



Genel Yayın : 3471

Ryan K. Noppen
İllüstrasyonlar: Paul Wright

OSMANLI DENİZ HAREKÂTI 1911-18

İMPARATORLUK SAVUNMASINA DENİZDEN BAKIŞ



Çeviren: Emir Yener

OSPREY ASKERİ TARİH DİZİSİ

RYAN K. NOPPEN
PAUL WRIGHT
OSMANLI DENİZ HAREKATI 1911-18

ÖZGÜN ADI
OTTOMAN NAVY WARSHIPS 1914-18
OSPREY PUBLISHING, 2015

COPYRIGHT © OSPREY PUBLISHING LTD 2015

ÇEVİREN
EMİR YENER

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2015
Sertifika No: 29619

EDITÖR
ALİ BERKTAY

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

DÜZELTİ VE DİZİN
NECATİ BALBAY

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

I. BASIM: OCAK 2016

ISBN: 978-605-332-662-5

BASKI
GOLDEN MEDYA MATBAACILIK VE TİCARET A.Ş.

100. YIL MH. MAS-SİT I. CAD. NO: 88

BAĞCILAR İSTANBUL

(0212) 629 00 24

Sertifika No: 12358

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin,
gerek görsel malzeme hiçbir yolla yaymeviden izin alınmadan çoğaltılamaz,
yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

İSTİKLAL CADDESİ, MEŞELİK SOKAK, NO: 2/4

BEYOĞLU 34433 İSTANBUL

Tel: (0212) 252 39 91

Fax: (0212) 252 39 95

www.iskultur.com.tr

İÇİNDEKİLER

<i>GİRİŞ</i>	7
<i>YENİ BİR DONANMA ARAYIŞI 1898-1911</i>	9
İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı Donanması	
<i>TRABLUSGARP VE BALKAN SAVAŞLARI</i>	18
<i>BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI</i>	28
Karadeniz'de Alman-Osmanlı Harekâtı, 1914-17	
Çanakkale Harekâtı 1915	
Son Harekât	
<i>KAYNAKÇA</i>	63
<i>DİZİN</i>	64

GİRİŞ

Osmanlı donanmasını 1911-18 arasında teşkil eden savaş gemileri, mali kriz ve diplomatik ayak oyunları ile şekillenmiş bir inşaat programının ürünüydüler. Daha 1876 gibi yakın bir tarihteki Osmanlı donanması, yarım düzine kadar zırhlı korvet ve monitor ile takviyeli bir o kadar sayıdaki son model zırhlı firkateyni muharebeye sürebilecek şekilde yenileştirilmiş bulunuyordu. Ne var ki 1875 yılında devlet hazinesinin iflasıyla içine düşülen kalıcı iktisadi bunalım ve bir nebze de Sultan II. Abdülhamid'in donanmaya mesafeli durması sebebiyle Osmanlı deniz kuvvetleri, sadece yirmi yıl içinde, demirledikleri yerde kaderlerine terk edilmiş bir

hurda ve paslı gemiler koleksiyonuna dönüşmüştü. 1897 yılındaki Teselya (Türk-Yunan) Savaşı esnasında, geçmiş yıllarda ihtimam gösterilerek ıslah edilmiş ordunun kazandığı parlak zafere karşılık donanmanın Çanakkale'ye bile zor çıkabildiği büyük bir skandal yaşanınca sultan dahi donanma antipatisini nihayet bir kenara koydu ve sınırlı da olsa bahriyede bir ıslahat yapmak gerektiğini kabul etti. 1897-98 Bahriye Islahat Planı hazırlanırken siyasi kurnazlıklarını gösteren Osmanlılar, donanma modernizasyonunu birkaç yıldan beri başlarını ağrıtan bir dizi diplomatik sorundan kurtulma fırsatı olarak da kullandılar. Aralarında Amerika Birleşik Devletleri'nin de bulunduğu bir dizi



Aziziye zırhlı firkateyni 1864'te İngiltere'de denize indiriliyor. Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlılar, beşi birinci ve on tanesi ikinci sınıf olmak üzere toplam 15 zırhlı savaş gemisi sahibi olmuşlardı; bu açıdan dünyanın en büyük dördüncü deniz gücü konumundaydılar. Ne var ki bu gemilerin çoğu, altyapı yetersizlikleri ve maliyenin iflası sebebiyle kısa süre içinde bakımsızlıktan dökülüp işe yaramaz hale düşecekti (Hüsnü Tengüz Albümü).

Galata Köprüsü ve Yeni Cami üzerinden Boğaziçi'ne bakış. Osmanlı ülkesindeki her türlü mamulün dağıtımı, imparatorluğun nakliyat ve endüstri merkezi olan payitaht İstanbul üzerinden ve genellikle de deniz yoluyla yapılıyordu. Ekonominin ayakta kalması, fotoğrafta görülen türlü türlü vapurlar ile yelkenlilere bağlıydı.



Batılı devlet, 1894-96 Ermeni Olayları esnasında vatandaşlarının uğradığı mal ve yatırım kayıplarına karşılık tazminat talep etmekteydiler. Osmanlı hükümeti ise, söz konusu kayıplardan sorumlu olduğunun tescili anlamına gelecek bu talepleri kesinlikle reddetmekteydi. Ancak 1897 donanma skandalı ardından bahriye için yeni gemiler alınması gündeme gelince, verilecek siparişlerin tazminat gibi kabul edilmesi konusunda talepkâr devletlerle mutabakata varıldı. 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanı ve 1909'da II. Abdülhamid'in tahttan indirilişi olayları yaşandığı esnada Bahriye ıslahatı henüz devam etmekteydi. Donanmanın talihsizliğine, 1908 devrimi ile İttihat ve Terakki'nin Ocak 1913'te Babıâli Baskını'nı gerçekleştirip mutlak iktidarını kurması arasında geçen dört sene bir siyasi istikrarsızlık dönemi olmuş ve bu zaman zarfında tam on iki sadrazam ile on dört Bahriye nazırı değişmişti. Bunun neticesinde, Birinci Dünya Savaşı'na giden yıllarda Osmanlı deniz stratejisi tutarlı biçimde uygulanamadı.

Trablusgarp Savaşı'nda (1911) İtalyanlara, Balkan Savaşları esnasında ise Yunanlara karşı donanmanın gösterdiği kötü performans ve küçük düşürücü yenilgiler, Osmanlı idarecilerini bir şekilde de olsa bahriyeyi büyütmeye itti. Batılı güçlerin "Avrupa'nın hasta adamı" diye aşağılayıp parya muamelesi yaptıkları

Osmanlı devleti, emniyete alınması icap eden 11.000 milden fazla sahili bulunduğu ve hepsi de topraklarını paylaşmaya can atan düşman deniz güçleriyle kuşatılmış olduğu için modern bir filonun sağlayacağı savunma kabiliyeti iyice aşikâr hale gelmişti. İşte bu diplomatik arka plan ile karşı karşıya durumdaki İttihat ve Terakki hükümetleri, imparatorluğu yeniden ciddiye alınır bir bölgesel deniz gücü haline getirmek üzere drednotlara dayalı yepyeni bir muharebe filosu kurmak için ümitsizce çabaladılar. Osmanlıların denize ilgisinin kısa süreliğine de olsa tavan yaptığı 1909-14 yılları arasında tutulan yol, hiç beklenmedik şekilde, devletin Birinci Dünya Savaşı'na girişinde başrollerden birini oynadı. Donanmanın canlanışının odağında yer almalarına niyet edilmiş drednotlar ise ne yazık ki hiçbir zaman Osmanlı sancağı altında görev yapamadılar ve Bahriye, II. Abdülhamid'in son yılları ile İkinci Meşrutiyet esnasında satın alınan derme çatma malzemeye idare etmek zorunda kaldı.

YENİ BİR DONANMA ARAYIŞI

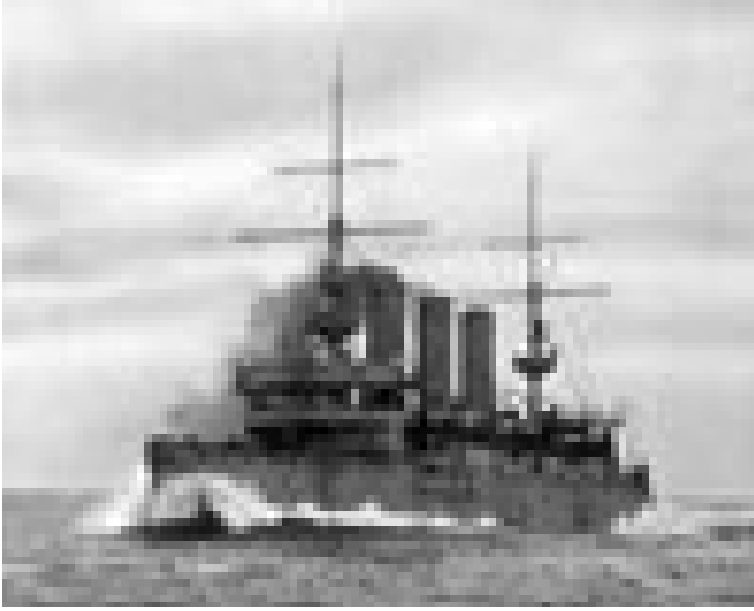
1898-1911

Teselya Savaşı skandalı ardından donanmanın yeniden yapılanması için yapılan planlar, 1897-98 Bahriye Islahat Programı ile neticelendi. Toplamda iki ana muharebe gemisi, iki zırhlı kruvazör, iki muhafazalı kruvazör ve iki hafif kruvazör satın alınması, birkaç eski zırhlının da tamir ve tadil edilmesi yoluyla dengeli bir filonun inşası öngörülmüştü; ama hazinenin tamtakır halinden ötürü sultan bu planı veto etti. Bunun üzerine ıslahat programı, daha gerçekçi bir temelde yeniden hazırlandı. Ana konsept, 1880'lerde Fransız donanmasında geliştikten sonra bütün dünyada etki yaratan *Jeune Ecole* düsturu idi. Özünde üstün düşman güçlerinin vur-kaç taktikleriyle zayıflatılıp çökertilmesine, yani klasik gerilla savaşı teorisine

dayanan *Jeune Ecole*, 15. yüzyılda barutlu topların icadından sonraki en devrimci deniz silahı olan seygar torpidoyu merkeze koyuyordu. İyice tahkim edilip emniyete alınmış stratejik deniz üslerinin düşman tarafından yakın mesafeden ablukaya alınması, hem sabit torpillerle (deniz mayını) hem de nispeten ucuza mal edilebilen çok sayıdaki küçük ve çevik torpidobotların yardımıyla engellenecekti. Bu üslerde yuvalanacak süratli ve iyi silahlı kruvazörler ise düzenli huruç edip düşmanın ticaret gemileri ile askeri nakliyatına saldıracaktı. Bu prensipler üzerinden yeniden şekillendirilen bahriye ıslahat programında, iki adet muhafazalı kruvazör ile iki hafif kruvazörden ibaret bir taarruz grubu ile 15 parça modern torpidobottan oluşacak bir



Mesudiye zırhlısı, 1903'te tamamlanan tamiratından sonraki haliyle. Osmanlı donanmasının sancak gemisi, ne denli yenileştirilmiş olursa olsun, otuz yaşında ve kullanım ömrünün sonuna ulaşmış bir birimdir.



Armstrong yapımı *Hamidiye* kruvazörü seyir tecrübelerinde.

savunma filotillası kurulması talep ediliyordu. Fakat yüksek ateş gücüne sahip hiçbir ağır unsur bulunmaması da sakıncalı görüldüğünden, en iyi durumdaki iki zırhlı gemi olan *Mesudiye* ile *Asar-ı Tefrik*'in tamir ve tadil edilmesi de tavsiye edildi. II. Abdülhamid bu planı kabul etti.

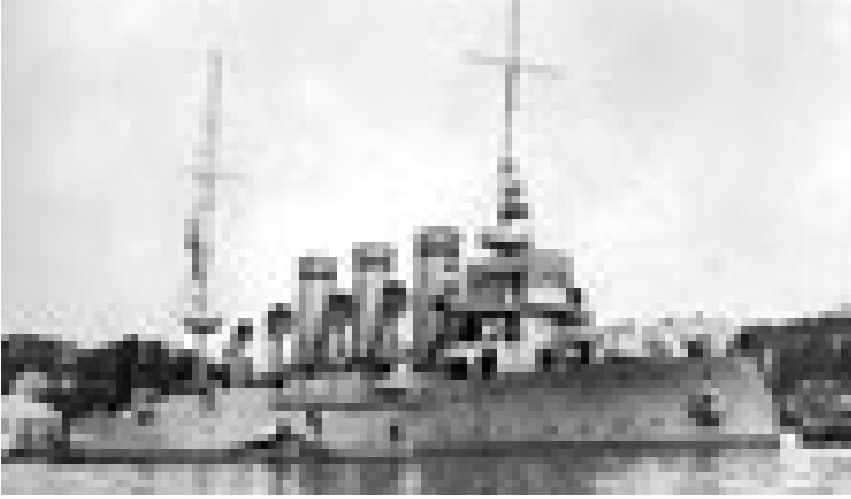
Planın icrasına donanmanın sancak gemisi olan *Mesudiye* zırhlı firkateyninin* tamirata ile başlandı. 1875'te İngiltere'deki Thames Iron Works Tersanesi'nde denize indirilmiş bulunan *Mesudiye*, on altı adet 24 cm'lik ağızdan dolma Armstrong topu ve 10.000 tonluk hacmiyle ilk yıllarında dünyadaki en büyük ve güçlü savaş gemileri arasındaydı. 1899'da Cenova'daki Ansaldo Tersanesi'ne götürülen *Mesudiye*, dört sene zarfında yenilendi. Son haliyle gemi, biri başta biri de kıçta iki tarette iki adet uzun menzilli 23,4 cm'lik Vickers topu ve orta bataryasında on altı adet 15 cm'lik seri ateşli Armstrong topuyla İtalyan donanmasının *Garibaldi* sınıfı zırhlı kruvazörlerine

denk bir ateş gücüne kavuşmuştu. 1868'de Fransa'da inşa edilmiş bulunan *Asar-ı Tefrik* zırhlı korveti ise Almanya'nın Kiel şehrindeki Germaniawerft Tersanesi'nde üç adet 15'lik, yedi adet 12'lik ve altı adet 5,7'lik seri ateşli Krupp topuyla tadil edildi. Ne var ki bu emektarların savaş gücü hakkında kimse hayale kapılmıyordu: *Mesudiye*'nin seyrüsefer nitelikleri yeni ve yüksek üst yapıları nedeniyle epey azalmış olduğu gibi her iki geminin de dokunulmadan kalan dövme demirden zırh kuşakları orta ve hatta hafif kalibreli modern mermileri bile durduramazdı. Gövdelerinde su geçirmez bölmeleri olmadığından torpilere karşı da tamamen savunmasızlardı. Yapabilecekleri tek iş, Çanakkale ve İstanbul boğazlarını

koruyan tabyalara destek olarak sahil müdafaasından yahut sahile yakın cereyan edebilecek kara muharebelerinde orduya ateş desteği vermektense ibaretti. Son tahlilde, *Mesudiye* ile *Asar-ı Tefrik*'e harcanan parayı kaynak israfından başka bir şey saymak zordur.

Taaruz grubunun çekirdeğini teşkil edecek olan iki muhafazalı kruvazörden *Hamidiye* (ilk adı *Abdülhamid* idi), 1900 yılı ilkbaharında İngiltere'nin Newcastle upon Tyne kasabasındaki ünlü Armstrong Whitworth şirketine ihale edildi. İkinci kruvazör olan *Mecidiye* (ilk ismi *Abdülmecid*) ise yine 1900 yılı ilkbaharında alışılmadık bir yere, ABD'nin Philadelphia şehrindeki William Cramp şirketine sipariş verildi. ABD hükümeti, 1898'deki İspanya-Amerika savaşında kazandığı deniz zaferlerinin de cüretiyle, Ermeni olaylarından ötürü talep ettiği tazminatı gerekirse Osmanlı sularına savaş gemileri yollayıp zorla tahsil etmelerinde bulunmuştu. Bunun üzerine II. Abdülhamid, bu "sonradan görme" dünya gücüne karşı yelkenleri

* 1860-90 arasında inşa edilen zırhlı gemilerin 5.000 ton ve üzerindeki hacimde olanlarına firkateyn, 1.000-5.000 ton arasındakilere ise korvet deniyordu; 1.000 tondan hafif birimler ise ganbotları teşkil ediyordu.



Amerikan yapımı kruvazör *Mecidiye*. Geminin denge problemleri, fotoğrafta hafifçe iskele tarafına yatmış olmasından bile anlaşılıyor.

suya indirmek zorunda kaldı ve uzun pazarlıkların ardından, tazminat yerine *Hamidiye* ile hemen hemen kardeş sayılacak özelliklere sahip ikinci kruvazörün Amerika'dan satın alınmasına karar verildi. Kasım 1901'de inşaatı başlanan *Mecidiye*, Temmuz 1903'te denize indirildi ve Aralık 1903'te İstanbul'a ulaşarak donanmaya katıldı. Nispeten modern bir gemi olmasına rağmen bazı ciddi tasarım hataları sebebiyle *Mecidiye* hayli kısıtlı hizmet verebilecekti. Kazanlar geminin omurga eksenine fazlaca yakın yerleştirildikleri için, özellikle de kömürlükler tam kapasite doldurulduğunda, tekne tehlikeli şekilde yalpa yapıyordu. Bu denge sorunları hiçbir zaman tam olarak çözülemedi ve neticede *Hamidiye*'ye kıyasla *Mecidiye* denize pek az çıkabildi. Bütün bu sorunlara rağmen hem *Mecidiye* hem de *Hamidiye* yabancı muadilleriyle iyi kötü rekabet edebilecek nitelikteydiler ve 1914'te dahi iskarta hale düşmemişlerdi.

Muhafazalı kruvazörlere destek verecek olan hafif kruvazörler, *Asar-ı Tevfik*'in tadilatını da içeren aynı sözleşme dahilinde Germaniawerft Tersanesi'ne ihale

edildiler. *Berk-i Satvet* ve *Peyk-i Şevket* isimleri verilen bu iki kardeş gemi aslında, "torpido kruvazörü" denen kısa ömürlü bir konseptin ürünüydüler. Bu gemi



Peyk-i Şevket sınıfı bir torpido kruvazörü. Bu modası geçmiş gemiler, 1911-18 arasındaki deniz savaşlarında fazla bir faaliyette bulunamadılar. *Berk-i Satvet* Ocak 1915'te ağır bir mayın yarası aldı, *Peyk-i Şevket* ise Ağustos 1915'te İngiliz *E11* denizaltısı tarafından torpillendi ve batmaktan kıl payı kurtuldu.

Châlons-sur-Saone Tersanesi'nde henüz denize indirilmiş olan *Hisar* sınıfı bir torpidobot.



türü 19. yüzyıl sonunda torpidobot avcısı olarak düşünülmüş, ancak yeterli sürat bir türlü yakalanamayınca başarısız sayılıp rafa kaldırılmıştı. Ne var ki Osmanlı bahriye uzmanlarının nazarında, boylarına göre hayli büyük çaplı topları (iki adet 10,5'lik) ve torpido kovanları sayesinde torpidobot avcısından ziyade destekçisi olarak fayda yaratabilirler, hem de karaya ateş desteğinde bulunabilirlerdi.

Programın son unsuru olan torpidobot filotillasının imalatı İtalyan ve Fransız şirketlerine ihale edilmişti. Osmanlı hükümeti, Düvel-i Muazzama'dan hiçbirini gücendirmemek gayesiyle alımlarını aşağı yukarı eşit paylaştırmaya özen gösteriyordu. *Mesudiye*'yi tamir eden Ansaldo şirketi, o işin yanında 130-160 ton arasında değişen hacimlerde ve her biri iki adet 45 cm'lik torpido kovanyla silahlı 11 parça birinci sınıf torpidobotun da inşaatını gerçekleştirdi. Fransa'nın Châlons-sur-Saone'daki Schneider şirketinden ise 1906'da 97 tonluk dört tane ikinci sınıf torpidobot alındı. Fransız donanması için 75 adet üretilmiş bulunan 38M (38 metrelik) tipindeki bu gemiler, Osmanlı donanmasında *Demirhisar* sınıfı diye tabir edildiler.

Bu esnada Ege Denizi'nin karşı kıyısında vuku bulan gelişmeler, sultanı donanma için biraz daha kaynak ayırmaya mecbur bıraktı. *Demirhisar* sınıfı torpidobotlar için pazarlıkların sürdüğü esnada harekete geçen Yunan hükümeti, Almanya'nın Stettin şehrindeki AG Vulkan fabrikasından ve Londra'daki Yarrow firmasından dörder tane modern muhrip satın aldı. 1897'de uğradıkları yenilgi Yunanlardaki yayılcılık hırsına ket vurmamış, bilakis 20. yüzyılın ilk on yılı boyunca ordu ve donanmalarını güçlendirmek üzere harekete sevk etmişti. 350 ton ağırlığında olup 30 deniz mili azami sürat yapabilen ve çok sayıda 7,6'lık ve 5,7'lik topla silahlı bu Yunan muhripleri, yeni Osmanlı torpidobotlarından her anlamda çok üstünlerdi. Bu durumu fırsat bilen Schneider firması temsilcileri, Alman ve İngiliz tersanelerinden çıkan Yunan muhriplerine karşılık Osmanlıların da eşit güçte gemilere ihtiyaç duyduğunun altını çizmişler ve Fransız donanması için inşa edilmiş ilk muhrip sınıfı olan *Durandal* tipi gemilerin geliştirilmiş bir modelinden dört tane yapma teklifinde bulunmuşlardı. Bu teklif uygun bulundu ve *Samsun* sınıfı adı verilen dört gemi 1906'da sipariş verildi. *Samsun*, *Basra* ve *Yarhisar* Bordeaux'da-



Ankara torpidobotu 1904'te Cenova'daki Ansaldo Tersanesi'nde denize indiriliyor. Ansaldo yapımı torpidobotlar modern birimlerdi; fakat yoğun kullanılmalarına mukabil iyi bakılmadıkları için savaş kudretlerini on yıl içinde büyük oranda kaybetmişlerdi. Birinci Dünya Savaşı'nda konvoy refakati ve mayın tarama görevlerinde kullanıldılar.

ki SA Gironde Tersanesi'nde 1907'de kızağa konularak tamamlandılar. *Taşoz* ise yine aynı yıl Schneider'in Nantes'daki tersanesinde tamamlanarak hizmete girdi. Bunların yanında, 1892 yapımı olan 230 tonluk büyük *Berkefşan* torpidobotu iyice elden geçirilip 4,7'lik seri ateşli toplarla teçhiz edilmek suretiyle muhrip şekline sokuldu. Böylece torpido kuvveti yirmi gemiye tamamlanmış oluyordu.

Yabancı devletlerin tersaneleri yanında İstanbul'daki Tersane-i Âmiri de kendi çapında bir çaba ve faaliyette bulundu. Hepsi de 1860'lı yılların sonunda inşa edilmiş olan küçük *Avnillah*, *Muin-i Zafer* ve *Feth-i Bülend* zırhlı korvetleri, imparatorluğun İstanbul'dan sonraki en önemli limanları olan Selânik, İzmir ve Beyrut'ta liman muhafızlığı için tamir görerek dörder adet 15'lik, 7,5'lik ve 5,7'lik hafif silahlarla teçhiz edildiler. Ne var ki 1897-98 Programı'nda belirlenen hedeflere ulaşıldıkça, o alışıldık rahatlık tekrar bahriyeye çökmeye başlamış gibiydi. Malzeme yenilemesi kadar, hatta belki de daha önemli olan talim ve terbiye hususlarında dişe dokunur bir atılım yoktu; yeni alınan gemilerden dahi pek azı denize çıkmaktaydı. Ancak Temmuz 1908'de birden patlak veren olaylar neticesi

II. Abdülhamid'in Kanun-i Esasi'yi tekrar yürürlüğe koymaya mecbur kalmasıyla, imparatorluğun bütün kurumlarında olduğu gibi bahriyede de gidişat değişecekti.

İKİNCİ MEŞRUTİYET VE OSMANLI DONANMASI

Osmanlı donanmasının talihi, 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanı ardından dönmeye başlar gibi görünüyordu zira yeni hükümetin hedefleri arasında bahriyeyi büyütüp ıslah etmek de vardı. Osmanlı deniz stratejisi basit bazı jeopolitik gerçekler ile şekilleniyordu. İmparatorluğun kalbini teşkil eden Rumeli vilayetleri, sonu gelmez isyanlar ve komitacılık faaliyetleri neticesi payitahta giderek pamuk ipliğiyle bağlı bir hale gelmişlerdi. Bu toprakları yeni bağımsızlık kazanmış komşu Balkan devletlerinin yayılmacı emellerinden koruyabilmenin tek yolu, savaş durumunda süratle Anadolu'dan asker nakledip ordunun sayı üstünlüğünü sağlamaktı. İstanbul'dan Rumeli'ye uzanan tek hatlı ve saldırıya son derece açık demiryolu ile bu işi yapmak mümkün olmayacağından geriye tek seçenек



Samsun, Basra, Taşoz, Yarhisar	
Ölçüler	uzunluk: 58,2 m genişlik: 6,3 m derinlik: 2,8 m
Hacim	284 ton
Mürettebat	17 Alman, 74 Türk (1915)
Silahlar	bir adet 6,5'lik L/50 ve altı adet 4,7'lik L/50 seri ateşli top; güvertede döner kaidelerde iki adet 45 cm'lik torpido kovanı
Makine	kömür yakan iki adet Normand modeli kazanın beslediği ve azami 5.950 beygir gücü üreten üç genişlemeli bir buhar makinesi; iki şaftta iki uskur ile azami 28 deniz mili sürat (1915'te 17 mil)

deniz yolu kalıyordu. Denizden nakliye işlemini gerçekleştirilebilmek ise Ege'de Yunanistan'a karşı güvenilir bir üstünlük marjını korumaya bağlıydı. Bu hedefe varmak için de Kraliyet Donanması'ndan yardım istendi; ne de olsa, 19. yüzyıl boyunca çeşitli İngiliz bahriye ıslah heyetleri Osmanlı donanmasını geliştirme hamlelerine nezaret etmişlerdi. II. Abdülhamid dönemindeki uyuşukluktan sonra Meşrutiyet'in ilanı ile Osmanlı bahriyesi üzerinde yeniden İngiliz nüfuzu tesis edebilme fırsatı çıktığını düşünen Britanya hükümeti, Tümamiral Sir Douglas Gamble başkanlığındaki dinamik bir heyeti Şubat 1909'da İstanbul'a gönderdi. Gamble yeni hükümet tarafından hoş karşılandı fakat kendisini bekleyen görevin boyutlarını fark edince adeta dehşete kapılmıştı. Gamble bütün enerjisi-

sini erat ve zabitanın talim programlarına verdi; ancak mali kriz ve yeni hükümetteki istikrarsızlık yüzünden çabaları ancak sınırlı bir sonuç getirdi. Bu sorunlar, Yunanistan'da vuku bulan gelişmeler üzerine Osmanlı hükümetinin bahriye ıslahatına yaklaşımı çarpıcı şekilde değişince daha da çetrefilleştiler.

Osmanlı idaresi, Yunanların 10.000 tonluk *Pisa* ti-pinde modern bir ikinci sınıf zırhlı almak üzere Livorno'daki Orlando Tersanesi ile pazarlıklarda bulduklarını 1909 sonbaharında öğrendi. Azami 22,5 deniz mili sürat yapabilen, dört adet 23,4'lük ve sekiz adet 19'lük toplu silahlı bu gemi, mevcut bütün Osmanlı donanmasını tek başına batırabilecek güçteydi. Orlando Tersanesi ile temasa geçen Babiâli bir karşı teklifte bulundu fakat 30 Kasım 1909'da, geminin zaten



Osmanlı donanmasının İkinci Meşrutiyet dönemindeki ilk tatbikatı, 1909. Bahriye Nazırı Arif Hikmet Paşa'nın bizzat idare ettiği manevralara İngiliz donanma ıslah heyetinin başındaki Amiral Sir Douglas Gamble nezaret ediyordu. Tabloda sağdan sola *Asar-ı Tevfik*, *Basra* sınıfı bir muhrip, *Mesudiye*, *Hamidiye* ve *Mecidiye* kol nizamında seyrediyorlar (Tahsin Siret'in Tablosu, İstanbul Deniz Müzesi).

