

T. C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

BALKAN HARBİNDEN
KURTULUŞ SAVAŞINA
TÜRK DENİZ STRATEJİSİ

BÜLENT DONBALOĞLU
YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEBZE-2007

T. C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

BALKAN HARBİNDEN
KURTULUŞ SAVAŞINA
TÜRK DENİZ STRATEJİSİ

BÜLENT DONBALOĞLU
YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. CEMAL ZEHİR

GEBZE-2007

ÖZET

TEZİN BAŞLIĞI : Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz stratejisi
YAZAR ADI : Bülent DONBALOĞLU

Balkan Savaşlarından Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisini incelerken esas amacımız aslında Osmanlı Devletini bu savaşlarda bir gerçek bir stratejisinin (özellikle Balkan Savaşlarında) olmadığını anlatmak olacaktır.

XIX. yy. ikinci yarısında Avrupa’da meydana gelen kamplaşmalar 1. Dünya Savaşına giden yolda dünyanın tansiyonunu oldukça yükseltmiştir. Bu süreçte yaşanan gelişmeler Osmanlı İmparatorluğunu Balkan Savaşlarına ve 1. Dünya savaşına sürüklemiştir.

Balkan Savaşlarında Türk donanması, hazır olmadan savaşa girmiştir. Yöneticiler de böyle bir savaşı beklemedikleri için donanmanın önüne bir strateji koyamamışlardır. Donanmamız Balkan Savaşlarında Karadeniz Harekatı, Çatalca Savunması, Ege Denizi Harekatı, İmroz ve Mondros Deniz Savaşları gibi olaylar gerçekleştirmiş ve bunların hepsinde etkisiz kalmıştır. Sadece Hamidiye gemisinin yaptığı Akın Harekatı heyecan uyandıracak başarılar elde edebilmiştir.

1. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti Balkan Savaşlarının verdiği dersle etkin bir donanma hazırlamaya çalışmış ancak başarılı olamamıştır. İngiltere’den sipariş edilen Reşadiye ve Sultan Osman Dretnotları’na el konulmuş ve verilmemiştir. Buna karşılık Osmanlı Devleti Almanya’nın iki gemisine el koymuş ve bu husus savaşa girmemize vesile olmuştur. Yavuz ve Midilli adı verilen bu gemiler donanmamızın diğer gemileri ile Karadeniz, Marmara ve Ege’de hareketler yapmıştır.

1. Dünya Savaşının en kanlı Savaşlarından biri olan Çanakkale Savaşında Türk Donanması savunma harekatı gerçekleştirmiş ve bu kapsamda mayın harbi ile etkili olmuştur. Nusrat Mayın Gemisi’nin döşediği mayınlar harbin kaderini etkilemiş ve İtilaf Devletleri’nin büyük bir çıkarma yapmasına ve harbin uzamasına sebep olmuştur.

1. Dünya savaşında kazanılan bazı başarılar stratejik anlamda başarı olmayıp taktik başarılardır. Savaşın geneline baktığımızda bu görülebilir.

Kurtuluş Savaşında ise üstün yöneticilerin elinde donamaya önemli görevler verilmiş ve ortaya bir strateji konmuştur. Savaşta özellikle Karadeniz’de deniz nakliyat görevi başarı ile yapılmıştır. Ayrıca Alemdar, Rüsumat, Şahin ve Gazal gibi gemilerimiz üstün başarıları ile destanlaşmışlardır. Bu savaşta Mustafa Kemal Atatürk’ün üstün sevk ve idaresinde donanmamıza hedef ve strateji çizilmiş, denizcilerimiz kendilerine verilen görevleri kahramanca yapmışlardır.

SUMMARY

TITLE : Turkish Naval Strategy From Balkan Wars to Independence War
WRITER : Bülent DONBALOĞLU

During this research of Turkish naval strategy, our aim is telling that, from beginning of Balkan Wars till the Turkish War of Independence, Ottoman Empire had no real war strategy especially during the War of Balkan).

After XIX. century, grouping actions of European countries, made world's tension higher on the way of World War I. Some happenings that were occurred in this period, took Ottoman Empire to the World War I.

Turkish Naval Forces entered to Balkan Wars without any preparation and strategy. So at Black Sea Operation, Imroz and Mondros Sea Wars, Çatalca Defense, Aegean Sea Operation, naval forces became unsuccessful. Just Hamidiye naval ship's Akın Operation was becomed successful.

After the Balkan Wars' lack of success, Ottoman Empire tried to build a new strong naval army, but they couldn't do. England sequestrated Reşadiye and Sultan Osman Drenots which were ordered before. Because of this, Ottoman Empire sequestrated the two war ship of Germany and so entered to World War I. These ships, Yavuz and Middilli, participate operations with other ships at Black Sea, Marmara Sea and Aegean Sea.

World War I.'s one of the most bloody war occurred at Dardanelles with Turkish Naval Forces. The mines that were mined by Nusrat Minesweeper affected the destiny of war. Entente Governments tried to pass Dardanelles by land so the war was gotten longer.

During World War I., gained successes were not strategical but tactical success. This could seen at general of the war.

But in the Turkish Independence War, gained successes were strategical. Especially sea transportation duties had made successfully at Black Sea. Also War ships Alemdar, Rüşumat Şahin and Gazal wrote great epics. Naval Forces and Army who is under order of Mustafa Kemal Atatürk executed all orders heroically.

TEŞEKKÜR

Bu alıőmada katkısı olan başta tez danıőmanını Yrd. Doç. Dr. Cemal Zehir'e, Doç. Dr. Mesut Hakkı Caőın'a, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Akademisyenlerine, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı personeline, Tarihi Deniz Arşivi Şube Müdürlüğü personeline ve bu tezin hazırlanmasında bana her türlü yardımını yapan ve engin sabrı ile benden desteğini esirgemeyen değerli eőime teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

<u>Başlık</u>	<u>Sayfa</u>
KAPAK	i
İÇ KAPAK	ii
KABUL VE ONAY SAYFASI	iii
ÖZET	iv
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR SAYFASI	viii
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	ix
KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM BALKAN SAVAŞLARINA DENİZDEN BAKIŞ	3
1.1. Avrupa'da Yükselen Kamplaşma ve İttifaklar	3
1.2. Savaş Öncesi 20. Yüzyılda Uluslararası Güç Dengeleri	11
1.2.1. İtilaf ve İttifak Devletlerinin Genel Durumu	11
Fransa	11
İngiltere	11
İtalya	12
Almanya	13
Rusya	13
Avusturya-Macaristan	14
1.2.2. Avrupa'da Gelişen Siyasi ve Askeri Hareketler	15
1.2.3. XX. Yüzyıl Başında Deniz Gücü Mücadelesi	18
1.2.4. Osmanlı Devleti'nin Durumu ve İttifak Çabaları	21
1.3. Balkan Harbinin Siyasi Askeri Nedenleri	23
1.3.1. Balkan Devletlerinin Genel Durumu	23
Sırbistan	24
Karadağ	24
Yunanistan	26

Bulgaristan	26
Romanya	26
1.3.2. Makedonya Sorunu	27
1.3.3. II. Meşrutiyetin İlanı ve Balkanlara Etkileri	34
1.4. I. ve II. Balkan Savaşları	38
1.5. Balkan Harbinin Deniz Cephesi	39
1.5.1. Balkan Devletlerinin Deniz Gücünün Durumu	39
Yunanistan	39
Bulgaristan	43
1.5.2. II. Meşrutiyetten Harbin Başlangıcına Osmanlı Donanmasının Durumu	45
1.5.3. Personel Durumu	53
1.5.4. Osmanlı Devleti'nin Materyal Durumu	58
Silah ve Cephane	58
Kömür	59
1.5.5. Osmanlı Devleti'nin Seferberlik Hazırlıkları	60
1.5.6. Osmanlı Yunan Kuvvetler Mukayesesi	63
1.6. Balkan Savaşlarında Osmanlı Donanmasının Deniz Harekatı	67
1.6.1. Karadeniz Harekatı	67
1.6.2. Karadeniz ve Marmara Harekatı	75
1.6.3. Çatalca Cephesine Donanma Desteği	78
1.6.4. Ege Denizi Harekatı	81
1.6.5. İmroz Deniz Savaşı	85
1.6.6. Mondros Deniz Savaşı	91
1.6.7. Hamidiye'nin Akın Harekatı	96
1.7. Balkan Savaşlarında Türk Deniz Stratejisinin Değerlendirilmesi	100
2. BÖLÜM 1.DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK DENİZCİLİĞİ	102
2.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Deniz Gücündeki Yenileşme Hareketleri	102
2.2. Savaşın Başlaması ve Dretnotlara El Konulması	112
2.3. Sultan Osman ve Reşadiye'nin Durumları	115
2.3.1. Savaş Öncesi Durum	115
2.3.2. El Koyma Kararı; Siyasi, Hukuki ve Mali Sonuçları	118
2.4. Yavuz Sultan Selim ve Midilli Osmanlı Donanmasında	123

2.5.	Donanmanın Amiral Souchon Emrine Girmesi	126
2.6.	Donanmanın Savaş Hazırlığı	129
2.7.1.	Dünya Harbinde Yavuz Zırhlısı ve Midilli	132
2.7.2.	1915'e Kadar Olan Faaliyetler	134
2.7.3.	Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1915 Yılı Deniz Harekatı	136
2.7.4.	Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1916 Yılı Deniz Harekatı	148
2.7.5.	Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1917 Yılı Deniz Harekatı	143
2.7.6.	Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1918 Yılı Deniz Harekatı	145
2.8.	Çanakkale Deniz Savaşı	151
2.8.1.	Müttefik Denizaltı hareketına Karşı Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin Aldıkları Tedbirler	151
2.8.1.1.	Çanakkale Boğazı'nda	151
2.8.1.2.	Marmara Denizi'nde Müttefik Denizaltılarına Karşı Alınan Tedbirler	154
2.8.2.	Osmanlı Donanması	158
2.8.2.1.	Münferit Hareketler	158
2.8.2.2.	Muavenet-i Milliye Muhribi'nin Goliath Zırhlısı'nı Batırması	160
2.8.2.3.	Destek Harekatı	161
2.8.2.4.	Deniz Nakliyatı ve Korunması	166
2.8.2.5.	Muhabere	174
2.8.3.	Çanakkale Muharebelerinde Mayın Harbi	175
2.8.3.1.	Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın Hazırlıkları ve Mayın Hatlarının Takviyesi	175
2.8.3.2.	Denizaltılara Karşı Ağ ve Torpido İstasyonları Kurulması ve Serseri Mayınlarının Kullanılması	183
2.8.3.3.	Müttefiklerin Harekatı	185
2.8.3.4.	Nusrat Mayın Gemisi'nin Erenköy Koyu'nda Kurduğu Engel	190
2.8.3.5.	Mayınlar Temizlenememe Sebebi	192
2.8.4.	18 Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'na Yönelik Büyük Deniz Taarruzu (Boğaz'ın Zorlanması)	193
2.9.	Birinci Dünya Harbinde Yaşanan Diğer Olaylar	203
2.9.1.	Demirhisar'ın Akını	203

2.9.2.	Sultanhisar Bir Denizaltıyı Batırıyor	204
2.9.3.	Pelengiderya Gambotu'nun Batışı	205
2.9.4.	Peykişevket Yaralanması ve Barbaros Zırhlısının Batışı	206
2.9.5.	Bir Fransız Denizaltısının Zaptı ve Yarhisar'ın Batışı	206
2.10.	Savaşın Sona Ermesi Mondros Mütarekesi ve Türk Donanması	207
III.	BÖLÜM KURTULUŞ SAVAŞINDA TÜRK DENİZCİLİĞİ	209
3.1.	Milli Mücadele Başlangıcında Deniz Kuvveti Oluşturma Çabaları.	209
3.1.1.	Mondros Mütarekesi Sonrasına Genel Bakış	209
3.1.2.	Umur-ı Bahriye Müdürlüğü ve Bahriye Dairesi Reisliğinin Tesis Edilmesi	211
3.2.	Kurtuluş Savaşındaki Önemli Deniz Olayları	216
3.2.1.	Karadeniz'de Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları	216
3.2.2.	Marmara'da Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları	233
3.2.3.	Ege ve Akdeniz'de Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları	242
3.3.	Kurtuluş Savaşında Görev Almış Bazı Gemilerimiz ve Yaptıkları Faaliyetler	247
3.3.1.	Alemdar Romörkörü	247
3.3.2.	Rüsumat 4. no'lu Vapur	256
3.3.3.	Şahin Vapuru	261
3.3.4.	1 Ve 2 No'lu Motor Gambotlar ve Enosis Şilebinin Zaptı	267
3.3.6.	Gazal Romörkörü ve Urania	274
3.4.	Savaşın Sonunda Yaşanan Gelişmeler	278
3.4.1.	Lozan Barış Antlaşması'nın Deniz ile İlgili Hükümleri	278
3.4.2.	İstiklal Harbi'nde Bahriyemize Genel Bakış	280
	SONUÇ	282
	KAYNAKÇA	284

KISALTMALAR DİZİNİ

İMDÖ	İç Makedonya Devrimci Örgütü
TCG	Türkiye Cumhuriyeti Gemisi

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şeki 1. 18 Mart 1915 günü 10:00 - 12:00 arasındaki hareketin durumunu gösteren kroki	205
Şekil 2 - Türk Tabyalarındaki Toplardan Biri (40 mm Krupp Topu) Ateş Etnasında	206
Şekil 3-18 Mart 1915 - Bouvet Batıyor.	208
Şekil 4 - İstiklal Harbi Süresince Tesis Edilen Deniz Teşkilleri	221
Şekil 5 - Karadeniz'de Deniz Nakliyatının Gerçekleştirildiği Stratejik Hatlar	224
Şekil 6-Lozan Görüşmelerinden Bir Sonuç Alınamaması Üzerine 07 Şubat 1923 Tarihinden İtibaren İzmit Körfezinde Uygulamaya Konulan Tedbirler	249

GİRİŞ

Denizcilik insanların göllere denizlere ve akarsulara ulaşması ile tarihin ilk çağlarından itibaren önemli olmuştur. Bilinen ilk çağlardan beri donanması güçlü olan devletlerin hasımlarına karşı sağladıkları üstünlük tarih sayfalarında yerini almıştır.

Türkler de uzun geçmişleri boyunca hakimiyetleri altına aldıkları topraklarda zaman zaman deniz ile tanışmışlar ancak kültürel ve sosyolojik yapıları nedeniyle denizciliğe mesafeli yaklaşmışlardır.

Türk tarihinde deniz ve denizcilik için yeni bir çığır açan olay,1071 Malazgirt Savaşı ile Türklerin Anadolu'ya yerleşmeleri olmuştur. Bu olaydan kısa bir süre sonra 1090'lı yıllarda Emir Çaka Bey hatırı sayılır bir donanma ile Ege'de Türk varlığını göstermeye başlamıştır. Anadolu'da Beylikler döneminden sonra kurulan Osmanlı Devleti de gelişmesine paralel olarak donanmasını geliştirmiştir. 16. yy. 'a gelindiğinde Osmanlı Türk Donanması dönemin en güçlü donanması olmuş; Karadeniz ve Ege Denizleri'nin yanında Akdeniz de bir Türk gölü haline getirilmiştir.

Türk denizciliğinin o dönemde ki başarısının esas sebebi yetişmiş büyük Türk denizcileridir. Kemal Reis ile başlayan bu şanlı silsile Barbaros ve Turgut Reislerle en yüksek seviyesine ulaşmıştır. (Ünlü, 2007, s.1)

O dönemlerde sadece denizlerde değil nehirlerde de Türk donanmasını görmekteyiz. İnce Donanma olarak adlandırılan ve nehirlerde kullanılan donanma Balkanlar'a ve Avrupa'ya yapılan büyük seferlerde başarı ile kullanılmıştır. (Ünlü, 2005, s.428) Hafif ve atak gemilerden oluşan bu donanma, asker ve malzeme sevkiyatında çok önemli görevler yapmış olup o dönemki Osmanlı lojistik sisteminin de mükemmelliğini göstermesi açısından ayrı bir öneme sahiptir. Sadece Avrupa seferlerinde değil örneğin Bağdat Seferi'nde de kullanılan bu donanmaya verilen önem zamanla azalmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda meydana gelen gerilemeden tüm kurumlar gibi donanma ve denizcilik de nasibini almıştır. Donanmanın başına çekirdekten yetişmiş denizciler yerine sarayda yetişmiş devlet adamlarının atanması ve Avrupa'daki gelişmelerin takip edilememesi gibi sebeplerle Türk denizciliği hızla çağın gerisinde kalmaya başlamış ve 19. yy sonlarına gelindiğinde imparatorluk ile birlikte çöküşün eşiğine gelmiştir.

Bu çalışmanın amacı Balkan Savaşları'ndan Kurtuluş savaşına kadar olan dönemde Türk deniz stratejisini incelemektir. Bu durumda şöyle bir soru akla gelebilir. "O dönemde böyle bir strateji var mıydı?"Bizim incelememizin amacı da bunu araştırmak ve aslında böyle bir stratejinin olmadığını ve bunun Türk milletine nelere mal olduğunu açıklığa kavuşturmadır.

Balkan Savaşları ve 1. Dünya savaşına giden yolda Avrupa'da meydana gelen olaylar ve kamplaşmalar önemli bir yer tuttuğundan çalışmamızın bu hususlara değinerek başlayacağız. Bu kamplaşmaların Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasına yaptığı büyük katkıların yanında silahlanma yarışında dünya denizciliğinin teknolojik gelişmesine kazandırdığı ivme ile de incelenmeye değer olduğu kanaatindeyim.

I. BÖLÜM BALKAN SAVAŞLARINA DENİZDEN BAKIŞ

Bu bölümde Balkan Savaşlarına denizden bir bakış yapacak, savaş öncesi ve sonrasında Osmanlı Devletinde yaşanan gelişmeleri değerlendireceğiz. Ancak tüm bunlardan önce Avrupada yaşanan gelişmeleri aktarmak savaşın nedenleri ve sonuç ilişkileri açısından faydalı olacaktır. Bu nedenle öncelikle XIX.yy sonu ve XX.yy başlarında Avrupa'da yaşanan gelişmeleri değerlendireceğiz.

1.1. Avrupa'da Yükselen Kamplaşma ve İttifaklar

Dünya XIX. yüzyıl sonlarına gelindiğinde iki karşıt blok ile karşı karşıya bulunmaktaydı. Bunlar Almanya-İtalya-Avusturya'nın oluşturduğu 'Üçlü İttifak' ile İngiltere-Fransa ve Rusya'nın oluşturduğu 'Üçlü İtilaf' bloklarıydı. Bu blokların oluşmasının nüveleri Almanya'nın birliğini sağlaması ile başlamaktadır. Üçlü İttifak'ın en güçlü ülkesi olan Almanya, 1870-1871 Fransa-Prusya savaşında kazanılan zafer neticesinde birliğini tamamlamıştı. (Merriman, 1995, s.775) Savaş sonunda imzalanan Frankfurt Antlaşması ile Alman İmparatorluğu ilan edilmiş, Alsace ve Lorraine Almanya'ya bırakılmıştı. (Yılmaz, 1998, s.85) Ayrıca, bu antlaşma ile Fransa'nın üç yılda beş milyar frank savaş tazminatı ödemesi ve ödeme tamamlanıncaya kadarda Kuzey Fransa'nın Alman işgali altında kalması kararlaştırılmıştı. Tüm bunlar Almanya ve Fransa arasında yıllarca sürececek mücadelenin tohumlarını atmış ve ittifaklaşmalara varacak ayrılıklara sebep olmuştur. Alman Birliğinin kurulmasında en fazla emeği geçenlerden birisi de hiç şüphesiz Bismarck olmuştur. Bismarck 1871 zaferi ile Alman Birliğini kurduktan sonra, bütün faaliyet ve çabalarını bu Birliğin korunmasına yöneltmiştir. Bu eserin yaşamasını tehdit edebilecek tehlike; şüphe yok ki, Avrupa diplomasisinden gelebilirdi. Zira Bismarck, Alman İmparatorluğunun ortaya çıkışı ile Avrupa kuvvetler dengesinin yapısında esaslı bir değişikliğin meydana geldiğinin bu yeni durumu da Avrupa büyük devletlerinin kolaylıkla hazmetmeyeceğinin bilincindeydi. Bu çerçevede Bismarck'ın "Avrupa Politikası"nın en büyük dayanağı "Barış" olmuştur. Özellikle Alman Birliğinin ilk dönemlerinde, Avrupa'da çıkacak bir

savaşın bu Birliği her zaman sarsabileceğini biliyordu. (Armaoğlu, 1999, s.334) Alman Birliğinin barış içerisinde yaşaması ve kök salması karşısında en büyük engel Fransa idi. Alsace ve Lorraine bölgelerinin Almanlara bırakılması Fransa'da derin yaralar açmış ülkede milliyetçi akımlar artmıştı. Fransa'nın bu durumu Bismarck için devamlı bir endişe kaynağı oldu. Fransa'nın ilk fırsatta bir intikam savaşına gideceği endişesi Bismarck'ın kafasını kolay kolay terketmedi. Bu nedenle ; Almanya'nın dış münasebetlerde barışı koruyabilmesi için Fransanın herhangi bir devletle ittifak yapması ve intikam savaşı çabaları nlenmeliydi. (Yılmaz, 1998, s.88) Fransa'nın herhangi bir devletle ittifak yapmasını önlemek demek,onun ittifak edebileceği devletleri Almanya'nın etrafında toplamak demektir. Fransa'nın yalnız bırakılması ancak bu suretle mümkün olabilirdi. Yani Fransa'ya karşı Bismarck kendisi bir koalisyon kurmalıydı. Bu devletler kimler olabilirdi?Herhalde bu İngiltere olamazdı. İ sorunlarla uğraşan İngiltere bir süreden beri Avrupa'dan elini eteğini çekmiş görünüyordu. Başbakan Gladstone Rusya ile mücadele etmektense onunla anlaşmayı tercih ediyordu. Osmanlı imparatorluğunu devam ettirmek için Rusya'nın karşısına çıkmak anlamsızdı. Gladstone için önemli olan Rusya'nın İstanbul'a Mısır'a ve Süveyş Kanalı'na el sürmemesi ve fazla yaklaşmamasıydı. Bu şartlarda kara ordusu da bulunmayan İngiltere'nin ne Fransa ne de Almanya için bir müttefik olması beklenemezdi. Diğer taraftan Fransa İtalya münasebetlerinin de durumu da İtalya'nın Almanya'ya bağlanmasına imkan vermezdi.

Her ne kadar İtalyan'ların 1870 Eylülünde Roma'yı işgal etmeleri Fransız kamuoyunda büyük tepki yaratmış ise de o sırada, Fransa'nın başında bulunan A. Thiers,bu işe ve İtalyan birliğine bir olup bitti olarak bakıyordu ve Roma yüzünden İtalya ile bir sorun çıkartmayı gereksiz görüyordu. Bu da papa ile münasebetleri bozuk olan İtalya'nın işine yarıyordu. İtalya da biliyordu ki,Thiers Fransa'nın başında bulunduğu sürece Fransa dan bir saldırı beklenemezdi. Böyle olunca İtalya'nın Fransa'ya karşı Almanya ile birleşmesinin de mantığı yoktu. (Armaoğlu, 1999, s.337)

Bu durumda geriye Avusturya ve Rusya kalıyordu. 1866'da Sadova Savaşı'nda Prusya'dan ağır bir darbe yemiş olan Avusturya Almanya'nın ittifakı olabilirdi. Bunu önceden gören ve Avusturya'nın kendisine lazım olacağını iyi değerlendiren Bismarck, bu devlet yakın münasebetler içine girdi. Ve Avusturya'da bu yakınlama

gayretlerini cevapsız bırakmadı. Çünkü batıda Almanya, güneyde İtalya'nın birer devlet olarak ortaya çıkması Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun diplomatik faaliyetlerini Balkanlara yöneltmeyi ve topraklarında bu bölgede genişletmeye mecbur etti. Bu yeni genişletme siyasetinin 2 temel hedefi ; doğuda Ege, güneyde Adriyatik Denizi oldu ve Avusturya 1870'lerden itibaren bu iki denize çıkmaya çalıştı.

Avusturya'nın bu yeni Balkan politikasını şekillendirmeye çalıştığı sıralarda,Rusya da Osmanlı Devleti'ni Balkanlardan atmak ve Balkan Slavlarını kendi amaçları doğrultusunda birleştirmek için Panslavizm politikasına girişmiş bulunuyordu. Bu durum, Avusturya-Macaristan imparatorluğu ile Rusya'yı Balkanlarda karşı karşıya getirdi. İkinci olarak da Avusturya'nın Adriyatik Denizine çıkma gayreti, Sırbistan ile benzer bir menfaat çatışması içine girmesine sebep oldu. Bu gelişmeler Avusturya-Macaristan İmparatorluğunu Almanya'nın yanında yer almaya ve bir Pan-Cermen bloku meydana getirmeye zorladı. (Yılmaz, 1998, s.89)

Rusya'ya gelince Bismarck Rusya için endişeleniyor ve Fransa-Rusya İttifakının Almanya için hiç de iyi neticeler vermeyeceğini düşünüyordu. Böyle Bir İttifak gelecekte vuku bulacak muhtemel bir harpte,Almanya'yı iki cepheli bir savaşa mecbur edecek ve Almanya'nın iki güçlü kuvvet arasında sıkışmasına sebep olacaktı. Böyle bir birleşme ihtimali Bismarck için korkutucu olmuş ve buna Bismarck'ın kabusu denmiştir. (Yılmaz, 1995, s.2-3)

Avusturya ve Almanya hızla birbirlerine yaklaşıyorlardı. Beust'un Avusturya Şansölyeliğinden ayrılması ile yerine Macaristan Başbakanı ve Bismarck'ın dostu olan Andrassy geçti. Andrassy 1872 sonbaharında,İmparator Franz-Joseph'in Berlin'i ziyaret etmek istediğini bildirince Almanya bundan gayet memnun oldu. Bunu haber alan Rus Çarı Almanya ile Avusturya-Macaristan arasındaki görüşmelere katılmak istediğini belirtti. Çünkü Rusya bu sırada Orta Asya'da İngiltere ile devamlı bir çatışma halinde olduğu gibi içerde de bir takım sorunları vardı. Her ne kadar Fransa ile münasebetleri iyi ise de acı bir yenilgiden sonra iç istikrarını henüz sağlayamamış bir Fransa'ya da güvenemiyordu. Buna karşılık Rusya bir Almanya-Avusturya anlaşmasında kendisi için çok ciddi tehlikeler gördü. Sonunda 1872'de Berlin'de Üç devletin İmparatorları(Almanya-Rusya-Avusturya)

toplandı ve “Üç İmparatorlar Ligi’nin ilk adımı atıldı. Bu üçlü antantla devletler Avrupa politikalarında beraber hareket etmeyi ve herhangi bir devletle ittifak yapmamayı kabul ediyorlardı. Ancak görüşmelerde herhangi bir belge imzalanmış değildi. Fransa görüşmelerden rahatsız oldu. Rusya görüşmelerin imzalı belgelere dayanmadığını belirterek Fransa’nın endişelerini gidermeye çalıştı.

1873 yılında ise yine aynı İmparatorluklar arasında bir antlaşma yapıldı ve “Üç İmparatorlar İttifakı” kurulmuş oldu. Ancak bu ittifak hiçbir zaman sağlam temeller üzerine oturtulamadı.

Üç imparatorlar ittifakının üyeleri 1875-1878 Balkanlar ve Doğu krizi’ne sorunlu bir hava içinde girdiler. Aralarındaki anlaşmalara rağmen Rusya’nın Ayastefanonos Antlaşması’nda Avusturya-Macaristan’ın çıkarlarını bir kenara itivermesi, aralarının açılmasına yetti. Ayastefanos barışı üzerine İngiltere Rusya’ya karşı cephe alınca, Avusturya da İngiltere’nin yanına katıldı. Berlin Kongresi’ne geldiği zaman, Bismarck Avrupa’nın kuvvet dengesinde, Avusturya-Macaristan’a daha fazla ağırlık verdi. Berlin Kongresi’nin gerek genel oturumlarında, gerek komisyon çalışmalarında, Rusya ile Avusturya-Macaristan’ın çıkarlarının çatıştığı, hemen bütün sorunlarda, Avusturya-Macaristan’ı tuttu. Kongre sona erdiği zaman, Üç İmparatorlar Ligi’de sona ermişti. (Armaoğlu, 1999, s.342-345) Bu dönemden sonra İngiltere ile yakınlaşmaya başlayan Avusturya-Macaristan’ı elinden kaçırmamak için Almanya yazılı ittifak arayışına girdi ve netice de 7 Ekim 1879 Viyana’da Almanya ile Avusturya-Macaristan arasında uzun süreli bir ittifak antlaşması imzalandı. Bu antlaşma 1. Dünya Savaşı bitimine kadar devam edecekti. Almanya, Avusturya-Macaristan ile ittifak yapmakla beraber Rusya’dan tamamen vazgeçmiş değildi. Bu ittifaktan sonrada Rusya’ya yaklaşmaya çalıştı. İngiltere faktörü, özellikle Berlin Antlaşmasından sonra Rusya’nın Almanya’ya yaklaşmasında büyük rol oynadı. İngiltere 1878’den itibaren Osmanlı İmparatorluğu’nun toprak bütünlüğünü korumak politikasından vazgeçerek Osmanlı İmparatorluğu’nu yıkmak ve bu yıkıntılardan kendisine bağlı devletler oluşturma politikasına başlamıştı. Bu politika Rusya’yı tedirgin etti ve Almanya-Avusturya blokuna tekrar yaklaştırdı.

Bütün bunlar, 1881'de Almanya-Avusturya-Rusya arasında bir antlaşma vücuda getirilmesine sebep oldu. (Yılmaz, 1998, s.90) Böylece Üç İmparatorlar Antantı yenilenmiş oluyordu. Ancak bu sefer yazılı olarak ve gayet gizli tutularak imzalandı. Bu antlaşma Avusturya-Macaristan ile Almanya arasındaki 1879 ittifakına hiçbir hanel getirmiyordu. Bu antlaşma ile Almanya üstün bir durum sağlamış olmaktadır ve kendi çıkarlarını sağlamak için Osmanlı İmparatorluğu ile hiç ilgilenmemiş, Osmanlı Devletini iki partnerine peşkeş çekmekten kaçınmamıştır.

Birinci Üç İmparatorlar Antantı, Balkan sorunları nedeniyle sona ermişti. İkincisi de aynı nedenle Avusturya-Macaristan'ın Rusya'nın Balkanlardaki çıkarlarına aldırmanması nedeniyle 1885'de bozuldu. Almanya bundan sonra Avusturya-Macaristan ve Rusya'nın aynı ittifak ile bir araya gelemeyeceğini anladı. Rusya ile ayrı şekilde bağ kurma yoluna gitti. Bu arada, Fransa'nın Akdeniz'deki yayılmasına karşı çıkan İtalya tepki olarak Avusturya-Macaristan ile Almanya'ya yaklaştı ve "Üçlü İttifak" oluştu. 20 Mayıs 1882'de Viyana'da imzalanan antlaşma ile Üçlü İttifak doğmuş oldu. İtalya bu ittifaka dayanarak Afrika'da sömürge çabalarına girişti. Ancak İtalya 1. Dünya Savaşı'na kadar giden bu kutuplaşmalarda daha sonra saf değiştirecekti. Üçlü ittifaka daha sonra Romanya da katılacaktı. Bu katılım Viyana Antlaşması ile olmayıp Almanya ve Avusturya ile yapılan ayrı ayrı antlaşmalar ve İtalya'nın kabulü ile olmuştur. Fakat Romanya'da 1. Dünya Savaşı'nda karşı blokta yerini almıştır. Üçlü İttifak, 1. Dünya Savaşı'na kadar Avrupa siyasetinin ağırlık merkezini teşkil etti. Almanya bu gelişmeler içinde zaman zaman İngiltere ve hatta Fransa ile bazı antlaşmalar imzalarken, İngiltere ve Fransa ise yalnızlıklarını sürdürmeye devam ettiler.

Almanya 1887'de Rusya ile Teminat Antlaşması imzalamıştı. Ancak, bu antlaşma sağlam bir temele oluşturulamamış ve daha imza tarihinden itibaren sarsılmaya başlamıştı. Rus-Alman ilişkileri artık eskisi gibi değildi. 1888 de Alman İmparatoru I. Wilhelm'in ölümü ile Almanya'nın Rusya politikası değişmeye başladı.

II. Wilhelm zamanında Bismarck görevinden ayrıldı ve Almanya'nın Rusya'ya yanında tutma politikası sona erdi. Almanya'dan uzaklaşmaya başlayan Rusya Fransa'ya yaklaşmaya başladı ve 17 Ağustos 1892 yılında Fransa ile Rusya Genel

Kurmay Başkanları arasında Askeri Antlaşma imzalandı. Bu antlaşmanın süresi Üçlü İttifak'ın süresi kadar olacaktı. Neticede iki devletin orduları arasında gerçek bir ittifak yapılmıştı. Ne var ki bu antlaşma hükümetler arasında imzalanmış resmi bir antlaşma değildi. Çünkü Rus Çarı her şeye rağmen Almanya'dan çekiniyordu ve Almanya'yı kışkırtmak istemiyordu. Fransa antlaşmanın hükümetler bazında da yapılması için çaba sarf etti ve bu antlaşmanın hiç değilse dışişleri bakanları arasında imzalanması için Rusya'ya baskı yaptı. Rusya Almanya ile olan ilişkilerini düzeltme çabalarına giriştiyse de başarılı olamadı ve Fransa'nın baskılarına boyun eğerek Mart 1894'te Fransa-Rus resmi ittifakını imzaladı. Böylece Üçlü İttifak karşısında yeni bir ittifak oluşmakta ve Kuvvetler Dengesi (Balance of Power) (Ergin, s.139) yavaş yavaş gerçekleşmekteydi. (Armaoğlu, 1999, s.391-399)

Bütün bunlar olurken İngiltere yalnızlık politikasına devam etmekteydi. İngiltere o dönemde kendi sömürgeleri ve içişleri ile meşguldü. Ancak, XIX. yüzyılın sonlarına gelirken, İngiltere bu inziva politikasından sıkıntı çekmeye başladı. Milletlerarası münasebetlerdeki durumu iyi değildi ve tam bir yalnızlık içindeydi. Çünkü, sömürgecilik faaliyetlerinin pek çok noktasında, Avrupa'nın büyük devletleri ile çatışma durumuna geliyordu. Güney Doğu Asya'da Fransa ile çıkar çatışmalarına girmişti. Ayrıca, bir Osmanlı toprağı olan Mısır'ın İngiltere tarafından işgali üzerine yine İngiliz-Fransız çıkar çatışmaları yaşanmıştı. İngiltere emperyalizmin büyük kıtası Afrika'da Sudan, Kenya, Uganda, Nijerya, Nyasaland, Rhodesya, Transvaal bölgelerine hakimdi. (James, 1994, s.213) Bu büyük kıtada da İngiliz, Alman, İtalyan ve Fransız sömürgeciliğı karşı karşıya gelmişti. İngiltere yakın Doğu, Asya ve Uzak Doğuda ise Rusya ile çatışma halinde idi. Özellikle Rusya'nın Asya kıtasındaki genişlemesi ve Uzak Doğuda ki faaliyetleri İngiltere için bir endişe kaynağı idi. Bu gelişmeler İngiltere'nin ittifak yapacak güçler aramasına sebep oldu.

İngiltere ilk olarak, Rusya ve Almanya ile yakınlaşmaya çalıştı. En fazla çatışma durumunda olduğu devlet Rusya olduğuna göre önce onunla münasebetlerini düzeltmesi ve yumuşatması gerekiyordu. 1898 Ocak ayında Rusya'ya Çin ve Osmanlı İmparatorluğu üzerinde gizli bir antlaşma yapmayı teklif etti. Bu antlaşma toprak paylaşması değil iki ülkenin nüfus bölgelerine ayrılması antlaşmasıydı. Ruslar, bu teklifi önemsememiş göründüler ve Uzak Doğuda tahrik

edici hareketlerine devam ettiler. Bunun üzerine İngiltere Almanya'ya döndü. 1898 ve 1899'da iki türlü ittifak teşebbüsleri oldu. İlk teklif Almanya tarafından ne kabul ne de red edildi ve oyalamaya bırakıldı. Ekim 1899 da İngiltere Transvaal ile savaşa girmesinden sonra Kasım 1899'da Almanya ile ittifak denemelerinde bulundu. (James, 1994, s.204) Ancak bu denemelerde başarısızlıkla sonuçlandı. Bu başarısızlıklar, İngiltere'yi Fransa'ya döndürdü.

Faşoda bunalımı ve Mısır sorununda Fransa'ya boyun eğdirilmesi başlangıçta İngiliz-Fransız yakınlaşmasını zorlaştırıyordu. Ancak müttefiki Rusya'dan yeterli yardım göremeyen Fransa, Fransız-Rus ittifakını İngiltere'ye de yönecek şekilde genişletmek istedi.

Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya'nın yakınlaşması Rusya'yı rahatsız etmekteydi. Almanya Anadolu Demiryolu Şirketi ile İstanbul-Basra demiryolu imtiyazını almıştı. Ayrıca Kaiser Müslümanların halifesi olan Sultan Abdülhamit vasıtası ile İslam camiasına dostluk mesajları göndermekteydi. Osmanlı Devleti'nin kuvvetlenmesini arzu etmeyen Rusya Almanya'nın bu teşebbüs ve faaliyetlerinden hiç hoşlanmadı. Almanya'nın demiryolu projesine itiraz etmemek karşılığında Boğazların kendisine verilmesini istedi. Diplomatik yalnızlık içinde olan Rusya'nın ,tek başına Bağdat demiryolu projesine engel olamayacağını bilen Almanya bu teklifi derhal red etti. Doğu Sorununda yalnızlık içinde olduğunu gören, Rusya Fransız-Rus ittifakının diplomatik işbirliği alanına da sirayet etmesine de karar verdi. 9 Ağustos 1899'da yapılan yeni bir antlaşma ile ittifakın amacının sadece barış değil "Kuvvetler Dengesi"'nin korunması için diplomatik işbirliğini de kapsayacağı teyid altına alındı. (Armaoğlu, 1999, s.440)

Bu arada Fransa, 1902 yılından itibaren İngiltere'ye yaklaşmaya başladı. İngiltere kralı VII. Edward'ın Mayıs 1903 tarihinde Paris'i ziyaret etmesi ve iki ülke ilişkileri açısından sıcak mesajlar vermesi Faşoda ve Boer Savaşının kötü anılarını silmiş ve karşılıklı ilişkiler,samimi bir havaya bürünmüştü. Temmuz 1903 tarihinde ise Fransa Cumhurbaşkanı'nın iade-i ziyarette bulundu. İttifak müzakereleri başlaması Japonya'nın Rusya'ya saldırmasına denk gelen Şubat 1904 tarihinde oldu. (Merriman, 1995, s.1014) Nihayet İngiliz-Fransız "Entente Cordiale" Antlaşması 8 Nisan 1904'te Londra'da imzalandı. Bu antlaşma,"Üçlü İtilaf"'ı meydana getiren ilk

antlaşma oldu. Bu antlaşma ile Fransa dünyanın en büyük deniz gücüne sahip olan İngiltere'yi yanına almayı başarmış oldu. (Yılmaz, 1998, s.92)

İngiliz-Rus ilişkileri ise XX. yüzyılın başlarında iyi seviyede değildi. İngiltere ve Rusya Yakın Doğu,Orta Asya ve Uzak Doğu'da çıkar çatışması içinde idiler. 1894-1895 Çin-Japon savaşı sonunda Japonya'nın büyük bir güç olarak Uzak Doğuda belirmiş olması Rusya'yı korkuttu. İngiltere ile Japonya arasında 1902 yılında imzalanan antlaşmadan sonra meydana gelen Rus-Japon savaşında Rusya ağır bir yenilgiye uğradı. Özellikle,Japon gemilerinin Port Arthur'a yaptıkları saldırılar Rusya'nın Uzak Doğu İmparatorluğu hayallerini yıktı ve yönünü kuvvetler dengesi ittifaklarına çevirmesine sebep oldu. (James, 1994, s.244) Rusya'nın Balkanlar ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan başka Uzak Doğu ve Asya'da da, İngiltere hep karşısına çıkıyordu. Fransız-Rus ittifakı Rusya'yı, İngiltere'ye karşı yeteri kadar destekleyemediği gibi, Üçlü İttifak karşısında da dengeyi sağlamaktan uzaktı. Bu sebeple, Rusya'nın, İngiltere'ye yaklaşmaktan başka çaresi kalmıyordu. Rus Dışişleri Bakanı Iswolsky Ekim 1906'da, İngiltere'ye İngiliz-Rus antlaşması teklifinde bulundu. Bir yıllık bir çabanın sonucunda 31 Ağustos 1907'de İngiltere-Rusya ittifak antlaşması imzalandı. (Armaoğlu, 1999, s.447) Bu antlaşma ile Rusya, İngiltere'nin Afganistan'daki etkisini kabul ediyordu. Her iki ülkede Tibet'ten uzak duracaklar ve İran iki devlet arasında nüfus bölgelerine ayrılacaktı. Ayrıca Rusya Balkanlardaki ve İstanbul üzerindeki emellerine, İngiltere'nin müsamaha göstereceğini ümit ediyordu. (Merriman, 1995, s.1016) Rusya- Fransa arasındaki ittifak, İngiltere'nin her iki ülke ile ayrı ayrı yaptığı antlaşmalarla üçlü bir koalisyona dönüşmüş ve buna "Üçlü İtilaf" adı verilmiştir. Bu ittifaka 1910 yılında yapılan Rus-Japon ittifakı ile Japonya'da katılmıştır. İşte dünya, XX. yüzyıla yukarıda bahsettiğimiz iki karşıt bloğun Kuvvetler Dengesi içerisinde giriyordu. Osmanlı Devleti ise bu ittifaklaşmalar içerisinde, önce İngiltere'ye ardından da Almanya'ya yanaşıyordu. Öyle ki XX. yüzyıl başladığında Osmanlı Devleti'nin ittifak antlaşmasına dayanmayan en büyük müttefiki Almanya olarak görünüyordu.

1. 2. Savaş Öncesi 20. Yüzyılda Uluslararası Güç Dengeleri

1. 2. 1. İtilaf ve İttifak Devletlerinin Genel Durumu

XX. yüzyıla dünya iki karşıt bloğun kuvvetler dengesi ile başlıyordu. Yüzyılın başında İtilaf ve İttifak Devletlerinin durumu şöyleydi.

Fransa:

Fransız ekonomik hayatı sanayinin gelişmesi ile Almanya ve İngiltere'deki kadar derin bir değişmeye uğramadı. Kuşkusuz üretimde hissedilir bir artış vardı ancak; ulusal ekonomide tarım hala büyük bir yer tutuyordu. Maden, imalat, ulaşım sanayide çalışan emekçilerin sayısı ise yükselen bir grafikte artmaktaydı. Ekonomik denge ülkesi olan Fransa dünya piyasasının ortaya çıkardığı koşullara başkalarından daha az bağlı olduğu için dış bunalımlarının etkisini daha az duymaktaydı. (Renouvin, 1982, s.65-66)

İngiltere:

Tarımın çıkarlarını fabrikaların gelişmesi ve ihracatın artması uğruna feda eden İngiltere büyük bir sanayici devlet olma niteliğini sürdürüyordu. Ucuza hammadde elde edebilmek ve dünyanın her yanına mamul ürünlerini ihraç edebilmek için serbest ticaret doktrinini yarım yüzyıldır benimsemiş bulunuyordu. Tarım sektörü, rekabet karşısında ezilerek her gün biraz daha çöküyordu. Tarım sektöründe çalışan nüfus sürekli azalmaktaydı ve ülke gıda maddelerini dışardan getirmeye alışmıştı. Yüzyılın başında Büyük Britanya'nın ekonomik egemenliği sarsılmaya başlamış, Alman endüstrisinin hızlı ilerlemesi karşısında dış pazarlarda şiddetlenen bir rekabetle karşılaşmıştı. (Renouvin, 1982, s.72) Halen dünyanın en büyük imparatorluğuydu ancak artık Alman Fransız savaş gemileri de Atlantik'te, Pasifik'te ve Hint Okyanusu'nda sık sık savaş gemilerini dolaştırıyorlardı. Artık İngiltere sömürgecilikte dişli rakipleri ile kıyasıya çekişme durumunda kalmıştı. Süveyş Kanalı Afrika'daki sömürgeler Hindistan, Uzak Doğu ve Okyanusya

sömürgeleri İngiltere'nin global liderliğini besleyen kan damarları olmaya devam ediyordu. Bununla beraber imparatorluk içerisinde Anglo-Sakson olanlar ve olmayanlar arasında bariz bir ayırım vardı. Zaten bu sömürgeciliğin en temel kanunlarından biriydi. Sömürgeleri arasında Anglo-Sakson olanlara ayırım yapan İngiltere örneğin sadece 1884 yılı içerisinde Avustralya için 23 milyon pound harcamadan çekinmemişti. (Lawrence, 1995, s.201-205) Bu paraların finansını ise diğer aşağı sömürge milletlerin kan ve terlerinden akan paralar ile sağlıyordu. Bu durum sömürülen milletlerin ruhlarına hergün büyüyen kin tohumlarının atılmasına sebep olacaktı.

İtalya:

Habeşistan'daki sömürgeci faaliyetlerinin suya düşmesi ve Crispi'nin büyük politikasından vazgeçilmesinden sonra manevi bir çöküntüye sürüklenen İtalya XX. yüzyılın başlarında kendini belli eden maddi bir gelişmeye de erişmiş bulunuyordu. Tarım işlerinin ağır bastığı ülkede özellikle Kuzey bölgelerdeki gayretlerle sanayi üretimi artmış dahası İtalya bütçe fazlası olan Avrupa'nın birkaç ülkesinden biri olmuştu. Ancak güney bölgesi halen çok fakir maddi gelişimini tamamlayamamış durumdaydı. Kuzey ve Güney İtalya arasındaki maddi eşitsizlik yanında siyasi eşitsizlikte İtalya'da en dikkat çeken durumlardan biriydi. İtalyan halkının sadece %2'si oy kullanma hakkına sahipti ve bu durum 1912 yılına kadar böyle sürmüştü. (Grenville, 1994, s.31)

Askeri olarak diğer büyük devletler kadar güçlü olmayan İtalya buna paralel olarak coğrafi konumu nedeniyle diğer Avrupa Devletleri tarafından ana düşman devlet olarak görülüyor, herhangi bir savaşta kendi aleyhlerine açılacak ikinci bir cephe olarak görülüyordu. Bu nedenle ana düşmanları ile savaşırken kendilerine açılacak ikinci bir cephe oluşmasını istemeyen Avrupa'nın Büyük Devletleri İtalya ile ittifaka önem gösteriyorlardı. İtalya ise bu şansını çok iyi kullanmasını bilmiş, oluşan ittifaklarda daima yerini bulmasını bilmişti. (Grenville, 1994, s.35) Sömürge yarışında geç kalan İtalya farkı kapatmak için arayışlarına devam ederken Afrika sevdasından da vazgeçmemişti ve kendisine en yakın en bakımsız ve her türlü müdahaleye açık olan Libya'ya gözünü dikmiş önce ekonomik yatırımlarla sızmaya çalışmıştı. (Tezcan, 2005, s.406) Ardından 1911 yılında Balkan savaşının

hemen öncesinde Trablusgarp'ı işgal etmiş ve Donanmadan yoksun Osmanlı Devletini kolayca baskı altına alarak son Afrika toprağını koparmasını da bilmişti.

Almanya:

XIX. yüzyılın sonlarında dünyanın ekonomik güce sahip sayılı devletlerinden biri olmuştu. 1903'teki geçici bir bunalıma karşın Almanya üretim ve ticaretinin gelişmesi sürüyordu. Bu gelişme büyük ölçüde taş kömürü ve linyit zenginliğine dayanıyordu. Kendilerine özgü yöntemli çalışma disiplin ve atılganlık ile Almanlar üretimlerine üstünlük kazandırmışlardı. Deniz ticaretinin desteklenmesi ile ihracatı büyük oranda artıran Almanya, Avrupa'nın ortasında dev bir ekonomik güç olmuştu. (Renouvin, 1982, 2.s79) Çok büyük miktarlarda üretilen kömür, demir ve çelik geniş sanayi kollarında işlenerek Alman ekonomisinin gelişmesinde ana lokomotif görevini üstleniyorlardı. Özellikle kömür üretiminde Almanya; İngiltere ve ABD'den sonra 3. sırada yer alıyordu. İngiltere'den farklı olarak Almanya gelişimini çok kısa bir zamanda ve çok düzenli olarak sürdürmekteydi. 1871 ve 1914 yılları arasında ihracatını tarım ürünlerinde iki katına, sanayi ürünlerinde dört katına çıkarmış, deniz aşırı ticaretini ise üç katına çıkarmıştı. (Grenville, 1994, s.15) Sadece bu veriler bile Almanya'nın ne kadar hızlı ve düzenli büyüdüğünü göstermeye yeterlidir.

Ekonomik kalkınma askeri alanlarda da meyvasını vermiş, İmparator II. Wilhelm ve onun başarılı amirali Tirpitz sayesinde Almanya deniz gücü konusunda büyük atılımlara girmişti. Amiral Tirpitz Birinci(1898) ve İkinci(1909) Donanma Yasalarını onaylatarak 20. yy başında dünyanın en büyük ikinci savaş filosunu yaratmıştı. İkinci Donanma Kanununa göre 1920 yılına kadar her biri azami 25 yaşında bulunacak 38 savaş gemisinden oluşacak bir filo öngörülmüştü. (Tarakçı, 2005, s.338-339) Böylece İngiltere ile deniz gücü yarışı daha da hızlanmış olacak ve I. Dünya Savaşı'na giden yolda denizcilik alanında yapılan pek çok yenilik bu rekabetten doğacaktı.

Rusya:

Rusya pek çok azınlık ulusu bünyesinde barındıran ve Avrupanın Mutlakiyetle yönetilen en büyük devletiydi. Ülkedeki azınlıklar nüfus çok az bir kısmını

oluşturmalarına rağmen yaşadıkları yerler sınır b6lgeleri ve 6lkenin hayati noktalarıydı. B6y6k bir savaşta sınır b6lgelerinin dayanıklılığını etkileyecek bu durum açık bir tehlike olmasına rağmen Rusya tarafından gerekli şekilde dikkatle değerlendirilmemişti. 6nk6 Rusya için esas tehlike siyasi tehlikeydi ve monarşiye karşı 20. yy. başında devrim hareketleri başlamıştı. Devrim hareketleri başlangıçta aydınlarla sınırlı iken yavaş yavaş halk hareketine d6n6řm6ř ve ar'dan siyasi reformlar koparılmıştı. Rusya bir tarım 6lkesi olmasına rağmen zengin yer altı kaynaklarının kullanımı ile son yıllarda sanayisi gelişmeye ve buna paralel olarak Rusyada geniş bir işçi sınıfı oluşmaya başlamıştı. İşte devrimsel hareketlerin temelinde bu husus yatmaktaydı.

Rusya y6zyılın başında Japonya ile savaş halindeydi ve bu savaşta alınan yenilgiler ve Mançurya bozgunu 1905 yılında otokratik rejimi bozmaya başladı. 22 Ocak 1905 tarihinde kıvılcımlanan devrim hareketleri ar'ın bir millet meclisinin (Duma)'nın kurulmasına karar vermesi ile kırıldı.

Siyasi olarak bu gelişmelere sahne olan Rusya dış politikada ise yeni y6zyıla İtilaf devletlerinin bir m6ttefikisi olarak girmektedir ve dış politikasına azami 6zeni g6stermeye devam ediyordu.

Avusturya-Macaristan:

Avusturya-Macaristan çok uluslu milletler devleti g6r6n6m6nde bir devlettir. 1867 yılında yapılan anlaşmadan beri Macarlar Macaristan'da, Almanlar Avusturya'da siyasi 6st6nl6đe sahip milletlerdi. Krallığın iki b6l6m6nden her biri bir varlık s6rd6r6rken yalnız ordu, dış politika gibi konularda birbirlerine bağlıydı. Ancak bu iki etkin ulus dışında pek çok etnik unsur 6lkenin geneline dağılmış olarak yaşıyorlardı. Polonyalılar, Rutenyalılar, Romenler, ekler, Slovenler ve Hırvatlar gibi pek çok ulus arasında Slavlar ağır basmaktaydı ancak bunların birbirleriyle bağlılıkları yoktu. (Renouvin, 1982, s.83-84) 1878 yılında Bosna Hersek'i işgal eden Avusturya-Macaristan bu toprakları ilhak etmek için 30 sene beklemiş ve nihayet II. Meşrutiyetin yarattığı siyasi boşluktan yararlanarak 1908 yılında ilhak etmişti. Yukarıda saydığımız pek çok ulusun arasına artık M6sl6man Boşnaklarda eklenmişti. Bu karmaşık yapı İmparatorluğu milliyetçi akımlara çok açık bir duruma

getiriyordu ve I. Dünya savaşının patlak vermesine de bu durum sebep olacak ve bir Sırp Milliyetçisi savaşı başlatan ilk kurşunu 1914 yılında sıkacaktı.

Doğal kaynakları kömür ve demir madenleriydi. Çek azınlığın yoğun yaşadığı Bohemya imparatorluğun en sanayileşmiş bölgesini oluşturuyordu. (Merriman, 1995, s.951) Ekonomik gelişme sanayileşmeye paralel olarak artmaktaydı. Bu durum imparatorluğun ordusuna da tesir etmişti. İttifak Devletleri arasındaki yerini almış olarak yüzyıla başlayan Avusturya-Macaristan büyük ölçüde Almanya'nın güdümündeydi ve onlarında desteğiyle Avrupa'da sağlam bir yer edinmek istiyordu.

İttifak ve İtilaf Devletlerinin genel durumuna baktıktan sonra şimdide yüzyıl başındaki uluslararası güç dengeleri açısından yaşanan gelişmelere bakalım.

1. 2. 2. Avrupa'da Gelişen Siyasi ve Askeri Hareketler

Yüzyılın başında yapılan İngiliz-Rus Anlaşması ile Üçlü ittifakın karşısında Üçlü İtilaf doğmuştu. Bundan sonraki gelişmeler bu iki bloğun çatışmalarından doğan krizleri içine alacak ve bu krizler Osmanlı İmparatorluğunu da içine alan Balkan Savaşlarına kadar uzanacaktı.

Yaşanan ilk kriz Fas yüzünden gerçekleşmişti. 1904 tarihli İngiliz-Fransız anlaşmasını(Entente Cordiale) Fransa uygulama alanına koymak istemişti. Fas'ı Tunus gibi vasal bir devlet haline getirmek istiyordu ve İngiltere'den destek bekliyordu. Almanya ise hem bu anlaşmayı hem de İngiliz-Fransız münasebetlerini bozmak için diplomatik atağa geçti. II. Wilhelm Fransa ile yakınlaşmaya taraftardı. Buna karşılık Alman Şansölyesi Bülow'un Fransa'ya sempatisi yoktu. II. Wilhelm'in Fas ziyareti başlayan buhran tamamen Bülow'un şahsi politikasının eseridir. Ancak buhranın sonucunda İngiltere ve Fransa birbirlerine daha çok yaklaştılar ve Entente Cordiale daha da güçlenmiş oldu.

Aslında II. Wilhelm Rusya'yı da kullanarak Fransa'yı yanına çekmek istemişti. Rusya 1904 yılında Kuzey denizinde Japon gemileri sanarak İngiliz gemilerine saldırmış ve çok sayıda ölüme sebep olmuştu. Bu olaydan sonra Fransa müttefiki

olan Rusya ile dostu olan İngiltere arasında arabuluculuk yapmıştı. Bu gerginlikten yaralanmak isteyen II. Wilhelm Rus Çarına bir Telgraf çekerek Kıtanın en güçlü üç ülkesini bir araya getirecek bir kombinezonun kurulması gerektiğini söyledi. Rus dışişleri bakanı Lamsdorf ise Çar'a bir mektup yazarak Almanya'nın teklifinin İhtiyatla karşılanması gerektiğini ve Almanya'nın gerçek hedefinin Fransa-Rusya ilişkilerini bozmaya yönelik olduğunu belirtti. Çar ise Almanya'dan bir ittifak tasarısı hazırlayıp göndermesini istedi. II. Wilhelm Rus Çarı'nın istediği tasarıyı hazırlayıp gönderdi ancak Lamsdorf bu tasarıya da itiraz etti. Çünkü, Fransa ile Almanya'nın bir araya gelemeyeceğini Fransa'nın onayı alınmadan Rus-Alman münasebetlerinin gelişmesi Fransa'yı İngiltere'nin kucağına atabileceğini söyledi. II. Wilhelm bu durum karşısında bu işin yürümeyeceğini anlayarak teşebbüsünden vazgeçti. (Armaoğlu, 1999, s.460-464)

XX. yüzyılın başında Avrupa'daki dengelerin baş aktörlerin Almanya ve İngiltere olduğunu söyleyebiliriz. Oluşan iki karşıt bloğun bir tarafının lideri Almanya ise diğer tarafının da lideri İngiltere idi. Almanya'nın Avrupa'da ki bütün stratejik hareketlere İngiltere'ye ve onu yalnız bırakma amacına yönelikti. Bu durum Almanya ve İngiltere arasında her yönden rekabete sebep olmakta idi. Askeri rekabet ise iki devletin deniz gücü rekabeti şeklinde ortaya çıkmıştır. Endüstriyel olarak çok hızlı bir şekilde gelişmekte olan Almanya iç pazarında eritemediği büyük miktardaki endüstriyel üretimi ihraç etme gereksinimi içerisindeydi. Bu da Almanya'yı sömürgeciliğe ve deniz ticaret filolarını arttırmaya yöneltti. Sömürgecilik ve deniz ticareti ise kuvvetli bir donanma gerektiriyordu. Yukarıda Almanya'nın genel durumunu arz ederken bahsettiğimiz gibi Amiral Tirpitz'in çıkarttığı I. Ve II. Donanma kanunları ile Alman donanması müthiş bir gelişme içerisine girmişti. (Armaoğlu, 1999, s.470) Bu arada Almanya'nın Üçlü İttifak içerisindeki müttefikleri olan İtalya ve Avusturya-Macaristan kendi savaş filolarının büyüklüğünü ve gücünü arttırarak Adriyatik'te ki deniz gücü yarışında yerlerini almışlardı. Fransa ve Rusya ise birincisi Fransız Ordusunun Almanya ile rekabeti sürdürmesinin maliyetinden ötürü ikincisi de 1905'te Japonların karşısında uğradığı yenilginin (Coşima Deniz Savaşı) etkilerinden kurtulamadığı için hız kestiler. (Tarakçı, 2005, s.339) Almanya'nın donanma hamlesi İngiltere'yi korkutmaya yetti. İngiltere 1905 yılından itibaren donanma tarihinde büyük bir inkılap olan ve "Dreadnought" (Drednot) denen gemilerin yapımına başladı. Bu gemilerin maliyeti

eskilerine oranla iki misliydi. Almanya'nın buna karşılık misillemesi gecikmedi. 1906'da kabul edilen bir kanunla altı adet Dreadnot yapımına başlandı.

İngiltere ve Almanya arasındaki donanma yarışı artarak devam etti ancak hem Almanya hem de İngiltere açısından milli ekonomiyi sarsan yüksek maliyetler söz konusu idi. Bu yüksek maliyetler özellikle İngiltere için büyük sorun teşkil ediyordu. Bu nedenle devam eden süreçte İngiltere, Almanya ile ortaya çıkan bu rekabete bir son vermek için teşebbüslerde bulundu. Ancak bu çabalar Almanya tarafından sonuçsuz bırakıldı. Çünkü Almanya İngiltere'nin tekliflerini samimi bulmuyordu. Diğer taraftan 1907 sonunda Üçlü İttifakın karşısına Üçlü İtilaf çıkmış bulunuyordu. Ve Almanya'nın Üçlü İtilaf karşısında kendi müttefiklerine güveni tam değildi. Bu nedenlerle donanmasının güçlü olması Almanya açısından kaçınılmazdı. Almanya'ya göre İngiltere, Fransa ve Rusya Almanya'yı çember içerisine almaktaydılar. Bu arada İngiltere deniz silahları konusunda Almanya ile anlaşma teşebbüslerine devam ediyor hatta bu teşebbüslerinin içerisine tehdit unsurunu da ekliyordu. Bu durum gururlu bir insan olan II. Wilhelm'i rencide etmiş ne İngiltere'ye karşı daha sert bir tutum sergilemeye başlamıştı. (Armaoğlu, 1999, s.471-477)

Tüm bu gelişmeler içerisinde 1911 yılında Agadir Krizi denilen ikinci Fas krizi meydana geldi. Fas Sultanı'nın bir ayaklanmayı bastıramaması ve Fransa'dan yardım istemesi sonucunda Fransa'nın Fas'a askere sevk etmek isteği ile başlayan kriz Almanya'nın müdahalesi ile tırmandı. Almanya Fas'ın bağımsızlığının artık laftan ibaret olduğunu Fas'ta ki hissesinin kendisine verilmesi gerektiğini belirtti.(Armaoğlu, 1999, s.478) ve bu amaçla Fas'ın Atlantik kıyısındaki Agadir Limanına Panter adındaki gemisini gönderdi. Almanya bunu yaparak Fransa ve İngiltere'nin dünya üzerindeki konumlarına açıkça meydan okumuştur. (Tarakçı, 2005, s.311) Bu durumdan çekinen Fransa Almanya ile Kongo'nun tamamı üzerinde müzakerelere başladı. Müzakerelere İngiltere'de mü dahil oldu. Almanya krizin büyüyen genel bir savaşa dönüşeceğini fark etmede gecikmedi. Fas'ta gözü olmadığını bildirdi. Kongo pazarlığında ise daha yumuşak bir tutum aldı. Fransa ile Almanya 1911'de Berlin'de bir takım antlaşmalar imzaladı. Ve ikinci Fas bunalımı bu şekilde bertaraf edilmiş oldu.

Yüzyılın başından Balkan Savaşlarına giden yolda son olarak uluslar arası güç dengeleri açısından İngiliz Fransız ve Rus askeri ilişkileri önemlidir. İngiliz Fransız genel kurmayları arasında askeri işbirliği konusundaki ilişkiler çok ilerlemiş 1911 yılına gelindiğinde İngiliz genel kurmayı bir Fransız- Alman savaşında 160 bin kişilik bir İngiliz Ordusunun 12 gün içerisinde seferber hale gelmesi için gerekli planları hazırlamıştı. 1912 Temmuzunda ise bu sefer iki hükümet arasında askeri işbirliği görüşmeleri başlamıştı. Bu görüşmelerde İngiltere'nin Akdeniz donanmasının İngiltere'ye çekilmesi Akdeniz'in korunmasının Fransız Donanmasına bırakılması, Fransa'nın Atlantik ve Manş Kıyıları'nın İngiltere tarafından korunması düşünüldü. Fransa Atlantik ve Manş kıyılarını boşaltmaya yanaşmadı ancak 22 ve 23 Kasım 1912 günlerinde karşılıklı mektuplarla bir antlaşma yapıldı. Bu antlaşmanın yapıldığı sırada Fransa ile Rusya arasında da bir deniz antlaşması yapıldı. (1912) Buna göre Akdeniz'in Fransız donanması, Karadeniz'in Rus donanması tarafından korunması karara bağlandı. Rusya 1912 Eylülünde İngiltere ile de bir deniz işbirliği antlaşması yapmak için harekete geçti. Buna göre Rusya bir savaş halinde Alman donanmasının Batlık Denizine girmesini önlemek için İngiltere'den yardım istiyordu. Bu konuda nihai antlaşma 1914 yılında gerçekleşebildi.

1. 2. 3. XX. Yüzyıl Başında Deniz Gücü Mücadelesi

Yüzyıl başında deniz gücü mücadelesinde öne çıkan devletler yukarıda bahsedildiği gibi İngiltere ve Almanya olmuştur. 1902 yılında Japonya ile İngiltere arasında yapılan anlaşma ile Uzakdoğu'da ki durum sakinleşince İngiltere'nin Çin'deki filosunu küçültüp Avrupa filosunu takviye etmesine olanak vermiştir. Almanya'nın artan saldırgan siyaseti İngiltere ve Fransa'yı birbirine yaklaştırır. Rus Japon harbinde Rus filosunun imha edilmesi Rusya'dan gelecek deniz tehlikesini ortadan kaldırınca İngiltere denizlerden gelebilecek tehlikeler açısından rahatlamıştır. Ancak şimdide karşısında sanayileşmiş ve çok gelişmiş Almanya bulunuyordu. İngiltere ve Almanya arasında deniz gücü mücadelesini başlatan İngiltere'nin bu kaygılarıydı. (Tarakçı, 2005, s.310) Bu kaygılar Sir Francis Fisher'in görülmemiş bir hız, koruma ve büyük bir top ateş gücünü birleştirerek HMS Dreadnought'u yaratmasına vesile olmuştur. (Black, 2003, s.194) 1905 yılında

ilk kez suya indirilen Dretnot'tan sonra bu gemiler diğer ülkelerinde dikkatini çekti ve başta Almanya olmak üzere Dretnot inşası Avrupa'da yayıldı. Dretnotla beraber deniz gücü mücadelesi iyice kızıştı. Ancak İngiliz bazı devlet adamları Almanya ile bir savaştan kaçınabileceğinde ısrar ediyor ve Almanya'nın saldırgan niyetli olmadığını savunuyordu. Onlara göre para aşırı sayıda savaş gemisi inşa etmek için değil ülkenin sosyal programları için harcanmalıydı. (Tarakçı, 2005, s.310) İngiltere'de bazı devlet adamları böyle düşünürken Almanya içten içe deniz gücünü geliştiriyordu. Almanların denizcilikte atılım yapmalarını sağlayan kişi Amiral Triptz olmuştur. Amiral Triptz'in 1898 ve 1909 yıllarında çıkardığı Donanma Yasaları ile Almanya müthiş bir atılıma başlamıştır. Bu arada Alman milletine Denizcilik zihniyetini aşlamak için özel geziler tertibi, gemileri ziyaret, kitaplar, okullar için yazılmış özel broşürler gibi alınan tedbirlerin hepsi daha o zamanlar başlamıştı. Alman Bahriyesi yalnız bir konuda yetersizdi, her şey Kayzer ve başkana bağlıydı. Bunların her ikisi de mesleki bilgiden yoksun oldukları için ve içinde buldukları durumları yasalara uygun bir şekilde anlatacak üst düzey bir subay bulunmadığı için sevk ve idare siyasetinin istikametinde sorunlar çıkıyordu.

Bununla beraber donanma, ordu ve dışişleri bakanlığı arasında devamlı bir çekişme vardı. Almanya Donanmasının bu durumu, Osmanlı donanmasının 18. ve 19. yüzyıllardaki durumu ile benzerlik göstermekteydi. Almanya da Osmanlı devleti gibi kara ordusunun ağırlıkta olduğu bir devletti. Mali kaynak aktarımı ve gerekli ve yeterli ve bilgili personel yetiştirilememesi artı Derya Kaptanlığı makamının denizcilikle alakası olmayan kişilere verilmesi nedenleriyle Osmanlı devleti gibi Almanya da donanmaya öncelik tanıyamamıştır.

19. Yüzyılın sonlarına doğru Almanya da dahi Mahan'ın çalışmaları çok iyi biliniyordu. çocukluğundan beri denizciliğe düşkün olan İmparator II. Wilhelm Mahan'ın "İnfluence" serisi kitabını okuyarak ona hayran kaldı. İmparator çektiği bir telgrafta Albay Mahan'ın kitaplarının Alman gemilerinde sürekli olarak komutanlar ve subaylar tarafından irdelendiğini belirtse de Kayzer yazarın esas konularından birini kaçırmış olacaktı. Şubat 1896'da yaptığı bir konuşmada yeni kruvazör filoları inşasını tavsiye etti. Amiral Triptiz'in amacı 30 gemiden oluşan donanmanın 1912 yılına kadar 61 büyük gemiden oluşmasıydı. (Tarakçı, 2005, s.339-340)

Deniz gücünün önemini kavrayan Almanya'yı dünya çapında güçlü bir ülke durumuna getirmek isteyen Wilhelm ve danışmanları bir sorunla karşı karşıydılar. Ya Almanya İngiltere'nin üstünlüğünü en başında kabul edecek yada İngiltere'ye meydan okuyabilecek onun deniz gücünü alt edebilecek bir donanma hazırlayacaktı. Ancak ilk seçenek ağır basıyordu. 1880'lerde Almanya, Avrupa'da ki ana vatan topraklarının beş katı kadar sömürgeyi İngiltere'nin yardımıyla edinmişti. Dahası dünyanın ikinci büyük ticaret filosu olan Almanya İngiltere limanlarından yaralanıyor, Alman deniz subayları İngiltere gemilerinde yetişiyor ve İngiltere'nin teknik ve taktiklerini kullanıyorlardı. Bu nedenle Almanya ve İngiltere'nin ortaklaşa müttefik olarak birlikte denizlere egemen olacakları günleri hedeflemek almak için aradaki ilişkileri daha da kuvvetlendirmek gerekiyordu. Ancak Amiral Triptiz'in İmparatorluk Deniz Ofisi Genel Sekreteri olarak göreve başladığı 1897 yılında İngiltere'ye meydan okuyan ikinci seçeneğin kabul edildiği anlaşılmıştı. Esas itibariyle Triptiz'in en kötü durumu Fransa ve Rusya'nın Almanya'yı birlikte açacakları bir harpte görüyordu. Ancak 1897 yılında artık İngiltere ile de harbin kaçınılmaz olduğuna karar vermişti. Üstün bir kuvvete karşı koyabilecek harbin güçlüklerini yenmek için Riske Teorisini ortaya attı. Almanya'nın; yenebilmeleri için İngilizlerin ağır zaiyatı göze almayacakları kadar güçlü bir filoya sahip olmaları gerekirdi. Amiral bu donanma için şöyle demiştir: "İngiliz donanmasını yenecek bir kuvvet değildir fakat onunla muharebe yapacak bir İngiliz donanması da ağır kayıplara uğrayacak ve geleneksel deniz üstünlüğünü kaybedecektir". Ancak bu çok büyük bir tehlikeydi ve İngiltere bu meydan okumayı kabul etmişti. (Tarakçı, 2005, s.342)

Churchill Donanma Bakanlığına atandığında görevinin Açık denizlerde İngiltere'ye kafa tutan Almanya ile baş edebilecek bir donanma hazırlamak olduğunu biliyordu. Ancak karşısındaki sorunlardan en önemlisi görünüş ve yapı bakımından teknik sayılabilecek bir konuydu: Acaba İngiliz donanması halen kullandığı geleneksel enerji kaynağı olan kömürden petrole geçmeli miydi? Pek çok kişiye göre İngiltere anakarasında Galler yöresinden çıkarılan kömür varken uzak doğudan gelecek petrole güvenmek yanlış olacaktır. Ancak İngiltere petrolü seçti ve bu İngiltere'nin sömürge politikalarında değişikliklere sebep oldu. . Kraliyet donanması İngiliz siyasetinin temel dayanağı olduğuna göre petrolde bundan sonra

İngiltere için daha önemli olacak ve İngiltere'nin Ortadoğu politikasını şekillendirecektir. (Tarakçı, 2005, s.312) İngiliz donanması petrole geçerek Almanya'nın önüne geçerken Almanlarda değişik bir alanda kendilerini geliştiriyorlardı Bu farklı alan Almanların geliştirdikleri U-Bot denizaltılarıdır. Almanlar bu botlar ile deniz altıcılık konusunda çok büyük atılım yapmışlardı ve bu atılımın meyvalarını savaşta bolca yiyeceklerdir. (Black, 2003, s.197) Her iki devlet de denizcilik konusunda pek çok yeniliklere yol açacak bu rekabet ile hızla savaşa hazırlanıyor ve maddi olarak ekonomilerinin hatırı sayılır bir kısmını bu işe ayırıyorlardı. Artık kozlar savaşta paylaşılacaktır.

1. 2. 4. Osmanlı Devleti'nin Durumu ve İttifak Çabaları

Avrupa da tüm bu gelişmeler olurken ve savaş giden yolda güçler dengesi kurulurken Osmanlı Devleti dışlanmış bir görüntü çizmekteydi. Devlet tam bir çöküş içerisine girmiş ve tüm çabası çöküşü biraz olsun geciktirecek önlemler almaya çalışmaktan ibaretti. Aslında Avrupa devletlerini savaşa sürükleyecek çıkara çatışmalarının önemli bir kısmı Osmanlı toprakları ile ilgiliydi. Ortadoğu, Kuzey Afrika (Libya) ve Balkanların hala önemli bir kısmı Osmanlı Devletinin elinde bulunmaktaydı ancak bu toprakları dış ve iç baskılara karşı korumaktan aciz olduğu (Ünlü, 2005, s.6) tüm Avrupa Devletleri tarafından bilinmekteydi. Asıl amaç Osmanlıyı yaşatmak değil zaten hasta olan bu devletin yıkılmasından sonra mirasın paylaşılması konusuydu. Bu bölgelerin başında Balkanlar gelmekteydi. Özellikle Avusturya ve Rusya'nın bu bölgede tarihi çıkarları vardı. Balkan ülkeleri ise bu çıkarları kendi yararlarına kullanarak Osmanlı'dan daha fazla toprak koparabilmenin peşindeydi. İşte bu koşullar altında bulunan Osmanlı devleti oluşan güç dengelerinin kendi aleyhine geliştiğinin farkında olarak bir takım ittifak çabalarına girişti.

İngiltere'nin ve diğer Avrupa Devletlerinin Osmanlı Devletini yalnız bırakmaları sonucunda Osmanlı Devleti ilk olarak II. Abdülhamit döneminde Almanya'ya yaklaşmaya başladı. Karşılıklı görüşmeler neticesinde oluşan sıcak ilişkiler Almanya'ya 1902 yılında Bağdat Demiryolu imtiyazının verilmesine sebep oldu. Bu durum, İngiltere'yi rahatsız etti. Almanya İngiltere'nin de projeye katılmasını talep ettiyse de İngiltere bunu kabul etmedi ve Almanya'nın bu konudaki

teşebbüsleri 1907 yılına kadar sürdü. (Armaoğlu, 1999, s.473) II. Meşrutiyetin ilan edilmesinden sonra bu ilişkiler daha da gelişti. Özellikle İstanbul'da ki büyükelçi Baron Marşal Osmanlı idarecilerini Almanya'nın samimi ve hakiki bir dost olduğuna inandırdı. Dolayısıyla 1909 başlarında 1911 sonbaharına kadar Almanya'ya dayanmak ve ona göre bir siyaset gütmek Osmanlı Devletince en doğru yol olarak kabul edildi. Ancak Osmanlı İtalyan Trablusgarp Savaşında Almanya'nın Osmanlı Devletine karşı koruyucu bir konumda olmaması Osmanlı Devlet adamlarında kuşku yaratmış ve sonuçta iki fikir oluşmuştu. Birincisi, Almanya ile Osmanlı Devletini here durumda korumayı sağlayacak kesin ve açık bir antlaşma yapmak ikincisi ise, yakın gelecekte Osmanlı Devletine zarar verecek ve özellikle Akdeniz'e hakim olan devletlerle yakınlık kurmaktı. İkinci görüşe yönelik olarak, 21 Ekim 1911'de hiçbir resmi sıfatı olmayan eski Maliye Bakanı Cavit Bey tarafından bir mektupla Bahriye Nazırı Churchil'e ittifak teklifinde bulunuldu. Churchil ise cevabında şimdilik yeni siyasi bağlar arasına giremeyiz dedi. (Ünlü, 2005, s.30) Bu durumda Londra Büyükelçisi Tefvik Paşa ikinci bir teklifte bulundu. İngiltere'nin buna cevabı ise Osmanlı Devleti'nin üçlü ittifaka girebilmesi için Rusya ve Fransa'nın düşüncesinin de alınması ile gerçekleşebileceğini ancak bu durumda bu yakınlaşmanın üçlü ittifak devletlerini rahatsız edebileceğini bu nedenle Osmanlı Devleti'nin üçüncü bir yol deneyerek tarafsız kalmasını ve diğer devletlerle bağımsızlığını ve toprak bütünlüğüne saygı gösterecek bir antlaşma yapmalarının daha doğru olacağını belirterek ittifak teklifini nazikçe reddetti. (Yılmaz, 1998, s.143-144) İngiltere'nin bu tutumu Osmanlı Devletini Almanya'nın kucağına itti. Balkan Savaşlarından sonra gelecek olan dünya savaşına Osmanlı Devleti Almanya'nın yanında girmek zorunda kalacaktı.

1. 3. Balkan Harbinin Siyasi Askeri Nedenleri

1. 3. 1. Balkan Devletlerinin Genel Durumu

Balkan Harbi; her yönüyle Türk tarihinde ağır izler bırakmıştır. Adalar Denizi (Ege) adalarının çok büyük kısmı bu savaş sonucunda elden çıkmıştır; (Ünlü, 2005, s.35) Atatürk'ün doğup büyüdüğü güzel Rumeli Şehri Selanik bu harp sonucunda sınırlarımızın dışında kalmıştır. İşte bu iki örnek bile harbin bıraktığı derin izleri ve bu izlerin günümüze kadar sirayet ettiğini anlatmaya yeter. İki aşamada yaşanan bu savaşın Birinci Dünya Savaşı öncesindeki sıcak döneme denk gelmesi de güçler dengesi açısından cihan savaşının bir provası niteliğinde olmuştur. Osmanlı devletinin Balkan Siyasetinin; son yüz elli yıllık dönemde, isyanları bastırmak ve bölgede ki azınlıklara daha fazla imtiyaz tanıyarak onların bağımsızlık hırslarını dizginlemeye çalışmak ve ülkeler arasındaki denge unsurlarını kullanmaktan ibaret tamamen pasif ve savunmaya yönelik olduğunu görüyoruz. Balkan devletleri ise Fransız İhtilalinden sonra yayılan milliyetçilik akımına kapılmış büyük devletlerin çıkar çatışmalarından faydalanarak birer birer bağımsızlıklarını kazanmışlardı. Bu noktada Balkan Savaşlarına katılan Balkan Ülkelerinin genel durumunu bir değerlendirelim.

Sırbistan:

XIX. Yüzyılda ki Milliyetçilik akımlarından etkilenerek bağımsızlık için Osmanlı Devleti topraklarında ilk ayaklanma çıkartan Hıristiyan Balkan milleti Sırp olmuştur. (Kinross, 1977, s.429) Fransız İhtilalinin milliyetçilik akımlarından ilk olarak etkilenen ve 1804 yılında Osmanlı'ya karşı Balkanlar'da ilk ayaklanmayı çıkaran Sırp olmuştur. Ruslar Balkanlar da ateşlenen bu ilk fitili heyecanla desteklemişlerdir. 1809 yılı baharında Ruslarla Osmanlı Devleti arasında başlayan savaş sonucunda imzalanan Bükreş antlaşması ile Sırlara geniş imtiyazlar ve iç işlerinde serbestlik verildi. Mütekip olarak Sırp 1830 yılında toplanan Viyana Kongresini bir heyet gönderdiler ve Avrupa devletlerinin konuya müdahil etmeye çalıştılar. Avusturya Sırbistan konusunda Ruslarla çıkar çatışması içerisinde olduğu

için Sırlar istedikleri sonucu elde edemediler. Müteakip tekrar ayaklanan Sırlar Sırbistan'ın yönetimi konusunda daha fazla imtiyazı koparmışlardı. (Yılmaz, 1998, s.99-101) Kırım savaşından sonra yapılan Paris antlaşmasına Sırbistan ile ilgili bir madde eklenmiş ve Sırbistan'ın Osmanlı devletinden aldığı hak ve imtiyazlar büyük devletlerin ortak garantisi altına alınmıştı. Osmanlı Devleti bundan sonra izinsiz olarak Sırbistan'ı askeri müdahalede bulunamayacaktı. Sırbistan'ın bağımsızlığına giden son nokta 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi sonucunda konuldu. Savaş sonunda imzalanan Ayastefanos ve Berlin antlaşmaları gereğince Sırbistan bağımsızlığına kavuştu. Bundan sonra Sırbistan'ın amacı mevcut topraklarını büyütmek ve Balkanlarda sağlam bir yer edinmek olacaktı.

Sırp toprakları çok verimliydi ancak halk ziraat ve sanayide bilgi ve tecrübeye sahip olmadıklarından bu toprakları değerlendiremiyorlar ve sefalet içinde yaşıyorlardı. Sırbistan'a komşu diğer Avrupa ülkeleri kıyaslandığında ülkedeki geri kalmışlık açıkça görülüyordu. (Asitürk, 2000, s.190)

Karadağ:

1804 yılında başlayan Sırp isyanına 1809 yılında Karadağ'da dahil olmuş ve o tarihte Bosna-Hersek'e saldırmışlardı. (Yılmaz, 1998, s.100) Takip edilen zamanlarda milliyetçilik akımlarının ve Sırbistan'ın da etkileri ile toplanan halk temsilcilerinin aldığı kararlar ile Vladika Danilo Nigosche kendini Karadağ Prensi ilan etti. Osmanlı devletinin bu durumu tanımaması üzerine Karadağ'da kanlı bir savaş başladı. Osmanlı devleti bu ayaklanmayı ağır bir şekilde bastırdı. 1856 Paris Kongresinde Karadağ konusu ortaya atılmış ancak Osmanlı bu konuda taviz vermedi. Prens Danilo iyice küstahlaşarak Arnavutluk'un yarısı ile Hersek'in tümünün Karadağ'a verilmesi ve bağımsızlığının tanınması konusunda Paris kongresine katılan devletlere protestolar gönderdi. Fransa ve Rusya'yı da yanına alan Danilo karşısında Osmanlı devletinin sabrı tükendi. 1858 yılında Karadağ'a tekrar müdahale etti. Büyük devletlerin araya girmesi ile fazla uzamayan ayaklanma sonucunda statüko muhafaza edildi. 1862 Ağustosunda tekrara ayaklanan Karadağ'ı Osmanlı devleti kesin olarak ezdi. Ancak büyük devletler karşısında güçsüz olan Osmanlı devleti 1878 Berlin antlaşması ile Karadağ'ın bağımsızlığını kabul etti. (Armaoğlu, 1999, s.275-277)

Yunanistan:

Sırpaların ayaklanmaları ve bazı imtiyazlara kavuşmaları Yunanlıları da heyecanlaştırmıştı. Yunanlıların da ayaklanmasının baş aktörlerinden biri Rusya olmuştur. 1821 yılında başlayan Yunan isyanı ile Osmanlı devleti 3 yıl boyunca yabancı müdahalesi olmadan mücadele etti. Ancak daha sonra İngiltere ve Rusya isyan konusunda müşterek hareket etmeye karar verdi ve 1827 yılında imzalanan bir protokol ile Osmanlı devletine bağlı muhtar bir Yunanistan'ın kurulması kayıt altına alındı. 6 Temmuz 1827'de Londra'da Fransa'nın da katılımı ile bir antlaşmaya varıldı. Osmanlı devleti bu antlaşmayı reddetti ve bunun üzerine Osmanlı devletinin Navarin'de bulunan donanması 18 Kasım 1827'de İngiliz Fransız Ve Rus müşterek donanması tarafından yakıldı. Fransızlar kısa süreli olmak üzere Mora'yı işgal etti ve müşterek donanma Mora'yı abluka altına aldı. Navarin olayı ve abluka ile yetinmeyen Rusya Osmanlı devleti üzerindeki baskıların daha da ağırlaşması gerektirdiğini İngiltere'ye bildirdi. Yeniçeri ocağının kaldırılmasından sonra yeni ve düzenli bir ordu kuramayan Osmanlı devletine karşı 1828 yılında savaş ilan etti. Savaş sonunda imzalanan Edirne barış antlaşması ile Yunanistan bağımsızlığına kavuştu. (Yılmaz, 1998, s.103-105)

Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanması ile Adalar (Ege) Denizinin Türk Denizi olma özelliği bitti. (Tarakçı, 2005, s.462) Bundan sonra Yunanistan Osmanlı devletine karşı topraklarını hızla genişletecekti. Girit'te ayaklanma çıkartarak sabırlı bir politika ile Adayı kendisine bağladı. Denizcilik konusunda da hızla gelişen Yunanistan 1867 yılına gelindiğinde 5365 ticaret gemisine sahip önemli bir ülke olacaktı. (Tarakçı, 2005, s.459)

Bulgaristan:

Balkanlarda ki yayılan milliyetçilik akımından Bulgarlarda nasibini almıştı. 1873 yılında Bulgar çete başı Levsky'nin önderliğinde ayaklandılar. Ayaklanma Osmanlı Devleti tarafından bastırıldı ve bir Ortodoks keşişi olan Levsky asılarak idam edildi. Halen bu olay Bulgaristan'da önemli bir gün olarak anılmaktadır. Nisan 1876 tarihinde Bulgarlar tekrar ayaklandı. O dönemim pek çok yazarı (Oscar Wilde,

Victor Hugo ve İvan Turgenev) ve devlet adamları (William Gladstone, Giuseppe Garibaldi) bu direnişe destek verdi. Bu desteğin son noktasını Ruslar koydular. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşında Bulgaristan topraklarını da süpürerek Çatalca'ya kadar gelen Rusya ile yapılan 1878 Berlin antlaşması ile, Osmanlı devletine bağlı bir Bulgar Prenslığı kuruldu. (Kaplan, 1995, s.278-279) Bundan sonra Bulgarlar tamamen Rusya'nın güdümünde uydu bir prenslik olarak varlıklarını sürdürdüler. Bulgaristan Prenslığı II. Meşrutiyetin ilanı esnasındaki karışıklıktan yaralanarak 5 Ekim 1908'de bağımsızlığını ilan etti. Bundan sonra amaç Rusya'ya da sırtını dayayarak Büyük Bulgaristan'ı kurmak olacaktı.

Bulgaristan, ekonomik olarak ziraat alanında hayli ilerleme kaydetmiş, ormanlarını ıslah etmiş, hayvancılığını geliştirmiştir. Sanayi de hatırı sayılır gelişme göstermiş, tekstil imalatı yapan fabrikalar kurulmuştur. Büyük Bulgaristan hayaliyle yaşayan halk çocuklarını okula göndermiş, eğitim öğretim gören halk sınıfı çok artmıştır. (Asiltürk, 2000, s.191) Balkanlarda etnik bir güç olmayı hedefleyen Bulgarlar, o dönemde çalışkanlıkları ve gayretleriyle dikkat çekmiştir. (Asiltürk, 2000, s.405)

Romanya:

Romanya Eflak ve Budan Beyliklerinin birleşmesi ile oluşmuştu. Eflak ve Budan Osmanlı yönetimine girdiği tarihlerden itibaren daima içişlerinde serbest ayrıcalıklı beylik statüsüne sahiptiler. Eflak ve Budan'ın birleşerek Romanya'nın kurulmasını sağlamak için en fazla gayret gösteren kişi III. Napolyon olmuştur. Halkın Katolik ve Latin ırkından olması ve 1856 Paris Kongresinden sonra Fransa'nın Rusya'ya yaklaşma çabaları bunun en önemli sebepleridir. Rusya'nın da Romanya'nın kurulmasında pek çok çıkarı bulunmaktaydı. Kurulacak yeni ülke Osmanlı Devletini zayıflatacak Rusya'nın Balkanlar'daki ileri bir karakolu olacak Avusturya içinde bir tehdit unsuru oluşturacaktı. İngiltere, Avusturya ve Osmanlı devleti ise Romanya'nın kurulmasına karşı idi. Paris antlaşmasının 22-27. maddeleri gereğince Eflak ve Budan kendi milli meclisleri olan özerk iki eyalet haline getirildi. 1859' da Eflak ve Budan meclisleri Albay Alexandre-Jean Cousa'yı ayrı ayrı Voyvoda seçti. Bu durumda Eflak ve Budan Albay Cousa'nın şahsında birleşmiş oldu. Baskılara dayanamayan Osmanlı Devleti 24 Eylül 1859'da bu durumu tanıdı.

Böylece Eflak ve Buğdan'ın birleşmesi fiilen gerçekleşti. Ardından iki ayrı meclis 1861 yılında kedilerini feshederek tek meclis haline geldi. 1878 Berlin antlaşması ile de Romanya bağımsız bir krallık haline geldi. (Armaoğlu, 1999, s.260-265)

Ekonomik alanda Romanya'da da zirai gelişmeler dikkat çekicidir. Bunun yanında bir çok fabrika ve imalathaneler sanayi alanında faaliyet göstermiştir. Osmanlı Gezini Celal Nuri'ye göre, Romanya ekonomik olarak ikinci ve üçüncü mevki bir Avrupa seviyesine ulaşmıştır. Ancak, Avrupa'da ki düzen ve intizam tam olarak sağlanamamıştır. Halk kabadır, hayat Avrupa'da ki diğer ülkelere göre daha pahalıdır. Ekonomisine petrol gelirlerini de ekleyen Romanya çok hızlı bir şekilde gelişimini sürdürmüştür. (Asiltürk, 2000, s.190)

1. 3. 2. Makedonya Sorunu

XX. yüzyıl başlarken Osmanlı Devletinin Balkanlarda önemli bir sorununu da Makedonya meselesi oluşturuyordu. Balkan Devletlerinin ulusal rekabetlerinin en keskin ve ödünsüz biçimde gözlemlendiği durum Makedonya sorunudur. (Anderson, 2001, s.280) Bu sorun Balkan Savaşlarının en önemli sebeplerinden de birisi olacaktır.Harp öncesi mülki bölünmeye göre Makedonya; eski Selanik,Manastır ilinin merkez ve Sercife sancakları ile Kosova ilinin Üsküp sancağını kapsayan bölge idi.

Balkanlarda yeni milli devletler oluşmasına rağmen Makedonya Osmanlı yönetiminde kalmıştı. Bunun sebebi bölgede yaşayan Türk,Yunan,Sırp,Bulgar ve Arnavutları birbirlerinden ayırmanın mümkün olmamasıydı. Balkan devletlerinin her biri çoğunluğun kendilerinde olduğunu ileri sürdüğü içindir ki,Makedonya'nın bölüşülmesi mümkün olamıyordu. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.34)

Makedonya özellikle Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan tarafından paylaşılammaktaydı ve bunun stratejik ve ekonomik olmak üzere iki önemli sebebi vardı. Stratejik olarak Makedonya'nın önemi Orta Avrupa'yı Akdeniz'e bağlayan Morava ve Vardar nehirlerinin meydana getirdiği iki büyük vadiye sahip olmasıydı. Hele Vardar vadisi doğrudan Selanik'e kadar uzanmaktadır ve bütün fetihler bu

vadilerden geçerek yapılmıştır. Ekonomik olarak ise Balkanların en bereketli toprakları bu vadiler sebebiyle Makedonya'dadır.

Yukarda saydığımız stratejik ve ekonomik sebeplerin yanında bu üç devletten her biri de Makedonya üzerinde tarihi hakları olduğunu iddia ediyorlardı. Yunanlılar kendilerini Makedonya Kralı Büyük İskender'e dayandırarak Makedonya'nın kendilerine ait olduğunu iddia ederken Bulgarlarda IX. yy. ile XI. yy. arasında Makedonya'nın kendilerinin yönetiminde bulunduğundan dem vurarak hak iddia etmekteydiler. Sırbistan ise XIV. yy. 'da Kral Duşan zamanında Makedonya'ya hakim olduklarını ve Makedonya'nın kendi hakları olduğunu belirtiyorlardı. (Armaoğlu, 1999, s.580-581) Oysa tüm bunlardan sonra Türkler bölgeye hakim olmuş ve geçmişteki hakimiyetlere son vermişlerdi.

Makedonya konusunda en ateşli davranan Bulgarlar olmuştur. Bulgarlar Ayastefanos Anlaşması ile Makedonya'nın büyük bir kısmına hakim olmuşlar ancak Berlin Anlaşması ile bu haklarını kaybetmişlerdir. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.35) Makedonya'da uzun yıllar Yunan faktörü etkili olmuştur. Bölgedeki Ortodoks kilisesi de Rum Ortodoks Kilisesiydi ve Fener Rum Patrikhanesine bağlıydı. Ancak Yükselen Bulgar milliyetçiliği ile durum değişmeye başlamıştır. 1870 yılında Bab-ı Ali'nin desteğiyle İstanbul merkezli Bulgar Kilisesi kurulması Makedonya'nın Slav halklarına Yunan etkisinden kaçmak için bir yol sağlamıştır. Bu tarihten itibaren Bulgarlar Makedonya'da etkilerini artırmıştır. Osmanlı Devleti de Bulgar etkisini destekleyerek Yunanlılara karşı bir denge unsuru olarak kullanmak istemiştir. Din adamları aracılığıyla propaganda yaparak kendi etkilerini kurmaya çalışan Yunanlılar ve Bulgarlar gerektiğinde fiziksel güç de kullanmaktan çekinmiyorlardı. (Anderson, 2001, s.280)

Bulgarlar Makedonya da huzursuzluk ve karışıklık çıkarmak suretiyle devletlerin dikkatini ve müdahalesini buraya yöneltmek istiyordu. Başka bir ifadeyle Bulgarlar da Makedonya da, Ermenilerin Anadolu ve İstanbul da ki ayaklanmalarında kullandıkları taktiğe başvurdular. Tıpkı Ermeniler gibi Bulgarlar da, huzursuzluk yaratmak ve karışıklık çıkarmak için örgütlenme yoluna gitmişlerdir. (Armaoğlu, 1999, s.580-581) Bulgarlar, 1870 yılında merkezi İstanbul'da bulunmak ve fakat Rum Patrikhanesinden ayrı olmak üzere Bulgar

Ekzarhlığını kurmuşlardı. Bu suretle milli birliklerini mezhep birliği ile de kuvvetlendirmek istemişlerdi. Ekzarhlığını kurulması ile ilk örgütlenme hareketi olan 1890 yılında Sofya da Merkezi Edirne- Makedonya Komitesinin kurulmuştur. Bundan sonra Bulgarlar, Makedonya ve Trakya üzerindeki çalışmalarına hız vermişlerdi. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.35) Bu komitenin amacı, bu adı geçen yerlerden gelen Bulgar göçmenlerine yardım etmektir. Bu örgütlenme bundan sonra çok sözü edilecek olan Makedonya Komitesinin ilk adımıdır. Fakat dikkati çeken nokta, şimdi Bulgarların sadece Makedonya ya değil tarihi Türk şehri”, Osmanlı Devletinin tarihi başkenti Edirne’ye de göz koymuş olmalarıydı. Diğer taraftan, Makedonya’dan göç eden Bulgarlara yardım etmek gibi masumane bir amaçla kurulan bu örgüt kısa zamanda siyasal nitelik kazandı ve Makedonya’da karışıklıklar çıkarmak için çalışmaya başladı. (Armaoğlu, 1999, s.583)

1893 yılında Selanik’te İç Makedonya Devrimci Örgütü (İMDÖ) kurulmuştu. Bir çok Makedon siyasal kulübü ve cemaati gibi bu örgüt de, 1880’lerde Bulgaristan’da kurulmuştu. (Anderson, 2001, s.281) Bu komite siyasal amaç olarak, Makedonya’nın “özerkliği” fikrini benimsemişti. (Armaoğlu, 1999, s.584) Diğerleri gibi bu örgüt de, 1878 sonrasında Makedonya’dan gelen büyük ölçekli göçün ve Bulgar okullarında durumundan memnun olmayan, yarı eğitilmiş entelektüel proleterlerin ortaya çıkmasının bir sonucuydu. Başlangıçta Makedonya sorununun muhtemelen tek yapıcı çözümünü destekleyen gerçekten Makedon bir örgüttü. (Anderson, 2001, s.280)

Bu teşkilatın “Silah Başına”, “İsyancı”, “Hürriyet ve Ölüm” gibi yayın organları vardı. Komitenin amacını gerçekleştirmek için seçtiği başlıca araç çetecilik ve tedhişti.

1895’de Bulgarlar, bir yandan kargaşalıklar çıkarırken bir yandan da Makedonya’ya yeni Bulgar metropolitleri tayin ettirmek, Yunanlılar ise bu tayinleri önlemek çabasıındaydılar. Makedonya her gün biraz daha ciddi ve kanlı olaylara sahne oluyordu. Sonunda Makedonya Komitesinin artan tehditleri karşısında Osmanlı hükümeti Makedonya’ya asker yığmaya mecbur olmuştu. (Balkan Harbi Cilt I., 1970, s.36)

1893 yılında kurulan bu örgüt kuruluşundan iki sene sonra Makedonya'nın eninde sonunda Bulgaristan'a katılmasını öngören ve daha şiddet yüklü metotlar kullanan, Bulgaristan merkezli yeni kurulan bir örgütün (Yüksek Komite veya Dış Örgüt) rekabetiyle karşı karşıya gelecekti. Bu iki örgüt de kısa bir süre sonra fraksiyonlara bölünecekti, iki örgüt arasındaki ilişki de muğlaklığını koruyacaktı. 1895 Mayısında bir ayaklanma başlatmak umuduyla Yüksek Komite taraftarları Makedonya topraklarına ilk büyük ölçekli baskını düzenleyeceklerdi. 1897 sonrasında eyaletteki kamu düzeni hızla çökmeye başlayacak ve İMDÖ İle komiteciler arasındaki şiddetli düşmanlıkta yoğunlaşacaktı. Bunu 1893 Nisanın da Selanik'te bir dizi bombalama eylemi ve Ağustos ayında İMDÖ' nün başlattığı oldukça büyük bir ayaklanma izleyecekti. Ekim sonlarında Osmanlılar ayaklanmayı bastırılmışlardı, ayaklanmanın başarısızlığı farklı Makedon fraksiyonları arasındaki rekabeti daha da keskinleştirecekti. (Anderson, 2001, s.281-282)

Bulgarların bu faaliyetlerini gören Yunanistan ve Sırbistan'da, Komiteler kurmak suretiyle, Makedonya da tedhiş faaliyetlerine başlamışlar ve bu surette 1890 lardan itibaren Makedonya kaynamaya ve karışmaya başlamıştır. 1892 de Sırlar ve Yunanlılar, Bulgarlara karşı mücadele etmek üzere bir birleşme teşebbüsünde bulundular. Amaçları Makedonya da sadece Sırların ve Yunanlıların varolduğu propagandasını yaymaktı. fakat, Makedonya'yı paylaşma konusunda anlaşamadılar. (Armaoğlu, 1999, s.584)

1894 yılında gizli bir Yunan Cemiyeti, Etniki Etery Makedonya da Bulgar karşıtı propaganda örgütlenmeye başlamıştı, ancak Osmanlıların 1897 yılında Yunanlıları kesin bir yenilgiye uğratması, Yunan amaçlarına onarılmaz bir zarar vermişti. (Anderson, 2001, s.281) Bu savaşta Yunanlılar yenildiği halde Giritlilerin hemen hepsinin muratlarına ermiş olmaları, Makedonyalılara aynı yolda yürümeleri için çok önemli bir teşvik oluyordu. Makedonya'nın göstermiş olduğu bu manzara İngiltere'ye, Rusya'yı Uzak Doğu'dan Yakın Doğu siyasetine çekmek fırsatını vermişti. (Balkan Harbi Cilt I., 1970, s.36)

1897 Türk-Yunan savaşında ne Bulgaristan ve nede Sırbistan Yunanistan'ı desteklemedi. fakat buna rağmen, 1897'de Rusya'nın da desteğiyle, Bulgaristan, Sırbistan ve Karadağ arasında bir ittifak teşebbüsü olmuş ise de, her

birinin ihtirası diğ erinden büyük ve geniş oldu ğ u için,bu teşebbüs dahi bir sonuç vermemiştir. Bu üç devletin hiçbirinin diğ erine taviz vermemeye yanaş maması Makedonya'nın devamlı bir karış ıklık içinde kalmasını kolaylaşt ırmıştır. Çünkü aralarındaki mücadeleyi ş iddetlendirmiştir. Mayıs 1897'de Avusturya-Macaristan ile Rusya, Boğ azlar ve Balkanlar konusunda anlaş mış lardı. Bu anlaş manın c fıkrasında; geri kalan bu yerler küçük Balkan devletleri arasında adilane surette bunlar arasında bugün mevcut olan kuvvet denkliğ i korunmak şartıyla paylaşt ırılacaktır. İ ki devlet zamanı gelince ayrıca anlaş maya varırlar denmekteydi. İ ũte bu kongrenin kapsadığ ı hüküm Makedonya da Bulgar,Sırp lar,Rum boğ uş masının esas etkeni olmuşt u. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.36)

Osmanlı Devleti'ne gelince;Berlin antlaş masının 23. Maddesinin 2. paragrafında pek de açık olmayan bir şekilde, Girid'de yapılacak ıslahatta benzer tedbirlerin "Rumeli Vilayeti"nde de alınacağ ından söz edilmekteydi. Bu sebeple Osmanlı devleti 1880 yılında bir Rumeli Vilayetleri Nizamnamesi" hazırlayıp devletlerin bilgisine sunduysa da, hiçbir devletin buna ilgi göstermemesi üzerine,Padiş ah II. Abdülhamit de bu Nizamnameyi onaylamadı ve yürürlüğe konmadı.

1897 yılı geldiğ inde Makedonya iyice karış ımış bulunmaktaydı. Çünkü Komitacılar Makedonya'nın her tarafında tedhiş ,soygunculuk,adam kaçırma ve dağ a kaldırma faaliyetlerine büyük bir hız vermiş bulunuyorlardı. Yerel zenginler kaçırılarak fidye istendiğ i gibi,Avrupa Devletlerinin dikkatini çekmek için yabancılarda kaçırılıyor ve bunlardan da kurtuluş parası isteniyordu. Özellikle yabancılardan kaçırılmasında ödenen fidyeleri Osmanlı Devleti tazmin ediyordu ki, bu surette Osmanlı devleti vasıtalı bir şekilde komitacıların silah masraflarının bir kısmını kendi üzerine almış gibi görünüyordu. Bu tedhiş hareketlerinin birdenbire hızlanması Makedonya sorunu ile ilgili geliş melerde bir dönüm noktası teş kil etmiştir. Bu tarihten itibaren de özellikle Rusya ve Avusturya'nın harekete geçmesiyle sorun milletlerarası bir nitelik kazanmıştır. (Armaoğ lu, 1999, s.585)

Bu olaylar kaçınılmaz olarak Büyük Güçlerin dikkatini çekmişti. 1902'de Makedonya'da yapılması muhtemel reformlar konusunda bir dizi sonuçsuz tartış ma yapılmış tı. 1903 ayaklanması da büyük oranda Büyük Güçlerin müdahalesini

sağlamak ve onları Osmanlı yönetimini sona erdirmeye zorlamak amacını taşıyordu. (Anderson, 2001, s.282) 1901 yılından itibaren Makedonya’da tedhiş ve “komitacılık” olayları iyice arttı. Doğu’dan batıya toprağın her tarafına yayıldı. Bunların karargahları esas itibariyle Bulgaristan sınırlarına yakın bölgelerde bulunuyordu. Terörün artmasına üzerine ve ayaklanmaların giderek yaygınlaşması karşısında ,Abdülhamit’in emri üzerine 1902 Kasımında,”Rumeli Vilayetleri Hakkında Talimat yayımladı. Bu talimat ile valilerin yetkileri genişletilmiş,mahkemeler daha bağımsız hale getirilmişti,jandarma da hem Müslüman ve Hıristiyan kullanılması esası kabul edilmiş,en az 50 evi olan her köye okul yaptırılması kararlaştırılmıştı ve tüm bunları gözetmek üzere Hüseyin Hilmi Paşa Genel Müfettiş tayin edilerek Selanik’e gönderilmiştir. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.39)

Hüseyin Hilmi Paşanın bütün gayretlerine rağmen Makedonya karışıklıkları 1903 yazında büsbütün artmıştı. Süregelen kanlı olaylar arasında bir gün, ihtilal komitesi Selanik’te Osmanlı Bankasını bombaladı ve bütün şiddetiyle yıldırıcı harekete girişti. Komite veya çete dedikleri çeşitli haydut grupları,Makedonya dağlarına çıkararak,her yerde Türk halkına taarruza başladılar ve pek tabidir ki bu tecavüzler karşılıksız kalmıyordu. 1903 yılında Makedonya Komitesinin çıkardığı bu ayaklanmaya Makedonyalı Slavlar,Kuzey Ulahları ve bir kısım Ortodoks Arnavutlar katılmıştı. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.39)

Babiali ile ilişkileri oldukça iyi olan ve hükümeti her tür devrimci hareketten rahatsız olan Rusya ayaklanmaya karşı düşmanca bir tavır takınıp Bulgar hükümetine ayaklanmaya destek vermemesi uyarısında bulundu. İstanbul’da ki Rus Elçisi Zinoviev,Rusya’nın isyancılara karşı tavrını sertleştirmesine katkıda bulunmuştu. Almanya ve Avusturya’da özerk Makedonya fikrine hiç te sıcak bakmıyordu. Ayaklanmadan önce 21 Şubat 1903 tarihinde Rusya ve Avusturya hükümetleri birlikte ,Babiali’ye eyaletin yönetiminin yeniden yapılanması için çok sınırlı ve muhafazakar bir reform programı sunmuşlardı. İngiltere ise daha liberal bir tavır almıştı. Dış işleri Bakanı Lord Landsowne 29 Eylül tarihli bir notada eyalete Hıristiyan bir vali atanmasını veya Osmanlı valisinin en azından Hıristiyan yardımcılarının olmasını, eyaletin jandarma kuvvetleri içinde Hıristiyan subaylarında olmasını ve düzensiz Osmanlı birliklerinin eyaletten geri çekilmesini önerecekti.

(Anderson, 2001, s.282) İngiltere'nin bu reform planı Rusları telaşlandırdı. İstanbul'da ki Rus Elçisi Zinoviev, İngiliz planını saçma olarak nitelendirirken "Bari Türk egemenliğine son verelim daha iyi " diyordu. İstanbul'da ki Alman Elçisi de,Bulow'a yazdığı mektupta "Sultan'ı bu reformlara kabule zorlamak, yangını bütün Balkanlar'a yaymak demektir" demekteydi. (Armaoğlu, 1999, s.588)

Avusturya ve Rusya İmparatorları yanlarında Dış işleri bakanları olduğu halde 30 Eylül-3 Ekim 1903 günlerinde Viyana'nın güney batısında Avusturya imparatorunun kışlık sarayı Mürzterg'de buluşarak Makedonya sorununu ele aldılar. Osmanlı Devletine önerilen bu programa göre; "Makedonya'yı barışa kavuşturmak için Hüseyin Hilmi Paşaya biri Rus biri de Avusturya-Macaristanlı olmak üzere iki sivil yardımcı verilmesi,Makedonya da milletlerarası bir jandarma kuvveti teşkili ve başına Avrupalı bir general getirilerek emrine çok sayıda yabancı subaylar verilmesi istenmekteydi. "(Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.39)

Karışıklıklar bastırıldıktan sonra,Rumeli vilayetinin idari taksimatının yeniden ve milliyet esasına göre yapılması, zarara uğrayanların zararlarının ödenmesi alınan kararlar arasındaydı. Padişah 24 Kasım'da büyük bir isteksizlikle Mürzsteg önerilerini kabul etti;Ama bu reformların uygulanmasına ilişkin müzarekeler senelerce sürdü. Yasal sisteme ilişkin reform önerileri sonuçsuz kaldı. Jandarmanın başına bir İtalyan komutan ve onun altına da her biri büyük güçlerden birini temsil eden beş üst düzey subay getirilmişti. Bu sistemin yürütülmesinin çok zor olduğu kısa zamanda ortaya çıktı. (Anderson, 2001, s.282)

1905'de İngiltere,İtalya ,Fransa ve Almanya Balkan statükosunun kendi rızaları olmaksızın değiştirilmesini kendi çıkarlarına aykırı buldular. Bu bakımdan, Murzteg istekleri kısa zamanda genişleyerek bütün devletlerin istekleri halini aldı. Avusturya Macaristan ve Rusya, genel müfettişlik teşkilatına kendi adamlarını atadılar. Makedonya çeşitli bölgelere ayrılarak her birinin düzen ve güvenliğini sağlamak işi, başka devletlere bırakılmıştı. Bu ayırmda Avusturya ve Macaristan'a Üsküp, İtalya'ya Manastır,Rusya'ya Selanik,Fransa'ya Serez, İngiltere'ye Drama bölgeleri verilmişti. Almanya'ya bölge kalmadığı için Selanik'te ki jandarma okuluna bir müdür atamakla yetindi. Bu surette Makedonya'nın milletlerarası reform mekanizması harekete geçmiş bulunuyordu. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.40)

Devletler Murzteg programında Makedonya sorununun çözümü için yetersiz gördüklerinden, 1905 yılından itibaren, Makedonya'nın mali yönetimini de üzerlerine aldılar Bu da kendi aralarında yeni görüş ayrılıklarına ve çatışmalarına sebep oldu.

Makedonya sorunu Balkan devletlerinin kozlarını paylaşacakları 1912-1913 Balkan Savaşlarında Makedonya'nın paylaşılmasına kadar devam etmiştir. (Armaoğlu, 1999, s.589)

1. 3. 3. II. Meşrutiyetin İlanı ve Balkanlara Etkileri

Makedonya Balkan savaşlarının önemli bir sebebi olmasının yanında II. Meşrutiyeti yaratan ilk isyana mekan olması bakımından da önemlidir. 3 Temmuz 1908 günü İttihatçılardan bir grup subayın Makedonyanın Resne kalesi garnizonunda başlattıkları isyan II. Meşrutiyetin ilanına kadar uzanacak bir takım olayların başlangıcını teşkil etmiştir. (Tokatlı, 1978, s.346)

Burada İttihat ve Terakki partisinden bahsetmek gerekmektedir. Bu partinin kökleri 1865 yılında kurulan Jön Türklere kadar uzanmaktadır. Kurucuları arasında Namık Kemal'in de bulunduğu bu hareketin amacı "memlekette idare-i mutlakayı idare-i meşrutaya tahvil" yani mutlakiyetçi yönetim şeklini meşrutiyete, yani anayasalı bir hükümdarlık rejimine dönüştürmektir. Bir ara İstanbul'da rahat çalışamadıklarından Paris'e yerleşen Jön Türkler, aralarında fikir ve işbirliği kuramadıklarından 1872'de dağılmışlar ve İstanbul'a dönmüşlerdi. Jön Türkler ayrıca Addülaziz'in tahttan indirilmesinde ve Abdülhamit II. nin tahttan çıkarılmasında önemli etki yapmışlardı. 23 Aralık 1876'da Osmanlı İmparatorluğunda I. Meşrutiyetin ilanı, 19 Mart 1877'de ilk Mebusanın açılması Yeni Osmanlıların eseri olmuştur. (Balkan Harbi Cilt I, 1970, s.57-58)

Jön Türk hareketinin ikinci kez örgütlenmesi 1889 yılında İttihad-i Osmani adlı bir derneğin kurulması ile gerçekleşmiştir. (Armaoğlu, 1999, s.595) Ancak ikinci kez örgütlenen Jön Türk hareketinin fikir birliği yoktur. Paris'te 1902 yılında

toplanan Jön Türk kongresinde görüş ayrılığı iyice belirginleşmiş ve Teşebbüsü Şahsi ve Ademi Merkeziyet derneği ile Osmanlı Terakki ve İttihat Cemiyetini kurulmuştur.

1906 yılında Osmanlı Hürriyet Cemiyeti kurulmuş ve ordu içerisinde kendisine taraftar bulmuştur. 1907 yılına gelindiğinde Selanik merkezli Osmanlı Hürriyet Cemiyeti ile Paris merkezli Osmanlı Terakki ve İttihat Cemiyeti birleşmiştir. Bu birleşmeye Mustafa Kemal'in kurduğu Vatan ve Hürriyet Cemiyeti'nin Selanik şubesi de Mustafa Kemal'den izinsiz olarak katılmıştır. Bu birleşmeler sonucunda İttihat ve Terakki Cemiyeti vücuda getirilmiştir.

İttihat ve Terakki Cemiyetinin Makedonya'da başlattığı ilk isyan ile başlayan olayların sonucunda II. Abdülhamit daha fazla dayanamayarak 24 Temmuz 1908 tarihinde 1876 Anayasasını tekrar yürürlüğe koyarak II. Meşrutiyeti ilan etti. O dönemde çıkan bir gazeteye göre Meşrutiyetin ilan edildiği gün "...Bunca zamandan beri beklenen kutsal günün canlı,verimli,yüce ve unutulmaz sabahı..." idi. (Eroğlu, 1990, s.66)

1909 yılında yapılan Kongre sonucunda İttihat ve Terakki Cemiyeti parti halini aldı. Bunu kongreye katılan Mustafa Kemal önermişti. Bu şekilde seçimlere katılabilecekti. Ancak Mustafa Kemal'in başka önerileri de olmasına rağmen bunlar dikkate alınmadı.

Partileşme hareketlerinde İttihat ve Terakki yalnız değildir. Bu Partilerden en önemlileri Ahrar ve İttihad-ı Muhammedi Fırkalarıdır. Özellikle İttihad-ı Muhammedi partisi dini yönde yoğun propaganda yapmakta ve Volkan Gazetesi de yayınları ile bu durumu desteklemektedir. Bu gelişmeler sonucunda 13 Nisan 1909 (eski takvime göre 31 mart) tarihinde İstanbul'daki Avcı Taburlarının askerleri ayaklandılar. Ellerinde İttihadi Muhammedi Fırkası'nın açılışında kullanılan yeşil bayraklar da vardı. (Armaoğlu, 1999, s.610) Sivil halkın da katılımıyla büyüyen bu gerici ayaklanma kısa sürede kontrolden çıktı. Haber İttihat ve Terakki Partisinin güçlü olduğu Selanik'e ulaştığında Mahmut Şevket Paşanın komutasında Harekat Ordusu adında bir ordu kurularak İstanbul'a sevk edildi. Kurmay Başkanlığını

Kolağası Mustafa Kemal'in yaptığı bu ordu onun yüksek sevk ve idaresi ile İstanbul'a ulaştı ve ayaklanma kısa sürede bastırıldı.

Tarihimizde 31 Mart Olayı olarak anılan bu olaydan sonra II. Abdülhamit tahttan indirildi ve yerine V. Mehmet Reşat geçirildi. Bu olayın en önemli etkilerinden bir tanesi de İttihat ve Terakkinin iktidarı tamamen ele geçirmesidir. Bundan sonra 1. Dünya Savaşının sonuna kadar bu parti ülkenin kaderini belirleyecektir.

Osmanlı Devletinin Başkentinde bunlar olup biterken Balkanlarda kazan kaynamaya devam ediyordu. Meşrutiyetin ilanından yaklaşık beş ay sonra 5 Ekim 1908'de Avusturya,Bosna-Hersek'i topraklarına kattığını ilan etti. Yine aynı tarihte Bulgaristan Prenslığı de bağımsız bir krallık olduğunu ilan etti. Hemen arkasından özerk Girit adasının Yunanistan'a ilhak olduğu haberi geldi. (Yılmaz, 1998, s.120) Balkanlardan birbiri ardına kötü haberler geliyordu.İttihatçılar politika ve rakiplerini etkisiz kılma becerilerine sahiptiler ancak devlet yönetme tecrübeleri yoktu. Balkanlardan kötü haberler gelmeye başladığı dönemde devlet yönetimindeki zafiyeti fark eden Arnavutlar da 1909 yılında ayaklandılar. Bu Bab-ı Ali için çok önemli bir darbe olmuştu. Çünkü Arnavutlar Balkan Milletleri arasında en sadık milleti ve özel imtiyazlara sahipti. Bu ayaklanma sonucunda İttihatçıları paniğe sevk etti . En sadık teba olan Arnavutlar bile isyan ediyorsa Balkanlarda kalan son toprakların elde tutulmasının ne kadar güç olduğunu fark ettiler. Bu panik onları hayati bir hataya götürdü “Kiliseler ve Okullar Kanunu”.

Bu kanun II. Abdülhamit'in en temel siyaseti olan Balkan Milletlerini Birbirine Düşürme Politikası'na en büyük darbeyi vurdu. Çünkü bu kanundan önce hangi kilisenin ve okulun kimlere ait olduğu konusu Balkan Milletleri açısından en temel anlaşmazlık konusuydu. Bu nedenle Balkan Devletleri bir araya gelemiyor ve İttifak yapamıyordu. Çıkarılan kanunla bu konu açıklığa kavuşturulmuş ve balkanlardaki temel anlaşmazlık İttihatçıların elleriyle çözüme kavuşmuştu. Bu çok kritik ve hayati hata Balkan İttifakının önünü açmıştır.

Balkanlar için en önemli meselelerden biri ve hatta savaşın ana sebeplerinden biri de Makedonya topraklarının paylaşımıydı. Sırp, Yunanlılar ve Bulgarlar

Makedonya Topraklarında hak iddia ediyorlardı. Osmanlı Devletinin Balkan Devletlerinin ittifak yapmasını engelleyecek anlaşmazlıkları beceriksiz bir politikayla ortadan kaldırmasından sonra artık Makedonya Topraklarının paylaşımı için bir araya gelinebilirdi. İttifak çalışmaları Rusların harekete geçmesiyle başladı. Rus büyük elçiler Sırbistan ve Bulgaristan başkentlerinde Sırp-Bulgar ittifakını gerçekleştirmek için 1910 yılının yazında görüşmelerde bulundular. Sonucunda 13 Mart 1912’de Sırp ve Bulgarlar Makedonya topraklarının paylaşımı konusunda anlaşarak ittifak yaptılar. Yunanistan paylaşımın dışında kalmamak için hemen harekete geçti ve benzer bir Bulgar-Yunan antlaşması yapıldı. Karadağ’ın Makedonya topraklarında gözü yoktu. Küçük toprak ve para talebi karşılığında Osmanlıya karşı savaşılabildi. Siyasi açıdan gerçekleşen bu ittifaklaşmaları 11 Mayıs 1912 Bulgar-Sırp;22 Eylül 1912’de Bulgar-Yunan gizli askeri antlaşmaları takip etti ve savaşın alt yapısı hazır hale gelmişti. (Yılmaz, 1998, s.120)

Bütün bunlar olurken Osmanlı Devleti hemen yanı başında beliren tehlikeye ve ittifaklara gözlerini kapamıştı. Tüm dikkatler Trablusgarp’taydı. Bu dönemde İtalya’nın Trablusgarp’ı işgali zaten dağılma sürecinde olan devlete büyük darbe indirmişti. Trablusgarp’ı savunmak için donanmadan yoksun Osmanlı Devleti’nin Mustafa Kemal gibi bazı vatanperver subayların şahsi çabalarından başka yapabileceği bir şey yoktu. (Ünlü, 2005, s.7) Dikkatlerini uzaklara yönlendiren Osmanlı yanı başındaki yükselen savaş tam tamlarını yeteri kadar duyamamış ve dikkate alamamıştı. 30 Eylül 1912’de Balkan Devletleri seferberlik ilan ettiler. (Uçarol, 2000, s.438) Hemen arkasından da savaşa bahane olmak üzere bir Ültimatom gönderdiler. Devletin istiklali ile bağdaşmayan ve dolayısıyla kabul edilmesi mümkün olmayan ultiatomdaki bazı önemli istekler şunlardı : Osmanlı devletinin Rumeli’ndeki ıslahatlarında büyük devletlerin yanında Balkan devletlerinin de birer delegeşi bulunacaktı. Böylece ıslahatın birlikte tanzim ve tatbik edilmesi sağlanacaktı. Silah altındaki Osmanlı askerleri derhal terhis ettirilecekti. Daha kısa bir süre öncesine kadar bu ufak devletlerin, Osmanlı devletinin birer vilayeti olması ve isteklerindeki küstahlık, Osmanlı devletinde şeref ve haysiyet kırıcı bir vaziyet yaratmıştır. Bununla birlikte devletin kesin olarak savaşa girmesinde askeri uzmanlardan oluşan bir kurulun ortak kararı etkili olmuştur. Varılan ortak kanaate göre, Osmanlı orduları 18 gün içinde bölgede 450

bin askere çıkarılabilecekti. Edirne, İşkodra ve Yanya kaleleri elde oldukça da düşmana karşı koymak mümkündü. (Tuncer, 1991, s.68)

Savaşın ilk kıvılcımı Karadağ'da atıldı. Karadağ 8 Ekim 1912 günü Osmanlı Devletine savaş ilan etti. 17 Ekim'de Bulgaristan ve Sırbistan 19 Ekim 1912'de de Yunanistan savaşa katıldılar. 18 Ekim 1912'de Trablusgarp savaşını Uşi Antlaşması ile sonuçlandıran Osmanlı Devleti yeni bir savaşın içine sürüklenmiş oluyordu

1. 4. I. ve II. Balkan Savaşları

Bu bölümde çok kısa olarak Balkan Savaşlarını özetleyip esas konumuz olan Deniz Cephesine geçeceğiz.

Balkan savaşlarında iyi bir hazırlık yapamadan giren Osmanlı Ordusu seferberlik ve yığma işlerini de zamanında yapamadığı için gafil avlanmış her cephe de yenilmiştir. Osmanlı orduları Bulgarlara karşı bütün Trakya'yı bırakarak Çatalca'ya kadar çekilmek zorunda kalmış Sırbistan'a karşı da Kumova'da yenilmiştir. Yunanlılar ise Selanik'i ele geçirdikten sonra Ege Adalarından Bozcaada, Limni, Samotraki ve Taşas Adalarını işgal ettiler. 3 Aralık 1912'de imza edilen ateşkes antlaşması ile silahlı çatışma durmuş oldu. Balkan Devletleri ile Osmanlı devleti arasında barış antlaşması 30 Mayıs 1913'te imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti Ege Adarlarının tayini ve Arnavutluk'un sınırlarının çizilmesi işini büyük devletlere bırakmıştır. (Eroğlu, 1990, s.70)

Girit hukuken Yunanistan'a terk edilmiş Midye Enez hattının batısında kalan topraklarda Balkan Devletlerine bırakılmıştır. Bu çizilen sınır ile Edirne'de Bulgaristan'a geçmektedir. Osmanlı Devletinin ağır yenilgi sonucu Balkanlardan çekilmesi siyasi bakımdan büyük bir boşluk bırakmış dengesizlik yaratmış ganimetin bölüşülmesinde Balkan Devletleri birbirine düşmüşlerdir. Sırbistan askeri hareket dolayısıyla, Sırp-Bulgar ittifakının çizdiği ve kendisine ayırdığı arazi parçasından daha büyük bir bölgeyi ele geçirmişti. Sırların bu arazi bölgelerini geri vermemesi uyuşmazlığın düğüm noktasının teşkil ediyordu. Yunanlılar ise Bulgarların Ege kıyısına ulaşmış olmasını sert tepki ile karşılamıştı. Bu durum

Sırbistan ile Yunanistan'ı birbirine yaklaştırmış aralarında ittifak antlaşması akdine sebep olmuştu. Sırbistan ile Yunanistan'ı birbirine yaklaşmış gören Bulgaristan bu iki devlete 30 Haziran 1913'de saldırdı. Bulgarlar her iki devlete yenilirken bu II. Balkan Savaşından faydalanmak isteyen Osmanlı devleti ile Romanya da Bulgaristan'a savaş açtılar. Romanya Dobruca'yı ele geçirirken Osmanlı devleti de Edirne'yi geri almayı başarmıştır. II. Balkan savaşı sonucunda Bulgaristan ile Osmanlı devleti arasında 29 Eylül 1913 tarihinde İstanbul Antlaşması imzalanmış ve Meriç Nehri sınır tayin edilmiştir Makedonya'nın küçük bir bölümü Bulgaristan'a bırakılmıştır. (Uçarol, 2000, s.445) Ancak nehrin batısında kalan Dimetoka'da Türk sınırları içerisinde yer almıştır.

Osmanlı devleti ile Yunanistan arasında 14 Kasım 1913'de Atina antlaşması imzalanmış Girit Adası kesin olarak Yunanistan'a bırakılmış Yunanistan'daki Türklerin durumu düzenlenmiştir.

Osmanlı devleti ile Sırbistan arasında 13 Mart 1914'de Sırbistan'da kalan Türklerin durumunu düzenleyen İstanbul Antlaşması imzalanmıştır.