Yunanlara satılmış olduğu bilgisini aldı. Mart 1910'da denize indirilerek *Georgios Averof* adı verilen yeni zırhlı, Osmanlı amiralleri ile idarecilerinde panik yaratmıştı. O günden itibaren Osmanlı hükümeti, *Averof*'a karşı etkili tek önlemin büyük ana muharebe gemileri edinmekten geçtiği fikrine saplandı. Bu amaçla, İngiliz ıslah heyeti başkanlığını Amiral Gamble'dan Nisan 1910'da devralmış bulunan Tümamiral Hugh Williams'a başvuruldu. Amiral Williams'tan, halihazırda hizmette bulunan yahut inşaatı bitmek üzere olan muharebe gemileri veya zırhlı kruvazörlerden satın alınabilmesi için Kraliyet Donanması ile İngiliz tersanelerine ricada bulunması istenmişti. Williams ise Osmanlı donanmasının dengeli bir filo programı uygulamaya yoğunlaşmasını ve kıt kaynaklarını kruvazörler ile muhripler almak için kullanmasını, en büyük önceliğin ise talim ve tatbikata verilmesini tavsiye ediyordu. Ne var ki büyük ana muharebe gemilerinin adeta hipnotize ettiği hükümeti ikna etmeyi başaramayınca, istemeyerek de olsa taleplere boyun eğdi ve Kraliyet

Donanması'na *Swiftsure* sınıfı iki muharebe gemisinin satılıp satılamayacağını sordu. Fakat Almanya ile bir deniz silahlanma yarışına kilitlenip kalmış olan Kraliyet Donanması, faydalı olma potansiyeli bulunan hiçbir gemisini bırakmaya rıza göstermiyordu. Satmaya istekli olduğu yegâne birimleri, 1891'de denize indirilmiş *Royal Sovereign* sınıfı iki zırhlıydı fakat Osmanlı amiralleri daha modern gemiler almakta kararlıydılar.

Williams'ın gereken nitelikte bir gemi bulamaması ve *Averof*'un inşaatının iyice ilerlemesi üzerine Osmanlı donanması, giderek artan bir çaresizlik içinde, Yunan zırhlısına denk bir veya birkaç tane savaş gemisi arayışına gömüldü. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa daha 1909 yılı Aralık ayında Alman askeri ataşesini sessizce yoklamış ve Alman tersanelerinden bir zırhlı kruvazör alınıp alnamayacağını sormuştu. Alman İmparatorluk Bahriye Dairesi (*Reichsmarineamt*), henüz tamamlanmış olan *Blücher*'in satılabileceğini bildirdi fakat Kayzer II. Wilhelm, yeni bir muharebe kruvazörüne denk bir fiyatla ısrarcıydı. Babiâli gemiyle ilgileniyordu ancak



Alman zırhlısı *Kurfürst Friedrich Wilhelm*'in *Barbaros Hayreddin* adıyla Osmanlı donanmasına katılmasından sonra çekilmiş bir fotoğrafı. *Barbaros* ile kardeşi *Turgut Reis*, Osmanlı hizmetindeki ilk "modern" zırhlılardı.

insafsız fiyata itiraz etti ve bunun yerine aynı parayla, o sırada inşaatı devam eden *Moltke*'yi yahut henüz *Abgabe H* koduyla bilinen kardeş gemisini almak üzere karşı öneride bulundu (kaderin cilvesi eseri Osmanlılar, *Cöben* adı verilecek bu ikinci muharebe kruvazörünü sonradan bedavaya alacaklardı). Ne var ki Alman İmparatorluk Donanması, ikame bir muharebe kruvazörünün inşaatını beklemek istemiyordu; dahası, İstanbul'daki donanma ıslah heyetinin başında bir İngiliz amiral bulunduğu için en son model Alman donanma teknolojisinin İngilizler tarafından incelenmesi riski de vardı. Nihayet *Reichsmarineamt* 15 Temmuz'da, Osmanlı hükümetinin derhal ana muharebe gemile-

ri edinmesini sağlayacak yeni bir teklif verdi. Buna göre Alman donanması, *Blücher*'in yaklaşık yarı fiyatına dört adet *Brandenburg* sınıfı zırhlıyı satmaya hazırdı. 1890'da kızığa konmuş olan *Brandenburg* sınıfı zırhlılar, Osmanlıların reddetmiş oldukları *Royal Sovereign* sınıfı gemilerle çağdaşlardı; fakat birkaç yıl önce tadil ve tamir edilmiş oldukları gibi, altı adet 28'lik toplarıyla *Averof* tan hem daha iyi silahlı hem de daha kalın zırhlıydılar. Babıâli 5 Ağustos'ta verdiği cevapta, *Brandenburg* sınıfının Krupp çeliği ile zırhlanmış iki üyesi olan (diğer iki gemide kompaund zırh vardı) *Kurfürst Friedrich Wilhelm* ile *Weissenburg*'u satın alacağını bildirdi. Varılan anlaşmaya ayrıca, kısa süre önce Elbing'deki Schichau Tersanesi'nde inşaatları tamamlanmış olup 1910 başlarında satışları önerilmiş bulunan dört yeni muhrip de dahildi (S 165, S 166, S 167 ve S 168). Alman teklifinin kabulünde nevi şahsına münhasır bir mali seçenek de etkili olmuştur: Deutsche Bank, bir önceki yıl tahttan indirilmiş olan II. Abdülhamid'in dondurulmuş mal varlıklarını gemi alım sözleşmesinden düşmeyi kabul etmişti ki bu tutar toplamın neredeyse yarısı kadardı. İmparatorluk genelinde deniz gücüne dair ilgi ve duyarlılığı arttırmak amacıyla

bir grup vatansever Osmanlı vatandaşı tarafından 1909 ilkbaharında kurulmuş olan Donanma Cemiyeti de açtığı gönüllü bağış kampanyalarıyla para yardımında bulundu. *Barbaros Hayreddin* ile *Turgut Reis* adı verilen zırhlılar ve *Muavenet-i Milliye* sınıfı olarak kayda geçirilen dört muhrip o yılın sonunda İstanbul'a vardılar.

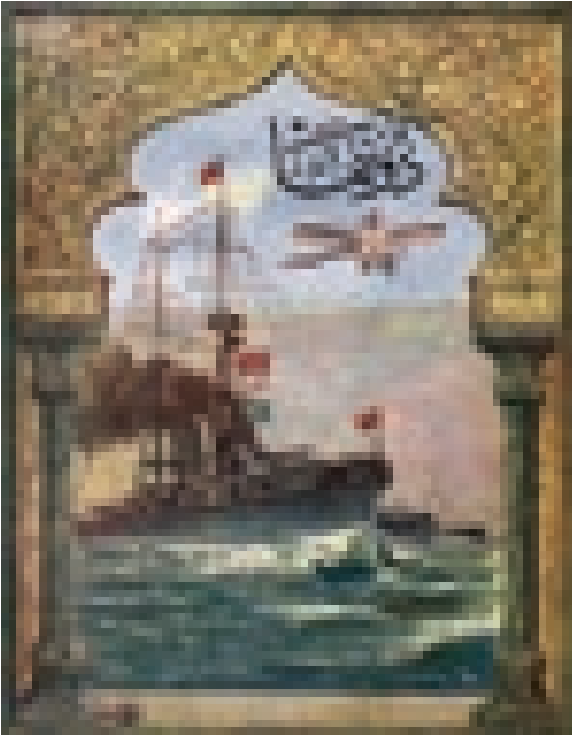
Donanmaları küçük ama iddiaları büyük diğer ülkeler gibi Osmanlı İmparatorluğu da küçük de olsa bir dreadnot kuvvetinin denizci bir rakibe karşı bölgesel üstünlüğü sağlayacağı inancındaydı. Bu doğrultuda, 1911 yazında bir defa daha Amiral Williams'a başvurularak dreadnot alımı için yardımı istendi ve o da yine gönülsüzce de olsa, bu isteği yerine getirme yolları aramaya



Muavenet-i Milliye ile aynı tipteki bir Alman muhribinin makine dairesi ve türbinleri. Türbin sistemi tecrübesiz ve eğitimsiz Osmanlı çarkçılarına fazla karmaşık gelmiş olduğundan, Alman-Osmanlı ittifakından sonra Alman teknisyenlerin bu gemileri çok ciddi bir bakım ve onarımdan geçirmesi gerekmişti. Ancak gerektiği gibi kullanılacak hale geldiklerinde filodaki en önemli birimler arasına girdiler.

başladı. Almanların zırhlı ve muhrip satışı hamlesi ardından Britanya dışişleri bakanlığı da, İngiliz hükümetinden ikinci bir ret cevabı almaları halinde Türklerin yine Almanya'ya başvurabilecekleri

korkusuyla (ve hem de İngiliz tersanelerinin çıkarlarını temsil ettiği için) Williams'a baskı yapıyordu. Neticede Osmanlı hükümeti, Kraliyet Donanması'nın *Iron Duke* sınıfı gemileriyle aynı özelliklere sahip bir dreadnotun inşaatı için Ağustos 1911'de Vickers şirketiyle sözleşme imzaladı. *Reşadiye* ismi verilen bu gemi, 34,3'lük on adet topuyla Yunan, İtalyan ve Rus Karadeniz donanmalarındaki bütün gemilerden üstündü. 93 Harbi'nden beri (1877-78) Karadeniz'deki varlığı bir hiç mesabesine inmiş olan Osmanlı donanmasının aniden canlanması, Çarlık hükümeti için nahoş bir sürpriz idi ve Osmanlıların dreadnot alacakları söylentileri de alıp başını yürüyünce Ruslar, Karadeniz'deki kuvvetlerini takviye etmek üzere 1911 yazında *Imperatritsa Mariya* sınıfı dreadnotları kızağa koyarak tepki verdiler. Panikleyen Yunanlar ise ertesi sene AG Vulkan Tersanesi'ne kendi dreadnotları için siparişte bulundular. Osmanlılar istemeden de olsa, ne kendilerinin ne de rakiplerinin altından kalkabileceği ama birbirlerini görmezden de gelemeyecekleri bir deniz silahlanma yarışını tetiklemişlerdi. Ne var ki bu "tersaneler savaşı," en azından Osmanlı donanması açısından, 1911 yılının Eylül ayı sonunda yerini sıcak savaşa bıraktı. Bahriye sonraki yedi yıl boyunca neredeyse aralıksız olarak savaş halinde kalacaktı.



Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin yayın organı olan *Donanma Mecmuası*'nin 1913 yılındaki bu kapağını, tamamlanması sabırsızlıkla beklenen *Reşadiye* dreadnotu süslüyor. Trablusgarp ve Balkan savaşlarında travmatik derecedeki felakətli bozgunlara katılmak zorunda kalan Osmanlı halkı, selamet bulma hususunda yeni süper savaş gemilerine adeta mistik sayılacak bir inançla bağlanmıştı.

TRABLUSGARP VE BALKAN SAVAŞLARI

Düvel-i Muazzama'nın en genç ve en zayıf üyesi olan İtalya Krallığı, geç katıldığı sömürge kapma yarışında Trablusgarp'a (Libya) göz dikmişti. Osmanlı hükümetinin pamuk ipliği kabilinden bir avuç askeriyle tutunmaya çalıştığı bu uzak vilayet, kolay lokma gibi görünüyordu. İtalyanlar, Trablusgarp'ı işgal konusunda 1887'de Almanya ve Avusturya'nın, 1890'da İngiltere'nin, 1900'de Fransa'nın ve 1909'da Rusya'nın onayını almayı başardılar. Fransa'nın Fas üzerinde manda yönetimi kurmak için 1911'de harekete geçmesiyle İtalya daha fazla beklememeye karar verdi ve Trablusgarp'ın derhal İtalya'ya devrini talep eden bir ultimatom 28 Eylül günü Osmanlı hükümetine iletildi. En azından zevahiri kurtarmak isteyen Osmanlılar, kâğıt üzerinde sultanın hâkimiyetinin devam ettiği fakat esas iktidarın İtalya'da olduğu –tıpkı Mısır'daki İngiliz yönetimi gibi– bir çözüm önerdilerse de bu kabul edilmedi ve ertesi gün savaş ilan olundu.

Her iki taraf için de denizaşırı bir sefer teşkil eden bu savaşın doğal olarak donanma hareketi ekseninde ilerlemesi beklenirdi. Ne var ki İtalyan ve Osmanlı deniz kuvvetleri arasında mevcut dengesizlik öyle bir düzeydeydi ki Osmanlıların açık denizde bir muharebeye kalkışmaları düşünülemezdi bile. İtalyan donanmasının çekirdeğini beşi birinci beşi de ikinci sınıf olmak üzere on zırhlı ile beş zırhlı kruvazör oluşturuyor ve bu ağır birimlere otuz kadar muhrip ile bir düzine hafif kruvazör refakat ediyordu. Osmanlı donanması, savaşa çok tehlikeli bir durumdayken yakalandı: *Barbaros*, *Turgut Reis*, *Mesudiye* ve *Samsun* sınıfı muhrip-ler, yıllık yaz tatbikatının son durağı konumundaki Beyrut limanından ancak 28 Eylül'de ayrılmışlardı ve zırhlılarda telsiz bulunuyor olmasına rağmen, savaşın başladığını akıl almaz biçimde ancak 30 Eylül günü haber alabildiler. Eğer bu esnada İtalyan donanması ile karşılaşmış olsalardı yok edilmeleri kesindi. Neyse



İtalyan zırhlı kruvazörleri tarafından Şubat 1912'de batırılan Beyrut limanı muhafızı *Avnillah* zırhlı korvetinin enkazı.



Samsun sınıfı bir muhribin refakatindeki Mecidiye ile Barbaros, Varna civarındaki Bulgar askeri tesislerini topa tutuyorlar. Balkan Savaşı'nın başında Osmanlı filosu olabilecek en yanlış biçimde kullanılmış ve deniz gücü bulunmayan Bulgaristan'ın sahilleri ablukaya alınmaya çalışılırken kritik önemdeki Ege Denizi hâkimiyeti Yunanlara terk edilmişti (Ali Cemal Benim'in Tablosu, İstanbul Deniz Müzesi).

ki İtalyan donanması komutanı Koramiral Aubry'nin bütün kaygısı Adriya Denizi'ni derhal güvene almak ve Trablusgarp'ın işgali için Sicilya'da toplanmakta olan seferi kuvvetlere nezaret etmek olduğundan Osmanlı filosu bir zarara uğramadan 1 Ekim günü Çanakkale'nin Nara mevkiinde demirleyebildi. Savaşın kalanını burada geçirecekti.

Türk-İtalyan deniz savaşı üç aşamada gelişti. Birinci aşamada İtalyan donanması, 29 Eylül'de Preveze'de Tokat ile Antalya torpidobotlarını, Reşadiye'de (Gumenitza) ise aynı tipteki Abdülhamid ve Alpago'u etkisiz hale getirerek Adriyatik'teki bütün Osmanlı deniz gücünü ortadan kaldırdı. Trablus şehri 5 Ekim'de işgal edildi ve ay sonuna kadar İtalyanlar Trablusgarp'a 100.000'den fazla asker ile 400 top çıkartarak bütün kıyı kesimine hâkim oldular. Hemen sonra da Kızıldeniz'de hatırı sayılır bir harekât gerçekleşti. Bu bölgedeki Osmanlı donanma unsurları, Yemen'in müstahkem Hüdeyde limanında üslenmiş olan Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ile Hicaz'ın Akabe ve Kunfida

limanlarında bulunan sekiz küçük ganbottan ibaretti. Aralık'ta Kızıldeniz'e ulaşan Piemonte, Puglia ve Calabria kruvazörleri ile Artigliere ve Garibaldino muhripleri, 8 Ocak 1912'ye kadar bütün Osmanlı ganbotlarını batırdılar; bir tek Peyk-i Şevket, Süveyş'te enterne olarak kurtulabildi.

Osmanlı hükümeti İtalya'nın öne sürdüğü barış şartlarına direnince, İtalyan donanması o âna dek Adriyatik ve Kuzey Afrika ile sınırladığı harekâtı tırmandırma kararı aldı. Giuseppe Garibaldi ve Francesco Ferruccio zırhlı kruvazörleri, 23 Şubat 1912 sabahı Beyrut'ta gelerek liman muhafızı Avnillah zırhlı korveti ile Ankara torpidobotuna teslim ol çağrısında bulundular. Cevap alamayınca da saat 09:12'de ateş açarak Avnillah'ı yirmi dakikada batırdılar. Liman içine kaçmış olan Ankara ise kendi kendini batırdı. Osmanlılar iki zabıt ile 49 denizci kaybederken, dikkatsizce açılan İtalyan ateşi neticesi şehirde ciddi hasar meydana geldi; Osmanlı Bankası dahil birçok kamu binası yandı ve 140 sivil hayatını kaybetti, 200'ü de yaralandı. Savunmasız

bir limanın böyle rasgele topa tutulması üzerine büyük öfkeye kapılan Osmanlı hükümeti, Suriye’de ikamet eden 55.000’den fazla İtalyan uyruklu kişiyi sınırışı etti.

Yılların komitacılık tecrübesine sahip Osmanlı zabitlerinin Trablusgarp aşiretlerinden başarıyla bir direniş teşkil etmeleri neticesi, İtalyanlar kıyı boyunca çakılıp kalmışlardı. Osmanlı hükümeti bu şekilde İtalyan şartlarını reddetmeye devam edebilirken, göz açıp kapayana kadar biteceği hesap edilmiş işgal harekâtı çok masraflı bir fiyaskoya dönüşme emareleri gösteriyordu. Bir an önce savaşı sona erdirmek ihtiyacı içindeki İtalyanlar böylece üçüncü safhaya geçerek, Avusturya ve Almanya’ya aksi yönde güvence vermiş oldukları halde, savaşı Ege Denizi’ne taşıdılar. 18 Nisan’da Çanakkale istihkâmlarına ateş açan İtalyan donanması abluka ilan etti ve bunun üzerine Osmanlılar, bir hafta sonra, mayın döküp Boğaz’ı kapatmak suretiyle çoğu Rus bandıralı olan 170 ticaret gemisini Marmara Denizi’nde hapsedtiler; böylece uluslararası baskı yaratıp İtalyan donanmasına geri adım attırmayı hesaplamışlardı. Osmanlı hesapları sonuç verdi: İtalyanlar 1 Mayıs’ta Çanakkale abluhasını kaldırmak

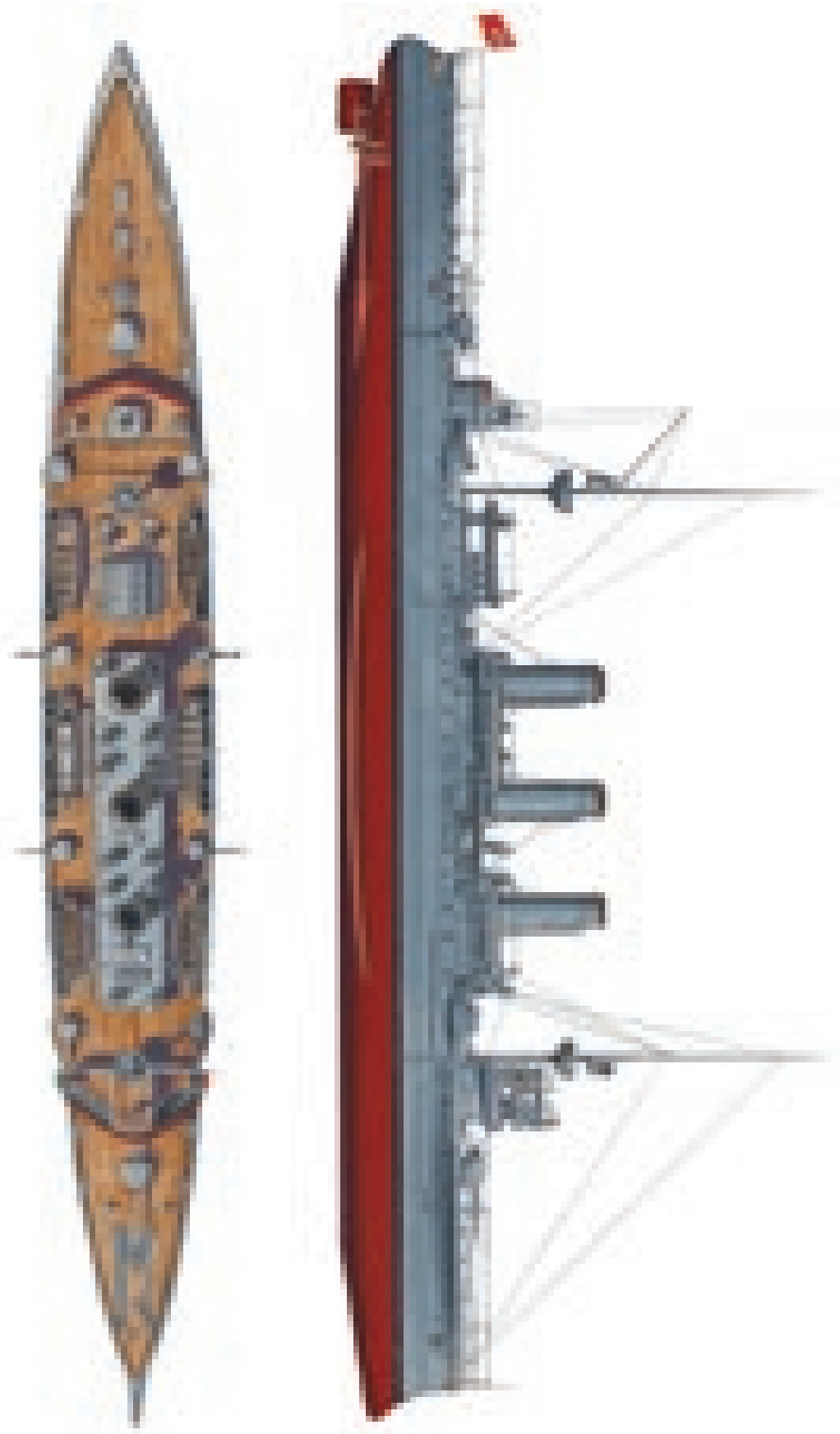
zorunda kaldılar. Abluka teşebbüsünün başarısız olması üzerine İtalyan donanması, Anadolu’nun güvenliği için büyük önem taşıyan Rodos ile On İki Ada’yı 4 Mayıs’ta işgal ederek zorlayıcı bir koz elde etmek yoluna gitti. Savaşın kayda değer son deniz harekâtında İtalyanlar, Nara’da demirli yatan Osmanlı savaş gemilerine 18-19 Temmuz gecesi torpidobotlarla başarısız kalan bir baskın yapmaya çalıştılar. Savaşı nihayet sonlandıran şey, Balkan devletleri ittifakının Osmanlı İmparatorluğu’na karşı harekete geçmesi oldu: 18 Ekim’de imzalanan Uşi Anlaşması ile İtalya’nın Trablusgarp’ı ilhakı kabul edilirken Rodos ile On İki Ada’nın Osmanlı devletine geri verileceği belirtildi. Ne var ki İtalyanlar adaların tahliyesini yokuşa sürecektir ve nihayet Birinci Dünya Savaşı esnasında buralara kalıcı olarak el koyup en önemli deniz üslerinden birine dönüştüreceklerdi.

Osmanlı İmparatorluğu’nun Rumeli’deki topraklarını ele geçirmek üzere yıllar süren pazarlıklar sonucu Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan bir araya gelip Balkan İttifakı’nı kurmuşlardı. İtalya ile uzayan savaş yüzünden Osmanlı devletinin yorulması başlanmasını ve hükümetin dikkatinin Rumeli’den

HAMİDİYE

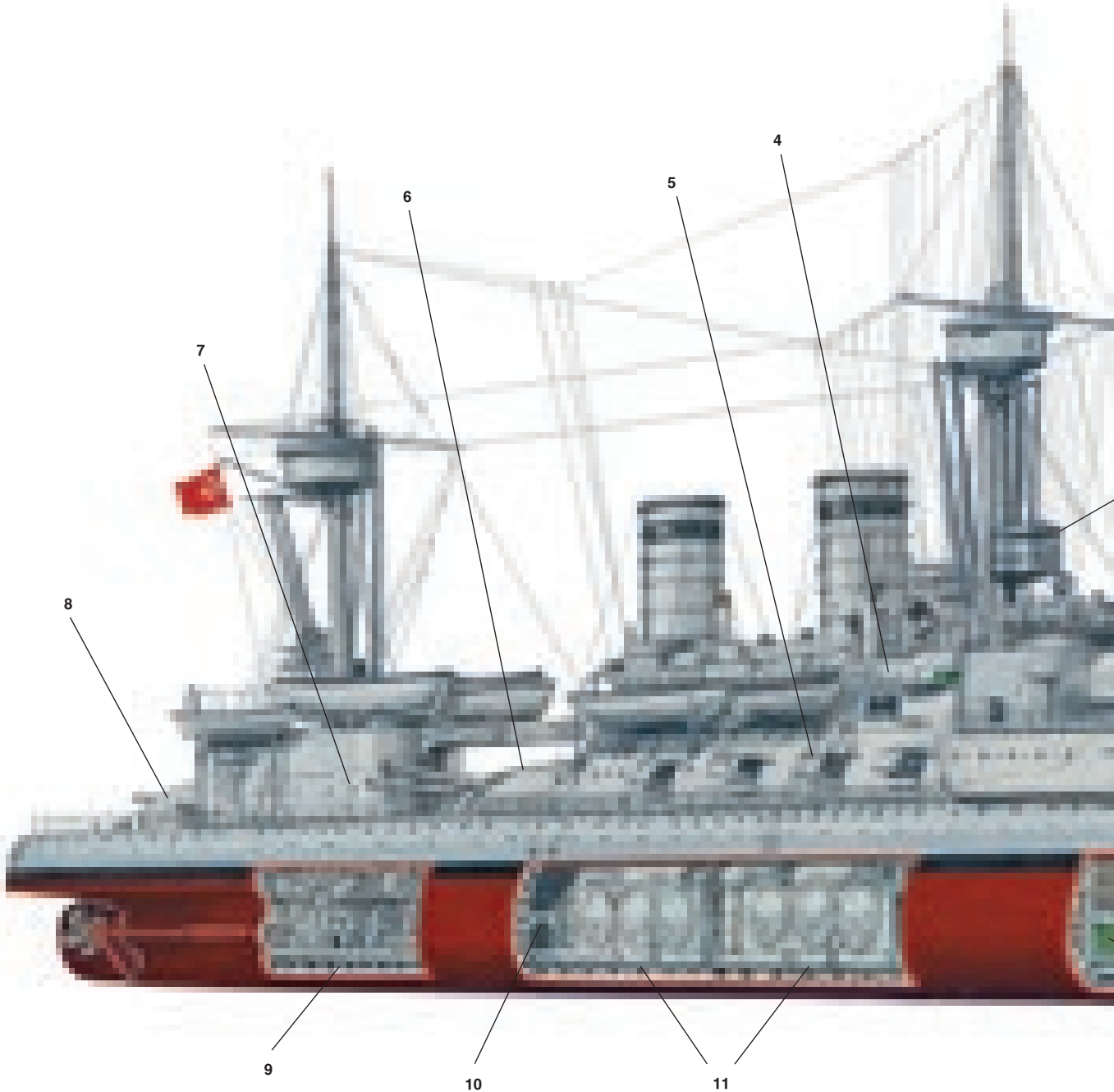
Nisan 1902’de İngiltere’deki Armstrong Whitworth Tersanesi’nde kızığa konulan *Hamidiye*, 25 Eylül 1903’te tamamlandı ve 27 Nisan 1904’te Osmanlı donanmasına katıldı. Dönemin tipik zırh güverteli (veya o günlerin deyimiyile “muhafazalı”) kruvazörlerinden olan bu gemi, Osmanlı donanmasının 20. yüzyıl başındaki toparlanma hamlesiyle elde edilen ilk modern ve kullanışlı birimdi. Amerika’da yapılan *Mecidiye* de *Hamidiye* ile aynı planlara göre tamamlanmıştı fakat inşaatı iyi denetlenmediği için önemli yapısal hatalarla maluldü ve savaş değeri çok daha sınırlıydı.

Hamidiye ile Mecidiye	
Ölçüler	uzunluk: <i>Hamidiye</i> 103,6 m, <i>Mecidiye</i> 102,4 m; genişlik: <i>Hamidiye</i> 14,5 m, <i>Mecidiye</i> 12,8 m derinlik: <i>Hamidiye</i> 4,9 m, <i>Mecidiye</i> 4,8 m
Hacim	<i>Hamidiye</i> : 3.830 ton, <i>Mecidiye</i> : 3.300 ton
Mürettebat	15 Alman, 340 Türk (1915)
Silahlar	iki adet seri ateşli 15’lik L45 top, sekiz adet seri ateşli 12’lik L50 top, altı adet 4,7’lik ve altı adet 3,7’lik seri ateşli top, komuta köprüsünün her iki yanında döner kaidelerde birer adet 45 cm’lik torpido kovani
Makine	kömür yakan Niclausse modeli su borulu tipte 16 adet kazanın çalıştırdığı ve azami 12.500 beygir gücü üreten üç genişlemeli iki adet buhar makinesi; iki şafttaki iki uskur ile 22 deniz mili azami sürat (1914’te <i>Hamidiye</i> en fazla 16, <i>Mecidiye</i> ise 18 mil yapabiliyordu)
Zırh	balıksırtı biçimli ve 10 cm kalınlığında iç zırh güverte ile 3,8 cm kalınlığında üst zırh güverte



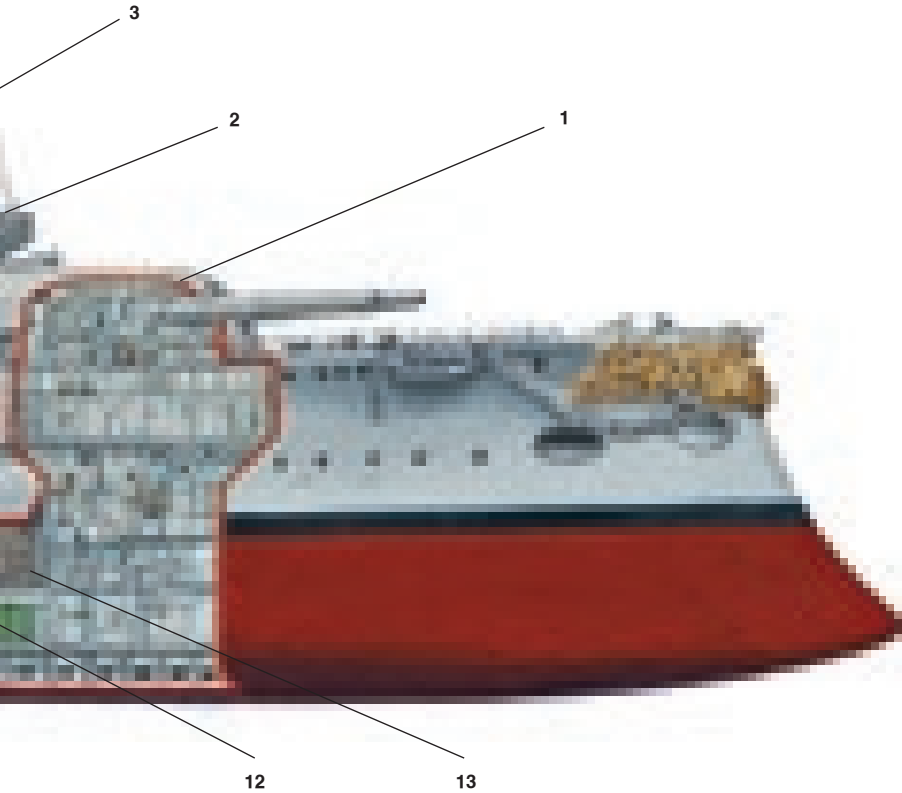
BARBAROS HAYREDDİN

Brandenburg sınıfı zırhlılar, Alman İmparatorluk Donanması'nın eski tarz zırhlı firkateynlerden gerçek açık deniz ana muharebe gemilerine geçiş aşamasını teşkil ediyorlardı. Denize indikleri 1890 yılında hayli yenilikçi özelliklere sahip olsalar ve 1904'te tamir görüp yenileştirilmiş bulunsalar da, Osmanlılar tarafından satın alındıkları 1910 yılında iyi günleri çoktan geride kalmıştı ve kendileri için harcanan parayı hak ettikleri söylenemezdi. 16,5 deniz miliinden fazla sürat yapamadıkları ve torpidolara karşı tamamen savunmasız oldukları için filo muharebelerinde riske atılmaları çok tehlikeliydi; bu sebeple de 1911-18 arasındaki savaş hizmetleri boyunca Çanakkale'den asla fazla uzaklaşmadılar.



1. İki adet 28'lik L/40 top taşıyan baş taret
2. Köprü
3. Komuta kulesi
4. 8,8'lik L/35 top bataryası
5. 10,5'luk L/35 tali batarya
6. İki adet 28'lik L/35 top taşıyan vasat taret
7. Komutan kamarası
8. İki adet 28'lik L/40 top taşıyan kıç taret
9. Üç genişlemeli buhar makineleri
10. Kömürlükler
11. Kazanlar
12. Baş taraf 28'lik taretinin cephane deposu
13. Baş taraf barut deposu

Barbaros Hayreddin ile Turgut Reis	
Ölçüler	uzunluk: 115,7 m, genişlik: 19,5 m, derinlik: 7,6 m
Hacim	10.501 ton
Mürettebat	568
Silahlar	ana batarya: baş ve kıç tarettekiler L/40, vasat tarettekiler L/35 cinsinden olmak üzere toplam altı adet 28'lik SK topu; tali batarya: baş taraftaki üstyapıların altında yer alan kazamat içinde 10,5'lik sekiz adet SK L/35 top, ikisi pruva yuvalarında, ikisi baş taraf üstyapıda ve dört tanesi kıç taraf üstyapıda olmak üzere 8,8'lik sekiz adet SK L/35 top; 45 cm'lik üç adet torpido kovanı
Makine	Kömür yakan 12 adet kazanın beslediği ve azami 10.200 beygir gücü üreten üç genişlemeli tipte iki adet buhar makinesi; iki şaftta iki uskur ile azami 16,5 deniz mili sürat
Zırh	ana kuşak: orta kesimi üst kısmında 40 cm kalınlığında olup alt kısmında 20 cm'ye, baş ve kıç uçlarda ise 30,5 cm'ye incelir; komuta kulesi: 30,5 cm, barbetler: 30,5 cm, taret siperleri: kenarlar 12 cm, tepe 5 cm; zırh güverte: 6 cm. Bütün zırh levhalar nikelli Krupp çeliğindedir



Osmanlıların Hisar sınıfıyla aynı 38M tipindeki Bulgar torpidobotu Drazki, 21-22 Kasım 1912 gecesi Hamidiye'yi torpilleyip ağır yaralamak suretiyle Osmanlıların Varna ablukasını kaldırmasına sebep olmuştur. Bulgar deniz kuvvetleri tarihindeki en büyük başarı sayılan bu olayın şerefine Varna Deniz Müzesi'nde korumaya alınmıştır.



uzaklaşmasını fırsat bilen ittifak, 1912 yazında savaş hazırlıklarına girişti ve tam da Uşi Anlaşması'nın imzalandığı gün savaş ilan edildi. Osmanlı devleti Balkan Savaşı'nda muazzam bir hezimete uğrayacaktı ki deniz cephesi bu felakette başlıca rollerden birini oynadı.*

Balkan Savaşları'ndaki Osmanlı istihbaratının, planlamasının ve stratejisinin ancak facia diye nitelendirilebileceği, konuya dair bütün incelemelerin hemfikir oldukları bir noktadır. Birinci Bölüm'de belirtildiği üzere, Rumeli'nin savunulmasının tek yolu Anadolu'dan deniz yoluyla takviye asker getirmektir ve bunun için de bütün donanmanın Kuzey Ege'de tekisif edilmesi gerekiyordu. Fakat Yunanistan'ın tarafısız kalabileceği yönünde olmayacak bir fikir besleyen Osmanlı donanma komutanlığı, Bulgaristan sahillerini abluka etmek gibi beyhude ve faydasız bir hedef belirlemişti. Bu hedefin seçilmesinde bir diğer sebep, Osmanlı ordusunun bağımlı olduğu Alman silah ve mühimmatının nakliyesini sağlayan Köstence-İstan-

bul denizyolunu Bulgar saldırılarına karşı güvene alma düşüncesiydi. Ne var ki bu da son derece yersiz bir kaygıydı, zira Bulgarların elinde donanma namına, Osmanlıların *Sultanhisar* sınıfıyla aynı 38M tipi dört torpidobottan başka bir şey yoktu; dolayısıyla birkaç hafif gemi dahi mühimmat naklini güvene almaya yeterdi.

Bu felaketsiz kararlar neticesi Yunanlar, Ege Denizi'nin hâkimiyetini tek mermi atmadan ele geçirmiş oldular. Osmanlıların Rumeli'deki deniz üsleri Preveze ile Selânik idi. Preveze'deki iki torpidobot İtalyanlar tarafından zaten etkisiz hale getirilmişti; Selânik'te ise, hareket edemez haldeki *Feth-i Bülend* zırhlı korveti liman muhafızı olarak bekliyordu. Ne var ki bu geminin bütün silahları Trablusgarp Savaşı sırasında sökülüş ve mürettebatla beraber şehrin kara savunmalarına katılmışlardı. Preveze 31 Ekim günü Yunan güçlerine teslim oldu; batık haldeki *Antalya* ve *Tokat* torpidobotları muzaffer fatihler tarafından sonradan yüzdürülüp tamir edilerek Yunan donanmasına

* Bkz. Philip S. Jowett-Stephen Walsh (çev. Emir Yener), *Balkan Harpleri'nde Ordular 1912-13*, Osprey Askeri Tarih Dizisi No: 9, İstanbul 2012.



Ege Denizi'ni Yunanistan'a kazandıran Averof zırhlısı, günümüzde Atina'nın Pire limanında müze gemi olarak muhafaza edilmektedir.

katıldılar. Aynı günü 1 Kasım'a bağlayan gece yarısı, Yunan *No 11* torpidobotu Selânik limanındaki ışıldakların ve mayın tarlalarının arasından görünmeden ustalıkla süzülüp *Feth-i Bülend*'in kuru teknesini torpilleyerek batırdı ve hiçbir zarar görmeden geldiği yoldan çıkıp geri döndü. Yatakhane olarak kullanılmakta olan *Feth-i Bülend*'de ise yedi asker hayatını kaybetmişti. Selânik 7 Kasım'da düştü.

Bu esnada Karadeniz'de bulunan Osmanlı esas filosu, Varna ve Kavarna'daki Bulgar askeri tesislerine 19 ve 20 Ekim'de etkisiz bir bombardıman yapmaktan başka hiçbir iş göremedi. Bulgar ordularının Trakya'daki Osmanlı kuvvetlerini hezimete uğratarak İstanbul önündeki son engel olan Çatalca Hattı'na dayanmasıyla, zırhlı gemiler savunmaya ateş desteği vermek için Büyükçekmece'ye gönderildiler ve Birinci Çatalca Muharebesi esnasında 17-18 Kasım'da Osmanlı zaferine katkıda bulundular. Varna ablukasına ise *Mecidiye*, *Hamidiye*, *Yarhisar* ve *Berkefşan* devam ediyordu. Büyük gemilerin gidişinden cesaret bulan Bulgar torpidobotları, 21-22 Kasım gece yarısı *Hamidiye*'ye bir saldırı yaptılar. Atılan 11 torpilden sonuncusu sancak tarafından isabet

ederek baş kazan dairesi ile 15'lik mermi cephaneliği arasında ve su kesiminin altı kadem altında, 40 kadem 20 kadem boyunda kocaman bir delik açtı. Bereket versin ki *Hamidiye*, Osmanlı donanmasının en parlak subayı olan Yüzbaşı Hüseyin Rauf (Orbay) Bey'in komutasındaydı ve mürettebatı çok iyi talim edilmiş olduğu gibi geminin bakım-tamirat durumu diğer Osmanlı gemilerinden çok daha iyiydi. Kusursuz bir yara savunma performansı ile durum kontrol altına alındı ve baş tarafı güverteye kadar denize gömülmüş olmasına rağmen *Hamidiye* 24 saat sonra Haliç'e ulaşıp kuru havuza girmişti. Ne var ki *Hamidiye*'nin torpilleri üzerine Varna ablukasına son verme kararı alındığı için Bulgarlar amaçlarına ulaştılar. Karadeniz'deki harekât 3 Aralık'ta, Yunanistan'ın katılmadığı bir ateşkesin imzalanmasıyla sona erdi.

Osmanlı muharebe filosu nihayet Yunanlarla boy ölçüşmek üzere serbest kalmıştı. Yunan deniz kuvvetleri, Çanakkale'yi abluka etmek için en uygun üs olan Limni'yi 21 Ekim'de ele geçirdikten sonra Kasım boyunca Sakız ve Midilli dahil hayati önemdeki bütün Ege Adaları'na asker çıkararak hâkimiyetini perçin-



Hamidiye kruvazörü komutanı Yüzbaşı Hüseyin Rauf (Orbay) Çanakkale’de, Gelibolu Ordusu’nun harekât daire reisi Binbaşı Mustafa Kemal (sağda) ile beraber. “Hamidiye Kahramanı” ile müstakbel Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu Balkan Savaşları esnasında, siyaset yıllar sonra yollarını ayırana kadar devam edecek olan yakın bir dostluk kurmuştu.

lemiş bulunuyordu; bu durum Osmanlılar açısından tafefisi imkânsız bir jeopolitik felaketti. Amiral Pavlos Konduriyotis komutasındaki Yunan donanmasının esas vuruş gücünü *Averof* ile dört tanesi 10 cm’lik toplarla silahlı 1.000 tonluk çok büyük ve güçlü *Aetos* sınıfından olmak üzere 14 muhrip teşkil ediyordu. Bu son sistem modern birimler, *Hydra* sınıfı üç eski zırhlı korvet ile desteklenmekteydiler. Son olarak, Yunan donanması dönemin en yeni icat savaş gemisi olan denizaltılardan bir tanesine sahipti: Fransız yapımı *Delfin*. Bahriye Miralay Ramiz (Numan) Bey komutasında Nara’da toplanan Osmanlı filosu ise zırhlı gemilerin

(*Barbaros*, *Turgut Reis*, *Mesudiye*, *Asar-ı Tevfik*) oluşturduğu Muharebe Tümeni ile biri *Berk-i Satvet*’in diğeri ise *Mecidiye*’nin rehberliğindeki iki muhrip tümeninden teşkil edilmişti. Dördüncü bir tümen ise lojistik destek birimiydi.

Yunan muhriplerinden bir kısmını Çanakkale’ye doğru çekip pusuya düşürmek için 14 Aralık’ta yapılan başarısız bir hamlenin ardından, 16 Aralık günü saat 08:00’da, Osmanlı gemileri 1853’ten beri girecekleri ilk filo muharebesi için İmroz yönünde hareket ettiler. Kısa süre sonra Yunan filosunun dumanları görüldü ve saat 09:40’ta 9.000 metre mesafeden Osmanlılar ilk ateşi açtılar. Amiral Konduriyotis, *Averof*’un üstün süratini kullanarak ve iyi hazırlanmış bir plan uyarınca 09:45’ta Osmanlı filosunu önce tiye aldı ve sonra da öteki kanadına geçiverdi. Bir yanda *Averof*’un öteki yanında da *Hydra*, *Spetsai* ve *Psara* korvetlerinin çapraz ateşi altında kalan Ramiz Bey, Çanakkale’ye geri çekilmekten başka çıkar yol bulamadı. Saat 10:17’de ateş kesildi ve öğleden sonra saat 1’de Osmanlı gemileri Çanakkale’de demirlemişlerdi. Ciddi sayılabilecek tek hasarı sancak gemisi *Barbaros* almış, kış tarafına isabet eden iki mermi yüzünden arka taretini sıkışık kullanılamaz hale geldikten başka birkaç kazanı zarar görmüştü. 18 ölü ve 40 yaralı zayıyat vardı; Yunan tarafında ise zayıyat yoktu.

İmroz Deniz Muharebesi ardından 22 Aralık’ta, *Mecidiye* ve *Berk-i Satvet* Çanakkale’den dışarı bir çıkış yaparak Boğaz ağzında gözcülükle vazifeli bir veya iki Yunan muhribini yakalamaya teşebbüs ettilerse de rakibin enerjik tepkisi üzerine sonuç alınamadı. *Averof* Ege’de kaldığı sürece başarı şansı bulunmadığını kabul eden Ramiz Bey yeni bir plan hazırlamıştı: Torpido hasarı tamir edilmiş olan *Hamidiye* Yunanistan sahillerini hedef alan bir akın seferine girişecek ve böylece *Averof*’u peşine takıp uzaklaştırmak suretiyle Osmanlı muharebe filosu için bir şans yaratacaktı. Bütün bu Kuzey Ege muharebelerinde torpido kuvvetlerine komuta etmiş olan atılgan ve enerjik Yüzbaşı Hüseyin Rauf bir defa daha *Hamidiye*’nin dümenine geçti ve Yunan muhrip karakollarını atlatarak 14 Ocak 1913 gecesi Çanakkale’den çıktı. Ertesi gün Şıra (Syros) Adası’na baskın veren *Hamidiye*, limanda yatan yardımcı kruvazör *Makedonia*’yı batırmanın yanında adadaki elektrik santralini de topa tutup yok etti. Bu küçük bir başarıydı; ama bir felaketler silsilesi halinde devam eden sa-

vaş sırasında Osmanlıların elde ettiği ilk saldırı zaferi olmasından ötürü muazzam bir psikolojik etki yarattı. Rauf Bey ile mürettebatı bir anda tüm imparatorluk çapında kahramanlara dönüştüler.

Osmanlı donanmasının denizde böyle iddialı bir hamle gerçekleştirebileceğine ihtimal dahi veremeyen Yunan hükümeti, Şıra baskınının şokuyla adeta paniğe kapıldı ve tam da Ramiz Bey'in istediği tepkiyi göstererek Amiral Konduriyotis'i Yunanistan sularının güvenliğini sağlaması için *Averof* ile beraber geri çağırıldı. Fakat çok zeki bir denizci olan amiral, Osmanlıların niyetini doğru okumuştur; hükümetinin emrini görmezden geldi ve Ege'yi terk etmedi. *Averof*'un geri çağırılma emrini haber alan Ramiz Bey ise amacına ulaştığını düşünüyordu ve bu sefer çok daha avantajlı şartlarda Yunan donanmasıyla kozlarını paylaşmak hesabıyla 18 Ocak sabahı saat 08:20'de Boğaz'dan çıktı. Osmanlı hamlesi karakoldaki *Leon* muhribi tarafından Amiral Konduriyotis'e bildirilince *Averof*, *Hydra* ve *Psara*, beş muhribin refakatinde derhal denize açıldılar. Osmanlı filosuna öncülük eden *Mecidiye*'nin saat 10:55'te Yunan filosunu tespit edip haber vermesiyle Ramiz Bey güneye dümen kırdı; iki filo şimdi bodoslamadan birbirlerine yaklaşıyorlardı. İlk ateş *Barbaros* tarafından saat 11:55'te 8.000 metre mesafeden açıldı, Yunanlar da beş dakika sonra karşılık vermeye başladılar. Saat 12:50'de Konduriyotis, Osmanlıları bir defa daha tiye almaya teşebbüs etti; fakat *Averof*'u karşısında bulan Ramiz Bey, gerisingeri ricat için kuzeye dönme emri vermiş olduğundan ötürü bu amacına ulaşamamıştı. Takibe girişen Yunan gemilerinden bir mermi, beş dakika sonra *Mesudiye*'nin orta bataryasına isabet ederek üç adet 15'lik topu kullanılmaz hale getirdi; neyse ki insan zayıyatı yoktu. Filonun başını çeken sancak gemisi *Barbaros*'un ise orta taretini bir tam isabet ile devre dışı kaldı ve bütün top mürettebatı hayatını kaybettiği gibi yangın da çıktı. **Mondros Deniz Muharebesi** saat 14:00'da, Kumkale istihkamlarının ateş açıp Çanakkale'ye fazlaca yaklaşmış olan Yunanları uzaklaştırmasıyla son buldu; bu çarpışmada da yine bir tek zayıyat dahi vermemişlerdi.

Osmanlı donanması bu ikinci yenilgisinden sonra bir daha Yunan donanmasıyla boy ölçüşme teşebbüsünde bulunmayacaktı. Ateşkes süresince Londra'da barış görüşmeleri yürüten Osmanlı hükümetinin

Edirne'yi Bulgaristan'a vermeyi kabul ettiği haberi, imparatorlukta en organize devrimci odak olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni alarma geçirdi ve İttihatçılar, 23 Ocak'ta gerçekleştirdikleri Babıâli Baskını'yla iktidarı sıkıca ele alıp Balkan İttifakı'nın şartlarını reddettiler. Bunun üzerine muharebeler 1 Şubat'ta tekrar başladı. Osmanlı donanması ile ordusu, 5 Şubat 1913 günü 20. yüzyılın ilk müşterek harekâtından birini gerçekleştirdi ve Bulgar cephe gerisine Şarköy'de bir kolordu çıkartılmasına teşebbüs edildi. Çıkarma her ne kadar amacına ulaşmasa da *Barbaros*, *Turgut Reis*, *Mecidiye* ve *Berk-i Satvet* çok etkili bir ateş desteği sağlamışlar; özellikle de karaya çıkan birliklerin 11 Şubat'taki tahliyesi esnasında muhtemel bir felakete engel olmuşlardır. Şarköy çıkarılması sürerken, 8 Şubat'ta Karadeniz'deki Podima'ya da bir akın çıkarılması yapıldı; fakat bu eylem, ateş desteği için gönderilen *Asar-ı Tefvik*'in karaya oturup kurtarılamayacak biçimde tahrip olmasıyla sonuçlandı. Mart başına gelindiğinde, faal haldeki tek Osmanlı gemisi olarak Doğu Akdeniz'de seferine devam eden *Hamidiye* kalmıştı.

Rauf Bey'in Yunan donanması ile oynadığı köşe kapmaca sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda değil tüm dünya basınında da manşetlere taşındı. Takipçilerini atlatan *Hamidiye* 12 Mart günü Adriyatik'e ulaşarak önce Draç'taki Yunan ordugâhını topa tuttu, sonra da en yüksek süratle Şıngın limanına baskın yaptı. Burada, Sırp askerleriyle yüklü altı Yunan vapurunu ağır hasara uğratarak 120 zayıat verdimiştir. Adriyatik akını Rauf Bey'in son taarruz eylemiydi: *Aetos* sınıfı süper muhripler de dahil Yunan donanmasının neredeyse yarısı artık peşindeydi ve hem yakıtı hem de cephanesi çok azalmış olduğu gibi kazan ve makineleri iyice yıpranmış, azami süratini giderek düşmeye başlamıştı. Nisan ayı başında Süveyş Kanalı'ndan geçerek Kızıldeniz'e çıktı ve Balkan Savaşları'nın son bulunduğu Ağustos 1913'e kadar bu bölgede kaldı. Sekiz ay süren macerasının sonunda 7 Eylül günü İstanbul'a geri döndüğü vakit, payitaht halkı tarafından muazzam bir coşkuyla karşılandı. Feci yenilgilerden başka bir haber alamayan Osmanlı vatandaşları için *Hamidiye*'nin başarılıları tek teselli kaynağı olmuştu.

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI

Trablusgarp ve Balkan savaşlarında uğranılan felaketler, deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesi emelini kararlılıkla takip etmeleri için İTC önde gelenlerini kamçılıyordu. Anadolu'nun güvenliği için hayati önemdeki Ege Adaları'nı geri almak üzere Yunanistan'la kısa süre içinde yeni bir savaşa tutuşulacağına kesin gözle bakıldığından şartlar bir kat daha acildi. Vahim durum üzerine İTC önderliği, 1912 yılında Amiral Williams'ın yerine geçmiş olan müşavir Amiral Arthur Limpus'tan yardım istedi. Limpus'un teşebbüsleri en azından İngiliz tersaneleri açısından iyi sonuçlar verdi: Kasım 1913'te yapılan bir anlaşma ile Armstrong Whitworth şirketine Haliç'teki Tersane-i Amire'yi baştan aşağı yenileme imtiyazı verildi. Mayıs 1914'te ise yine aynı şirketten 4.330'ar tonluk iki hafif kruvazör, iki denizaltı ve dört adet 1.100 tonluk muhrip alınması kararlaştırıldı. 28 Temmuz 1914'teki Saray-

bosna suikastından sonra dahi Osmanlı savaş gemisi siparişlerinin İtilaf Devletleri'ne verilmesine devam edildi.

Rus ve Yunan drednot hamleleri karşısında Osmanlılar, Armstrong Whitworth Tersanesi'ndeki yapımı hemen hemen tamamlanmış olan ve sahiplerinin elden çıkartmaya can attıkları Brezilya drednotu *Rio de Janeiro*'yu 1913 senesi sonlarında satın aldılar. Babıâli, drednot almak için özellikle de Fransız bankalarından olmak üzere ağır bir borçlanma içine girmişti ve imparatorluğun yıllık gelirinin büyük bir kısmı bu borçlara karşı ipotek edilmişti. Hele de *Sultan Osman-ı Evvel* adı verilen *Rio de Janeiro*'nun aniden satın alınmasına borçlanma dahi yetmediği için hükümet vergileri yükseltmek ve memurların maaşlarını kısmak zorunda kalmıştı. Bütün bu mali önlemlerden başka, okul çocuklarının bile katıldıkları bağış kampanyaları ne-



Armstrong Tersanesi'nde yapımı süren *Sultan Osman-ı Evvel* drednotu. Brezilya donanması hesabına inşa edildiği esnada satışa çıkartılan bu muazzam savaş gemisinin alınması için okul çocuklarına kadar Osmanlı toplumunun bütün kesimleri bağış yağdırmıştı.

ticesi savaş gemileri sözde değil fiili olarak da milli bir teşebbüse dönüştüler.

Fatih Sultan Mehmed adı verilecek üçüncü bir Osmanlı dreadnotu, Fransız bankalarının yeni bir borç sağlaması ardından Temmuz 1914'te Vickers fabrikalarına ısmarlandı. 10 Mart 1914'te Bahriye Nazırı yapılan Ahmet Cemal Paşa, hem İTC iç halkasına mensuptu hem de İngilizler ve özellikle de Fransızlarla çok iyi geçiniyordu; hatta Fransız donanmasının Temmuz 1914'teki yaz tatbikatına katılmıştı. Cemal Paşa, *Sultan Osman-ı Evvel*'in ve 1914'te ısmarlanan diğer gemilerin ödemelerini tamamlamak için lazım gelen parayı Paris bankalarından bizzat bulduğu gibi Fransız Normand Tersanesi'nden altı yeni muhrip alınmasını da ayarlamıştı. Büyük Britanya ve Fransa ile kurulan bu üst düzey donanma işbirliğine bakılınca, Osmanlı İmparatorluğu ile söz konusu iki devletin sadece üç ay sonra savaşa gireceğine kimse ihtimal vermezdi. Ne var ki 2 Ağustos 1914'te meydana gelen iki olay, İtilaf güçleri ile Osmanlıları karşılıklı çatışma yoluna soktu.

Cemal Paşa'nın İtilaf taraftarlığına mukabil, İTC triumvirasının diğer iki üyesi olan Harbiye Nazırı Enver Paşa ile Dahiliye Nazırı Talat Bey açıkça Alman taraftarıydılar. II. Abdülhamid döneminde donanmanın ihmal edilmesine karşılık orduya büyük özen gösterilmiş, Alman askeri müşavirleri ile ordu donatım şirketleri de bu ıslahat sürecinde başrolü oynamışlardı. İTC önderliğinin büyük kısmı ordu mensubuydu ve bu Alman akıl hocaları ile müşavirlerin güçlü etkisi altındaydılar. Hatta Enver Paşa birkaç yıl Berlin'de askeri ataşe olarak bulunmuştu. Temmuz 1914'te Kıta Avrupası üzerinde savaş bulutları toplanmaya başladığı vakit Enver, Talat ve diğer bazı nazırlar, başta İstanbul ve Boğazlar gelmek üzere Osmanlı toprakları üzerindeki emellerini hiç saklamayan Çarlık Rusyası'na karşı yegâne etkili müttefiki Almanya'nın teşkil ettiğine ikna olmuşlardı. Onların düşüncesine göre Büyük Britanya ve Fransa, Osmanlı toprak bütünlüğü için güvence vermek suretiyle Rusya ile ittifaklarını feda etmeye yanaşmazlardı. Neticede İTC hükümeti,

2 Ağustos 1914'te Almanya ve Avusturya-Macaristan ile bir gizli ittifak anlaşması imzaladı. Gizli anlaşma, Babiâli'yi İttifak Devletleri'ne iyice sarılmaya iten bir başka olay ile de çakıştı. Tam da o sabah, artık miralaylığa terfi etmiş olan Hüseyin Rauf Bey ile bir grup Osmanlı denizcisi İngiltere'de, Armstrong Whitworth Tersanesi'nin kapılarında, inşaatı tamamlanmış bulunan *Sultan Osman-ı Evvel*'i teslim almak üzere bekliyorlardı. Ne var ki o kapıdan hiç geçemediler: Kendilerine, hem *Sultan Osman*'a hem de *Reşadiye*'ye Kraliyet Donanması'nda görev yapmak üzere seferberlik emirleri gereği el koyulduğu bildirildi. Britanya Birinci Deniz Lordu Winston Churchill, İstanbul'daki Alman askeri müşavirlerinin sayısının 1914 yaz ayları boyunca



Osmanlı-Alman ittifakının Ağustos 1914'te imzalanmasında başrol oynayan Harbiye Nazırı Enver Paşa (solda) ile Osmanlı İmparatorluğu'nu modern bir donanmaya kavuşturmak için Birinci Dünya Savaşı öncesindeki aylarda büyük teşebbüsler gerçekleştiren Bahriye Nazırı Cemal Paşa (sağda) (Kongre Kütüphanesi LC-DIG-matpc-11599).