Şubat 1914'de Londra'da toplanan büyük devletler İmroz ve Bozcaada hariç Balkan savaşları sırasında Yunanlıların işgal ettikleri adaları Yunanistan'a bırakmıştır. (Eroğlu, 1990, s.71-72)

1. 5. Balkan Harbinin Deniz Cephesi

1. 5. 1 Balkan Devletlerinin Deniz Gücünün Durumu

Yunanistan:

Yunanistan, bir yarımada ve ona bağlı adalar üzerinde bulunması ve geçmişten gelen gelenekleri nedeniyle denizciliğe yatkın bir millettir. XIX. yüzyıl başlarında Yunan İstiklal hareketi başladığında bu hareketin ilk etkileri denizlerde görülmüştü. Bağımsızlıktan sonra topraklarını hızla genişleten Yunanistan donanmasını

geliştirdi. Denizlerdeki üstünlük çok önemliydi ve Adalar Denizine hakim olmak ana prensipti. Bu prensip onları Büyük Yunanistan hedefine er yada geç ulaştıracaktı. (Büyüktuğrul, 1969, s.34)

1897 Osmanlı-Yunan savaşında Yunan kara birliklerinin hezimetine rağmen Yunanlı denizcilerinin Çanakkale önlerine kadar gelmeleri Adalar Denizinde hakimiyet gösterisinde bulunmaları Yunan toplumunda donanmaya, denizciliğe büyük bir alaka yaratmıştı. Yunanlı denizciler bu prestiji iyi kullanarak Osmanlı Devleti ile denizlerde kıyasıya bir silahsızlanma yarışını başlatmıştı. Yetersiz mali güçleri Osmanlı Deniz kuvvetlerinden daha büyük bir donanma hazırlamasına fırsat vermemiştir. Ancak Osmanlı Devletinin aksine Yunan Deniz politikası denizcilerin eline bırakılmış idi. Bu avantaj Yunanlıların barışta ve savaşta çok daha yeterli ve etkili olmalarını sağlamıştır. (Tuncer, 1991, s.130)

Osmanlı-Yunan deniz yarışının başlamasından sonra Yunan devletindeki mali yetersizlikler, donanmada iki ayrı fikrin oluşmasına sebep oldu. Bunlardan birincisi, yepyeni bir donanma yapmak, ikincisi ise mevcut donanmayı tamir ile yetinmek olmuştur. Bu konu üzerinde yapılan tartışma ve deniz subaylarının fikirleri gazete sütunlarına kadar geçmiştir. Osmanlı donanmasının, Haziran 1909 ayında Ege denizine açılması ve Girit sularında manevralar yapması Yunanistan'da heyecan yaratmıştır. Buna karşı Yunanlılar da 13 Temmuz 1909'da Hanya Kalesi'ne Yunan bayrağını çekerler. Olay iki devlet arasındaki siyasi durumu gerginleştirir. Osmanlı hükümeti Yunan hükümetine bir ultiमतom vererek bayrak indirilmediği ve Yunan kuvvetleri Adayı terk etmediği takdirde Osmanlı donanmasının Girit'e asker çıkaracağını ve Osmanlı ordusunun da Tisalya hududunu geçeceğini bildirdi. Osmanlı Donanmasının, 1897 Harbindeki gibi atıl durumda olmayıp, faal bir durumda bulunması Yunanlılarda endişe meydana getirdi. (Balkan Harbi Cilt 6, 1993, s.40) Bu endişeler, neticesinde Osmanlıların beğenmeyip satın almaktan vazgeçtikleri bir İtalyan zırhlı kruvazörünü satın aldılar. Averoff adını verdikleri bu zırhlı ile önce denizlerde, sonrada karalarda hissedilecek bir üstünlük elde ederek savaşta çok büyük faydalar sağlamışlardır. (Tuncer, 1991, s.131)

Yunanlılar, personel eğitimine de çok büyük önem verdiler. Önceleri Fransız uzmanlardan sonra İngiliz uzmanlardan faydalanan Yunanlılar denizcilerini Osmanlı

Denizcilerinden farklı olarak taaruzi anlayışla yetiştirdiler. Osmanlı Denizcileri ise daha çok şekilcilik ile İngiliz eğitimciler tarafından oyalandılar. İngiliz Amiral Gamble tarafından yönetilen bu eğitim sisteminin oylama eğitimi olduğu o dönemde yaşamış deniz subaylarının ifadelerinde de teyit edilmiştir. (Büyüktuğrul, 1969, s.31) Bu bakımdan, Yunan donanması 1912 yılı itibariyle gerek gemi gerek personel kalitesi bakımından Osmanlı Donanmasına göre dikkat çekici bir görünüm sergilemekteydi. (Tuncer, 1991, s.132)

Yunanlıların 1912 senesinde, Avrupa da dört komisyonları vardı. Bunlardan biri inşa halinde bulunan Dretnot ve altı muhribi kontrol etmek üzere Almanya'da bulunuyor. İkincisi aynı gemilerin cephanesi yapısını kontrol etmek üzere Amerika'da, üçüncüsü Averoff zırhlı kruvazörünün cephanesini satın almak üzere İngiltere'de, dördüncüsü Xiphias denizaltı gemisinin inşasını kontrol etmek üzere Fransa'da bulunuyordu. Bu komisyonlarda yer alan subaylar buldukları ülkelerdeki gemi inşa durumlarını da inceleyerek Yunanistan'ın yeni muhripler satın almasını hızlandırarak çok faydalı oldular. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.41) Balkan savaşları için seferberlik hazırlıkları yapılmaya başladıklarında Yunan Bahriye Nezareti Almanya da inşa halinde bulunan muhriplerin teslimini hızlandırmak için bu komisyonlara emir verdi. Almanya'da ki komisyon, Almanların kendi donanmalarına kendi tipten muhrip yapmakta olduklarını gördüler ve ısmarlanan muhriplerin yerine inşası daha fazla ilerlemiş olan V5 VE V6 Alman muhriplerini satın almak için teşebbüse geçtiler ve başarı kazandılar. Satın alınan bu iki muhribe Krevnos ve Neagenea isimleri verildi. İngiltere'de ki komisyonda Arjantin hükümeti adına yapılan dört muhribi satın almak üzere harekete geçti ve Eylül 1912'de bu dört muhrip satın alındı. Bu muhriplere Aetos, Leon , Jerax, Panthir isimleri verildi. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.41) Ayrıca ABD'den de İdaho ve Mississippi adını taşıyan savaş gemilerini alacaklardı. (Ünlü, 2005, s.22)

Deniz stratejisi denizlerde kontrolün sağlanması ve bu kontrolden faydalanma olarak iki ana konsepti içine alır. Deniz kontrolünün sağlanması ise önce kendi amaçları için denizlerin kontrolü, sonra düşmanın denizleri kullanmasına fırsat vermeme olarak iki faaliyet içerir. (Deniz Stratejisi, 1998, s.3-14) İşte bu konseptleri kavramış olan Yunan donanması, Osmanlı Donanmasının Çanakkale Boğazında bakım ve onarımdan uzak çalışır vaziyette atıl olarak beklediği bir dönemde, çok iyi

bir zamanlama ile aldıkları bu savaş gemileri ile gözle görünür bir üstünlük elde etmişlerdir. (Tuncer, 1991, s.132)

Savaşın başlamasından önce, Osmanlı ve Yunan kuvvetleri zırhlılar açısından dengede iken muhripler açısından Yunan kuvvetleri çok daha üstündü. Bu hal Balkan Harbi Deniz mücadelesinin ana temellerinden birini teşkil etmiştir. Bir diğer ana temel ise Osmanlı Devleti'nin Arnavutluk isyanı dolayısıyla Preveze ve Reşadiye Limanlarına torpido botlar göndermesi ve Yunanlıların da bu denize kuvvet göndermeye zorlanmasıdır. Bu iki husus nedeniyle Yunan Donanması "Ege Denizi Filosu ve Yunan Denizi Müfrezesi" adları ile ikiye ayrıldı. Büyük ve modern gemilerin teşkil ettiği ana kısım Ege Denizinde ufak ve eski gemilerin oluşturduğu diğer kısım Yunan Denizinde konuşlandırılıyordu.

Ege Denizi Filosu Komutanı Albay Pavlos Konduriotis emrinde: (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.46)

1 zırhlı Kırvazör	: Averoff
3 eski zırhlı	: Hydra
	: Psara
	: Spetsai
14 muhrip	: Neagenea
	: Keravnos
	: Thyella
	: Sfondoni
	: Lonehi
	: Naphkratousa
	: Niki
	: Doxa
	: Velos
	: Apsis
	: Leon
	: Aetos
	: Jerax
	: Panthir

1 Denizaltı Gemisi	: Delphin
1 Yardımcı Gemi	: Kanaris
1 Mayın gemi	: Aris
1 Hastane Gemisi	: İonia
5 Torpitobot	: Aigili
	: Daphne
	: Arethusia
	: Aleyon
	:Doris

Yunan Denizi Müfrezesi Komutası Albay Damianos emrinde :

2 Gambot	: Ambrakia
	: Aktion
4 Silahlı Gemi	: Alfios tipi

A ve Δ sınıfı küçük gambotlar bulunmaktaydı.

Yunanistan'ın coğrafi konumu nedeniyle Yunan Donanması bol miktarda kabiliyetli personel bulabiliyordu. Uzun yıllar Fransız Amiral Lezen'in eğitim usulleri ile çalışan Yunan Donanması 1910 yılında İngiliz Amiral Lionel Tofel Başkanlığında bir İngiliz Heyetinin eğitimine teslim edildi ve donanma bu eğitimden büyük faydalar sağladı.

Cephane ve malzeme sağlama konusunda da daha müsait durumda bulunan Yunanlılar harp boyunca, kolay ve süratli yoldan malzeme sağlamada başarılı oldular.

Bulgaristan :

Bulgarlar; liman harekatı yapmaya elverişli küçük bir deniz kuvvetine sahiptiler. 1909 yılına kadar donanması bulunmayan Bulgarlar o tarihte tam bağımsızlıklarını yapmaya müteakip donanma yapmaya başladılar ve Balkan harbine kadar geçecek üç senede küçük bir donanma yapmayı başardılar. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.47)

Donanmalarının küçük olması nedeniyle Bulgarlar başlangıçta Osmanlı Devletine karşı taarruzu hareket yapmaktan ziyade kendi kıyılarına saldırılmasını engellemek için savunmaya yönelik bir tutum içerisindeydiler. Bu nedenle Bulgarların deniz cephesindeki en önemli kozlarından bir tanesi de limanlara ve belli noktalara döktükleri mayınlar idi. Ancak savaşın başlamasından sonra Bulgar güçleri savunmanın yanında taarruzu hareketlerde de bulunarak başarılar kazanmıştır. (Tuncer, 1991, s.135-136)

Bulgar donanmasının kuruluşu şu şekilde idi. Ana limanı Varna olan Karadeniz filosu ve ana limanı Rusçuk olan Tuna tümeni. Bunlar Varna üs komutanlığına bağlı bulunuyorlardı ve üst komutanlığı makamında istihkam Yarbay Lokodorof bulunmaktaydı.

Aşağıdaki çizelgede Bulgaristan Deniz Kuvvetleri'nin durumu verilmiştir. (Balkan Harbi Cilt7, 1993, s.49)

Bulgar Deniz Kuvvetleri'nin Karadeniz Filosunda :
Nadiejda Torpido Gambotu ,

Smeli
Khrabry,
Drsky, Torpidobotları
Schumni,
Lietiachty,
Strogi,

Kamtchia,
Striella Silahlı Yatlari

Beş adet mayın dökmekte kullanılan Yat bulunmaktaydı.

Tuna Tümeninde ise :
Kroum Silahlı Yatı
Simon Veliki Silahlı Yatı

Her biri altı mayın taşıyan iki Römorkör
Dört ufak mayın nakliye gemisi bulunmaktaydı.

Donanmanın teçhizat durumu yeterliydi. Torpido botlar makine ve kazan açısından çok iyi durumdaydı. Donanma top cephanesi bakımından zengin olmasına rağmen torpido açısından zayıf kalmaktaydı. Bu eksikliklerini en yakın dostu olan Rusya'dan bol bol karşılayarak harbi iyi bir şekilde idame ettirmişti. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.49)

Bulgarlar donanmasında 50 subay 2287 astsubay/er bulunmaktaydı ve bu personel genellikle kara tesislerinde vazifelendirilmişti. Bu durum sahillerdeki müstahkem mevkiiler ile donanmalarının işbirliği iş birliği içinde çalışmalarını sağladı. Bu, Bulgarların dayanma gücünü attıran önemli bir nokta oldu. (Tuncer, 1991, s.136)

Balkan harbinde Osmanlı Devleti ile savaşan diğer Balkan Devletlerinin önemli bir deniz gücü olmaması sebebiyle Harbin Deniz cephesinde Osmanlı Devletine karşı Yunanlılar ve Bulgarlar yer almıştır.

1.5.2. II. Meşrutiyetten Harbin Başlangıcına Osmanlı Donanmasının Durumu

Sultan Abdülaziz'in büyük paralar harcayarak oluşturduğu donanma II. Abdülhamit tarafından Haliç'e çekilerek tamamen atıl bir pozisyona itilmişti. (Ünlü, 2005, s.4-6) Tarihçi Afif Büyüktuğrul'a göre dört neden vardır ;

1. Donanmanın kendisini tahttan indireceği korkusu ,
2. Osmanlı borçlarını temizlemek ve yeniden borçlanmamak arzusu,
3. Ruslara ödün vermek,
4. İngilizlerle dost geçinmek gibi nedenleri sıralamaktadır.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşında donanmamızın çürüdüğü iyice belli olmuştu. (Tarakçı, 2005, x.269) Yıllarca, atıl kalan donanma da gemiler eskimiş personel

eğitimsiz kalmıştı. II. Meşrutiyetin ilanından sonra donanmaya baktığımızda durumun içler acısı olduğu görülmüyordu. Gemiler bakımsız eski, personel talimsiz eğitimsiz ve manevra yeteneğinden yoksundu. (Ünlü, 2005, s.5) II. Meşrutiyetten sonra açılan yeni dönemde yapılması gereken en önemli şey personel eğitimiydi. Yunanlılar, hızla donanmalarını güçlendiriyordu. Osmanlı Devletinin de personelini eğitmesi, yeni gemiler alması, teknolojiyi yakalaması gerekiyordu. Yapılacak işler çoktu ama zaman çok dardı. Öncelikli olarak eğitim işine el atıldı. İngiltere'den personel eğitimi için uzmanlar getirilmesine karar verildi. İngilizler bu iş için Amiral Douglas Gamble 'yi gönderdiler. Osmanlı Devleti üzerinde Emperyalist amaçlar güden İngiltere'nin donanmamıza ne kadar faydalı olacağı şüpheliydi. Nitekim bu durumdan rahatsız olan Ruslara İngilizlerin verdiği cevap çok manidardır. "Merak etmeyin ! Biz Osmanlı Donanmasını güçlendirmiyoruz ; sadece onları oyalayacağız" (Gülen, 1988, s.173) Eğer Osmanlılar İngiltere'den eğitimci subay alamadıkları takdirde, Almanlara müracaat edeceklerdi. Böyle bir hal tarzı Osmanlı donanmasının daha hızlı bir tarzda gelişmesine sebep olacaktı.

Bu dönemdeki Osmanlı donanmasına baktığımızda Ali Haydar Emir Alpago'ta göre kağıt üzerinde şöyle idi:

Zırhlılar 15 tane, 92240 ton 84 büyük top
Kruvazörler 11 tane, 16000 ton, 30 büyük top
Gambotlar 7 tane 1672 ton,
Torpido botlar 40 tane, 3458 ton
Nakliyeler 52 tane

Aslında kruvazör denebilecek iki gemi mevcut, 3 kruvazörde kızakta idi. Alpago diğer bir takım gemileri de kruvazör olarak kabul etmiştir. (Tezcan, 2005, s.396) Bunların yanında İstanbul'da yapımına başlanan iki denizaltı vardı. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.12)

Kağıt üzerinde görünen mevcut donanmadan denize çıkabilecek durumda olanları şunlardı.

Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlıları Yeni Ha midiye ve Mecidiye kruvazörleri yeni Berki Sadvet Peyki Şevket torpido kruvazörleri, Fethi Bülend ,Muini Zafer, Avnillah zırhlı kuvvetleri ile eski Nemci Şevket ve iclaliye korvetleri. Samsun, Basra, Taşoz, Yarhisar muhripleri. Berkefşan, Hamidiye, Yunus, Alpagot, Antalya, Tokat, Akhisar, Kütahya, Musul, Draç, Ankara torpido botları ve Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar, Hamidabat torpido botları. (Ünlü, 2005, s.8)

Bunların yanında, gambot filosunda mevcut olan gemiler şunlardı:Marmaris, Malatya, Taşköprü, Nevşehir, Kastamonu, Yozgat, Ordu, Bafra, Gökçedağ, Refahiye, Ayıntab, Zuhaf, Haliç, Nurulbahir, Seddülbahir, Trabzon, İşkodra, Muha. Öteki gemiler, hurda demir ve çürümüş tahtadan mürekkep bir enkaz yığını halinde idi. Bunlardan bir kısmı, 1897 Osmanlı-Yunan Harbinde Haliçten çıkarılarak Nara'ya gönderilmiş ve 10 yıldan fazla orada kalmış olan eski zırhlılardı. (Tezcan, 2005, s.397)

Amiral Gamble, göreve başladığında Osmanlı donanmasının durumu bu idi. Donanmanın tekrar ayağa kaldırılabilmesi için İngiltere'den getirilen Amiral'e verilen görev beş maddeden ibaretti:

- a. Bir donanma programı hazırlayacak
- b. Kurslar açarak personel yetiştirecek
- c. Mevcut harp gemilerini tensik ve tavsiye edecek
- d. Tersaneyi yeniden düzene sokacak
- e. Talimnameler yayınlayarak ve fiili olarak komuta makamını işgal ederek Osmanlı donanmasına büyük bir kifayet kazandıracaktı. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.13)

Amiral Gamble göreve başlamasına müteakip bir taraftan nezaret kuruluşunun yeniden düzenlenmesine gayret ederken öte yandan donanmanın eğitimi çalışmalarını sürdürmüş, erlerin eğitimi için Kasımpaşa'da ki Gazi Hasan Paşa Kışlasında yeni bir er okulu kurmuş ve mevcut gemileri inceledikten sonra iki filo ve bir filotilla oluşturmuştur. Bu kuruluş içinde gemiler ilk önce tek tek eğitime alınmış daha sonra iki filotilla ve filo halinde eğitim başlatmıştır. Çeşitli uzmanlık alanında kurslar açılarak personel eğitimi çalışmaları yapmıştır. Amiral, eğitimin olumlu

biçimde geliştiğini görerek Eylül 1909 'da Kerpe seferine çıkmış, Ege'de yaptığı tatbikattan sonra, İzmir Limanı'na demirlemiştir. Sefer dönüşünde İstanbul'da, Padişahın huzurunda donanmaya geçit resmi yaptırmıştır. (Çoker, 1974, s.172)

Amiral Gamble yeni bir donanma hazırlanması çerçevesinde büyük gemilerden ziyade 10. 000 tonluk zırhlıların yaptırılmasını istiyor (Ünlü, 2005, s.9) ancak Osmanlı yetkilileri Dretnot sınıfı büyük gemilerin yaptırılmasını istiyorlardı. Bu husus Osmanlı Bahriyesi'ndeki yüksek rütbeli subaylar ile Amiral Gamble arasında fikir ayrılıklarına sebep olurken Gamble, Bahriye Nazırı Galatalı Halil Paşa ile de anlaşmazlığa düştü. Bu olumsuzluklar sonucunda Amiral Gamble görevinden istifa etti. (Tezcan, 2005, s.398)

Osmanlı yetkilileri ile Amiral Gamble'nin fikir ayrılığına sebep olan büyük gemilerin alınması meselesi sebepsiz değildi. Yunanlılar durmadan silahlanıyor ve donanmalarını güçlendiriyordu. Meşrutiyetin ilanından sonra ilk defa gemi alınması için o zamana göre önemli bir bütçe ayrılmıştı. Örneğin 28 Şubat 1910 tarihinde kabul edilen 'Bahriye Olağanüst Bütçe Kanunu' ile belirlenen hedefler için beş milyon liralık bir para da ayrılmıştır. Aynı zamanda Maliye Bakanlığı da, Donanma Cemiyeti tarafından olan siparişlere kefalet garantisi getirmiştir. (Ünlü, 2005, s.9) Ancak bu para ile arzu edilen gemilerin alınamayacağı aşikardı. Basın bu olaya ilgi göstermiş. Tanin Gazetesi iki kruvazör alımı için bağış toplamaya girişmiş, Tercümanı Hakikat Gazetesi ise yayınlarında donanma için her vatandaşın bir kuruş vermesini istiyordu. 10 Temmuz 1909'da Hürriyet Bayramı münasebetiyle donanmanın yaptığı resmi geçit halkı çok etkilemişti. Millet, dört başı mamur bir donanma istiyor, donanmasıyla gurur duymak istiyordu. Bütçedeki sıkıntıları bilen vefakar Türk Milleti kendi boğazlarından kısıkları paraları güçlü bir donanma oluşturulması için vermeye hazırdı. İşte bu fakir millet bu duyguları ile 19 Temmuz 1909 (6 Temmuz 1325) tarihinde "Donanma-i Humayün Muavenet-i Milliye Cemiyeti " isimli bir cemiyet kurdu. (Gülen, 1988, s.176-177) Cemiyetin ilk yönetim kurulunda Yağcı zade Şefik, Mehmet Abut, Liva Amiral Rasim, Dr. Fuat Süreyya Paşa, Avukat Kadri, Belediye Azası Selahaddin, Faiz, Tercümanı Hakikat Gazetesi sahibi Nusret, Baş Yazar Hüseyin Kazım, Piyade Yüzbaşı Mahmut, Deniz Kurmay Üsteğmen Ali Şükrü, Tabip Yüzbaşı Fazıl Berki, Piyade Üsteğmen Ziya,

Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Petraki Papadepulo ve Mühendis Haşım yer almıştır. (Çoker, 1974, s.22)

Derneğin kurucusu ve Başkanı Yağcı zade Şefik Bey, bütün servetini cemiyete bağışladı. Padişah Mehmet Reşad bu cemiyeti himayesine aldı ve bir aylık maaşını verdi. Devletin ileri gelen memurları da birer aylık maaşlarını bağışladılar. Halk zengin fakir demeden bu kampanyaya katıldı. Kendi haline bakmadan türlü fedakarlıklarla Donanma Cemiyeti'ne yardımda bulundu. Cemiyetin şubeleri her vesile ile para topluyor, halk toplantıları, müsamereler ve konferanslar düzenliyordu. Cemiyete önemli para yardımında bulunanlara “ Donanma İane Madalyası” veriliyordu. Tunç, nikel, gümüş ve altın olarak yardımların derecesine göre verilen bu madalyanın bir yüzünde kabartma bir zırhlı resmi öbür yüzünde ise padişah tuğrası mevcuttu. (Gülen, 1988, s.177-178)

Milletin gösterdiği bu büyük fedakarlık sonucunda donanma cemiyeti 12 Şubat 1911 (30 Ocak 1327) tarihine kadar bir 1. 812. 957,5 altın topladı. (Balkan Harbi Cilt , 1993, s.14)

Cemiyetin nasıl para topladığına dair Amiral Afif Büyüktuğrul şunları nakletmektedir. (Gülen, 1988, s.180)

“.... Bu dönemde ben çocuktum. Şehzade başının bütün tiyatrolarında perde aralarında sahneye bir masa çıkartılır, üzerine de büyükçe bir tas konulurdu. Başta Rahmetli Hamdullah Suphi (Tanrı över) olduğu halde “Yunanlılar Averoff”u satın aldılar vatanımız elden gidecek” gibi konuşmalar yapınca halk cebinde ne varsa altın olarak bu tase para atarlardı. Ayrıca Hamdullah Suphi Türk Ocaklarında sık sık donanma konferansı verirdi.

“...Hatta İşkodra Donanma Cemiyeti Şubesi Başkanı bir jandarma yüzbaşısı bir kayığı kalyon biçiminde tadil ederek para karşılığı halkı bir kayıkla gölde dolaştırmış 160 kadar altın toplayarak cemiyet merkezine yollamıştı. Bu yüzbaşının resmi ile yaptırdığı kalyonun resmini donanma mecmuası basmıştı...”

Bahriye nezareti Avrupa'ya bir heyet yollayarak İngiliz fabrikalarında Brezilya devleti hesabına, inşa edilmekte olan "Minas Gerues" Muharebe gemisini ve Alman fabrikalarında inşa edilmekte olan "Blücher" zırhlı kruvazörünü gezdirdi. Heyet, bu iki gemiyi de beğenmişti. Hatta alınması istenilen iki geminin isimleri bile hazırdu: Enver ve Niyazi. (Ünlü, 2005, s.9) Fakat bu gemilerin satın alınmasına imkan bulunmadı. Bunların yanında İtalya'da Orlando Biraderlerin tezgahlarında bulunan on bin tonluk bir zırhlı kruvazörde heyetin incelediği gemiler arasındaydı. Bu gemi henüz kızaktaydı. Kıç tarafın zırh levhaları henüz yerine konulmamıştı ve uzun süreden beri kızakta olduğunu gösteren bazı emarelere sahipti. Heyet bu gemiyi beğenmedi ve Hükümete şu raporu verdi:

"Fabrika sahiplerinin gemiyi dokuz ayda tamamlayacaklarını iddia etmelerine rağmen en az on sekiz aylık işi vardır. Kruvazör tüm denizci devletler tarafından terk edilmiş bir sistemdedir. Sahipleri 1. 200. 000 lira gibi yüksek bir fiyat istiyorlar. Bu kadar para verdikten, bir buçuk sene beklemeye razı olduktan sonra gelecek için modası geçmiş bu zırhlı kruvazörü almakta anlam yoktur. Birkaç yüz bin lira daha vererek bir iki ay daha beklemek koşuluyla mükemmel ve en son sistemde bir zırhlı yaptırmak mümkündür. " (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.9)

Rapor bu şekilde verilmiştir ve esasında biraz beklenmesi ve biraz daha para verilmesi durumunda birden fazla zırhlı teslim edebileceğini taahhüt eden firmalar da mevcuttu. Heyetin raporu hükümet tarafından incelenmiş ve bu pahalı ve eski sistemli gemiyi yaptırmaktansa yeni zırhlılar inşa ettirmenin daha doğru olacağına karar verilmiştir. Ancak iç sorunlar nedeniyle de siparişin verilmesi uzamıştır. Netice olarak 1891 yapısı iki eski Alman zırhlısını (Ünlü, 2005, s.16) (Wilhelm) ve (Weissenburg) satın almaya mecbur olunmuş ve 5 Ağustos 1910 tarihinde kontratları imzalanmıştır.(Ünlü 2005, s.16) Bu gemilere "Barboros Hayrettin" ve "Turgut Reis" isimleri verildi. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.15)

Alman Amiralinin komutasında olarak Çanakkale'ye ulaşan zırhlılara 1 Eylül 1910 günü Perşembe günü özel törenle Osmanlı sancağı çekildi. Birkaç gün sonra da başkent halkının alkışları arasında İstanbul'a geldiler. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.13) Halkın sevinç çığlıkları, alkışları

arasında Barboros ve Turgut Reis zırhlıları gelip Dolmabahçe Sarayının önüne demirlediler. (Gülen, 1988, s.182)

Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa ve Bahriye Nazırı Galatalı Halil Paşanın zamanlarında, Donanma Cemiyeti tarafından Almanya'nın "Schichau" gemi inşa tezgahlarında yapılmış olan dört büyük torpido muhrip satın alındı. (Ünlü, 2005, s.15) II. Meşrutiyet devrinde donanmamıza ilk katılan ve Yadigar-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet isimlerini alan bu gemiler, 1910 Temmuzunda İstanbul'a geldi. (Tezcan, 2005, s.401)

Avrupa'daki heyetimizin verdiği rapora göre almaktan vazgeçtiğimiz İtalyan Kruvazörünü, Yunanlılar zengin bir armatörleri sayesinde satın almışlar ve onun hatırasına ismini "Averof" koymuşlardır ve zırhlı kruvazörünün inşasının tamamlanarak Yunan Bahriyesine katılmasının zamanı yaklaşmaktadır. Osmanlı Donanmasının satın aldığı dört torpido muhribi ise Averoff'a karşı değil, Yunan torpido filosuna karşı donanmamızı güçlendirmiştir. Dolayısıyla Averoff Yunan Bahriyesinin başına geçtiği gün bizim bahri gücümüz fena halde bozulmak tehlikesiyle karşı karşıya geliyordu. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.13)

Bu dört torpido 616 tonluk gemilerdi ama makineleri çok güçlüydü. İki adet 10,5'lük 6 adet 4,7'lik 2 adet 3,7'lik top ve 3 torpido taşıyorlar, 36 mil sürat yapıyorlardı. Yadigar-ı Millet, İstinye Koyunda, İngiliz uçaklarının bir hava hücumu sonucunda battı. Muavenet-i Milliye, Çanakkale Savaşları sırasında sahile yaklaşıp karadaki askerlerine destek atışı yapan 13. 000 Tonluk İngiliz Goliath zırhlısını torpil hücumuyla batırarak görevini fevkalade biçimde yaptı. Gayret-i Vataniye 1916'da Varna'da battı. Numune-i Hamiyet ve Muavenet-i Milliye mütareke süresince Haliç'te bağlattılar ve 1923'te fesih edildiler. (Gülen, 1988, s.182)

Bütün umudumuz bu gemiler idi. Barboros la Turgut Reis bize o kadar yeterli gelmişlerdi ki, Yunan Bahriyesine üstünlüğümüzden o kadar emindik ki, artık yeni gemiler siparişi konusunda aceleye gerek görmüyor, tam bir yıl sürüp giden inceleme, düşünme ve müzakerelerden sonra ancak 1911 yılı yazında "Reşadiye"

dretnotunun inşa mukavelesini imza ediyorduk. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.13)

Bütün bunlara rağmen, deniz subayları, satın alınan bu gemilerle memleket donanma ihtiyacının yerine getirildiğine kani değillerdi. Bahriye Nezareti, beş senede tamamlanmak üzere 6 dretnot, 4 Lider, 20 Muhrip, 6 Denizaltı Gemisi, 1 Okul Gemisi, 2 Mayın dökücü gemi, 3 Tahliyeliye, 1 Tamir gemisi ve 4 Havuzdan ibaret 18 milyonluk bir donanma projesi hazırlayarak, mucip sebepleriyle birlikte 1 Nisan 1912 gününde Sadarete (Başbakanlığa) yolladı. Ancak bu gayretlere rağmen Donanma Projesi tatbikat sahasına konulamadı. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.15)

Bahriye nazırlarının sık sık değişmesi ve projelerin devamlı revize edilmesi neticesinde yeni harp gemileri ısmarlanması konusunda çok geç kalındı. İngiltere'ye ısmarlanan 2 Lider, 6 Muhrip, 2 Denizaltı gemisi ve Fransa'ya ısmarlanan 6 Muhrip ve 2 Denizaltı gemisi Balkan Harbine yetiştirilemedi.

Yeni harp gemilerinin tedarik edilmesinin geç kalınması yanında halen kullanılan gemilerin de bakımsız bırakıldığı görülmektedir. Acilen bakıma ihtiyaç duymalarına rağmen donanma 1911 yazında Beyrut'a gönderilmiş ve tamir edilmeleri mümkün olmamıştır. Osmanlı-İtalya savaşının yaklaştığının hissedilmesi üzerine donanma Komuta Vekili Haydarpaşa önünde yatan gemilerin tamir planlarının hazırlanması maksadıyla İstanbul'a çağırıldı. Ancak harbiye Nezareti Bahriye Nezaretine danışmadan donanmanın Çanakkale'ye gitmesini emretti. Bahriye Nezareti kendisinin bilgisi haricinde yapılan bu emir karşısında Harbiye Nezaretini protesto etti. Fakat yapılacak fazla bir şey yoktu. Hiç olmazsa gemilerin Çanakkale'de tamir edilmesini denedi. Hatta Mecidiye kruvazörünün tamirini de başlattı. Kısa bir zamanda gemilerin Çanakkale'de tamir edilemeyeceği anlaşılırsa da Harbiye Nazırlığına bağlı Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı gemilerin bakım ve tamir için Çanakkale'den ayrılmasına müsaade etmemiştir.

Çanakkale de bakımsız bir şekilde bekletilen donanma Osmanlı-İtalya Savaşında bir yararlılık gösteremediği gibi, bu durum nedeniyle donanmaya zaman kaybettirilmiş ve Yunanlıların donanmalarını güçlendirerek Osmanlı Devleti

karşısında çok daha avantajlı konuma gelmelerini sağlamıştır. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.17)

1.5.3. Personel Durumu

Bir donanma için var olması kesin olan kuvvet unsurlarından birincisi harp gemileri, ikincisini ise personel oluşturur. (Ünlü, 2005, s.3) Meşrutiyet dönemindeki bahriyemizin harp hazırlıklarından harp gemileri 2 eski zırhlı, 4 yeni muhrip ve bir inşa halindeki dretnottu. İşte beş yıllık uğraşlar sonucu donanmamıza katılan kuvvet bunlardan ibarettir ki, bu hiçte övünülecek bir şey değildir. O kadar velveleli bir çalışıp didinmenin böyle adete kısır denilecek bir sonuç vermesindeki nedenler gelince ; henüz o zamanlar bir devletin donanmasız yaşayamayacağına bu günkü kadar inanmayıştımız. İkinci olarak Meşrutiyetin ilanından sonra donanmanın olgun bir süratle yenilenmesi ve kalkındırılması için kesin bir yol tutarak düzenli bir şekilde ve kaymalar yapmadan bu yolu izleme olgunluğunu gösterememiş olmamızdır. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.21)

Deniz cephesinde sevk ve idare konusunda yapılan incelemelerde Bahriye Nezareti ile donanma komuta vekilinin açıkça anlaşamadıkları görülmekte idi. Bu sürtüşmenin boyutları zaman zaman donanma personelini de olumsuz yönde etkileyecek derece de olmuştur. Bu anlaşmazlıkların temelinde Bahriye Nezaretindekilerin ittihatçı, Donanma Komutan vekilinin ve diğer denizci personelin itilafçı olması hususu yer almaktaydı. Bu arada donanma komutan vekili ile gemi komutanlarının bazılarıyla da, ciddi anlaşmazlıklar söz konusu idi. Mesele Hamidiye Kruvazörü Komutan'ı H. Rauf Bey'le donanma komutanının sık sık sürtüştüğü gözlenmiştir. Bunların yanında yine donanma komutanlığı ile başkomutanlığın, donanma komutanlığı ile hükümetin savaş sırasında siyasi görüş farklılığından dolayı önemli çatışmaları, birbirinin emrini dinlememek gibi itaatsizlikleri söz konusu idi. Bu sürtüşmeler elbetteki, donanma personelinin “üstlerine” güvenini de sarsmıştır. Zaten pek çok yönden ihmallere uğrayan, eksiklikler içinde kıvranan denizciler bütün bunlardan olumsuz yönde etkilenerek savaş sevkini kaybetmiştir.

Balkan Savaşlarında tespit edilen bir mesele de Türk tarafının, tarihi cengaver karakterine yakışmayan, mevcut şartlardaki avantajlarına ters düşen ürkek, güvensiz ve daha çok savunmaya yönelik savaşıdır. (Tuncer, 1991, s.321-322)

II. Abdülhamit Devri, donanma materyalinden daha fazla, Deniz Kuvvetleri personeli üzerinde menfi ve yıpratıcı bir etki bırakmıştı. Deniz sorunlarını bilmeyerek söylenmiş ”Para yoktu ki Sultan Hamid Donanma yapsın...” (Büyüktuğrul, 1969, s.35) gibi bazı sözler ise tutarlı değildir çünkü yeni donanma yapılmadığı gibi mevcutları da etkin olarak kullanılmamıştır. (Ünlü, 2005, s.5) 32 yıl süren bu devrin bilhassa, Avrupa’nın sınai ve askeri ilimler sahasında büyük ilerlemeler kaydettiği bir zamana rastlaması Osmanlı Donanması için en büyük talihsizliktir. Gerçi Abdülaziz devrindeki muazzam donanma içinde fazla miktarda makineli gemi vardı amma ; bunları kullanan nesil hizmetten uzaklaştırılmış ve yeni nesle de bu makinelere alışmak fırsatı verilmemişti. Bundan dolayı subay topluluğunun kifayet durumu çok geri kaldı. Gerçi gizli yollardan malumat elde etmeye çalışan subay adedi çoktu ancak bunlar arasında da fikir birliği sağlamak mümkün olmamış, sevk ve idareye ait düşünceler dağılmıştı. Bundan dolayı modern tekniğin ihtiyaçlarına cevap verecek bir teşebbüs olmamıştı. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.29)

Sultan Abdülhamit’in Saltanatı dönemi, harp gemileri için çürüme ve harap olma dönemi olduysa bahriye subayları içinde böyle bir durgunluk ve perişanlık dönemi olmuştur. (Ünlü, 2005, s.5-6) Bundan dolayı Osmanlı donanması ancak meşrutiyetin ilanından sonra batının Batının harp bahriyelerindeki bilgilerinden ve büyük gelişmelerinden yararlanmaya başlamış ve ilk yararlanmalar İngiliz Amiral Gambel’in dersleriyle olmuştur. Amiral Gambel yenileştirme işlerine başladığı vakit bizim bahriyemiz, otuz yıllık derin bir uykudan henüz uyanıyordu. Bu otuz yıl içinde, zırh, top, barut, mermi, makine dahil her şey bir değil, belki beş on defa değişmiş, her değişikliğinde de yeni bir olgunluğa erişmiş, fakat kullanılmalar da daha çok meleke ve maharete, fenne ve ihtisasa gereksinim gösterecek ince ve nazik bir şekil almıştı. Bu süre içinde meydana gelen yeni buluşların ise haddi hesabı yoktu. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.21-22)

1909 yılında özel bir görevle İngiltere’de bulunan Yzb. İbrahim Aşkı’ya İngiliz Deniz Okullarında inceleme yapma vazifesi verildi. Kendisinin görev sonunda hazırladığı raporu Osmanlı Deniz Subay Okulu Öğretmenlerinden Öyzb. Ahmet Tevfik, Öyzb. Mehmet Ali, Yzb. Cemal ve Yzb. Rahmi’den kurulu bir komisyonun incelenmesine tabii tutularak bir “Maarif Layihası (Eğitim Tasarısı)” haline getirildi. Bu tasarı, personel yetiştirme esaslarında yapılması gereken değişiklikleri ihtiva ediyordu. Bahriye Nezareti bu tasarıya dayanarak bir “Tedrisat’ı Bahriye Müdürlüğü (Deniz Eğitim Müdürlüğü) “ teşkil etti. Bu teşebbüs deniz eğitiminde ilk ilerlemeyi kaydetme açısından kıymetli idi. (Ünlü, 2000, s.57)

Yetiştirme esasları atalet devresinden, Modern tekniğin icabı olan, faaliyet devresine geçiyordu; Eğitime genel kültür dersleri de eklenmişti. Tekniğin icabı olan bir gedikli sınıfı meydana getirilmesi düşünüldü. (Balkan Harbi Cilt 7, 1993, s.29-30)

Eski dönemlerde de yalnız ismen mevcut bulunan bu sınıf sonradan kaldırılmıştı. İşte Osmanlı donanmasının en önemli zayıf taraflarından biri de bu gedikli sınıfı idi. Gedikliler eratin harbe hazırlanması sorununun ruhunu oluştururlar. Gerek barış gerekse savaş sırasında gayet önemli görevler yapan gedikliler, batı donanmalarında gayet itina ile yetiştirilirler. Herhangi gelişmiş bir bahriyede topçuluk, torpidoculuk vs. gibi teknil branşlarda uzman astsubay yetiştirmek için özellikle okul gemileri vardır. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.28)

Bahriyemiz açısından çok önemli olan bu sınıfın oluşturulması 14 Temmuz 1913 tarihli “Sefen-i Hümayunda Gedikli Sınıfının Sureti Teşkiliyle Usulü Terfi ve Terakkileri Hakkında Kanun” ile gerçekleşebildi. Bu kanuna göre”Donanma gemilerinden terhis edilecek erlerden gerekli nitelikte bulunanlar Gedikli Namzed olarak kabul edilecekler, bunlar iki yıl hizmet ve eğitimden sonra yapılacak sınavda başarı gösterdikleri ve ayrıca beş yıl hizmeti yükledikleri halde Üçüncü Sınıf Gedikli olacaklardı. Bu rütbede beş yılı bitirenler ve yerine yapılacak sınavda başarı gösterenler tekrar beş yıl hizmeti yüklenmek suretiyle İkinci ve aynı şartlarla Birinci Sınıf Gedikliliğe yükseltileceklerdi. Gediklilere kanunda miktarları belirtilen aylıktan başka bir er tayini ve ayrıca nür kat elbise verilecekti. Bunlar emeklilik

bakımından Askeri Tekaiüt Kanununa tabi olacaklar ve adaylıktan itibaren 17 yılda emeklilik hakkını kazanacaklardı. Gedikliler emekliye ayrıldıktan sonra,ellerindeki şahadetnameye göre liman daireleri,seyrüsefain ve fener idarelerinde çalışmak istedikleri takdirde tercihen göreve alınacaklardı. (Çoker, 1974, s.67)

Gedikli sınıfı ile ilgili gelişmelerin yanında Gamble,planlarına göre subaylara meslek kursları açtırdı ve bir kısım subayı da İngiltere'deki meslek kurslarına sevk ettirdi. Deniz okulu İngiliz öğretmenlerinin idare ve kontrolüne verildi (Gülen, 1988, s.30)

İngiltere Deniz Okulunda öğretmen olan Binbaşı Holland, Bahriye Mektebine ders nazırı olarak atanmıştır.(Ünlü, 2000, s.57-59) Onun ve yardımcılarının çabaları ile okul İngiltere Deniz Okuluna eşit bir hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu sırada Bahriye mektebinin adının “Mektep-i Fünun-u Bahriye-i Şahane” olduğu çıkarılmış olan bir talimatnameden anlaşılmaktadır. (Tezcan, 2005, s.620)

Bu dönemde Bahriye Mektebinde eğitim dört yıl olup zaman zaman Namzed Aday sınıfları oluşturulmuştur. Aday öğrenciler sınavla ve uzun tetkiklerden sonra öğrenci olarak kabul edilirdi. Okulun başarıyla tamamlanmasının ardından “Mühendis” unvanıyla mezun olan subaylar bir yıl eğitim gemilerinde,bir yıl da donanmanın diğer gemilerinde top,torpedo,seyir vb. gibi branşlarda eğitim alarak üsteğmen rütbesinde sorumlu görevlere atanabiliyorlardı. (Çoker, 1974, s.122)

Amiral Gamble, tersanede bulunup da denize çıkabilecek gemilerle bir filo oluşturarak önce Marmara Denizinde harbe hazırlık ve muharebe talimleri, ara sıra atışlar yaptırmaya, kürek ve yelken yarışları düzenlemeye başladı. Bu surette personelim eğitim durumu güçlendirilmeye çalışılıyordu. Donanmada seyir yeteneği biraz ilerledikten sonra manevra ve gezi alanları daha genişledi. Sonuç olarak, gerek subaylar ve gerekse erat büyük bir istekle bilmediklerini de öğrenmeye, bildiklerini de genişletmeye uğraşıyordu. Fakat bazı anlaşmazlıklar nedeniyle Halil Paşanın nazırlığı sırasında Amiral Gambel istifa ederek memleketine döndü. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.23)

Amiral Gamble'nin görevini terk edip gitmesi üzerine Bahriyeyi düzenleme işleri askıda kalmıştı. İngiltere'ye baş vurarak yeni bir amiral istendi. İngiltere Williams'ı önerdiler. (Ünlü, 2005, s.25) Amiral Williams, sonradan 1915'de Çanakkale'ye taarruz eden filoda bulunan İrresistable dretnotunun komutanlığını yapmış çok yetenekli bir denizciydi. Tam o sırada Donanma Cemiyetinin ısmarlanmış olduğu Barboros ve Turgut Reis zırhlılarıyla muavenet sınıfı torpidolar da gelmişti. (Gülen, 1988, s.246)

İngiltere, Londra Büyükelçisi Tevfik Paşaya Amiral Williams'ın aşağıdaki koşullar altında atandığını beyan etmiştir.

- a. Amiral Osmanlı Bahriyesinde, Liva Amiral rütbesi ile hizmet edecektir.
- b. Donanmanın eğitimini ve barış zamanında Bahriye Nezaretinin emri altında donanmanın tatbikatını yönetecektir.
- c. İstanbul'da oturduğu sürece doğrudan Bahriye nazırının emri altında Fen Müşaviri olarak görev yapacaktır.
- d. Görev süresi iki yıl ve yıllık ücreti 3000 Osmanlı Lirası olacaktır.
- e. Amiral kurmayı İstanbul'a gelince kendisi seçecektir.

Bu talimatlar ile İngiltere'den ayrılan Williams 3 Mayıs 1910'da İstanbul'a gelerek görevine başladı. Amiral Williams Kurmay Heyeti'ni Darmen, Foot, Couin, Mc Quinen, W. Reed, Blake ve Pache'den oluşturdu.

Bu sırada donanma Albay Ramiz Bey'in komutasında Marmara'da tatbikatta idi. 21 Mayıs'ta "Mesudiye" gemisi ile donanmaya katıldı ve 15 Topla selamlanarak komutayı ele eline aldı. Yapılan haftalık programlarla geceli gündüzlü talim, atış ve manevralar 1 Haziran'a kadar devam etti. Gemilerde, bütün branşlarda açılan kurslarla subay, erbaş ve erlerin eğitimine hız verildi. 9 Haziranda ilk kez genel bir torpido hücumu tatbikatı yapıldı. Donanma Cemiyeti'nin yardımlarıyla Almanya'dan satın alınan "Barbaros Hayrettin", "Turgut Reis", zırhlıları ile "Muavenet-i Milliye", "Gayret-i Vataniye", "Yadigar-ı Millet" ve "Nümune-i Hamiyet" torpidolarının İstanbul'a gelmesiyle donanmada hatırı sayılır bir güç kazanmıştır. Ancak bu kezde yeni bir komuta anlaşmazlığı çıktı. Albay Ramiz Bey'in isteği üzerine Padişah yaverlerinden Albay Tahir Bey 2 Ocak 1911'de

Donanma Komutan vekili olarak atandı. Bu atamayı öğrenen Amiral Williams, Bahriye Nezaretine bir yazı yazmış ve yazının karşılığında Sadrazam Williams Paşanın komutanlık sıfatına haiz olmadığı ve filo komutanının değiştirilmesine itiraza ve yetkisi bulunmadığı açık olmakla beraber kendisini istifaya davet niteliğinde bir davranış İngiltere’ce iyi karşılanamayacağından bundan kaçınılması gerektiğini bildirdi. Bu arada durumu anlamış olan Williams Londra’dan istifa mektubunu göndermişti. (Çoker, 1974, s.174)

1.5.4. Osmanlı Devleti’nin Materyal Durumu

Osmanlı Bahriyesinin mali ve sınai durumu, harp maksadını sağlayacak materyali yapmak ve hazırlamak şöyle dursun, mevcut materyali bile kifayettendirmekten acizdi. Zaten deniz bütçesi sadece maaş ve iaaşeye yetiyordu. Bundan dolayı Deniz Kuvvetlerinin silah, teçhizat ve diğer ihtiyaçları, bütün imkanları düşünülerek yapılmış programlara göre değil de, günün meydana getirdiği ihtiyaçlara göre acele olarak satın alınan tedbirlerle idare edilebiliyordu.

Lojistik ihtiyaçların, seferberlikle beraber, süratle temin edilmesine de Avrupa fabrikaları ile deniz irtibatının kapanmasına mani oldu. Buna göre Osmanlı Deniz Kuvvetleri Balkan Harbine iki sene devamlı olarak, denizlerde dolaştıktan sonra Çanakkale’de boş yere tutulmuş ve onarılmamış bir donanma ve ikmal yolları kapalı bir tersane ile girdi. Donanmanın ana ikmal maddelerinin genel durumu şu şekildedir. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.32)

Silah ve Cephane:

Osmanlı donanmasındaki gemilerin hemen tamamı eski idi. Dolayısıyla gemilerin silahları da ömürlerini doldurmuş ve işe yaramaz durumdaydı. Donanmanın en güçlü gemiler olan Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının bataryaları hurda denilecek haldeydi. Yine bu topların savaşta kullanılmaz olduğu uzmanlar tarafından rapor edilmişti. Osmanlı Donanmasının bu eski silahlarının yiv setlerinin de aşınmışlığının ötesinde topların eski model olması da ayrı bir sorun yaratmıştı. Silah konusunda kayda değer bir hususta, gemilerde gece nişangah tertiplerinin

bulunmaması idi. Bu durum gece çıkışlarını engelleyerek donanmanın baskın tarzındaki taarruzlarına fırsat vermemiştir. Böylece Türk tarafının stratejik bir takım hareketleri gerçekleştirememiştir. (Tuncer, 1991, s.121-122)

Buna mukabil Donanma, Muini zafer ve Fethibüent gibi eski korvetlerinin toplarını İzmir ve Selanik Müstahkem Mevkilerine ve bir kısım küçük çapta top ve makineli tüfeklerini de Çatalca Savunma Savunma Hattı'na verilmişti. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.33)

Kömür:

Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin üstlendiği önemli vazifesini başarabilmesini sağlayacak bir unsur da kömür ikmali idi. Bilindiği gibi donanma gemilerinin hareketini sağlayan enerji kaynağı kömür idi. Osmanlı topraklarında kömür kaynakları boldu . Fakat diğer konularda olduğu gibi yeterli miktarda kömür stokları yapılamamıştı. Bu vaziyet savaş sırasında donanmaya çok zaman kaybettirmişti. Aslında kaliteleri İngiliz “Kardif Kömürleri” ayarında Türk kömürlerinin stok yapılmamasının ciddi bir sebebi de mali yetersizlikti. Bunun yanında nitelikli iş gücünün, teknik imkanların yeterli miktarda bulunmaması da, yine savaş öncesinde gereken stokun yapılanmamasına sebep olmuştur. Mesela bu durum savaşta ileri tekniğe ve bu alanda personelin yeterli miktarda tecrübeye sahip olmamasından kaynaklanan önemli aksamalara sebep teşkil etmiştir. (Tuncer, 1991, s.122)

Kömür donanmaya hareket ve dolayısıyla harb kifayeti veren başlıca unsurdu. Bunun içindir ki dünyanın bütün deniz kuvvetleri en kısa zamanda kömür almak ve düşman donanmasını, kömürsüz olduğu bir zamanda yakalamak için bütün çabayı gösterirlerdi. Fakat bu ana ihtiyaç Bahriye Nezareti tarafından sağlanmış değildi. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.32)

Donanmaya hareket kabiliyeti veren ikinci unsur da kazan suyu idi. Ancak donanmanın sı tevziatı yapacak gemisi yoktu. Diğer taraftan donanmanın su ihtiyacını karşılayacak tek kaynağı vardı o da Çanakkale'de (Nara'da) bulunuyordu. Üstelik bu kaynak, bir çeşme ve iki dubadan ibaretti. Yani anlaşıldığı gibi inanılmaz derecede bir yetersizlik ve dolayısıyla önemli derecede bir su krizi vardı. Savaşta

donanma gemileri su ihtiyaçlarını karşılayabilmek için birbirlerine karşı silahlı nöbetçiler çıkararak çeşmeyi işgal etmek yarışına girişmişlerdi. (Tuncer, 1991, s.123)

Teçhizat açısından en önemli noksan gemilerin gece nişangahından mahrum bulunmaları idi. Donanma Komutanlığı, bu nişangahlar temin edilmedikçe gece harekatı yapamayacağını Başkomutanlığa bildirmişti. Fakat Bahriye Nezareti bu eksikleri gidermeye imkan bulamadı.

1.5.5. Osmanlı Devleti'nin Seferberlik Hazırlıkları

Osmanlı Deniz Kuvvetleri, Balkan Harbine seferber olmuş bir durumda girdi. Osmanlı-İtalya Harbinin, henüz sona ermemiş bulunması dolayısıyla Donanma, esasen seferberliğini yapmış olarak Çanakkale'nin Nara mevkiinde yatıyordu. Gerçi insan seferberliği maksadı sağlayacak şekilde tamamlanmıştı. Osmanlı donanmasının materyal seferberliğine tam tamamlanmış gözüyle bakılmazdı. Tam tersi Donanmanın materyali çok eksikti. Donanma gemileri top yekun onarılmalıydı. Bunlar arasında yerinden kımlıdayamayacak kadar bozuk gemilerde bulunuyordu. Tekne ve teçhizatı kifayettlendirmek için gereken ham ve işlenmiş madde memlekette yoktu. Bahriye Nezareti'nin mütevali bütçeleri hiçbir zaman Deniz Kuvvetlerine harb stoku materyal sağlayacak bir mahiyet arz etmemişti. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.34)

Osmanlı Devleti, pek çok konuda gösterdiği ihmali göstererek herhangi bir yeri "üs" olarak hazırlamamıştı. Üstelik devletin "hayat damarı" durumundaki Adalar Denizine Yunanlılar çok dikkatli bir şekilde eğilmişti. Bununla birlikte bu coğrafi mevki de üs olarak değerlendirebilecek fevkalade önemli noktalar vardı. Hatta bu konuda donanma komutan vekili, bir gezinti sırasında Limni Adasında bir inceleme yaparak burasının çok kıymetli bir ileri üs olacağını düşünerek durumu Bahriye Nezaretine bildirmişti. Bu şekilde boğazların çok daha uzaktan korunması imkanı da sağlanmış olacaktı. Üs ve strateji açısından haritaya bakıldığında hayati ehemmiyet arz eden iki liman göze çarpmakta idi. Bunlardan biri, Anadolu'ya giriş

ve çıkış kapısı niteliğindeki bu limanlar, İzmir ve Selanik şehirleri idi. (Tuncer, 1991, s.117-118)

Bahriye Nezareti diğer bir çalışmayı da, Bulgarlara karşı bir harbin açılması haline göre Deniz Kuvvetleri'ne tereddüt etmesi muhtemel olan vazifeleri tayin etmek için yaptı. Hazırladığı hareket lahikası gereğince Hamidiye, Berkisatvet, Yedigari millet, Muavenetim illiye, Nümuneihamiyyet, Taşoz, Sultanhisar, Sivrihisar ,Zuhaf ve Nevşehir Gemilerinin Karadeniz Boğazındaki Serviburnun'da Beykoz civarında konuş yapmasını emretti.

Donanmanın, toplu olarak bir konuş planı hazırlanmamıştı. Fakat, bu hali bir noksan olarak mütalaa etmek mümkün değildi. Osmanlı-İtalya Harbinin henüz barışa ulaşmamış olmasından ötürü, Donanma o harbin ihtiyaçlarına göre konuş yapmış bulunmakta idi Ancak Bulgarlarla bir harp yapmak ihtimaline karşı yukarda ismi sıralanan gemilerin Çanakkale'den alınıp Karadeniz Boğazına nakledilmeleri kararlaştırılmış bulunmakta idi.

Bu mütalaların sonucu olarak Balkan Harbi başında Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin konuşu genel olarak aşağıdaki gibi oldu: (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.36)

Çanakkale Boğazında :

4 Zırhlı	: Barboros Hayrettin Turgut Reis Mes'udiye Asaritevfik
1 Kruvazör	: Mecidiye
3 Muhrip	: Basra Yarhisar Samsun
4 Torpidobot	: Hamidabat Demirhisar Kütahya

Akhisar

Karadeniz Boğazında :

1 Kruvazör	: Hamidiye
1 Torpitokruvazör	: Berkisatvet
4 Muhrip	: Yadiğarı millet
	: Muaveneti milliye
	: Nümuneihamiyyet
	: Taşoz
2 Torpidobot	: Sultanhisar
	Sivrihisar
1 Korvet	: Zuhaf
1 Gambot	: Nevşehir

İzmir' de :

1 Eski Korvet	: Muini zafer (toplari sökük)
2 Torpidobot	: Yunus, Timsah
1 Vapur	: İzzettin (silahlı)

Selanik'te :

2 Eski Korvet	: Fethibülent ,Necmi Şevket
1 Yat	: Fuat (toplari sökük)

Preveze'de :

3 Torpidobot	: Antalya
	Tokat (harap)
2 Motor bot (Ünlü, 2005, s.14)	: Hamidiye, Alpagut

İşkodra Gölünde :

3 Stimbot

İstanbul'da tamirde :

1 Muhrip	: Gayretivataniye
3 Torpidobot	: Berkefşan

Pelengidarya

Draç

Süveyş’de :

1 Torpita Kruvazörü : Peykişevket

4 Torpidobot : Beyrut

Malatya

Taşköprü

Yozgat

1.5.6. Osmanlı -Yunan Kuvvetler Mukayesesi

Muharebe hattına dahil olarak top muharebesi yapacak olan ve esas kuvveti oluşturan zırhlı gemileri inceleyelim. Bizim “ Barboros, Turgut, Mesudiye ve Asarı Tevfik’imize karşılık düşmanın Averof, Hidra ,Sipeçya Pisara zırhlıları vardır. Zırhlı gemiler arasındaki mukayeseler üç esas üzerine yapılıyordu. Top, zırh ve sürat

Öncelikle top durumuna bakacak olursak muharebe hattı gemileri, yani zırhlılar arasındaki muharebelerde ağır ve orta çaplı toplar kullanılıp, küçük toplar ise torpidolara karşı kullanıldıkları için mukayesemizi yalnız bu iki nevi top üzerinde oluşturacağız.

Ağır Topların Miktarı :

OSMANLI DONANMASINDA

12 adet 28 sm’lik

2 adet 23,4 sm’lik

14 adet

YUNAN DONANMASINDA

4 adet 23,4 sm’lik

9 adet 27 sm’lik

13 adet

Vasat topların Miktarı:

15 adet 15 sm’lik

7 adet 12 sm’lik

8 adet 19 sm’lik

15 adet 15 sm’lik

16 adet 10,5 sm'lik	3 adet 10,5 sm'lik
-----	-----
38 adet	26 adet (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.33)

O halde, Osmanlı zırhlılarında; 14 adet büyük, 38 adet orta top Yunan zırhlılarında; 13 adet büyük, 26 adet orta top bulunuyordu.

Görünürdeki üstünlük ; Barboros ve Turgut'ta ki büyük toplar ateşli olmadıkları için, talimlerde bir buçuk dakika da bir mermi atabilen bu toplarla ,harp esnasında dikkat ve ihtimamla ateş edebileceği cihetle ancak iki dakikada bir mermi atabiliyor. Yunanın eski zırhlılarındaki 27 sm'liklerin atış süratleri de aynı derecededir. Mesudiye'nin 23,4 sm'lik seri ateşli büyük topları ise iki dakika da üç mermi atmağa müsaittir. Averoff'un toplarının atış sürati, fabrika hesabıyla her ne kadar bir dakika da dört mermi ise de muharebe sırasında ortalama ve ameli bir hespla bir dakikada iki mermi atılacağını farz etmek uygun olur.

Barboros ve Turgud'daki 16 adet 10 sm'lik toplarımız 35 çap uzunluğunda yani kısa oldukları için menzil ve tesirleri noksan ve adeta küçük toplar derecesindedir. Her ne kadar ağır ve orta çaplı toplarının adet bakımından fazla olması ilk bakışta Osmanlı Donanmasında bir üstünlük sağlar gibi görünüyorsa da Yunanlıların ağır toplarının atış sürati, orta toplarının ise menzil ve nüfuz bakımından bizimkilere göre çok daha üstün oldukları görülmektedir.

Osmanlı ve Yunan Donanmalarında ki ağır ve orta çaplı topların iki dakika da birbirleri üzerine atabilecekleri mermilerin adet ve ağırlıkları şu şekildedir.

Her biri 240 kilo ağırlığında	12 adet 28 cm'lik mermi toplamı	2880 kilo
her biri 170 kilo ağırlığında	6 adet 23,4 sm'lik mermi toplamı	1020 kilo
her biri 45 kilo ağırlığında	180 adet 15 sm'lik mermi toplamı	8100 kilo
her biri 20 kilo ağırlığında	84 adet 12 sm'lik mermi toplamı	1680 kilo
her biri 16 kilo ağırlığında	192 adet 10,5 cm'lik mermi toplamı	3072 kilo
	474 kilo	16752 kilo

Toplamı 16752 kilo ağırlığında olan bu 474 adet merminin 18 tanesi ağır toplar, 456 tanesi orta toplar tarafından atılmaktadır.

Yunan Topları ise;

her biri 200 kilo ağırlığında 16 adet 23,4 cm'lik mermi toplamı 3200 kilo

her biri 250 kilo ağırlığında 9 adet 27 sm'lik mermi toplamı 2250 kilo

Her biri 90 kilo ağırlığında 96 adet 19 sm'lik mermi toplamı 8100 kilo

her biri 45 kilo ağırlığında 180 adet 15 sm'lik mermi toplamı 540 kilo

337 adet

22730

kilo(Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.34)

Toplamı 22730 kilo ağırlığında olan bu 337 merminin 25 tanesi ağır toplar, 312 tanesi ise orta toplar tarafından atılmaktadır. Buradan 4 Yunan zırhlısının 4 Osmanlı zırhlısına iki dakikada 5978 kilogram ağırlığında fazla mermi attığı meydana çıkıyor. Yunan Donanmasının bir başka üstün yanı da toplam top kuvvetinin yarısından fazlasını yalnız başına bir geminin yani Averoff'un taşımakta bulunmasıydı. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.37) Averof savaş boyunca Türk donanmasının kabusu olacaktı. (Ünlü, 2005, s.19)

Zırh durumun bakacak olursak; Osmanlı devletinde zırhlı olarak tanımlanan gemilerden sadece Barbaros ve Turgut reis gemileri zırhlı adını hak etmekteydi. Mesudiye ve Asar-ı Tevfik gemileri sadece zırhlı kuşakla korunuyorlardı. Yunan donanmasının zırh açısından en iyi gemisi Averof'tu. Diğer gemileri ise bizim Mesudiye ve Asar-ı Tevfik gemilerimizden daha iyi durumdaydılar.

Barbaros ve Turgut Reis gemilerinde 30. 5;Mesudiye 15 (terni) ; Asar-ı Tevfik'de 15,Averof'da 18, Hidra ile eşlerinde 30. 5 cm olan zırh durumları mukayese açısından bizlere yeterli bilgiyi sunmaktadır.

Sürat olarak ise Osmanlı donanmasının gemileri kitabi olarak hızlı görünmelerine karşılık uygulamada durum tam tersi görünmektedir. Asar-ı Tevfik gibi gemiler eski ve yıpranmış olmaları nedeniyle kitabi hızlarına ulaşmak onlar için hayal denecek kadar uzaktı. Bu gemiler filoya katıldıkları zaman filonun süratini de etkiliyorlar ve filonun süratini düşürüyorlardı. Sadece kitabi hızlara bakarak bile

yunan gemilerinin üstünlüğünü görebiliriz. Barbaros ve Turgut reis gemilerinin 16. 5 knt olan tecrübe seyri süratine karşılık Averof gemisinin 24 knt tecrübe seyri sürati vardı. Averoff'un elde ettiği bu sürat farkı filoların sürat mukayesesine de etki yapmakta ve Osmanlı Donanmasına göre Yunan Donanması üstün yapmaktadır.

Zırhlı gemilerin mukayesesinin ardından torpido filolarının durumuna bakalım. İki tarafında eski ve küçük torpidobotlarını hesap dışı bırakacak olursak Osmanlı Donanmasında 1 adet Berk-i Sadvet torpido kruvazörü,4 adet Yedigâr sınıfı muhrip,4 adet Samsun millet sınıfı muhrip,4 adet Sultanhisar sınıfı torpidobot mevcut iken Yunan Donanmasında 4 adet Yeraks sınıfı büyük muhrip,4 adet Nokra tosa ve 4 adet Doksa sınıfı muhrip,1 adet Delfin denizaltısı mevcuttur. Bizim gemilerimizden kullanışsız olan Berk-i Sadvet ve Samsun gibi gemileri de saymazsak sayı olarak dahi yetersizliğimiz görülecektir. Ayrıca gemilerin silah ve sürat olarak da Yunan donanması ile kıyaslandığında yetersizliği görülmektedir. Osmanlı Donanmasındaki bu tip gemilerin süratleri 34,6-26 mil arasında değişmekle beraber geçekte bu süratlere ulaşamamaktaydılar. Trablusgarp Savaşı sırasında görev alan gemilere yeterli bakım yapılmadığı için gemiler yorgun ve yıpranmış durumdaydı. Buna karşılık Yunan gemileri 30-32 millik gerçek hızlara ulaşabiliyorlardı.

Osmanlı Donanmasının gemilerinde mevcut torpido kovanları çap ve mevcut olarak Yunan gemilerinin gerisinde olmakla beraber küçük topların durumu da aynı sonucu bize veriyordu. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.36-39)

Yapılan bu karşılaştırmalardan anlaşılmaktadır ki; Osmanlı Donanması Harp öncesinde o dönemki uzmanların iyi niyetli görüşlerinde belirttikleri gibi Yunan donanmasından üstün değildi. Hatta eşit bile değildi dememiz gerekmektedir. Sadece nicelik olarak kıyaslandığında bile üstün görünen Yunan Donanmasının personel eğitimi ve savaşa hazırlık olarak da Osmanlı Donanmasından üstün olduğu görülmektedir. Donanmayı uzun yıllar Haliç'e hapsetmenin,personeli eğitimsiz bırakmanın,gemileri bakımsız ve tersaneleri işsiz güçsüz bırakmanın acısını Türk milleti kısa bir süre sonra çok ama çok acı bir şekilde hem de beklenmedik hızda

yaşayacak elini uzatsa degecekmişcesine yakınında ki Midilli gibi adalara bir daha asla elini süremeyecektir.

1.6. Balkan Savaşlarında Osmanlı Donanmasının Deniz Harekatı

1.6.1. Karadeniz Harekatı

Balkan Savaşlarında Osmanlı Donanmasının ilk harekatı Karadeniz de yapılmıştır. Baş komutan vekaletinden 16 Ekim 1912 de donanma komutan vekilinden verilen emir ile harekat başlamıştır.