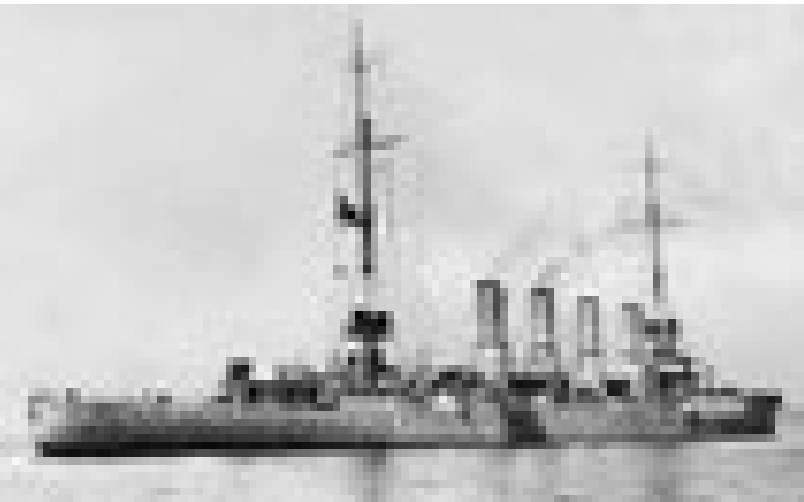
Osmanlı sularına ulaştıktan sonra Türk bayrağı çeken *Moltke* sınıfı Alman muharebe kruvazörü SMS *Göben*.

sürekli arttığına dair istihbaratı yakından takip etmiş ve gitgide Alman nüfuzu altına girdiğine inandığı bir ülkenin güçlü dreadnotlar temin etmesi fikrinden kaygılanmaya başlamıştı. Daha 31 Temmuz'da Armstrong Tersanesi'ne bir emir yollayarak *Sultan Osman*'ın Osmanlılara teslimini kesin surette yasakladı. Bu iki gemiye el konulması Osmanlı kamuoyunda muazzam bir

tepki yarattı. "Halkın gemileri"nin çalınması Enver, Talat ve diğer Alman taraftarı nazırlar tarafından Almanya ile ittifaka toplumsal destek sağlamak için bolca kullanıldı.

Sekiz gün sonra meydana gelen bir diğer deniz olayı ise ittifakı iyice perçinledi. Alman Akdeniz Tümeni'ni (*Deutsches Mittelmeer Division*) teşkil eden *Göben* mu-

harebe kruvazörü ile *Breslau* hafif kruvazörü Çanakkale ağzında ortaya çıkmışlar ve o gece Enver Paşa'dan çıkan izinle boğazdan geçerek İstanbul yolunu tutmuşlardı. İngiltere ile Almanya'nın 3 Ağustos günü savaşa girmesi ardından Alman Akdeniz Tümeni'nin eve dönme olasılığı hemen hiç kalmamış sayılırdı. Aynı gün *Reichsmarineamt* ile irtibat kuran Enver Paşa, gemilerin İstanbul'a gönderilmesini talep etti; iki modern ve güçlü savaş gemisinin Osmanlı payitahtında konuşlandırılması halinde Karadeniz'de hiç dreadno-



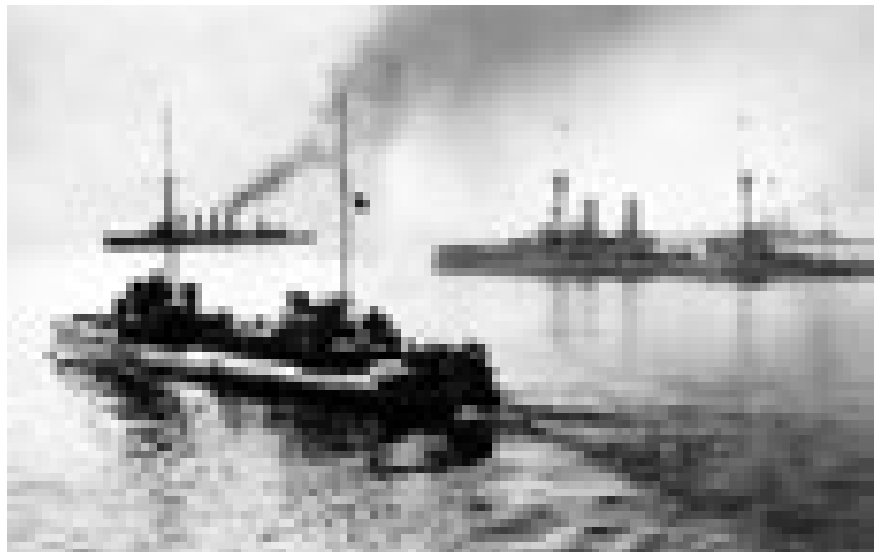
Göben'in yoldaşı olan *Magdeburg* sınıfı hafif kruvazör SMS *Breslau*.

tu veya modern kruvazörü bulunmayan Rusya'ya karşı terazinin Türklerden yana eğileceğini öne sürüyordu. Hemfikir olan *Reichsmarineamt*, Akdeniz Tümeni komutanı Tuğamiral Wilhelm Souchon'a gönderdiği gizli emirlerle bütün harekâta son vererek rotayı derhal İstanbul'a çevirmesi talimatını verdi. Tümen İstanbul'a varışından sonra dahi Sadrazam Said Halim Paşa, gizli ittifaka rağmen devleti savaşın dışında tutabileceğini umuyordu ve bu amaçla Osmanlı ve dünya kamuoyuna, Alman gemilerinin Britanya'nın el koyduğu drednotlar yerine "satın alındıkları" yönünde uydurma bir hikâye servis etti. Gerçekte ise her iki gemi de savaşın sonuna kadar Alman donanmasının emrinde kalacaklar, yani Alman yapımı Osmanlı gemileri değil Osmanlı sularında konuşlu Alman gemileri olacaktı. 16 Ağustos'ta yapılan "resmi" devir teslim töreni ile *Göben*'e *Yavuz Sultan Selim*, *Breslau*'ya da *Midilli* ismi verildi. *Sultan Osman* ve *Reşadiye*'nin gaspından sonra Alman taraftarlarının safına geçen Cemal Paşa, Amiral Souchon ile emrindeki denizcilerin Osmanlı donanmasında "işe alındıklarını" duyururken Amiral Limpus ile İngiliz Islah Heyeti'nin diğer subayları tarafsızlık görüntüsünü korumak adına "kara göreve" atıldılar. Ne var ki birkaç hafta içinde Osmanlı donanması Al-



Alman Akdeniz Tümeni komutanıyken Osmanlı donanmasının da başına getirilen Tuğamiral Wilhelm Souchon (ortada) ile subayları. *Yavuz*'un komutanı Albay Ackermann'ın yüzü, amiralin iki solunda görülüyor.

man ittifakındaki yerine sıkıca yerleşti ve İngiliz Islah Heyeti 9 Eylül'de İstanbul'dan ayrıldı. Amiral Souchon 23 Eylül'de resmi olarak Osmanlı filosunun komutanlığına getirildi.



Osmanlı donanması tatbikatta. Amiral Souchon'un Türk filosunu savaşa hazırlamak için sadece iki ay zamanı olmuştu. Soldan sağa: *Basra*, *Midilli*, *Barbaros Hayreddin* ve *Turgut Reis* (Bundesarchiv, Bild 183-R36430).

Souchon, İstanbul'a gelişinden kısa süre sonra ortak bir Osmanlı-Alman talim programı başlattı. Alman mürettebatlar, Osmanlı silah arkadaşlarına teçhizatın düzgün şekilde bakımı, top ve torpido kullanımı ile seyrisufer hakkında kurslar verip şifreler ile telsiz muhaberatını güncelleyerek başlıca Osmanlı savaş gemilerinin savaşa hazır hale getirilmesine yardımcı oldular. Souchon ile adamları işlerinin ne kadar zor olduğunu kısa sürede anladılar: Neredeyse iki yıldan beri aralıksız savaş durumunda kalmış, doğru düzgün bakım ve onarım görmemiş olan Osmanlı filosu perişan bir haldeydi. Sadece *Hamidiye* savaşabilir durumdaydı; diğer unsurların denize çıkabilmeleri bile şüpheliydi. Ömrünü doldurmuş durumdaki *Mesudiye*, Balkan Savaşları'nda sık atışlardan ötürü iyice aşınan 23,4'lük topları söküldükten sonra sabit bir yüzer batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale'ye çekildi; 18 deniz milinden fazla sürat yapamaz haldeki *Berk-i Satiyet* ve *Peyk-i Şevket* ise savaşta konvoy refakatçisi olarak sınırlı hizmet verebileceklerdi. Kalan diğer gemiler

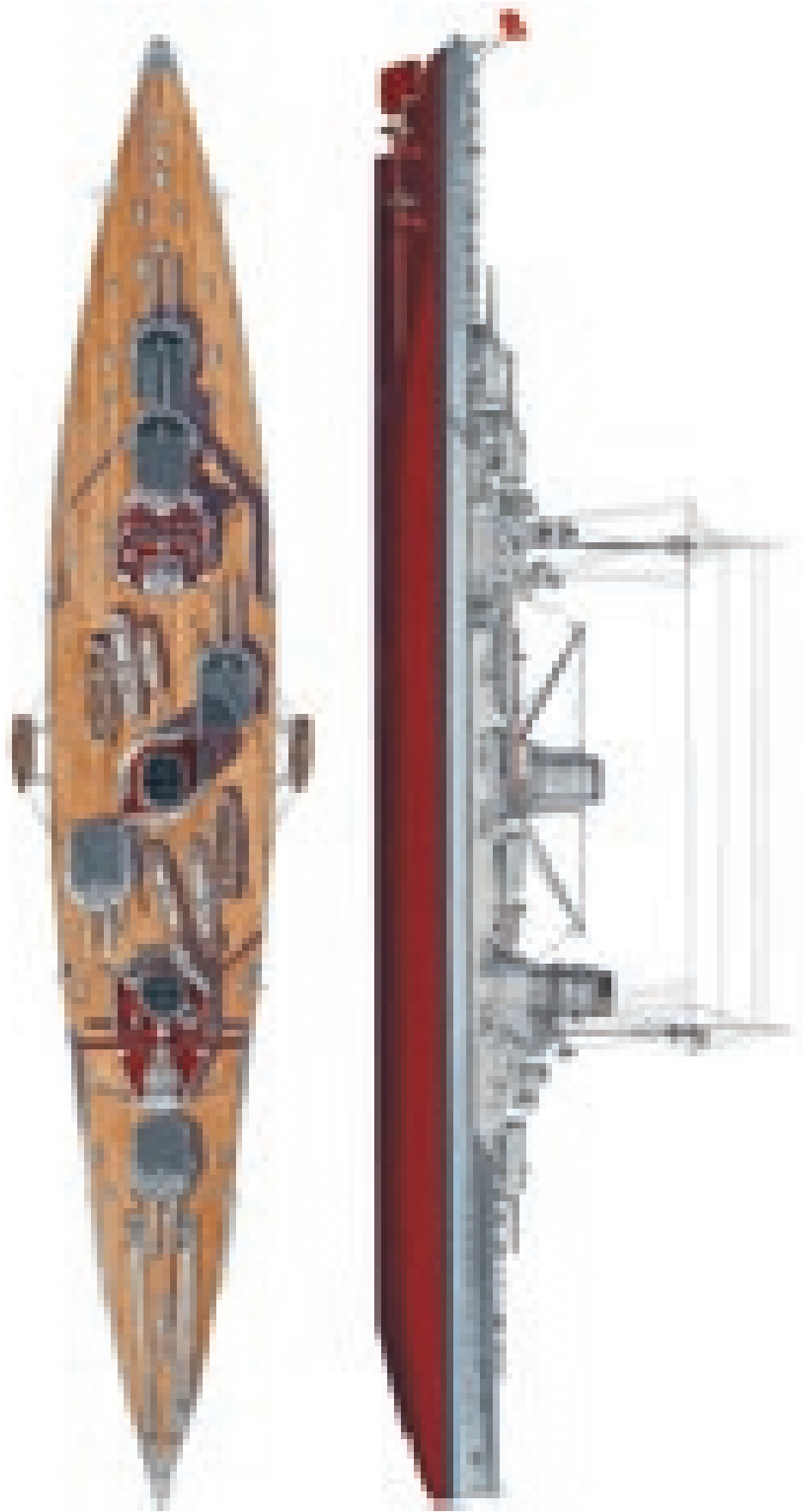
ise dışarıdan bakınca güzelce boyanmış, ahşap ve pirinç kısımları pırl pırl parlatılmış olmakla beraber güverteden aşağı inildiği vakit çarkçıbaşının kâbusuna dönüyorlardı. Gövde bölmeleri arasındaki su geçirmez kapılar ile taretlerin ateş geçirmez kaportaları gemide kolay hareket edilebilsin diye sökülmüş, kazanlar temizlenmeye temizlenmeye pis suyla dolmuş, kazan dairelerinin her tarafı kömür öbekleri ve tozuna bulanmış haldeydi; düzenli makine bakımı hak getiriydi, karına temizliği de ihmal edilmişti. İnsan gücü açısından ise, Osmanlı mürettebatlarının top ve torpil kullanımına ve seyrisufere dair tecrübesi pek azdı; çarkçılar da makineler ile elektrik, muhabere ve telsiz aksamını çalışır halde tutacak eğitimden yoksunlardı.

Osmanlı filosunun teknik uzmanlık ihtiyacı öylesine bir düzeydeydi ki, Souchon devir teslim töreninin ertesi günü Alman donanma komutanlığına bir mesaj göndererek derhal teknik personel sevk edilmesini istedi. Tümamiral Guido von Usedom'un emrindeki 500 uzmandan oluşan ve *Sonderkommando der Kaiser-*

SMS GÖBEN/YAVUZ SULTAN SELİM

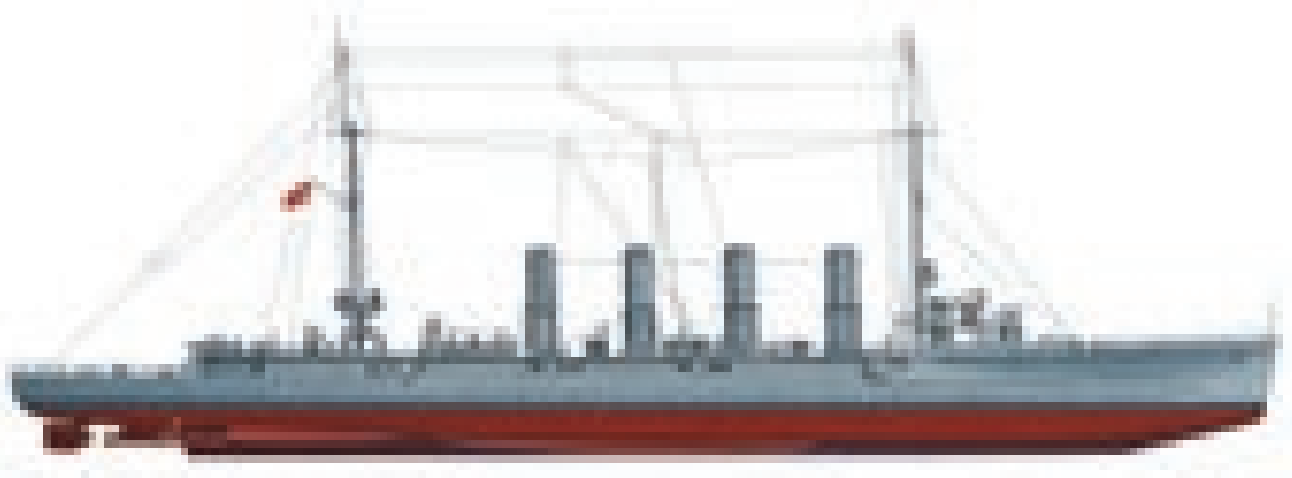
Hamburg'daki Blohm und Voss Tersanesi'nde 1909 yılının Ağustos ayında kızığa konulan "Abgabe H" kod adlı muharebe kruvazörü, *Moltke* sınıfının ikinci birimi olarak üç yıl sonra *Göben* ismiyle Alman İmparatorluk Donanması hizmetine girdi. 1914'te Osmanlı bayrağı çektikten sonra *Yavuz Sultan Selim* ikinci ismini alan *Göben*, silah, sürat ve zırh parametreleri açısından bakıldığında Karadeniz'in en güçlü savaş gemisiydi. Olağanüstü dayanıklı yapısı ve kaliteli inşaatı sayesinde, dört yıllık savaş hizmeti boyunca altı adet 30,5'lik ağır top mermisi, beş mayın ve üç uçak bombası ile hasar görmesine rağmen ve içine sığabileceği bir kuru havuza erişemediği halde görevlerini sürdürebilmişti.

Ölçüler	uzunluk: 186,6 m, genişlik: 29,4 m, Derinlik: 9,19 m
Hacim	22.616 ton
Mürettebat	1.322 Alman, 24 Türk (1915)
Silahlar	ana batarya: biri başta, ikisi vasat bordalarda çaprazlamasına ve ikisi de kıç tarafta üstlü altlı yerleştirilmiş toplam beş adet ikiz taretteki on parça 28'lik SK L/50 top; tali batarya: üst güvertenin vasat kısmı boyunca iki bordada sıralanan kazamatlardaki 12 adet 15'lik SK L/45 seri ateşli top (bunlardan ikisi Çanakkale'de karada hizmet için 1915'te sökülmüştür); 12 adet 8,8'lik SK L/45 seri ateşli top (1915'te aynı özellikteki dört tane uçaksavar topuyla takviye edilmişlerdir); pruvada, kıçta ve vasat kısımda her iki bordada su hizasının altına yerleştirilmiş toplam dört adet 50 cm'lik sabit torpido kovani
Makine	kömür yakan 24 adet Schulz-Thornycroft tipi kazanın beslediği ve azami 85.000 beygir gücü üreten Parsons modeli dört adet buhar türbini; dört şaftta dört uskur ile azami 28 deniz mili sürat (1914)
Zırh	ana kuşak: orta kesimi 28 cm kalınlığında olup baş ve kıç uçlarda 10 cm'ye inceliyor; komuta kulesi: 35,6 cm, baretler: 23 cm, taret siperleri: ön kısımda 23 cm, yanlarda 18 cm, tepede 9 cm; zırh güverte: 5 cm (5 cm'lik balıksırtı zırh vasıtasıyla ana kuşakla birleşir)



liche Marine in der Türkei adı verilen ekip 29 Ağustos'ta İstanbul'a ulaştı. Usedom topçu eğitimcileri, top mürettebatları, mayın uzmanları ve muhabere teknisyenlerinden teşkil ederek Çanakkale müdafaa tertibatına nezaret etmekle görevlendirdiği *Sonderkommando-Dardanellen*'in başına geçti; geri kalan uzmanlar ise Osmanlı gemilerine dağıldılar. İzleyen iki ay boyunca dur durak vermeden çalışan Almanlar, Osmanlı silah

arkadaşlarını gemilerine düzenli bakım yapıp hareket ettirebilecek şekilde talimden geçirmeye uğraştılar. Bir yandan da topçuluk, torpido ve mayın dökme taktikleri üzerine kurslar veriyorlardı. Fiili ihtiyaçtan ötürü her Osmanlı savaş gemisine askeri harekâtı idare edecek bir Alman komutan atandı; Osmanlı komutan ise gemide düzenin sağlanmasıyla ve limana girildiği zamanki rutin işlerle meşgul olacaktı. Çeşit



SMS BRESLAU/MİDİLLİ

Stettin'deki AG Vulkan Tersanesi'nde 1910'da kızığa konulan ve 1912 yılı Mayıs ayında Alman İmparatorluk Donanması'nda hizmete giren modern hafif kruvazör SMS *Breslau*, Türk bayrağı altındaki ikinci ismiyle *Midilli* olarak Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı donanmasının en aktif savaş gemisiydi. Ekim 1914-Ocak 1918 arasında en az 18 defa akın veya kıyı bombardıman görevi icra etti ve bunlardan üç seferinde önüne çıkan Rus drednotlarından kaçmayı da başardı. Doğu Anadolu'daki Osmanlı ordularına ikmal götürün konvoylara altı seferde eşlik ettiği gibi bizzat kendisi yedi sefer asker ve levazım taşıdı. Son olarak, çok etkili bir mayın dökücü olarak da görev yaptı; mensup olduğu *Magdeburg* sınıfı gemiler, toplam 60 adet mayın yüklenebilen sağlam soltu iki mayın rayını haiz alçak bir kışkasara ile tasarlanmışlardı. *Midilli* savaşta toplam altı mayın tarlası meydana getirdi.

Ölçüler	uzunluk: 138,7 m, genişlik: 13,5 m, derinlik: 4,4 m
Hacim	4.570 ton
Mürettebat	426 Alman, 6 Türk (1915)
Silahlar	C11 modeli 12 adet 10,5'luk SK L/45 topu (1914); sekiz adet 15'lik SK L/45 topu (1917); iki adet 50 cm'lik torpido kovani; azami 120 adet mayın
Makine	kömür yakan 16 adet AG Vulkan tipi donanma modeli kazanın beslediği ve azami 33.482 beygir gücü üreten AEG Vulkan modeli iki adet buhar türbini; dört şaftta dört uskur ile azami 27,5 deniz mili sürat (1914)
Zırh	ana kuşak: 6 cm kalınlığındadır ve baş uçta 2 cm'ye inceler, kış taraf zırhsızdır; komuta kulesi: yan tarafları 10 cm, tepesi 2 cm; top kalkanları: 5 cm; zırh güverte: baş tarafta 5 cm kalınlıkla başlayarak vasat kısımda 3 cm'ye ve kış uçta 2 cm'ye inceler; ana kuşakla 3 cm'lik bir balıksırtı zırh vasıtasıyla birleşir



Berk-i Satvet ile Midilli'nin 29 Ekim 1914 sabahı yaptıkları bombardıman neticesi Novorossiysk şehrinin petrol depoları alev yaniyor.

çeşit kaynaklardan alınmış gemilerin makineleri sıkça arızalandıkları için de ayrıca her gemiye bir Alman çarkçibaşı tayin edildi.

Almanya ile ittifakın imzalanmasını izleyen üç ay boyunca Osmanlı hükümeti, müttefiklerinin sürekli çağrularına rağmen savaşa girmeyi erteleyip durdu. Bu geciktirme taktikleri, en nihayet usanan Almanya'nın ittifakı iptal etme ve imparatorlukta bütün Alman askeri heyetlerini geri çağırma tehdidi savurması üzerine son buldu. İttifakı kaybetmeyi göze alamayan Enver Paşa ile kabinedeki en ateşli Alman taraftarları, 24 Ekim'de verdikleri gizli emirle Amiral Souchon'un sürpriz bir deniz taarruzu düzenleyerek Rusya'ya karşı savaşı başlatmasına yeşil ışık yaktılar. Souchon'un çağrısıyla ayın 27'si günü saat 15:45'te *Yavuz*'da toplanan Alman ve Osmanlı subayları, birkaç görev gücünün Rusya ile savaşı başlatmak üzere derhal denize açılacağı bilgisini aldılar ve her geminin komutanına, harekât hedeflerini bildiren bir talimatname mühürlü zarfta teslim edildi. Saat 17:00'da *Yavuz*'dan "Türkiye için elinizden gelen her şeyi yapın" işareti verildi, mühürlü zarflar açıldı ve gemiler İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkmak üzere istem kaldırdılar. 29 Ekim günü erken saatlerde sis içinden beliren Osmanlı savaş gemileri, Rus sahilleri açığındaki belli başlı mev-

kilerde yerlerini aldılar. Birinci Dünya Savaşı'nın Karadeniz cephesindeki ilk mermiler, Odessa limanına sızarak sabah saat üçte ateş açan *Muavenet-i Milliye* ve *Gayret-i Vataniye* muhripleri tarafından atıldı. *Samsun* ve *Taşoz* muhriplerinin refakatindeki *Yavuz* Sivastopol'ü, *Hamidiye* Feodosya'yı, *Berk-i Satvet* ile *Midilli* ise Novorossiysk'i sabahın erken saatleri boyunca topa tuttu. Bunun bir sürpriz taarruz olduğu düşünülürse sonuçlar beklenenin çok altındaydı: Ancak iki küçük ganbot ve bir avuç kadar ticaret gemisi batırılabilmişti. Ne var ki bu noktadan sonra geri dönüş yoktu: Rusya, Berlin'deki Alman yüksek kumandanlığına sevince gark eden savaş ilanını 2 Kasım'da Babiâli'ye ilettili.

KARADENİZ'DE ALMAN-OSMANLI HAREKÂTI, 1914-17

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlıların en hareketli ama aynı zamanda da en hazırlıksız oldukları deniz cephesi Karadeniz idi. *Barbaros* ve *Turgut Reis* zırhlıları bu cephe için çok yavaş kalıyorlardı; *Demirhisar* tipi torpidobotlar ise filo harekâtı için icap eden menzilden yoksunlardı. Bu durumda geriye *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleri ile *Samsun* ve *Muavenet* sınıfı muhripler

kalıyordu ki Rus muadilleri karşısında bu gemilerin hemen hiç savaş değeri bulunmuyor sayılırdı. Yine de Amiral Souchon, elinde *Yavuz* ile *Midilli*'den müteşekkil iki joker bulunduğunu düşünüyordu; bu gemilerin üstün sürati sayesinde Ruslara karşı her muharebe de inisiyatif ile taktik avantajı elinde tutacağı fikrindeydi. Deniz cephesinde inisiyatifin savaşın sonuna dek Rusların eline geçtiği 1915 ortasına kadar durum gerçekten de böyle oldu.

Karadeniz'deki ilk açık deniz muharebesi, 18 Kasım 1914'te gerçekleşti. Rus donanmasının Trabzon'u topa tuttuğu haberini alan Souchon, Rusları Sivastopol'e dönmelerinden önce yakalamak ümidiyle 17 Kasım sabahı erken saatlerde *Yavuz* ile *Midilli*'yi derhal denize çıkarmıştı. Bir muharebe kruvazörü ile hafif kruvazörün beş muharebe gemisi, üç kruvazör ve 13 adet muhribe kafa tutması ilk bakışta delice bir teşebbüs gibi görülebilir. Ancak, gemilerinin üstün sürati sayesinde Rusların kendisini tiye almak veya bir pruva hattı oluşturmak için yapacakları her hamleyi boşa çıkartacağını düşünen Alman amiral, bir yandan da teker teker hedeflere karşı bütün ateşini yoğunlaştırmayı tasarlıyordu. 18 Kasım günü öğleden biraz sonra, Kırım'ın güneybatı ucundaki Sarıç Burnu açıklarında ve sisli hava koşullarında, Alman gemileri Rus zırhlılarını tespit ettiler. Souchon tam yol ileri komutu verdikten sonra ve *Yavuz*'un tam alabanda ateşi açabilmesi için dümenin sancağa kırılması talimatını iletmişti esnada Rus Karadeniz Donanması komutanı Amiral Andrey Agustoviç Ebergard, sancak gemisi *Yevstafiy*'e saat 12:24'te ateş açtırdı. Rusların nişancılığı mükemmel-

di ve attıkları mermilerinden biri, sancağa dönüşünü henüz tamamlamakta olan *Yavuz*'a tam ortadan isabet etti. Alman muharebe kruvazörü iki dakika sonra ateşe başladı ama topçu subayları sis yüzünden iyi göremedikleri için ilk salvosu uzun düştü. Yine de bu ateşteki mermilerden biri Rus sancak gemisinin bacasından geçtikten sonra patlamış ve güverteyi şarapnel yağmuruna tuttuktan başka telsiz antenlerini de harap ederek Ebergard'ın diğer gemilerine hedef düzeltirme olanağını ortadan kaldırmıştı. *Yavuz*'un ikinci salvosu kısa düştü ve üçüncü salvoyla beraber *Yevstafiy* artık isabet almaya başlamıştı. Fakat ardından, sadece beş dakika ateş teatisinden sonra Souchon tam yol ile güneybatıya dümen kırarak teması kesti. Ebergard bunun sebebini anlayamıyordu; zira kendi gemileri başka isabet kaydedemezken *Yavuz* Rus sancak gemisine art arda darbe indirmekteydi. Her halükârda derin bir nefes alan Rus amiral, eve dönüş yolunu tuttu.