‘Bulgar ve Sırp hükümetleri ile münasebetler kesilmiş olduğundan her iki hükümete karşıta taaruz-i harekata süratle başlanılması şart ve garp ordularına tebliğ edilmiş olmakla donanmanın da Varna ve Bur gaz arasındaki deniz nakliyatını kesmesi ve düşman filosunu imha edecek şekilde taaruzi harekata başlaması tavsiye olunur. ’(Deniz Müzesi Arşivi, No:106-128)

Bu harekat Osmanlı Devleti tarafından beklenen normal bir stratejiydi ve Bulgarlar tarafından beklenmekteydi. Emirdeki ifadenin kesinlik belirtmemesi ve tasfiye niteliğinde bulunması o dönemdeki donanmanın sevk ve idaresinde tereddütlerin olduğunu ortaya çıkartmaktadır. Bu emirden önce Donanma komutan vekili tarafından hazırlanan harekat teklifi hazırlanmış ve bu teklifte Bulgarlardan gelebilecek saldırı ve sabotajlara karşı düşmanın yakın Limaları ile kendi kıyılarımızın gözetim altında bulundurulması ve Osmanlı Deniz nakliyatının himaye edilmesi tasarlanmıştı. Ayrıca düşman gemilerinin buldukları limanlarda imha edilmesi ve düşmanın stratejik bölgelerine gösteri hareketleri düzenlenmesi teklifin önemli unsurlarını oluşturuyordu. Ancak Başkomutanlık ile Donanma Komutan Vekili arasındaki güvensizlik bu teklifin reddedilmesine neden olmuştur. (Tuncer, 1991, s.177-178)

Harekatın başlangıcı tarihinde Osmanlı Donanması durumu aşağıdaki gibidir:

Karadeniz Boğazında Donanma Komutan Vekili Albay Tahir'in emrinde iki zırhlı (Barbaros ve Turgut Reis) altı muhrip, 4 torpido bot, 2 gambot (Zuhaf ve Nevşehir) Çanakkale Boğazında Mesudiye Zırhlısı komutanı Binbaşı Tevfik emrinde iki zırhlı (Mesudiye ve asarı Tevfik), bir torpido bot (Hamidabat) Genel karargah emrinde olarak Karadeniz'de 2 kruvazör (Hamidiye ve Mecidiye) Tersanede onarımda bulunan bir torpido kruvazörü (Berkisatvet) 2 muhrip, 4 torpidobot

Donanma Komutan vekilinin hazırladığı tasarının reddedildiği tarihlerde Başkomutanlık vekaleti Donanma Komutanlığı vekaletine Varna ile Burgaz arasındaki deniz ulaştırmasının kesilmesi için daimi bir abluka hattı tesis ve Bulgar filosunu tahrip için hemen donanma ile hareket olunması ve Varna-Burgaz limanlarındaki tahkimatın bombardıman edilmesi emrini verdi. (Harp Tarihi Dairesi Arşiv no:A 1 / 4 Dosya no:2)

Bu emirden sonra donanma Komutan Vekili Albay Tahir sahil toplarının menzillerine ve mayın sahalarına girilmemesinin kesin şekilde belirtilmiş olması nedeniyle tereddüte düşmüş ; mayınlı sahaların tespitinin elinde mayın tarama gemisi bulunmaması nedeniyle zaman alacağını belirterek hareket tarzı hakkında başkomutanlıktan yeni talimat istemiştir. Başkomutanlık vekaleti verdiği emirde ısrar etmiştir. Ayrıca aynı tarihlerde Bahriye Nezaretinin harp gemilerinin yıpranmış olmasından dolayı onarıma tabii tutulması isteğini de reddederek durumun nazikliğini dikkate almalarını ve gereksiz muhabere ile vakit geçirmeden bütün imkanları kullanarak eksikliklerin tamamlanmasını emretmiştir. Esasen Başkomutanlık Vekaleti bu durumda haklı konumdadır çünkü ; Savaştan önce yapılması gerekenlerin savaşta hatırlatılması Donanma Vekaleti gereksiz bir davranış olmuştur. O anda yapılacak olan mevcut imkanları en iyi şekilde kullanarak neticeye ulaşmaktır.

Başkomutanlık vekaleti 18 Ekim 1912 tarihinde donanmanın yapacağı harekatı hariciye nezaretine Bulgar Limanlarının abluka altına alınacağı şeklinde intikal

ettirdi ve yabancı devletlere bu şekilde duyulmasını istedi. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s73-74)

Ruslar bu olaya hemen tepki göstererek durumun Rus halkını tahrik edeceğinden ve yeni bir Osmanlı-Rus savaşına sebep olacağından bahsederek ablukanın kaldırılmasını talep etti. Fransa ise boğazların kapanmamasını ticari gemilerin hareketlerinin kısıtlanmamasını isteyerek ablukadan duydukları rahatsızlığı belirttiler. Osmanlı Devletinin aldığı abluka kararına İngiltere’de büyük tepki göstermiştir. Varna’nın hem müstahkem mevki hem de ticaret limanı olduğunu hatırlatarak ablukanın ne zaman başladığını coğrafi sınırlarının tarafsız gemilerin limanı terk etmeleri için ne kadar zaman verildiği hakkında bilgi istemiştir. Başkomutanlığın acele ederek aldığı abluka kararı milletler arası hukuk kurallarına uymadığından konu Bulgar kıyılarının göz altında tutulması şeklinde değiştirildi. (Tuncer, 1991, s.178)

Donanma komutan vekili Albay Tahir verilen emre istinaden Barbaros Hayrettin Turgut Reis zırhlıları ile Muavenet-i Milliye ve Taşoz muhriplerinden oluşan deniz birliği ile 17 Ekim 1912 günü boğazdan Varna’ya doğru hareket etti ancak Poyraz fırtınasına yakalanan gemilerden Muavenet-i Milliye ve Taşoz muhriplerini fırtınaya dayanamamaları nedenleriyle boğaza geri gönderdi. 18 Ekim sabahı Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları ağır yol ile yollarına devam ederken fırtınanın dinmesi nedeniyle öğleden sonra Muavenet-i Milliye ve Taşoz muhripleri filoya katıldılar. Filo Varna’ya doğru seyrederken Bulgar istasyonu tarafından fark edildi. Bu durum filonun Varna’ya baskın yapma ihtimalini ortadan kaldırdı. Limana vardıklarında sabahın ilk ışıkları ile beraber liman ağzında iki Bulgar torpido botunun gördüler. Muavenet-i Milliye ve Taşoz muhriplerinin taaruzu ile Bulgar torpido botları limana sığındılar. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları sahildeki tahkimata karşı ateşe başladılar. Albay Tahir liman girişinde yirmi kulaç derinliğe kadar mayın dökülmüş olabileceğini düşünerek Bulgar savunma hattına fazla yaklaşmadı. Bu durum gemilerimizin bombardımanının tesirini zayıf bırakıyordu. Bunu aşmak için Albay Tahir saat on civarlarında Turgut Reis gemisini ileri hatta gönderdi. Ancak geminin denizde renkli şamandıralar görmesi üzerine mayın tehlikesinden çekilerek kararını değiştirdi ve gemiyi geri çağırdı. O günü fazla etkili olamadan geçiren filo geceyi Varna Limanı önlerinde gözetleme görevi yaparak

geçirdi. Bu arada Donanma Komutan Vekili gemilerini dönüşümlü olarak İstanbul'a gönderip kömür ikmali yaptırmayı düşündü. Fakat bu konu ile yaptığı teklif Bahriye Nezareti tarafından cevapsız kaldığı yazdığı için 20 Ekim sabahı sadece Muavenet-i Milliye muhribini İstanbul'a gönderdi. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.76-77)

Aynı günün sabahında kalan gemiler Klagra ve Kavarna yönüne seyrederek düşman kıyılarının bu bölümlerini gözetlediler. Sabah 06:00'da Hamidiye kruvazörünün yedeğinde Çar Ferdinand isimli iki direkli bir Bulgar yelkenlisi ile geldiği görüldü. Bulgar gemisinin yükü boş gaz ve fiçilerinden ibaretti. Hamidiye gemisinin personeli düşman yelkenlisinin personelini sorgulamış ve Burgaz Limanına 18 Ekim gününe kadar mayın dökülmediğini öğrenmişlerdi.

Hamidiye'nin filoya katılmasından sonra Turgut Reis zırhlısını da Bulgar yelkenlisini yedeğine alarak İstanbul'a hareket etti. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.47) Öğleden sonra Hamidiye Varna Limanı ağzında bazı tahrik edici hareketlerde bulunmasına rağmen düşman tarafında bir hareket görülmedi. Akşam üzeri Barbaros gemisi de İstanbul'a hareket ederek Hamidiye ve Taşoz'u Varna'da bıraktı. Ertesi gün Mecidiye kruvazörü ile Yadigar-ı Millet ve Basra muhripleri Varna önündeki Hamidiye ve Taşoz'a katılmak üzere yola çıktı.

19 ve 20 Ekim günleri yapılan hareket bir tesir vermeden sona ermişti. Gemilerimiz birkaç gösteri hareketından öteye gidememişti. Bunun sebebi gemiler Bulgar savunma bataryalarının yok edilmesi ile görevlendirilirken bu bataryaların nerede olduğuna dair hiçbir bilgi verilmemiş olmasıdır. Aslında donanmaya bu görev verilmeden önce top atışına tutulacak müstahkem mevzilerin savaş başlamadan tespit edilip harita ve krokilerinin donanma komutanlığı vekaletine verilmesi gerekirdi. Ancak panik halinde olduğu anlaşılan komutanlık makamlarının bu ayrıntıları düşünebilecek durumda olmadıkları da aşikardır. Sonucunu düşünmeden ve yeterli hazırlık yapılmadan verilen emir neticesinde gemilerimiz boşuna kömür yakarak gidip dönmek zorunda kalmıştı.

Yeni gemilerin Hamidiye ve Taşoz gemilerine katılması ile Varna önlerindeki vardiya görevi devam etmiştir. 21 Ekim sabahı Hamidiye Varna'nın kuzeyindeki

Kavarna Limanını topa tutmuş ve bazı resmi binaları tahrip etmiştir. Akabinde tekrar Varna'ya dönerek düşmanın Çingene kayaları karşısındaki burunda mevzi almaya uğraşan bir bataryasını top ateşine tutmuştu. Bu esnada üç düşman torpido botunun Varna Limanından çıkmaya çalıştığı görülünce Mecidiye, Hamidiye ve Yadigar-ı Millet gemileri bu torpido botlara ateş ederek onları geri çekilmek zorunda bıraktılar. Bütün bunlar olup biterken Bulgarların kıyıdaki yerleri bilinmeyen istihkamları hiçbir hayat eseri göstermeyerek varlıklarını gizlemeyi sürdürmüşlerdir. Bu durum 24 Ekim tarihine kadar devam etmiştir. Aynı gün öğleden sonra Mecidiye gemisi Varna yakınlarındaki Galata Burnu önlerinden geçerken kıyıda iki top atıldığı görüldü. Mermiler kruvazörümüzü sıyrarak denize düştü. İlk defa Bulgar bataryalarından gemilerimize ateş ediliyordu. Mecidiye böyle bir fırsatı bekliyordu. Mecidiye mermileri Galata Burnu istikametinden geldiğini düşünerek o yöne top atışına başladı. Düşman top menziline dışına çıkmak için manevra yaparken karşı taraftan iki top atışı daha yapıldı. Mayın tehlikesini de göz önünde bulunduran Mecidiye etkin bir bombardıman yapamayacağını anlayarak ateşi kesti. Yine 24 Ekim günü saat on civarlarında Hamidiye ile Turgut Reis gemileri Burgaz önlerinde birbirleri ile birleştiler. Basra torpido botuda orada bulunmaktaydı. Bu üç gemiden oluşan deniz birliği Süzebolu'ya gitti. Turgut Reis komutanı tarafından kasabanın teslim edilmesi hakkında belediye başkanına yazılan muhtıra Hamidiye gemisinin stimbotu tarafından kıyıya götürüldüyse de bu muhtırayı Bulgar subayları almadılar. Kasabanın sokak başlarına toplar yerleştirildiği ve savunma hazırlığı yapıldığı görülmüyordu. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.48-49) Yerleri belli olan ve bir iki mermi ile imha edilmesi mümkün olan bu toplar üzerine gemilerimiz tarafından atış yapılmadı. Bunun sebebi başkomutanlığın, düşman tarafından ateş edilmedikçe donanmadan da ateş edilmemesi hakkındaki talimat ve emirleri olmuştur. Bu nedenle personelin çok istemesine rağmen atış yapılmamıştır.

26 Ekim günü Turgutreis ve Mecidiye Varna istihkamlarını topa tutmak istediler ancak havanın puslu olması ve görüş mesafesinin düşük olması sebebiyle bunu gerçekleştiremediler. Akşama kadar havanın açılmasını boş yere bekledikten sonra Mecidiye yanına Basra torpidobotunu da alarak İstanbul'a döndü. Bir gün sonra da Turgut reis yerini Hamidiye'ye bırakarak İstanbul'a döndü. :Hamidiye 28 Ekim günü Balçık Kasabası önlerine yaklaşarak Varna ve Balçık limanlarındaki

torpidobotların kendisine teslim edilmesini içeren iki muhtıra gönderdi ancak Bulgar makamlarınca ciddiye alınmadı.

Mecidiye 29 Ekim günü Büyükdereden hareket ederek Midyeye ulaşmıştı. Oraya vardığında Marmara Vapuru'nun karaya çıkarılacak askerlerle birlikte hazır olarak beklediğini gördü. Çıkarmanın yapılabilmesi için iskele ihtiyacı vardı. Mecidiyenin kahraman personeli buz gibi denize atlayarak bir iskele kurdular ve piyade kıtalarının eşyalarını kıyıya taşıdılar. Bundan sonra Mecidiye Varna önlerinde bekleyen Hamidiye'nin yanına gitmek için oradan ayrıldı.

30 Ekim gününü Hamidiye,Varna İstihkamlarının yerlerini tespit etmeye çalışmakla geçirdi ancak bir başarı sağlayamadı. Basra Torpidobotunun stimbotu ile mayın taraması yapılmaya çalışıldı ise de rüzgarın şiddetlenmesi nedeniyle başarısız olunarak vazgeçildi. Aynı gece Hamidiye yerini Mecidiyeye bırakarak İstanbul'a döndü. Mecidiye ise Kasım'ın 4. gününe kadar Varna önlerinde amaçsızca dolaşmış ve İstanbul'a dönmüştür. Bu son seferin etkisiz kalmasının en büyük nedeni mayın korkusu idi. Donanma Komutanlığı Bu sebeple gemilerin kıyıdan otuz kırk mil açıkta seyir yapmalarını emretmiş,bu durumda Mecidiyeye kıyıları sadece seyretmek kalmıştı.Bu tarihlerde donanmanın ekseri kısmı Tersanede bulunuyordu. Onarımdan henüz çıkmış olan Barbaros Zırhlısı, Berk-i Efşan Muhribi ile Kasım'ın ilk günü Midyeye gitmişti. Bezmi Alem,Akdeniz,Karadeniz,Mithat Paşa ve Kesendire vapurları asker çıkarmak için Midyede bulunuyorlardı. Kırk kilise(Kırklareli) bozgunundan sonra Vize-Karaağaç-Lüleburgaz hattında Bulgarlara karşı savaşan Doğu Ordusunun sağ kanadının takviyesi için Midye çıkarma merkezi olarak tespit edilmişti. Midye doğru düzgün iskelesi bile olmayan kuzey rüzgarlarına açık ilkel bir limandı. Vapurlar buraya asker çıkarmaya uğraşırken harp gemileri de iskele kurmaya çalışıyor bu şekilde nakliye vapurlarına yardımcı olmaya çalışıyordu. Ancak imkanlar kısıtlı idi ve Kara-Deniz güçleri arasında tam bir koordinasyonsuzluk yaşanıyordu. Barış zamanında çıkarma hareketleri ile ilgili çalışmalar yapılmadığı için işler çok yavaş yürüyordu ve böyle bir ortamda ağır aksak olarak askerler karaya çıkartılabilmmişti. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.51-52)

20 Kasım 1912'de Hamidiye Komutanı Rauf Bey'in idaresinde bir filo alınan bir istihbarat neticesinde Karadeniz'e açıldı. Alınan istihbarat şöyle idi: Karadeniz'de cephane ve hayvan yüklü Türk gemilerine Bulgar torpido botları saldırı düzenleyecekti. Buna karşı Türk filosunun görevi Türk Deniz nakliyatını himaye ve mümkünse Bulgar torpido botlarını imha etmek olacaktı. Filoda Hamidiye ile birlikte Yarhisar ve Berkiefşan bulunuyordu. Hamidiye Komutanı Rauf Bey görevi diğer komutanlarla müzakere ettikten sonra görev bölgesine hareket etmeye emir verdi. Bu arada Berkisatvet gemisi Köstence önlerinde bulunuyordu. Türk filosunun gemileri bölgeye geldiklerinde planlandığı şekilde dağılarak belirli noktalarda beklemeye başladı. Eğer düşmana rastlayan olursa kırmızı işaret fişeği atarak diğer gemiler haber verecekti.

Hamidiye, 21 Kasım 1912 günü saat 00. 40'ta Varna'nın 15 mil kuzeyinde bir noktaya geldiğinde bir takım karartılar gördü. Bu esnada Bulgar gemileri toplu halde Varna önlerinde bulunuyordu. Hamidiye karartıların kimliğini anlamak için kırmızı işaret fişeği attı. Bu fişeği gören Bulgarlar bir savaş gemisi ile karşılaştıklarını anladılar. Bu durum karşısında derhal şiddetli bir ateş açan Hamidiye'ye karşı Bulgarlarda torpidolarını ateşlediler. İlk anda karşısındaki düşmana isabet kaydedemeyen Hamidiye buna karşılık kendisi baş kısmından isabet alarak su almaya başladı. Filonun diğer gemileri, atışlardan çıkan alevleri şimşek zannettikleri için vaktinde Hamidiye'ye yardıma gelemediler. Saat 01:30'da Berkiefşan bölgeye doğru gittiğinde durumu anlamış ve karşı taaruza geçmiştir. Sonunda Bulgar torpido botları geri çekilmiş ve batmak üzere olan Hamidiye yedeğe alınarak İstanbul'a hareket edilmiştir. Durumu haber alan Başkomutanlık hem Köstence önlerinde yalnız kalan Berkisatvet'e takviye olması hem de Bulgar torpido botlarının imha edilmesi için yeni gemilerin vazifelendirilmeleri istendi. Bu gelişmeler neticesinde, Mecidiye yola çıkarılırken Hamidiye gemisi de güçlkle getirilerek Haliç'te kızağa alındı.

22 Kasım 1912'de Donanma Komutan Vekili Mecidiye ve Berkisatvet gemilerine Köstence'den gelecek gemilerin Bulgar torpido botlarına karşın korunması görevini vermiştir. Takip eden günler de Karadeniz'de bulunan gemilerimizin önemli bir kısmı Marmara'nın korunması için çağırılarak bölgeye gönderilmiştir. (Tuncer, 1991, s.224)

Görüldüğü gibi Osmanlı Donanmasının Karadeniz Harekatı boşuna sarf edilen kömür ve kaybedilen emekler ile özetlenebilecek bir hareket olmuştur. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.51-52) Mevsim gereği Karadeniz'in ünlü dalgaları ile boğuşmak zorunda kalan gemiler ve personeli acaba neden bu harekate yönlendirilmişti. Aslında bu sorunun cevabını o dönemin Başkomutanlık ve Erkanı Harbiyesi'nin de tam olarak bildiğini sanmıyoruz. Bu harekatta ilk başlarda düşman istihkamlarının tespit edilmesi emredilmişse de daha sonraları mayın tehlikesi nedeniyle görev düşman kıyılarının gözetlenmesine dönüşmüştür. Hatta düşman tarafından ateş edilmedikçe gemilerimizin de ateş etmemesi gerektiği emredilmiştir. Savaş ortamında böyle barışçıl bir emrin verilmesini anlamak mümkün değildir. Bu durumda gemilerin Karadeniz Harekatı askeri nakliyatımıza düşman gemilerince tecavüz edilmesini engellemek gibi dar bir kalıba oturtulmuştur. Oysa Bulgar Donanması Osmanlı Deniz nakliyatını tehdit edemeyecek kadar küçük ve zayıftı. Bulgar torpidobotları yalnız kıyı emniyetinde kullanılacak seyir sığıları düşük ve denizli havalarda limana sığınmak zorunda kalan küçük gemilerdi. Osmanlının böyle bir düşmana karşı büyük çaplı savaş gemilerini ticaret gemilerinin himayesi için kullanması hem gemilerimizi fazlaca meşgul etmiş hem de önemli üçlüde yıpranmalarına sebep olmuştur. (Emir, 1932, s.112) Ancak Hamidiye gemisi gibi bir geminin Bulgar torpidobotları tarafından vurulabilmesi gece savaşlarında donanmamızın ne kadar eğitimsiz ve geri kaldığının göstermiştir. Bir diğer eksiklik de Türk gemilerinde hala telsiz muhabere sistemlerinin bulunmamasıdır. Bu durum filonun koordineli hareket etmesini engelleyerek gereksiz zayıflara sebep olmuştur. (Tuncer, 1991, s.224) Bulgar kıyılarında etkisizce dolaşmalar şeklinde cereyan eden bu hareket Bulgar kuvvetlerine de cesaret vermiştir. Bu durum Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu şaşkın durumu da ortaya koymuştur. Oysa Gemiler daha etkili olarak kullanılsa; kıyıları bombardıman edilse ve birkaç küçük çıkarma harekatı yapılarak düşmana göz dağı verilseydi belki Bulgar kuvvetleri Çatalca önlerine kadar gelebilecek moral ve cesareti kendilerinde bulamayacaklardı. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.50)

1.6.2. Karadeniz ve Marmara Harekatı

Kara harekatında bozguna uğrayan doğu ordusu çekilirken ordu kanatlarının korunması gerekiyordu. Bu durum daha önceden karşılaşılmayan bir problemi ortaya çıkardı. "Kara-deniz işbirliği". Doğu ordusunun Çatalca ve Bolayır'a kadar çekileceği hiç düşünülmediğinden bunun eğitimi de yapılmamıştı. Bu işbirliği Lüleburgaz Savaşından sonra çekilen birliklerin deniz tarafında kalan kanatlarının donanma ateşi ile desteklenmesi şeklinde desteklenecekti. Plansız olarak yapılan bu harekatta her şeye rağmen gemilerimiz ellerinden geldiği kadar birliklerin çekilmesini kolaylaştırmaya çalışmıştır. Gemiler 1-8 Kasım 1912 günleri arasında toplarını Bulgar kuvvetlerine yönelterek Doğu ordusunu 8 Kasım'da sona eren harekatına önemli destek vermiştir. (Büyüktuğrul, 1980, s.195)

Donanma desteğinin önemini belirtmek açısından Başkomutanlığın Donanma Komutanlığına 2 Kasım 1912 tarihinde verdiği şu emre bakmak faydalı olacaktır:

"1-Birinci ve ikinci Doğu orduları Çatalca mevzilerini işgal etmek üzere demir yolunun iki tarafındaki yollardan çekilmeye başlayacaklardır. İlk önce Ergene Nehrinin gerisinde toplanacaklardır.

2-Düşmanın bir kısım kuvvetleri ile Marmara kıyıları ve Çorlu arasındaki bölgede ilerleyerek ordumuzun sol yanını tehdit ve özellikle Silivri'de kıyı yolundan yaklaşması ihtimal içindedir.

3-Donanma hemen Silivri ve Marmara Ereğlisi önlerine gelerek kıyı boylarını tarassut ve ordumuzun çekilmesini topçu ateşi ile destekleyecektir. Bu hareket sırasında ordunun yanındaki birliklerle haberleşme bağlantısı kurulacaktır. Dost ile düşman birliklerini birbirinden ayırmak için yanlışığa meydan vermeyecektir. "(Işın, 1946, s.95-96)

Bu emir ile donanmanın bir can simidi gibi görüldüğü ve yıllarca ihmal edilme hatasının acı bir şekilde anlaşıldığının bir ifadesidir.

Balkan Harbinde deniz kuvvetleri ile işbirliğine örnek olan bir diğer konu da Tekirdağ'daki Bulgar kuvvetlerine karşı Türk gemilerinin müdahalesidir. Bu konuda

Başkomutanlık vekaleti 3 Kasım 1912'de Donanma Komutanlığına bir emir göndererek Tekirdağ'a acil olarak bir savaş gemisi ile silahlı bir deniz kıtası gönderilmesini istemiştir. Burada görev Tekirdağ'ı gözetlemek ve şehirde bulunan kuvvetleri korumak ve desteklemektir. Bu sebeple bölgeye gelen Asar-ı Tefrik zırhlısı boşaltılmış durumdaki Tekirdağ sirtlarına gelen Bulgarların keşif kollarını top atışları ile dağıttı. Ancak Tekirdağ'ın merkezinde önemli bir kuvvet kalmadığını gören Bulgarlar baskılarını arttırarak şehrin teslimini istediler. Bunun üzerine Mesudiye zırhlısı da Tekirdağ önlerine gelerek Bulgar bataryalarını yoğun top ateşine tutmuştur. (Wilson, 1937, s.287) Şehirde gerginlik her geçen gün artarken karadaki Türk birliklerinin de silah ve mühimmatı yetersiz seviyelere düşmüştü. Bunun üzerine Mesudiye zırhlısının personeline ait bütün tüfek ve mermiler şehirdeki Türk birliklerine aktarılmıştı. Ancak esas birliklerin Büyükçekmece istikametine çekilmesi ve şehirde ciddi bir savunma gücü bulunmaması nedeniyle 11 Kasım 1912'de Tekirdağ boşaltılarak açıkta bekleyen savaş gemileri esas savunma hatlarının kanatlarını korumak için harekete geçmiştir. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.240)

Görüldüğü gibi Balkan harbinde savaş sadece karacıların yürüttüğü bir mücadeleden ibaret değildi. Özellikle süratle çözülmüş ve geri çekilmekte olan Türk birliklerinin Bulgarlara karşı tutunabilmesinde dikkat edildiğinde görüleceği gibi, denize yakın mesafelerin, haliyle denizdeki savaş gemilerinin katkısı olduğu anlaşılmaktadır. BU durum şüphesiz bir şekilde, deniz kuvvetlerinin Balkan harbindeki hezimetin sınırlı kalmasındaki elde edilen nispi başarılarındaki katkısını ispatlamaktadır.

Donanmaya mensup gemiler bu arada şiddetle ihtiyaç duydukları onarımla meşguldü. Bu sırada 8 Kasım 1912'de Başkomutanlıktan Donanma Komutanlığına Çatalca savaşlarında denizden destek sağlanması için donanmanın hazırlanmasını bildirdi.Karadeniz işbirliğinde karşımıza çıkan bu ikinci görev, Osmanlı baş şehrinin karşı karşıya geldiği ciddi tehdit dolayısıyla, çok büyük önem kazanmıştı. Bunun üzerine Yüksek Deniz Şurası 9 Kasım 1912'de toplanıp mevcut durumu görüştü. Bu sırada donanmanın süratle onarımı tamamlanıp Ege'ye açılması düşünülüyordu. Şuraya göre Ege cephesi Çatalca'dan daha önemli idi. Çünkü Yunanlılar Ege'ye tamamen hakim olursa durum daha da kötüleşebilirdi. Şayet Türkler hakim olursa

Makedonya taraflarına yardım sağlanabildiği gibi düşmanın Çatalca üzerindeki baskısı da azalabilirdi. Bu sebeple Şuradan çıkan karar ; donanmanın Ege'ye çıkacak şekilde hazırlanması, bu arada ikinci derecede önemli olan savaş gemilerinin bir kısmının da Çatalca'ya destek için görevlendirilmesi şeklinde olmuştu. (Emir, 1932, s.102)

Türk tarafının yukarıda belirtilen kararda ciddi bir yanlışlığı görülmekte idi. Stratejik olarak Ege hakimiyeti elbette önemli idi. Fakat savaşın o günkü manzarası Çatalca cephesinin daha kritik bir durumda olduğunu göstermekteydi. Üstelik Çatalca'da ortaya çıkacak bir mağlubiyet İstanbul'un işgaline ve devletin yıkımına sebep olacaktı.

Yine bu dönemde göze çarpan bir diğer konuda, üst düzeydeki yetkililerin sürekli çelişkili kararlar almasıdır. Mesela yukarıda ifade edilen konu ile ilgili olarak, Başkomutanlık 10 Kasım 1912'de verdiği ikinci emirde Karadeniz ve Marmara Denizindeki hareketi daha önemli saymakta idi. 11 Kasım 1912'de üçüncü emirde tekrar Ege denizi hareketinin daha önemli olduğunu ifade etmiştir. 12 Kasım tarihli dördüncü emirde ise, Donanmanın Çatalca'da destek sağlamsı için Marmara Deniz'inde bulunmasını istemiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.205)

Savaşın en bunalımlı günlerinde başkomutanlığın bütün ümitlerini bağladığı kuvvet donanma idi. İstanbul basınında kısa bir süre öncesine kadar "Donanma mı ? Demiryolu mu?" münakaşalarının yapıyordu. Bu münakaşalarda Demiryolu tezini Binbaşı Süreyya Bey ,donanma tezini ise Ali Haydar Alpagut savunuyordu. (Ünlü, 2005, s.13) Basında yapılan bu tartışmalar hatırlandığında, üst düzeydeki devlet adamlarının yapılacak harcamaları daha çok kara kuvvetlerine sarf etmeleri düşünüldüğünde, yukarıdaki vaziyet Osmanlı yönetiminin içine düştüğü ihmalin, basiretsizliğin derecesini göstermesi bakımından önemlidir. Bu arada yılların birikimi ile denizde yüzemez hale gelmiş olan donanma gemileri, korkunç derecede bakımsızlık içindeydi. Mesela Trabzon'dan asker yükleyip İstanbul'a gelecek olan Bezmialem gemisi, İstanbul'da silahlandırılıp yardımcı kruvazör olarak Karadeniz'deki askeri nakliyatı korumakla görevlendirilmişti. Diğer gemilerden daha da kötü durumda olan bazı gemiler Marmara'da görevlendirilmişti. BU gemiler o kadar eski idi ki makineleri çalışmadığından vazifeleri yapmaya müsait değildi.

Mesela Nurulbahir ve Nevşehir gambotları Çatalca cephesinin yanlarına topçu desteği verecekti. Halbuki bu gemilerin silahları görev yapacak çapta değildi.

Bu sebeple Çatalca'da başlayan şiddetli çatışmalar donanmanın işe yarar gemilerini Marmara Denizi'ne bağlamıştı(Tuncer, 1991, s.210-215)

1.6.3. Çatalca Cephesine Donanma Desteği

Bulgarların bir taraftan Tekirdağ istikametine ,diğer taraftan da Silivri taraflarına 11 Kasım 1912'de yaptığı saldırılar ve özellikle Çatalca Cephesi'ndeki şiddetli taaruzları ; başta Barbaros Zırhlısı olmak üzere donanma gemilerinin Büyük çekmece önlerinde toplanmasını gerektirmişti. (Işın, 1946, s.102) Bu arada Tekirdağ sırtlarında ve Silivri kesiminde toplanan Bulgarlar, denizden yapılan top atışlarıyla dağıtılmıştı. Bu şartlarda Donanma Komutan Vekili Ege'ye çıkışı erteleyip, Büyükçekmece'de toplanma kararı alınırken ; başkomutanlık başka bir emir ile Terkoz su bentlerinin korunması, İstanbul'un su ihtiyacının kesintiye uğratılmaması, aynı zamanda bölgedeki sanayi tesislerinin de korunması maksadıyla donanma komutanlığına yeni bir vazife vermişti. Dolayısıyla Turgut Reis zırhlısının Terkoz'a gönderilmesi ile söz konusu noktaların korunması sağlanmış, hem de Bulgarların kara birliklerine taaruzları denizden estek ateşleriyle engellenmişti.

Donanma gemileri Çatalca savaşlarında önceden tatbikatı yapılmadığı halde, gayet başarılı mücadele etmişti. Üstelik zamanında önemsenmeyen donanmanın bu olağanüstü desteği, savaşın akışını değiştirmişti. (Şeref, 1936, s.371) Burada araştırmamızın ana unsurlarından biri olan, donanmanın savaşa katkılarını incelemek, bazı sorularımıza cevap bulmak bakımından kısaca şu hususlara yer vermekteyiz. Mesela donanma ne yapmıştır? Bu soruya ; Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin Salim Paşa (Bigados) civarında bir Bulgar taburunu top atışı ile dağıtmasını net bir cevap olarak verebiliriz. (13 Kasım 1912) . Yine aynı gemiler Silivri'deki Bulgar topçuları ile 14 Kasım 1912'de karşılıklı ateş açarak bu düşman kuvvetlerinin etkisiz hale getirilmesini sağlamıştır. Diğer taraftan Barbaros ile Mesudiye zırhlıları Cephenin sol kanadına destek ateşi sağlayarak Çatalca'daki savunmayı pekiştirmişlerdir. Öte yandan Turgut Reis zırhlıları da, Çatalca

cephesinin sağ kesiminde geniş bir alanda atışlarını yoğunlaştırarak Bulgar birliklerine dağıtmıştır.

Osmanlı donanmasının Balkan Savaşında fevkalade hizmetlerine dair şu iki husus belge niteliği taşımaktadır:Çatalca cephesinin sol kanat komutanı, başkomutanlığa gönderdiği haberde ; “Kolordunun savunması özellikle iki tümenin III. Kolorduya verilmesi, Kolordunun Donanma tarafından destekleneceği esasına göre hazırlanmıştır. Donanmanın Büyükçekmece’den ayrılmasından önce burada uzun menzilli topları ve ışıldakları olan birkaç gemi bırakmasına emrinizi” diyordu. Sağ kanat komutanın haberinde ise, “bugün düşmanla temas vaki oldu. Sağ kanadımızdan donanma destek veremez ise felaket kesindir...” ifadeleri yer alıyordu. Türk komutanlarının Çatalca savunmalarında çok açık bir şekilde belirttikleri gibi, donanma desteği kesin bir istek ve zaruret idi. (Byktuğrul, 1984, s.2)

Bu konunun daha da önemli olan yanısı ise, söz konusu donanma desteğinin Çatalca müdafaasını tartışılmaz bir şekilde başarıya götürmesidir. İşte bu istekler çerçevesinde sol kanada iki zırhlı, yedi muhrip görevlendirilirken ; sağ kanada destek olarak Turgut Reis, Mesudiye zırhlıları ile Mecidiye kruvazörleri verilmişti. Donanmanın aldığı bu şekil çerçevesinde, 15 Kasım 1912’de denizden açılan şiddetli ateşle, Türk birlikleri önündeki Bulgar topçu kuvvetleri meydana gelen ateş baskısı ile dağıtılmıştı. Kıyıya ıkarılan gözetleme istasyonunun katkısıyla sürdürülen atışlardan çok faydalı sonuçlar alınmıştı. Hatta deniz desteği sayesinde Türk kara birliklerinin bir kısmı ileri çıkış yaparak, Mandra Köyü’n de ele geirilmışti. 15 Kasım 1912’de Barbaros zırhlısı Mimar Sinan’da bulunan düşman birliklerine ateş açarak dağıtmıştı. Yine aynı gün bölgeye bir inceleme yapmak için gelen Bahriye Nazırı Salih Paşa, Hamidiye Kruvazörü ile kıyı keşif vazifesine katılmıştı. Bu arada Silivri ve Marmara Ereğlisi’ndeki Bulgar birliklerine de ateş açıldı. 16 Kasım 1912’de Büyükçekmece açıklarında görev yapan Turgut reis Kefeli ve Celep köylerindeki Bulgar birliklerine ateş açtı. Daha sonra dar boğaz zerindeki Osmanlı kyu etrafındaki düşmanın temizlenmesi için karaya asker çıkartarak kara birliklerine yardımcı olmuştur. Aynı gün Barbaros zırhlısı Mimar Sinan sırtlarında menzilenmiş olan Bulgar topçuları ile uzun süren ağrışmalar yaparak kara çarpışmalarına yardımcı olmuştu.

Çarpışmaların en yoğun olduğu 7 Kasım 1912 günü savaş gemilerimiz cephenin sağ ve sol kanatlarındaki komutanlardan doğrudan direktif alarak çatışmalara yoğun bir şekilde katılmıştır. Ayrıca Donanmamız düşman birliklerinin arkasına sızıp çete savaşı yapmak için, asker nakletmiş ve bunları top ateşi ile desteklemiştir. Papaz burgaz ve Çatalca arasındaki düşman kuvvetlerinin topa tutarak mevkiilerini dağıtmış ve morallerini bozmuştur.

Bulgarların, Türk direnişini kırmak için İstanbul'a bir ana evvel girme istekleri bütün güçleri ile Çatalca Savaşlarında yüklenmelerine sebep olmuş hala kendini toparlayamayan Türk kara birlikleri Donanmanın yaptığı destek ateşleri ile Bulgarları durdurmaya muvaffak olabilmıştır. Donanmanın gerek düşman kuvvetlerine yaptığı direkt atışlarla gerekse düşmanın yığınak bölgelerine ve topçu kuvvetlerine yaptığı isabetli atışlar Çatalca savunmasının başarısında donanmanın önemini bir kez daha ortaya koymuştur. (Işın, 1946, s.105)

20 Kasım 1912'de donanmaya ait savaş gemileri Başkomutanlık gelen amir üzerine Çanakkale Boğazı'nı savunmak için Boğaza doğru hareket ettiler. Bu hareketin altında Yunanlıların Boğazı aşarak İstanbul'a saldırı düzenleme ihtimali ve endişesi yatmaktadır. Kara savaşlarındaki kötü gidiş Donanmayı bir kurtarıcı haline getirmişti. Daha önceleri Donanma ve denizciliği ihmal eden, ve donanmaya masraf yapmaktan kaçınan Karacı zihniyetli idareciler Donanmanın yaptığı üstün vazifeleri göründe denizciliğe büyük önem göstermeye başlamışlardı. Büyük denizci Barbaros Hayrettin Paşanın yüzyıllar önce söylediği "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" sözü Çatalca savunması esnasında bir kere daha doğrulanmıştı. Tarih Türkler de dahil tüm dünya milletlerinin denizciliğe önem verdiği dönemlerde güçlerinin en üst seviyelerine çıktığını göstermiştir.

Çatalca savunması sırasında Donanmanın yüklendiği ağır vazifeye rağmen Balkan Savaşlarının kara savaşı gibi tanıtılması tarihi bir hatadır. Tarih incelendiğinde açıkça görüleceği gibi Balkan Harbindeki deniz savaşları kara savaşlarını ve savaşın tümünün sonucunu doğrudan etkilemiştir. Donanmamız, deniz nakliyatında, Bulgaristan ablukasında Çatalca savunmasında, Adalar Denizindeki bir çok çarpışmalarda görev almış ve eldeki imkanlar ve o dönemki zihniyet

çerçevesinde elinden geleni yapma gayretinde bulunmuştur. (Tuncer, 1991, s.210-221)

Çatalca savaşlarında Donanmanın, uzun menzilli topları ile yaptığı isabetli atışlar savunmanın başarılı olmasını sağlamıştır. Donanmanın bu başarısından dolayı hem Başkomutanlık hem de Bahriye Nezareti denizcilere ayrı ayrı teşekkürlerini bildirmişlerdir. (Işın, 1946, s.105)

1.6.4. Ege Denizi Harekatı

Yunanistan Osmanlı Devleti'ne karşı 18 Ekim 1912'de harbe girmesine rağmen Osmanlı ve Yunan donanması Aralık ayı ortalarına kadar büyük çapta çatışmaya girmemişlerdir. Bu dönemde Osmanlı Donanması Çatalca savunması ve Karadeniz hareketi ile meşguldü. Bu boşluktan yararlanan Yunanlılar taarruzu bir strateji takip ettiler. Daha harbin ilan edildiği gün, Averof sancak gemisi ile üç zırhlı ve iki muhribi Ege Denizinde harekate sevk ettiler. Yunan donanmasının diğer muhripleri de Andre Boğazında ana kuvvete katıldılar. Yunan donanmasının görevi; Limni Adasını işgal etmek Mondros Limanını bir deniz üssü haline getirmek ve Çanakkale Boğazı dışında bir karakol hattı tesis ederek Osmanlı Donanmasının Boğaz çıkışını engellemektir.

Osmanlı Donanmasının yokluğunda Ege'de müsait bir durumda kalan Yunan Donanmasının yaptığı hareketler ve adaların işgal edilmesi özetle şöyle cereyan etmiştir:

Limni Adasını işgal etmek maksadıyla beş yüz kişilik bir çıkarma birliği hazırlanarak Skiatos donanma 19 Ekim günü Limni Adası güneyindeki Ayastrati Adasına gelmiş Limni Adasına bir subay yollanarak adanın mutasarrıfından Limni'nin teslimini istedi. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.77-78) Mutasarrıf Osmanlı hükümeti ile telgraf bağlantısının olmadığını belirterek talimat alabilmek için 24 saat müsaade istediysede kabul edilmedi. Ada da çok az bir Osmanlı kuvveti olduğunun istihbaratını alan Yunanlılar 21 Ekim 1912'de Limni Adasının Verelti iskelesine çıkartma yaptılar. Adada bulunan küçük bir müfrezemiz

kahramanca savunma yapmakla beraber başarılı olamayarak Lera'ya çekilmek zorunda kaldı. Yunanlılar 22 Ekim de Kastro kasabasını savunan bir avuç Türkü'de şehit ettikten sonra Adalı Rumların sevinç gösterileri eşliğinde merkeze girdiler. Mondros Limanını bir üst haline getiren Yunanlılar 30 Ekim 1912 tarihine kadar Limni Adasının işgalini tamamladılar. Bu tarihte Yunan Deniz Bakanlığı Amiral Konduriotis'e Taşoz, İmroz, Semendirek, Ayastrati Adalarını işgal edilmesi emrini verdi. Bütün bunlar olup biterken Osmanlı Donanması ortalıklarda görünmüyordu. Yunan Amirali bundan da cesaret alarak hareketi süratli yapmak ve başarı kazanmak istedi. 31 Ekim 1912'de Amiralin komutasındaki Averoff, Psara ve bir muhrip hadisesiz olarak İmroz Adasını işgal etti. Aynı tarihte başka bir Yunan filosu Taşoz Adasına 400 kişilik bir kuvvet çıkartarak bir mukavemetle karşılaşmadan adayı işgal etti. Yine aynı tarihte, sadece bir torpido bot ve bir nakliye gemisi ile birlikte Yunan kuvvetleri Bozbaba Adası'nı işgal ettiler.

31Ekim'de İmroz'dan dönen Amiral Konduriotis'in filosu komodor Kinos kuvvetleri ile birleşerek 1 Kasım'da Semendirek Adası önüne demirledi. Liman reisi hariç hükümet memurlarının çekilmiş olduğu bu ada da hadisesiz olarak işgal edildi. 4 Kasım 1912'de Psara Adası sadece bir muhrip ile işgal edilebilmişti. 6-7 Kasım 1912'de Bozcaada ve 17 Kasım 1912'de Nikarya Adası aynı şekilde hadisesiz ve mukavemetsiz işgal edilmiştir.

Çok kısa bir sürede hiçbir zayıt vermeden ve kolayca adaların işgal edilebilmiş olması Yunanlılara müthiş bir güven ve cesaret vermişti. Artık sırada Midilli Adası vardı. Bu adanın yöneticileri Limni adasının işgalinden sonra acil yardım istemişler ama Başkomutanlık tarafından dikkate alınmamışlardı (Tuncer, 1991, s.188). 20 Kasım 1912'de Amiralin komutasında Averoff, Spaçya sınıfı 3 zırhlı, 3 yani muhrip, 2 eski torpidobot ve 2 nakliye gemisinden ibaret filosuyla Midilli önüne geldi. Pire'den bir muhrip himayesinde hareket etmiş olan ve 15 subay i 1019 er ve iki makineli tüfeği ihtiva den 4 nakliye gemisi 21 Kasım günü Midilli kasabası önüne demirlediler. Daha sonra bu filoya iki muhrip himayesindeki 6 nakliye gemisi de katıldı. Averoff ilk olarak telgraf hattını kesti. Liman reisi 8 harp gemisinin limana demirlediğini bildirebilmiş diğerlerini bildirememiştir. Çok önceleri adanın takviyesinin istenmesine rağmen bu gerçekleştirilememiş ve ada da savunma yapacak sadece bir tabur kalmıştı. 21 Kasım da donanmanın destek ateşi

altında bir Yunan taburu karaya çıkartılarak kasaba işgal edildi. Türk savunma taburu adanın iç kesimlerine çekilmiş ve Anadolu'dan yardım gelmedi umuduyla Molva ve Petre koylarını tutarak tahkim etmişti. Ancak beklenen yardımın gelmemesi neticesinde savunma kuvvetimiz bir ay karşı koyabilmiş, ada 20 Aralıkta teslim olmuştur.

24 Kasım 1912'de Albay Damyanos komutasındaki 5 yardımcı kruvazör, 2 muhrip ve 4 nakliye gemisi Sakız önüne demirledi. Yunan donanmasına davet edilen Türk heyetinden kasabanın teslimi istendi. Türk heyeti bunu red ederek adanın savunulacağını bildirdi. Müteakiben Kondari koyuna gelen düşman top ateşi altında çıkartma yapmaya başladı. Koyun sırtlarında bulunan kuvvetimiz düşmanın çıkartmadaki başarısı neticesinde kasabaya doğru çekildi. 25 Kasım da kasaba düşman tarafından işgal edildi. Toplam 1500 kişiden oluşan kuvvetimiz elinde 2 eski topla beraber Provatio Dağlarına çekildi. Burada meydana gelen şiddetli çatışmalardan sonra Osmanlı Donanmasının Çanakkale'ye intikal ettiği haberi ulaşınca Yunan kuvveti Sakızda az bir kuvvet bırakarak Mondros limanına çekildi. Osmanlı Donanmasının geliş haberi bile büyük etki yapmış ve Yunanlıları geri çekilmeye zorlamıştı. Ancak ne kadar vahimdir ki beklenen olmadı ve Sakız Adasına Osmanlı Donanması'ndan herhangi bir yardım gelmedi. Ada savunması uzun süre dayanamadı ve Ocak 1913'te Sakız Adası Yunanlıların eline geçti

Son olarak Sisam Adası Yunanlıların işgaline uğramıştır. Burada bulunan İkinci Kolordu 6. Tümeğe bağlı iki taburun 6 Ekim'de İzmir'deki tümeğe katılmak üzere Kuşadası'na nakledilmesinden sonra Ada savunmasız kalmış ve Yunanlılar tarafından 16 Mart 1913'te kolayca işgal edilmiştir. Böylece Osmanlı teşkilatındaki "Cezayir'i Bahri Sefid" vilayeti tamamıyla Yunanlıların işgaline uğramıştı. (Danişmen, s.395) Adanın daha savaştan önce boşaltılması sanki Osmanlı Devletinin Ege Adalarından işin başında vazgeçtiği ve anakara olan Anadolu'nun savunmasını birinci önceliğe aldığı bir göstergesidir. Yeterli ve kudretli bir donanma olmadan adaların savunulamayacağını anlayan Osmanlı Devletinin başındakiler Adaları adeta kendi elleriyle Yunanlılara sunmuşlardır. Bugün elimizi uzatsak degecekmiş gibi bize yakın olan Midilli,Sakız gibi nice adalar o günlerin hazin öyküsünü mahzun duruşlarıyla bizlere anlatırken buraları görüp de o zamanki donanmamızın yetersizliğine ve yöneticilerin basiretsizliğine kahrolmamak gerçekten çok güçtür.

Ege Denizindeki adalar kadar önemli olan bir diğer noktada Selanik Limanı'dır. Burada Selanik Limanında Fethibüilent gemisinin batırılması olayından bahsetmekte de fayda vardır.

Selanik Limanı emrinde 4 adet 21'lik ve 6 adet 8. 7'lik topla,Fethibüilent Korvetinden çıkarılan 4 adet 15'lik,4 adet 7. 5'lik ve 4 adet 5. 7'lik top bulunan bir Müstahkem Mevki tarafından korunuyordu. Müstahkem Mevki Komutanına Ayrıca Fethibüilent Korvetinden 4 subay ve 90 topçu eri verilmişti. Pasif savunma olarak da iki mayın hattı mevcuttu. Bütün bu tedbirlere rağmen savunma yetersizdi. Çünkü toplar sadece doğu kıyıları koruyabiliyordu. Gözetleme noktaları kurulmamıştı ve gece savunması için gerekli olan malzemeler yetersizdi. Ayrıca mevcut mayın hatları büyük gemiler için döşenmişti. Küçük gemiler için önleyici bir özelliği yoktu. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.79-82) Aktif savunma yapılabilmesi için elde mevcut üç römorkör düşünüldü ise de gemileri mevcut durumları nedeniyle bundan vazgeçildi ve karakol yapmak için filikaların görevlendirilmesine karar verildi. Gemilerin alacakları savunma tedbirleri ise karatma yapmak,ışıldak ile arama yapmak ve kendi emniyetlerini sağlamak için çevrelerinde filikalar gezdirmekten ibaretti.

Selanik'te emir komuta zinciri iyi işlemiyordu. Her ne kadar Müstahkem Mevki Komutanı ile Komodor arasında gerekli koordinasyonun sağlanması için emir ve yetki Bahriye ve Harbiye Nezaretleri tarafından çok önceleri verilmiş olsa da Komodor görevinde bulunan Yarbay Bekir Raşid'in doğru düzgün devir teslim yapmadan izne çıkması nedeniyle bu işbirliği tam olarak sağlanamamıştı.

31 Ekim 1912 sabahı silahsız durumda bulunan Fethibüilent korveti limanın açılarında alargada bulunuyordu. Yunan donanması Ege'de istediği gibi dolaşıyordu. Her an bir saldırı olabilirdi. Komodorluğa vekalet eden Bnb. Aziz Mahmut Bey buna karşılık Osmanlı-İtalya Harbinden kalma bir emrin aynısını gemilere savunma tedbiri olarak verdi . Bu emre göre düşman Karaburun'dan içeri girerse gemiler kendi kendilerini batıracaklardı,nöbetçiler silahlı olacaktı ve gemiler etraflarında filika dolaştıracaktı. Anlaşılan odur ki Komodor Vekilinin harp tecrübesi yoktu çünkü bu emir düşmanla karşı karşıya gelecek bir deniz gücüne verilecek bir emir

değildi. Çünkü bu emir düşmanı durdurmak yerine işini daha da kolaylaştıracak bir mahiyetteydi. Müstahkem Mevki Komutanlığı da aynı tecrübesizlik içindeydi. Işıldakların sabaha kadar mania hatlarını aydınlatması emredildiği halde karbondan iktisat etmek maksadıyla bu emire tam olarak uyulmamıştı.

Aynı günün gecesinde bir Yunan torpidobotu yeterli aydınlatması yapılmayan ve mania hatlarından kolayca ve fark edilmeden geçerek limana girmiştir. Torpidobot Fethibüent gemisine yaklaşmasına rağmen yine de görülememiş ve gemimize 3 adet torpido atmıştır. Torpidoların ikisi Fethibüent'e isabet etmiş ve gemi kısa zamanda batmıştır. Gemide bulunan gemi imamı ile 6 bahriye erimiz şehit olmuştur. Yunan Torpidobotu limandan çıkarken bir polis motorumuz tarafından görülmüş ancak durum mevki komutanına rapor edilmemiştir. Savaş sonunda olayda ihmali görülenler Divan-ı Harpte yargılanmış ancak batan gemimiz ve şehit olan denizcilerimizi geri getirememiştir. (Balkan Harbi VII.Cilt, 1993, s.83)

1.6.5. İmroz Deniz Savaşı

Savaşın başlangıcından itibaren iki aya yakın bir zaman geçmesine rağmen donanmamız henüz Ege'de görev yapmaya olanak bulamamıştı. Karadeniz'de, Haliç'te, Çatalca'da geçen günlerden sonra birde Nara'da beklemek zorunda kalmıştı. Çünkü Mesudiye'nin acele ile onarılan makinelerinde yine bir problem çıkmış Hamidiye ise Karadeniz'de aldığı yaranın onarımı için bir aydan uzun süredir Haliç'te kalamaya mahkum olmuş. Torpido botlarımızın bazılarının da onarımı henüz sona ermemişti. Diğer yandan Başkomutanlık Yunanlılara karşı üstünlük sağlamak için Ege'de en kısa sürede saldırı düşünürken Bahriye nezareti ise politik amaçlar nedeniyle işi savsaklıyordu. (Deniz Müzesi Arşivi,Divan-ı Harp Bölümü No: 115 / 12)

Aralığın ilk haftasında Donanmamızın durumu böyle iken Yunan donanması iki aydır denizde bulunuyordu. Kuvvetlerinin bir kısmı ile Ege'de ki adları işgal etmiş diğer kısmı ile Preveze'de Epir kıyılarını abluka etmiş ve Yanyana'da ki Osmanlı kuvvetlerini tehdit altında tutmuştu. Limni adasındaki Mondros Limanını üs haline getirmiş torpido botları ile de Çanakkale Boğazı'nı adeta ablukaya almıştı.

Nara'da bulunan Osmanlı Donanmasının her türlü hareketi düşmanca biliniyor Boğazdan gizlice çıkmak mümkün olmuyordu.

Karadeniz ve Çatalca'da zaman kaybeden Osmanlı Donanmasının Yunan Donanması ile çarpışma zamanı gelmişti. Başkomutanlığın ,Yunan Filosu ile harp etmesi için donanmaya donanmaya sürekli emir vermesine rağmen Donanma Komutanı vekili Tahir Bey bazı gemilerin onarımda olması nedeniyle bunu uygun görmüyor bütün kuvvetlerini topladıktan sonra düşman karşısına çıkmak istiyordu. Bu durum Tahir Bey'in görevden alınmasına sebep oldu. Yerine ikinci filo komodoru Ramiz Bey getirildi. Hamidiye Komutanı emrine Muavenet-i Milliye, Yedigarı Millet, Basra ve Taşoz gemileri verilerek bağımsız torpido filosu komutanı adıyla görevlendirilmişti. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.58)

13 Aralık'ta Rauf Bey komutasındaki torpido filosu Nara'dan hareket temişse de Seddülbahir civarında dolaştıktan sonra geri dönmüştü. Düşman ile ilk teması 14 Aralık günü Mecidiye kruvazörü yapmıştır. Donanmamız Nara'ya geldiğinden beri küçük torpido botlar Havuzlar mevkiinde karakol yapıyorlardı. 14 Aralık sabahı bu gemilerden Sultanhisar torpido botu Seddülbahir'e giderken 3 Yunan torpido botuyla karşılaştı. Yunan torpido botları Sultanhisar'a 5 mermi attılar. Bu durum donanmaya bildirilince Mecidiye ve Numune-i Hamiyet gemileri Boğaz çıkışına sevk edilmiştir. Mecidiye İmroz Adası istikametine seyrederken Bozcaada yönünden 5 düşman muhribinin geldiğini görmüş ve üzerlerine doğru hücumu geçmiştir. Daha sonra sekize yükselen düşman muhripleri ile Mecidiye arasında yoğun topçu ateşi yaşanmış düşman gemileri on dakika gibi kısa sürede geri çekilmek zorunda kalmıştır (Tezcan, 2005, s.412).

15 Aralık günü Nara'da bulunan gemilerin komutanları Amiral gemisine toplandılar. Yapılan toplantı da ertesi gün genel çıkış hareketi düzenlenmesi kararlaştırıldı. Donanma artık atıl durumdan çıkarak düşmanı arayıp bulmaya hücum ile imha etmeye karar vermişti. Aynı günün gecesinde harp gemilerinde bulunan denizcilerimiz sevinçten uyuyamamıştı. Kaç zamandan beri bu anı bekliyorlardı. Artık Yunan donanması ile karşılaşma anı gelmişti. Müthiş bir heyecan ile sabahı beklediler. Şafaktan önce bütün subay ve erat abdest almış manen kendilerini harbe

hazırlamıştı. Sabah taburunda gemi komutanları personele kısa bir konuşma yapmış gemi imamları donanmanın başarısı için dualar etmişlerdi. Saat yedi de önce Rauf Bey'in filotillası peşinden ikinci filotilla sonra da Mecidiye kruvazörü demir aldılar. Saat 07:30 itibariyle donanmamız Nara'dan ayrılmıştı.

İmroz deniz muharebesine Ramiz Bey komutasında 4 zırhlı gemi (Barbaros,Turgut Reis,Mesudiye,Asar-ı Tevfik) 3 torpido filotillası, 2 kruvazör (Mecidiye, Berki Sadvet torpido kruvazörü) katılmıştır. Gemiler Barbaros Hayrettin zırhlısı olmak üzere birbirlerinin peşi sıra ilerliyorlardı. Kıyı bataryalarındaki askerler siperlerinin üzerlerine çıkmışlar, sevinç naralarıyla donanmayı uğurluyorlardı.

Saat 08:30'da Yedigâr-ı Millet muhribi telsiz telgrafla düşman göründü istihbaratını vermiştir. Bu haber bütün donanmaya yayılmıştır. Rauf Bey, düşmanın maksadının boğaz çıkışında donanmamızı sıkıştırmak olduğunu düşünüyordu. Buna göre, Seddülbahir'e yakın geçerek Kumkale yönüne dönülürse düşmanın bu manevrayı yapamayacağı görüşünü bildirdi.

Saat 09:30 itibariyle donanmamız boğazdan çıkmıştı. Mecidiye kruvazörü biraz geride kalarak donanmayı düşman torpidolarına karşı korumakla görevlendirildi. Donanmamızın diğer gemileri İmroz Adasına doğru ilerlemeye başladı. Donanmanın Boğazdan çıktığını gören Yunan donanması da buna göre manevra yaparak donanmamıza paralel ilerlemeye başladı.

Düşmanın bir torpido filotillası Averoff'u koruyor. 6 muhripten oluşan diğer filotillası ile iskele taraftan diğer zırhlıları koruyordu.

Bizim gemilerimiz de ise durum şöyle idi:Rauf Bey'in komutasındaki bağımsız torpido filotillası donanmanın sancak baş omuzluğunda ikinci torpido filotillası sancak kış omuzluğunda mevki almışlar, Mecidiye ve üçüncü torpido filotillası donanmanın gerisinde mevki almışlardı (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.60-61)

İki donanma birbirlerine top mevzilerine girdiğinde saat 09:39'da Barbaros bütün gemilere "Başla ateş" emrini verdi. Her iki tarafta amansızca birbirlerine ateş etmeye başladı. Özellikle Barbaros, Turgutreis ve Mesudiye büyük topları ile durmadan ateş ediyorlardı. Denizcilerimizin topları doldurup boşaltmaları inanılmaz süratle oluyordu. Normal şartlarda iki dakika da bir ateşlenen büyük toplar büyük gayret ve çaba ile 45 saniye de bir ateşleniyordu.

Bir süre sonra, Averoff süratini arttırarak nizamdan ayrıldı. Bu sırada Mesudiye'nin makinesi arıza yapmış ve önünü kestiği Asarı Tevfik ile beraber nizamdan çıkmak zorunda kalmıştı. Bu durum da bile her iki gemi de bütün topları ile atışlarına devam etmişler ve Mesudiye'nin arızasına müteakip nizama geri dönmüşlerdi.

Averoff'un nizamdan ayrılması donanmamızın dikkatinden kaçmamıştı. Donanma gemilerimizin bütün ateşleri Averoff üzerinde yoğunlaşmaya başladı. Özellikle Mesudiye ile Asar- Tevfik etkili menzillerine girmiş olan Averoff'a bütün güçleri ile saldırdılar. Yoğun top atışı altında bunalmış olan Averoff'un atışları pek zayıflamıştı. Averoff'un baş topu ile sancak baş omuzluk topu artık ateş edemiyordu. Buna mukabil donanmamızın ateş yoğunluğu giderek artmakta ve şiddetlenmekte idi. Yunan gemilerinde bulunan topçular atışlarda oldukça başarısızlardı. Attıkları çok sayıda mermiye rağmen sadece Barbaros gemisinin iskele tarafına isabet ettirebilmişler bir denizci erimizi şehit etmiş ve ufak çapta bir zarar verebilmişlerdi.

Muharebe donanmamızın lehine cereyan etmekte ve düşman donanmasının en tehlikeli gemisi olan Averoff imha edilmek üzere sıkıştırılmış vaziyette iken donanmanın başında bulunan Ramiz Bey büyük bir hata yaparak donanma nizamını sancak tarafa dönüş yaptırmıştı. Bu, Donanma Komutan Vekilinin komuta yetersizliğinin kanıtı olabilecek bir hataydı. (Tuncer, 1991, s.244) Yapılan bu manevra sonucunda Mesudiye öne düşmüş manevra kabiliyeti zayıf olan Asar-ı Tevfik Mesudiye ile Turgutreis'in arasına sıkışmış Barbaros ise en geride kalmıştır. Beklenmeyen bu manevra sonucunda bulunduğu umutsuz durumdan kurtulmaya çalışan Averoff pek seyrek top atışı yaparak düşman gemilerinin bulunduğu tarafa dümen kırmış ve kurtulmuştur.

Saat 10:50 itibariyle iki donanma da birbirinin top menziline tamamen ayrıldığı için Ramiz Bey “Kes ateş” emrini vermiştir. Averoff’un imhası için çok büyük bir avantaj yakalayan ancak anlamsız bir emir yüzünden fırsatı kaçıran donanmamız elde edilen başarıyı kesin zafere çeviremeden 14:00’da Nara’ya dönmüştür. (Tezcan, 2005, s.414)

İmroz Deniz savaşında, Averoff’un imha edilebilecek şekilde sıkıştırıldığı bir gerçektir. Bu husus o dönem Yunan Meclisinde bile tartışılmış ve Averoff’un düştüğü müşkül durum Yunan denizcilik makamından açıklanması istenmiştir. Donanmamızın yakaladığı fırsatı kullanamayıp Averoff’u elinden kaçırmayı sevk ve idaredeki zafiyatı ve tecrübesizliği ortaya koymuştur. Her ne kadar donanma Komutanı Ramiz Bey Averoff’a hücum etmesi için bağımsız torpido filotillasına iki defa işaret fişeği ile emir verdiğini iddia etse de bu geçerli bir mazeret olamaz. Ayrıca, Donanma Komutanı hatalı bir karar verse dahi bağımsız torpido filotillası komutanının emir beklemeksizin Averoff’a hücum etmesi gerektiği de bir gerçektir. Çünkü bu filotillanın bağımsızlığı kendi kendine karar verip uygulayabilme yetkisinden gelmektedir. Sonuç olarak Osmanlı Donanması, İmroz Deniz savaşında denizcilerinin üstün maharetiyle çatışmayı kazanmış ancak yanlış sevk ve idare yüzünden son darbeyi vuramayıp zaferi kaybetmiştir. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.62-63)

Donanma Nara’ya döndüğünde gemilerimiz de hasar tespiti yapılmıştır. Barbaros gemisi hariç, hiçbir geminin isabet almamasına rağmen gemilerimizde hasarlar mevcuttu. Gemilerimiz düşman toplarından değil kendi toplarının yarattığı sarsıntıdan hasar görmüştü. Bu durum gemilerimizin ne kadar yorgun ve yıpranmış olduğunu gösteren açık bir delildir. Pek eski olan Asar-ı Tevfik’in bazı toplarının kaideleri çökmüş harap olmuştur. Yine eski bir gemi olan Mesudiye’de hasar gören gemiler arasındadır.

Nara’ya döndükten sonra onarım ve yenilen faaliyetleri için beklemek zorunda kalan donanmamızın kahraman denizcileri İmroz’da yarım kalan hesabı tamamlamak için sabırsız durumda idiler. Tekrar denize çıkmak ve düşmanla

savaşma isteği ile yanıp tutuşuyorlardı. Ancak Mondros Deniz Savaşına kadar Donanmamızın faaliyetleri keşif karakol ve birkaç küçük çatışmadan ibaret olacaktı.