Yavuz'da ise asayiş hiç de berkemal sayılmazdı: *Yevstafiy*'in kaydettiği isabet iskele tarafındaki 15'lik top kazmetlerinden birini delerek içeri girdikten sonra patlamış ve topun bütün mürettebatını öldürdükten başka içeride dizili cephaneyi de tutuşturmuştu. Cephaneye infilakı ise çok sayıda hartucu ateşe vermiş ve bunların alevlerinin mermi asansörüne ulaşması üzerine ana cephaneliğin, dolayısıyla da geminin havaya uçması korkusu baş göstermişti. Durum raporu komuta kulesine ulaşınca, bir başka isabetle gemisini kaybedebileceğinden çekinen Souchon teması kesme kararı aldı. Tamirat ekipleri hasarı kontrol altına aldıklarını amirale ilettiler esnada *Yavuz* Ruslardan son-

Rus Karadeniz Filosu'nun sancak gemisi olan *Yevstafiy* ile hemen ardından gelen kardeş gemileri *Ioann Zlatusti* ile *Panteleymon*'un 18 Kasım 1914'teki Sarıç Burnu Muharebesi esnasında çekilmiş fotoğrafı. Baş ve kış omuzlukları istikametinde su sütunları yükselen *Yevstafiy*'in *Yavuz* tarafından makasa alındığı anlaşılıyor.



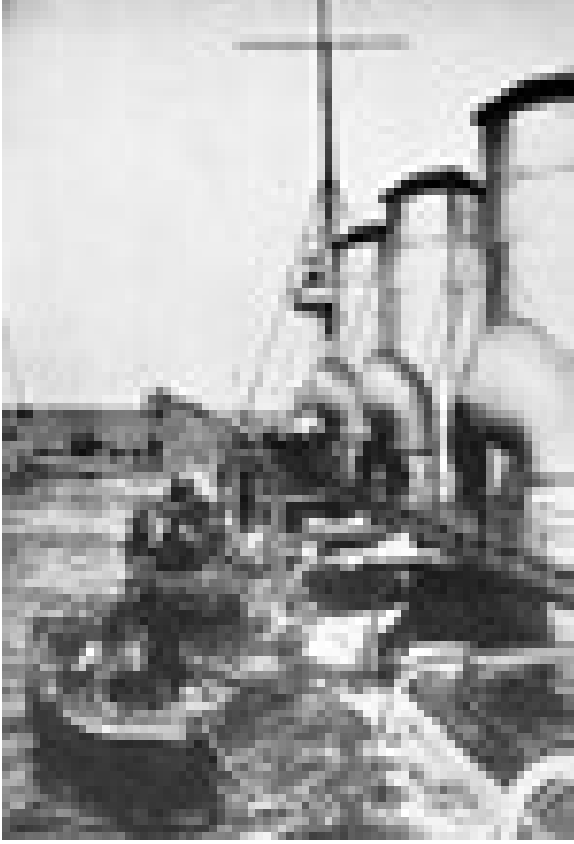


Yavuz'un 26 Aralık 1914'te aldığı mayın yaralarını tamir için Alman ve Türk mühendisler tarafından İstinye'de üretilmiş olan çelikten usturmaça. İstanbul'da Yavuz'u alacak büyüklükte bir havuz bulunmadığından ötürü hasarlı bölgeleri usturmaçalarla tecrit ettikten sonra suyu boşaltıp tamirata gerçekleştirmek gerekiyordu. Hemen arkada ise Muavenet sınıfı bir muhrip görülüyor.

sürat uzaklaşmaya başlamıştı bile. Bu sonuçsuz ve kafa karıştırıcı çarpışma, talihin cilvesi eseri, Birinci Dünya Savaşı'nda ana muharebe gemilerinin karşı karşıya geldiği ilk harekât olarak kayda geçti. **Sarıç Burnu Muharebesi**, Osmanlıların Karadeniz'deki vaziyetini artı ve eksi bütün yönleriyle göstermişti: *Yavuz*, takip edilme korkusu duymadan muharebeyi uygun gördüğü şekilde kabul veya ret edebilirdi; fakat eğer Alman muharebe kruvazörü bir şekilde kaybedilecek olursa o zaman bu denizde etki yaratabilecek bir tek Osmanlı birimi kalmayacaktı. Rusların 21 Aralık günü İstanbul Boğazı'nın girişine gizlice döktükleri bir mayın tarlasına beş gün sonra *Yavuz*'un düşerek iki isabet almasıyla Osmanlı konumunun bu zayıflığı iyice açığa çıktı. Bu nahoş "Noel hediyesi" yüzünden Osmanlı-Alman sancak gemisi Nisan 1915'e kadar savaş dışı kaldı.

Tarihte Osmanlı donanmasının filo boyutunda bir kuvvetle düzenlediği sonuncu harekât Karadeniz'de, Çanakkale Savaşları'nın arka planında gerçekleşti. Rus donanması, Osmanlıların dikkatini Çanakkale ağzındaki İtilaf çıkarma hazırlıklarından çekmek için 28 Mart 1915 günü İstanbul Boğazı istihkâmlarını topa tutmuştu. Osmanlı donanmasının Karadeniz'de inisiyatifi yeniden ele alabileceğini göstermek iste-

yen Souchon, büyük bir akın harekâtı planladı. Hedef Odessa idi; alınan istihbarata göre yirmi tane kadar Rus nakliye gemisi bu limanda nispeten korumasız halde yatıyordu. *Mecidiye* kruvazörü komutanı Binbaşı (*Korvettenkapitan*) Ernst Büchsel'e, kendi gemisinin yanı sıra *Hamidiye*, *Muavenet-i Milliye*, *Yadigar-ı Millet*, *Samsun* ve *Taşoz*'dan müteşekkil bir görev gücünü alarak bu nakliyelere taarruz etmesi emredildi. Odessa açıklarındaki Rus mayın tarlalarının tam mevkileri bilinmediğinden Osmanlı muhripleri mayın tarama tertibatıyla teçhiz edildiler; bunlar yavaşça bir yol açtıktan sonra iki kruvazör limana girip ateş yağdıracaktı. Souchon ise *Yavuz* ve *Midilli* ile Kırım'ın batı sahili civarında açık denizde mevki alarak harekâtı perdeleyecekti. Rus moraline darbe vurmak için, taarruzun Ortodoks Paskalyası'na denk gelen 3 Nisan günü şafak saatlerinde yapılmasına karar verildi. Osmanlı savaş gemileri 1 Nisan'da Boğaziçi'nden çıktılar ve Karadeniz'i fark edilmeksizin kat etmeyi başardılar. Taarruz grubu 2 Nisan gecesi saat 23:00'da Odessa açıklarına ulaştı ve muhripler mayın tarama tertibatlarını açarak dokuz deniz mili süratle yavaşça ilerlemeye başladılar. Kruvazörler de hemen arkalarından geliyorlardı. 3 Nisan sabahı saat dört sularında *Samsun* ile *Taşoz*'un mayın



Rus dalgıçlar ile tamirat ekipleri, Odessa yakınlarında sığ suda batan *Mecidiye*'yi kurtarma çalışmalarına başlıyorlar. *Prut* adı verilen gemi, elden geçirildikten sonra kısa bir süreliğine Karadeniz Filosu'na katılmıştı. Ruslar gemiye 16 yeni kazan takmış ve inşaatı devam eden *İmperator III. Aleksandr* drednotu için üretilen 13'lük B7 tipi toplardan iki tanesiyle yeniden silahlandırmışlardı.

tarama tertibatı birbirlerine dolanıp kullanılmaz hale gelince, yolu açacak sadece iki muhrip kaldı. Yine de her şey iyi gitti ve hedef liman saat altıda görüldü; ancak *Mecidiye* 06:40'ta, Odessa deniz fenerinin 15 deniz mili güneydoğusundaki bir noktada mayın isabeti aldı. *Muavenet* ile *Yadigar*'ın ıskaladığı bu mayın kruvazörün iskele tarafında patladı ve içeriye hücum eden sular kazanlardaki ateşi çarçabuk söndürdüler. Böylece istimsiz kalan *Mecidiye* yavaşlayarak durdu ve ardından omurgası 12,8 metre derinlikte dibi bulacak şekilde battı. Güverteler denize gömülmüş olmasına rağmen

üstyapının diğer kısımları suyun üzerinde kaldığından mürettebat topların kamalarını çıkarıp bütün telsiz teçhizatı ile belgeleri tahrip etti. Personelin alınmasından sonra *Yadigar*, batık gemiyi kullanılmaz hale getirmek üzere bir torpil attı ve 07:20 civarında Amiral Souchon, görevi iptal emri vererek *Hamidiye* ile muhriplerin İstanbul'a dönmesi talimatını verdi. Büchsel, Rus donanmasının takip için denize açıldığına dair saat 12:30'da *Yavuz*'dan bir mesaj aldıysa da Osmanlı gemileri Rusları atlatıp 4 Nisan sabahı Boğaziçi'nden içeri girmeyi başardılar. **Odessa akını** tam bir başarısızlıkla sonuçlanmış, bir kruvazörün kaybedilmesine karşılık ancak iki tane nakliye batırılabilmişti. Bu iki av da zaten 3 Nisan sabahı *Yavuz* ile *Midilli*'nin önüne çıkmak talihsizliğine uğradıkları vakit ele geçirilmişti. Büchsel'in taarruz grubu *Mecidiye*'yi tahrip etmeyi bile başaramamıştı: Rusların kurtarıp yüzdürdükleri Osmanlı kruvazörü, güzelce tamir olduktan sonra *Prut* adıyla Karadeniz Filosu'na katıldı.

Bir ay kadar sonra, 10 Mayıs günü, *Tri Sviyatiteliya* ve *Panteleymon* (meşhur *Potemkin* zırhlısına 1905 ayaklanmasından sonra bu isim verilmişti) zırhlılarından müteşekkil bir bombardıman kuvvetinin İstanbul Boğazı'na yaklaştığına dair *Nümune-i Hamiyet* muhribinden gelen telsiz mesajı üzerine *Yavuz* denize açıldı. Ne var ki *Yavuz*'un komutanı Albay (*Kapitan zur See*) Ackermann, Amiral Ebergard'ın bu bombardıman grubunu perdelemek üzere diğer üç Rus zırhlısı (*Yevstafiy*, *İoann Zlatust* ve *Rostislav*) ile boğazın 25 deniz mili açığında mevki almış olduğundan habersizdi. Ebergard'ın beş deniz mili süratle pruva hattında seyreden gemileri, kendilerine paralel bir rotada 26 deniz miliyle ilerleyen *Yavuz*'u saat 07:53'te yakaladılar. Karşısında iki yerine üç zırhlı bulunca kafası karışan Ackermann, birkaç dakika sonra bombardıman grubunun iki zırhlısı da ana filoaya yetişip muharebeye katıldığı vakit düşmanın neden bu kadar yavaş seyrettiğini anladı. Beş Rus zırhlısıyla birden karşı karşıya kalan *Yavuz*'un baş kasarasına ve zırh kuşağının ön tarafına üç tane ağır çaplı mermi isabet edince Alman komutan, saat 08:06'da teması keserek geri çekildi. Netice *Yavuz* açısından yüz kızartıcıydı: Attığı 160 mermiden biri bile Ruslara isabet etmemiş; *Yevstafiy*'in yakınına düşen bir merminin kaldırdığı su sütunuyla köprü üs-



Zonguldak limanındaki kömür gemileri. Bu az gelişmiş bölgedeki madenler, Osmanlı topraklarındaki yegâne yakıt kaynağıydılar ve ürettikleri kömür İstanbul'a ancak deniz yoluyla ulaştırılabiliyordu.

tündeki Ebergard ve kurmaylarının sırlıslıklam ıslanması, verdirilen tek "hasar" olmuştu. *Yavuz*'un aldığı hasar önemsiz olduğu için kendini talihli sayan Ackermann, Ebergard'ı peşine takıp beyhude bir takibe sokmak suretiyle Rus harekâtını akamete uğrattıktan sonra gerisingeri İstanbul'a döndü. Ne var ki bu sonucun *Yavuz*'un kötü nişancılığını pek telafi ettiği söylenemezdi; tek teselli, Osmanlıların elindeki en önemli geminin sağlam halde kurtulmuş olmasıydı.

Ne var ki Karadeniz'de terazinin Ruslardan yana eğilmeye başlaması, sahip oldukları deniz gücünden ziyade Osmanlı nakliye altyapısının zayıflığından ileri gelecekti. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kömürün büyük kısmı Kuzey Anadolu sahilinde yer alan Zonguldak, Ereğli ve Kozlu limanları civarından çıkartılıyor; bölgede demiryolu bulunmadığı için de denizden İstanbul'a taşınıyordu. Amiral Souchon, Rus gemilerinin saldırısına açık 150 deniz mili uzunluğundaki bu ikmal hattını emniyete almanın kilit önemde olduğunu derhal kavramıştı. Kafkasya Cephesi'ndeki Osmanlı ordularının ikmalini ve İstanbul'daki Osmanlı savaş gemileri ile harp sanayisinin yakıtla beslenmesini sağlayan hattın önemi, Amiral Ebergard'ın da gözünden kaçmamıştı. Rus Karadeniz Donanması, Osmanlı kömür limanlarının ilk büyük bombardımanını 1 Mart 1915 günü gerçekleştirdi. Bunun ardından

Ruslar, sonraki üç yıl boyunca, kömür limanlarına düzenli akınlar yaparak gevşek bir abluka uygulama stratejisini benimsediler. Kasım 1914'ten Osmanlı kömür ikmaline karşı düzenli harekâtın başladığı Haziran 1915'e dek, aylık 36.000 ton kadar bir miktara tekabül eden toplam 285.000 ton civarında yakıt İstanbul'a ulaştırılmıştı; bu tarihten sonra ise aylık nakliyat büyük ölçüde düştü. Osmanlı ticaret filosunun, Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi vapurlarının, İstanbul'daki elektrik santralleri ile cephane fabrikalarının, imparatorluğun demiryollarının ve gayet tabii payitaht ahalisinin ısınma ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için ayda en azından 30.000 ton kömüre ihtiyaç vardı. Sırf *Yavuz* ile *Midilli*'nin kömürlüklerinin sırasıyla 3.050 ve 1.200 ton kapasiteli olduğu düşünülürse, Osmanlı kömür nakliyatının kesilmesinin filoyu hareketsiz bırakacağı kolayca anlaşılıyordu.

Kömür ikmal hattı Osmanlı lojistik sistemindeki Aşıl topuğunu teşkil ettiğinden, donanmanın birinci önceliği bu deniz yolunu korumaya verildi. Souchon ilk başta olabildiğince çok sayıda savaş gemisini bu işe hasretmişti ancak zaman geçtikçe seçenekleri giderek azaldı. 1914 sonu ile 1915 başında hizmete giren ve her biri 1.100 ton ağırlığında olup üç adet 12'lik top ve on adet 45 cm'lik torpido taşıyan *Bespokoyimiy* sınıfı dokuz muhrip, Rus vur-kaç taarruzlarının başlıca amille-

Hamidiye kruvazörü ile Muavenet ve Hamiyet muhripleri, 5 Eylül 1915 günü bir kömür konvoyunu Rus muhriplerinden korumaya çalışıyorlar (Tahsin Siret'in Tablosu, İstanbul Deniz Müzesi).



riydiler. Öyle ki, Rus gemileri bazen ellerini kollarını sallayarak savunmasız limanlara giriyor ve demirli yatan kömür nakliyelerini batırıyorlardı. Bunlarla başa çıkabilecek yegâne Osmanlı gemileri ise *Yavuz*, *Midilli*, *Hamidiye* ve (batırılmadan önce) *Mecidiye* idi.

Öte yandan, Osmanlı kruvazörleri de 1915'te Ruslarla karşı karşıya geldikleri durumlarda *Yavuz*'dan daha fazla bir başarı elde edemediler. Zonguldak açıklarındaki deniz ulaştırmasına yaptıkları taarruzdan dönen *Derzkiy* ile *Gnevniy* muhripleri, 10 Haziran akşamı İstanbul Boğazı açıklarında *Midilli* tarafından yakalandılar. İlk isabeti Osmanlı bayraklı kruvazör kaydetti ve kazan boruları parçalanan *Gnevniy* hareketten sakıt kaldı. *Gnevniy*'in işinin bittiğini düşünen *Midilli* komutanı Albay Leberecht von Klitzing, Rusların elindeki en iyi muhriplerden birini batıracağı inancıyla ve gemisini de daha fazla tehlikeye atmak istemeyerek İstanbul'a yol verdi. Ancak işler pek onun düşündüğü gibi değildi; *Gnevniy* hareketsiz kalmış olsa da batma tehlikesi içinde bulunmuyordu ve *Derzkiy* tarafından yedeğe alınarak Sivastopol'a çekilebildi. Klitzing gereksiz ihtiyatlılık göstererek güzel bir fırsatı heba etmişti. *Midilli* 10-11 Haziran muharebesindeki yetersiz performansını telafi etme fırsatı bulamadan,

İstanbul yolundaki bir kömür konvoyuna refakat üzere Boğaziçi'nden çıktığı 18 Temmuz günü bir mayın isabeti aldı. Sancak tarafında açılan yaradan içeri 600 ton su girmesine rağmen İstinye'deki üssüne dönebildi gerçi ama Şubat 1916'ya kadar savaş dışı kalacaktı. Bunun sonucunda, Karadeniz'de konvoy refakatine ve düşman akıncılarını kovalamaya uygun elde tek *Hamidiye* kalmıştı. Osmanlı donanmasının sicili en parlak gemisi Ruslarla kozlarını paylaşma fırsatını 5 Eylül günü, 10.000 ton kömür yüklü üç şilebe *Muavenet* ve *Hamiyet* muhripleriyle birlikte refakat ettiği sırada yakaladı. Rus muhripleri *Bustriy* ve *Pronzitleniy*, o gün saat sabah altı buçukta görüş alanına girmelerini müteakip saldırıya geçtiler. Ne var ki şans o sabah Osmanlılardan yana değildi; zira *Hamidiye*'ye kısa süre önce taktılmış olan iki adet 15'lik seri ateşli Krupp L/45 topu, sadece 34 atıştan sonra bozulup sustular (hatta pruva topu ancak bir atış yapabildiği). Rus muhripleri sabit bir ateş tutturdular ancak kruvazörün tali bataryası ile Osmanlı muhriplerindeki topların menzili içine girmemeye çalışıyorlardı. Saat dokuzu biraz geç *Hamidiye* bir denizaltı periskobu fark edince, hem o hem de refakatçi muhripleri savuşma manevraları yapmaya başlayarak kömür şileplerini kaderlerine terk etmek

zorunda kaldılar. Şilepler sahile dümen kırarak kendilerini karaya oturtularsa da, peşlerinden gelen iki Rus muhribi bunları alevler içindeki enkazlara dönene kadar topa tuttu. *Hamidiye*'nin düşük süratini ve yeni Rus muhripleri karşısında etkisiz kaldığını takdir eden Souchon, hayli eskimiş haldeki Türk kruvazörünü İstanbul'da kızağa çekti ve 1918 ilkbaharına kadar da kullanmadı.

1915 yılı sona ererken Osmanlılar, savaş öncesindeki toplam 108.220 grostonluk buharlı ticaret filolarının 40.077 groston tutarındaki kısmını Karadeniz'de kaybetmişlerdi. Osmanlı ticaret gemilerinden ancak bir kısmının Karadeniz'de kullanıma ayrılabilirdiği düşünülürse, bütün filonun yüzde otuz yedisinin tek bir cephede on dört ay içinde batırılmasının ne derece mahvedici bir darbe olduğu anlaşılır. Almanlar, bir nebze yardım sağlama düşüncesiyle Haziran 1915'te İstanbul U-Bot Yarım Filotillası'ını (*U-Halbflotille Konstantinopel*) teşkil ederek küçük bir denizaltı kuvvetini Karadeniz'de (önce İstanbul'da ardından da Varna'da) konuşlandırdılar. Bu teşebbüs pek az sonuç vermekle (Karadeniz'de ancak 35.000 tutarında İtilaf ticaret gemisi batırılabilmişti) ve herhangi bir zamanda seferdeki denizaltı sayısı üç-dört taneden fazla olamamakla beraber, U-bot taarruzuna uğrama korkusu içindeki Rus amiralleri geniş çaplı refakat kuvvetleri bulunmadığı takdirde muharebe gemilerini denize çıkaramaz hale geldiler. Bu noktada, 14 Ekim 1915'te İttifak devletleri yanında savaşa giren Bulgarlardan ve Karadeniz'deki savaşa katkılarından bahsetmek gerekir. Bulgar torpidobotları Osmanlı kardeşleriyle aynı sürat ve menzil sorunlarından muhtariplerdi. Bulgar donanmasının İttifak savaş çabalarına en büyük katkısı, başta Varna gelmek üzere deniz üslerini Alman U-botları ile deniz uçaklarına açmak oldu. Bulgarlar ayrıca asker, levazım ve kömür nakliyesinde kullanılmak üzere Osmanlılara toplam 5.227 ton tutarında buharlı şilepler sağladılar.

1916 yılı başlarken Karadeniz'de muharebe değeri taşıyan yegâne Osmanlı-Alman gemileri olarak *Yavuz* ile *Midilli* kalmıştı. Ne var ki Rus drednotları *İmperat-*



İstinye'deki üslerinde demirli yatan *Yavuz* ile *Midilli*'nin Alman ordusu zeplini *SL 10* tarafından çekilmiş bir hava fotoğrafı. Hepsinin de güverteleri tentelerle örtülmüş olan Osmanlı muhripleri ile torpidobotları da *Yavuz*'un az yukarısında yan yana yatıyorlar. Kömür stoklarının 1916 boyunca giderek azalması nedeniyle filo gitgide atıl hale gelmişti.

ritsa Mariya ile *İmperatritsa Yekaterina* 1915'in ikinci yarısında hizmete girmiş oldukları için *Yavuz* artık rakipsiz de değildi. Karadeniz'deki tek drednot karşılaşması 8 Ocak 1916 günü, iki Rus muhribini kovalayan *Yavuz*'un *İmperatritsa Yekaterina*'nın önüne düşmesiyle gerçekleşti. *Yavuz* üstün süratini kullanarak teması kesmeden evvel, toplarının menzili Alman gemisinden üstün olan Rus drednotu kısa düşen birkaç salvo atmıştı. Souchon elindeki en iyi iki gemiyi Rus drednotları ile bir muharebede kaybetmeyi göze alamazdı fakat uygun başka birim de bulunmadığı için, bunları Kafkasya Cephesi'nde ümitsizce ihtiyaç duyulan leva-

Yavuz, yanına yanaşmış bir kömür gemisinden yakıt alıyor. Kömürlüklerini doldurmak için tam 3.050 ton yakıt ihtiyacı duyan muharebe kruvazöründe bu tarz sahneler, İstanbul'a kömür nakliyatinin 1915 ve 1916'da durma noktasına gelmesiyle çok nadir görülür oldu.

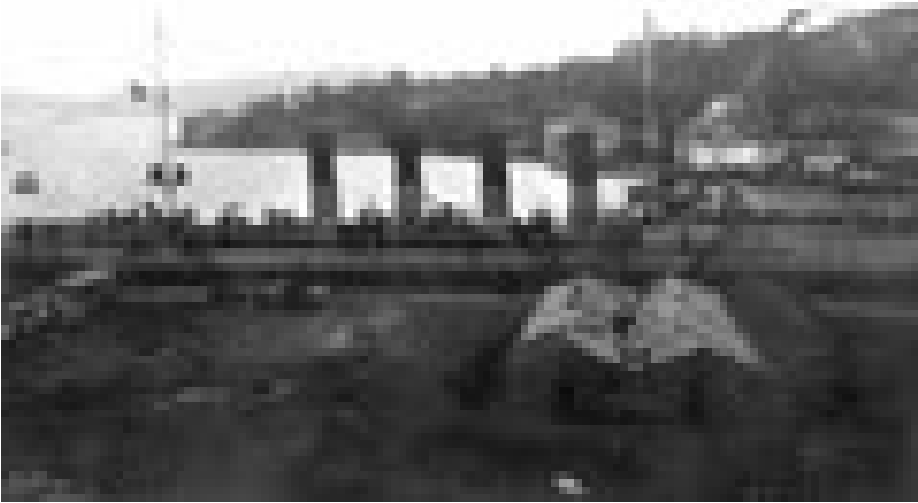


zımı Osmanlı ordularına süratle nakletme görevleri veya Osmanlı kamuoyunun moralini yükselten vürkaç taarruzları gibi çeşitli işlerde kullanmaya mecburdu. *Yavuz* ile *Midilli*'nin Karadeniz'de beraberce yerine getirdikleri son görev, Temmuz 1916 başında Tuapse ile Soçi'yi hedef alan bir akın oldu. Karadeniz'de tam bir Rus hâkimiyeti kurulduğu iddiasını görünüşte boşa çıkartan bu taarruz neticesi Amiral Ebergard görevinden azledildi ve yerine getirilen Tümamiral Aleksandr Vasilyeviç Kolçak, Rus stratejisini Boğaziçi ile Varna girişlerine mayın dökme taarruzu olarak değiştirdi.

Rus mayın taarruzu gerçekten de adı geçen iki deniz üssüne giriş-çıkışı büyük ölçüde kısıtlamıştı. Uzun süredir gecikmiş bir bakıma ihtiyaç duyan ve kömür ikmalleri giderek azalan *Yavuz* ile *Midilli*'yi 1916 sonbaharında kızağa çekmek gerekince mayın tehdidiyle uğraşma işi daha küçük boyutlardaki Osmanlı gemilerine kaldı. *Antalya*, *Demirhisar* ve *Samsun* sınıfı torpidobotlar ile muhriplerin Almanya'dan gönderilen mayın tarama tertibatı ile teçhiz edilmesi ardından 29 Eylül itibarıyla, hem az hem de çok su çeken gemilerin Boğaziçi'ne girmesine elveren bir kanal açılabilmiş ve böylece kıymetli kömür ikmali sınırlı da olsa yeniden başlamıştı. Bu arada, yeni dökülen mayın tarlalarını havadan tespit için mayın tarama grupları uçaklar-

la ortaklaşa çalışıyorlardı. Karadeniz'de görev yapan başlıca hava birliği, *Sonderkommando der Kaiserliche Marine in der Türkei*'a bağlı olup 1916 boyunca Anadolu Kavağı, Zonguldak, Ereğli, Varna ve Köstence'de istasyonlar oluşturan Alman Deniz Uçağı Müfrezesi (*Wasserfliegerabteilung*) idi.