Bazı eksikliklerin tamamlanmasından sonra Mecidiye,Berk-i Satvet,Muavenet-i Milliye,Gayreti Vataniye ve Numunei Hamiyet gemilerinden oluşan bir deniz birliği keşif için 22 Aralık sabahı Nara'dan hareket ettiler. Daha Sonra Yarhisar,Taşoz ve Basra Muhripleri de bu birliğin peşinden denize çıktılar. Boğaz çıkışında iki Yunan Muhribi görüldü. Dört düşman torpidosu da bunlara katılmak için Bozcaada yönünden yaklaşıyordu. Karşılaşan kuvvetler arasında kısa süreli bir top ateşi ile çatışma yaşandı. Yunan gemileri kaçınca Gemilerimiz Bozcaada önlerine geldi. Hedefleri Bozcaada civarında olduğu düşünülen düşman denizaltısını batırmaktı. Saat 10. 30 sularında Delfin denizaltısının periskopunun Plato adası açıklarında görüldüğü istihbaratı alınınca gemilerimiz hemen o yöne doğru yöneldiler. Delfin'in Muaveneti Milliye'nin iskele baş omuzluğundan periskop umunda yaklaşmakta olduğu görülünce muhribimiz derhal o yöne hücum etmiştir. Ancak Delfin hem dalarak gözden kaybolmuştur. Deniz dip tabiatı sığ olması nedeniyle Delfin'in uzun süre dipte dolaşmasına müsaade etmeyecektir. Delfin kısa süre sonra tekrar periskop ufkuna çıkmış ve Muavenet tekrar hücum etmiştir. Diğer gemilerimizin de katılmasıyla denizaltının bulunduğu yerdeki deniz yüzeyine çok sayıda mermi atılmıştır. Daha sonra gemilerimiz o bölgede denizaltıyı uzun süre aramış ancak Delfin'in batıp batmadığı konusunda bir işaret elde edememişlerdir. Bu olay günümüzde bile hala sırdır. Ertesi gün Yunan gemilerinin aynı bölgede arama yapmaları ve Delfin denizaltısının bir daha hiç görülmemiş olması onun batırıldığı konusunda kuvvetli emareler vermektedir ancak Yunanlılar bu konuyu günümüze kadar sır olarak saklamayı başarmışlardır.

Bu keşif hareketından sonra donanma uzun süre boş yere Nara'da beklemiştir. Bu dönemde Averof eksiklerini tamamlıyor ve sürekli olarak harbe hazırlanıyordu.

Donanmamız düşmanın aramak için 4 ocak günü tekrar denize çıktı. Buradaki amaç Bozcaada'nın geri alınabilme ümidiydi (Tezcan, 2005, s.414). Sabahın erken saatlerinde Muavenet,Gayreti Vataniye,Numunei Hamiyet,Hamidiye,Mecidiye ve Berki Satvet Nara'dan hareket ettiler. Daha sonra Basra,Yarhisar ve Taşoz muhripleri de boğaz çıkışı yaptılar. Öğle saatlerinde Merkep Adaları civarında

düşman gemilerine rastlandı. Bu gemilere sabah da rastlanmış birkaç top atışı ile kaçırılmıştı.

Komutan gemisinden verilen hücum emri ile Hamidiye ve Mecidiye derhal hücumla geçtiler. Top menziline girince düşman üzerine yoğun top atışı yaptılar. Yunan gemileri her zaman ki gibi kaçmış ve çatışma kısa sürede sona ermiştir. Bir müddet İmroz açıklarında düşman arayan donanmamız plan gereği kara birliklerini Bozcaada'ya nakletmesi gerekirken gecikme nedeniyle bunu başaramamış ve öğleden sonra dönüş emri alarak Nara'ya geri intikale geçmiştir. (Işın, 1946, s.247)

Ocak ayının 10 ve 11. günleri de donanma keşif hareketi yapmış ancak düşmanla karşılaşmamış sadece Asar-ı Tevfik gemisine düşman saldırısı olmuş ve gemilerimiz yetişince her zaman ki gibi kaçıp gitmişlerdir. Burada bahsettiğimiz keşif hareketinde çok dikkat çekici bir husus vardır. Donanmamız bu hareketleri hep gündüz yapmış ve geceye kalmadan tekrar Nara'ya dönmüştür. Bunun sebebi çok yürek yakıcıdır. Donanma Ege'ye gelinceye kadar Yunanlılar tüm Ege Adaları'nın işgalini tamamlamış ve Türk Donanmasına Ege'de sığınacak bir liman bırakmamışlardı. Aslında Balkan Savaşları Deniz Muharebelerinin en can yakıcı ve en önemli noktası budur. Ne acıdır ki bir kaç ayda kaybedilen Adalar artık donanmamıza sığınak olamayacak kadar Yunanlaştırılmıştır. Donanma Ege'ye gelmiştir ama maalesef çok geç gelmiştir. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.65-68)

1.6.6. Mondros Deniz Savaşı

Mondros Deniz Savaşı, Osmanlı donanmasının Balkan savaşlarında yaptığı en önemli ve en büyük deniz savaşıdır. En son 11 Ocak'ta Boğazdan çıkan Donanma yedi gün süren onarım ve ikmal tamamlama işlemlerinden sonra 18 Ocak 1912 sabahı saat 07:00'da Nara'dan demir alarak Boğaz çıkışına doğru sessizce ilerlemeye başladı. Donanma Komutan Vekili hareket planına göre Muharebe gündüz saatlerinde yapılacaktı. (Balkan Harbi Cilt VII, 1993, s.173) Kilit bahir önlerine gelindiğinde bütün geçmişlerdeki personel tabura geçirilerek zafer için

dualar edildi. Tabura müteakip bütün subaylar ve erat birbirleri ile helalleştiler. Bu donanmanın maneviyatını güçlendiren önemli bir olay oldu.

Saat 08:30'da tüm gemiler Boğazdan çıkış yaptılar. Asar-ı Tefvik zırhlısı küçük torpido botlarla beraber Boğazın korunması için Boğaz çıkışında bırakıldıktan sonra diğer gemiler Mondros'a yöneldi. Donanmanın amacı Limni Adası ve Mondros önlerine kadar giderek Yunan Donanmasını karşılamak ve onlarla savaşmaktı. Zırhlı gemiler en önde Barbaros gemisi olmak üzere pruva nizamında ilerliyor onları sancak ve iskele taraflarında ise diğer muhripler yine aynı nizamda ilerliyorlardı. Mecidiye ise nizamdan ayrı olarak birkaç mil ilerden gidiyordu. Saat 08:50'de Mecidiye düşmanın iki keşif gemisini gördü ve hemen süratini arttırarak onlara saldırdı. Yunan gemileri top menzili dışında kalmaya ve Donanmamızın seyir istikametini izlemeye devam ederek Mecidiyeden kaçtılar. Bu arada Yunan gemilerindeki topçuların idaresinin İngiliz topçu subayları tarafından üstlenildiğini de belirtelim. (Ramis, 1930, s.166)

Saat 10:30'a kadar gemilerimiz olaysız olarak seyir ettiler. 10:30'da en önde bulunan Mecidiye kruvazörü Mondros Limanı açıklarında iken birdenbire geriye dönerek süratle donanmanın ana kuvvetinin üzerine doğru gelmeye başladı. Aynı anda düşman göründü işaretini çekti. Gerçekten de düşman donanması başta Averoff zırhlısı olmak üzere Hidra, Speçya, Pisara zırhlıları ve torpido muhripleri pruva nizamında Mondros Limanından çıkış yapıyorlardı. Bu haber Donanma komutanı tarafından bütün gemilere bildirildi. Gemiler düşmana yaklaşmak için manevra yaparken keşif görevi biten Mecidiye, Donanmamızın gerisinde savaş hattına girdi.

Barbaros zırhlısı ismini gelmiş geçmiş, en büyük Türk Denizcisi olan Barbaros Hayrettin Paşadan almıştır. Akdeniz'i bir Türk gölü haline getiren bu büyük insan o kadar büyük bir denizci idi ki ; o dönemde Onun sancağını görüp de dizlerinin bağı çözülmeyen hiçbir gemi ve donanma kaptanı bulunmuyordu. İşte Barbaros Hayrettin Paşanın bu meşhur sancağı saat 10:40'da adını taşıyan Barbaros gemisinin pruva direğine çekildi. Kendine has bir maneviyatı olan bu sancağı gören bütün denizcilerimiz, şan ve şeref dolu geçmişlerini hatırlayarak, yüreklerinde güç ve kuvvet buldular. Barbaros Hayrettin Paşanın maneviyatı ile yanlarında olduğuna ve bu savaşta evlatlarına eşlik edeceğine iman etmişlerdi.

Düşman donanması Mondros'tan Midilli istikametine seyrediyordu. Yedi torpido muhribi düşman donanmasını izliyor ve bizim torpido gemilerimize karşı kendi kuvvetlerini koruyordu. Bizim torpido gemilerimiz ise en arkada Berkisatvet olmak üzere düşman zırhlılarına paralel bir vaziyette ilerliyordu. Donanmamız onlara yaklaşmak için iskeleye dümen kırdı ve izlediği seyir yönü düşman donanmasının seyir istikametini kesecek bir vaziyette olduğu için iki taraf arasındaki mesafe gittikçe azalmakta idi. Bir saat sonra her iki tarafta birbirlerinin top menziline girdiler. Barbaros zırhlısından beklenen “başla ateş” emri geldi. ”Mesafe dokuz bin yarda hedef Averoff, ateş!” emrinden sonra Türk gemilerinden yağmur gibi top mermileri yıldırımlar saçarak Averoff’a doğru gönderildi. Bunu gören Yunan gemileri de derhal ateş açmışlar, gök gürlemesi gibi top sesleri ile yankılanan denizin ortasında müthiş bir savaş başlamıştı.

Averoff, bu kez İmroz Savaşından çok farklı bir konumdaydı. O savaşta, acemice sağa sola boş atışlar yapan ve denize mermi yağdıran personel, bu kez hiç beklenilmediği kadar kararlı atışlar yapıyordu. Averoff, iki top mermisini iskaladıktan sonra, gönderdiği üçüncü mermi ile Barbaros’u vurdu. Diğer Yunan gemileri de top atışları ile gemilerimizi bunaltıyordu. Kahraman denizcilerimiz ise bu uygunsuz duruma rağmen vazifelerini en iyi şekilde yapmaya çalışıyor canla başla çalışarak isabetli atışlar yapmaya uğraşıyordu. Gemilerimiz bütün ateş kuvvetlerini yoğun bir şekilde Averoff’a yöneltmişlerdi. Diğer gemiler Yunan gemileri ise boş kaldıkları için gemilerimize rahatça atış yapabiliyorlardı. Aslında Osmanlı donanması bütün gücünü Averof’a yönlendirerek bir kumar oynuyordu. Eğer Averof imha edilirse Yunan donanması kolayca çözülebilirdi. Ama eğer bu gecikirse bizim donanmamız Yunan donanmasının diğer gemileri tarafından ağır zayıyata uğratılabilirdi. Zaman ilerledikçe korkulan gerçekleşmeye başladı. Barbaros Zırhlısı ard arda isabetler almaya başladı. Geminin aldığı bir isabet Barbaros Hayrettin Paşa Sancağına zarar vermişti. Babalarının Sancağının mahzun duruşu denizcilerimizin yüreklerini burkmuş ve hemen indirilerek koruma altına alınmıştı. Diğer bir isabet geminin vasat taretine isabet etmiş ve Kahraman denizcimiz Hakkı Çavuşu şehit etmişti. Geminin sancak bordasından giren bir düşman mermisi ise yakınında bulunan bir taretin cephanelerini patlatmış ve bir kısım eratin ve Topçu Kaptanı Şerafettin Bey’in şehit olmasına neden olmuştu.

Barbaros'a isabet eden mermiler nedeniyle geminin elektriği kesilmiş ve yangın çıkmıştı. (Tuncer, 1991, s.241) Geminin sacları ateş gibi sıcaklaşmış personelin ayaklarını yakıyordu. Son olarak Averoff'tan gönderilen bir mermi mazgallardan aşağı düşerek içerde patlamış ve çok sayıda şehit verilmesine sebep olmuştu. Tüm bu müşkülata,yangınlara,patlamalara,parçalanan cesetlere,zehirli gazlara rağmen Denizcilerimiz azim ve kararlılıklarından hiçbir şey kaybetmeden can siperane görevlerini yapmaya devam ettiler. Gemisi top gücünün üçte birini yitirmesine rağmen personel Mesudiye gemisi ile beraber atışlarına devam etti.

Ancak yapılan atışlar pek tesirsiz kalıyordu. Burada bunun sebebi olarak belirtmemiz gereken önemli bir husus vardır. İmroz Deniz Savaşı'ndan sonra İngiltere'de staj görmüş tüm topçu personel gemilerden alınmıştı. (Deniz Müzesi Arşivi, No: 2500/50)

Barbaros'un atış kontrol tertibatı ilk isabette arızalanmıştı. Mesudiye'nin ki ise zaten muharebe öncesinden arızalıydı. Bu durum atışları isabetsiz kılıyor,topçularımızın göz kararı atış yapmalarına neden oluyordu. (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.72)

Buna karşılık Averof,İmroz'da 3500 yarda mesafeye kadar yaklaşarak beceriksiz atışlar yapmaya çalışırken bu sefer 7000-9000 yarda mesafelerden atış kontrol sistemi ile isabetli atışlar yapabiliyordu. Ayrıca bu atışlardaki maharet ve ustalık hemen fark ediliyordu ve hayret uyandırıyordu. Daha sonraları anlaşılmıştı ki Yunan donanması İngiliz Bahriyesinden maaşlı personel alarak özellikle Averof'da görevlendirmişti

Barbaros Zırhlısının aldığı yaralar nedeniyle zor durumda kalan Donanma Komutanı yine hatalı bir karar alarak iskele istikametinden dönüş emri verdi. Yapılan bu manevra gemilerimizi zor durumda bırakırken düşmanı da daha avantajlı bir konuma getirecekti. Bu manevra ile Mecidiye en önde pruva nizamına geçilmiş,Mesudiye ve Turgutreis'in arkasından Barbaros en geride kalmıştı. Averof süratini artırarak takibe geçmiş ve etkili atışlar yaparken yaralı Barbaros kış taretinden bunlara karşılık veriyordu. Harp bütün şiddetiyle devam ederken Averof

hızını artırarak gemilerimizin önünü kesmeye çalışırken Hidra sınıfı üç zırhlı ise Donanmamızın arkasında takipte bulunuyordu.

12. 45'te Barbaros ile Turgutreis'in yer değiştirmesi emri gelmiştir. Turgutreis en geriye geçecektir. . Bu durumda Barbaros biraz rahatlamıştır. Barbaros gemisinin otuz isabet aldığı söylersek bu rahatlamanın ne demek olduğunu daha iyi anlatabiliriz. Ancak bunca isabete rağmen nasıl hala ayakta olduğu hayret verici bir durumdur. Bu durum denizcilerimizin kahramanlığının bir nişanesi değil de nedir?Çıkan on bir yangın personel tarafından söndürülmüştür. Onca mermiye rağmen makineler hala faal olarak çalışmakta ancak sadece 8 mil hıza ulaşabilmektedir. İşte bu durumda olan Barbaros'un yerine geçmek için Turgutreis gemimiz yavaşlayarak Barbaros'un yetişmesini beklemek zorunda kalmış ve nizam hattının dışına çıkmak için manevra yapmak durumunda kalmıştır. Manevra esnasında toplarının hepsini kullanamayacak olan Turgutreis'in müsait durumunu kaçırmak istemeyen Averoff'un topçuları gemimize atış yapmaya başladılar. Maalesef bu atışlarda isabetli olmuştur. Turgutreis bunlara karşılık verse de isabet almaktan kurtulamamıştır. İsbetler neticesinde geminin kazancı personeli dumandan zehirlenmiş ve kömürle beslenemeyen kazanlar nedeniyle Turgutreis'in hızı da 8 mile düşmüş ve gemi donanmanın ana kuvvetinden geri kalmıştır. Hızlı ve atik olan Averof donanmamızın bir sancağından bir iskelesinden saldırıyor bordasındaki topları kolayca kullanabiliyordu. Bu keskin manevralara gemilerimiz ayak uyduramıyor bazen sadece Turgutreis'in kış taretleriyle karşılık verilebiliyordu. Bu atışlarda etkili atışlar değildi. Çünkü bu kadar hızlı manevra yapan bir gemiye göz kararı nişan alarak isabet kaydetmek gerçekten çok güçlü. Averof donanmamızın etrafında dolanarak yıpratma yaparken Pisara ve 2 eski yunan muhribi de donanmamızı geriden takip ediyordu. Bu şekilde Bozcaada önlerine kadar gelen iki donanmadan özellikle Turgutreis ve Averof arasında yoğun çarpışmalar olmaktadır. Geride kalan Turgutreis Averoff'un yükünü de sırtlamıştı. Bu çarpışmalarda çok sayıda isabet almış çok sayıda yangınla mücadele etmek durumunda kalmıştı. Ancak makineleri ve taretleri hala sağlamdı. Özellikle yangınların söndürülmesinde gerekli alet ve edevatı olmayan denizcilerimiz elleriyle söndürme çalışmaları yapmak durumunda kalmış pek çoğu yanmış,yaralanmış ve kahramanca şehit olmuştur.

Bozcaada önlerine gelindiğinde Averof yeni mermilerini tüketmiş bulunuyordu. Eski mermilerinden kullanmaya kalkınca mermiler toptan çıkar çıkmaz patlamaya ve zayi olmaya başladı. Bu durum Averoff'un muharebe gücünü kırmıştı. Şimdi sıra bize gelmişti. İşte Averof orada bizi bekliyordu. Her ne kadar bizim mühimmatımız da epey azalmışsa da kış taretlerde Averoff'u perişan edecek yeterli mermi bulunuyordu. Ama olmadı,olamadı. Hasarlar,yangınlar ve komuta heyetinde bunlardan kaynaklanan bezginlik. Avucumuzun içine alabileceğimiz Averof,kararsızlık ve moralsizlik yüzünden bir kez daha ve son olarak elimizden kurtuluyordu. Artık savaşı lehimize çevirme şansımız kalmamıştı. Düşman da artık savaşa devam etmek istemiyordu (Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, 1981, s.69-75) Tüm bu şartlar altında her iki taraf atışlarına 14. 50'de son verdi. Donanmamız boğaz girişine doğru yönelerek 17. 45'de Nara'ya demirledi.

Bu savaşta Barbaros 31 ,Turgutreis 25 mermi isabeti almıştır. Bu mermiler yangınlara sebep olmuş ve gemilerin iç kısımlarını hurdaya çevirmiştir. Barbaros'u orta taretyle her iki geminin 10. 5'lik topları harap olmuştur.

İnsan zayıatına gelince:

Barbaros gemisi personelinden 4 subay ve 28 er şehit olmuş,40 er yaralanmıştır. Turgutreis gemisi personeli 8 şehit 52 yaralı vermiştir. Donanmanın bu savaştaki tüm kaybı 41 şehit, 98 yaralı olmuştur.

Denizcilerimiz bu savaşta yine kahramanca ve cansiperane savaşmışlar ve pek çok şehit vermişlerdir. Ancak komuta kademesinin yetersizliği nedeniyle bu savaş maalesef ağır bir kayıp ve unutulmayacak bir hezimet olmuştur.

1.6.7. Hamidiye'nin Akın Harekatı

Balkan Savaşlarının deniz cephesinde donanmamız açısından iyi olarak hatırlanabilecek ve teselli olabilecek hareketlerden birisi de Hamidiye'nin Akın

Harekatıdır. Aslında sonuca ulaşmak bakımından etkili olmasa da o dönemde hem Türk hem Yunan kamuoyunda heyecan uyandırmıştır. (Ünlü, 2005, s.26)

Bu hareketin en önemli amacı Averof zıhlısının boğaz önünden uzaklaştırılması idi. Yapılan savaşlarda görülmüştü ki Averof hem sürat hem de ateş gücü bakımından Türk zırhlılarından daha üstündü ve bu gemi Ege'de dolaştığı sürece Yunan Donanmasının ezilmesi mümkün görülüyordu. Bu nedenle Hamidiye kurulan stratejik plana göre boğaz dışına çıkacak ve Averof'u üzerine çekecekti. Bu durumdan faydalanacak Osmanlı Donanması da Ege adalarını geri almaya ve Yunan Donanmasını imha etmeye çalışacaktı. Hamidiye'nin bir diğer görevi ise Sırp ve Yunan deniz nakliyatını engellemek ve bu ülke limanlarına baskın düzenlemektir.

23 Ocak 1913 günü akşam saatlerinde Nara'dan ayrılan Hamidiye'nin hareketi başladı. Ancak bir süre sonra Köse tabya önlerinde demirledi. Gemi komutanı Yüzbaşı Hüseyin Rauf beyin bu hareketinin sebebi kendisinde ittihatçı olduğu için Bab-ı Ali baskının sonucunu merak etmesi ve öğrenene kadar beklemek istemesidir. (İnci, 1952, s.2-3)

Hamidiye Kruvazörü bu şekilde bekledikten sonra refakat eden gemilerin eşliğinde 24 Ocak 1913 akşamı esas çıkışını yaptı. Gece karanlığından da yararlanarak Limni Adasının Batısından Ege'ye açıldı.

25 Ocak 1913 günü saat 12. 30'da Şıra Üssüne geldi. Burası Yunanlıların ileri üssüydü ve limanda Makedonya adlı Yunan gemisi bulunuyordu. Rauf Bey gemiye yaklaşarak mürettebatın boşaltmasını istediysen de cevap alamadı. Bunun üzerine limanın güney cephesinde bulunan bir barut fabrikasına ateş açtı ve büyük tahribat yarattı. Sonra tekrar Makedonya gemisine yönelerek gemiyi top atışına tuttu ve tahrip etti. Burada İzmir'e dönmesi gerekirken ters istikamete yönelerek Adriyatik yönüne seyretmeye başladı.

Bu baskın Yunan makamlarında büyük bir telaşa neden olmuştur. Yunan Bahriye Bakanlığı sıranın Pire Limanı'na geldiğini düşünerek kıyıların korunması için donanmaya ivedi emir verdi. Ancak bizim komutanlarımızdan farklı olarak ileri

görüş sahibi olan Yunan Donanma komutanı bu emri uygulamayarak Ege'yi boş bırakmamış ve Osmanlı Donanmasının beklediği fırsatı vermemiştir. (Ramis, 1930, s.109-110)

26 Ocak 1913 günü kömür ikmaline ihtiyaç duyan Hamidiye, ihtiyacını Suriye limanlarından karşılayabileceğini düşünerek Pire-İskenderiye hattına inmiştir. Bu sırada ufukta üç Yunan gemisi görmüş ve bunun üzerine Başkomutanlığa “Üzerime bir kısım Yunan gemisi çekmiş bulunuyorum, ana donanma Yunanlılara karşı hareket yapabilir” (Tuncer, 1991, s.274-275) mesajını göndermiştir. Kömür ikmal için Suriye yönüne devam eden Hamidiye 28 Ocak günü Beyrut Limanı'na demirlemiş, 29 Ocak'ta Port Sait'e gelmiştir. Hamidiye'nin kömür ihtiyacı 700 ton olmasına rağmen gemimiz ancak 150 ton ikmal ederek limandan ayrılmış ve Süveys'e gelmiştir. Bunlar yaşanırken Başkomutanlık da Hamidiye 'ye geri dönerek donanmaya katılmasını eğer mümkün olmazsa Adriyatik sularına giderek Batı cephesine yardım etmesini bildirmiştir.

Bunun üzerine Hamidiye İstanbul ile görüşmek istemiş birkaç denemeden sonra nihayet 3 Şubat'ta İstanbul ile görüşebilmiştir. Bu görüşme neticesinde Adriyatik'e giderek Arnavutluk Harekatı yapmaya karar veren Hamidiye 6 Şubatta Port Said Limanı'ndan hareket ederek 14 Şubat günü Malta'ya ulaşmış ve orada kömür ikmal yaparak tekrar Akdeniz'e açılmıştır.

O sıralarda Arnavutluk karasuları Yunan ablukasında bulunmaktadır. Batı Ordusuna para ve cephane ikmalinin Hamidiye tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla Başkomutanlık 50 ton cephane ve 10 bin altından oluşan önemli bir yükü önce Trablusşam'a oradan da Ervat Adasına nakletmiştir. Bu durumdan henüz haberi olmayan Hamidiye'ye bilgi verilmişse yükü alması istenmiştir. Hamidiye komutanı Rauf Bey 6 Mart günü yükü alarak hareket etmiş ve Beyrut Limanından kömür alarak görevini ifa etmek için tekrar Akdeniz'e açılmıştır. Sakin bir şekilde görevine doğru ilerleyen Hamidiye yolda Leros adında bir ticaret gemisine rastlamış ve hemen üzerine taarruz etmiştir. Geminin mürettebatını esir alan Hamidiye, gemiyi batırarak imha ettikten sonra yoluna devam etmiştir. Bu arada esirler sorgulanmış ve çok önemli bilgiler elde edilmiştir. Buna göre Korfu Adası civarında 4 Yunan gemisi bulunmakta ve Yunan ticaret gemileri Şingin Limanına

cephane nakli gerçekleştirmektedir. Bu bilgileri alan Rauf Bey temkinli bir şekilde yoluna devam etmiş ve Semeni Nehrine gelip yükünü boşaltmaya çalışmıştır. Tam bu esnada uzaktan yaklaşan bir Yunan Gemisine şüphelenen Rauf Bey baskına uğramamak için Şingin'e doğru hareket etmiştir. Hamidiye'nin gelmekte olduğunu öğrenen Şingin Limanındaki Yunan gemileri yüklerini acil olarak karaya çıkarmaya başladı. Şingin'e ulaşan Hamidiye Yunan gemilerine teslim ol ikazında bulundu ancak Yunan topçularının ateş açması üzerine öğle saatlerinde ufak çapta bir muharebe başladı. Öğleden sonra 13:45'te tamamlanan muharebe Hamidiye altı Yunan ticaret gemisini tahrip etmiştir. Bu olay bölgedeki deniz nakliyat yolunun güvenliği konusunda Yunan yetkililerini derin endişeye sevk etmiştir. (Ramis, 1930, s.109-110)

Bu olayın akabinde Akdeniz'e açılan Hamidiye acil kömür ihtiyacı için İskenderiye Limanı'na yaklaşmış ancak İngilizlerin engel olması nedeniyle, Hayfa'ya doğru hareket ederek ihtiyacını oradan karşılamıştır. Ciddi bir onarıma da muhtaç olan Hamidiye'nin Komutanı Rauf Bey geminin kifayetini arttırmaya çalışmış ve İstanbul'la haberleşmek için Alanya'ya doğru harekete geçmiştir. Bu arada naklemediği cephane ve paraları da Beyrut'taki yetkililere teslim etmiştir. Hamidiye'nin Alanya'ya hareketini öğrenen Yunanlılar gemimizin üzerine üç muhripten oluşan bir filoyu göndermiş ancak söz konusu gemiler Hamidiye'ye yetişememiştir. 28 Mart 1912'te Alanya'ya gelen Hamidiye erzak ve su ihtiyaçlarını karşılamış İstanbul'dan Mersin yolu ile gönderilen cephaneleri de almayı başarmıştır.

Uzun süredir denizlerde olan Hamidiye ciddi bir şekilde yıpranmıştı. Suriye açıklarında, Yunan savaş gemilerinin bulunması nedeniyle o bölgeye gidemeyen yaşlı Hamidiye, Kızıldeniz'e geçmeyi daha uygun görmüştü. 6 Nisan 1912'te Portsaid'e ulaşan Rauf Bey oradan Kızıldeniz'i geçmiştir. Bu sırada kanal önüne gelen Yunan gemileri uzun süre kanalı abluka altına almıştır. (Wilson, 1937, s.289)

Hamidiye onarım için 14 Nisan 1913'te Kameron Adasına gitmiştir. Takip eden günlerde Başkomutanlıktan gelen emir üzerine geçici olarak Yemen Valiliği emrine girmiş, ve burada bir müddet hizmet vermiştir. Valilik emrinden ayrıldıktan sonra şiddetle ihtiyaç duyduğu kazan ve makinelerinin tamiri için uygun bir liman

aramaya başlamıştır. Bir ara onarım için Basra'ya hareket etmesi emredildiyse de bu emir geri alınmıştır. Kaçınılmaz bir şekilde onarım ihtiyacı duyan Hamidiye nihayet 21 Ağustos 1913'te kesin bir" geri dön" direktifi ile harekete geçmiştir. Dönüş güzergahında bir süre İzmir'e uğrayarak bir takım onarım ihtiyaçlarını gideren Hamidiye 5 Eylül 1913 günü Çanakkale'ye gelmiş ve 7 Eylül'de Yeşilköy açıklarına ulaşmıştır. Burada coşkun ve heyecanlı bir kalabalık tarafından karşılanan Hamidiye buradan hareket ederek Dolmabahçe Sarayı önlerine gelmiş ve Padişahı top atışı ile selamlamıştır. (Tuncer, 1991, s.276-279)

Hamidiye'nin Akın Harekatı esas itibariyle çok büyük bir sonuç elde edemese de donanmanın yaşadığı prestij kaybını bir nebze de olsa gidermiştir. Nitekim ünlü şair Süleyman Nazif Balkan Savaşlarında donanmanın beceriksizlikleri hakkında bir yazı kaleme almış olmasına rağmen Hamidiye'nin yurda dönüşünü müteakip Rauf Bey'in elini öperek yazısından ötürü özür dilemiştir. (Büyüktuğrul, 1984, s.323)

1. 7. Balkan Savaşlarında Türk Deniz Stratejisinin Değerlendirilmesi

Balkan Savaşları her yönüyle Türk tarihine kara bir leke olarak geçecek büyük bir hezimetin adıdır. Bu büyük bozgunun Türk denizciliği de nasibini almıştır.

Başkomutanlık ve Donanma Komutanlığı arasında ki uyumsuzluk daha savaşın başında bir hezimetin habercisi gibidir. Bu uyumsuzluk sonucunda donanmanın önemli gemileri hiç gereksiz yere Karadeniz Harekatı adı altında Bulgar sınırında amaçsızca dolaştırılmış ve yıpratılmıştır. Aylarca bu bölgede tutulan ve sonunda Marmara'ya çağrılan Donanma Çatalca'da Bulgarlara karşı kullanılırken Ege'de Yunan donanması başı boş bırakılmış ve adeta adalar kendilerine altın tepside sunulmuştur. Savaş öncesinden Adalarda ki askerlerin (örneğin Midilli) Anadolu kıyılarına sevk edilmesinden anlaşılmaktadır ki donanmasına güvenemeyen Osmanlı adalardan ümidini çoktan kesmiştir. Adaların çok kolay bir şekilde Yunanlılara teslim edilmesi de bunun bir kanıtıdır. Bütün bunlardan sonra Ege'ye nihayet açılan donanmamız bu kez de kötü yönetim karşısında etkisiz kalmış,İmroz Deniz

Muharebesinde çok avantajlı konumdayken sonuç alamadan geri dönmüştür. Mondros Deniz Muharebesinde ağır bir yara alan donanmamızdaki kahraman denizcilerimiz her türlü beceriksiz yönetime rağmen yaptıkları insan üstü kahramanca mücadele ile şerefle anılmayı hak etmişlerdir.

Bunca bozgundan sonra Hamidiye'nin Akın Harekatı bir nebze olsun yüreklere su serpmişse de bu harekatta etkili olamamaktan kurtulamamıştır.

Balkan Savaşları pek çok yönden toplumun hafızalarında derin yaralar açmıştır. Mustafa Kemal Atatürk'te bunlardan biridir. Bu büyük insan Çanakkale Savaşları esnasında emrinde bulunan askerlere hitap ederken bu derin yaranın izlerini taşıdığı anlaşılabilir şu sözlerle Mehmetçiğe cesaret ve metanet vermiştir.

”...Düşmanı büsbütün kaçırmamak için daha çok teemmüle lüzum yoktur. İçimizde ve kumanda ettiğimiz askerlerde Balkan hac aletinin ikinci bir safhasını görmektense burada ölmeyi tercih etmeyenlerin bulunacağını, katiyen kabul etmem. Şayet böyleleri olduğunu hissederseniz derhal onları kendi ellerimizle kurşuna dizelim. Şimdiye kadar ihraz ettiğimiz, muvaffakiyeti tamamlamak için emrime verilen taze kuvvetleri hattı harbe vasıl olmaktadır.”(Ünaydın, 1981, s.30)

Balkan Savaşları kimi devlet adamlarına da bir ders olmuştur. Nitekim Mahmut Şevket Paşa Donanma Subaylarına hitap ederken şöyle demiştir.

“Devletin uğradığı felaketlerin donanma sızdıktan ileri geldiğini anlayan padişah ve hükümetimiz bundan sonra donanmasız bir hayatı düşünmemektedir.... Son olaylar donanmanın ne kadar gerekli ve önemli olduğunu millet ve padişahımız katında ispatladığından donanmanın düzlüğü çıkarılmasını...Hükümetin bu konuda hem fikir olduğunu yakın bir gelecekte kuvvetli ve mükemmel bir donanmaya sahip olacağını...”(Deniz Müzesi Arşivi, No: 851/6A) belirterek donanmanın öneminin bir kez daha altını çizmiştir.

Balkan Savaşlarından sonra gerçekten de donanma için bir atılım yapılmaya çalışılmış ve Avrupa'nın gelişmiş ülkelerine yeni gemiler sipariş edilerek mevcut imkanlar çerçevesinde gayret gösterilmiştir.

2. BÖLÜM 1.DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK DENİZCİLİĞİ

Bu bölümde 1. Dünya Savaşının nasıl başladığı ve diğer gelişmelere değinmeyeceğiz. Konumuz Türk Denizciliği olduğu için,savaş öncesi ve savaş esnasında Türk Donması'ndaki gelişmeleri inceleyerek savaşı bu kapsamda değerlendireceğiz

2.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Deniz Gücündeki Yenileşme Hareketleri

Osmanlı donanmasını yeniden yapılandırma çabalarının geçmişi Temmuz 1909'a dek uzanmaktadır. Ancak Bahriye Nazırının sık sık değişmesi ile bu çabalar sekteye uğramıştır. Gerçektende de 1909-1910 tarihlerine bakıldığında ortalama üç ayda bir Bahriye Nazırının değiştirildiği görülmektedir. (Rooney, 1988, s.4)

Tüm bu gelişmelere rağmen, 1910 yılında deniz gücü plan çalışmaları tamamlanmış ve kapsamlı bir donanma planı onay için sadarete gönderilmiştir. (Büyüktuğrul, 1984, s.74) Bölgesel rakipleri olan Rusların, Japonya ile yüzyılın başında yaptığı savaştan dersler çıkararak Osmanlı Devleti Dretnotlar ana yapıyı oluşturacak şekilde bir donanma kurmayı hedeflemiştir. (Mütercimler, İmparatorluğun., 2003, s.56) Ancak donanma programının bir bütün olarak yürürlüğe konması mali olanaksızlıklar yüzünden uzun bir süre mümkün olmamıştır. Bunun yerine 1912'den itibaren tek tek dretnot alımına öncelik verilmiştir.

Dretnot alım süreci 1911 Mart'ında Osmanlı Bahriye Heyeti'nin İngiltere'deki bazı tersaneleri ziyaret etmesi ile başlamıştır. Bu ziyaretteki amaç, gemi siparişlerinin verileceği tersaneleri tespit etmektir. Osmanlı Bahriyesi topçu heyeti anılan bu heyette Ömer Rüştü Paşa, Albay Rıza Bey, Enver ve Hakkı Beyler yer almıştır. Bahriye Nazırlığı Nisan 1911 tarihinde biri Armstrong diğeri Vickers Tersanelerinde üretilmek üzere iki adet dretnot siparişi vermeye karar vermiştir. Beş

adet ikiz taretinde toplam 10 adet 13. 5" topla donatılacak olan bu gemiler 23000 ton olarak düşünülmüştür. Ayrıca gemilerin tali bataryalarında 16 adet 6"lik top bulunacaktır. Tespit edilen ana top ve tali topların çapları o dönemin deniz konjokturune uygun düşmektedir. Gemiler için 21 knot sürat hedeflenmiş ve bunun için o dönemin güçlü makinaları düşünülmüştür.

Bu gemilerle ilgili ilk sözleşme Temmuz 1911 tarihlidir. (Ünlü, 2005, s.25) Bu sözleşmeye göre 21500 ton olarak kararlaştırılan gemilerin her birinin sipariş bedeli 1. 796. 500 sterlindir. Sözleşmenin 19. maddesi gereğince gemiler yirmi beş ay içinde teslim hazırlanmak zorundaydı. Ayrıca bu sürenin aşılması durumunda 12 haftayı geçmemek üzere müteahhit şirket geciken her gün için 100 sterlin gecikme cezası ödemekle yükümlüydü. Eğer cezalı süre içinde de gemi tamamlanamazsa ,Osmanlı hükümetinin gemiyi reddetme hakkı bulunuyordu. Öte yandan Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa adına Müsteşar Rüstem Paşa tarafından Ağustos 1911'de parafe edilen sözleşme muhtemelen geminin ebat tonajında yapılan değişiklikleri içeren 1 Ağustos 1911 tarihli sözleşmedir. Bu değişiklikler uyarınca geminin deneme seyirlerini tamamlaması için tanınan sürede dört ay uzatılmıştır.

Düşünülen iki gemiden sadece bir tanesinin siparişi gerçekleştirilebilmiş diğerine ise hiç başlanamamıştır. (The New Turkish Battleships, 1911) Vickers'a sipariş edilen dretnota başlangıçta V . Reşat ismi verilmiştir. Osmanlı yöneticileri, daha sipariş aşamasında İngiltere'nin, ileride bu geminin tesliminde güçlük çıkartabileceğinden kuşkulandırlardır. Dönemin Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa, bu kuşkular nedeniyle dretnotun 27 ayda tecrübe seferi yapabilecek durumuna getirilmesi koşulunun sözleşmeye konulduğunu belirtmektedir. (Mahmut, 1999, s.243) Bir diğer ifadeyle, Ağustos 1911 başında sipariş edilen bu gemi, Eylül 1913'te denize indirilmiş olacaktı. (Özçelik, 2000, s.167) Reşadiye'ye ilişkin ödeme planı gemi bedelinin sözleşmenin imzalanmasını izleyen 22 ay içerisinde sekiz taksitle ödenmesini öngörmüştür. Bu siparişlerin İngilizlerin 1911-1912 donanma programında öngörülen Iron Duke sınıfı Muharebe gemileriyle aynı tarihlerde verilmiş olması nedeniyle, Osmanlı dretnotunun pek çok bakımından bu sınıfla pek çok ortak özelliklere sahip olduğu, ancak boyut ve büyüklük açısından King George V sınıfının özelliklerini taşıdığı anlaşılmaktadır. Bu dretnotun siparişi, 1910 yılında donanma için ayrılan 5 milyonluk liralık ödenekten kalan parayla verilmiştir. Ancak

eldeki paranın yetersizliği yüzünden bu gemilerin cephaneleri sipariş edilememiştir. Cephane siparişi verilmesi ileride yürürlüğe girecek donanma programına kadar ertelenmiştir. (Büyüktuğrul, 1984, s.80)

Balkan Savaşı, dretnotun yapımında kesintiye yol açmıştır. (Ünlü, 2005, s.25) Kasım 1912 başlarında, kaynaklarda adı V. Reşad olarak geçen Reşadiye dretnotunun Barrow'da süren yapımı ,Vickers tarafından tek taraflı olarak askıya alınmıştır. Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları sırasında uğradığı ağır kayıplar başlangıçta Vickers'ı ihtiyatlı olmaya itmiştir. Vickers, Osmanlının savaştan sonra siyasi ve ekonomik olarak toparlanmasının mümkün olmayacağı öngörüsünden hareketle, bu dretnotun yapımına ancak yeni bir müşteri bulunması durumunda devam etmeye karar vermiştir. Bu karar verildiği sırada Reşadiye'nin yapımı zırhlı güverte düzeyine erişmiştir.

Reşadiye'nin yapımına yeniden ne zaman başlandığı konusunda net bir bilgi olmamakla beraber, bu kararın alınmasından bir yıl sonra geminin denize indirebilecek duruma geldiği düşünülürse, inşaatın uzun süre durdurulmadığı düşünülebilir. Zaten Vickers'ın kaygılarının aksine, Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları süresince dahi ilişkin taksit ödemelerini aksatmamış ve tüm ödemeler vadesinde gerçekleştirilmiştir. Öte yandan yeni donanma programının yürürlüğe girmesine dek ertelenen cephane siparişi içinde Armstrong ile 31 Mart 1913'de bir sözleşme yapılmıştır. Ancak bu cephaneye ilişkin ilk taksit olarak 95. 000 sterlin zamanında ödenemeyince, Osmanlı Hükümeti, borca karşılık, 125. 400 liralık hazine bonosu verilmesini kararlaştırılmıştır. 1909'dan beri üzerinde çalışılan, ancak bir türlü yürürlüğe konamayan donanma programı zaman içerisinde 46 parça gemiden oluşan ve 18. 960. 000 altın değere sahip bir programa dönüşmüştür.

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti kısıtlı imkanlarına rağmen bir donanma programı hazırlamış ve bu programda ilerlemeye çalışmıştır. Afif Büyüktuğrul tarafından bu iddialı donanma programının gerçeklerini özetle şöyle aktarılmaktadır: Osmanlı Devleti anılan dönemde yaklaşık on bin mil uzunluğunda deniz sınırına sahiptir. Donanma öncelikle bu kıyıların etkin savunabilmesi için gereklidir. Siyasi ve diplomatik olarak da Doğu Akdeniz'deki çıkarları ,Osmanlı ile örtüşen herhangi bir devletle ittifak ilişkisine girmek içinde donanma önem

taşımaktadır. Bu nedenle en azından iki tümenlik bir harp filosuna sahip olunması öngörülmüştür. Bu tümenlerin vurucu gücünü dretnotlar oluşturacaktı. Bu dretnotların her biri için dört adet refakat muhribine gerek duyulacaktı. Dolayısıyla altı dretnot için toplam 24 muhrip ihtiyacı söz konusuydu. Dört muhrip daha önce sipariş edildiğinden programa 20 muhrip konmuştur. Bunlara ek olarak müstakilen keşif hizmeti yapacak, muhrip filosunun saldırı görevlerini destekleyecek ve onlara rehberlik vazifesi icra edecek dört adet skaut(küçük çaplı kruvazör) de öngörülmüştür. Program kapsamındaki som muharip unsurlar altı adet denizaltıydı. Bunlar da komşu devletlerin bu silahtan edinme yönündeki gayretlerine karşılık temelde moral etkileri bakımından sipariş edilmeliydiler. (Büyüktuğrul, 1984, s.95)

Balkan Savaşlarında Ege Adaları'nın elden çıkmasının en önemli nedeni donanma yokluğudur. Üstelik Yunanistan Averoff gibi tek bir savaş gemisiyle elde ettiği üstünlükten yaralanarak Ege Adaları'nı bir bir ele geçirmiştir. Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşlarından hemen sonra donanma programını canlandırılması ve yeni siparişler için görüşmelere girişmesi hiç şaşırtıcı değildir. Güçlü bir donanmanın Ege Adaları'nın akıbeti konusunda süren diplomatik pazarlıklarda Osmanlı Devleti'nin elinin güçlendireceği düşünülmüştür. Bu çerçevede ilk etapta Osmanlı Devleti'nin Brezilya'nın isyan sonrasında çürümeye terk ettiği Sao Paulo ve Minas Geraes dretnotları (Ünlü, 2005, s.31) ile Fransız yapımı dört muhribe talip olduğu gazete haberlerine konu olmuştur. Bu haberler Deutsche-Orient Bank (Ünlü, 2005, s.28) aracılığıyla yapıldığı öne sürülen satış görüşmelerinin Rio de Janeiro dretnotu ile ilgili olduğunun henüz anlaşılmadığını ortaya koymaktadır. İngiliz The Times gazetesinin bu yöndeki haber ve yorumları ile İstanbul'daki İngiliz diplomatların Londra'ya geçtiği raporlar arasında dikkat çekici bir örtüşme mevcuttur. Benzer biçimde Arjantin için İngiltere'de (Ünlü, 2005, s.39) inşa edilen iki dretnotun satın alınmasına çalışıldığı iddiaları hem İngiliz diplomatlarını hem de İngiliz basınına bir süre daha meşgul etmiştir. (Straits, 1977, s.140)

Brezilya hükümeti, Rio de Janeiro'yu resmen satılığa çıkarmadan önce, Rus, İtalyan ve Osmanlı hükümetleri bu gemi için gizli, ve ayrı ayrı teklifler yapmıştır. Brezilya Hükümeti, Eylül 1913'ten sonra gemi için resmen alıcı aranmaya başlanmıştır. Bu büyük drednotun akıbeti bölgesel güç dengeleri için önemli olan ülkeler tarafından yakın olarak takip edilmiş, hatta etkilenmeye çalışılmıştır.

Osmanlı Devletinin kaygısı ise bu boyutlardaki bir geminin Yunanistan'ın eline geçme ihtimalidir. Diğer yandan İngiltere bu geminin kendisi için uygun olmadığını düşünerek gemiyi satın almak istememiştir. Bu olaylar vuku bulurken gemiye İtalya'nın talip olduğu ve bu duruma İngiltere'nin itiraz etmeyeceği haberi el altından Fransızlara ulaşmıştır. Bu belki de geminin değerinin artırılması için yapılan spekülatif bir hareketti ama Fransa İtalya'nın böyle bir gemiye sahip olması riskini göze alamazdı. Bu nedenle geminin Yunanistan tarafından alınması için Yunan hükümetine destek vermeye ve uygun kredi imkanlarını onlara sunmaya karar verdiler. Bu kararlarını İngiliz hükümetine ileten Fransa, İngilizlerden olumlu yanıt almıştır. İngilizler geminin Fransız kredisi ile Yunanistan'a satılmasına karar vermiş ve Armstrong firmasına diğer teklifleri değerlendirmemesini bildirmiştir. (Straits, 1977, s.181-182)

Ancak Aralık ayı başında gemiye bir başka ülkenin daha talip olduğu Brezilya tarafından duyuruldu. Bu ülke çok uygun imkanlar ile teklif sunmuştu ve geminin fiyatı 2. 700. 000 sterlin olarak belirlenmişti. Bu teklifin cazibesine kapılan Brezilya Hükümeti geminin ilgili ülkeye satıldığını İngiliz Hükümetine 11 Aralık 1913 günü bildirmiştir. Ancak İngiltere olayın kendi yönlendirmeleri dışında sonuçlanmasına doğal olarak müsaade etmeyecektir. Nitekim iki gün sonra İngiltere'nin İstanbul Büyükelçiliği'nden Osmanlı Devletinin gemiye talip olduğuna dair bir mesaj iletilmiştir. Bu husus dönemin İngiliz gazetelerine de sızmış ve Osmanlı Devleti'nin ilk taksit olarak 1. 000. 000 lirayı Perrier Bankası aracılığıyla Londra'ya havale ettiği haberleri gazetelerde yayınlanmıştır.

Diğer yandan Yunanistan hala gemiden vazgeçmiş değildir ancak Fransa'nın vereceği krediyi cebinde hisseden Yunan Hükümeti durumu ağırdan almaya başlamıştır. Fransa'nın İtalya zaafından faydalanmak isteyen Yunanistan en uygun kredi imkanlarını Fransızlardan koparmayı beklerken geçen zamandan faydalanan Osmanlı Hükümeti gemiyi almayı üstelik Fransız kredisiyle almayı başarmış ve Yunanlıları şaşkınlığa düşürmüştür. (Straits, 1977, s.183) Aynı sıralarda, İstanbul'dan ayrılmış bazı önemli Rumlar, Rio de Janerio'yu Yunanistan'ın satın alabilmesi için bağış kampanyalarına girişmiştir. Ayrıca bazı çevreler, bu geminin Osmanlı'yı Ege'deki adaları geri almak amacıyla saldırganlığa cesaretlendireceği propagandası yürütmüşlerdir. Hiç te Osmanlı yanlısı sayılmayacak The Times'in bu

iddialara yanıtı “parayı veren düdüğü çalar” mantığını çağrıştırmaktadır. (Sale of the Battleship Rio de Janeiro, 1914)

Öte yandan Ege’deki bazı adaları geri alabilmek için Osmanlı hükümetinin gerçektende yeni dretnotlara bel bağladığı bilinmektedir. Örneğin, İngiliz Büyükelçisi Louis Mallet ile Bahriye Nazırı Cemal Paşa arasında geçen bir konuşmada, Cemal Paşa muhatabında Osmanlı Devleti’nin Sakız ve Midilli adalarını geri almaya niyetli olduğunu belirtmiştir. Cemal Paşa yakında Osmanlı donanmasına iki dretnot sayesinde Yunan hükümetinin bu konuyu barışçı yöntemlerle halletmeye yanaşacağını ümit ettiğini de söylemiştir. (Straits, 1977, s.200)

Rio de Janeiro,nun alımı görüşmeleri aşağı yukarı on gün sürmüştür. Osmanlı devletinin bu muharebe gemisi için başlangıçta 2. 000. 000 sterlin ödeyeceği düşünülmüşse de, sonradan geminin fiyatının 3. 000. 000 sterlin olduğu ortaya çıkmıştır. Dönemin gazete haberlerine göre, Sultan Osman adı verilen bu geminin, daha önce sipariş edilen Reşadiye ile birlikte en geç Temmuz ayı sonunda hizmete alınması öngörülmüştür. Öte yandan Yunanistan’ın bu gemilere karşı bel bağladığı Salamis kruvazörü ancak aylar sonra denize çıkabilecek duruma gelecektir. 1914 yılı içinde Yunanistan’ın bir başka hat gemisi bulması Osmanlı yetkililerce pek olası görülmemiştir. İngiliz Bahriye Heyeti’nin başındaki Amiral Limpus, Rio de Janeiro’nun alınışını, “Osmanlı için büyük kazanç” olarak nitelemiştir. (Rooney, 1988, s.1-29)

Koşulların pek de Osmanlı lehine olmamasına, hatta İngiliz hükümetinin Yunanistan’ı tercih ettiğini beyan etmesine rağmen, bu dretnotun Osmanlı Devleti tarafından satın alınabilmesinin iki önemli nedeni vardır. Bunlardan ilki kuşkusuz geminin satın alınabilmesi için gereken kaynakları, çok yüksek faizle de olsa kısa sürede temin edebilmesidir. Yunanlılar Fransa’dan alacakları kredinin koşullarını iyileştirmeye çalışırken, Osmanlı yetkilileri geminin ilk sahibi Brezilya’ya gerçekten çok cazip bir teklif yapabilmiştir. İkinci önemli neden ise gemiyi inşa eden Armstrong şirketinin bu satışa ikna edilebilmesidir. Hele İngiliz hükümetinin Yunanistan’ı alıcı olarak resmen tercih ettiğini bildirdiği düşünüldüğünde bunun hiçte kolay bir iş olmadığı açıktır. Osmanlı hükümeti, Armstrong’u satışa ikna için

muhtemelen Osmanlı limanlarının ıslahına ilişkin ihalenin Armstrong-Vickers konsorsiyumuna verilmesi ile Rio de Janeiro'nun Osmanlı Devletine satışı sırasında bir bağlantı kurmuştur. (Ünlü, 2005, s.39) Amiral Limpus'un bahriye programında, kurulmakta olan donanma için yeni liman tesisleri ve havuzlama imkanları öncelikle bir konu olarak ele alınmıştır. 30 yıllık liman imtiyazlarını da içeren bu ihalenin ticari cazibesi sayesinde Osmanlı Rio de Janeiro konusunda Yunanistan'ın önüne geçebilmiştir. Önce 16 Aralık tarihinde Osmanlı Bahriye Nezareti ile Armstrong ve Vickers şirketleri arasında yaklaşık 4. 000. 000 liralık bir liman tesisleri ve kuru havuzlama imkanlarına ilişkin sözleşme imzalanmış, hemen ardından da Rio de Janeiro'nun alımı açıklanmıştır. Amiral Limpus Armstrong-Vickers'a verilen liman ihalesi sayesinde, Osmanlı denizcilik işlerinde İngiliz çıkarlarının en aza 30 yıl süreyle güvenceye alındığı yorumu yapılmıştır. (Straits, 1977, s.185)

Miller, Rio de Janeiro'nun Sultan Osman adıyla Osmanlı donanması için satın alınmasıyla "Türklerin donanma ateşinin pençesine düştüğünü" ifade etmektedir. Bu pek de haksız bir yargı değildir. Yaz aylarında teslimi beklenen Reşadiye'ye ek olarak dünyanın en güçlü dretnotunun da Osmanlı donanmasına katılacak oluşu nedeniyle, Donanma Cemiyeti toplumun bu savaşa gemilerine ilgisini sıcak tutmaya dönük faaliyetleri yoğunlaştırmıştır. Donanma Mecmuası'nda bu gemilerin son durumu ile ilgili haberler ve fotoğraflara sıklıkla yer verilmiştir. Ayrıca Reşadiye'nin denize indirilişi filme alınmış ve İstanbul'daki bazı okullarda ve kamu kuruluşlarında gösterilmiştir. (Ünlü, 2005, s.43) Bu iki dretnotun siparişi Osmanlı Devleti'nin kararıyla olmuştur. Cemiyet, "sadece para vermek suretiyle yardıma bulunmuştur. Özçelik'e göre bu gemiler her ne kadar devlet tarafından sipariş edilmişlerse de, bunları, bunları satın alan Donanma Cemiyeti üzerinden milletin kendisidir (Özçelik, 2000, s.167) Osmanlının beklediği kurtarıcı dretnotlar Reşadiye ve Sultan Osman isimleriyle özdeşleşmiş ve halk nazarında bu gemiler birer kişilik atfedilmiştir. (Beşikçi, 1999, s.145) Ayrıca Donanma Cemiyeti, bu dretnotların alımına katkıları nedeniyle, hem Armstrong ve Vickers şirketlerinin hem de İstanbul'daki temsilcileri Bay Arthur Vere'in altın donanma madalyasıyla ödüllendirilmesini teklif etmiş ve bu teklif bir padişah iradesiyle onaylanmıştır.

Osmanlı Donanmasına katılacak yeni bir dretnot sipariş edildiği haberinin Yunanistan'da duyulması üzerine Mecliste muhalefetin eleştirilerine maruz kalan Başbakan Venizelos, Balkan Savaşları sırasında elde ettikleri deniz üstünlüğünü sürdürmeye kararlı olduklarını beyan etmiştir. Venizelos Yunan Donanması'nın tartişmasız üstünlüğünün Rio de Janerio'nun Osmanlı Donanması'na katılımından sonra da devam edeceği iddiasıyla kamuoyunu teskin etmeye uğraşmıştır. Ancak kapalı kapılar ardında bu gelişmeden kaygılandığını saklamamıştır. (Ünlü, 2005, s.40) O kadar ki, özel sohbetlerinde zaman zaman Osmanlı Devletine karşı önleyici bir taarruz yapmaktan dahi söz etmiştir. (Straits, 2003, s.161) Dönemin İngiliz diplomatik yazışmalarında, Yunan Hükümeti'nin harekete geçmemesi durumunda, Yunan Bahriyesi'nin bizzat duruma el koyarak Reşadiye ve Sultan Osman-ı batırma girişiminde bulunabileceği ihtimalinden söz edilmektedir. Yunan Bahriyesi'nin böyle bir çılgınlığı kalkışmasını önlemek için ise bu iki savaş gemisinin İstanbul'a kadar İngiliz bayrağı altında seyretmesi dahi önerilmiştir. (Straits, 1977, s.199)

Osmanlı bahriyesinin güçlenmesinden Rusya da en aza Yunanistan kadar rahatsız olmuştur. Osmanlı donanmasına yeni katılacak gemiler sayesinde, Rusya'nın Karadeniz'de deniz hakimiyetini elde etmesi 1917'ye kalmıştır. Ruslar acil önlem olarak başka ülkeler için yapımı süren dretnotları satın lama girişiminde bulunmuştur. Bu kapsamda şili'nin İngiliz tersanelerine sipariş ettiği iki dretnota talip olunmuştur. (Ünlü, 2005, s.40) Mayıs 1914 sonu ile Haziran 1914 başı arasında yürütölen müzakerelerde şili Hükümeti'nin satışa onay verdiği anlaşılmaktadır. Ancak Londra'daki Rus Deniz Ateşesi'nin raporlarına göre, şili Büyökelçisi bu satışa sıcak bakmamaktadır. Ateşe, büyükelçinin ikna edilmesi için bizzat İngiliz Dışışleri Bakanı Edward Grey'in devreye girerek, İngiliz Hükümetinin bu satışı desteklediğini hissettirmesinin yerinde olacağını değerlendirmiştir. Bu sayede şili dretnotlarından en azından birisinin satın alınabilme ihtimali kuvvetlenecektir.

Ayrıca Rusya, Osmanlı donanmasının hızla güçlenmesinden duyduğu rahatsızlığı müttefiki İngiltere'ye ileterek Osmanlı bahriye programının hızının düşürölmesini gizlice talep etmiştir. Rusların derdi Karadeniz'de istedikleri güçte bir donanma oluşturuncaya kadar zaman kazanmaktı. Gemi inşa programları Batlık Filosu'nun önceliği nedeniyle istenen hızda ilerlemiyordu, ki bu arada Osmanlılar da yeni gemiler satın alarak donanmalarını güçlendirmeye devam ediyorlardı. Ruslara

istedikleri zamanı ancak İngilizler kazandırabilirdi. Ruslara göre İstanbul'daki İngiliz Bahriye Müşavir Heyeti bu konuda kilit rol oynayabilecek durumdaydı. (Straits, 1977, s.198) Rusya Londra'daki Büyükelçisi kanalıyla bu konudaki kaygılarını ve beklentilerini ilettiler.

Bu arada Osmanlı hükümeti deniz kuvvetlerini güçlendirme girişimlerini sürdürmüş ve Rio de Janeiro'nun satın alınmasının hemen ardından yeni bir dretnot siparişi gündeme gelmiştir. Bahriye Nazırı Cemal Paşa ile Vickers-Armstrong şirketlerini müştereken temsilen Sir Vicent Caillard arasında yürütülen görüşmeler sonucunda, Fatih isimli yeni bir muharebe gemisinin sipariş edilmesinin düşünüldüğü ortaya çıkmıştır. (Ünlü, 2005, s.40) Nisan 1914'de verilen bu sipariş aslında daha önce Armstrong'a Reşadiye'nin ikizi için verilmesi düşünülen siparişin bazı değişikliklerle canlandırılması niteliğindedir. Fakat İngiltere'nin İstanbul'daki diplomatları bu satıştan pek memnun olmamış, Bahriye Nazırı Cemal Paşa nezdinde girişimlerde bulunarak bu dretnot alımından caydırmaya çalışmışlardır. (Straits, 1977, s.198-199)

Aynı günlerde daha küçük savaş gemileri ve denizaltılar için İngiliz, Fransız ve muhtemelen Avrupa tersaneleri ile müzakereler yapıldığı gazete haberlerine konu olmuştur. (The New Turkish Dreadnought, 1914) Osmanlı arşivindeki belgeler ise Bahriye Nezareti'nin tam da bu tarihlerde kapsamlı bir donanma programını nihayet başlattığını ortaya koymaktadır. Bu program çerçevesindeki siparişlerden en büyük pay elbette yine Armstrong-Vickers konsorsiyumuna düşmüştür. 29 Nisan 1914 tarihinde imzalanan bir sözleşmeyle bu konsorsiyuma ,Fatih dretnotunun yanı sıra donanma programının ayrılmaz parçası olarak, iki adet 3,550 tonluk muhafazalı kruvazör, dört adet 1.000 tonluk muhrip ve iki adet denizaltı sipariş edilmiştir. Bu siparişlerin toplam bedeli 3.972.000 sterlindir. Ayrıca aynı program çerçevesinde Fransız Normand tersanesine, 28 ayda teslim edilmek üzere altı adet muhrip sipariş edilmiştir. Bu siparişin bedeli 155.000 sterlindir. Son olarak Fransız Schneider şirketine iki adet denizaltı sipariş edilmiştir. Bu denizaltılardan ilki sözleşmeyi izleyen 24, ikincisi ise 27 aya içerisinde teslim edilecektir. Sipariş bedeli 4.760.000 Fransız Frangı'dır. (Ünlü, 2005, s.41)

Bütün bu sözleşmeler imzalanmadan önce, Osmanlı Hükümeti'nin sipariş edilen gemilerin tesliminde sorunlar alabileceği, hatta gemilere el konabileceği kaygısını taşıdığını gösteren işaretler vardır.(Ünlü, 2005, s.58) İngiliz ve Fransız tersaneleri bu kaygıları gidermek için çeşitli güvenceler vermiştir. Örneğin siparişlerin yüklüce bölümünü alan Armstrong-Vickers konsorsiyumu adına hazırlanmış bir hukuki mütalaa Osmanlı Bahriye Nezareti'ne resmen iletilmiştir. Bu mütalaa, Armstrong adına Direktör C. L. Ottley ve Vickers adına Direktör V. Caillard'ın imzalarını taşıyan bir mektup ekinde Osmanlı Bahriye Nezareti'ne iletilmiştir. Bu mektupta özetle geminin inşası süresince gemi inşa edenlerin malıdır denmektedir.

Öte yandan Fransız tersaneleri ile yapılan sözleşmelerde bu kaygılara karşı çok daha sağlam hukuki güvencelerin varlığı göze çarpmaktadır.

Son parti savaş gemisi ve denizaltı siparişleri için İngiliz ve Fransız tersanelerinden iyi kötü güvenceler alınabilmiştir. Ancak daha önce sipariş edilen iki savaş gemisinin yapımı bir türlü istenen hızla ilerlememiştir. Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Reşadiye ve Sultan Osman'da yaşanan gecikmeleri, Nezaretin ilgili dairelerinin bazı değişiklik taleplerinin sürünceme de bırakmasına bağlamıştır. Bu nedenle gemi yapım faaliyetlerine nezaret eden Rauf Bey ve Vasıf Bey bilgi vermek üzere İstanbul'a geri çağırılmıştır. İstenen değişiklikler bu iki subay İstanbul'dayken karara bağlanmıştır. Bundan sonra, Cemal Paşa, tersanelerden iki dretnotun tamamlanacağı kati bir tarih vermelerini talep etmiştir. Ayrıca Rauf ve Vasıf Beylere de yeni gecikmemelere yol açmamak için gemilerde yeni tadilat ve değişiklik istenmemesini de emretmiştir. (Paşa, 1996, s.98)

Tüm bu gecikmelere karşın, dretnotların teslim tarihi yaklaştıkça Yunanlıların huzursuzluğu da giderek artmıştır. Bir önlem olarak Ağustos başında Osmanlı donanmasının Ege'ye çıkarak Girit açıklarına Sultan Osman-ı karşılamasına (Ünlü, 2005, s.50) karar verilmiştir. (Paşa, 1996, s.105) Bu arada Yunanlıların Osmanlı dretnotlarına doğrudan saldırıyı göze alamayacakları ortaya çıktıkça, İstanbul'da başka bir kaygı dile getirilmeye başlanmıştır. Gemiler hazır olur olmaz Venizelos'un Osmanlı devletine savaş açtığı ve böylece İngiltere'yi savaş hukuku uyarınca bu gemilere ambargo koymaya zorlayacağı kaygısıdır. (Straits, 1977, s.201) Gerçekten

de bir savaş ilan edilmiş ve gemilere hukuk dışı yöntemle el konulmuştur. Ancak bu bir Osmanlı-Yunan savaşı nedeniyle değil, daha genel ve yıkıcı bir savaşın Avrupa'yı Ağustos 1914'de pençesine almasıyla olmuştur.

2.2. Savaşın Başlaması ve Dretnolara El Konulması

28 Haziran 1914'te Avusturya-Macaristan veliaht prensi Franz Ferdinand'ın Saraybosna'da suikasta kurban gitmesiyle başlayan kriz giderek derinleşmiş ve Avrupa kıtası hızla genel bir savaşa doğru sürüklenmeye başlamıştır. Avusturya-Macaristan, suikast zerine Sırbistan'a bir ültimatom vermiştir. Sırbistan ltimatomda talep edilen hususları yerine getirmeyince, Avusturya-Macaristan 28 Temmuz 1914'te bu ülkeye savaş ilan etmiştir. Bunun zerine Sırbistan'la arasındaki ittifak anlaşması bulunan Rusya, seferberlik ilan etmiştir. Rusya'nın seferberlik kararına karşı, Almanya, 1 Ağustos 1914'te Rusya'ya karşı savaş ilan edince ,Birinci Dünya Savaşı başlamıştır. Almanya, iki gün sonra, 3 Ağustos 1914'te bu kez Fransa'ya savaş ilan etmiştir. Ertesi gün Fransa'nın müttefiki İngiltere Almanya'ya karşı savaşa girmiştir.