Midilli, uzunca bir tamiratın ardından nihayet Haziran 1917 başlarında yeniden hizmete hazır hale geldi. Eski 10,5'lik topları çıkarılmış ve sekiz adet seri ateşli 15'lik L/45 topuyla teçhiz edilmişti. Ruslara karşı bir gövde gösterisi arzulayan Souchon, hafif kruvazörü denize çıkartabilecek kadar kömür bulup buluşturmayı başardı. 23 Haziran akşamı Boğaziçi'nden çıkan *Midilli*'nin görevi Yılanadası'ndaki (Bulgar sahili açıklarında, Fidonisi adıyla da bilinir) Rus telsiz istasyonunu tahrip etmek ve ardından adıyla Tuna ağzı arasında bir mayın tarlası oluşturmaktır. Ayın 24'ü boyunca Alman deniz uçağı müfrezesinden keşif raporları alan kruvazör, o gece fark edilmeden yetmiş tane mayın dökmeyi başardı ve ertesi sabah saat üç sularında da Yılanadası'na ulaştı. Ne var ki karaya bir baskın grubu çıkarmaya fırsat kalmadan, *Midilli*'nin telsiz odası Rus istasyonundan sinyaller yakalamaya başlamıştı. Gemisinin fark edildiğini ve Rusların yardım çağırıldığını düşünen komutan Binbaşı Wolfram



İstinye'de rıhtıma bağlı bekleyen *Midilli*. Alman kruvazörü, bir bakım ve onarım süreci için 1916 Temmuz'undan 1917 Haziran ayına kadar neredeyse bir yıl boyunca hizmetten çıkmış ve bu vesileyle, Almanya'dan gönderilen sekiz adet 15'lik topla yeniden silahlandırılmıştı (Günter Hartnagel Koleksiyonu).

von Knorr, toplarını adaya çevirerek istasyonu dümdüz etti. Kısa bombardımanın ardından karaya asker çıkarıldı ve bir avuç kadar esir alındı, ne var ki Almanlar enkazdan Rus şifre kitaplarını kurtarmayı başaramadılar. Görevini tamamlamış olan ve Rus savaş gemileriyle karşılaşmak istemeyen *Midilli*, İstanbul'a dönüş yolunu tuttu. Bu isabetli bir karardı: 25 Haziran günü öğleye doğru Yılanadası'na uğrayan bir Rus torpidobotu, *Midilli*'nin akını kendi donanma komutanlığına haber vermişti. Alman kruvazörü öğleden biraz önce ufukta duman tespit etti; bunun kaynağı, Boğaziçi ağzındaki bir mayın dökme harekâtını himaye için *Gnevniy* muhribi refakatinde seyretmekte olan *İmperatrıtsa Yekaterina* idi. Rus dreadnotu birkaç salvo attıysa da *Midilli* üstün sürati sayesinde menzilin hemen dışında kalmayı başardı. Öğleden sonra dört buçuk sularında İstanbul Boğazı'na yaklaştığı vakit *Basra* muhribi destek vermek üzere dışarı çıktı; fakat bu gemi ancak 18 deniz mili sürat yapabildiğinden *Midilli* hız kesmek zorunda kalmıştı. Böylece *İmperatrıtsa Yekaterina* tekrar menzili bulabildi ve Alman kruvazörü, kendi refakatçisini korumak gibi garip bir durumla karşı karşıya kaldı. Tadilat esnasında *Midilli*'ye bir suni sis makinesi takılmıştı; bunun yarattığı duman perdesi sayesinde Rus ateşinden gizlenmek mümkün

oldu ve iki gemi de 17:15'te Boğaziçi ağzına ulaştıkları vakit Ruslar geri döndüler. Rus Karadeniz Donanması için utanç kaynağı olan **Yılanadası akını** ve ardından *Midilli*'nin kaçıp kurtuluşu, mayın taarruzlarının Karadeniz'deki Osmanlı-Alman faaliyetlerini durdurmakta yetersiz kaldığını göstermişti.

1917 yılı ortalarından itibaren Rusya'da iç karışıklıkların giderek artması sayesinde, iflahı kesilmiş haldeki Osmanlı mayın tarama ve nakliye kuvvetleri bir nebze olsun rahat nefes alabildiler. Artan Alman-Osmanlı hava keşif faaliyetleri, Rus donanmasının hareketlerinin artık etkili şekilde takip edilebilmesine imkân veriyordu. Denizde Rus gemisi olmadığı vakit küçük yelkenliler ile mavnalar kömürle dolduruluyor ve motorbotlar tarafından yedeğe alınarak İstanbul'a getiriliyorlardı. Bu konvoylar sahile yakın seyredip geceleri küçük koy ve körfezlerde saklanarak düşmanın gözünden iyice gizleniyorlardı. Bu şekilde taşınan kömür hiç de az sayılmazdı: Haziran boyunca, bir önceki ay getirilebilenden yaklaşık iki kat fazla bir miktara tekabül eden 12.000 ton yakıt nakledilmişti. Filoyu denize çıkartabilecek kadar kömür yoktu belki ama Kuzey Anadolu'dan taşınan yakıt Almanya'dan gönderilen kömürle beraber enerji santrallerini ve endüstri tesislerini çalışır halde tuttuğu gibi küçük bir donanma



Alman U-botu UB-14, Haziran 1915-Kasım 1918 arasında İstanbul U-bot Yarım Filotillası bünyesinde görev yaptı. Bu süre zarfında ancak 2.493 ton tutarındaki üç Rus şilebini ve pusuya düşürdüğü İngiliz E20 denizaltısını batırabilmişti. Yine de, Karadeniz'de bir avuç U-botun boy göstermesi dahi Rus filosunun komutanlarını ürkütmeye yetti.

ihtiyatının biriktirilmesine de imkân vermişti. Geniş çaplı Rus mayın tarlaları yüzünden altı aydan beri limandan çıkamayan U-botlar da mayın tarama birimlerinin sembolik zaferini temsil etmek üzere Haziran sonunda tekrar Karadeniz'e açılmaya başladılar. Rus Devrimi'nin etkisi altındaki Karadeniz Filosu mürettebatlarının Ekim sonunda isyan etmesiyle deniz muharebeleri son buldu ve yeni Bolşevik hükümeti ile İttifak Devletleri arasında 15 Aralık'ta ateşkes imzalandı. Savaşın diğer cephelerine kıyasla pek gösterişli işler başaramamış olsalar da Alman ve Osmanlı su üstü gemileri, U-botlar ve uçaklar Osmanlı savaş makinesini kömürle besleme işinde hayati bir rol oynamışlardı.

ÇANAKKALE HAREKÂTI 1915

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girişiyle Rusya'nın buz tutmayan tek deniz yolu da kesilmiş ve böylece Büyük Britanya ile Fransa'dan gelmesi beklenen hayati önemdeki levazım akışı engellenmişti. Çanakkale Boğazı'ndan geçen bu ikmal hattının önemini fazla-

sıyla takdir eden Osmanlılar ile Alman müttefikleri, Çanakkale bölgesinin İtilaf deniz ve kara kuvvetlerinin müştereken saldıracağı başlıca bir hedef teşkil ettiğini biliyorlardı. Amiral Usedom'un *Sonderkommando-Dardanellen* kıtası Eylül 1914 başından itibaren kolları sıvayarak Boğaz'daki müdafaa tertibatını modernleştirip berkitmek üzere canla başla çalışmıştı. Suyolunun en sağlam savunulan noktası, Avrupa ile Anadolu sahilleri arasındaki mesafenin bir deniz milinden daha az olduğu ve Çanakkale ağzından 15 mil kadar içeride bulunan Kilitbahir mıntıkasıydı. Boğaz girişi Seddülbahir ve Kumkale'deki sahil istihkâmlarıyla müdafaa olunuyor, az içeriye girilince de birkaç

sabit istihkâm ile seyyar obüs ve havan bataryalarını ihtiva eden bir ara bölge başlıyordu. Kilitbahir'de ise otuz yedi adet ağır Krupp topuyla teçhiz edilmiş tabyalardan oluşan bir iç müdafaa bölgesi bulunuyordu. İç ve ara bölgelerdeki bu müşterek sabit tabya-seyyar batarya tertibatı, Osmanlı savunmasının kalbini teşkil eden iki mayın tarlasını örtmekteydi. Biri Kilitbahir'de diğeri ise yaklaşık üç deniz mili daha güneydeki Kepez Burnu'nda teşkil edilmiş bu tarlaların her birinde beş sıra mayın hattı vardı.

Amiral Usedom 15 Şubat 1915 günü Avusturya-Macaristan donanması komutanı Amiral Anton Haus'tan aldığı bir mesajda, Avusturya istihbaratının tespit ettiği kadarıyla İtilaf güçlerinin Çanakkale'ye karşı büyük bir deniz harekâtına girişmek üzere olduklarını öğrendi. Britanya Amirallik Birinci Deniz Lordu Winston Churchill, büyük çoğunluğu drednot öncesi eski zırhlılardan oluşan bir filoyla Osmanlı sahil tabyalarını ağır bir bombardımana tutup sindirmeyi planlamıştı; bunun ardından mayın tarama gemileri Boğaz'ı temizleyecekler ve böylece zırhlı filo yoluna devam ederek toplarını İstanbul'a çevirecekti. İtilaf savaş gemileri,



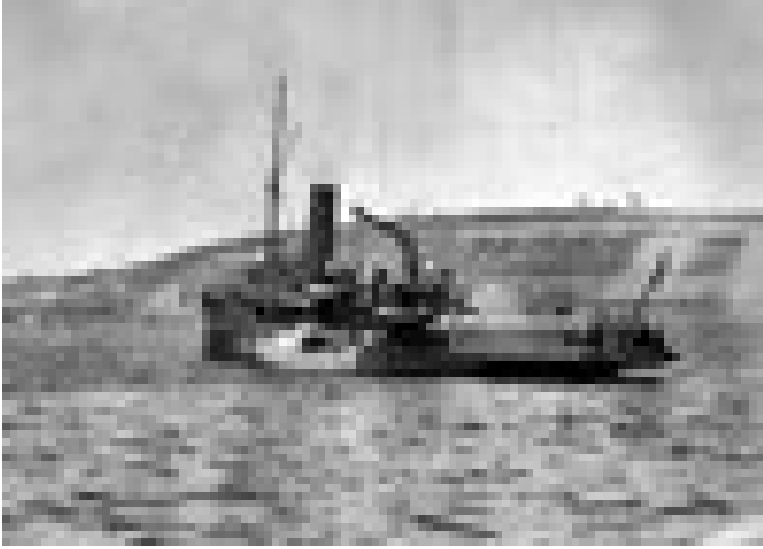
Alman Deniz Uçağı Müfrezesi'nin Varna yakınındaki üssünde fotoğraflanmış *Rumpler* ve *Friedrichshafen* tipi deniz uçakları. Romanya, Bulgaristan ve Osmanlı sahilleri boyunca tesis edilen bir deniz uçağı istasyonları zinciri sayesinde Rus filosunun bütün hareketleri ve mayın dökme faaliyetleri gözetlenebilmişti.

İngilizler tarafından 25 Şubat'ta işgal edilen Bozcaada'daki Mondros limanında toplanmaya başladılar.

Esas taarruz başlamadan önce, Osmanlı savunma tertibatı bir dizi yoklama bombardımanı ile tartılacaktı. İtilaf filosunun sancak gemisi olan ve dünyanın en güçlü savaş gemisi sıfatını taşıyan İngiliz süper dreadnotu HMS *Queen Elisabeth* 5 Mart günü, demirli olduğu yerden indirekt atışlarla Kilitbahir tabyalarını topa tutma teşebbüsünde bulundu. İngiliz gemisi ateşe henüz başlamıştı ki, bir anda çok yakınına düşen iki büyük çaplı merminin etkisiyle mürettebat telaşa kapıldı. Bu sürprizi yapan, Yarbay Joachim von Arnim komutasındaki *Barbaros* idi; İstanbul'dan yola çıkan Osmanlı zırhlısı, Kilitbahir'in hemen kuzeyindeki Poyraz Limanı'na bir gün önce demir atmıştı. Mıntıka hâkim tepelerde kurulu bir gözetleme noktasına tünemiş olan *Sonderkommando-Dardanellen* mensubu Alman subayları işaret lambasıyla *Queen Elisabeth*'in mevkiini bildirince de, bir yanda yirmi yaşını aşmış Osmanlı antikasının öte yanda ise dünyadaki en modern ve güçlü savaş gemisinin yer aldığı bu garip düello başlamıştı. Üstelik iki tarafın da birbirini göremediği bu mücadelede yaşlı *Barbaros* taktik avantajı elinde tutuyordu. Osmanlı gemisinin üçüncü atışında İngiliz gemisi makasa alındı ve kısa düşen 21 atıştan sonra

Queen Elisabeth denize açılarak *Barbaros*'un top menzilinün dışına, ama aynı zamanda da kendi toplarını hiçbir şekilde isabetli kullanamayacağı bir mesafeye çekilmek zorunda kaldı. Bir sonraki gün de benzer şekilde sonuçlanan bir düello daha yaşandıktan sonra, İngilizler Kilitbahir tabyalarını Gelibolu Yarımadası üzerinden indirekt atışlarla susturmaya çalışmaktan vazgeçtiler.

Bu bombardımanlarına cevap vermek isteyen Amiral Souchon, İtilaf gemilerine karşı bir harekât planladı; görevi yerine getirmek için de 97 ton ağırlığında olup üç adet torpido taşımakta bulunan küçük *Demirhisar* torpidobotunu seçmişti. *Demirhisar*'ın komutanları teğmenler Freiherr Wilhelm von Firecks ile Lütfi Talat, Bozcaada'da demirli İtilaf filosuna karşı bir taarruz gerçekleştirme hedefiyle 7 Mart gecesi denize açıldılar ve devriye gezen İngiliz muhriplerini atlatmayı başardılar. Ne var ki Bozcaada'ya hiç ulaşamadılar; zira ertesi gün karanlık çökerken Midilli Adası açıklarında bir İngiliz devriyesi tarafından fark edilmişler ve kurtulana kadar birkaç saat kovalanmışlardı. Bunun neticesinde kömürleri ve makine yağları iyice azalmış olduğundan İzmir'e gitmeye karar verdiler. *Demirhisar* 9 Mart sabahı İzmir Köfezi'ne girerken İngiliz donanmasından bir zırhlı, bir hafif kruvazör ve bir de deniz



Nusret mayın gemisinin tam savaş yüküyle Çanakkale’de çekilmiş bir fotoğrafı. Bu 365 tonluk küçük geminin oluşturduğu mayın tarlası, 18 Mart 1915 günü üç İtilaf zırhlısının batmasına sebep oldu.

uçacağı gemisi tespit edildi. Bu hedeflerin kaçırılmaması gerektiğine dair hemfikir olan Fireks ile Talat, gemilerini gece çökene kadar küçük bir koyda sakladıktan sonra fark edilmeden yaklaşık iki torpido savurdularsa da her iki atış şaşkırtıcı şekilde iskaladı. Zırhlı ışıldaklarını yaktığı için üçüncü torpidoyu dolduracak zaman kalmamıştı, dolayısıyla *Demirhisar* derhal kaçıp savuştu. Ayın 10’u boyunca anakaradaki küçük bir limanda saklandıktan sonra da karanlıkla beraber son sürat İzmir’e hareket etti. Osmanlı torpidobotu, körfeze girdiği esnada İngiliz deniz uçağı gemisi HMS *Anne*’e kalan son torpidosuyla saldırdı (bu sefer isabet kaydedildiyse de ölümcül hasar oluşmamıştı) ve ardından 11 Mart sabahı saat 05:00’da şehrin iç limanına girdi. Burada bir aydan fazla kalacaktı.

Çanakkale’de büyük İtilaf teşebbüsünün gerçekleştiği 18 Mart günü, Osmanlı donanmasının bu cephe-deki en başarılı gününü de teşkil etti ve kaderin cilvesi eseri, bu başarı donanmadaki en küçük gemilerden biri sayesinde kazanıldı. İngilizler 14 Mart’a kadar devam eden yoklama taarruzları ardından esas muazzam bombardımanı gerçekleştirmek üzere o gün Boğaz’ı

zorlamışlardı. *Queen Elizabeth*, muharebe kruvazörü *Inflexible* ve drednot öncesi devrin sonuncu ama en güçlü zırhlıları olan *Agamemnon* ile *Lord Nelson* saat 10:10’da Çanakkale’ye girdikten sonra, saat 11:25’te, yaklaşık 6 deniz mili mesafeden Kilitbahir tabyalarına ateş açtılar. Eski Fransız zırhlıları *Gaulois*, *Charlemagne*, *Bowet* ve *Suffren*’den oluşan ikinci bombardıman grubu öğleden biraz sonra harekete geçerek birinci muharebe hattının önüne ilerledi ve 4,5 deniz mili mesafeden ateşe başladı. Saat 13:45 olduğunda tabyalar neredeyse tamamen susturulmuşlar ve Fransız gemilerine geri çekilerek yerlerini eski İngiliz zırhlıları *Vengeance*, *Irresistible*, *Albion* ve *Ocean*’dan müteşekkil üçüncü

gruba bırakmaları emredilmişti. Fransızlar güneye yol almak üzere geniş bir yay çizerek sancağa döndükleri esnada Anadolu sahilindeki Erenköy Koyu’na giren *Bowet*, muazzam bir infilakla sarsılarak üç dakikadan az sürede alabora oldu.

İtilaf amirallerinin fark edemedikleri şey şuydu: Çanakkale’deki yoklama taarruzları esnasında bombardıman görevi biten gemiler, dışarı çıkış manevraları yaparken hep sancak tarafına doğru geniş bir yay çizerek Erenköy Koyu’na giriyorlardı ve bu eğilimleri Osmanlılar tarafından dikkatle not edilmişti. Alman Yarbay Geehl’in idaresindeki 365 tonluk *Nusret* mayın gemisi (1913’te Kiel’deki Germaniawerft Tersanesi’nde yapılmıştı), 8 Mart gecesi fark edilmeden Erenköy Koyu’na sahile paralel 26 tane mayın dökmeyi başarmıştı. *Nusret*’in mayınlarının ilk kurbanı olan *Bowet*’nin ardından, saat 16:11’de *Inflexible* da yakın bir noktada mayın isabeti aldı. Gövdesine 1.600 tona yakın su dolan muharebe kruvazörü ancak Bozcaada’da karaya oturtularak batmaktan kurtarılabildi. *Inflexible*’dan birkaç dakika sonra ise *Irresistible*’a mayın isabeti etti ve makine daireleri suyla dolan zırhlı

hareketsiz kalarak Anadolu sahiline doğru sürüklenmeye başladı. İtilaf donanmasının komutanı Tuğamiral Sir John de Robeck, mayınlarla bir gemisinin batması ve ikisinin de savaş dışı kalması yanında *Gaulois* ile *Suffren*'in karadan top ateşiyle ağır hasar görmüş olmalarını göz önüne alarak saat 17:00'da ricat emri verdi. *Ocean*'a gitgide yana yatmakta olan *Irresistible*'ı yedeğe alıp çekmesi emredildi ama saat 18:05'te o da mayına çarptı. Dümen tertibatları bozulan ve Osmanlı seyfar bataryalarının bütün ateşini üzerlerine çeken iki geminin de terk edilmesinden başka çare yoktu: Mürettebatları muhripler tarafından alındıktan sonra *Irresistible* saat 19:30'da top ateşiyle batırıldı; *Ocean* ise bir müddet daha sürüklendikten sonra 22:30'da dibi boyladı. Büyük ölçüde *Nusret*'in mayınları yüzünden verilen bu mahvedici zayıat üzerine Amiral de Robeck, Çanakkale'yi en azından su üstü gemileriyle zorlama teşebbüslerini bir kenara koydu.

Osmanlı mayınları ile sahil müdafaa topçusunun dünyanın en önemli iki deniz gücüne geçit vermemiş olması, II. Abdülhamid döneminde kabul edilen *Jeu de Guerre* düsturunun amaca uygun kullanıldığı vakit başarılı olacağını da göstermişti. 18 Mart zaferi ardından İtilaf devletlerinin Çanakkale tasarıları bir anda mahiyet değiştirdi: Mademki Osmanlı sahil tabyaları deniz taarruzuyla ortadan kaldırılamıyorlardı, o halde karadan bir seferi kuvvetle ele geçirilip etkisiz hale getirileceklerdi. Kara harekâtı için yığınağın başlamasıyla, bir aydan beri İzmir'de beklemekte olan *Demirhisar* torpidobotunun şansını tekrar denemesine karar verildi; bu seferki hedef nakliye gemileriydi. 15 Nisan akşamı limandan ayrılan *Demirhisar*, gece boyu yol alarak Ege'yi kat ettikten sonra ertesi sabah saat dokuz sularında Skyros Adası açıklarındayken bir İngiliz buharlısını yakaladı. Bu gemi, Mısır'dan Bozcaada'ya asker taşımakta olan SS *Manitou* idi. "Dur" işareti verdikten sonra *Manitou*'ya yanaşan Fircks ile Talat İngilizlere gemiyi terk etmeleri çağrısında bulundular fakat filikaların indirilmesi yönünde hiçbir harekette bulunulmayınca çağrıyı birkaç defa daha tekrar etmeleri gerekti. Bu esnada, direğinde donanma bayrağı dalgalandığı görülen bir başka İngiliz gemisinin ortaya çıkması üzerine pusuya düşmekten endişe eden torpidobot komutanları, daha fazla beklemeden saldırı ka-



İngiliz gemileri, *Demirhisar*'ın 16 Nisan'da SS *Manitou*'ya (ortada) yaptığı başarısız saldırı esnasında panikleyip gemiden atlayan askerleri denizden topluyorlar (Avustralya Savaş Anıtı H16457).

rarı aldılar. *Manitou*'ya iki torpido atıldıysa da ikisi de patlamadı. Son kalan torpido da kovana yüklenip atıldı ama yine bir sonuç elde edilemedi. Esas silahlarını tüketmiş olan *Demirhisar* için hızla yaklaşan düşman karşısında Anadolu sahiline doğru tam yol ile geri çekilmekten başka çare yoktu.

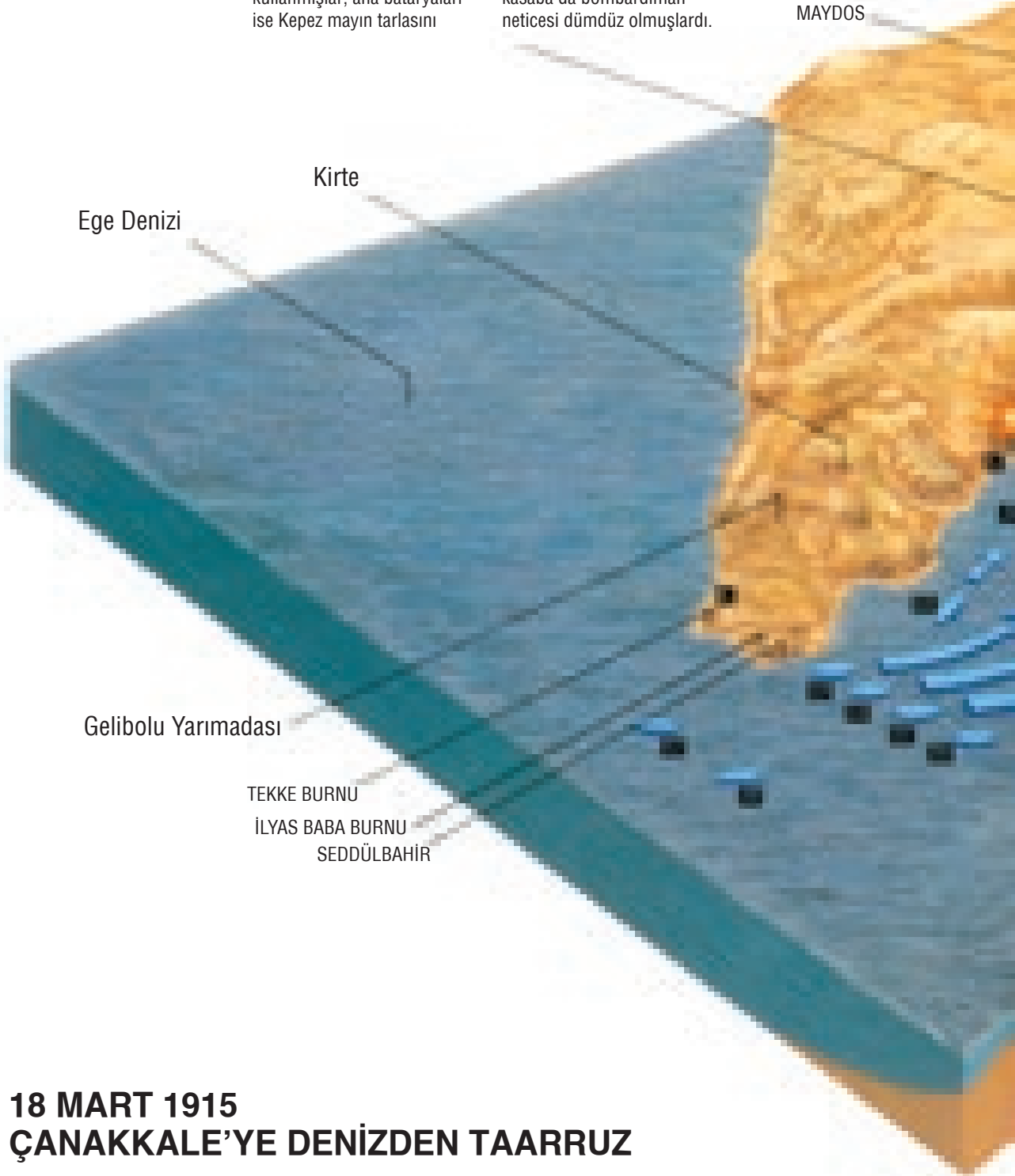
Gerçekten de, *Manitou*'nun gönderdiği tehlike sinyalleri üzerine HMS *Jed*, *Kennet* ve *Wear* muhripleri derhal bölgeye sevk edilmişlerdi ve *Demirhisar* saatte 18 deniz milinden fazla bir sürat yapamadığı için arayış hızla kapatıyorlardı. Osmanlı torpidobotu tam Sakız Adası'nın güneyine ulaşmıştı ki makinelerinden biri bozulup kaldı. Kötürüm gemileriyle üç muhripten kaçamayacaklarının farkında olan Fircks ile Talat, *Demirhisar*'ı Sakız'ın güneydoğu sahilinde karaya oturtular ve topların denize atılıp makinelerin parçalanmasından sonra mürettebat karaya çıkıp adamın içlerine çekildi. *Demirhisar* yaklaşık bir buçuk ay süren macerası boyunca İtilaf güçlerine pek az hasar verdimiş olsa da Osmanlı denizcilerinin savaşma azmini mükemmelen göstermiş ve Çanakkale'deki savunmacıların moralini yükseltmişti. Mayıs ayı başında bu sefer *Muavenet-i Milliye* muhripi benzer bir akında bulunacak ama sonuçlar bambaşka olacaktı (ayrıntılı bilgi sayfa 52'dedir).

İtilaf seferi kuvvetlerinin 25 Nisan'da Seddülbahir ile Arıburnu'na çıkmalarıyla Çanakkale kara savaşları

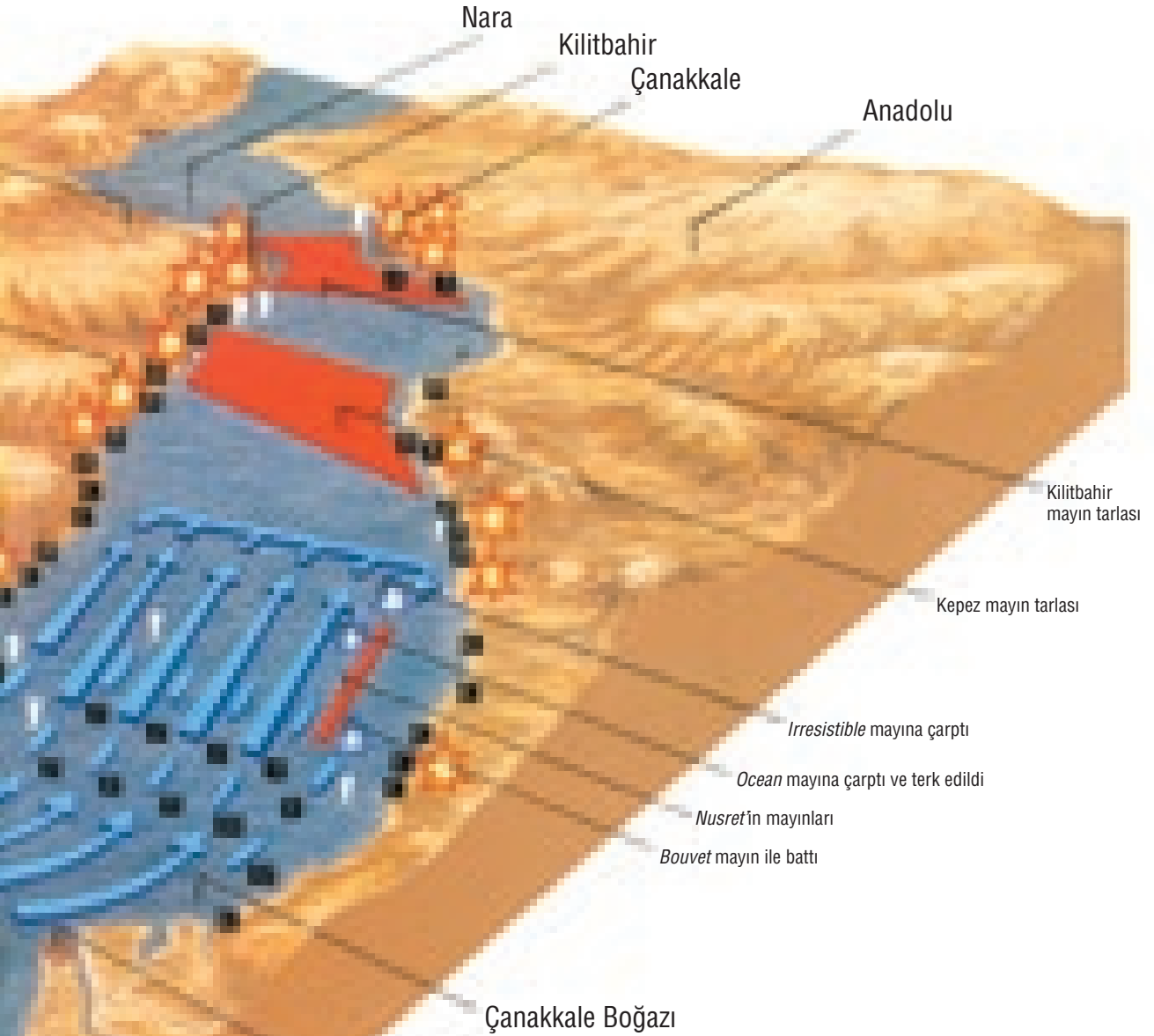
Türk bataryaları
A Esas tabyalar
B Tali tabyalar
C Seyyar topçu

İtilaf gemilerinin top ateşi. Zırhlılar tali tabyalar ve seyyar topçuyla mücadele için tali bataryalarını kullanmışlar; ana bataryaları ise Kepez mayın tarlasını

koruyan topçuyla ve Kilitbahir ile Çanakkale'deki esas tabyalarla muharebe etmiştir. Adı geçen her iki kasaba da bombardıman neticesi dümdüz olmuşlardı.