Gemilere el konulmasının tarihsel sonuçlarını analiz edebilmek için İngilizlerin el koyma kararını birinci derecede etkileyen siyasi, stratejik ve diplomatik çerçevenin incelenmesi gereklidir.

20. Yüzyılın ilk on yılı içerisinde Avrupalı büyük gler, İngiltere, Fransa ve Rusya'dan oluşan l İttifak etrafında saflaşmıştır. İngiltere için bu saflaşmada Osmanlı Devleti ne siyasi ne de askeri açılan ortaklık ya da ittifak ilişkisine girebilecek bir ülkedir. Olası bir savaşta Osmanlı'nın müttefiklerine katkı sağlamaktan ziyade yaşanan askeri başarısızlıklar ve toprak kayıpları İngilizlerin bu kanaatini daha da güçlendirmektedir. Öte yandan İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaklaşımını Rusya ile yaptığı ittifaktan bağımsız düşünmek de mümkün değildir. Osmanlı'nın en iyi ihtimalle "dost" bir ülke sıfatına layık görülürken, Rusya bir çok önemli "müttefik" sayılagelmiştir. Dolayısıyla Rusya, İngiliz siyaseti ve stratejisinde Osmanlı Devleti ile 20 yüzyıla, bir büyük Avrupa Gücü konumunu yitirmiş olarak

girmiştir. (Ortaylı, 2000, s.142) Bu bakımdan meşrutiyet sonrası Osmanlı hükümetlerinin İngiltere ile ittifak arayışları Londra tarafından genelde Rusya faktörü nedeniyle yanıtı bırakılmıştır. (Ünal, 2001, s.67)

Saraybosna suikastı ile başlayan kriz, genel bir Avrupa savaşına dönüştüğünde, İngilizlere göre askeri bakımdan yetersiz ve siyasi müttefikten yoksun bir Osmanlı Devleti için tek “akılcı” seçenek tarafsızlığını muhafaza etmektir. Bir diğer ifadeyle, Osmanlı devleti tarafsız kalmaya mahkumdur. Sultan Osman ne Reşadiye dretnotlarına el konulmasıyla başlayan süreçte, İngiliz siyaseti hep bu “seçeneksizlik” varsayımından hareketle yürütülmüştür. Yani tarafsızlıktan başka seçeneği olmayan Osmanlı Devleti’ni kazanmak için İngiltere’nin en ufak bir girişimde ya da “fedakarlıkta bulunmaya “ hiç mi hiç niyeti olmamıştır. (Cunningham, 1993, s.45)

İş fedakarlıkta bulunmaya gelince, Almanya’nın İngiltere’nin isteksizliğinden kaynaklanan boşluğu doldurma niyeti göze çarpmaktadır. Bunun simgesel yanı ağır basan ilk işaretlerinden biri bizzat İngiliz Büyükelçisi Louis Mallet tarafından gözlenmiştir. Mayıs 1914’de Goeben muharebe kruvazörünün İstanbul ziyaretinin son gününde Taşkışla’da büyük bir yangın yaşanmıştır. Bu yangın Alman denizcilerin İstanbul ahalisinin gönlünü kazanmalarına da vesile olmuştur. Yangın söndürme çalışmalarına canla başla katılan Goeben mürettebatından bir denizci bu sırada yaşamını yitirmiştir. Konu hakkında Londra’ya bir rapor yollayan İngiliz Büyükelçisi Lord Mallet’in yorumu çok çarpıcıdır. Bismarck’ın “tüm Balkanlar’ın tek bir Pomeranyalı Humbaracanın kemiklerine bile değmeyeceği “ ifadesine gönderme yapan Mallet, Alman denizcilerin yangına müdahalesi sırasında yaşadıkları can kaybını Alman politikasındaki köklü değişimin bir göstergesi saymıştır. (Straits, 2003, s.14)

Osmanlı Devleti ile ittifak konusunda Alman Hükümeti de uzunca süre İngilizlere benzer görüşler taşımıştır. Bir askeri ve siyasi müttefik olarak Osmanlı’nın zafiyet unsuru mu yoksa katkı mı olacağı Almanları epeyce meşgul etmiştir. Hatta Osmanlı Devleti’nin faydadan çok zarar getirdiği düşüncesini muhafaza eden İstanbul’daki Alman Büyükelçisi Wangenheim son ana dek Alman-Osmanlı ittifakının gerçekleşmemesi için çalışmıştır. Yine de 2 Ağustos 1914’de

gizli bir ittifak antlaşmasıyla Osmanlı Devleti, Üçlü İttifaka katılmış, resmen savaşa girişi ise 29 Ekim 1914'te gerçekleşmiştir. Ancak Alman Büyükelçi İttifak Antlaşması imzaladıktan sonra dahi Osmanlı'nın savaşa girmesini geciktirmeye hatta engellemeye çalışmıştır. İttifak antlaşması ile birlikte Osmanlı'nın derhal savaşa taraf olmasını isteyenlere karşı çıkarken saydığı gerçekler arasında, İngiltere'nin Sultan Osman ve Reşadiye dretnotlarına el koyma ihtimali bile yer almıştır.

Sultan Osman ve Reşadiye'ye el koyma kararının mimarı Winston Churchill'in bu hamlesini İngiliz-Alman deniz silahlanma yarışının Akdeniz boyutundan bağımsız düşünmek mümkün değildir. Churchill, 1912'de bir ara Malta'da üslenen Akdeniz filosundaki muharebe gemilerinin çekilerek yerlerine denizaltı ile muhriplerden oluşacak bir kuvvet konuşlandırılması değerlendirdiyse de, kısa süre sonra bundan vazgeçmiştir. Zira İngilizler için Akdeniz'deki varlıklarının sürdürülmesi ,Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya yaklaşmasının önlemek bakımından da önemliydi. İngiltere Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Eyre Crowe tarafından hazırlanan 8 Mayıs 1912 tarihli bir muhtıradaki şöyle denmiştir:

“İngiliz deniz gücünün Akdeniz'den çekilmesi İngiltere'nin başlıca Akdeniz güçleriyle ilişkilerini birkaç önemli bakımdan etkileyecektir...Bu tür bir çekilme, diplomatik dengeleri Almanya lehine etkileyecek ve Osmanlı Devleti'nin Üçlü İttifakın yanında yer almaya ikna edilmesini kolaylaştıracaktır. Bu hareket tarzı Osmanlı'ya Rusya'ya direnebilmek için gerekli en etkin desteği sağlayacağı gibi Mısır'a geri alma umutlarını da attıracaktır”.

Öte yandan gerek genel deniz stratejisinin gerekse Akdeniz siyasetinin sürdürülmesi mali sıkıntılar nedeniyle iyice güçlendirmiştir. Zira İngiltere'de 1900 yılından itibaren deniz gücüne ayrılan mali kaynaklar hem sınırlanmış hem de Parlamento tarafından daha sıkı denetlenmeye başlanmıştır. Churchill'in Bahriye Nazır olduğu 1911'de bahriye bütçesinin durumu hiç de parlak değildir. Artık yeni vergiler alınmadan, deniz kuvvetlerine ayrılan ödeneğin arttırılamayacağı bir noktaya gelmiştir. (Lambert, 1995, s.599-601) Dolayısıyla Churchill giderek azalan mali kaynaklarla İngiltere'nin mevcut üstünlüğünü sürdürmek gibi bir sorumluluğunun altında zorlanmaya başlamıştır. Bu şartlar 1911-1915 arasında İngiliz

Bahriye Nezareti için kritik bir döneme dönüştürmüştür. Zira mevcut gemi inşa programlarıyla İngiltere'nin ve anavatan denizlerinde ne de Akdeniz'de arzuladığı türden bir üstünlük sağlamasına yeterli sayıda savaş gemisi yapabilecektir. Churchill'e göre bu yetersizlik iki yolla telafi edilebilirdi. İlk yol İngiltere'nin 1912 yılından itibaren ilave savaş gemileri sipariş etmesiydi. İkinci yol İngiliz tersanelerinde başka ülkeler için inşa edilen muharebe gemilerinin devir alınmasıydı. İkinci yolun benimsenmesi halinde, Osmanlı Bahriyesi için sipariş edilen iki dretnota da el atılması mümkündü. Burada da anlaşılacağı gibi gemilerin Osmanlı'ya teslim edilmeme olasılığı daha 1912 yılında ilk kez dolaylı biçimde İngiliz Hükümetinin gündemine gelmiştir. Bu ise daha sipariş aşamasında bu tür kaygılar dile getiren Osmanlı yöneticilerinin hiç de haksız olmadığını ortaya koymaktadır. (Güvenç, 2005, s.34-68)

2.3. Sultan Osman ve Reşadiye'nin Durumları

2.3.1. Savaş Öncesi Durum

1911 yazında sipariş edilmiş olan Reşadiye dretnotunun sözleşme uyarınca 27 ay içerisinde seyir tecrübelerine hazır durumda olması öngörülmüştü. Fakat Balkan Savaşı sırasında inşaatın askıya alınması nedeniyle, Reşadiye ancak 1913 sonbaharında denize indirebilecek duruma gelmişti. Mahmut Muhtar Paşa, bu gecikmenin sorumluluğunu bir ölçüde Meşrutiyet döneminde sık sık yaşanan Bahriye Nazırı değişikliklerine bağlanmaktadır. Ona göre “manasız değişiklikler, ilavelerden ve nezaretçe ihmallerden kaynaklanan gecikmeler;İngiliz tezgahlarında grev misali bahanelere eklenince, yapım süresi uzadıkça uzadı. Daha sonra satın alınan Sultan Osman dretnotuyla da ilgili olarak ise, “Bahriye kumandanlarımızın değişiklik merakından yakayı kurtaramadığından” tesliminin geciktikçe geciktiği iddiasında bulunmaktadır. (Muhtar, 1999, s.243) Gemilerin tesliminde gecikmeye yol açan bir başka etmende Osmanlı Bahriye Nezareti'nin Haziran 1914'te gemilerin hakkıyla inşa edilip edilmediğinin İngiliz subaylarca denetlenmesi talimatıdır. Bayur'a göre bu talimatın nedeni, dretnot tipi savaş gemileri ilk kez Osmanlı Donanmasına katılacağından ,Osmanlı deniz subaylarının bunları muayene etmeye

yeterli görülmeyişidir. Bu yeni taleple gemilerin işi dört hafta daha uzatmıştır. (Bayur, 1953, s.71)

Reşadiye ve ikizinin Kraliyet Donanmasına devredilmesi düşüncesinin oldukça uzun bir geçmişi vardır. Bu olasılıkla ilk kez sipariş verildikten kısa bir süre sonra İngiltere’de gündeme getirilmiştir. Balkan Savaşı sırasında Vickers tersanesi Reşadiye’nin yapımını bir süre askıya almıştır. Aynı tarihlerde İngiliz Avam Kamarası’nda bir milletvekili, Akdeniz’deki İngiliz deniz üstünlüğünün korunması için bu gemilerin İngiliz Donanmasına katılmak üzere satın alınmasının düşünüldüğü düşünülmediğini sormuştur. Bunun üzerine Winston Churchill, “soruda anılan güçlü gemilerin akıbetinin...Bahriye Nezareti’ni yakından ilgilendiren bir konu olduğunu ve bu hususun dikkatle takip edildiğini” ifade etmiştir. İngiliz basınında Osmanlı Devleti bu siparişlerden vazgeçtiği takdirde, İngiltere’nin gemileri almaya devir almaya hazır olduğuna dair haberler çıkmaya devam etmiştir. Hatta zaman zaman bu konuda iki ülke hükümetleri arasında görüşmelerin sürdürüldüğü ve sonuçlanmak üzere olduğu dahi ileri sürülmüştür. Benzer haberlere Osmanlı Basınında da rastlanmıştır. Bu haberlerin yayınlandığı 1913 yılında, Reşadiye dretnotu için ödeme planındaki sekiz taksitten yedisi ödenmiş, sonuncu taksit içinse geminin yapımının tamamlanması beklenmekteydi. (Özçelik, 2000, s.168) Geminin denize indirileceği tarihte bile bu konudaki spekülasyonlar sürmüştür. Anlaşılan i İngilizler Reşadiye gibi modern ve güçlü bir savaş gemisinin Osmanlı Bahriyesi’ne katılımını hep şüpheyle yaklaşmış ve bu şüpheciklerini sonuna dek muhafaza etmiştir. (Ünlü, 2005, s.50)

Temmuz 1914’ün son haftasında Osmanlı hükümeti, geminin bir an önce teslimi sağlamaya dönük girişimlerde bulunmuştur. (Ünlü, 2005, s.54-55) 27 Temmuz günü Sultan Osman’da görev yapacak mürettebatın bir bölümü Reşit Paşa gemisiyle İngiltere’ye varmıştır. İngilizler o sırada geminin taksidinin 30 ya da 31 Temmuz 1914 günü yatırılmış olacağı ve gemiye 1 Ağustos 1914’de Osmanlı bayrağı çekilmesi talimatı verildiği duyumunu almıştır. İngiliz belgelerine dayanarak yapılan yayınlardan ,Bahriye Nazırı Churchill’in, gemiye hukuk dışı yollarla da olsa el koyma kararını 30 Temmuz 1914 günü aldığı anlaşılmaktadır. Bu karar hakkında ilk bilgilendirecekler arasında Osmanlı Büyükelçisi Tevfik Paşa yoktur. Ertesi günü ilk olarak Armstrong tersanesine el koyma kararı tebliğ edilir. Ardından Churchill,

İngiltere kralına Sultan Osman'ın ülke dışına çıkmaması kararını aldığını bildirir. Bu kararın tüm sorumluluğunu da üstlendiğini belirtmeyi ihmal etmez. 1 Ağustos 1914 günü, saat 14:30 civarında Osmanlı Devleti'nin geminin son taksidini Armstrong hesabına yatırdığının teyidi ulaşımıştır. Aynı sıralarda Armstrong'dan bir yetkili Rauf Bey'e İngiliz Bahriye Nezareti'nin kendilerine yaptığı tebligatı okutarak durumu açıklamıştır. (Straits, 1977, s.220-221)

Gerek tersanenin Sultan Osman'daki işleri ağırdan almasından gerçekse alınan duyumlardan zaten kuşkulanan Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa, Rauf Bey'in durumu kendisine aktarması üzerine devreye girmiştir. (Bayur, 1999, s.71) 1 Ağustos 1914 tarihinde Sir Nicholson ile yaptığı görüşmede, gemiye resmen ambargo uygulanıp uygulanmadığını öğrenmeye çalışmıştır. Reşadiye dretnotunun İngiltere'den ayrılmasına ve yabancı bir alıcının eline geçmesine izin verilmeyeceği ilk kez bu görüşmede dile getirilmiştir. Ancak henüz ortada resmi bir bildirim yoktur. Muhatabının Tevfik Paşaya verdiği izahata göre eğer Reşadiye sadece bir ziyaret için İngiltere'de bulunsaydı durumu elbette çok farklı olacaktı. Ancak mevcut gerginlik göz önüne alındığında yeni inşa edilmiş bir muharebe gemisinin alıcısına teslim olması doğru görülmemektedir. İngiliz Bahriye Nezareti, gemiyi geçici olarak emrine almıştır. Gemiye Osmanlı sancağı çekilmiş ve Osmanlı mürettebat çıkmış olsaydı dahi durum değişmeyecektir. Tevfik Paşanın bu yanıtla sarsıldığı ve “gemi için üç milyon sterlin ödendi” dediği yine İngiliz belgelerinden anlaşılmaktadır. Yanıt olarak kendisine hükümetinin gemi için ödediği paraları kaybetmeyeceği söylenmiştir. Son Olarak gemiye ne kadar süreyle el konulduğunu öğrenmeye çalışan Tevfik Paşa muhatabından net bir yanıt alamamıştır. 9 Ağustos 1914 tarihini taşıyan bu tutanak aslında Churchill'in anılarına dek uzanan bir yanlışlığın kaynağını da işaret etmektedir. 1 Ağustos 1914 tarihinde yapılan bir görüşmenin üzerinden sekiz gün sonra İstanbul'daki İngiliz Maslahatgüzarına iletmek üzere kaleme alınan bu tutanağa konu olan geminin Sultan Osman olduğu bellidir. Sadece gemi bedeli olarak telaffuz edilen tutar dahi bunu açıkça ortaya koymaktadır. Ancak her ne hikmetse kayda Reşadiye diye geçmiştir. Bu kayıtlara dayanarak anılarını yazan Churchill de yanlışlığı aynen yansıtmıştır.

2.3.2. El Koyma Kararı; Siyasi, Hukuki ve Mali Sonuçları

İngiliz Bahriye Nezareti 3 Ağustos 1914 Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine el konulma kararını İngiliz Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla Osmanlı Hükümeti'ne tebliğ edilmesini iki ayrı yazıyla talep etmiştir. Büyükelçi Louis Mallet'in tatilde olması nedeniyle bu tebliği yapma görevi Maslahatgüzarı Beaumont'a düşmüştür.

Öte yandan Osmanlı Bahriye Nezareti, İngiltere'nin Sultan Osman dretnotuna el koyma kararını 4 Ağustos 1914 tarihli bir tezkere ile Sadarete iletmiştir. Bunun üzerine, Bakanlar Kurulu ,Hariciye Nezareti'ne el koyma işleminin hukuka aykırılığı nedeniyle İngiltere hükümetinin etkin biçimde protesto edilmesi, gemi için ödenen paranın iadesi ile bir milyon sterlin tazminat istenmesi talimatı verilmiştir. (Ünlü, 2005, s.67) Ayrıca konuyla ilgili olarak Bahriye Nezareti'nin bilgi vermesi de istenmiştir.

El koyma kararının Osmanlı-İngiliz siyasi ilişkilerine ilk etkileri özellikle İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisince hissedilmeye başlanmıştır. (Ünlü, 2005, s.68) Maslahatgüzarı Beaumont ,İngiliz Müşavir Heyeti'nin akıbeti konusunda talimat istediği yazısında, Bahriye Nazırı Cemal Paşa ile yaşadığı sıkıntıları da dile getirmiştir. Beaumont, "Sultan Osman konusunda Bahriye Nazırı'nın şımarık çocuk gibi davrandığından" yakınmaktadır. Beaumont'un aktardığına göre Cemal Paşa, Armstrong temsilcinin yüzüne karşı İngiliz Müşavir Heyeti'nin geri çağırılması durumunda bir daha asla İngiltere'ye sipariş vermeyeceği ve Armstrong ile imzalanan liman imtiyaz sözleşmesini iptal edeceği tehdidinde bulunmuştur. Bu yeni durum ışığında Beaumont iki öneri getirmiştir.

Halen el konulmuş bulunan gemi veya gemilerin savaş sonunda teslim edileceğine dair bir güvence verilmesi ve Amiral Limpus ile heyetin geri çekilmesinin mevcut olumsuz durum geçinceye kadar ertelenmesi. Ancak İstanbul'daki İngiliz diplomat Beaumont, Cemal Paşa karşıda sıkıntılı anlar yaşamaya devam etmiştir. 6 Ağustos 1914'de gerçekleşen görüşmede, Beaumont, Cemal Paşanın Sultan Osman dretnotu nedeniyle hala hiddetli olduğunu gözlemlemiştir. Bu görüşmede hiddetin asıl nedeni de anlaşılmıştır. Cemal Paşanın iddiasına göre Sultan Osman dretnotunun alımına ilişkin sözleşme hazırlanırken,

Osmanlı Hükümeti sözleşmeye, İngiliz Hükümeti'nin gemiye el koyması durumunda Armstrong'un 1. 000. 000 sterlin ceza ödemesini öngören bir hüküm koydurmak istemiştir. Osmanlı Hükümeti bu konudaki ısrarından vazgeçmesi, İngiliz Hükümeti'nin gemiler el koyma hakkı olmadığına dair yazılı bir hukuki mütalaa sunulmasıyla oluşmuştur. Beaumont'a göre ortaya çıkan durumun sorumlusu böyle yanıltıcı bir güvence veren şirket yetkililerinden başkası değildir. Buna rağmen Beaumont, sanki sözleşmede bu yönde bir hüküm varmış gibi bu tutarın bir jest olarak İngiliz Hükümetince Osmanlı Hükümetine ödenmesinin düşünülmesini de önermiştir. Ona göre böyle bir "cömertlik gösterisi" ,asında geminin Osmanlı Hükümetine gerçek maliyetinin yanında çok küçük kalacaktır. O aşamaya kadar gemi için çok faizli kredilerle toplam 700. 000 sterlinlik son taksitin ödenmesi gemiye el konmasından hemen önce gerçekleştirilmiştir.

Beaumont'un bu jest ya da "cömertlik gösterisi" önerisi Londra'da pek yankı uyandırmamıştır. Bu arada olaylar ilk başta Churchill'in beklentilerini doğrular nitelikte gelişmektedir. Hele Sultan Osman ve Reşadiye dretnotlarına el konulduğu İngiliz Hükümetlerince resmen tebliğ edilmeden bir gün önce 2 Ağustos 1914'de Sait Halim Paşanın yalısında Osmanlı Devleti ile Almanya arasında gizli bir ittifak antlaşması imzalanmış olası bu izlenimi iyice kuvvetlendirmektedir. (Ünlü, 2005, s.68) Ulrich Trumpener ,Alman arşivlerinde bulduğu bir belgeye istinaden daha da ileri giderek İngilizlerin el koyma kararının haklı ve yerinde olduğunu ileri sürmektedir, zira Almanya'yı bir ittifak antlaşmasına ikna etmeye çalışan Enver ve Talat Paşalar, Sultan Osman dretnotunu teslim alınır alınmaz İstanbul yerine Kuzeydeki bir Alman limanına yönlendirmeyi önermiştir. Almanlar da bu teklifin üzerine atlamıştır. (Trumpener, 1968, s.90) Ancak o tarihte İngilizlerin ne bu tekliften ne de ittifak antlaşmasının imzalandığından haberi vardır. Aslında İttifak antlaşmasının imzalandığı Navarin'deki istasyon üzerinden Akdeniz'de seyreden Goeben ve Breslau'ya derhal telsiz telgrafla bildirmeye çalışmıştır. 3 Ağustos 1914 günü bu iki savaş gemisine rotalarını vakit geçirmeden İstanbul'a çevirme talimatı verdi. Bu mesajlar o tarihte İngiltere'deki istasyonlar tarafından yakalanmış ve Londra'ya iletmişse de Alman şifrelerinin kırılması Kasım ayını için içerikleri daha önce anlaşılammıştır. (Straits, 2003, s.50)

Beaumont'un beklediği gibi gemiler el konulma kararı Osmanlı basınında büyük yankı uyandırmıştır. Örneğin Tasvir-i Efkardaki köşesinde Yunus Nadi bu hareketi “korsanlık” ve “aleni Müslüman düşmanlığı” olarak nitelendirmiştir. (Beşikçi, 1999, s.109) Konuyu değerlendiren İngiliz The Times gazetesi dahi, bütün yaz bu gemiler için gönüllü bağışta bulunan halkın, öfkeli tepkisinin anlaşılır olduğunu teslim etmek durumunda kalmıştır. (The Retention of Turkish Deradnoughts : Protest by Porte , The Times) İngiltere'nin bu iki savaş gemisine el koyma kararı sadece Osmanlı'da infial yaratmamıştır. 7 Eylül 1914'de New York'ta yaşayan Hintli Müslüman, İranlılar, Osmanlılar ve diğer Müslümanlar İngiltere'nin kararını protesto için (Ünlü, 2005, s.75-77) bir gösteri düzenlemiştir,(Beşikçi, 1999, s.108)

Müsteşar Beaumont, 9Ağustos 1914 günü Osmanlı basınında başlayan İngiltere aleyhtarı yayınların yatıştırılabilmesi için gemiler ödenen paraların iade edileceğine ilişkin bir açıklamanın acilen yapılmasını önermiştir. Durumun vahameti yeterince yansıtmadığından kaygılanmış olsa gerek, Beaumont ertesi gün Sultan Osman ve Reşadiye'nin alımının mali kaynaklarının farklılığına işaret eden yeni bir telgraf çekmiştir. Bu telgrafta, Sultan Osman'ın parasının dışarıdan çok yüksek faizle borç toplanarak denkleştirildiği, ancak Reşadiye'nin parasının halkın bağışlarıyla toplandığını, dolayısıyla milyonlarca Müslüman'ın özellikle bu geminin akıbetiyle yakından ilgilendiği ve el koyma kararının toplumu derinden etkilediği uyarısında bulunmuştur. Ayrıca yine kendi ifadesiyle “Cahil halkın” bu durumun sorumlusu olarak hükümeti gördüğünü, hükümetin suçü başkalarının üzerine atabilmek gayesiyle özellikle İngiltere'yi suçlar mahiyetteki yayınları teşvik ettiğini hatta kışkırttığını ileri sürmüştür. Bu telgrafın son cümlesi Osmanlı toplumun ruh halini gayet iyi yansıtmaktadır:”Gemilerin kaybı toplumu derinden yaralamış ve büyük hoşnutsuzluk yaratmıştır. Bu noktadan sonra Osmanlı-İngiliz ilişkilerini Sultan Osman ve Reşadiye dretnotlarına el konulmasıyla zehirlenen bu ortamın etkisinden kurtarmak mümkün olmayacaktır. Anlaşıldığı kadarıyla ülke yönetimine hakim olmaya çalışan çevrelerin de böyle bir niyeti zaten yoktur.

Bay Beaumont'un ertesi günün tarihini taşıyan telgrafı daha da vahim tablo ortaya koymaktadır. Beklendiği gibi, Osmanlı savaş gemilerine el konulması nedeniyle İngiltere'ye karşı çok ağır ifadeler içeren resmi bir açıklama

yayımlamıştır. Sadrazam Said Halim Paşa ve İngiliz diplomata halkın öfkesi yüzünden, hükümetin kamuoyu önünde gerçekte olduğundan daha sert bir tepki göstermek zorunda kaldığını söylemiştir. Sadrazamın önerisi, bu tür yayınlara fazla itibar edememesi olmuştur. Beaumont kamuoyunun giderek kabaran öfkesini bir nebze yatıştırabilmek için İngiliz Hükümeti'nin hiç olmazsa savaş biter bitmez gemileri iade edeceği güvencesi vermesinin yerinde olacağını değerlendirmiştir.

Gemilere el konulmasını izleyen hafta içerisinde kararın meşruluğu hem İngiltere'de hem de Osmanlı Devleti'nde tartışma konusu olmuştur. Cemal Paşanın verilen hukuki güvence nedeniyle 1. 000. 000 sterlin ceza yükümlülüğünde ısrarcı olması iddiası İngiliz Dışişleri Bakanlığınca ciddiye alınmış ve Cemal Paşaya bu konuda gönderilen mektubun imza sahibinden Sir C. Ottley'in görüşüne başvurulmuştur. İngiliz Dışişleri Bakanlığına gönderdiği yanıtta Sir Ottley, Cemal Paşanın bir yanlış anlamadan hareket ettiğini öne sürmüştür. Ottley'e göre, Aralık 1913'te Sultan Osman'la ilgili müzakereler sırasında İngiliz Hükümetinin gemiye el koyma yetkisi hiçbir şekilde söz konusu olmamıştır. Üstelik bu konuda herhangi bir güvence verilmiş veya hukuki mütalaa sunulmuş da değildir. Ancak Mart 1914'de yeni Osmanlı bahriye programına ilişkin müzakereler sırasında bu husus gündeme getirilmiştir, Ottley bu tarihte de Herhangi bir güvence verilmediğini ve gemi alım sözleşmelerine ceza ödeme hükmü konulmasına razı olmadıklarını ifade etmiştir. O aşama da İngiliz Hükümetinin İngiltere'de yeni inşa edilen gemiler el koyma yetkisine açıklık getirmek üzere İngiltere Barosu'nun önde gelen avukatlarından Bay H. E Duke'ten hukuki mütalaa talep edilmiştir. (Ünlü, 2005, s.84-85) Bu hukuki mütalaa daha sonra Osmanlı Bahriye Nazırı'na iletilmiştir.

Bu mütalaa göre; İngiltere'nin taraf olduğunu, ancak gemiyi yaptıran ülkenin taraf olmadığı savaşta, İngiliz Hükümeti'nin gemiye el koyma yetkisi yoktur. (Güvenç, 2005, s.72-89)

Bütün bunlar olurken Goben ve Breslau Türk sularına girmişti. Goeben ve Breslau'nun tüm engellere rağmen Çanakkale Boğazı'ndan girmeleri özellikle İngiliz cephesinde büyük bir tepkiye neden oldu. Meslektaşlarının olumsuz tenkitlerine uğrayan Amiral Troubridge haklı olup olmadığını anlaşılması için kendisi hakkında soruşturma açılmasını istedi. Yapılan soruşturma sonucunda da divan-ı harbe verildi.

Suçu “kaçan bir düşmanı takip etmemiş olmasıydı”, fakat divan-ı harp onun Goeben zırhlısını üstün kuvvet olarak kabul etmesini haklı bularak ve belki de Bahriyenin hatırı için beraat kararı verdi. Jutland Savaşı’nda sayılabilen yedi mermi yarası alarak 893 ölüyle batan Defence gemisi de Amiralın kararına hak verecek bir durum yaratmıştı. (Onan, 1965, s.8)

Amiral Milne, 18 Ağustos’a Akdeniz’i Fransız komutana bırakarak anavatana çağrıldı ve kısa bir süre sonra da emekliye ayrıldı. 30 Ağustos’ta Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Milne’nin Goeben ve Breslau olayında tutum ve hareket tarzının dikkatli bir tetkik sonucu olduğunu, aldığı tedbirlerin her yönden Deniz Lordluğu’na onaylandığını ilan etti.

Milne ve Troubridge hakkında verilen bu kararlara en büyük tepki Birinci Lord olan Oramiralı Lord Fisher’dan gelmişti. Troubridge’nin adını hiç kullanmadan Milne’e ateş püskürüyordu. Şöyle demişti; “Eğer Sir B. Milne i kömürü aza bile olsa ; Messina’da üç savaş kruvazörü ile bekleyseydi, Goeben’in feci kaçışını, İngiliz Donanmasının prestijine indirdiği utanç verici darbe asla gerçekleşmezdi. (Mclaughin, 1978, s.120)

Churchill ise 16 yıl sonra 1930 yılında “Reuve Paris” adlı dergiye şunları söylüyordu; “Goeben, 1914 yılında Doğu ve Orta Doğu’da yaşayanlara şimdiye kadar hiçbir geminin pusulasında yer almamış ölçüde çok ölüm, sefalet ve felaket taşıdı.” (Mclaughin, 1978, s.84)

Alman Akdeniz Filosunun, Messina’dan kaçarak Çanakkale Boğazı’na girmeyi başarmasına ilişkin olarak Times yıllar sonra şunları yazıyordu. ”Bizim için utanç verici bir olay olmasına rağmen hiçbir milletin Goeben ve Breslau gibi iki geminin harbin mukadderatına bu kadar etkili olmadığını itiraf etmek lazımdır. Bu konu Deniz Harp tarihindeki önemini daima koruyacaktır. Onların Messina’dan kaçıp kurtulmaları büyük sorumluluklar yüklemektedir. Dahası var...Messina Boğazı’nda yaptığımız büyük hata Gelibolu’daki müthiş başarısızlığımızı ve Küttelemare’nin muharasını hazırlamıştır. Hiçbir harpte yapılan tek hata buradaki gibi büyük ve geniş sonuçlar doğurmamıştır.”(Hüber, 1976, s.61)

İngiliz Deniz İşleri Uzmanı G. Fiennes de şöyle yazıyordu; “Dünya tarihinde politikaya bu kadar çok felaketler getiren bunlar hiçbir gemi görülmemiştir; aynı zamanda Goeben’le Breslau’ın Messina’dan kaçıp gitmelerinde gösterdiğimiz hata bu kadar da başka hiçbir hatamız bize bu kadar pahalıya mal olmamıştır.

2.4. Yavuz Sultan Selim ve Midilli Osmanlı Donanmasında

Goeben zırhlısı ve Breslau kruvazörünün Çanakkale’den girdiği günlerde İstanbul gazeteleri “İngilizlerin el koyduğu Sultan Osman ve Reşadiye’nin İngiliz Donanmasına katıldığını yazıyordu. Türk Milletinin güçlü bir donanması olması amacıyla zengininden fakirine, hepsinin Donanma Cemiyeti sandıklarına bağışladıkları paralarla alınacak olan ve dört gözle İstanbul’a gelmesi gereken gemilere İngilizlerin el koyması Türk Milletinin kalbine bir hançer gibi saplanmış ve ülke matem havasına bürümüştür. (Noyan, 1969, s.34-37)

10 Ağustos 1915 akşamı Çanakkale önlerine demirleyen Goeben ve Brelau, İngiliz gemilerinin baskın şeklinde olabilecek taarruzlarına karşı gereken tedbirleri alarak, Çanakkale’de kömür ikmali yapmışlardır ve 13 Ağustos’ta Tuzla Limanına intikal etmişlerdir. Tarafsızlığını ilan etmiş olan Osmanlı Devleti uluslar arası deniz hukuku kuralları gereğince bu gemileri ya 24 saat içinde Osmanlı karasularından çıkarması ,yada silahtan arındırarak bir limanda tutması gerekiyordu. Her iki işlemde yapılmaması ise itilaf devletlerinin bu sığınmayı savaş sebebi saymalarına imkan verecekti. (Hatipoğlu, 2000, s.69)

Goeben ile Breslau’ın Türkiye gelişinden en çok Ruslar rahatsız olmuştu. Osmanlı’nın Tarafsız kalması için Ruslar her şeye razıydı. Hatta bu uğurda şimdiye kadar İstanbul üzerinde hiçbir hak iddia etmemiş olduklarını söylemeye kadar vardılar. 13 Ağustos günü Rus Hariciye Bakanı Sazavov Fransa’ya, “Türlere tarafsızlıklarını muhafaza ettikleri takdirde toprak bütünlüklerinin korunacağına dair bir garanti verilmesini” teklif etti. Hatta, Türklerin tarafsız kalmalarına karşılık olarak “Almanların aleyhine büyük mali avantajlar sağlamaları” vaadinde dahi bulundu. Zaferi kazansalar bile bu garantiye sadık kalacaklarını söyledi. Fransızlar da bu teklifi kabul etti ve Cumhurbaşkanı Poincare, İngilizleri Türkiye’ye üçlü bir

garanti verme hususunda iknaya çalıştı. Fakat İngilizler bir zamanlar hamisi oldukları devlete pazarlık etmeye yanaşmadılar. Aksine Türk düşmanı Churchill, hükümete bir torpidobot filotillasını Çanakkale'ye Boğazı'ndan geçirerek Goeben zırhlısı ve Breslau kruvazörünün batırılmasını teklif etti. Kabinede İslam dünyasının düşmanlığını kazanmaktan endişelenen Lord Kitchener bu teklife itiraz etti. Fransız ve Rumların ittifak teşebbüsleri pazarlık içinde Goeben zırhlısı ve Breslau kruvazörü ile Osmanlı Donanması'nın Odessa ve Sivastopol bombardıman etmesine kadar devam etti. (Tunchman, 195, s.124-125)

İngiliz Başbakanı Asquith Goeben personelinin Osmanlı personeli ile değiştirilmesi durumunda Osmanlıların gemiyi verimli bir şekilde kullanamayacağını değerlendiriyordu. İstanbul'da bulunan müttefik elçileri de Goeben ve Breslau'ın durumları ile ilgili baskı yapmaya başlamışlardı. Diğer taraftan da Goeben ve Breslau'ın ülkeye gelmesinden sonra Almanya da Osmanlı üzerindeki baskısını arttırmaya başladı. Osmanlı hükümeti ise bir pazarlık yapabilmek için tarafsızlığını muhafaza etmeye çalışıyor,Alman yetkililerine Goeben zırhlısı ve Breslau kruvazörünün geçici ve suni bir şekilde silahsızlandırılması teklifini düşünüyordu. Fakat bu teklifi dinlemek için davet edilen Alman elçisi Wangenheim teklife kesin şekilde itiraz etti. Uzun süren şiddetli tartışmalardan sonra Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Bey aniden bir teklifte bulundu. (Mütercimler, 2001, s.109) Almanlar bu gemileri bize satamazlar mı?" O taktirde gemilerin bu gelişimi kontrat icabı olarak gösterebiliriz". (Hacıpoğlu, 2000, s.123) Bu parlak fikir herkesin hoşuna gitmişti. (Ünlü, 2005, s.80) Bu sadece durumu kurtarmakla kalmıyor,aynı zamanda Sultan Osman ve Reşadiye'nin de intikamı alınıyordu. Wangenheim "Alman makamları ile yaptığı görüşme neticesinde, Amiral Souchon'un Osmanlı askeri hizmetine kabul edilmesi şartıyla gemilerin Osmanlı Devleti'ne satılmış olduğunun açıklanabileceğinin bildirdi. (Hacıpoğlu, 2000, s.70) Bunun üzerine Osmanlı yönetimi tek taraflı bir bildiri yayınlayarak, "iki Alman zırhlısının seksen milyon marka satın alındığını" gazetelere ve diplomatik kanallardan tüm dünyaya duyurdu. (Cumhuriyet, 2 Temmuz 1927,s.8) Anlaşılacağı üzere işinin gerçekte hiçbir alakası yoktur. Alman İmparatoru bu gemileri ancak parlamentonun onayı ile satın alınabileceğinden kesin satış işlemi savaş sonunda parlamentodan alınacak karara göre yapılacaktı. (Cemal, 1959, s.136)

İki geminin satın alınma kararı üzerine, 12 Ağustos 1914 tarihinde Başkomutan Vekili Enver Paşa Çanakkale Boğazı Müstahkem Mevki Komutanlığı'na şu emri veriyordu; "Boğaza giren zırhlılar Hükümet-i Seniyye (Yeni Hükümet) tarafından Almanya Hükümeti'nde satın alınan ve Yavuz Sultan Selim ve Midilli tesmiye edilen(adı verilen) zırhlılar olduğunu methaldeki (Çanakkale Boğazı'nın girişindeki) İngiliz zırhlısına cevaben bildiriniz ve torpil gemisini hazır bulundurarak methalde birden fazla zırhlı görüldüğü ve tehlike his solunduğu halde torpil hattında açık bulundurulan mermeri (geçidi) dahi sedd ediniz (kapayınız). . "(Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, s:8)

14 Ağustos 1914'de gemiler Dolmabahçe önüne demirledi. 16 Ağustos 1914'de yapılan törenle Goeben zırhlısına Yavuz Sultan Selim, Breslau kruvazörüne de Midilli adı verilerek Osmanlı Sancağı toka edildi. Amiral Souchon da dahil gemilerdeki tüm Alman personelin başlarını da kırmızı fes giydirildi. (Yavuz, 2000, s.234) "Padişah halkın sevinç çılgınlıkları içinde gemileri gezdi. Adeta gökten inmiş gibi bu iki Alman gemisinin İngilizler tarafından el konulan Sultan Osman ve Reşadiye'nin yerine gelmesi Türk Halkını çok sevindirmiş (Ünlü, 2005, s.80) ve Almanlara karşı sempati duymasına yol açmıştı. " (Yavuz, 2000, s.124)

I. Dünya Savaşında Alman Islah Heyeti ile gelen kurmay subaylar arasındaki generallerden olan Korgeneral Baron Krass Von Kressentin, hatıratında şöyle diyor; "Türk efkar-ı umumiyesinin lehimize dönmemizde Goeben ve Breslau isimli iki harp gemimizin Akdeniz'de pek çetin bir takipten sonra İstanbul'a varışlarının büyük rolü olmuştur. . Türk Hükümeti ile anlaşma yapılarak, her iki geminin de daha harbin başlangıcından evvel Türkiye'ye satıldığı ilan edildi. Bu duruma kimse ses çıkartamadı ama, gemiler Yavuz Sultan Selim ve Midilli adları haricinde Alman Amiralleri ve Alman subayları içinde olduğu halde gönderlerine Türk Sancağı çekip, Türk Donanmasına katılmış sayıldı. "(Öndeş, 1967, s.47)

Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü, Rusya'nın savaş planlarını alt üst etmişti. Rusya genel bir savaşta görevlendirilecek bir ordu ile boğazları diğer devletlerden önce ele geçirmek üzere Mart 1914'te bir çıkarma planı hazırlamıştı. Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörünün Türk Donanmasına katılmasıyla güvenilir bir çıkarma yapılamayacağı gerekçesiyle bu plandan vazgeçildi. Tüm bu pazarlık ve planlar

yapılırken, Alman Islah Heyeti'nin başındaki Liman Von Sanders Ağustos ve Eylül aylarında Kayzers'den Osmanlıların tarafsız kalacağını anlaşıldığı, bu bakımdan Osmanlı Devleti'nde görevlendirilen Alman subaylarının geri çağırılmalarını talep etti. Ancak her iki talebe de Kayzers'den cevap olarak bu subayların Türkiye'de kalmaları ve bu görevlerinin bir savaş hizmeti sayılacağını bildirdi. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, 1970 , s:71)

Osmanlı Donanmasını ıslah etmekle görevli İngiliz Bahriye Heyeti Başkanı Amiral Limpus ve İngiliz subaylarının 16 Eylül 1914'te ülkeyi terk etmesiyle İngiliz Heyeti'nin Osmanlı Donanmasına danışman ve hatta bir bakıma gizli komutanlık görevi sona eriyordu. (Yavuz, 2000, s.231-234)

2.5. Donanmanın Amiral Souchon Emrine Girmesi

Amiral Souchon daha Çanakkale'den girdiği andan itibaren işlere karışmaya başlamış, o sırada Çanakkale Boğazı'ndan çıkmak üzere beklemekte olan bir Fransız ticaret gemisinin telsizine el koymuştu. Çanakkale'deki Rus, İngiliz ve Fransız konsolosluklarının protestolarına neden olan bu hareket karşısında Başkomutanlık, telsizin geri verilmesini ve bundan sonra Boğazda duracak yabancı ticaret gemilerinin hareketlerine kadar telsizlerinin geçici olarak çalışmaz bir duruma getirilmesini bildirmişti. (Mütercimler, 2001, s.117)

18 Ağustos'ta yaptığı bir denetleme sonunda donanmanın yönetimini üzerine alan Souchon, geleceğe ait düşüncelerini gerçekleştirmek üzere sıkı bir eğitime başlamış, gemilerde fazla bulduğu personeli çıkarmış, savaş gücünün yetersizliğini öne sürerek her gemiye bir Alman subayı vermiş ve filotilla komodorluğunu da bir Alman subayı tayin etmişti. Bu tayinler hakkında Bahriye Nezareti'nin fikri sorulunca kendisine bu gibi işlerde Nezaretten izin alması gerektiğini bildirmişti. Alman subaylarının görevi eğitim amiri olarak görev yapmak ve gemi komutanının bulunmadığı zamanlarda onun yerine vekalet etmektir. Bu suretle ilk günden itibaren donanmayı savaşa hazırlamaya başlayan Amiral Souchon i 9 Eylül 1914'te Donanma Birinci Komutanlığı'na ve o ana kadar bu görevi yapmış olan Yarbay Arif de Donanma İkinci Komutanlığına atandı. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s: 52)

Souchon ve Yavuz zırhlısının Donanma kuruluşundaki yeri net olarak Padişah iradesi ile belirtilmişti. Padişah iradesinin 1. maddesinde ;”Osmanlı Donanmasının Padişah buyruğu şeklinde Yüce Nezaretçe Amiral Souchon’un komutası altına konulması bütün haberleşmenin amiral ile yapılması, subayların seçim ve atamalarının, ceza ve ödüllendirmelerinin hiçbir zaman bizim kanunlarımıza tabi olmayan ve herhangi bir hatasından dolayı tarafımızdan sorumlu tutulmayacak olan adı geçen amirale terk olunması yüzünden Bahriyenin her türlü disiplininin az veya çok etkilenmiş olması...”belirtiliyordu. (Demirel, 2000, s.52)

Yavuz zırhlısı “eskiden olduğu gibi Osmanlı Donanmasını birinci kumandanı unvanını devam ettirecek olan Alman Akdeniz Deniz kuvvetleri Kumandanı’nın emrine verilecek ve askeri hareket açısından doğrudan doğruya adı geçen aracılığı ile Osmanlı Başkumandanlığı Vekaleti’nin emrine tabi olacaktır. ”Satın alındığı ilan edilen, diğer taraftan da Almanya’ya bağlılığını koruyan Yavuz Zırhlısı ve Midilli kruvazörü, savaşın sonuna kadar staj görmek üzere atanan küçük bir Türk personel grubu hariç tamamen Alman personeli tarafından sevk ve idare edilmişti. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.29) Alman deniz savaş tarihi, iki geminin savaş süresince Osmanlı Donanması ile işbirliği yaptığını kaydetmek suretiyle bu geçeği açıklamaktadır. (Besbelli, 1972, s.17)

Amiral Souchon Donanma Komutanı olduktan sonra daha önce İngiliz Bahriye Islah Hareketi tarafından idare edilen gemilere el atmıştı. Gemilerin kazanları, kaportaları ve topları paslı, bakımsız kullanılmaz halde ve genel olarak çok pisti. Amiral Souchon, İngiliz Bahriye Heyeti tarafından bu gemiler kasten bakım yaptırılmadığını ve donanmaya eğitim icra ettirilmediği inancını ifade etmekten geri kalmıyordu. Personel denize karşı dayanıksız, top atışı ve ışıldak muharebe eğitimleri ise hiç yapılmamış gibiydi. Yara savunma ve torpido atış görevleri bilinmemekteydi. Pratik seyir bile yapılmıyordu. Teknik konulara da Türk personelin ilgi ve hevesi yoktu. Her rütbedeki makinist ve mühendisler mevcut ihtiyaçlar açısından görev yeri ve tecrübe olarak yeterli değillerdi. Diğer önemli eksiklikler ise kömür ve mühimmat idi. Su üstü vasıtaları, mayın ve torpido bataryaları, projektör, top, cephanes, uzaklık ölçme cihazı, gözetleme istasyonları ve komuta kontrol cihazları ile telsiz telefon ihtiyacı çok fazla idi. (Yavuz, 2000, s.234-235)

Donanma gemilerinde tasfiye işlemlerine başlayan Souchon Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Yadigar-ı Millet ve Taşoz sınıfından dörder muhrip ile faal bir filo kurdu. Bunun dışında kalan Mesudiye gemisi eksikliği ve ağır toplarının onarım için İngiltere’de kalması nedeniyle, yüzer bir batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale’ye gönderildi. (Mütercimler, 2001, s.118)

Boğazların savunma sistemini destekleme işini bizzat üstlenen Souchon savaş hazırlıkları kapsamında, Enver Paşa ve Alman Büyükelçisi de Dahil hiç kimseye danışmadan Boğazların tahkimatında kullanılmak üzere başlarında Almanya’dan Amiral Von Usedom ile Amiral Merten’in bulunduğu 2 amiral, 15 subay, 281astsubay ve erden oluşan bir müfreze ile 200 mayın getirilmesini sağladı. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.54) Almanya’dan getirilen bu birlik kısa bir süre içinde Amiral Von Usedom komutasında kurulan ve personel sayısı 700’e ulaşan ve özel bir birlik halinde her iki boğazın savunma sistemlerini desteklemekteydi. (Yavuz, 2000, s.236) Ayrıca 1914 Ağustos başlarında merkeze çağrılan Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Ege’de komodorluklar emrinde bulunan hafifi savaş gemilerinin de Eylül’ün ikinci yarısında Anadolu’ya intikalleri tamamlandı.

Kömür, yağ, akaryakıt ,su ve diğer tüm ikmal malzemelerinin ihtiyaç duyulan birliklere ulaştırılmasından sorumlu olmak üzere Türk sularında bulunan tüm Türk ticaret gemileri ve müsadere edilmiş yabancı ülke gemilerinin bağlandığı bir daire kuruldu. ”Harbiye Nezareti Deniz Ulaştırma Dairesi” adını alan bu kurumun başına da Yüzbaşı rütbesindeki R. Alfred Hoefler isminde bir Alman deniz subayı verilmişti.

Çanakkale ve İstanbul Boğazları’ndaki savunma tesislerine Alman subayları yerleştirilmiş ve bu yerlerde muharebe ve telsiz görevlerinin vardiya esaslar da organize edilmişti. Okmeydanı’nda bulunan büyük muharebe merkezinin Almanlara devredilmesiyle Amiral Souchon, Berlin ve Alman üst rütbeli subayları tarafından komuta edilmekte olan Boğazların savunma sistemleri ile doğrudan muharebe imkanına da kavuşmuş oluyordu. (Yavuz, 2000, s.245)

Amiral Souchon’un Donanma Komutanı olduğu 1914 yılında Osmanlı’nın tek savaş tersanesi Haliç’te ; Azapkapı’dan Kasımpaşa ve Hasköy’e kadar uzanan

fabrikaları, üç kuru ve bir küçük yüzer havuzdan kuruluydu. Alman Gemi inşa mühendisleri bu tersanelerde kontrolü ele geçirip seyre uygun gemileri hareket yapabilir hale getirmek için çalışıyordu. Mevcut havuzlar Yavuz ve Midilli haricindeki bütün savaş gemilerini havuzlayabilecek durumdaydı. (Büyüktuğrul, 1984, s.346)

2.6. Donanmanın Savaş Hazırlığı

Donanmayı ıslah etmek ve eğitmek amacıyla getirilen İngiliz Heyeti'nin (Yavuz, 2000, s.231) şeytanca bir yöntemle gemileri işe yaramaz hale getirdiği tespit edilmişti. Gemilerdeki tek bir top bile kullanılamaz haldeydi. Toplar ve torpidolar paslı, parçaları kırık ve çalışmaz durumdaydı. Paslanan kamaların Türkler tarafından yağlanması da yasaklanmıştı. Torpidobotların akıbeti de farklı değildi. Bir çok torpidobotta torpidoların harp başlıkları eksikti. Bununla beraber torpidoların çalışma mekanizması da İngilizler tarafından kurnazca ve fark edilmeyecek şekilde değiştirilmişti. Yapılan tecrübelerde görüldü ki, torpidolar tüm ayarları doğru olarak yapıldığı halde atıldıktan sonra bir yay çizerek torpido atan gemiye doğru yöneliyordu. İngilizlerin Donanmasını ne kadar iyi savaşa hazırladığı ortadaydı. (Hacıoğlu, 2000, s.72-73)

Tatbikatların yapılması hususunda bazı Türk Subayları sık sık ısrar ettikleri halde, İngilizler bunu durmadan ertelemişlerdi. Her şey rahat etmek için düzenlenmişti. Torpidobotların üstünde şezlonglar bulunuyordu. Personelin deyimiyle “buralar çay bahçesi” olmuştu. (Ludwig, 1968, s.63) Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörünün Donanmaya katılmasından sonra yeniden düzenlenen Osmanlı Donanması Amiral Souchon emrinde Ağustos 1914 ortasında Ekim başına kadar Marmara'da top, torpido ve atış eğilimleri ile gemiler ait makine, cihaz ve eçhizenin bakımlarını yaptı.

Yavuz ve Midilli'de bulunan Türklerde Alman üniforması giyiyordu. Onları Almanlardan ayıran terk fark yakalarındaki beyaz yerine kırmızı çizgileri idi. İki buçuk ay süren bu eğitim döneminde iki ülke personeli birbirine kaynaşmış, Osmanlı denizcilerinin eğitim seviyesi bir hayli yükselmişti.

Amiral Souchon'a göre Donanma Padişaha resmi geçit töreninin yapıldığı 17 Eylül'den itibaren savaşa hazır. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.57) Resmi geçit töreni bütün İstanbul halkının gözleri önünde yapılmıştı. Padişahın bulunduğu yatın çevresinde bulunan yüzlerce sandaldaki, binlerce insan gemilerin geçişleri esnasında Sultanın bulunduğu yattaki bando eşliğinde alkış tuttu. Gemilerin Eylül ayı sonunda eğitim ve ticaret gemilerine refakat maksadıyla Karadeniz'e çıkışlarında adeta bütün şehir sevinçten haykırdı ve bayrak salladı. Ne de olsa otuz yıldan beri Osmanlı savaş gemisi görmeyen Karadeniz'e bir Osmanlı savaş filosu çıkma cesaretini gösteriyordu.

Yavuz ve Midilli'ye göre Durres'ten bu yana ilk Alman postası Eylül ayı sonunda gelmişti. Her iki gemide de büyük bir sevinç vardı. Personel bu mektuplar ile seferberliğin nasıl ilan edildiğini, erlerin cepheye nasıl gönderildiklerini öğrenmiş, bir çoğu da kardeşlerinin ölüm haberini almıştır. Herşeye rağmen personel çok mutluydu ve bir an önce bir şekilde savaşa başlayabilmek için sabırsızlanıyordu. (Hüner, 1976, s.68)

Amiral Souchon kapitülasyonların kaldırılmasının yürürlüğe girdiği 1Ekim'de Başkomutanlık Vekaleti'ne gönderdiği bir yazıyla "donanma personeli deniz tuttuğu, bu sebeple de denizli havalarda eğitime şiddetle gereksinme gördüğünü" belirttikten sonra "filo halinde Karadeniz'e çıkmak gerektiğini ve istenilen harp gücünün ancak bu suretle elde edilebileceğini" bildirdi. "Boğaz Komutanlığı'na bilgi verilmesi şartıyla bu teklifin uygun olduğu" cevabı veriliyordu. Ancak 10 Ekim'de bu cevap Başkomutanlık Vekaleti tarafından bozularak gemilerin Karadeniz'e teker teker çıkabileceğini belirtiyor ve 6 Ekim tarihli emir iptal ediliyordu. Tüm bu emirlere rağmen Souchon 12 Ekim'de de filo halinde Karadeniz'e çıkmaya devam etmiş ve telsizle verilen geri dönüş emrine karşılık olarak, dört torpidobot ile Barbaros ve Turgut muharebe gemilerini boğaza geri göndermiş, diğer on bir parça geminin Karadeniz'de kalmasını sağlamıştır. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.56)

Bütün gün içinde "Rus limanlarına bir baskın yaparak Türkiye'yi fiilen harbe sokmak ve karşı tarafı da bir oldu bitti karşısında bırakmak" kararını veren ve bu konuda Başkomutan Vekiliyle uyuştugu anlaşılan Amiral Souchon, ileride

karşılaşılması olası bir savı cevaplandırmak üzere Başkomutanlık Vekaleti'nden bir de yazılı gizli emir aldı. 22 Ekim tarihli bu emirde; “Karadeniz’de egemenliğin kurulması ve Rus Filosunun nerede bulunursa bulunsun harp ilan edilmeksizin hücum edilerek yok edilmesi” emrediliyordu. (Bayur, 1953, s.233) 24 Ekim tarihinde gemi komutanlarına kişiye özel olarak Bahriye Nazırı Ahmet Cemal imzasıyla verilen emir ,Başkomutanlık Vekaleti'nin emrini tamamlıyordu. Bu emir ile “Donanmanın eğitim için Karadeniz’de bulunduğu sırada Amiral Souchon tarafından verilecek emirlere hiçbir değişiklik yapmadan uyulması ve bu hususta kesinlikle duraksama gösterilmeyerek emirlerin gereğinin her çeşit durum koşullar içerisinde yapılması” emredilmekteydi. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.57)

Enver Paşa, genel durumun hükümet üyelerinin ve Başkomutanlık Karargahı kurmay kurulunun etkisi altında, Ekim ayı başlarında savaşa girmek için ilkbaharı beklemeye razı görünmüş, birliklerin kış ordugahlarına yerleşmeleri için emir vermiştir. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, 1970, s.74-75)

Rus gizli teşkilatının İstanbul’daki görevlilerince Pavlov kod adı ile elde edilen 5 Ekim tarihli Avusturya telgrafında Osmanlı’nın savaşa iştirak ettirilmesi ile ilgili olarak şöyle denilmekteydi; “Bu gün Sadrazama dedim ki, Viyana ile Berlin şu düşüncededir:Türkiye için savaşa katılmak zamanı gelmiştir ve artık donanmanın Karadeniz’e çıkması göze alınmalıdır. Bu ana kadar Rusya ile bozuşmayı gerektirebilecek bir teşebbüste bulunmaktan sakınan Sadrazam benim kanılarımı iyi bir biçimde dinledi ve bende, Türkiye’yi derhal harekete geçmek lüzumunu inandırabileceğimiz duygusu uyandı.”(Bayur, 1953, s.213)

19 Ekim’de Ruslar, 12 Ekim tarihli Pavlov imzalı bir Avusturya telgrafını daha ele geçirip Petersburg’a bildirdiler. Telgrafa göre; “Sadrazam Rus Donanmasının Karadeniz’de görünmesi üzerine Bulgaristan ve Romanya’da hasıl olan etkiyi silmenin lüzumlu olduğuna inandı ve Türk Donanmasının Karadeniz’e çıktığını ekledi. Rus donanmasına saldırmak işine gelince tereddüt ediyorsa da yakında razı olacağı besbellidir. Enver’e gelince o derhal harekete taraftardır...(Bayur, 1953, s.213) Bu iki telgraf donanma ile Rusya’ya taarruz konusunda Ever Paşanın kesin kararlı olduğunu, Sadrazamın ise yumuşadığını gösteriyordu. (Tunaboylu, 2006, s.32-40)

Enver Paşanın gizli olarak hazırlatmış olduğu plandan alınan ve aşağıdaki esasları kapsayan bir rapor “21 Ekim’de General Moltke’ye, Bonzart Paşanın imzası ile gönderildi.

1. Filo, savaş ilan edilmeden Karadeniz’deki Rus filosunu batırarak, deniz üstünlüğünü kazanacaktır. Hareket zamanı Amiral Souchon’a bırakılmıştır.

2. Savaş ilanından sonra, Padişah hazretleri müttefiklerin düşmanlarına karşı mukaddes savaş ilan edecektir.

3. Kafkas hududunda Osmanlı ordusu o taraftaki Rus kuvvetlerini oyalayacaktır.

4. 8nci ve icabında 12nci Kolordu Mısır üzerine hareket edecektir. Bu hareketlerin altı haftadan evvel yapılması kabil değildir.

5. Bulgarlar bizimle beraber olursa, Osmanlı ordusu Sırbistan’a taarruz için Bulgaristan’a yardım edecektir. İcabına göre Yunanistan ve Romanya aleyhine yürüyecektir.

6. Denizden Odessa tarafına 3-4 kolordunun çıkarma hazırlığı yapılmıştır. Fakat bunun yapılmasına deniz üstünlüğünün temin olunmasına Romanya ile Bulgaristan’ın dostane tarafsızlığına bağlıdır. Yapılma zamanı da Alman ve Avusturya ordularının Rusya içindeki taarruz hareketlerinin ilerlemesine göre seçilecektir.

7. Bulgaristan’ın bizim tarafımıza kazanılması burada temin olunamadığından, oraca bu işin kuvvetli temin edilmesi lazımdır. Amaç sağlanıncaya kadar, Osmanlı Ordusu Trakya’da ve Marmara havzasında bekleyecektir. Bulgaristan’ın düşmanlığı halinde ona taarruz olunacaktır. Osmanlı ordusunun kuruluşları, mevcutları buradaki Alman Ataşe militerleri vasıtasıyla gönderildi. Bu kararlarımızın sizin arzunuza uyup uymadığının bildirilmesini rica ederim.”(1.Dünya Harbinde Türk Harbi, 1970, s.75)

2.7.1. Dünya Harbinde Yavuz Zırhlısı ve Midilli

İki Alman savaş gemisinin Osmanlı Donanmasına katılması sonucunda Donanma birdenbire güçlenmiş ve Karadeniz’de Ruslarla boy ölçüşebilecek hale gelmişti. (Kurat, 1970, s.243) I. Dünya Savaşı süresince donanmanın birinci vazifesini, İstanbul Boğazı ve Zonguldak kömür hattı ile Romen ve Bulgar

limanlarından gelen hattın savunulması olarak değerlendiren (Büyüktuğrul, 1983, s.401) Amiral Souchon'un stratejisi tam anlamıyla taarruzu bir anlam taşımıyordu. Uygulanan strateji Karadeniz ve Marmara Denizi ile Boğazlar bölgesinde hareket yapmak (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.70) ve "donanmanın varlığının muhafazası esas tutularak stratejik savunma çerçevesinde taarruzu hareket yapmaktı." Buradan da anlaşılacağı gibi Amiralin Rus donanmasını zorlayarak Karadeniz'de egemenliği almak gibi bir amacı yoktu. Çünkü yapılacak bir muharebede Yavuz zırhlısının hasarı ve kaybı Karadeniz'deki stratejik durumu değiştirebilirdi. Osmanlı Donanması için 'Yavuz savaşın başından sonuna kadar var olmalı ve savaş gücünü de muhafaza etmeli' idi. (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.279) Bu nedenle Yavuz zırhlısı daima denize çıkararak Rus Donanması'na göz dağı verecek şekilde taarruz hareketleri yapmalı, ancak ne kesin sonuçlu muharebe yapma riskine, ne de düşman mayınlarına çarpma riskine atılması öngörülüyordu. (Büyüktuğrul, 1984, s.292) Osmanlı Donanması'nda Yavuz gibi süratli ve silah üstünlüğü olan bir gemi bulunduğu sürece İstanbul Boğaz kıyılarına güvenli bir çıkarma hareketinin yapılamayacağı Ruslar tarafından da kabul edilmişti. (Büyüktuğrul, 1984, s.78) Yavuz savaşın sonucunu etkileyecek herhangi bir hareket yapmıyorsa da varlığıyla Boğazın bekçisi olmuştur. Bilindiği gibi Çanakkale'yi geçilmez yapmak için 60 bine yakın şehit verilmiştir. 'Yavuz Rusların Karadeniz Boğazına çıkarma yapmalarına karşı caydırıcı bir engel olarak, İstanbul Boğazı'nın savunulması için de binlerce şehit verilmesinin önüne geçmiştir' denilebilir. (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.96)

Karadeniz'de savaşan taraflar arasındaki kuvvet mukayesesinde ;Türk Donanmasının en güçlü savaş gemisi olan Yavuz sürat bakımından tüm Rus gemilerinden üstün, silah imkan-kabiliyetleri bakımından da bu gemilerden teker teker üstündü. Bu sebeple de Ruslar Yavuz'un karşısına daima 3-4 muharebe gemisi ile çıkmışlar ve onun 10 adet 280 mm. lik topuna karşı, 12-16 adet 305 mm. lik toplarıyla ateş üstünlüğü sağlamışlardır. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.70) Savaşın başında Rus muhripleri i sayı ve tonaj bakımından önemsiz idi. (Bargut, 2000, s.62) Haziran 1915'ten beri Rus filosuna İmparatoriçe Maria adlı modern muharebe gemisinin (12 adet 305 mm. lik top) katılması ve bunu aynı sınıftan II. Katerina'nın takip etmesiyle Ruslar Karadeniz'de deniz üstünlüğünü bariz şekilde sağlamış, Yavuz'un Karadeniz'deki nakliyatı devamlı olarak korunmasına engel

olmuştur. Kruvazörlerden Midilli, karşı tarafın bu sınıftan gemilerine nazaran daha modern ve süratçe üstün olmasına rağmen silah-imkan-kabiliyetleri bakımından zayıftı. Bu zafiyet 1916 yılında 12 adet 105 mm. lik topun, 8 adet 150 mm. lik topla değiştirilmesi ile giderilmiştir. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ise sürat bakımından Rus kruvazörlerle aynı seviyede, silah imkan-kabiliyetleri bakımından ise bazı Rus muhriplerinden bile zayıf durumda idiler. Rus muhrip ve torpidolarına nazaran zayıf bulunuyorlardı. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.71)

Trabzon'a yapılacak nakliyatı himaye etmek Amiralın uygun gördüğü bir hal tarzı değildi. Çünkü Karadeniz'deki bütün Omsalı limanlarını savunmasız birer açık liman olarak değerlendiriyor, deniz yolunu da düşmanın etkisinde olarak görüyordu. Ona göre genel karargah Karadeniz'de nakliyat yaptırmaktan vazgeçmeli idi. Fakat Enver Paşanın nakliyatın yapılması konusunda ısrar etmesi onu nakliyatı koruyacak şekilde bir hareket tertiplemeye zorlamıştı. Plan gereğince; kruvazörler ticaret gemilerini yakından himaye ederken Yavuz ve refakatindeki gemiler de Sivastopol yada başka düşman limanlarına karşı taarruz hareketi yapacak, konvoyu da uzak himaye görevi icra edecekti. Aynı şekilde kruvazörlerde nakliye gemilerinin limanlarda askeri birlik ve yükü tahliyeleri esnasında, düşman limanlarını bombardıman ederek Rusların dikkatini tahliye limanlarından uzaklaştıracaklardı. (Büyüktuğrul, 1984, s.401-402)

2.7.2. 1915'e Kadar Olan Faaliyetler

Giresun ve Ordu'dan bindirilecek üç alayın Trabzon'a transferi maksadıyla görevlendirilen gemilerin yakın desteğini sağlamak üzere Midilli ve Hamidiye, uzak desteğini sağlamak üzere de Yavuz görevlendirildi. (Büyüktuğrul, 1984, s.78) Bu maksatla 6 Kasım gecesi Berk-i Satvet ile birlikte Karadeniz'e çıkan Yavuz, Kırım güneyindeki Yalta'ya doğru seyrederken 'Zonguldak Limanı'nın bombardıman edildiği' haberini aldı. (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.140) Bölgeye intikal eden Yavuz, Rus Donanması ile temas sağlayamadığından ve düşmanın 7 Kasım sabahı Boğaza yapacağı bir bombardıman veya mayınlama hareketine karşı Boğaz bölgesinde bulunmanın daha uygun olacağından hareketle 7 Kasım'da Boğaza geri döndü. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.74) Trabzon'a emniyetle üç alayı intikal

ettiren Midilli kruvazörü ise 9 Kasım günü Poti Limanına ve yakıt tesislerini bombardımanı müteakip Trabzon limanının emniyetini sağlayan Hamidiye kruvazörü ile birlikte Boğaza geri döndü. (Bargut, 2000, s.64)

Poti bombardımanına karşılık vermek isteyen Amiral Eberhard'ın beş zırhlı, iki kruvazör ve on iki torpidobottan oluşan filo ile 17 Kasım'da Trabzon'u bombardıman etmesi üzerine (TCG YAVUZ'un Donanmadan ayrılma Töreni, s.12) Sivastopol'e varmadan önce Rus filosunun önünü kesmek amacıyla Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü aynı tarihte Karadeniz'e çıktı. (Mütercimler, 2001, s.141) Sakin geçen bir geceden sonra Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü Balaklava yakınlarında Rus filosu ile karşılaştı. Sisli bir havada 5 Rus gemisinin üzerinde ateş birleştirdiği Yavuz'a isabet eden 305 mm. lik bir mermi iskele üçüncü topu 15'lik topun 150 mm. lik zırhını delerek içerde patlamış, top 12 kişilik personeli ile birlikte savaş dışı kalmıştı. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.80) Bu olay üzerine Yavuz zırhlısı mesafeyi açarak çarpışma bölgesinden uzaklaştı. Yavuz'un ağır toplarıyla 19 mermi atabildiği muharebede Rusların kayıpları daha fazlaydı. Amiral gemisi Evstafi'ye kaydedilen isabetlerle 33 ölü ve 35 yaralı verdirilerek Evstafi'nin uzunca bir süre gayri faal hale gelmesi sağlanmıştı. (Ersel, 2000, s.30) Souchon tarafından Hamidiye kruvazörüne verilen Batum'un bombalanması görevinin başarı ile icra edildiği de Boğaz'a intikalde iken Amiral'e bildirildi. (Bargut, 2000, s.63)

5 Aralık'ta Midilli kruvazörü refakatinde Rize'yi iki tabur ve piyade teçhizatı götürülen dört nakliye gemisine yakın destek sağlamak üzere Midilli, uzak destek sağlamak üzere Yavuz zırhlısı ile Peyki Şevket ve Berk-i Satvet kruvazörleri görevlendirildi. Bu görevde, Enver Paşa da Üçüncü Ordunun Komutasını almak üzere Yavuz'da bulunuyordu. Destek görevi sonrasında Yavuz zırhlısı ve Peyki Şevket muhribi 10 Aralık'ta Batum'u bombardıman ettiler. (Langensiepen, 2006, s.46) Yavuz'un 15. 000 metreden attığı 15 adet 280 mm. lik mermiye Rus bataryaları sonuçsuz bir karşılık verdiler. Her iki gemi daha çok bir gösteri niteliğinde olan bu hareketten sonra 12 Aralık'ta Boğaz'a döndüler. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.81)

21 Aralık'ta Trabzon'a asker transfer eden üç gemiye destek görevi yapan Yavuz zırhlısı konvoyun intikalini müteakip 24-25 Aralık'ta Batum'u bombardıman

eden Hamidiye kruvazörünün İstanbul'a geri intikalinde himaye görevi yapmıştır. Bu görev süresince Padişah yaveri Müşir Baron von der Goltz Paşa da gemide bulunuyordu. (Mütercimler, 2001, s.142) 26 Aralık'ta Boğaz'a giderken dış şamandıraların bir mil açığında sancak baş omuzluk ve iskele vasattan iki mayın isabeti alan Yavuz zırhlısında toplam 60 metre karelik bir yara meydana geldi.

2000 ton kadar suyun girmesine ve su çekiminin bir metre artmasına rağmen zırhlının yüzme kabiliyetinde bir değişiklik olmamış (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.82), ancak su çekiminin artması nedeniyle ağır topları kullanması ve yüksek süratle seyretmesi imkansız hale gelmiştir. İstanbul'da Yavuz zırhlısını alacak büyüklükte bir havuz olmadığından onarım için ihtiyaç duyulan malzeme ve personeli Almanya'dan getirilmiştir. Alternatif planlar değerlendirildikten sonra, Bahriye İnşa Müşaviri Werdenburg'un zarar görmüş yerlerin metalden yara kasalarıyla kurutma teklifi kabul edilmiş ve bu işin yönetimi Werdenburg'a verilmiştir. Malzeme Türkiye'de aranıp bir araya toplanmış, eğitilmiş, alanında uzman işçiler Almanya'dan getirilmiştir. Su altında çalışmayı sağlayacak şekilde sandık yapılmış ve Wilhelmshaven ve Kiel'deki imparatorluk tersanelerinden gelen personelin İstinye tersanesinde dört ay boyunca gece gündüz çalışması ile Yavuz'un tamirati 1 Mayıs 1915 yılında tamamlanmıştır.

2.7.3. Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1915 Yılı Deniz Harekati

1914 yılı olduğu gibi bu yıl da Karadeniz'deki deniz ulaştırmasında Ruslar; Rus-Alman ve Avusturya cephesinde kuvvetlerini ,Osmanlılar; Kafkas kuvvetlerini destekliyordu. Ayrıca Osmanlılar Zonguldak'tan kömür, Köstence'den de savaş malzemesi transferi sağlıyordu. (Büyüktuğrul, 1974, s.415) Yavuz'un mayın yarası olması nedeniyle Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki deniz ulaştırmasının emniyetinin sağlamak, 1914 yılına oranla bu yıl daha riskli bir hal almıştı. Aldığı matın yaralarıyla ağır hasara uğradığı hakkındaki söylentilerin yerinde olmadığını da göstermek amacıyla Yavuz, 13 Ocak 1915'te Doğu Karadeniz'de harekatta bulunacak gemilerin İstanbul ile güvenli bir telsiz irtibatını sağlamak üzere Sinop'ta kurulacak yardımcı telsiz istasyonuna ait malzemeleri transfer edecek Mecidiye refakatindeki iki gemiye destek sağlamak üzere

Karadeniz'e çıktı. Yavuz zırhlısı Ruslarla temas sağlamadan 16 Ocak 1915'te İstanbul'a döndü. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.124)

Bu sırada Donanma Komutanı, Kafkas Cephesinden dönmekte olan Başkomutan Vekili'nin 17 Ocak tarihli bir telgrafını aldı. Mesajda, Sarıkamış yenilgisi üzerine süratle gönderilmesi gereken bir kuvvetin deniz yolu ile taşınması için donanmanın yardımı istenmekteydi. Donanma Komutanı Souchon, birkaç taşıt gemisinden oluşacak böyle bir kafilenin düşman taarruzuna uğrama olasılığının kuvvetli olduğunu, bu bakımdan Yavuz'un elden çıkması halinde, geri kalan gemilerle bu görevin sürdürülmesinin ve sonuçlandırılmasının olanaksızlığı bir tarafa, tek savaş birliği olan Yavuz'dan yoksun kalmak gibi düşülecek kötü durumu anlatarak bu isteği yerine getiremeyeceğini bildirdi. Bu cevap karşısında Başkomutanlık Vekalet, deniz yolu ile nakliyattan vazgeçmiştir.

27 Ocak'ta iki Rus kruvazörü karşısında zor durumda kalan Hamidiye kruvazörüne yardım amacıyla Yavuz zırhlısı bu ay içinde ikinci kez denize çıktı. (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, 3,3/85) Ruslar Yavuz zırhlısı ile Hamidiye kruvazörü arasındaki telsiz muharebesinden veya gece bir torpido hücumundan kuşkulanarak Hamidiye'yi taktikten vazgeçtiler. Yavuz ve Hamidiye ile Karadeniz'de hareket yapan Midilli 28 Ocak'ta Boğaz'a girdiler. (Mütercimler, 2001, s.142) Bu harekatta Yavuz'un iskele tarafındaki 64 metrekarelik yarası kapatılmış ve gemi diğer yarısına rağmen, 20 mil hızla seyir yapabilmıştır.

Yavuz, ikinci yarasının onarımına başlamadan önce, bir kez daha kendini göstermek için 7 Şubat saat 13. 00'te denize çıktı. Bu sırada Midilli. Kırım'ın doğu kıyıları yakınlarında Yadigar ve Numune muhripleri de Odesa-Tuna ağız bölgesinde ticaret harbi yapmakla görevli bulunuyordu. Yavuz ve diğerleri, 8 ve 9 Şubatta Boğaza giriş yaptılar.

Mart ayında Odessa'da yirmiye yakın taşıt gemisinin bulunduğu ve askeri nakliyat için hazırlık yapıldığı Rusya'da bulunan ajanlar vasıtasıyla öğrenilmişti. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.136) İskele mayın yarası 28 Mart tarihinde kapatılan ve 20 mil sürat ile seyir yapabilecek duruma gelen(Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi , 3,3/85) 'Yavuz'un yaralı olmasına rağmen

harekatta bulunabileceğini ve donanmanın Çanakkale cephesine bağlı olmadığını göstermek amacıyla Odessa Limanı'na karşı bir taarruz hareketi ' yapılması kararlaştırıldı. Bu görev Hamidiye ve Mecidiye kruvazörü ile dört muhribe verildi. Yavuz ve Midilli bu kuvveti desteklemek üzere Sivastopol önlerinde bulunacaklardı. (Mütercimler, 2001, s.143) Harekat, gemilerin 1 Nisan günü İstanbul'dan hareketi ile başladı. Mecidiye 3 Nisan sabahı 06. 40'ta Odessa fenerinin 15 mil açığında bir mayına çarpması sonucunda gemi önce sığ suya oturtuldu, kurtarılamayacağı anlaşılınca da tahrip edildi. (Onan, 1965, s.17) Bu olay üzerine hareket, Amiral Souchon tarafından iptal edilerek tüm gemiler Boğaz'a geri intikale geçti.

Mecidiye'nin şehit olan 26 personeli dışındaki personelinin tamamını almış olan Hamidiye, muhriplerin peşinde, 17 mil hızla Yılan adasına doğru seyre başladı. Saat 12. 10'da Donanma Komutanlığı'ndan alınan bir mesajla, Rus ana kuvvetlerinin görüldüğü bildiriliyordu. Hamidiye, Rus gemilerince önlerinin kesileceğini düşünerek daha düşük süratli Samsun ve Taşoz'un desteğine Muavenet ve Yadigar¹ \ vererek bunları, kıyı seyri yaparak boğaz rotasında intikale devam ettirdi. Kendisi de 20 mil hızla Boğaz'a yöneldi. Filotilla ise, bir süre kıyı seyri yaptıktan sonra, vaktinde Boğaz ağzında bulunmak üzere en kısa rotalardan seyrini sürdürdü ve 4 Nisan sabahının erken saatlerinde Boğazın önünde buluşan yedi gemi Boğazdan içeri girdiler.

Yavuz, Midilli ile birlikte 3 Nisan'da Boğaz'a geri intikalde iken 08. 15'de şeker yüklü 944 gros tonluk Vostochnaia ve 1500 gros tonluk Swesta isimli şilepleri batırdı. (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi , 3,3/85) Saat 11. 10'da Ruslara ait bir kruvazör ve 8 muhriple karşılaşan Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü her iki tarafın birbirine herhangi bir üstünlük sağlayamadığı kısa bir çatışmaya girdi. Rusların attıkları üç torpido boşa gitmiş, Midilli'nin yaptığı etkili ateş sonucunda, muhriplerden birine üç mermi isabet ettirilmiştir. Havanın kararması nedeniyle her iki tarafta çatışmadan çekildi. Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü 4 Nisan sabahı Boğaz'a girdi. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.125)

Yavuz'un 7 Nisan'da başlanan ikinci mayın yarasının onarımı 1 Mayıs'ta tamamlandı. (Onan, 1965, s.16) Yaraları özel olarak yapılan sandıklar vasıtasıyla

imkanlar nispetinde kapatılan(Yüzer Havuz Kuru Havuz, 1971, s.6) Yavuz, 2 Mayıs'ta Boğaz önünde tespit edilen Rus filosuna bir karşılık olarak düşman deniz ticaretini sekteye uğratmak, kıyılarını tehdit etmek Osmanlı Donanması'nın Çanakkale bölgesindeki savaşa rağmen Karadeniz'de kalacağını anlatmak amacıyla 6 Mayıs sabahı Midilli ve Hamidiye kruvazörleri ile birlikte yeniden denize çıktı. 8 Mayıs'a kadar herhangi bir düşman gemisine rastlanmadan Boğaz'a geri intikal edildi. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.125)

9 Mayıs'ta Ereğli'yi bombardıman eden, üç vapuru batıran ve sahile kuvvet çıkarma girişiminde bulunan Rus Filosu'nu uzaklaştırmak üzere Donanma Komutanı Amiral Souchon olmaksızın Boğazdan çıkan Yavuz, saat 14. 38'de su üstünde tespit edilen düşman denizaltısını dalmaya mecbur etti. (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi , 3,3/85) Rusların tekrar Ereğli'ye olabilecek taarruzuna karşı geceyi Ereğli önlerinde travers yaparak geçiren Yavuz, 06. 35'te muhrip ve mayın tarama gemilerinden oluşan Rus ana kuvvetinin Boğaz rotasında ilerlediklerinin Numune muhribi tarafından bildirilmesi üzerine düşmanın bulunduğu mevkie doğru intikale geçti. Rus Filosu ile 10 Mayıs sabahı yapılan muharebe neticesinde Yavuz zırhlısı baş üstünden ve su kesiminden tesirsiz iki isabet aldı. iskele 15 cm. lik toplarından biri ve torpido ağır hasara uğradı. (TCG YAVUZ'un Donanmadan Ayrılma Töreni , Ekim 1973, s: 13) Düşman sancak gemisi Evstafi'ye üç isabet sağlanarak saat 08. 12'de yüksek süratle mesafe açıldı ve bu esnada görülen iki torpido izinden sancak alabanda ile sakınıldı. Yavuz zırhlısı 26 mil sürat ile intikal ederek 13. 25'de Boğaz'a girdi. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.128)

Yavuz'un aldığı bu isabetlerin meydana getirdiği hasarların onarımı yapılırken, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı 1000 atım cephane ile iki adet 15 cm'lik topun Boğaz savunmasını takviye maksadıyla kara ordusuna verilmesini talep etti. Karadeniz'de görüş mesafesinin açık olması nedeniyle bütün top muharebeleri 15 cm. liklerin menzili dışında gerçekleştiğinden, Amiral Souchon bu talebi uygun olarak değerlendirdi. Topların Çanakkale'ye transferi ile birlikte Yavuz zırhlısının topları artık her iki Boğazın savunmasına aynı anda katkı sağlıyordu.

Midilli kruvazörünün 18 Temmuzda mayın isabeti alması nedeniyle kömür nakliyatının emniyeti önce Hamidiye kruvazörüne verilmiş, ancak bu geminin Rus filosu karşısında zayıf kalması üzerine Karadeniz'deki destek görevleri yıl sonuna kadar Yavuz zırhlısı tarafından yapılmıştır. Bu maksatla 1915 sonuna kadar 8 kez Karadeniz'e çıkmıştır. (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi , 3,3/85)

Rusların Zonguldak'tan yapılan kömür nakliyatına sürekli taarruzları karşısında, çaresiz kalan Souchon'a Hükümet kömür teminini de teslim işini de onun yetkisine vermiştir. Ayrıca kömür havzasının kara birlikleri ve topçu ile desteklenmesine karar verildi.

Daha 7 Kasım 1914'te, donanmada. bir kömür bürosu kurulmuş ve emrine 1. 000-2. 000 ton kömür taşıyabilen 22 vapur verilmiştir. Donanma, demiryolları, deniz seyr-i seferi, İstanbul elektrik santrali, askeri fabrikalar ve özel idarelere gerekli olan kömür miktarı da saptanmıştır. Kömür yüklü ilk vapur 11 Kasım 1914'te İstanbul'da boşaltılmıştı. Rusların bu hayati nakliyata karşı gittikçe artan tedirgin edici hareketleri zamanla etkisini göstermeye başlayınca, gemi kayıpları artmıştır. Bunu önleyecek çareler arasında dekovil hattının yapılması öngörülmüştü, fakat arazi durumu buna olanak vermiyordu. Gece seyretmeleri ve gündüzü Ereğli'de geçirmeleri suretiyle yelkenli gemilerden yararlanmak istendiyse de, Ruslar bunları da yakalayıp yok etmeye başladılar. Haziran 1915 sonunda Ereğli'de dokuz vapur, beş büyük yelkenli ve 20 kadar da küçük tekne batık bulunuyordu. Bu durum karşısında, Tekirdağ kıyılarında bulunan ve Silivri yakınlarındaki Barbaros maden ocağı ile İzmir'deki Şevketiye işletmesinden elde edilen düşük kalitedeki kömürler, sabit tesislere bırakıldı. Kömür işleri 1915 Haziran ortalarında Başkomutanlık Karargahı'na devredilmiştir. Bu tarihe kadar Zonguldak kaynaklarından 285. 000 ton kömür taşınarak 4. 000 ton kadarı yedek olarak çeşitli yerlere depo edilmiştir. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.131)

Ruslar, kömür nakliyatını baltalamak için her sınıf harp gemilerini kullanmışlardır. Sonraları bu hareketleri, muhrip ve denizaltılarla yaptılar. Bu yüzden nakliyatı, kruvazör ve muhriplerle güvenliğe almak gerekmiş, hatta

bu yüzden Yavuz'da bu işle görevlendirilmiştir. 1915 yılında İstanbul-Çanakkale nakliyatının hayati önem taşıdığı günlerde, bir kısım hafif deniz kuvvetlerinin bu nakliyatın korunmasında ve aynı zamanda Marmara'daki İtilaf donanmasına mensup özellikle İngiliz denizaltıları ile mücadelede kullanılması zorunluluğu, kömür gemilerini koruma işini aksatmıştır. Yalnız başına seyreden kömür gemileri, bu yüzden korku içinde seyir yapmışlardır.

Rusların üç yıl süren kömür nakliyatını baltalama hareketiyle, İstanbul-Zonguldak hattında çok miktarda taşıt gemisi kaybedilmiştir. Bu yüzden kömür buhranı zaman zaman öyle bir hal almıştır ki, hareketi dahi sınırlamak zorunda kalınmıştır. Bu durum yurt içinde başka kaynaklardan kömür aranmasını da gerektirmiştir. Bu suretle Zonguldak'taki kömür üretimi önemli işlere ayrılırken, diğer kaynaklar da tali maksatlarla kullanılmıştır. Bu da doyurucu olmayınca, Almanya'dan kömür getirtmek yoluna gidilmiştir.

Çanakkale'deki Osmanlı başarısı, Almanya yanında savaşa girmekte uzun bir tereddüt devresi geçirmiş olan 'Bulgaristan'ı savaşa girme kararına götürdü ve Bulgaristan 6 Eylül 1915'te savaşa girdi. Çarlık Rusya'sının Varna'ya bir çıkarma hareketi yapmasından endişelenen Bulgaristan'ın bu endişesini gidermek amacıyla Amiral Souchon 13 Ekim günü Yavuz zırhlısı ile Köstence ve Varna önlerinde bulunarak sancak göstermiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.424)

2.7.4. Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1916 Yılı Deniz Harekatı

1915 Yılında olduğu gibi, 1916 yılında da, kömür ihtiyacı önemli bir sorun olmakta devam etmiştir. Bu nakliyatta kullanılan gemiler, Rus deniz kuvvetlerinin devamlı saldırılarına uğramışlardır. Doğu Karadeniz'de de durum aynı idi. Bu durum karşısında, Yavuzun nakliyatı zaman zaman emniyete alması zorunlu olmuştur. Bunun dışında Karadeniz'deki hareket, Alman denizaltılarının hücum ve mayın dökme hareketleri, Yavuz ve Midilli'nin Kafkas cephesine asker ve araç-gereç götürmeleri ve Midilli'nin bazı mayın hareketlerinden ibaret olmuştur.

1916 yılı ilk yarısında Rusların Boğaz önünde önemli bir faaliyeti olmadı. Bu yıl başında yeni inşa edilen İmparatoriçe Maria'nın Rus Karadeniz Filosu'na katılması üzerine Boğazın bombardıman edilme olasılığına karşı Boğaz tahkimatı yeniden düzenlendi. Ruslar 28 Ağustos'tan itibaren mayınlama hareketına başladı ve Rus kayıtlarına göre 30 Eylül'e kadar Boğaz önüne 1656 mayın döküldü. Osmanlı Donanması bu mayınların yaklaşık olarak 1/4'ünü iki ay içinde taradı veya zararsız hale getirdi. Rusların mayınlama hareketi genel olarak kömür nakliyatını, zaman zaman da mayın tarama faaliyetlerini sekteye uğrattı. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.307)

7 Ocak akşamı Boğazdan çıkan Karmen adlı kömür gemisine, karanlık basıncaya kadar muhripler eşlik edecek, gemi bundan sonra gece seyri ile Zonguldak'a müstakilen intikal edecekti. Yavuz da aynı tarihte akşam üstü Boğazdan çıkarak 8 Ocak sabahı Zonguldak açıklarında bulundu. Bu sırada Yavuz, Karmen gemisinin gece üç Rus muhribi tarafından batırıldığını Zonguldak'tan aldığı bir telsiz mesajı ile öğrendi ve bölgede Rus gemilerini aramaya başladı. Saat 08:23'te ile İmparatoriçe Maria ve 2 muhriple temas sağlayan Yavuz, gemiler ile 09:40'ta muharebeye başladı. Üstün Rus kuvvetleri karşısında Yavuz, Boğaz'a geri intikal etti. Yaklaşık olarak altı ay süreyle limanda kalan Yavuz zırhlısı, 3 Temmuz'da 3ncü Ordu hareketini denizden desteklemek ve Rus limanlarına hareket yapmak maksadıyla tekrar Karadeniz'e çıktı. 4 Temmuz'da Tuapse bombardıman edildi, 2 nakliye gemisi ile bir çok yelkenli batırıldı, liman ve petrol tesisleri tahrip edildi. (TCG YAVUZ'un Donanmadan Ayrılma Töreni , Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ekim 1973, s: 13) Harekat sonrasında Yavuz zırhlısı, top dirisa müşirlerinin konması için İstinye'ye aborda oldu. (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi , 3,3/85)

2.7.5. Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1917 Yılı Deniz Harekatı

1917 yılının en önemli siyasi olayı, İngilizlerin deniz egemenliği ile uyguladıkları abluka karşısında Almanya'nın 1 Şubat 1917 tarihinden itibaren kayıtsın şartsız denizaltı harbi uygulaması ve bunun neticesinde Amerika'nın 4

Nisan 1917'de Almanya'ya savaş açmasıdır. (Uçarol, 1995, s.502) ikinci önemli siyasi olay da, 'Şubat 1917 sonunda Rusya'da bir ihtilal çıkması ve 16 Mart'ta yeni bir idarenin kurulması' oldu. 16 Nisan'da Lenin'in Petersburg'a gelmesinden sonra Ruslar savaşa son verme kararı aldılar. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.380) Bunun üzerine Rusya ile Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Osmanlı Devleti ve Bulgaristan arasında, 15 Aralık 1917'de Brest Litovsk'ta mütareke yapıldı ve bu cephelerdeki savaşa son verildi. Uzun görüşmelerden sonra 3 Mart 1918'de aynı devletler ile Brest Litovsk Antlaşması imzalandı. (Kurat, 1970, s.325-332)

1917 Şubat ayı sonlarında Rusya'da çıkan ihtilal sonucunda 16 Mart'ta Cumhuriyetin ilan edilmesi, Karadeniz'deki hareket üzerinde olumlu bir etki yapmadı. Savaş durumu dört haftalık bir mütarekenin imzalandığı 17 Aralık 1917 gününe kadar devam etti. Brest-Litovsk'ta yapılan mütareke görüşmelerinin yanı başında, Odesa'da da Karadeniz işleri için ikinci derecede bir komisyon kurulmuş, buna Türkiye delegesi olarak Donanma ikinci Komutanı Amiral Arif, Levazımatı Umumiye Üçüncü Şube Müdürü Binbaşı Refet ve Deniz Yüzbaşı Necip, Almanya adına da Amiral Hopman katılmış ve başlıca aşağıdaki hususları tespit etmişlerdir:

- Mütareke, bütün Karadeniz ve mütarekeyi yapan devletlerin buradaki deniz hava kuvvetleri içindir,
- Mütareke yapan devletlerin deniz ve hava kuvvetleri tarafından kıyı ve limanlara karşı hiçbir taarruzu harekette bulunulmayacaktır. Bu devletlerin liman ve kıyıları ile ayırıcı hat üzerinden uçmak yasaktır,
- Karadeniz'deki ayırıcı hat, Tuna'nın Hızırilyas (St. George) ağzındaki Olinka fenerini, Trabzon batısındaki Yeros burnuna bağlayan düz hattır.
- Karadeniz'de ticaret seyrüseferi serbesttir.

Bunun için bütün kayıtların tespiti ve ticaret gemileri için tehlikesiz yolların ilanı, Odesa Mütareke Komisyonuna bırakılmıştır. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.365)

Dördüncü maddeye uyularak, Boğaz bölgesinin mayınlardan temizlenmesine hemen başlanmıştır. Bu nedenle 1917 yılı genelinde mayın barajlarının temizlenmesiyle geçmiştir. (Avcı, 2000, s.104-113) Bundan başka, Rus ve Romen gemilerinin Boğaz'a giriş ve buradan çıkışları hakkında; Boğazdan girecek olanlar, en kısa bir zamanda tekrar yerine konacak olan Fener dubasından kılavuz ve bir subay komutasındaki 10 kişilik bir müfrezeyi, Boğazdan çıkacak olanlar da, Büyükdere'den kılavuz almak zorunda olduklarına dair bir yönerge de hazırlanmıştır.

Yavuz, Midilli'nin onarımı ve toplarının yenilenmesi süresince harekate hazır bulunduruldu. İç pervane şafdarındaki boşlukların onarımına ancak Midilli'nin onarımı tamamlandıktan sonra 3 Haziran'da başlanabildi. Yavuz'un onarımı esnasında İskeçe'de kurulmakta olan Alman Uçak İstasyonuna, Yavuz'dan geçici olarak 40 kişilik personel gönderildi. (Kurat, 1970, s.356-357) 1915 Eylül'ünden beri Midilli kruvazörünün Komutanlığını yapan Yarbay Von Knor, Suriye cephesinde bir göreve atandığından Haziran ayı sonundan Kasım ayı sonuna kadar gemi Komutanlığına 11. Komutan Nomeyer vekalet etmiş, Kasım ayı sonunda yeni atanan Albay von Hippel Komutanlık görevine başlamıştır. (Bargut, 2000, s.75)

9 ve 10 Ağustos'ta İmroz'dan gelen İngiliz uçakları İstinye doklarında bulunan Yavuz'a taarruzda bulunmuş, uçaklar Yavuz'a herhangi bir isabet sağlayamamakla beraber Yedigari Millet muhribini batırmıştır. (TCG YAVUZ'un Donanmadan Ayrılma Töreni , Deniz Kuvvetleri Dergisi,Ekim 1973, s: 13) Bu hava taarruzundan sonra, küçük botlar İstinye'de kalmaya devam etti, Taşoz sınıfı gemiler Yeniköy'de şamandıraya, Yedigari sınıfı Balta limanına ve İbrahim Paşa konağı yakınındaki rıhtıma bağlandı. Yavuz ile Midilli ise, elektrik ve sitim ihtiyaçları nedeniyle İstinye'de kalmaya devam ettiler. Bu arada, İstinye uçaksavar toplan ile desteklendi, muhabere imkanı artırıldı. Bu suretle, Çanakkale ve Marmara kıyılarındaki gözcülerin yaptıkları ihbarlar, zamanında yerine vararak hava savunmasının harekete geçirilmesi mümkün oldu.

15 Ekim'de İstanbul'a gelen Alman imparatoru, savaş alanlarını ziyaret maksadıyla 17 Ekim'de Yavuz zırhlısı ile Çanakkale'ye ve müteakiben İstanbul'a

intikal etmiştir. Bu görev Yavuz'un 1917 yılında yaptığı son görevdir. İmparator Wilhelm II. bu ziyaretinde, Turgut muharebe gemisinden 50, Hamidiye kruvazörü ve Reşit Paşa vapurundan 25'er kişiye Prusya savaş liyakat madalyası vermiştir. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.357)

Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü için bu yılın en önemli olayı; 23 Ekim 1913 tarihinden itibaren Alman Akdeniz Filosu Komutanlığını yürüten Amiral Souchon'un(Tuchman, 1965, s.108), 24 Ağustos 1917 tarihinde Alman Açık Deniz Donanması 4ncü Kruvazör Filosu Komutanlığı'na atanması idi. Tümamiral Souchon ile yerine atanan Tümamiral Rebeur Von Paschwitz arasındaki komuta devir-teslim töreni 4 Eylül 1917 günü Yavuz'da yapıldı. Amiral Souchon üç yıl süren Osmanlı Donanma Komutanlığı esnasında Yavuz Zırhlısı ve Midilli kruvazörünü ihtiyatlı kullanmak suretiyle bu gemilerin Türk-Alman ittifakının idamesine yardımcı olmasını sağlamıştır. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, s.362)

2.7.6. Yavuz ve Midilli'nin Katıldığı 1918 Yılı Deniz Harekatı

Rusya'nın savaştan çekilmesi ile Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki harekatı sona ermiş, İngiliz-Fransız denizaltıları ile İngiliz Hava Kuvvetleri'ne karşı Yavuz Zırhlısının İstinye'de, Midilli kruvazörünün Haliç'te kısmen de olsa emniyeti alınmıştı. Amiral Souchon'un Osmanlı Devletindeki hizmeti parlak ve şanlı geçmişi, halefi olan Paschwitz'e yapılacak bir iş bırakmamıştı. Kendisini göstermeye zemin kalmadığını gören Paschwitz, İstanbul Boğazı'nda hareketsiz kalan Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü ile bir şeyler yapma gayreti içinde idi. Bir şekilde Osmanlı Devleti'nin tek deniz harekat alanı olan Ege'de bir harekat yapmalı idi. Bu sırada Çanakkale'de büyük bir hezimete uğrayan itilaf devletleri İmroz Adasını bir ileri üs olarak kullanıyordu. Paschwitz aradığı harekatı da çok geçmeden bulmuştu. Planı; "İmroz ve Limni Adalarını bombalamak, limanda bulunan gemileri de batırmaktı". (Mclaughin, 1978, s.78)

Planını kendi karargahı ile Yavuz ve Midilli'nin Alman Komutanlarına açıklayan Paschwitz onlardan da olumlu cevap aldı. Artık planın icrasına

geçilebilirdi. Bahriye Nazırı Cemal Paşadan randevu alındı. Enver Paşanın da bulunduğu Cemal Paşanın odasında Paschwitz, 'Karadeniz'de Rus Donanmasının durumu malum, bu vaziyet karşısında muhteşem Osmanlı Donanmasını limanlarda çürütmek yerine, bu harp tarihinin son safhalarına şanlı sayfaların eklenmesi için bizi bekliyor sözleriyle anlatmaya başladığı İmroz Harekatı'nın amacını şu şekilde sıralıyordu;

1. Düşmana baskın tardında bir hareketle Çanakkale hezimetlerine bir yenisini ekleyerek deniz hakimiyetimizin tüm dünyaya yeniden ilan edilmesi,
2. Harekat neticesinde düşmanın Filistin'de bulunan kuvvetleri ile Çanakkale Boğazı'nın takviyesine ihtiyaç duyması ve neticesinde Filistin'deki Osmanlı ordularına uygulanan deniz ablukasının hafiflemesinin sağlanması,
3. Boğaz önüne intikal ettirilecek düşman gemilerinin, Alman denizatlıları ile imha edilmesi.
4. Kudüs'ün kaybedilmesi neticesinde halkın bozulan moralinin yükseltilmesi. (Erdem, 1992, s.22)

İngilizlerin Çanakkale Boğazı ablukasını mayın manialarına dayanıyordu. (Emir, 2002, s.194) Cemal Paşanın bu engellerin nasıl aşılacağı sorusuna Amiralin cevabı "Alman fen ve sanayinin bir şaheseri olarak Yavuz bugün mayınların bir değil bir kaçının infilakına her zaman maruz kalabileceği hesabına göre yapılmıştır. Yüzer bir çelik kaledir. Midilli'de, Yavuz'un bir küçültülmüştür. Düşman mayın manialarına gelince; Boğaz önü gözetleme istasyonlarımız ve Alman tayyareleri tarafından muntazam yapılan gözetleme ve Avrupa'dan gelen bilgilere göre bu gün boğaz önünde düşman mayın tarlaları artık ezbere bilinecek kadar markalanmıştır. Bu mayınların varlığı hareketimize engel olamayacaktır". (Erdem, 1992, s.23) Ayrıca Paschwitz, Limni Adası'nın Mondros Limanı'ndan hareket edebilecek İngiliz muhriplerine karşı da gerekli tertibi almıştı. Akdeniz'de bulunan UC-23 denizaltısı Mondros liman ağzını mayınlayacak ve bu mayınlara rağmen limandan çıkmaya muvaffak olan gemileri de torpidoları ile batıracaktı. Enver ve Cemal Paşaların harekatı uygun görmeleri ve Alman Erkanı Harbiyesi'nin de harekat kararını bizzat Amirale bırakması neticesinde harekatın yapılmasına karar verildi. (Erdem, 1992, s.24)

Amiral, taarruz hareketına iştirak edecek Görev Grubunu Yavuz, Midilli, Muaveneti Milliye, Numune-i Hamiyet, Basra ve Samsun gemilerinden oluşturdu. Ayrıca hareketin hava desteği de Çanakkale müstahkem mevki uçakları tarafından sağlanacaktı. (Akbay, 1991, s.59) Bütün bu planlar yapılırken güvenlik nedeniyle harekattan son dakikada haberdar edilen Liman von Sanders, Amirale bir ay kadar önce Enez sahillerinde karaya oturan silahlı küçük bir İngiliz teknesinde ele geçirmiş olan bir haritayı verir. Bu İngiliz haritasında görülen nokta ve çizgileri ihtiva eden planı, İngiliz mayın tarlaları olarak değerlendiren Amiral Paschwitz, bu sahaları kontrol ettirmeden ve haritanın doğruluk derecesini araştırmadan kararlaştırmış olan rotasını bu yeni haritaya göre değiştirmiştir. Ne yazık ki bu haritanın sadece su çekimi az olan gemilerin işine yarayabileceği Yavuz zırhlısının ilk mayın yarasını almasıyla anlaşılacaktı. (Emir, 2002, s.198)

Yavuz ve Midilli Komutanları hareketin planlama safhasından itibaren her şeyden haberdardı. Diğer gemilere verilen emir çok kısa ve basitti. Amiral Paschwitz, emrinde Marmara'da tamamen ağır şartlar içinde yapılacak bir eğitim için noksatsız personel ve tam ikmal ile harekete hazır bulunmalarından ibaretti. Haliç'tekilerin ikmalleri arasında ufak tefek arızalarında giderilmesine çalışılırken Yavuz İstinye'den Zonguldak'a kömür ikmaline gitti. Kömür ikmalini tamamlayan Yavuz Haliç'ten sabahın erken saatinde seyir kalkan diğer gemilerle Ahır kapı açıklarında buluştu. Yavuzdan ışıldak ile verilen "bütün gemilerin işaretçileri, stop. Gemi komutanlarının hemen Yavuz'a teşekkürleri. imza. Amiral von Paschwitz" emri ile gemi komutanları Yavuz'da toplandı. Dört yıl önce Karadeniz'de oynanan benzer senaryo tekrar oynanıyordu. Marmara'da eğitim maksadıyla seyir yapılacağını düşünen hiçbir şeyden habersiz Osmanlı gemi komutanları hareket planını, Amiralin "İmroz re onu müteakip Mondros düşman üslerine bir taarruz kararı alınmıştır. Bu zaferi tamamlayacak olan bu akının ağır yükü omurlarınıza yüklenecek ve bütün şerefi de siz kahramanlara nasip olacaktır. Hareketinizin esas hatları" (Erdem, 1992, s.25-26) şeklinde başlayan cümleleri ile öğrenmişlerdi

Ocak 1918'de Albay Ackermann'dan komutanlık görevini devralan Albay Stoelzel komutasındaki Yavuz zırhlısı rehberliğinde, 20 Ocak boğazdan çıktı.

Yavuz ile Midilli haricindeki gemiler savunma maksadıyla Boğaz ağzında bırakıldı. Liman von Sanders tarafından verilen haritaya göre çizilen rota üzerinde 20 mil süratle seyreden Yavuz ve Midilli, saat 05. 55'te Yavuz'un iskele tarafında meydana gelen mayın infilakı ile sürat kesmek zorunda kalıyordu. Fakat bir dakika sonra alınan rapordan Yavuz'da meydana gelen yaranın seyre mani olmadığına anlaşılması üzerine Amiral harekate devam kararını verdi. Mayın mevkiini plotlamak maksadıyla denize bir markalama şamandırası atıldı. Derin sulara çıkılmasını müteakip Midilli 07. 00'da Kuzu Limanı'na taarruz etmek üzere Yavuz'un dümen suyundan ayrıldı. (Emir, 2002, s.203) Yavuz zırhlısı Kefalo limanında bulunan telsiz ve işaret istasyonu ile limandaki nakliye gemilerini enkaz yığını haline getirirken (Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi , Rasit Metel Arşivi, 3,3/85), Midilli'de M-28 ve Lord Kaglan muhriplerini batırılmış, hava alanını, cephanelik ve benzin tankların top ateşi ile infilak ettirmişti. Bu sabah ateşini İngiliz Lisat ve Tigris muhripleri sadece uzaktan izleyebiliyordu. Midilli kruvazörüne yaptıkları top taarruzu girişimi Midilli tarafından püskürtülmüştü. Bu sırada Adada bulunan İngiliz telsiz istasyonu İmroz baskınına tüm Ege'ye "'düşman gemileri Ege Denizi kuzeyinde bulunuyor. Malta doğusunda seyreden tüm ticaret gemileri, savunması olan ilk limanlara sığınsınlar"'(Hüner, 1976, s.152) mesajını yayınlıyordu. Bu mesajla birlikte İmroz'dan İngiliz uçakları havalanmaya başlamıştı.

Harekatın tamamlandığını değerlendiren Amiral Paschwitz rotasını UB 23 Alman denizaltısı pusuya yattığı Mondros Limanı'na çevirdi. Aldığı mayın yarası ile Yavuz'un cayrosunda meydana gelen küçük hata hiç bir personel tarafından fark edilmemişti. Bu hata nedeniyle birkaç derece doğudan Mondros'a intikal eden gemiler aslında İmroz'u koruyan mayın tarlasının tam sınırında bulunuyorlardı. (Mclaughin, 1978, s.216) Bu arada iki düşman muhribi ile iki uçağın yaklaşarak Yavuz ile Midilli'yi izlemeye başladıklarını tespit eden Amiral hava savunma silahları olmayan Midilli kruvazörünü uçak taarruzlarından korumak maksadıyla Yavuz'un pruvasında mevki almasını emretti. Uçaklardan ilk bomba Yavuzun 300 metre açığına düşmesinden hemen üç dakika sonra Yavuzun pruvasında mevki almak üzere seyreden Midilli bir mayına çarptı. Sancak pervanesi şaft ile birlikte kopan, dümen yelpazesi parçalanan Midilli tek makinesini tornistan çalıştırarak mayınlardan kurtulmaya çalışırken, Yavuzda onu

yedeklemek üzere manevraya başlamıştı. Berrak suda iki geminin arasındaki mayınlar rahatlıkla görülebiliyor, gözcüler pruva, sancak, iskele geminin dört bir yanında mayınların olduğunu rapor ediyorlardı. Çok dikkatli bir şekilde manevra yapan Yavuz da tam yedekleme donanımını Midilli'ye vereceği sırada bir mayına çarptı ve cayrosu tamamen devre dışı kaldı. Bu sırada, bir taraftan da taarruz eden İngiliz muhripleri ve uçaklarına karşı savunma yapıyordu. Midilli'nin sancak bordasında patlayan iki mayın, sancak makinesini de devre dışı bırakarak geminin manevra kabiliyetini tamamen kaybetmesine neden olmuştu. Hemen sonrasında kazan dairesi ile köprü üstü hizasında patlayan dördüncü ve beşinci mayınlar Midilli kruvazörünün sonunu hazırladı. Sağ kalan personel, Albay von Hippel'in gemiyi terk emri ile Ege'nin soğuk sularına atladı. Köprü üstünde vedalaşan subaylar arasında geminin topçu komutanı Hüsamettin ve çarkçıbaşı Nurettin Beylerde vardı. Beş mayın isabeti alan Midilli kıç üzerine dikilerek, büyük biraderinin gözleri önünde 09. 07'de 40 kulaç derinliğe battı. Midilli personelini kurtarmak üzere, olay yerine çağrılan boğaz önündeki dört muhripten Midilli'ye 500 metre kadar yaklaşan Basra muhribi, kıç taraftan su kesiminde iki mermi isabeti almış, Muavenet-i Milliye muhribi de İngiliz muhripleri ile kısa bir muharebeye girmiştir. İki İngiliz muhribinin yoğun ateşi ve mayın tehdidi altında hareketına devam edemeyen muhriplere Boğaz'a dönmeleri emredildi. Midilli'nin batmasından 1. 5 saat sonra hayatta kalan personeli İngiliz muhripleri tarafından kurtarılmış, diğerleri ise 8° sıcaklıktaki suda soğuktan boğularak ölmüşlerdir. (1.Dünya Harbinde Türk Harbi, 1976, s.397)

Midilli kruvazörünün Cezayir Umanı Bone bombardmanı ile başlayan savaş hayatı; 35. 000 mil seyir yaparak girdiği 25 çarpışmada ekseriya üstün düşman kuvvetleri ile çarpışıp, 25 vapur, 2 Kus yardımcı kruvazörü, 2 muhrip ve 1 denizaltı batırarak veya savaş dışı bırakarak devam etmiş. 20 Ocak 1918'deki üçüncü bombardıman görevini de şerefle tamamlamayı müteakip sona ermiştir. (İşin, 1993, s.34)

Amiral Paschwitz'in Midilli personelini kurtarma isteği, Alman kurmay subayı Binbaşı von Şlubah'm "Goeben, Türkiye'de Almanya demektir. Onu tehlikeye atmaya asla izin verilemez, ekselans" (Emir, 2002, s.205) sözü ile çaresizliğe

dönüştü. Artık yapılabilecek bir tek hareket tarzı vardı o da; azami süratle Boğazın üstün güvenliğine sığınmaktı. (McLaughin, 1978, s.216) Yavuz zırhlısı Boğaz rotasında iken üçüncü mayın infilakı ile bir kez daha sarsılıyordu.

İngiliz uçaklarının taarruzları altında 13 mil süratle saat 10. 00'da Boğaz'a giren Yavuz kendini emniyete almış olmanın rahatlığı içinde, kayıtsızlık ve dikkatsizlikle bütün süratiyle Nara sığınağına oturdu (Sami, 1928, s.63) İngiliz uçakları burada da Yavuz'a hücumlarına devam ettiler, İngiliz donanmasının Ark Royal uçak gemisinden kalkan Sopwith Baby deniz uçakları ile onlara destek veren Yunan uçakları(Ersel, 2000, s.31) 20 Ocak 1918 saat 11. 32'den, zırhlının kurtulduğu 26 Ocak 1918 günü saat 05. 47'ye kadar her gün dalgalar halinde Yavuz'a taarruz ettiler. Altı gün süren kurtarma operasyonları süresince 276 hücum yapan İngiliz uçaklarından atılan 180 bombadan sadece ikisi Yavuz'a isabet etmiş ve hafif hasar meydana getirmiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.84) Turgutreis zırhlısının geminin altındaki kum topuğunu pervaneleriyle dağıtması sayesinde 26 Ocak'ta kurtarılan Yavuz ertesi gün hiçbir şey olmamış gibi üç mayın yarasıyla Dolmabahçe'ye demirlemişti. İmroz harekatı ile Yavuz zırhlısı için hem savaş bitmiş, hem de kardeşini kaybederek öksüz kalmıştı. Amiral Paschwitz tarafından büyük bir zafer kazanma hedefi ile başlayan ve I. Dünya Savaşı'nın son deniz harekatı(Şahin, s.422) olan İmroz Harekatı; Midilli kruvazörünün batmasına, 38 Türk denizcisinin ölümüne, Almanlardan 5 subay ve 167 erin esir edilmesine, Basra muhribinin iki isabet alarak bir ay süreyle tersanede kalmasına, halkın moralinin olumsuz etkilenmesine (Bargut, 2000, s.79) ve Yavuz'un Cumhuriyet Donanması'nda yerini alamayarak en az 11 yıl Donanmanın en değerli unsurundan mahrum kalmasına neden olmuştur. (Emir, 2002, s.207-208) İmroz Harekatı sonrasında Karadeniz'de dört aylık süre sakin geçmiştir. O tarihte İstanbul'da Yavuz'u havuzlayacak büyüklükte havuz olmadığından Yavuz zırhlısı 10 ve 11 numaralı bölmeleri su ile dolu olarak onarımını bekliyordu. (Dönitz, 1974, s.260) Ruslarla mütarekenin yapılmasından sonra Rus Karadeniz Filosuna el koymak amacıyla Hamidiye kruvazörü ile birlikte 2 Haziran'da Sivastopol'e intikal eden Yavuz zırhlısı(Büyüktuğrul, 1974, s.440) bölgedeki büyük havuzdan istifade ile 7-14 Haziran tarihleri arasında havuzlanmış ve karina temizliği ile boyası yapılmış, yaralarının durumu kontrol edilmiştir. (Bargut, 2000, s.83) Hizmete girdiği 2 Temmuz 1912 tarihinden

itibaren ilk defa Sivastopol'de havuzlanan ve geçici onarımı yapılan Yavuz zırhlısı 12 Temmuz 1918'de İstanbul'a geri intikal etmiştir. (Eickholff, 1993, s.28)

Rusların Karadeniz Donanmasına el konulmasında da Almanlar ile Osmanlılar arasında sorun yaşanmıştır; Almanlar, Osmanlı Devleti emrinde olarak savaştıkları halde Rus gemilerine Alman bayraklarını çekmişler, 1 Nisan 1915 tarihinde batan ve Ruslar tarafından çıkarılarak tekrar faal hale getirilen Mecidiye kruvazörünün iadesinde bile sorun çıkarmışlardır. Savaşa girerken kapitülasyonların kaldırılmasına itiraz eden Almanya, şimdi de Rus Donanmasının Osmanlı Devleti'ne verilmesine itiraz etmişti. I. Dünya Savaşı yenilgi ile sonuçlandığından savaş sonunda Rus Donanması'nın durumu ile ilgili olarak Almanya ile bir sorun yaşanmamıştır(Tunaboşlu, 2006, s.50-65)

2.8. Çanakkale Deniz Savaşı

2. 8. 1. Müttefik Denizaltı hareketına Karşı Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin Aldıkları Tedbirler

2. 8. 1. 1. Çanakkale Boğazı'nda

Kasım 1914 sonlarında ve özellikle 13 Aralık 1914'te Mesudiye Muharebe Gemisi'nin Sarısığlar Koyu'nda batırılması ile denizaltı tehlikesi kendini gösterince o andan itibaren karşı tedbirler alınmaya başlandı. Önce batık Mesudiye'nin personelinden kurtulan 120 kişi ile Boğazın her iki kıyısında gözetleme postaları, gambot, mayın gemileri ve topla donatılmış diğer araçlarla da Boğaz Bölgesi'nde bir denizaltı karakol hizmeti kuruldu. Bunlar ancak denizaltı periskopu görüldüğünde veya denizaltıya su üstünde rastladıkları zaman toplarını kullandılar ve onu periskop umkunun altında tutmaya çalıştılar. I. Dünya Harbi'nin son yıllarında ortaya çıkan dinleme aygıtları ve su bombaları henüz hiçbir bahriyede bulunmadığından mücadele böyle basit bir şekilde oldu.

Denizaltılara karşı diğer bir tedbir de mayın engelleridir. Bu engeller başlangıçta su üstü gemilerine göre ayarlanmış olan mayınlardan ibaretti. Denizaltılar fazla derinliğe inmek suretiyle bunlardan kaçınmayı başarmışlardı. Nitekim, Mesudiye Muharebe Gemisi'ni batıran B-11 İngiliz Denizaltısı bu tarz hareketle beş mayın hattını geçerek hedefine ulaşmıştı. Ancak bir tek Fransız denizaltısı Joule bu mayınlardan birine çarparak batmıştı. Sonradan elediği mayın miktarı artınca kademeli mayın hatlarının kurulmasına geçildi ve Boğazın dışından içeriye doğru 2. 5, 4. 5, 8, 30 ve 40 m derinliklere mayınlar konuldu. (Lorey, 1946, s.118)

Kıyılarda alınan tedbirlerin başında gelen top bataryaları ancak denizaltıyı veya periskopunu gördüklerinde ateş açabilmekteydiler. Denizaltının varlığını tespiti yarayan sualtı dinleme aletlerinden pek basit olan bir tanesi Çimenlikte bulunmaktaydı, ama bundan da pek az faydalanılmıştı. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı , VIII.Cilt. 1996, s.271)

Bu tedbirlerin sonuncusu ve en etkili olarak, Boğazın Nara Geçidi'nde bir denizaltı engel ağı kuruldu. Boğazın içinde denizaltılara karşı bir engel ağı kurulması, daha 5 ve 7 Şubat 1915'te birinci mayın hattının önüne, balık ağları derecesinde hafif 3 ağ konmak suretiyle başlanmış, sonradan bunların amacı sağlayamayacağı anlaşılarak kaldırılmıştı. Bunu takiben Haziran 1915 sonlarında Nara Geçidi'nde bir ağ engelinin kurulmasına karar verildi. Genişliği 2. 000 m kadar olan bu geçidin derinliği bazı yerlerde 100 m'yi bulmaktaydı. Bundan başka akıntının, kuvvetli Kuzey rüzgarları ile beraber 4-5 millik bir hıza yükselmesi de Nara-Bigalı arasına konulacak bu ağın sağlam olmasını gerektiriyordu. Buna rağmen düşman denizaltılarının Marmara'ya girmelerini bir an önce önlemek amacıyla ağların hazırlanmasına başlandı. Ağı yüzdürecek olan şamandıralar, İstanbul Limanı'ndan, telleri ise tersane ambarlarından bulundu. 29 Haziran 1915'te faaliyete geçilerek, parça ağlar yüzdürücü ağaçlara bağlandıktan sonra 60'ar metre aralıklarla demirlenmiş olan şamandıralara asıldı. Oldukça zor olan bu iş sırasında elde edilen tecrübelerle göre yüzdürücü ağaçların yerini sonradan boş mayın zarfları aldı. Ağların alt yakalarına akıntı ile yukarı kalkmamaları için ağlıklar bağlandı. Bu ağlıklar için Çanakkale'de bulunan eski taş güllerden yararlanıldı. Hemen her gün

düşmanın yaptığı hava akınlarına ve arada sırada en direkt atışlarına rağmen 17 Temmuz 1915'te ağın 2/3'ü ve 28'inde tamamı yerine kondu. (Lorey, 1946, s.748-750) Bunun bir parçasının ağırlığı 2 ton, Bigalı'dan 450 m mesafedeki derinliği 50 kulaç (90 m), ve en az derinliği üç kulaç (5,5 m) idi. Ağın yapılışında kullanılan araç/gereçler aşağıdadır:

- 15 ton yüzdürücü kuvvetinde şamandıra,
- 2 pus (5 cm) çapında 147 adet kilit zincir,
- 1/4-1/2 ton yüzdürücü kuvvette 112 fiç,
- 168 roda tel halat,
- 84 roda lif halat,
- 1/4-1/2 pus çapında 800 kulaç zincir,

Başlangıçta 35-40 m'ye kadar sarkıtılabilen ağ, sonradan 70 m'ye kadar derinleştirildi. Müttefik denizaltılarının; ağın altından veya bazen de ağı yırtarak geçmeyi başarmış olmaları, ağ üzerinde zaman zaman onarım yapılmasını gerektirmekteydi. Çanakkale Muharebeleri'nin devamı süresince Müttefik denizaltıları bu geçitten 27 defa girip çıkmışlardı. Müttefik denizaltılarının geçişlerini daha da etkisiz hale getirmek amacıyla, Nara Ağı'nın Güney tarafına Rumeli Yakası'ndan başlamak üzere, Ekim 1915'te ikinci bir ağ daha kondu. Bu engellerin korunması görevi, motor gambotlar ile Nara ve Bigalıya konan top bataryalarına verildi. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.273) 27 Eylül 1915'te bir mania komutanlığı kuruldu. Bunun emrinde; bir deniz müfrezesi, Bigalı Bataryası, Nara Bataryası, Nara Kulesi'nde bir adet 75 mm'lik top, 900 mm'lik bir ışıldak, 32 no'lu römorkör ve 20 no'lu motor gambot bulunmaktaydı. Ağ başındaki nöbetçi gemiler bir denizaltı tespit edildiği takdirde suya sarkıtmak suretiyle üzerinde patlatılacak tahrip kalıplarıyla donatılmışlardı. Kasım 1915'te şiddetli bir Lodos Fırtınası ile hasara uğrayan Nara Ağı kısa zamanda onarıldı. Müttefik uçaklarının 8 Aralık 1915'te ağı tahrip amacıyla 400 m yükseklikten attıkları paraşütlü ve yüzen beş bombadan birkaçı ağlara takıldıysa da patlamamıştır. Nara Ağları harbin sonuna kadar yerlerinde kaldı ve Anadolu Hamidiye Tabyası'ndaki sualtı dinleme aletiyle birlikte kullanıldı. Çanakkale Boğazı için bu tedbirlerin yanında, Eylül 1915 başında yükünü boşaltmak üzere Akbaş Limanı'na gelen gemileri denizaltıların torpidolarından korumak

maksadıyla liman önüne bir torpido ağı konuldu. İstanbul'daki Galata Köprüsü de Mayıs 1915'den itibaren dubalara bağlı bu çeşit ağlarla emniyete alınmıştı.

Denizaltıların torpidolarına karşı alınan diğer bir tedbir de yüklerini boşaltmakta olan gemilerin bordalarına, her iki bordasına saç levhalar asılmış olan mavnalar yanaştırmak oldu. Eylül 1915'ten itibaren uygulanan bu savunma şekli sayesinde Ekim 1915'te Burgaz'da yükünü boşaltmakta olan Bithynia adlı Avusturya Vapuruna bir denizaltı tarafından atılan üç torpidodan ikisi bu saç levhalara çarparak patlamış, üçüncü torpido isabet etmesine rağmen yaralanan gemiyi yükünü boşalttıktan sonra yedekte İstanbul'a götürmek mümkün olmuştur. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.274)

2. 8. 1. 2. Marmara Denizi'nde Müttefik Denizaltılarına Karşı Alınan Tedbirler

1. Taşıt gemilerinin emniyete alınması,
2. Bir karakol hizmeti ve kıyılarda gözetleme istasyonlarının kurulması,
3. Denizaltılarla mücadelede deniz uçaklarının kullanılması ve yine bu amaçla bombacı grupların teşkil edilmesi şeklindedir.

Taşıt gemilerini koruyan küçük harp gemilerinin sayısı, taşıt gemilerinin sayısına ve bir de Karadeniz'de görevli olup olmadıklarına göre değişik oldu. Bunlar zikzak seyretmek suretiyle Müttefik denizaltıları baskı altında tutmak ve onlara taarruz olanağı vermemek yöntemini uyguladılar. Denizaltının periskopu görüldüğü takdirde ateş açtılar ve denizaltılar su üstüne çıkararak bir topçu muharebesi yapmak istedikleri takdirde de bunu kabul ettiler. I. Dünya Harbi son yıllarının buluşlarından olan, sualtı dinleme aygıtları ve sualtı bombaları henüz mevcut olmadığından denizaltılarla mücadele diğer devletlerin deniz kuvvetlerinde de olduğu gibi, su üstü muharebesini anımsatacak şekilde basit cereyan etmiştir.

Çanakkale'de taşıt gemilerinin başlıca boşaltma limanı Akbaş idi. Buradaki boşaltma işleri, düşman denizaltılarının ve balon gözetlemesiyle en direkt atış yapan Müttefik su üstü gemilerinin devamlı tehditleri altında cereyan etti. Bu önem arz eden limana yapılacak ikmalin denizaltı tehdidinden korunması maksadıyla; askeri nakliyatın, mümkün olduğu kadar büyük nakliyeler yerine römorkörler yedeğinde mavnalar,

Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları ile yapılmasına başlandı. Az su çeken bu tekneler torpido isabetinden kurtarılacakları gibi battıkları takdirde de mühim bir kuvvet kaybedilmemiş olacaktı. Marmara'da bütün fenerler söndürülmüş ve şehirlerin fazla ışık göstermesi yasaklanmış olduğundan seyir yapmak güçleşmişti. Haliç ve Boğaziçi'nde vapurlarını pek mükemmel idare eden kaptanlar Marmara Denizi'ne çıkınca acemi olmuşlardı. Meslek bilgileri fenersiz denizlerde sefer yapmaya elverişli olmadığından Bahriye Nezareti bu gemilere birer Bahriye subayı kaptan vermişti. Tamamının pusulası bozuk olan bu gemilerle deniz subayları nakliyatı sürdürmeyi başardılar. (Düner, s.600)

Başlangıçta tek başına gemilerle yapılan nakliyat, olabildiğince gündüzleri yol üzerindeki bazı limanlarda beklenilip geceleri intikallerle sağlandı. Bu nakliyat daha sonraları denizaltı tehdidine karşı bir konvoy şeklinde yapılmaya başlandı. Oluşturulan konvoyların korunması için gemiler belirli bölgelere dağıtılarak;

1. İstanbul-Gelibolu arası Yadigar sınıfı muhripler
2. Gelibolu-Mürefte arası Taşoz sınıfı muhripler
3. Nara ve Boğazın iç bölgesinde Draç sınıfı torpidobotlar görevlendirildi.

Diğer taraftan Marmara Adaları'nda üslenen torpidobot, gambot ve yardımcı harp gemileriyle birde karakol hizmeti kurulmuştur. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.270) Karakol hizmeti, çok kere Marmara Adaları'nın Paşalı Limanı'nda üslenen torpidobot, gambot ve el konmuş reji ve gümrük muhafaza gemileriyle yapılan bu hizmete, konvoylara Çanakkale'ye kadar eşlik ettikten sonra İstanbul'a dönmekte olan harp gemileri de katıldılar. Bu sırada birkaç kere denizaltılarla topçu muharebesi yapanlar oldu. Bir diğer tedbir olan kıyı gözetleme görevi, istasyonların bir kısmının, elde yeter miktarda deniz personeli bulunmaması nedeniyle jandarma erleri tarafından yürütülmekteydi. Bunların çok defa yanlış olarak verdikleri haberler, ilgili makamları boşuna harekete geçiriyordu. Buna karşılık diğer istasyonların ve özellikle liman reisliklerinin raporları faydalı oldu. Marmara Denizi'ndeki deniz trafiğini kontrol altında tutabilen bir mevkiye bulunan Kapıdağ Yarımadası ile Marmara Adaları'nda ise daha esaslı tedbirler alındı. Çünkü buralar, yukarıda

da belirtildiği üzere karakol gemilerinin dayanağı ve taşıt gemilerinin gerektiğinde sığındıkları bölgeler idi. Marmara Adası'ndaki ilk gözetleme yeri, Nisan 1915 sonuna doğru Kalimi Köyü'ndeki Kodra Tepesi'nde kurularak bir deniz subayı, on deniz eri ve üç muhabereci tarafından donatıldı. Buraya bir de telsiz konduysa da maksadı sağlayamadığından muhabereleler telli telgrafla yapıldı. Adı geçen gözetleme yerini aşağıdakiler takip etti:

1. Marmara Adası'nda Panaiya Kilisesi Burnu,
2. Marmara Adası'ndaki Palatya Limanı'nın batısındaki tepe,
3. Eğinlik Adası,
4. Hayırsız Ada,

Kapıdağ Yarımadası'nın doğusundaki Mohanaya'da, kuzeybatısındaki Dragonda ve Marmara Adası'nda bulunan diğer gözetleme yerlerinin kendi aralarında ve Hükümet Dairesi arasında telefon irtibatı sağlandı. Başlangıçta, 13 no'lu motor gambot ve Reji İdaresi'nin Aydın Gemisi denizaltılara karşı ilk avcı grubunu teşkil ettiler. Bu adanın taşıt gemilerinin uğrak yeri olan Palatya Limanı iki adet 75 mm'lik kara topu ile donatıldı. Muini zafer Korveti'nden çıkarılan bir adet 150 mm'lik top da sonradan aynı yere kondu. Hayırsız Adadaki istasyon, burayla muhabere olanağının azlığı ve ikmalindeki zorluklar nedeniyle, sonradan kaldırılarak Marmara Adası'ndaki Torkoztepe'ye taşındı. Yapılan gözetlemelere ait raporlar, başlangıçta yalnız, Genel Karargâha, Bahriye Nezareti'ne ve Donanma Komutanlığına verilirken sonradan Kıyı Müfettişliği, Çanakkale Deniz Komutanlığı, Akbaş Menzil Komutanlığı gibi, sayıları on biri bulan yerlere de gönderilmeye başlandı. Muhabere araçlarının azlığı dolayısıyla geciken bazı raporların ulaştığında bir önemi kalmadığı görüldü. Gözetleme istasyonları, denizaltılar Marmara'dan çekildikten sonra da yerlerinde kaldı. Marmara Adası'ndaki Kodra Merkez İstasyonu dışındaki diğer istasyonlar Ağustos 1916 başında, Merkez İstasyonu ise Kasım 1918'de kaldırıldı. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.275) Denizaltıların liman ve iskelelere de saldırıya başlamaları üzerine buralara top konulması kararlaştırıldı. 20 Temmuz'da aşağıda belirtilen toplar bulunmaktaydı.