18 MART 1915
ÇANAKKALE'YE DENİZDEN TAARRUZ



Kumkale

İtilaf Zırhlıları:

Birinci dalga 1 Queen Elizabeth 2 Agamemnon 3 Lord Nelson 4 Inflexible 5 Prince George 6 Triumph

İkinci dalga 7 Gaulois* 8 Charlemagne* 9 Bouvet* 10 Suffren* 11 Majestic 12 Swiftsure

Üçüncü dalga 13 Vengeance 14 Irresistible 15 Albion 16 Ocean

Mayın tarayıcılara destek olarak ihtiyatta kalan ve taarruza katılmayanlar 17 Canopus 18 Cornwallis

* İşaretli gemiler Fransız diğerleri İngilizdir







13 Mayıs 1915 gecesi İngiliz zırhlısı *Goliath*'ı torpilleyip batıran *Muavenet-i Milliye*'nin torpido kovanları, günümüzde Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nın bahçesinde sergilenmektedir. Geride ise Osmanlı donanmasının kullandığı çeşitli tip mayınlar görülüyor.

başladı. Her ikisi de Kilitbahir'in kuzeyindeki görev yerinde hazır bulunan *Barbaros* ile *Turgut Reis*, gerek çıkarma sahillerine gerekse de harekâtı destekleyen İtilaf zırhlılarına karşı ateş açtılar. Geçen birkaç hafta boyunca yapılan savunma hazırlıkları bağlamında yeni gözetleme noktaları kurulmuş ve bunlar telefonla Osmanlı zırhlılarına bağlanmışlardı; böylece iyileştirilen

yükseltmekte çok işe yarıyordu. Mayıs sonunda İngiliz zırhlılarının açık denize doğru geri çekilip *Barbaros* ile *Turgut Reis*'in menzilinden çıkmaları üzerine, Amiral Souchon her iki gemiyi de İstanbul'a geri gönderme kararı aldı. İleri yaşlarına rağmen, etkili ateş idaresi sayesinde Osmanlı zırhlıları yüzer batarya olarak fayda gösterebilmişlerdi.

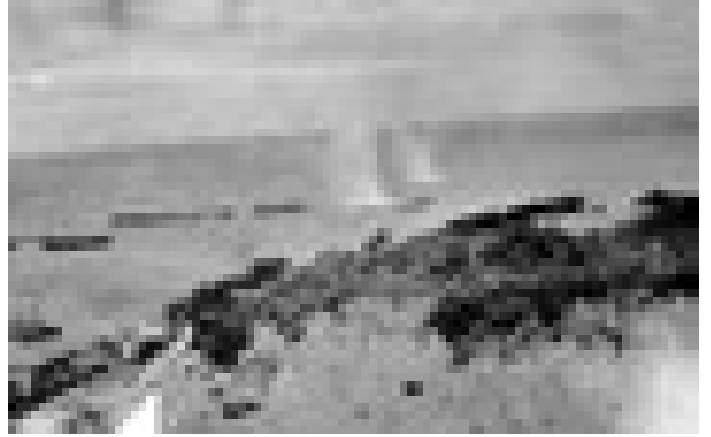
muhabere sistemi ile çok daha isabetli atışlar da mümkün oluyordu. *Turgut Reis*, 25 Nisan çıkartmaları esnasında eski zırhlı *Triumph* ile bazı İtilaf nakliye gemilerine karşı isabet kaydetti; buna mukabil inanılmaz bir talih eseri iki Osmanlı zırhlısı da hiçbir zarar görmediler. Kömür ve ağır top mermisi noksanlığından ötürü iki antikadan ancak biri cephede durabiliyor, diğeri ise İstanbul'a çekilip bakıma alınıyordu. Cephane azlığı yüzünden gemi başına atış sayısı günde ancak yirmi mermi ile sınırlandırılmış da olsa, sağlanan ağır top ateşi desteği savunmadaki Osmanlı askerlerinin moralini

s. 50-51:

MUAVENET İLE GOLIATH

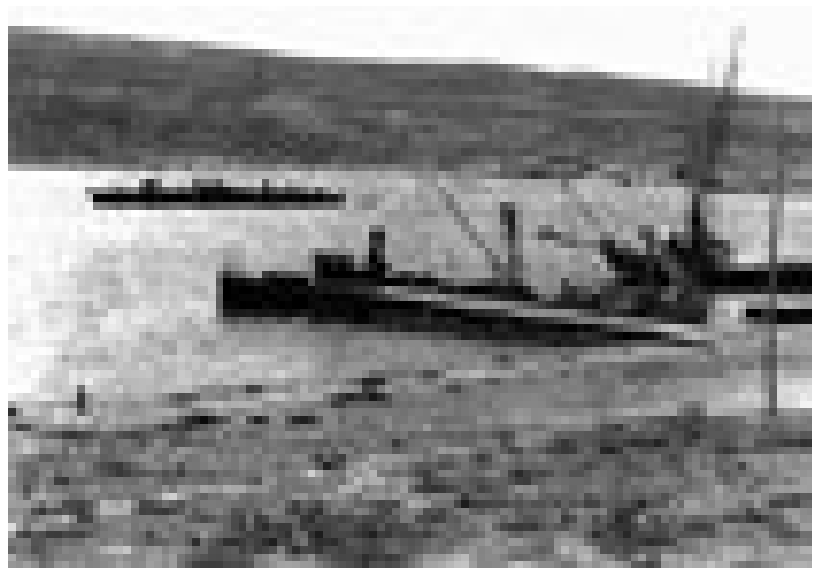
Amiral von Usedom, demirledikleri *Morto Koyu*'ndan *Seddülbahir* cephesine ateş yağdıran İngiliz zırhlılarına karşı denizden bir taarruz yapılmasını 9 Mayıs 1915 günü donanma komutanlığından talep etti. Bunun üzerine hazırlanan *Muavenet-i Milliye* muhribi, 12 Mayıs günü saat 18:40'ta, her ikisi de yüzbaşı rütbesindeki Rudolf Firlle ile Ahmet Saffet'in ortak komutasında Çanakkale'den hareket etti ve mayın tarlalarının hemen dışında durarak gece karanlığını beklemeye başladı. Firlle gece yarısına kadar harekete geçmemeye karar vermişti; o saatten sonra İngiliz zırhlıları ile muhriplerindeki mürettebatın yorulup uyuşuklaşmış olacaklarını umuyordu. Saat 00:30'da yeniden yola koyulan *Muavenet*, fark edilmeden Avrupa sahili boyunca süzüldü. Yarım saat kadar sonra *Morto Koyu*'ndaki iki İngiliz zırhlısına yaklaştığında, saat 01:13'te en yakındaki gemi sinyal lambalarını yakarak parola sormaya başladı. Firlle bu soruya aynı soruyla karşılık vererek İngilizlerin kafasını karıştırdı. Bu iki kez tekrarlandıktan sonra zırhlı nihayet sözlü ihtarda bulundu ama artık çok geçti: 300 metreye kadar sokulmuş olan Türk muhribinin baş, vasat ve kış torpido kovanlarından *Schwarzkopf A/08* modeli üç adet torpido, Alman yüzbaşının emriyle ateşlenmişti. Üçü de hedefi buldu ve koca zırhlı saniyeler içinde alabora olmaya başladı. *Muavenet* derhal tam yol ile tornistan ederek mayın tarlalarının ardında güvenliğe doğru dümen kırdı ve İtilaf muhripleri tarafından fark edilmeksizin sabah saat 5'te Çanakkale'de demirledi. 1900 yılında denize indirilmiş 13.160 tonluk HMS *Goliath*'ı batıran mürettebatı İstanbul'da hak ettikleri üzere kahramanlar gibi karşılandı.

Çanakkale'de denizaltı savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girişinden hemen sonra, yani oldukça erken sayılacak bir tarihte başladı: İngiliz *B11* denizaltısı, Sarısığlar mevkiinde yüzer batarya olarak demirlemiş *Mesudiye*'yi 13 Aralık 1914 günü batırmıştı. Çanakkale'deki İtilaf deniz harekâtı bir kara seferine dönüşünce, Osmanlı ve Alman subayları Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nde faaliyet gösteren İtilaf denizaltılarından giderek endişe duymaya başladılar. Ancak birkaç tane yol olduğu ve demiryolu da bulunmadığı için başlıca nakliye ve ikmal hattı denizden geçiyordu. Şilepler, yolcu gemileri ve Boğaziçi vapurlarından çatanaların yedeklediği mavnalara kadar her boy deniz aracı, Haydarpaşa rıhtımından kalkarak Gelibolu Yarımadası'ndaki küçük iskelelere asker ve levazım taşıyorlardı. Altyapısı yetersiz bu iskelelerde yük boşaltma işlemi fazla zaman aldığından kısa sürede liman ağzlarında çok sayıda demirli gemi birikiyor ve bunlar İtilaf denizaltıları için çekici bir hedef teşkil ediyorlardı. 25 Nisan'daki çıkartma gününden önce Çanakkale'deki seyrüseferi baltalamaya teşebbüs eden ancak iki denizaltı olmuştu. Bunlardan ilki olan Fransız *Saphir*, 15 Ocak 1915 günü Osmanlı ganbotlarının saldırısına uğradı ve dalış esnasında dibe vurunca aldığı hasardan ötürü tekrar yüzeye çıkıp teslim olmak



Arıburnu'ndaki Anzak köprübaşını ezmek amacıyla Osmanlı kuvvetlerinin 19 Mayıs 1915'te başlattıkları dev genel taarruz esnasında iki büyük çaplı mermi Anzak Koyu sularına düşüyor. Bunların *Barbaros* yahut *Turgut Reis* zırhlısından ateşlenmiş oldukları düşünülmektedir (Avustralya Savaş Anıtı A01421).

zorunda kaldı. 17 Nisan'da ikinci teşebbüsü gerçekleştiren İngiliz *E15*, Boğaz'a girdikten sonra güçlü dip akıntısına kapılarak Kepez Burnu yakınlarında karaya oturdu. *E15*'in enkazında yapılan inceleme neticesi *E* sınıfı İngiliz denizaltılarının eski *B* sınıfına göre tek-

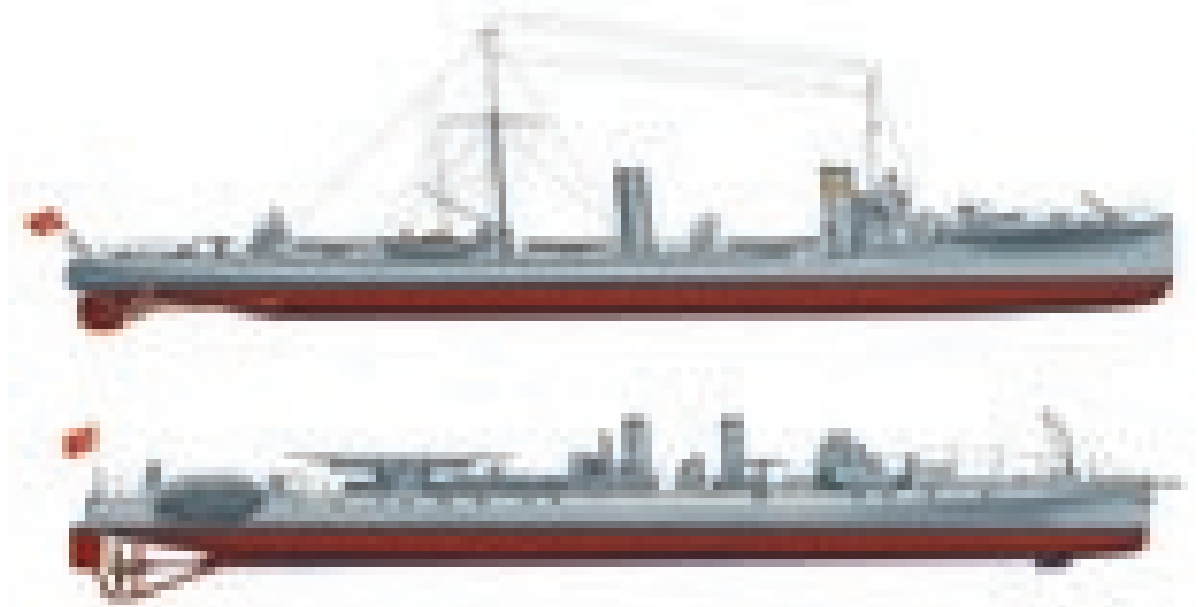


Ansaldo yapımı torpidobotlardan biri, Çanakkale'deki küçük Kiliya Limanı'nda karakolda. Çanakkale cephesine gönderilen ikmal malzemelerinin boşaltıldığı bu küçük liman ve koylar, İtilaf denizaltılarının başlıca hedefiydi (Günter Hartnagel koleksiyonu)

MUAVENET-İ MİLLİYE

Muavenet sınıfı muhripler Karadeniz'de birçok defa refakat görevi icra ettiler; fakat *Bespokoyniy* sınıfı Rus süper muhriplerinin eline düşmeleri tehlikesini azaltmak için vazife bölgeleri Boğaziçi civarı ile sınırlandırılmıştı. Bu sınırlı görevler haricindeki zamanlarının çoğunu kömür kıtlığından mustarip vaziyette İstinye'de demirli olarak geçirdiler. Dört kardeş muhripten ikisi savaş kurbanı oldu: *Gayret-i Vatanîye* 27 Ağustos 1916'da Varna yakınlarında karaya oturarak enkaza döndü; *Yadigâr-ı Millet* ise 10 Haziran 1917'de İstinye'ye yapılan bir İngiliz hava akınında bombalanarak battı.

Muavenet-i Milliye, Yadigâr-ı Millet, Gayret-i Vatanîye, Nümüne-i Hamiyet	
Ölçüler	uzunluk: 74 m, genişlik: 7,9 m, derinlik: 3 m
Hacim	765 ton
Mürettebat	23 Alman, 89 Türk (1915)
Silahlar	iki adet 7,5'lik L/50 ve aynı sayıda 5,7'lik L/50 seri ateşli top; güvertede döner kaidelerinde üç adet 45 cm'lik torpido kovanı
Makine	kömür yakan iki adet Schichau modeli donanma tipi kazanın beslediği ve azami 17.700 beygir gücü üreten Schichau tipi iki buhar türbini; iki şaftta iki uskur ile azami 32 deniz mili sürat (1915'te 26 mil)



DEMİRHİSAR

Fransız *38M* tipindeki *Demirhisar* sınıfı dört torpidobot, 1914-18 harekâtının büyük bölümünde denizaltı avcıbotu ve mayın tarayıcı olarak kullanıldılar. Çanakkale Harekâtı sırasında tahrip olan *Demirhisar*'dan başka 31 Ekim 1917'de İğneada'da Rus muhriplerinin pususuna düşen *Hamidâbad* da savaş zayıyatıydı.

Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidâbad	
Ölçüler	uzunluk: 40,2 m, genişlik: 4,4 m, derinlik: 1,9 m
Hacim	97,5 ton
Mürettebat	4 Alman, 32 Türk (1915)
Silahlar	iki adet 3,7'lik seri ateşli Hoçkis L/40 topu; biri pruvada sabit, diğer ikisi güvertede döner kaidede üç adet 45 cm'lik torpido kovanı
Makine	kömür yakan iki adet Du Temple modeli su borulu tipte kazanın beslediği ve azami 2.200 beygir gücü üreten üç genişlemeli bir buhar makinesi; tek şaftta tek uskur ile azami 26 deniz mili sürat (1915'te 16 mil)

nik açıdan çok daha üstün olduğu ve su altında çok daha fazla mesafe kat edebildikleri ortaya çıkınca, Amiral Souchon elde mevcut muhripler ve torpidobotların büyük kısmını 27 Nisan'dan itibaren konvoy görevleri ile denizaltı karakollarına hasretti.

Osmanlı donanması 30 Nisan'da İtilaf denizaltılarına karşı bir zafer daha kazandı. Bir karakolu tamamlaması ardından İstanbul'a dönmekte olan *Sultanhisar* torpidobotu, o gün saat 08:00'da sabah sisleri arasında bir denizaltının silüetini fark etti. İzleyen iki buçuk saat boyunca denizaltıyla bir ileri bir geri bir muharebeye tutuşan *Sultanhisar* komutanı Yüzbaşı Ali Rıza Bey, rakibi kerteriz almak üzere birazcık dahi suyun üzerine çıktığı her sefer denizaltının komuta kulesine ateş açtı. En nihayet, *Sultanhisar*'ın rakibin sancak dalış dümenini ucundan kırptığı başarısız bir mahmuzlama girişimi ardından, Avustralya donanmasına bağlı 800 tonluk *AE2* yüzeye çıkıverdi ve mürettebatı gemiyi tahliye etmeye başladı. 97 ton ağırlığındaki *Sultanhisar*'ın kendinden sekiz kat büyük düşmanının alt ettiği bu Davud ile Calud mücadelesi, bütün Osmanlı İmparatorluğu'nda kutlama vesilesi oldu; ancak *AE2*, Çanakkale'de bir muhrip veya torpidobot tarafından imha edilen tek İtilaf denizaltısı olarak kalacaktı. Osmanlıların bu ilk başarılarına rağmen İtilaf güçleri su altı harekâtında sebat ettiler ve Çanakkale ile Marmara Denizi'ndeki seyrüsefere ciddi zarar vermeyi başardılar. Osmanlı Beşinci Ordusu'nun acil ikmal ihtiyaçları



Haydarpaşa rıhtımına bağlı yatarken 13 Ağustos 1915 günü İngiliz denizaltısı *E11* tarafından torpillenip batan kömür gemisi *İsfahan*'ın enkazı. Çanakkale'deki Beşinci Ordu'nun ayakta kalması İstanbul'dan deniz yoluyla yapılan ikmale bağlı olduğu için, İtilaf denizaltılarının Çanakkale savunmalarını aşması Osmanlı donanması komutanlığı açısından büyük bir kaygı konusuydu.

30 Ekim 1915 günü karadan açılan ateşle sakatlandıktan sonra teslim olan Fransız denizaltısı *Turquoise*. Bu fotoğrafı, İstanbul'a çekilerek kendisini vuran topçu erbaş Müstecip Onbaşı'nın adı verilip Osmanlı donanmasına katılmasından sonra çekilmiştir. Ne var ki çok eski bir modelde olduğundan ötürü hiçbir zaman faal hizmet vermemiş ve savaşın kalanını İstanbul'daki Alman U-botları için akü dolun istasyonu olarak geçirmiştir.





Osmanlı donanmasının komutasını 1917'de Wilhelm Souchon'dan devralan Koramiral Hubert von Rebeur-Paschwitz.

yüzünden, yaz geldiğinde Souchon konvoy sisteminde vazgeçmek ve nakliye gemilerini katı bir hareket çizelgesinden bağımsız olarak teker teker göndermek zorunda kalmıştı. Ayrıca, giderek azalan kömür stokları sebebiyle refakat ve karakol görevlerine gemi göndermek gitgide güçleşiyordu.

28 Mayıs'ta meydana gelen üzücü bir kayıp, Çanakkale cephesinin takviyesinde ciddi sonuçlar yarattı. O gün, küçük *Bandırma* vapuru İngiliz *E11* tarafından torpillenmiş ve 250 asker hayatını kaybetmişti. Bunun üzerine, bütün takviye birliklerinin en yakın tren istasyonu olan 80 mil ötedeki Uzunköprü'den kara yoluyla yürüyüp gelmeleri emredildi. Böylece, Osmanlılar denizden süratli takviye olanağını yitirmiş bulunuyorlardı. Osmanlı savaş gemileri de denizaltıların kurbanı oldular. *E11*'in 6 Ağustos'ta torpillediği *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörü ancak karaya oturtularak batmaktan kurtarıldı; iki sene boyunca da hizmet dışı kalacaktı. Yine aynı denizaltı, iki gün sonra Osmanlılara Birin-

ci Dünya Savaşı'nda denizde aldıkları en ağır darbeyi indirdi: Saat sabah 5'te *Barbaros* zırhlısını torpillemiş ve gemi yedi dakikada alabora olmuştu. Mürettebatın tam 258 kişi ve Beşinci Ordu'ya taşınmakta olan yaşamsal önemdeki yüklü miktarda cephane denize gömüldü. *E11* son kurbanını 3 Aralık 1915 günü, Çanakkale'deki üçüncü ve son seferi esnasında *Yarhisar* muhribini torpilleyip batırarak aldı.

İtilaf denizaltılarının giderek daha can yakıcı hale gelen taarruzları, Souchon'un subaylarını Çanakkale Boğazı'ndaki seyrüseferi emniyete almak üzere yeni yollar aramak zorunda bıraktı. Tersane-i Âmir'e imal edilen çelik telden ağların Haziran sonundan itibaren şamandıralar ve çapalar yardımıyla sabitlenmesiyle denizaltı maniaları oluşturuldu. Bir mania Boğaz'ın en dar yeri olan Nara'dan karşıya uzanıyordu; ikincisi ise Ağustos başı itibarıyla İstanbul Boğazı girişine yerleştirilmişti. 3,7'lik toplar ve basit su bombalarıyla silahlı motorbotlar bu manialar boyunca devriye gezmekle görevlendirildiler. Nara maniası 4 Eylül'de bir avın yakalanmasını sağladı: Ağa takılan İngiliz *E7*, aküleri bitince ve bir su bombası isabeti sonucu yüzeye çıkmak zorunda kalınca kendi kendini batırmıştı. İlk denizaltıların sık yaşadıkları arızalar da Osmanlıların 30 Ekim'de bir diğer başarı kazanmasına yardımcı oldular. Fransız *Turquoise* dalmaya çalıştığı esnada kontrolden çıktı ve sahildeki bir bataryanın menzili dahilinde yüzeye fırladı. Hasarsız ele geçirilen denizaltı İstanbul'a götürüldü ancak esas ödül, Fransız kaptanın ihmal göstererek yok etmediği şifre kitapları ile seyir defterlerinin bulunmuş olmasıydı. Bunları inceleyen Alman istihbarat subayları, *Turquoise*'ın 5 Kasım günü İngiliz *E20* ile Marmara Denizi'nde buluşacağını öğrendiler. *E20* belirlenen mevkie geldiğinde, İstanbul'dan gönderilmiş bulunan Alman *UB-14* denizaltısının pususuna düştü ve torpillenerek batırıldı. Osmanlıların talihine, İtilaf güçlerinin Çanakkale'yi tahliye kararı almasıyla denizaltı savaşı Ocak 1916 başında aniden sona erdi. 56.000 ton tutarında Osmanlı gemisi batırılmış olmasına rağmen İtilaf'ın su altı taarruzu İstanbul ile Gelibolu Yarımadası arasındaki deniz yolunu kesmeyi başaramamıştı. Denizaltılar çok sayıda gemi batırdıklarını rapor etmişlerdi; fakat esasen bunların büyük kısmı hafif yelkenlilerdi ve sığ



20 Ocak 1918 günü *Yavuz*'un güvertesinden çekilmiş bu fotoğrafta, hüsrarla bitecek olan İmroz akını için hazırlanan *Midilli* (en solda), *Muavenet*, *Hamiyet*, *Basra* ve *Samsun* görülüyor (Bundesarchiv, Bild 183-R36174).

suda batanları tekrar yüzdürülüp tamir edilebiliyordu. Kalıcı olarak kaybedilmiş yelkenlilerin miktarı ancak 3.000 ton kadar tuttuğundan, gerçek Osmanlı gemi zayıyatı –toplamanın neredeyse yarısını oluşturan altı savaş gemisi de dahil– 43.000 ila 46.000 ton arasındaydı. Yine sığ suda batırılan gemilerin yükleri de sıklıkla kurtarılabilirdi. Dahası, Çanakkale’de görev alan 13 İtilaf denizaltısından sekiz tanesi, yani toplam mevcudun yüzde 62’si batırılmış veya ele geçirilmişti. Osmanlı donanmasının topyekûn çabası sayesinde İtilaf deniz kuvvetlerinin Çanakkale sularında deniz hâkimiyeti tesis etmesine engel olunabilmiş ve nakliye yollarının böylece açık tutulması, nihai Osmanlı zafesinde hatırı sayılır bir rol oynamıştı.

SON HAREKÂT

Çanakkale Savaşları’ndan sonra odak noktasının Selânik ve Filistin cephelerine kaymasıyla, İtilaf güçlerinin Boğaz’daki donanma unsurları büyük ölçüde azaltılmıştı. Bu bölgedeki esas çatışma alanı artık gökyüzü idi. Kraliyet Donanması Havacılık Hizmeti’nin

(KDHH) çevredeki adalarda üslenen uçakları, Ege cephesindeki Osmanlı ikmal yolları ile merkezlerine karşı akınlar gerçekleştiriyorlardı. Karşılarında ise Alman Deniz Uçağı Müfrezesi ile Osmanlı deniz tayyare bölükleri bünyesindeki deniz uçakları ve Osmanlı tayyare bölüklerine bağlı av uçakları vardı. *Yavuz* özellikle mimlenmiş bir hedefti; savaş kruvazörüne saldırmak üzere özel olarak İngiltere’den getirilen çift motorlu bir Handley-Page bombardıman uçağı, 10 Haziran 1917 akşamı İstinye’ye uçarak Alman gemisine iki defa taarruz etti. Her ne kadar hedefi tutturamasa da, saldığı 112 funtluk bombalardan birisi yakında demirli *Yadigâr-ı Millet*’i tam isabet ile batırdı. Osmanlı muhri-

bi, Birinci Dünya Savaşı’nda hava taarruzu sebebiyle batan en büyük savaş gemisi olarak kalacaktı.

Yavuz birkaç ay sonra Birinci Dünya Savaşı’ndaki en büyük deniz-hava muharebesinin odağı oldu. Erkân-ı Harbiye-i Umumi, Selânik’ten Filistin’e kaydırılmakta olan İtilaf güçlerinin nakliyesine darbe vurulması için donanmadan talepte bulunmuştu. Alman hava keşifleri, Aralık ortasından sonuna kadar Selânik’te giderek artan sayıda nakliye gemisinin biriktiğini tespit etti; bu çekici bir hedefti. Ekim 1917’de Baltık’a gönderilen Amiral Souchon’un yerine Alman Akdeniz Tümeni komutalığını üstlenmiş olan Koramiral Hubert von Rebeur-Paschwitz, bir taarruz için zaten sabırsızlanıyordu. Rusya’nın barış masasına oturmasıyla kömür ikmal krizinin sona ermiş olması sayesinde *Yavuz* ve *Midilli* ile bir vur-kaç taarruzu düzenlemeye karar verdi. Karadeniz limanlarında kömürlüklerini dolduran iki yoldaş, 20 Ocak olarak belirlenen huruç gününde harekete geçeceklerdi. Hava keşiflerine göre bölgedeki kayda değer tek İtilaf savaş gemileri Mondros’ta demirli bir yarı-dretnot zırhlı, üç hafif kruvazör ve iki muhrip ile İmroz’da tespit edilen iki monitor ve iki





muhripten ibaretti. Bunların hiçbiri *Yavuz*'un endişelenmesini gerektiren rakipler değillerdi. 20 Ocak günü saat sabah 05:15'te *Yavuz* ile *Midilli* Çanakkale'deki mayın tarlalarının güvenliğini geride bırakarak Ege'ye açıldılar; refakatlerindeki *Muavenet*, *Hamiyet*, *Samsun* ve *Basra* muhripleri ise ihtiyaç anında devreye girmek üzere Boğaz'da konuşlanmışlardı. İngiliz karakolları yoğun sis nedeniyle ilk başta akın grubunu tespit edemediler; fakat saat 06:10'da *Yavuz* iskele tarafından bir mayın isabeti aldı. Neyse ki kömürlüklerin patlamasının büyük kısmını soğurması sayesinde hasar önemsiz kalmıştı; böylece von Rebeur-Paschwitz harekâta devam kararı verebildi. Saat 07:00'da İmroz'a sokulan Alman gemileri, bir tarassut istasyonunu imha edip karakoldaki İngiliz muhriplerinin telsiz trafiğini karıştırdıktan sonra adanın kuzeydoğusundaki Kusu Koyu'na yol aldılar. Burada demirli olan *Raglan* ile *M28* monitorları saat 07:30'da görüş menziline girdiler ve açılan ateş neticesi her ikisi de cephaneliklerinden isabet alarak havaya uçtu. Ardından, saat 08:02'de, von Rebeur-Paschwitz Mondros'taki İngiliz savaş gemilerine çullanmaya karar verdi.

Alman akınının başlamasından sadece üç saat sonra İngilizlerin Ege Denizi'nden püskürtülmesi an meselesi gibi görünüyordu, fakat kader rüzgârları süratle yön değiştirmek üzereydi. Saat 08:40'ta *Midilli*'nin gözcüleri, doğu yönünden İngiliz uçaklarının hızla yaklaşmakta olduğunu tespit ettiler. Rebeur-Paschwitz, *Yavuz*'un uçaksavar toplarının daha iyi nişan

alabilmesi için *Midilli*'nin öne çıkıp görüş açısını rahatlatmasını emretti; fakat hafif kruvazör gerekli manevraları yaparken bir mayın tarlasına düşerek kısa süre içinde isabet aldı. Sakatlanan ortağını yedeğe alma teşebbüsünde bulunan *Yavuz* da bir mayına çarpmıştı. Çaresiz kalan muharebe kruvazörü geri çekilirken *Midilli* de mayın tarlasından çıkmaya çalışıyordu; fakat zarar görmüş dümen tertibatıyla beş dakika içinde dört isabet daha aldı ve saat 09:11'de kış üstü battı. Kuvvetinin yarısını kaybetmiş, sancak gemisi yara almış ve etrafı bomba yağdıran İngiliz uçaklarıyla çevrilmiş olan Alman amiralin Çanakkale'ye çekilmekten başka seçeneği kalmamıştı. Saat 09:48'de üçüncü ve son bir mayına daha çarparak 10-15 derece yana yatan bedbaht *Yavuz*, saat 10:30'da Çanakkale'ye ulaşmayı başardı; ancak Boğaz'a sadece sekiz mil mesafedeyken ve 15 deniz mili süratle seyrederken, kılavuzunun hatası sebebiyle saat 11:32'de bir kum yığına oturup kaldı. Havada dönüp duran keşif uçakları sayesinde İngilizler onun düştüğü bu durumu anında öğrenmişlerdi. Mondros'ta üslenmiş olan KDHH uçakları, sonraki beş gün boyunca, felç haldeki muharebe kruvazörüne karşı hava durumunun elverdiği her vakit akınlar yaptılar. Neyse ki *Yavuz* tamamen savunmasız da değildi: Üzerindeki dört adet 8,8'lik uçaksavar topuna ilaveten Osmanlı ordusunun gönderdiği uçaksavar bataryaları ve makineli tüfeklerle emniyete alınmıştı. Yoğun hava savunma ateşi İngiliz uçaklarını düzgün nişan alamayacakları kadar yüksek irtifada tu-

s. 58-59:

YAVUZ'UN MÜDAFAASI

Çanakkale'de konuşlu 6. Tayyare Bölüğü'nün beş adet av uçağı ile Alman Deniz Uçağı Müfrezesi'nin bir avuç kadar sayıdaki makineleri, 20 Ocak 1918'den itibaren, Nara'da karaya oturmuş haldeki *Yavuz*'u ardı arkası kesilmeyen İngiliz hava akınlarına karşı savunmakla görevlendirildiler. 20-25 Ocak'ta İngilizler ile Yunan müttefikleri, Alman muharebe kruvazörüne karşı 60'ı aşkın sayıda uçakla 250'den fazla sorti gerçekleştirerek hedeflerine 15 tondan fazla bomba attılar; bu, Birinci Dünya Savaşı'nda bir savaş gemisinin uğradığı en büyük ve zorlu hava taarruzu. Ancak *Yavuz* sadece iki defa isabet alarak önemsiz hasara uğradı; ne de olsa 65 ve 112 funtluk İngiliz uçak bombaları kalın zırhını delemeyecek kadar küçüklerdi. Hatta *Yavuz*'un mürettebatı bu hava saldırılarından pek de şikâyetçi değildi zira her gece, bu bombaların tek kurbanları olan balıkları gemilerinin etrafındaki suların toplayıp ziyafet çekiyorlardı! Osmanlı gemileri ayın 22'si, 23'ü ve 24'ünde muharebe kruvazörünü üzerinde hapsediği kum yığınından kurtarmak için birçok başarısız teşebbüste bulundular. En nihayet 25'i akşamı bölgeye ulaşan *Turgut Reis*, pervanelerini *Yavuz*'un pruvasına doğru çevirerek yarattığı su türbülansıya ertesi gün akşamüstüne kadar kumları dağıtmayı başardı. En nihayet 26 Ocak günü saat 17:47'de *Turgut Reis* ile iki römorkörün yedeğe aldıkları *Yavuz* kurtulup serbest kaldı ve ertesi günü İstanbul'a ulaşarak meydan okur bir tavırla Dolmabahçe'de demirledi.



Avusturya ve Alman kuvvetlerinin 1918 başında Ukrayna'daki ilerleyişleri esnasında bir konvoy refakat görevini yerine getiren *Hamidiye*, Odessa yakınlarındaki Vorontsov deniz feneri önünde fotoğraflanmış. Moskova'daki Bolşevik hükümetiyle 16 Aralık 1917'de yapılan mütarekenin ardından hizmete geri dönen Türk kruvazörü, İttifak kuvvetlerinin Kırım ile Kafkasya'yı işgali esnasında kullanıldı.

tabilirken Alman Deniz Uçağı Müfrezesi ile bölgedeki tayyare bölükleri hava muharebe karakolu sağladılar. Osmanlı bahriyesinin yoğun çabalarıyla *Yavuz* nihayet 26 Ocak sabahı tekrar yüzdürülebildi ve ertesi gün muzafferane sancaklar donanmış olarak İstanbul'a geldi. Acı gerçek ise Rebeur-Paschwitz'in ağır bir yenilgiye uğramış olmasıydı: Osmanlı hizmetindeki en iyi hafif kruvazörü yitirmenin yanında Doğu Akdeniz'deki en güçlü İttifak savaş gemisinin de bir daha savaşamayacak kadar ağır hasar görmesine sebep vermişti. Alman ve Osmanlı deniz uçaklarının faaliyetleri hariç Ege ve Çanakkale'deki bütün donanma harekâtı bu felaketle son buldu.

Osmanlı donanmasının Birinci Dünya Savaşı'ndaki son harekâtı, Çarlık Rusyası'nın çöküşüne eşlik eden kaos ortamında Karadeniz'de gerçekleşmiştir. Brest-Litovsk Anlaşması uyarınca bütün Rus Karadeniz Filosu Sivastopol'de kızığa çekilecek ve kaderi Alman ve Bolşevik diplomatlarının pazarlıklarıyla belirlenecekti. Alman ordusunun 1 Mayıs 1918 günü Sivastopol'ü ele geçirmesi ardından, von Rebeur-Paschwitz bu deniz üssündeki duruma dair rapor almak üzere kısa süre önce yeniden hizmete dönmüş bulunan *Hamidiye*

ile *Yavuz*'u gönderdi. Bir amacı da, Osmanlı İmparatorluğu'nda *Yavuz*'un sığacağı kadar büyük bir kuru havuz bulunmadığı için Sivastopol'deki mükemmel tesislerde sancak gemisini mümkün mertebe tamir ettirmektir. Almanlar tersanede yedi eski zırhlı, üç kruvazör (bunlardan biri de 1915'te esir düşmüş olan *Mecidiye* idi), *Bespokoyniy* sınıfı üç parça süper muhrip, yedi parça daha eski muhrip ve birkaç denizaltı ile hafif gemi buldular. *Volya* (sabık III. *Aleksandr*) ve *Svobodnoya Rossiya* (sabık *İmperatrısa Yekaterina Velikaya*) dreadnotları ile büyük bir muhrip grubu ise Almanların eline geçmemeleri için Sivastopol'ün işgalinden hemen önce Novo-

rossiysk'e çekilmişlerdi. Alman yetkililerin bu gemilerin derhal iadesini talep etmeleri üzerine *Volya*, üç parça süper muhrip ve deniz uçağı gemisi *İmperator Trayan* 19 Haziran'da Sivastopol'e geldiler; diğer gemilerin mürettebatlarıysa denize açılmayı reddederek kendi kendilerini batırma tehdidinde bulunmuşlardı. Alman Genelkurmay Karargâhı bu durumu öğrendiği vakit von Rebeur-Paschwitz'e Novorossiysk'e giderek itaatsiz Rus gemilerini ele geçirmesi talimatı verildi. 26 Haziran'da *Yavuz*, *Muavenet* ve *Hamiyet*, Osmanlı donanmasının son büyük görevi için denize açıldılar; fakat iki gün sonra Novorossiysk'e ulaştıklarında tek görebildikleri Rus muhriplerinin suyun içinden yükselen direkleri idi: *Svobodnoya Rossiya* da dahil bütün gemiler, Moskova'nın gizli emirleri uyarınca kendi kendilerini batırmışlardı. Yapacak bir şey olmadığından *Yavuz* Sivastopol'e geri döndü ve 13-15 Temmuz'da, *Mecidiye*'yi İstanbul'a geri götürmek üzere yedeğe alan *Hamidiye*'ye eşlik etti. Muharebe kruvazörü, savaşın kalan üç buçuk ayını İstinye'de demirli geçirecekti. Bu esnada Sivastopol'e ulaşan bir Alman teknik heyeti, işgücü ve talimli mürettebat eksikliğinden dolayı yılsonuna kadar en iyi ihtimalle ancak *Volya*



Amerikan donanmasının Mayıs 1947'deki İstanbul ziyareti esnasında *Yavuz*'un USS *Leyte* uçak gemisinden çekilmiş bir fotoğrafı. Alman imparatorluk donanmasında, Osmanlı donanmasında ve Türkiye Cumhuriyeti donanmasında hizmet veren *Yavuz*, 1952'de daha da büyük bir bütünün parçası olarak NATO deniz güçlerine katıldı ve B70 tekne numarasını aldı. Faal hizmeti devam eden dünyanın en yaşlı ana muharebe gemisiydi.

ile birkaç muhribin Alman Akdeniz Tümeni hizmetine sokulabileceğini bildirmişti. Bu fazlasıyla iyimser bir tahmindir. Neticede Almanlar sadece *Volga*'yı çalışır hale getirecek kadar mürettebat bulabildiler ve Almanya'nın ateşkes talep etmesinden önce geminin Kayzer bayrağı altındaki yegâne faaliyeti, Kasım başındaki birkaç günlük tecrübe seyri oldu.

Bu esnada Filistin cephesinin çökmesi üzerine Osmanlılar için yolun sonu görünmüştü. Yeni Bahriye Nazırı Hüseyin Rauf Bey'in 30 Ekim'de Mondros Mütarekesi'ni imzalamasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşı sona erdi. Rebeur-Paschwitz ertesi gün görevden alındı ve Osmanlı donanmasındaki bütün Alman subay ve denizcilerinin ülkeyi terk etmeleri istendi. Akdeniz Tümeni personeli, 31 Ekim'den itibaren Alman işgalindeki Ukrayna'nın limanlarına nakledildi. Osmanlı deniz kuvvetlerinin harp ceridesine son kayıt 2 Kasım günü düşüldü: O gün bando ve bayraklar eşliğindeki büyük bir törenle *Yavuz* resmen Osmanlı İmparatorluğu'na devredilerek sonunda gerçek anlamda bir Türk gemisi haline gelmişti. Millî Mücadele ile birlikte Osmanlı saltanatı tarihe karışırken, sultanın filosundan kalanlar cumhuriyet donanmasının nüvesini teşkil ettiler. 29 Ekim 1923'te

cumhuriyet ilan edildiği esnada denize çıkabilir durumdaki tek savaş gemisi olan *Hamidiye*, yeni Türk deniz kuvvetlerinin sancak gemisi yapıldı. Perişan haldeki *Mecidiye* ile *Berk-i Satvet*, *Peyk-i Şevket* ve savaştan kurtulabilen üç parça *Samsun* sınıfı muhrip, 1920'lerde tamir edilerek *Hamidiye*'ye katıldılar; özellikle de bu sonuncular, 1932'de İtalya'dan dört yeni muhrip satın alınana kadar hizmetten çıkmayacaklardı. Adı geçen diğer gemiler ise 1931'de İhtiyat Filo'yu teşkil ettiler ve 1947'ye kadar hizmette kaldılar. Müzeli *Turgut Reis* dahi, biri hariç bütün 28'lik top taretleri çıkartılmış olduğu halde 1933'e kadar okul gemisi olarak göreve devam etti.

Bu taretler, Türkiye Cumhuriyeti'nin 1936'daki Mont-rö Anlaşması ile Boğazlar üzerindeki egemenliğini yeniden kazanmasından sonra Çanakkale'yi tahkim etmekte kullanıldılar; günümüzde de ziyarete açıktırlar.

Osmanlı'nın son yıllarına en büyük iz bırakan gemi ise kendine yakışır şekilde en uzun süre hizmette kalacaktı. *Yavuz*, Mondros Mütarekesi'nden sonra yedi sene boyunca harap bir halde İzmit Körfezi'nde yattı. Kazanları ömrünü tamamlamış, dümen tertibatı çalışmaz halde, 1918'de aldığı mayın yaraları halen tamir edilmemiş ve 1914'te dahi büyük dert çıkaran buhar boruları hiç değiştirilmemişti. Nihayet, 1926'da Almanya'dan kendisi için özel olarak satın alınan 26.000 tonluk bir yüzer havuzun Türkiye'ye ulaşmasıyla üç yıl süren büyük bir tamirden geçti ve Türk deniz kuvvetlerinin sancak gemisi olarak tekrar denize açıldı. Bu hizmetine otuz yıl devam edecek ve ancak 1960'ta resmen hizmetten çıkarılacaktı. Bundan sonra, Türk donanmasına yelkenli bir okul gemisi hediye edilmesine karşılık müze yapılmak üzere Batı Almanya'ya geri gönderilmesi önerisinde bulunulduysa da ne yazık ki anlaşma sağlanamadı ve drednot tipi savaş gemilerin bu en kıdemlisi, 1970'lerin başında söküldü.

KAYNAKÇA

Aksakal, Mustafa, *Harb-i Umumi Eşiğinde Osmanlı: Osmanlı Devleti Son Savaşına Nasıl Girdi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.

Aris, Hakki, ve Demirkol, Mehmet, *The Air War Çanakkale*, Ankara: Mönch Türkiye Yayıncılık, 2005.

Başarın, Vecihi – Hürmüz, Hatice, *Çanakkale Boğazı'nın Derinliklerinde: Avustralya Denizaltısı ile Sultanhisar Torpidobotu'nun Mücadelesi*, İstanbul: Galata Yayıncılık, 2009.

Busch, Korvettenkapitän a. D. Fritz Otto, *Unter der alten Flagge, 1914–1918*, Berlin: Verlag Reimar Hobbing GmbH, 1935.

Cemal Paşa (haz. Alpay Kabacalı), *Hatıralar*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2006.

Chesneau, Roger, – Kolesnik, Eugène, M. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860–1905*, Londra: Conway Maritime Press, 1979.

Flanagan, Brian P, "The History of the Ottoman Air Force, Part 3: The Tide of Battle Turns: 1917", *Cross & Cockade*, c. 11, No. 3 (1970): 224–43.

–, "The History of the Ottoman Air Force, Part 4: Last Days of the Ottoman Air Force", *Cross & Cockade*, c. 11, No. 4 (1970): 346–69.

Forrest, Michael, *The Defense of the Dardanelles: From Bombards to Battleships*, Barnsley: Pen and Sword Maritime, 2012.

Friedman, Norman, *Naval Weapons of World War One: Guns Torpedoes, Mines and ASW Weapons of All Nations*, Barnsley: Seaforth Publishing, 2011.

Gardiner, Robert, – Gray, Randal, *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906–1921*. Londra: Conway Maritime Press, 1985.

Graf, G.K. *The Russian Navy in War and Revolution: From 1914 up to 1918*, Münih: R. Oldenbourg, 1923.

Güteryüz, Ahmet, *Yavuz ve Midilli*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2007.

–, *Hamidiye ve Mecidiye*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009.

–, *Osmanlı Donanmasında Torpidobotlar ve Destroyerler: Sultanhisar & Muavenet*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2010.

Halpern, Paul, *The Mediterranean Naval Situation, 1908–1914*, Cambridge: Harvard University Press, 1971.

–, *A Naval History of World War I*, Annapolis: Naval Institute Press, 1994.

Koçer, İ. Özdem haz. *Şanlı Yavuz*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2008.

Kopp, Georg, *Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester*, Leipzig: Verlag von K. F. Koehler, 1930.

Langensiepen, Bernd, – Güteryüz, Ahmet, *The Ottoman Steam Navy, 1828–1923*, Annapolis: Naval Institute Press, 1995.

Langensiepen, Bernd, Nottelmann, Dirk, Krüsmann, Jochen, *Halbmond und Kaiseradler: Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918*, Hamburg: Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, 1999.

Lorey, Hermann, *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, Berlin: E.S. Mittler, 1928–1938.

Marder, Arthur J, *From the Dardanelles to Oran: Studies of the Royal Navy in War and Peace, 1915–1940*, Londra: Oxford University Press, 1974.

–, *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904–1919*, c. II, Londra: Oxford University Press, 1965.

McLaughlin, Stephen, "Predreadnoughts vs a Dreadnought: The Action off Cape Sarych, 18 November 1914," *Warship* (2001–2002): 117–40.

Miller, Geoffrey, *Superior Force: The Conspiracy Behind the Escape of the Goeben and Breslau*, Elloughton, Brough: The University of Hull Press, 1996.

Mühlmann, Carl, *Das Deutsche-Türkische Waffenbündnis im Weltkrieg*, Leipzig: Verlag Koehler & Amelang, 1940.

Nekrasov, Georgii, *North of Gallipoli: The Black Sea Fleet at War, 1914–1917*, Boulder: East European Monographs, 1992.

Nottelmann, Dirk, *Die Brandenburg-Klasse: Höhepunkt des deutschen Panzerschiffbaus*, Hamburg: Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH, 2002.

Panzac, Daniel (çev. Sertaç Canpolat-Ahmet Maden), *Osmanlı Donanması: İnebahtı'dan İmparatorluğun Çöküşüne 1572–1918*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

Pavlovich, N.B., *The Fleet in the First World War*. New Delhi: Amerind Pub. Co., 1979.

Rooney, Chris B., "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908–14", *Middle Eastern Studies* 34, no. 1 (1998): 1–29.

Rudenno, Victor (çev. Dilek Berilgen Cenkçiler), *Gelibolu: Denizden Saldırı*, Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı, 2009.

DİZİN

İllüstrasyon sayfaları **koyu renk** ile yazılmıştır.

- 1897-98 Bahriye Islahat Planı 7, 9
6. Tayyare Bölüğü **60**
Abdülaziz 7
Abdülhamid (II.) 7-8, 10, 13-14, 19, 29, 47
Ackermann 31, 38-39
AG Vulkan Tersanesi 12, 17, **34**
Agamemnon 46, **49**
Ahmet Cemal Paşa 29, 31
Ahmet Saffet **52**
Akabe 19
Albion 46, **49**
Ali Rıza Bey 55
Alman Akdeniz Tümeni 30-31, 57, 62
Alman Deniz Uçağı Müfrezesi 42, **45**, 57, 60-61
Alman Genelkurmay Karargâhı 61
Alman İmparatorluk Bahriye Dairesi (*Reichsmarineamı*) 15-16, 30-31
Alman İmparatorluk Donanması 16, 22, 32, 34
Alpagot 19
Anadolu Kavağı 42
Ankara 13, 19
Ansaldo Tersanesi 10, 12-13, 53
Antalya 19, 24, 42
Arıburnu 47, **53**
Arif Hikmet Paşa 15
Armstrong Whitworth Tersanesi 10, 20, 28-30
Artigliere 19
Asar-ı Tefik 10-11, **15**, 26-27
Atina **23**
Aubry 19
Avrullah 13, **18-19**
Aziziye 7
B11 53
Babâli 8, 14-16, 27-29, 35
Balkan 8, **17-19**, 20, 24, **26-28**, 32
Baltık 57
Bandurma 56
Barbaros Hayreddin 16, 18-19, **23**, 26-27, 31, 35, 45, 52-53, 56
Basra 12, **14**, 31, 43, **57**, 60
Berkeşan 13, 25
Berk-i Satvet 11, 26-27, 32, 35, 62
Berlin 29, 35
Bespokoyimiy 39, **54**, 61
Beyrut 13, 18-19
Bistrya 40
Blohm und Voss Tersanesi **32**
Blücher 15-16
Bordeaux 13
Bouvet 46, **49**
Bozcaada 45-47
Brest- Litovsk Anlaşması 61
Büchsel, Ernst 37-38
Büyükkçekmece 25
Calabria 19
Canopus 49
Cenova 10, **13**
Châlons-sur-Saone Tersanesi 12
Charlemagne 46, **49**
Churchill, Winston 29, 44
Cornwallis 49
Çanak kale 7, 10, 19-20, **22**, 25-27, 30, 32, 34, 37, 44, 46-**49**, **52-57**, 60-62
Çarlık Rusyası 29, 61
Çatalca 25
Delfin 26
Demirhisar 45-47, **54**
Derzkiy 40
Dolmabahçe **60**
Draç 27
Drazki 24
Düvel-i Muazzama 12
Eni 11, 55-56
Ezo 44, 56
E7 56
Ebergard, Andrey Agustoviç 36, 38-39, 42
Edirne 27
Elbing 16
Enver Paşa 29-30, 35
Ereğli 39, 42
Erenköy Koyu 46
Erkân-i Harbiye-i Umumi 57
Feodosya 35
Feth-i Bülden 13, 24-25
Filistin 57, 62
Fircks, Freiherr Wilhelm von 45-47
Firle, Rudolf **52**
Francesco Ferruccio 19
Gamble, Sir Douglas 14-15
Garibaldino 19
Gaulois 46-47, **49**
Gayret-i Vataniye 35, **54**
Geel 46
Gelibolu Ordusu 26
Gelibolu Yarımadası 45, 53, 56
Georgios Averof 15-16, **25-27**
Germaniawerft Tersanesi 10-11, 46
Giuseppe Garibaldi 19
Gnevmiy 40, 43
Haliç 25, 28
Hamburg **32**
Hamiidiye 10-11, **15**, **20**, **24-27**, 32, 35, 37-38, 40-41, 60-62
Haus, Anton 44
Hicaz 19
HMS *Anne* 46
HMS *Goliath* **52**
HMS *Jed* 47
HMS *Queen Elisabeth* 45-46, **49**
Hüseyin Hilmi Paşa 15
Hüseyin Rauf (Orbay) Bey 25-27, 29, 62
Hydra 26-27
Inflexible 46, **49**
Irresistible 46-47, 49
İhtiyat Filo 62
İmparator *Trayan* 61
İmparatriks *Mariya* 41
İmparatriks *Yekaterina* 41, 43
İmroz 26, 57, 60
İngiliz Kraliyet Donanması 14-15, 17, 29
İngiliz Kraliyet Donanması Havaçılık Hizmeti 57
İoann Zlatust 36, 38
İstanbul 8, 10-11, 13-16, 24, 27, 29-34, 37, 45, 52, 55-56, **60-62**
İstanbul Ü-hot Yarım Filotilası 41, 44
İstinye 37, 40-41, **43**, **54**, 57, 61
İttifak Devletleri 29, 41, 44, 61
İttihat ve Terakki Cemiyeti 8, 27-29
İzmir 13, 45-47
İzmit Körfezi 62
Jeune Ecole 9, 47
Kafkasya 39, 41, **61**
Kavarna 25
Kennet 47
Kepez Burnu 44, 53
Kırım 36-37, **61**
Kiel 10, 46
Kilitbahir 44-46, **48-49**, 52
Kiliya Limanı **53**
Klitzing, Leberecht von 40
Knorr, Wolfram von 43
Kolçak, Aleksandr Vasilyeviç 42
Konduriyotis, Pavlos 26-27
Kozlu 39
Köstence 24, 42
Kumkale 27, 44, **49**
Kunfida 19
Kurfürst Friedrich Wilhelm 16
Kusu Koyu 60
Kuzey Deniz Saha Komutanlığı **52**
Leon 27
Limni 25
Limpus, Arthur 28, 31
Londra 12, 27
Lord Nelson 46, **49**
Majestic 49
Makedonia 26
Mecidiye 10-11, **15**, **19-20**, 25-27, 35, 37-38, 40, 61-62
Mesudiye 9-10, 12, **15**, 18, 26-27, 32, 53
Mısır 18, 47
Midilli (SMS *Breslau*) 30-31, **34-43**, 57, 60
Midilli Adası 25, 45
Moltke 16
Mondros 27, 45, 57, 60, 62
Montrö Anlaşması 62
Morto Koyu **52**
Moskova 61
Muavenet-i Milliye 16-17, 35, 37-38, 47, **52**, **54**, 57, 60-61
Muin-i Zafer 13
Mustafa Kemal **26**
Müstecip Onbaşı **55**
Nantes 13
Nara 19-20, 26, 49, 56, **60**
Newcastle upon Tyne 10
Normand Tersanesi 29
Novorossiysk 35, 61
Nusret 46-47, **49**
Nümüne-i Hamiyet 38, 40, **54**, 57, 60-61
Ocean 46-47, **49**
Odessa 35, 37-38, **61**
On İki Ada 20
Orlando Tersanesi 14
Osmanlı Beşinci Ordusu 55-56
Panteleymon 36, 38
Piemonte 19
Pire **25**
Podima 27
Preveze 19, 24
Prince George 49
Pronzileniy 40
Psara 26-27
Puglia 19
Raglan 60
Ramiz (Numan) Bey 26-27
Rebeur-Paschwitz, Hubert von 56-57, 60-62
Reşadiye 17, 19, 29, 31
Rio de Janeiro 28
Robeck, Sir John de 47
Rodos 20
Rostislav 38
Royal Sovereign 15-16
Rus Karadeniz Donanması 17, 36, 38-39, 43-44
SA Gironde Tersanesi 13
Said Halim Paşa 31
Sakız Adası 25, 47
Samsun 12, **14**, 35, 37, **57**, 60
Saphir 53
Sarıç Burnu Muharebesi 36-37
Schichau Tersanesi 16
Schneider 12-13
Seddülbahir 44, 47, **52**
Selânik 13, 24-25, 57
Sivastopol 35-36, 40, 61
Skyros Adası 47
Soçi 42
Souchon, Wilhelm 31-32, 35-39, 41-42, 45, 52, 55-57
Spetsai 26
SS Manitou 47
Stettin 12, 34
Suffren 46-47, **49**
Sultanhisar **54-55**
Svobodnoya Rossiya 61
Swiftsure 15, 49
Şarköy 27
Şingün 27
Şıra (Syros) Adası 26-27
Şirket-i Hayriye 39
Talat Bey 29-30, 46-47
Talat, Lütfi 45
Taşoz 13-14, 35, 37
Tersane-i Amire 13, 28, 56
Thames Iron Works Tersanesi 10
Tokat 19, 24
Trablusgarp 8, 17, 24
Tri Sviyayteliya 38
Triumph 49, 52
Tuapse 42
Turgut Reis 16, 18, **23**, 26-27, 31, 35, 52-53, **60**, 62
Turquoise 55-56
UB-14 **44**, 56
Usedom, Guido von 32, 34, 44, **52**
USS Leyte 62
Uşi Anlaşması 20, 24
Uzunköprü 56
Varna 19, 24-25, 41-42, **45-54**
Vengeance 46, 49
Vickers 17, 29
Volya 61-62
Wear 47
Weissenburg 16
Wilhelm (II.) 15
William Cramp 10
Williams, Hugh 15-17, 28
Yadigar-ı Millet 37-38, **54**, 57
Yarhisar 12, **14**, 25, 56
Yarrow 12
Yavuz Sultan Selim (SMS *Göben*) 16, 30-32, 35-42, 57, 60-62
Yevstafiy 36, 38
Yılanadası 42-43
Zonguldak 39-40, 42