Marmara'da: İnce burun, Bolayır, Nara, Perama (Bandırma Körfezi), Silivri, Armutlu, Mudanya, Erdek, Karabiga, Palatya, Ereğli, Şarköy, Gelibolu, Tekirdağ, İmralı, Lapseki, Akbaş, Kilya ve Burgaz'da dörder mantelli.

İzmit Körfezi'nde: Samankaya Burnu, Tavşancı Burnu, Yarımca, Eskihisar, Derince, Tütünçiftlik ikişer mantelli.

İstanbul'da: Pendik, Haydarpaşa, Moda, Tophane, Sarayburnu, Zeytinbumu, Bakırköy, Yeşilköy, Mimarsinan, Galata ikişer mantelli, ayrıca gerektiğinde trenlere bağlanacak üç vagon üzerinde ikişer top.

Bu toplar, 27 Nisan 1916 tarihinden itibaren buldukları yerin mülki amirliklerine bırakılmışlardır. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.282)

Marmara'daki denizaltılarla mücadelede deniz uçakları da görev aldı. Temmuz 1915'te Almanya'dan gelen üç deniz uçağının katılımıyla, Yeşilköy ve Tekirdağ'da birer uçak istasyonu kuruldu. Bugün bu çeşit uçaklarda bulunan radar ve sonar şamandıraları gibi denizaltıları tespit edici cihazlar, o zaman için mevcut olmadığından, uçakların keşfi, denizaltıların su üstünde ve elverişli şartlar altında dalmış durumda görülebilmeleri ile mümkün olmaktaydı. Taarruz silahları ise, makinalı tüfek ve küçük bombalardan ibaretti; bomba düşürme düzenleri dahi yoktu. Bu uçaklar Ağustos-Aralık 1915 arasında, Marmara'nın çeşitli yerlerinde denizaltılara taarruz ettiler, fakat onları dalmaya zorlamak ve baskı altında tutmaktan başka bir sonuç elde edemediler. Denizaltılarla mücadelede yer alan deniz uçakları için Eğinlik Adası'nda bir ikmal yeri kuruldu. Bu tedbirler arasında, bir de bombacı gruplar oluşturuldu. Denizaltılar bazen, rastladıkları teknelerin üzerine yanaşarak yüklerini kontrol etmekteydiler. Bu gibi hallerde denizaltılara bombalarla saldırmak üzere Mayıs başından itibaren bombacılar yetiştirilmeye başlandı. 1 nci Ordu'da eğitim gören bu personel, 16 takaya dağıtılarak 9 Haziran'da Marmara Limanları'na gönderildi. Müttefik denizaltılarından birinin bu şekilde taarruza uğraması sonucunda, denizaltıların bu kontrollerden vazgeçmesi nedeniyle, takalar 8 Eylül'de sahiplerine geri verildi. (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004,s.38-44)

2. 8. 2. Osmanlı Donanması

2. 8. 2. 1 Münferit Hareketler

Demirhisar Torpidobotu'nun Ege Denizi'ndeki Faaliyetleri:7 Mart 1915 saat 17:00'da harekete geçen Demirhisar, Kepezde karanlığı bekledikten sonra mayın hatlarını geçti ve Rumeli kıyısını izleyerek seyrine devamla Seddülbahir bölgesindeki düşman gemilerinden sıyrılmayı başardı. Sonra kuzeye yöneldi. Gökçeada'dan (İmroz) açık bir rotada seyrederken bir düşman gemisi tarafından izlendiyse de bir süre sonra bundan kurtulabildi. Saroz Körfezi hizalarında batı rotasına dönen torpidobot, sonradan Lodos rotası ile Kesendire Körfezi üzerlerine kadar gittikten sonra 8 Mart öğle vakti Strati Adası'na yol verdi.¹⁹³ Demirhisar, 9 Mart sabahı İzmir Körfezi'ne girdiğinde 07:00'a doğru önce bir karakol gemisini, bunun ardından da bir muhabere gemisini görünce geri döndü. Bozcaada'ya yapacağı taarruzdan vazgeçerek gündüzü, Urla Yarımadası'nın Sakız'a bakan batı kıyısında ve Çeşme kuzeyindeki Gerence Koyu'nda geçirdi. Akşam buradan hareketle kıyıya gayet yakın seyretmek suretiyle İzmir Körfezi'ne girerek Urla batısındaki Gülbahçe ve Urla Koyları'nı taradıktan sonra İzmir'e yöneldi. Kuvvetli bir Kible Lodos rüzgarı ile seyrederken, İzmir ışıldaklarının zaman zaman aydınlattığı bir muharebe gemisini gördü. Buna 300 m'den attığı bir torpido boşa gitti. Bundan sonra muharebe gemisinin arkasındaki kruvazörün ışıldak takibinden kurtulabilen Demirhisar, büyük denizler dolayısıyla İzmir'e giremeyeceğini anlayınca Çeşme'ye gitmeye karar verdi.

10 Mart saat 10:00'da Çeşme'ye gelen torpidobotta ancak bir ton kömür kalmış ve makine yağı da tükenmişti. Geminin bu çeşit ikmalini yapmak hususunda daha önce İzmir'den yönerge almış olan Çeşme makamları, kısa zamanda kömür, yağ ve yiyecek malzemesi sağladı. Halk tarafından sevgi gösterileri ile karşılanmış olan Demirhisar, kalan tek torpidosu ile iş görebilmek için aynı gün akşamı hareket ederek İzmir Körfezi'ne girdi. Burada 11 Mart saat 02:45'te, bir kruvazör ile uçak ana gemisine rastladı. 300 m'den

attığı torpidonun, uçak ana gemisinin pruva direği gerisinde patladığı görüldü. Bundan sonra saat 05:00'da İzmir'e giren torpidobot, 22 Mart'a burada kalarak İstanbul'dan gönderilen torpido ve yağ ile ikmalini yaptı. Hareketinden biraz sonra, kömürün harekate engel olacak derecede kötü olduğu anlaşılınca, geri döndü. Bu sırada, hafifçe dibi bulan pervanesi sakat kalınca İzmir'deki Hamidiye Kumpanyası'nın kızağına çekilmesi gerekti. Bu yapılmaya kadar, Karşıyaka'daki iki şat arasında ve üzeri branda örtülü olarak kaldı. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı , VIII.Cilt. 1996, s.187-188) Ancak 15 Nisan 1915'te tekrar denize açılabilen Demirhisar, Sakız Adası'nı kuzeyinden geçerek 16 Nisan saat 09:00'da Skiros Adası'nın güneydoğusunda bulunduğu sırada kuzey rotası ile yaklaşmakta olan iki gemi gördü. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı , VIII.Cilt. 1996, s.188)

Bunlardan biri büyük bir ticaret gemisi, ikincisi de kuvvetli bir olasılıkla bir harp gemisi idi. Gemiler yaklaştığında, B-12 markalı ve asker yüklü olan büyüğünün İngiliz ticaret bandırası ve diğerinin harp bandırası taşımakta olduğu görüldü. "Dur" emrine uyan birinci geminin iskele tarafında yer alan Demirhisar, 10 dakika içinde geminin terk edilmesini bildirerek bu ihtarını birkaç kere tekrarladı. Bu sırada, bir yardımcı kruvazör olduğu tahmin edilen diğer gemi süratle yaklaşmakta ve ufukta başka duman bulutları gözükmekteydi. Bu durum karşısında, terk emrinin yerine getirilmesini beklemenin zararlı olacağını düşünen torpidobot, 400 m'ye açılarak iki torpido attı. Torpidoların arıza göstermesi yüzünden bir etkisi olmayan bu taarruz, düşman gemisinde kargaşalık yarattı. İngiliz resmi tebliğine göre, Manitu adlı gemide yüz kişi boğulmuştu. Bu sırada hazırlanması uzun süren üçüncü torpido da aynı nedenle isabet etmedi. Üstelik, kruvazör veya muhrip oldukları sanılan düşman gemileri bu süre içinde yaklaşmışlardı. Demirhisar, olay yerinden uzaklaşmaya ve yüksek süratle güneydoğu rotasında seyre başladı. Düşmanla olan mesafe gittikçe azalmakta idi. Saat 15:00'da Sakız'ın Güney Burnu görüldüğü sırada düşman muhribi 3-4 bin metreye yaklaşmış bulunuyordu. Kötü bir rastlantı olarak, makinesindeki bir arıza bu sırada Demirhisar'm süratini 12 mile düşürdü. Biraz sonra Sakız Kanalı'ndan da bir muhribin yüksek süratle gelmekte olduğu görülünce, Türk kıyılarına varmanın olanaksızlığı takdir olunarak, adanın kara suları içine sokuldu. Kalamoti

Koyu'na gelinerek bu tarafsız limanda gemiyi tekrar yoluna koymak düşünülüyordu. Demirhisar'm kıyıya sokulmak üzere rota değiştirdiği anda her iki İngiliz muhribi ateş açtı. Bu üstün kuvvet karşısında Demirhisar için kendini tahrip etmek ve personelini karayan çıkarmaktan başka yapılacak bir şey kalmamıştı. İki küçük top denize atıldı ve bot oturtulduktan sonra tahrip kalıpları ile kullanılamaz bir hale getirildi. Bir süre ateşe devam eden iki düşman muhribi, uzaklaştıktan biraz sonra tekrar gelerek Demirhisar'm kıç tarafında bulunan bazı eşyayı aldılar ve geminin bu kısmını tahrip ettiler. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.185)

"Gelibolu Yenilginin Destanı" adlı eserde ise; Atılan torpidoların hedefi bulmamasının sebebini; "Subay öyle bir hedef bulduğu için o kadar heyecanlanmıştı ki, bize fazla yaklaşmıştı. Atılan bir torpil önce denizin dibine iner, sonra yukarı çıkar, oysa bunların hepsi geminin altından geçmişti. " şeklinde açıklanmıştır. (Steel, 1932, s.33)

2. 8. 2. 2. Muavenet-i Milliye Muhribi'nin Goliath Zırhlısı'nı Batırması

Mesudiye Zırhlısı'nın vurulmasına misilleme olarak ticaret filosu kaptanlarından Osman Görür'ün teklifi ile yapılan plan sonucunda (Görür, 1939, s.2);13 Mayıs saat 00:30'da demir alan Muavenet, 8 mil hızla Rumeli kıyısına sürünürcesine seyre başladı. On beş dakika sonra, iskele tarafından 600-800 m mesafede rastlanan ve ağır yolla karşı rotada seyreden bir düşman muhrip takımı, Muaveneti görmedi. Saat 01:00'da tam pruvasında Eskihisarlık Burnu'na bordalarını vermiş yatan iki muharebe gemisi fark edildi. Torpido kovanları sancağa dirise edilmiş (çevrilmiş) durumda ağır yolla seyre devam olunurken, öndeki geminin (Golyat'ın) pırıldakla (O) işareti verdiği görüldü; görülmüş olan Muavenetten parola sorulmaktaydı. Bu işarete aynen karşılık veren Muavenet, vakit kaybetmeyerek hemen hücumla kalktı ve saat tam 01:15'te birbiri ardından üç torpidosunu ateşledi. Bu anda mesafe 300 m kadardı. Torpidolardan biri Golyat'ın komuta köprüsü, ikincisi baş baca altına ve üçüncüsü de kıç tarafına vurdu. Kısa zamanda batan Golyat, 750 kişilik mürettebatından, gemi komutanı dahil 570'ini de birlikte götürdü. Muavenetin bu başarısı, savunanların morali üzerinde önemli etki yaptı. İngiliz Harp Tarihi'nin, (atak ve ustalıklı bir hareket) olarak

kaydettiği bu olay, 14 Mayıs'ta toplanmış olan İngiliz Harp Meclisi'nde bir bomba etkisi yaptı. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.226)

2. 8. 2. 3. Destek Harekatı

31 Temmuz 1914'te, Boğazlara kısmi seferberlik emrinin verildiği günde, bir kısım Yunan harp gemileri yeniden Boğaz önlerinde görülmüş ve öğleden sonra üç Yunan uçağı Yeniköy yakınında keşif uçuşu yapmıştı.

Aynı tarihte Draç, Musul, Akhisar ve Kütahya torpidobotlarından kurulu bir filotilla, Boğaz dışında keşif ve güvenlik görevi almak üzere Boğaz Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine girmek için Nara'ya varmıştı. Bunlardan Draç ve Musul, ilk keşif için 1 Ağustos sabahı harekete geçtiler.

Telsizi olamayan filotilla, keşif raporlarını yazılı olarak doğruca Donanma Komutanlığı'na vermekte ve bir benzerini de Müstahkem Mevki Komutanlığı'na göndermekteydi. 8 Ağustos'ta Ege'den gelen Pelengidarya Gambotu, Başkomutanlık'ın emri üzerine, Boğaz emrine girdi. Aynı günde Numune ve Gayret muhripleri de Boğaz savunmasına katılmak üzere Çanakkale'ye geldiler. Bundan sonra Boğaz filotillasında gemi sınıfları ve sayıları bakımından çeşitli tarihlerde değişiklikler olmuş keşif ve güvenlik hizmeti, Boğazın tamamen kapandığı 27 Eylül 1914 gününe kadar sürmüştür. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.94) Gerek mayın hatlarının savunmasında ve gerekse gemilerle muharebede deniz bataryalarının hizmeti hatırı sayılır derecededir. Boğaz seferber olduğu zaman burada deniz topu olarak yalnız, Dardanos Bataryası'ndaki 2 on beşlik top (Muini zafer Korveti'nin topları) vardı. (Asaritevfik) Zırhlısı'ndan çıkarılan 3 beşlik topla Ekim 1914 başında takviye edilen bu batarya Çanakkale Muharebeleri esnasında düşman gemilerinin başlıca hedeflerinden birini teşkil etmiştir. (Besbelli, 1956, s.9) 10 Ocak'ta İstanbul'dan altı adet 37, altı adet 47 ve dört adet 57 mm'lik gemi topu geldi. Bu günlerde Boğaz önü, düşmanın yalnız muhrip ve denizaltı gemileriyle gözetlenmekte ve Türk harp gemileri Marmara'da denizaltı araştırmasını sürdürmekteydi. 12 Ocak'ta batık Mesudiye'nin cephaneliklerinin açılmasına başlandı. Bundan üç gün sonra Plevne Vapuru'yla Çanakkale'ye gelen General Liman von Sanders ve Veber Tavşan Adaları ve Bozcaada'ya karşı Boğaz girişine, Anadolu kıyısındaki Yeniköy ve Geyikliye

yerleştirilmiş olan 120 mm'lik kara bataryalarını ve Seddülbahir'e gördüler. (Çanakkale Deniz Harekatı, s.11) 27 Ocak'ta İstanbul'dan 32 kişilik personeli ile birlikte, dört adet 75, beş adet 47 ve altı adet 37 mm'lik gemi topu daha geldi ve sırasıyla Rumeli yakasına, Baykuş, Kumburnu ve Soğanlıya mevzilendirilmeleri kararlaştırıldı. 5 Şubat'ta, ilkel balık ağlarından bir kaçının biraraya getirilmesiyle meydana getirilen ağ, denizaltı gemilerine karşı kullanılmak üzere, ilk mayın hattının ön tarafına şamandıralarla atıldı. Aynı tarihte, İstanbul'dan gelen altı adet 57 mm'lik gemi topunun Nara'ya yerleştirilmesi kararlaştırıldı. 6 Şubat'ta havanın elverişli olması, Mesudiye cephanelikleri üzerinde çalışmanın sürdürülmesini ve uçak keşfinin yapılmasını sağladı, Bu keşifte muhrip, denizaltı gemisi ve taşıt gemilerinden başkasına rastlanmamıştı. Bu günlerde Mesudiye'nin top ve cephanesinin çıkarılması sürdürülüyordu. İki adet 75 mm'lik namlu ve parçalarıyla erlere ait emanet kasası gibi eşya çıkarıldı. 12 ve 13 Şubat'ta Boğaz önündeki düşman filosu, atış eğitimleriyle meşgul oldu. Bu tarihte Boğaz tahkimatında bulunan gemi topları aşağıdakilerden ibaretti: Nara'da altı adet 57 mm'lik, Kepezde üç adet 57 ve 3-75 mm'lik, Dardanos'ta beş adet 150 mm'lik, Namazgahla iki adet 37 mm'lik, Soğanlıda altı adet 47 mm'lik, A. Hamidiye'de iki adet 37 mm'lik, Seddülbahir'de iki adet 37 mm'lik, Baykuşta üç adet 150 ve 4-75 mm'lik. Bunların dışında kalan 30 adet Norden Filt'ten sekizi çıkarmalara karşı kullanılmak üzere Tümen'e, altısı 4 ncü diğer altısı da 3 ncü Alay'a verilmiş, kalanı da muhrip ve denizaltılara karşı kullanılmak üzere çeşitli yerlere yerleştirilmişti.

13 Şubat'ta Mesudiye'den beş adet 57, beş adet 75 ve bir adet 37 mm'lik top çıkarılmış ve temizliğine başlanılmış bulunuyordu.

Bu arada Mesudiye'den çıkarılmış olan topların süratle hazırlanması emrolunduğu gibi, İstanbul'dan gelen dört adet 57 mm'lik gemi topunun, Akyarlar Mevkii'nde mevzilendirilmesi kararlaştırıldı. (Çanakkale Deniz Harekatı, s.11-13) 30 Mart'ta, Alman Bataryası adı verilmiş olan iki adet 88 mm'lik Yavuz Topu'nun Kepeze konması sona ermiş, Anadolu Mecidiyesi ile Çimenlikteki birer 210 mm'lik topun İntepe bölgesine konması kararlaştırılmıştı. (Çanakkale Deniz Harekatı, s.57) 6 Nisan'da, İstanbul'dan gelmiş olan 150 mm'lik bir obüs bataryası, İntepe'de mevzilendirildi. Ertesi gün, Müstahkem Mevki Komutanlığı, Başkomutanlık Vekâleti'nden, aşağıdaki gemi toplarını istedi:Turgutreis ve Barbaros gemilerinden: Dört adet 105 mm'lik,

Hamidiye Gemisi'nden: Dört adet 120 mm'lik, Turgutreis ve Barbaros gemilerinden dört adet 280 mm'lik (iki orta taret) top 11 Nisan'da Barbaros Gemisi'nden çıkarılarak gönderilmiş olan üç adet 105 mm'lik topun Soğanlıdere'ye konması kararlaştırıldı. Bugün (25 Nisan 1915), üç adet 105 mm'lik gemi topu Soğanlıya konmuş ve atışa hazır bir duruma getirilmişti. (Çanakkale Deniz Harekatı, s.68) Ağustos 1914 ortasında Başkumandanlık, Turgut ve Barbaros zırhlılarından çıkarılmış olan 45 cm'lik torpido kovanlarının mevzilerinin tespitini Müstahkem Mevkiden istemiş bulunuyordu. Dört gün sonra Boğaz'a gelen bu iki kovan, daha evvel bir dubaya yerleştirilmiş olan diğer bir kovanla birlikte Kilitbahir'in Namazgah Mevkii'ne tabya edilerek ilk atış talimini 18 Şubat 1915'te Başkumandanın huzurunda yaptı. 18 Şubat'ta Yörük Vapuru'yla Çanakkale'ye gelen Başkomutan Vekili, Amiral von Uzedom, General Bronzart ve Veber, Rumeli kıyısındaki bataryaları denetledikleri gibi, Kilitbahir Torpido Bataryası'nın eğitim atışında da hazır bulundular. Öğleden sonra da Erenköy bölgesindeki bataryalar görüldü. (Çanakkale Deniz Harekatı, s.13) Torpido bataryası, 21 Ekim 1915'te periskopu görülen bir İngiliz denizaltısına ve dört gün sonra da Boğazdan çıkmakta olan bir diğerine karşı olmak üzere iki defa kullanılmış, fakat bir isabet sağlanamamıştı. (Besbelli, 1956, s.12) 17 Şubat'ta Donanma İkinci Komutanı Yarbay Arif komutasındaki Barbaros ve Turgut muharebe gemilerinin Çanakkale savunmasına katılmak üzere buraya vardıklarında, iki düşman deniz uçağı Kumkale ve Seddülbahir'e birer bomba atmış, kayda değer bir hasar yapmadığı gibi insan kaybı da olmamıştı. 4 Mart'ta Saltık Limanı'na gelen Barbaros, 5 ve 6 Mart'ta Nara ve Kilya'da bulunurken, en direkt atışla Kilitbahir'i bombardıman eden Queen Elizabeth İngiliz Muharebe Gemisi'ne ilk defa karşılık verdi. 21 adet 280 mm'lik mermi harcamak suretiyle yapılan bu karşı atışta, daha önceden yarımada üzerinde kurulmuş olan gözetleme yerlerinden ve muhabere postalarından faydalanıldı. Buna karşılık adı geçen İngiliz muharebe gemisi Barbaros'un atış menzili dışına çıkmak için geri çekilmek zorunda kaldı. Barbaros ve Turgut'un ağır toplarının azami atış menzili 15.000 m olmasına karşılık Queen Elizabeth 380 mm'lik toplarıyla bu menzilin çok dışından atışına devam edebilmekteydi. Atışları süresince deniz tarafındaki bordalarında bulundurulmuş Ceyhun ve Üsküdar vapurları, Barbaros ve Turgut'u muhtemel bir denizaltı taarruzuna karşı korumaktaydılar. Başlangıçta demirli olarak yapılan bu atışlar, sonradan makineler çalıştırılmak suretiyle yerinde tutunularak yapıldı ve bu suretle düşman mermilerinden kaçınmak mümkün oldu. Barbaros, 7 Mart'a kadar Nara'da kaldıktan sonra 8 Mart'ta Turgut'la beraber Boğalı ve Lapseki bölgesinde

kaldı. 9, 10 ve 11 Mart'ta Nara ve Kilya civarında hareket halinde bulunduktan sonra, Barbaros'un İstanbul'a dönmesiyle Turgut yalnız kaldı. Turgut, 12 -18 Mart'ta Saltık Limanı, Nara ve Akbaş bölgesinde muharebeye hazır bir durumda zikzak seyirlerine devam etti. 18 Mart 1915, büyük Boğaz muharebesinin devam ettiği günde Nara ve Maydos bölgesinde bulunmaktaydı. 19 Mart'ta İstanbul'dan kalkan Barbaros o akşam Şarköy'e ve ertesi günü Nara'ya geldi. 20 - 22 Mart'ta Nara bölgesinde bulunurken Turgut da Gelibolu'da idi. Turgut, 23 Mart'ta İstanbul'a döndü. Barbaros, 31 Mart'a kadar Nara ve Musa bankı bölgesinde kaldı. 4 Nisan'da Turgut'un katılmasından sonra, 5 ve 6 Nisan günlerinde birlikte Kilya önlerinde kaldılar; 6 Nisan'da Barbaros İstanbul'a döndü. Turgut, 11 Nisan'a kadar Kilya'da en direkt atış hazırlıklarıyla meşgul oldu. 12 Nisan'da buradan, Lord Nelson ve Majestik İngiliz muharebe gemileri olması muhtemel düşman üzerine 5 ve 14 Nisan'da da dokuz mermi attı. Bu iki düşman gemisinden ilki, Gelibolu dolaylarındaki Tayfur köy cephaneliğini, diğeri de yarımada üzerindeki yeni tahkimatı dövmektedir. 16-23 Nisan günlerinde Gelibolu'da kalan Turgut, 24 Nisan'da Eceabat (Maydos) önünden düşman gemilerine 13 mermi daha attı. Düşmanın yarımada çıkarma yaptığı 25 Nisan 1915 gününde de Arıburnu çıkarma bölgesine 16 mermi attı. Burada çıkarmayı destekleyen Triumph İngiliz Muharebe Gemisi'nin karşılık vermesi üzerine yerini terk etmek zorunda kalan Turgut, Nara bölgesinde zikzak seyrine devam etti. Bu son atışı ile Triumph ve taşıt gemileri üzerinde dört isabet sağlayan Turgut, düşman harp ve taşıt gemilerinin çıkarma yerinden uzaklaşmalarını sağlamış ve çıkarma işini kısa bir zaman için de olsa geciktirmişti. Kıyı İstihkâm ve Mayın Müfettişi Amiral von Uzedon'u Çanakkale'ye getiren Barbaros'un katılma tarihi olan 26 Nisan'da, düşman Kilya dolaylarını dövdüğü sıralarda, her iki gemi Nara ve Saltık arasında seyrederek kendilerini korurken atışlarına devam ederek Arıburnu'na çıkarılmak istenen topçu kuvvetlerini geciktirdiler. 27 Nisan'da Barbaros, Saros Körfezi'ne ateş ederken Turgut da Eceabat (Maydos) önünden Arıburnu'ndaki harp ve taşıt gemilerini dövmektedir. Düşmanın Manika Balon Gemisi'nden havalanan balon ve faaliyette bulunan deniz uçakları Turgut'u Yavuz Gemisi olarak haber verdilerse de doğru değildi. Turgut'un 21mermi harcadığı bu bombardımana Queen Elizabeth İngiliz Muharebe Gemisi'nin karşılık vermesiyle, her iki gemi uzaklaşmak zorunda kaldı. Biraz sonra Eceabat'a gelen dört gemilik bir taşıt filosu, adı geçen İngiliz gemisinin ateşi karşısında Akbaş Limanı'na sığındı. Bu esnada düşmanın bir tek isabeti 6. 720 tonluk Üsküdar Vapurunu batırmıştı. Barbaros'un atışı esnasında bir kaza oldu: Orta Taret sağ namlusunun

parçalanması sonucu, 15 kişi yaralandı. Aynı günde bu geminin AE-2 Avustralya Denizaltısı'nın taarruzuna uğraması üzerine, bundan böyle her iki gemiyi birlikte tehlikeye uğratmamak için, en direkt atışların tek gemi ile devamına karar verildi. Turgut, 27 Nisan'da İstanbul'a döndü. 28 - 30 Nisan günlerinde harekâta yalnız başına devam eden Barbaros, 1,2, 3 Mayıs günlerinde yaptığı atışlarda sırası ile 10, 17, 33 ve üç mermi olmak üzere hepsi 63 mermi harcadı. 29 Nisan'da düşman 73 mermi atmak suretiyle Eceabat'ı yakmış ve buna Barbaros ancak sekiz mermi ile karşılık verebilmişti. 2 Mayıs'ta Yavuz Muharebe Kruvazörü, aynı görevle Çanakkale'ye hareket ettirilmiş ve fakat, düşmanın uçak ve balon gözetlemesiyle yaptığı atışlar karşısında bu bir tek değerli gemiyi tehlikeye sokmanın doğru olmayacağı düşünülerek ve bir de, bu büyük geminin pek dar olan atış yerinde kolaylıkla manevra yapabilme olanaksızlığı karşısında, geri çağırıldı. 3 Mayıs'ta düşman Eceabat'ı yeniden dövdü. Aynı günde Barbaros, Sviftsure İngiliz Muharebe Gemisi üzerinde bir isabet sağlamış ve çıkarma işini, kısa bir zaman için de olsa geciktirmişti. 6 Mayıs'ta Barbaros'un İstanbul'a dönmesiyle 7 Mayıs'ta da Çanakkale'ye gelen Turgut, o günü zikzak seyirlerine devamla akşama Musabankı'na demirledi,8 Mayıs'ın çeşitli saatlerinde Arıburnu bölgesine yaptığı atışta dokuz mermi harcadı. Boğaz önlerinden yaptığı bu atışlardan sonra Musabankı'na demirledi. 8 Mayıs'ta aynı yerden sekiz ve 10 Mayıs'ta altı mermi attı ve düşmanın karşı ateşine uğradı. 11 Mayıs'ta yine aynı yerden yedi mermi attıktan sonra ertesi gün Nara -Musabankı arasında zikzak seyrine devam etti. 14 Mayıs günü de zikzak seyrine devamla akşama İstanbul'a hareket etti. 15 Mayıs'ta Çanakkale'ye hareket eden Barbaros, ayın 18'ine kadar atışlarına devam ettikten sonra 19'unda İstanbul'a döndü. Aynı gün Çanakkale'ye gelen Turgut, çıkarma yerine Kilya önünden yaptığı atışlarla Arıburnu taarruzunu destekledi ve hepsi 62 mermi harcadı.

20 Mayıs'ı Musabankı'nda geçiren Turgut, 21 ve 23 günlerinde Kilya önlerinden yaptığı atışlarda sırasıyla beş ve 30 mermi harcadı, 24 Mayıs'ı Musabankı'nda geçirdikten sonra İstanbul'a döndü.

26 Mayıs'ta Barbaros Çanakkale'ye geldi. Temmuz başına kadar gerek bu geminin ve gerekse Turgut'un harekâtına dair bir kayda rastlanmamıştır. 5 Temmuz'da Turgut, Kilya önünden atış yaparken baş taret sol topunun namlusu parçalandı; dört er şehit

oldu ve 31 er yaralandı. Gemi, aynı günde İstanbul'a hareket etti. (Çanakkale Deniz Harekatı, s:136-138)

Bütün mesaiye rağmen telefon muhaberatı temin edilememiş olduğundan muhaberenin pırıldak ve veri işaretleri ile yapılması takarrür etmişti. (Lorey, 1946, s.59)

8 Ağustos 1915'te Barbaros Zırhlısı'nın E-11 Denizaltısı tarafından batırılmasından sonra Turgutreis'in kayda değer bir faaliyeti olmamıştır. (Besbelli, 1956, s.14)

2. 8. 2. 4. Deniz Nakliyatı ve Korunması

Nakliye amacıyla Şirket-i Hayriye Harbin başında mevcut olan 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi 7 gemisini, Seyrüsefain İdaresi de Karadeniz nakliyatı dışındaki gemilerin İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğazın iki yakasında yapılan aktarmalara tahsis etmişler, bunlardan Seyrüsefain İdaresi'nin Gülnihal Vapuru ile Şirket-i Hayriye'nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak çalışmıştır. harp Bahriyesi'nden verilmiş olan birer seyir subayı nakliyatın sonuna kadar bu gemilerde vazife almışlardır. Bu hizmetler arasında 2 Şirket, 3 Haliç, 7 Seyrüsefain ve hususi şirketlerin 20 gemisi olmak üzere ceman 32 gemi kaybedilmiştir. (Besbelli, 1956, s.24)

2 Mart 1915 tarihinden itibaren 61 no'lu Sultaniye, 62 no'lu Hünkar İskeleyi ve 63 no'lu Sütlüce Vapurları Boğaziçi seferlerinden alınarak askeri yollama emrine verildiler. Vapurlara erat bindirilerek Çanakkale'ye gönderildi. Çanakkale Muharebeleri'nde savaşan eratı takviye etmek bakımından 28 Nisan 1915 tarihinde İstanbul ve İzmit'te toplanan eratın Çanakkale'ye ulaştırılması için 1. 000kişi taşıyacak vapurlardan yararlanılmıştı. (Kızıldemir, s.147)

Çanakkale Cephesi'ne deniz yoluyla yapılan asker nakline ait bilgiler aşağıda olduğu gibidir;

- 19. Tümen Tekirdağ-Eceabat 23-25 Şubat 1915(Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi,Çanakkale Cephesi,V.Cilt, 1993 , s:39)

- 3. Tümen İstanbul-Çanakkale 31 Mart 1915 (Günesen, 1986, s.226)
- 5. ve 7. Tümen Şarköy/Eceabat 26-27 Nisan 1915 (Sanders, 1968, s.88)
- 4. Tümen İstanbul-Çanakkale 27 Nisan 1915 (Sanders, 1968, s.96)
- 15. Tümen İstanbul-Çanakkale 3 Mayıs 1915 (Günesen, 1986, s.170)

25 Mayıs'ta İstanbul Limanı'na girmek cesaretini gösteren E-11, Galata Rıhtımı'ndaki taşıt gemilerine iki adet torpido attı; bunlardan biri, İstanbul Vapuru'na isabet ederek 6,3x3,5 m ölçüde bir yara açtı. Bu esnada 1 nci Tümen, Çanakkale'ye gönderilmek üzere, Galata Rıhtımı'ndaki sekiz ve Sirkeçideki altı gemiye yüklenmekteydi. Olay üzerine bu yüklemenden vazgeçilerek, Tümen karadan sevk edildi.

Çanakkale Muharebeleri sırasında deniz yoluyla sevk edildiği tespit edilen tümenlere ait bilgiler aşağıda olduğu gibidir.

3.ncü Tümen;

3 nci Tümenin aralarında Gülcemal Vapuru'nun da bulunduğu bir nakliye konvoyu ile Haydarpaşa'dan Çanakkale'ye intikal ettiği değerlendirilmektedir.

4 ncü Tümen;

Liman von Sanders'in, "Türkiye'de Beş Yıl" isimli kitabında ; (Sanders, 1968, s.96)

"5 nci Ordu'ya ilk takviye birlikleri önce 4 ncü Tümen ve sonra da 13 ncü Tümen, 15 nci Tümen ve 16 ncü Tümen oldu" ibaresi mevcuttur.

4 ncü Tümenin 27 Nisan 1915'te Şam, Gülcemal ve Reşit Paşa Vapurları ile Çanakkale'ye intikal ettiği değerlendirilmektedir.

12 nci Tümen;

Yzb. Vehbi Ziya, "334 numaralı Deniz Mecmuası'nda";(Düner, s.595)

"10 Mayıs'ta Gayret-i Vataniye 5. 000 tonluk Gülcemal ve Patnos Vapurları refakatinde olduğu halde bir fırka askeri İstanbul'dan Çanakkale'ye getiriyordu. "

Ahmet Gülerüz ve Bernard Langensiegen "Osmanlı Donanması 1828 -1923" adlı eserlerinde E-14'ün 10 Mayıs 1915'teki faaliyetlerinin anlatıldığı 36. sayfasında;

"Saat 19:00'da nakliye gemileri Patnos, Gülcemal ve onlara refakat eden Gayret-i Vataniye, İmralı Adası açıklarında görülür. 20:30'da Patnos'a fırlatılan torpido isabet etmez. İkincisi Gülcemal'in baş kısmına isabet eder, ancak ciddi hasar olmaz. Gayret-i Vataniye, üzerinde 1. 600'den fazla insan olan Gülcemal ile kalırken Patnos yoluna devam eder. "

Hermann Lorey "Türk Sularında Deniz Hareketleri" isimli kitabında (Lorey, 1946, s.116);

"27 Nisan'da E-14 Denizaltı Botu Çanakkale Boğazı'ndan geçmeye muvaffak olmuştur. Nurulbahir Gambotu'nu birkaç dakika içinde batırdı. 3 subay ve 30 er şehit olmuştur. Zuhaf Gambotu derhal takip işine başladı.

Bu arada E-14 torpido atmış fakat isabet ettirememiştir. Takipten kurtulan denizaltı botu 5. 071 tonluk Gülcemal'e hücumu muvaffak oldu. Bu gemide Çanakkale'ye gitmekte olan kıtaat mevcut bulunuyordu ki; baş tarafına torpido isabet etti (İngiliz vaka nuvislerinin ifadelerine karşı şunu zikretmek isterim ki; gemi batmamıştır). "

Alan Moorehead, "Gelibolu" kitabında(Moorehead, 2003, s.204);

"İzleyen üç hafta boyunca E-14 Marmara'da istediği gibi dolaşır. En büyük başarısı İstanbul'da İlyas Burnu'na 6. 000 asker götüren eski VWhite Star gemisini batırmaktır. "

Fikret Günesen, "Çanakkale Savaşları" kitabında (Günesen, 1986, s.204) ;

"Bundan sonraki üç hafta boyunca E-14 Marmara'da istediği gibi dolaştı. En büyük başarısı İstanbul'dan Seddülbahir Cephesi'ne 6. 000 kişilik bir birlik götüren eski bir "VWhite Star" gemisini batırması oldu ki gemiden hiç kimse kurtulamadı. "

Eser Tutel "Seyr-ü Sefain Öncesi ve Sonrası" adlı kitabında;

"Biçimli ve sağlam bir gemi olan Gülcemal aslında gerçek bir transatlantikti. Hem de yıllar önce Atlantik'i en kısa zamanda kateden gemilere verilen "Mavi Kurdele" ödülünü birkaç kere almayı hakketmiş gerçek bir transatlantik, bir denizler güzeliydi.

15 Temmuz 1874 günü denize indirilen Gülcemal, ilk adıyla Germanic, İngiltere'nin büyük denizcilik kumpanyalarından VWhite Star Firması'nın Atlantik'te İngiltere ile Birleşik Amerika arasında yolcu taşımak amacıyla inşa ettirdiği iki eş gemiden biriydi. "(Tutel, 1997, s.120)

"10 Mayıs 1915'te İngiliz denizaltısı E-14 tarafından Marmara'da İmralı önlerinde torpillendiyse de İstanbul'a çekilerek yarası kapatıldı. "(Tutel, 1997, s.147)

Cemil Conk Paşa anılarında;(Martı, 2002, s.195)

"1915 Mayısı başında İzmir'den trenle Derinceye, oradan Gülcemal Vapuru ile Çanakkale'ye giderken İmralı Adası ile Kapıdağ Yarımadası arasında bir düşman denizaltısının torpilini selamete atlattıktan sonra 12 Mayıs'ta Akbaşa geldik ve hemen güney cephesine sevk edildik. (Marmara'da bizi torpilleyen denizaltının İngiliz "E. C. Böyle kumandasındaki E-14" olduğunu, Boğaz'ı zorlayan İngiliz Donanması Erkan-ı Harbiye Reisi Amiral Sir Roger Keyes'in eserinin tercümesinde okudum ve batırıldığı bildirilen Gülcemal'in batmadığı, geminin baş güvertesinde oynayan askerin ortasına düştüğü halde kimsenin burnunu bile kanatmayan torik büyüklüğündeki çelik torpil parçasını deniz müzemize hediye ederek Sir Roger Keyes'in yanlığını düzelttim.)"

Yukarıdaki bilgilere dayanarak; Gülcemal'in bir alay asker taşıdığı, bu alayın, 12 Mayıs 1915'te Çanakkale'ye intikal eden 12 nci Tümen'in 36 ncı Alayı olduğu ve içinde 6. 000 askerle batırıldığı söylenen VWhite Star Gemisi'nin aslında eski adı Germanic olan Gülcemal Vapuru olduğu ve geminin E-14 İngiliz Denizaltısı tarafından torpillendiği, ancak batırılmadığı değerlendirilmektedir.

Denizden cephanenakliyatı Turgutreis ve Barbaros Hayrettin Zırhlıları, mayın gemileri, Osmanlı Donanması'na ait silahlı/silahsız vapurlar ile yapılmıştır. Ayrıca 24 Mayıs 1915'te Tekirdağ İskelesi'nde E-11 tarafından torpillenen Hünkar iskelesi Feribotu'nda cephanen olduğuna dair kayıt mevcuttur. (Langensiepen, 2000, s.31) Diğer nakliyat önce sivil nakliye gemileri konvoyları ile, denizaltı tehdidinin artmasında sonra ise römorkörler tarafından çekilen şat konvoyları ile yapılmıştır.

Savaş ve nakliye gemileri Marmara Adaları'nın kuzeyinden, römorkörler tarafından çekilen şat konvoyları ise Marmara Adaları arasından geçerek, Çanakkale'ye intikal etmişlerdir. (Langensiepen, 2000, s.39)

Çanakkale Muharebeleri esnasında Çanakkale ve Marmara'da nakliyatı himaye, denizaltılarla mücadele ve yarımadanın savunmasına 2 zırhlı, 16 torpidobot, 10 gambot, 6 motor gambot, 3 gümrük gemisi, 5 reji gemisi, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör, 5 istimbot katıldı. (Besbelli, 1956, s.22)

30 Aralık 1914'ten itibaren İstanbul ve Galata Yatları denizaltı gözetleme gücü olarak İmralı Adası'nda konuşlandırılmışlar, Zuhaf Korveti'ne Marmara Adaları ile Avrupa sahili arasında devriye görevi verilmiş, kamulaştırılan İngiliz Maggi Grech Römorkörü denizaltı savunma görevi ile Çanakkale'de görevlendirilmiştir.

Nisan 1915'te Motor gambot 13, Aydın Gambotu, Bahr-i Şefid ve İskenderun Vapurları denizaltı gözetleme gücü olarak Marmara Adası'nda konuşlandırılmış daha sonra bu gemilere Aydın reis Torpidobotu da katılmıştır.

243

Batan gemilerin artması ile husule gelen tehlike Enver Paşayı Ağustos nihayetinde Boğazlar Komutanlığı'nın müstacel teklifini kabule şevketti. Çünkü, lazım olan gambot ve transportlar vardı. Bu görevin tarzı icrası için sahil müfettişliği kuruldu. (Lorey, 1946, s.121)

1915 Eylülü'nden beri ikmal hususundaki kriz sahil müfettişliğinin faaliyeti sayesinde ortadan kalkmış denilebilirdi. Bu makam tarafından sevk edilen mühim transportlardan artık hiçbiri İngiliz denizaltıları tarafından kurban edilmedi. (Lorey, 1946, s.123)

Nakliye gemilerine taarruz eden denizaltıların imhasına yönelik tek başarı; 30 Nisan 1915'te Sultanhisar Torpidobotu'nun AE-2 Avustralya Denizaltısı'nı batırarak personelini esir almasıdır. (Langensiepen, 2000, s.31)

Burada biraz da Osmanlı Donanması'nın Kara Kuvvetleri'ne desteği neden yetersizdi veya yetersiz miydi? konusunu inceleyelim

1877-1878 Rus Harbi'nden sonra 30 yıl Haliç'te kapalı kalmış olan Türk Donanması, İkinci Meşrutiyetin ilanında, hiç harp yeteneği olmayan bir personel ve gereç yığınından başka bir şey değildi. 23 Temmuz 1908'de, İkinci Meşrutiyet ilan edildiği zaman donanma, dokuz zırhlı, beş korvet, iki kruvazör, iki torpido kruvazörü, üç firkateyn, 41 torpidobot, iki denizaltı gemisi, dokuz gambot, iki yat, 49 taşıt gemisinden ibaretti. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.1)

Harbin başlangıcında ise Donanma; 3 muharebe gemisi, 2 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 8 muhrip, 9 torpidobot, 15 gambot, 17 motor gambot, 8 motorbotu, 6 yat, 3 mayın gemisi ve 6 yardımcı gemiden oluşmaktaydı. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.2)

Türk Donanması'nın savaş süresince görevleri ise şunlardır;

- Karadeniz Cephesi: Boğaz'ı açık bulundurmak ve buranın savunmasına katılmak, çıkarmalara engel olmak, nakliyat ve özellikle kömür nakliyatını güvenlik altına almak, düşman nakliyatını tedirgin etmek, düşman kıyılarını karşı bombardıman ve mayın hareketlerinde bulunmak ve elverişli fırsatlar çıktığında düşman kuvvetleri ile muharebe etmek.

- Marmara Cephesi: Bu denizdeki nakliyatı korumak ve bunu baltalamak isteyen düşman denizaltılarıyla mücadele etmek.

- Çanakkale Cephesi: Boğaz'ın savunulmasına katılmak ve

karadaki kuvvetleri desteklemek (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.71)

Türk Donanması'nın Birinci Dünya Harbi'ndeki harekatı, Karadeniz ve Marmara Denizi ile Boğazlar bölgesinde olmuştur. Ege Denizi'nde ise, üstün düşman kuvvetleri karşısında, Mart 1915'te Demirhisar Torpidobotu'nun pek kısa süren harekatı ile Ocak 1918'de Yavuz ile Midilli'nin İmroz Adası'na yaptıkları baskından başka bir hareket olmamış, bu deniz ve doğu Akdeniz kıyıları, sularımıza gelen Alman denizaltılarının faaliyetine sahne olmuştur.

Haziran 1914 sonunda, Avrupa'da siyasi havanın gerginleştiği sıralarda Türk Donanması'nın büyük gemileri (Barbaros ve Turgutreis muharebe gemileri ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri) Haliç'te onarımda, muhrip ve torpidobot filotillaları da İzmit ve Erdek limanlarında eğitimle meşgul bulunmaktaydı. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.26)

Beşinci Ordu Komutanı Liman von Sanders anılarında Donanmanın Kara Kuvvetleri'ne yeterli desteği vermediğini şöyle belirtmiştir;

“Gelibolu Muhabereleleri'nin cereyan tarzını açıklamak için şunu belirtmeliyim ki, bütün çarpışmalar 5 nci Ordu birlikleri tarafından yapıldı ve Türk -Alman Donanması'nın bu çarpışmalara katkısı son derece sınırlı kaldı. "(Sanders, 1968, s.89)

"Goeben ve Breslau sekiz buçuk ay süren kara çarpışmaları sırasında bir defa dahi olsun Çanakkale'ye gelmediler. Amiral Usedom emrindeki Alman Donanması'nın özel komandosu Gelibolu Yarımadası'ndaki kara muharebelerine katılmamışlardır. "(Sander) (Sanders, 1968, s.90)

"Dünya Harbi'nde bir ordunun hem düşman filosu, hem de kara ordusu ile savaştığı biricik harp sahnesinin Çanakkale Kara Muhabereleleri olduğunu belirtmek isterim. " (Sanders, 1968, s.92)

"Mayıs ayında Türk-Alman Donanması, düşman gemilerine karşı taarruza geçtiğinde ağır yükümüz bir dereceye kadar hafifledi. " (Sanders, 1968, s.98)

İstanbul'dan sevkıyat yapılmadığı takdirde Türk cephelerindeki Osmanlı direnme gücü kısa bir zamanda felce uğrayacaktı. Buna göre Türkiye'nin direnme gücü ve süresi, ilk planda Boğazların elde tutulmasına bağlıydı. (Mülhman, 1998, s.33)

Türk Donanması başka cephelerde meşgul olmayıp yalnız Çanakkale'ye tahsis edilmiş olsaydı dahi, Boğaz önündeki Müttefik İngiliz ve Fransız Filosu'na karşı taarruzu harekatta bulunacak kudrette değildi. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.187)

Wangenheim Goeben'i Çanakkale'deki İngiliz Donanması'nın önüne atmamak için özel çaba gösterir. (Moorehead, 2003, s.176)

Türk Bahriyesi'nin Yavuz ve Midilli gibi modern iki harp gemisini hemen alacak yetişmiş personeli yoktu. Olsa da Alman Bahriyesi'ne bağlılığını koruyan ve hareket serbestisini ellerinde bulundurmak isteyen Almanların bunu uygun görmeleri mümkün değildi. (BirinciDünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, VIII.Cilt, 1996, s.35)

Yavuz ve Midilli'nin Çanakkale Muharebeleri'nde kullanımı 5 nci Ordu Komutanı Liman von Sanders tarafından talep edildiyse de gerek Alman Büyükelçisi VVangenheim ve gerekse Donanma Komutanı Amiral Souchon tarafından bu talep kabul edilmemiştir. Onlara göre Yavuz ve Midilli Karadeniz Harekatı ve İstanbul'un korunması için kullanılmalıydı.

Talebin reddine gerekçe olarak ise özellikle Yavuz'un Boğaziçi'nde rahat manevra yapamayacak olması ve Müttefik Filo tarafından yapılacak indirekt bombardımana hedef teşkil edeceği öne sürülüyordu.

Donanma Komutanı Amiral Souchon Çanakkale Muharebeleri'nde kara ordusuna destek vermek üzere, su üstü harbini kullanmayı hiç düşünmemiştir.

2. 8. 2. 5. Muhabere

Muhabere vasıtaları pek sınırlı olmakla beraber bulunması da mümkün değildi. Bataryalara birer telefon verilmişti. Bunlar sıradan muhaberata kifayet edebilecek derecede idi. (Selahaddin, 1920, s.4)

Telgraf irtibatı İstanbul ile Çanakkale arasında tel kabloya inhisar ediyordu. Çanakkale'de bu telin çok meşgul olması her iki sahil arasında irtibat ve müşterek idareyi imkansız kılıyor ve muhabere veri işaretleri ile temine çalışılıyordu. Bu yüzden bataryalar müstakil atış mecburiyetinde kalıyorlardı. Pırıldaklar da tamamı ile ihtiyacı karşılamıyordu. (Lorey, 1946, s.15)

Müstahkem Mevki elinde seferberliğin başlangıcında Gonca Suyu'nda bir telsiz telgraf vardı. Bu yeni bir muhabere vasıtası idi. Müstahkem Mevki, bundan iki şekilde istifade etti. Biri muhaberenin hızlılığı, diğeri de değişik dillere vakıf bir muhabere memuru sayesinde düşman muhaberatının çalışması idi. Her şeyden önce Adalar Denizi'ne giren her gemi bize bildiriliyordu. Yeni gelen gemini işareti telsiz istasyon vasıtasıyla kaydedilir ve geminin mevki, yaklaştığı ortaya çıkardı.

Önemli bir netice elde edildi. O da uçak atışlarında ve Queen Elizabeth'in hariçten atışı sırasında telsiz telgrafla verilen işareti bozmak, bu suretle düşmanın havai muhaberelerine de engel olmak. Bunlara bilahare alışılmış ve her yerde uygulanmıştır. Fakat hiç bilinmeden önce Müstahkem Mevkide ilk defa tatbik edilmişti. (Selahaddin, 1920, s.17-18)

Denizaltı harekatı ve düşmanın rotası telgraf veya telefon vasıtası ile payitahta veya en yakın telsiz istasyonuna verebilecek veya yakında bulunan filonun karakol ve denizaltı avcılarını komutanlığına mer'i işaretle bildirilecekti. (Lorey, 1946, s.119)

2. 8. 3 Çanakkale Muharebelerinde Mayın Harbi

2. 8. 3. 1. Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın Hazırlıkları ve Mayın Hatlarının Takviyesi

13-14 Ağustos'tan itibaren üç İngiliz kruvazörünün Çanakkale Boğazı önlerinde görülmeleri haliyle dikkatleri Boğaz savunması üzerine çekti. Müstahkem Mevki Komutanlığı duyduğu kaygı üzerine Çanakkale Boğazı'na yönelebilecek olası düşman girişimlerine karşı Mayın Müfreze ve diğer komutanlıklara derhal ve ilk verilen emirlerde; birliklerin hazırlıklı olmaları, kıyılarına yönelik düşmanca hareketlere ateşle karşı konması, topçu birliklerinin hazırlık derecelerini arttırmaları, mayın müfrezesinin işaret verildiğinde görevine başlayacak biçimde gerekli düzenleri alması, geceleyin keşif etkinliğinin artırılması istendi. (Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, 1993 ,s: 93)

Çanakkale Müstahkem Mevkii, seferberlik hazırlıklarına başladığı esnada Boğaz'ın torpiller ile müdafaası hususu nazari dikkate alındı. Çanakkale Torpil Müfrezesi, vakti hazerde bahriye nezaretine merbut olup, torpil hatlarının tesisi için icap eden torpil, torpil döken vapurlar, torpil çıkarmaya mahsus motor botlar, ve sair vesait Bahriye Nezareti tarafından tertip ve tedarik ediliyordu.

Gerektiği takdirde Çanakkale Boğazı'nın ne şekilde mayın dökülerek kapatılacağını tespit eden planları ne gariptir ki İngiliz bahriye heyetine mensup Halifaks adlı bir subay hazırlamıştı. Cihan Harbi'nin başlangıcında bu plandan, Halifaks'ın kendi milletine ait gemilerin içeri girmesini önlemek üzere istifade edilecekti. 27 Temmuz 1914'ten itibaren Çanakkale'de bulunan ve depo hizmeti görmekte olan Giresun Vapuru ile mayınları dökcek Selanik ve İntibah römorkörlerinde bütün hazırlıklar tamamlanmış bulunuyordu. İlk ağızda Havuzlar-Kepez hattı ile bunun biraz kuzeyinde ikinci bir hat mayınlanacaktı. 16 Temmuz'da depo hizmetini görmekte olan Giresun Vapuru ile torpil dökcek tertibata haiz Selanik ve İntibah römorkörleri, Çanakkale'de bulunmakta olan Selanik Romörkörü'nde bulunan 16 torpil verilecek ilk emir üzerine kullanılmaya hazırды. İki gün sonra depo gemisinden 10 torpil daha verilerek Selanik Romörkörü'ndeki mayınların miktarı 26'ya tamamlandı. (Kurtoğlu, 1935, s.29)

4 Ağustos 1914'te, Selanik Römorkörü 40 dk gibi kısa bir zaman zarfında 22 mayını dökerek demir yerine döndü. Mayınlar deniz yüzeyinden 4,5 m aşağıda olmak üzere ayar edilmişti ve her torpilin üzerine yağlı boya ile sıra numarası konulmuş ve torpiller birbirine halat ile bağlanmak suretiyle icabında kolayca çıkartılması nazari dikkate alınmıştı. Gemilerin geçişi için Rumeli yakasında bir aralık bırakılmış ve geçit bir şamandıra ile işaretlenmişti. (Kurtoğlu, 1935, s.30)

Hatta dökülen ilk 22 mayına ilaveten batısına 17-19 Ağustos 1914 tarihinde 8, doğusuna ise 1 Ekim 1914 tarihinde 9 mayın dökülerek geçitler kapatılmıştır.

Giresun Depo Vapuru İstanbul'a giderek 26 mayın getirdi. Bunları hemen Selanik Romörkörü'ne vererek İstanbul'a avdet etti. Bu suretle mevcudu 30'a tamamlanan mayınlar ikinci bir hat yapılması için tahsis edildi.

6 Ağustos 1914'te, Selanik Römorkörü tarafından birinci hattın kuzeyine 26 mayın döşenmişti. Mayınlar deniz sathından dört metre aşağıda ayar edilmişti. Mayınlardan iki tanesi biraz sonra infilak etti. Mayınları diğerine bağlayan rabita halatının mayının üzerindeki şişelere dolaşarak kırdığı ve bu sebeple infilak ettiği tahmin edildi. Mayınlar 22 saniye aralıklarla atılmıştır. Hattın batısına 19 Ağustos 1914 tarihinde 9 mayın dökülerek geçitler kapatılmıştır.

9 Ağustos 1914'te Goeben ve Breslau'nın geçişi üzerine İngiliz Filosu'nun onların peşinden içeri girmesine engel olmak üzere, ilk iki hattın yetersizliği düşünülerek üçüncü bir hat tesisi için İstanbul'dan İntibah Römorkörü ile 47 mayın daha gönderildi. Ancak, Halifaks planı üçüncü bir hattın yerini göstermiyordu. Müstahkem Mevki Kumandanı mayın müfrezesinin Alman Kumandanı'na danıştıktan sonra üçüncü hattın yerini Soğanlıdere ile Kepez Feneri arasında tespit etti.

15 Ağustos 1914'te öğleden evvel İntibah Römorkörü bu hatta 40 mayın bıraktı. (Kurtoğlu, 1935, s.30-31) Bu hattın batısına 24 Ağustos 1914 tarihinde 3, 27 Eylül 1914 tarihinde ise 4 mayın dökülerek geçitler kapatılmıştır.

Ticaret gemilerinin Rumeli tarafındaki geniş geçit mahallinden gece yapılacak sızmasını engellemek için mayın gönderilmesi Başkumandanlıktan istenildi. Başkumandanlığın emri üzerine mevcut olan üç torpil hattından başka yeni torpil hatları döküldüğü zannını hasıl etmek üzere de tertibat alındı. İntibah Römorkörü yeniden torpil döküyor gibi hareket etti ve bazı mahallere şamandıralar attı.

Başkumandanlık tarafından Giresun Depo Vapuru ile İstanbul'dan 40 torpil gönderilmekte olup, bu torpiller ile Anadolu ve Rumeli Hamidiye İstihkamları arasında dördüncü torpil hattının tesisi bildiriliyordu. Müstahkem Mevki Kumandanlığı Başkumandanlığa müracaat ederek "Anadolu ve Rumeli Hamidiye İstihkamları arası Boğaz'ın en dar ve akıntılı mahalli olmak ve limana yakın bulunmak nedeniyle torpil döküldüğü takdirde sefaenin tehlikeden azade olamayacağı ve torpillerin uzun müddet mahallerinde kalmayarak kopup gideceklerini ve halbuki torpiller İntibah Römorkörü'nde hazır bulundurulduğu takdirde evvelce tespit edilecek torpillerin atılması 20 dakika zarfında kabil olacağına nazaran emin bir müdafaa hattının vücuda getirilmesi için bu sureti harekete müsaade buyrulmasını" rica etti. Merten Paşanın da tensipleriyle Müstahkem Mevkiinin teklifi uygun bulunarak bu hattın tesisi ertelendi.

Nusret Gemisi Boğaz sularına 3 Eylül 1914'te geldi. Aslında kurtarma römorkörü olarak yapıldığı halde basit değişiklikler ile mayın dökme işinde kullanılan diğer tekneler İstanbul'a geri gönderildi. Nusret Mayın Gemisi Almanya'da özel olarak mayın dökme işi için inşa edilmişti. Dar alanlarda kolayca manevra yapabiliyor ve az su çektiği için mayın alanları üzerinde güvenle dolaşabiliyordu. (Günesen, 1986, s.33)

Eylül'ün 4 ncü günü, Nilüfer Mayın Vapuru İstanbul'dan 32 mayın daha getirerek bu suretle Müstahkem Mevki emrinde bulunan mayınların mevcudu 80'e tamamlandı. (Kurtoğlu, 1935, s.34)

24 Eylül 1914'te üçüncü hattın güneyine dördüncü hat olarak İntibah Römorkörü tarafından 29 mayın döküldü. Mayınların arası kırk metre ve yüzey derinliği dört metredir.

1 Ekim 1914'te İntibah Römorkörü tarafından Anadolu ve Rumeli Tabyaları arasına beşinci hat olarak 29 mayın döküldü. Binbaşı Nazmi Akpınar'ın günlüğünde bir adet mayının patladığı belirtilmektedir. Mayınların arası kırk altı metre ve yüzey derinlikleri iki buçuk metredir.

Ekim ayının son günlerinde Müstahkem Mevki'nin bağlı olduğu Başkumandanlıktan ticaret gemilerinin de Boğazdan girip çıkmasının yasaklandığı ve torpil hattında bırakılan gediğinde kapatılması bildirilmişti. (Adil, s.122)

30 Ekim 1914 günü İzmir Körfezi'ne giren iki İngiliz destroyeri mendirek civarına mayın dökmekte olan bir Türk teknesini batırmıştı.

6 Kasım 1914'te Çanakkale Limanı'nda demirli bulunan Mersin Vapuru kuvvetli rüzgar ve akıntının tesiri ile demir tarayarak mayın hatlarına düştü. Bir mayın geminin kıç tarafında infilak etti ve buradan giren sularla Mersin Vapuru yavaş yavaş sulara gömülmeye başladı ve öğleden sonra tamamen battı. Gerek bu kaza münasebetiyle gerekse torpil hattı tesis edilirken veya akıntı vs. sebeplerle dokuz mayın infilak etmiş sekiz mayın da yerlerinden koparak rüzgar ve akıntı tesiri ile sürüklenmişti. Kopan mayınlardan altı adedi zamanında görülerek denizden çıkarılmış iki tanesi kaybolmuştu. Bu suretle mevcut mayın hatları arasında gayri muntazam açıklıklar meydana geldiğinden mevcut hatlardan başka yeni bir mayın hattının tesisi zarureti meydana gelmişti. (Bilbaşar, 1971, s.35)

9 Kasım 1914'te İntibah Römorkörü tarafından üçüncü hattın kuzeyi Anadolu tarafına altıncı hat olarak 16 mayın döküldü. Altıncı hattın tesisi esnasında yalnız bir mayın infilak etti. Mayınların arası kırk beş metre ve yüzey derinliği dört metredir.

17 Aralık 1914'te Nusrat Gemisi tarafından Kepez Havuzlar güneyi arasında yedinci hat olarak 50 mayın döküldü. Bu hatta dökülen mayınlardan yedi tanesi infilak etti. Yine 17 Aralık 1914'te Samsun Gemisi tarafından beşinci hattın güneyinde sekizinci hat olarak 28 mayın döküldü. Mayınların arası 45 metre yüzey derinlikleri 4/5 metredir. 30 Aralık 1914'te Nusrat Gemisi tarafından iki ve sekizinci mayın hatları arasında dokuzuncu hat olarak 39 mayın döküldü. (Kurtoğlu, 1935, s.35-36)

Dokuzuncu mayın hattından sonra böylece 19 Şubat 1915 Muharebesi'nde Birleşik Filonun Çanakkale Boğazı'na yönelik saldırıyı başlattığı zaman Boğazda dokuz mayın hattının kurulması gerçekleştirilmiş bulunuyordu.

26 Şubat 1915'te İntibah Gemisi tarafından Çimenlik-Değirmen burnu arasında onuncu hat olarak 53 mayın döküldü. Mayınların aralıkları kırk metre, derinlikleri dört metredir.

7 Mart 1915 sabahı Çanakkale Mayın Müfrezesi'nin bir motor botu 6 adet yüzer mayın ile Rumeli kıyısını izleyerek Karanfil burnuna kadar gitti. 4 mayını suya bıraktıktan sonra 2'si denizde patlayınca teknesi zedelendi ve diğerlerini dökme imkanı bulamadı.

Düşman içinde meselenin çözümü pek basit değildi. Bataryalar susturulmadan Boğaz'ın torpillerini toplamak mümkün olmuyor, torpillerde temizlenmeden Donanmaya ait sınırlı ve geçici atışlarla bataryaların susturulması mümkün olmuyordu.

Müttefik Donanması'nın Boğazdaki tabyaları bombalamaya başlamaları ile birlikte Mart ayına kadar geçen süre içinde dünyanın en büyük donanması Boğaz önünde toplanıyor, keşif uçuşlarıyla mayın alanları belirleniyor, mayın araştırma ve keşif gemileri Boğaz'ın içlerine kadar girip mayınları temizliyordu. Uzun süreli bu

temizlik çalışmalarının ardından Müttefik Donanması'nın Boğaz'ı geçme girişiminde bulunacağı kesindi. Bunun üzerine Müstahkem Mevki Komutanlığı daha önceden düşündüğü gibi bir Alman subayının da teklifiyle elde kalan son 26 mayını Karanlık Liman'a dökme kararı aldı. Bu olayı içinde yaşayan Müstahkem Mevki Kurmay Başkanı Selahattin Adil anılarında şöyle yazmaktadır: "Düşman kesin saldırısının birkaç gün içinde yapılacağı belli oluyordu. Deniz işlerine bakan ve izleyen tecrübeli, sevimli, uysal bir ihtiyar olan Alman Amiral Merten Paşanın teklifine uyularak geride kalan yedek mayınların ki bunlar Goeben ve Breslau gemilerini takiben Boğazdan geçen General Yardımcı Kruvözörü'nden alınmışlardı, atılmasına karar verilmiş ve 30 kadar mayın Nusrat Gemisi'nde hazırlanmıştı. "Yüzbaşı Hakkı Bey'in idaresinde görev alan Nusrat Gemisi Boğaz girişine doğru ilerlemiş ve Müstahkem Mevki torpil kumandanı Yüzbaşı Hafız Nazmi ve arkadaşları tarafından ekseriyesi Karanlık Liman ve diğerleri Morto Limanı önünde şimdiye kadar düşman zırhlılarının yaklaştığı bölgelerde ayrı iki çizgi halinde ve kıyılara eğri bir durumda mayınlar atılmıştı. (Adil, s.129)

Limon von Sanders Paşa hatıralarında; "Türkiye'de torpil uzmanı olarak çalışan Üsteğmen Ceehl'in Erenköy Körfezi'ne 18 Mart'tan az önce yerleştirdiği mayınların da bu sonuçta rolü olsa gerekir. "(Sanders, 2002, 53) demektedir.

8 Mart 1915 Pazartesi günü Nusrat Gemisi tarafından Karanlık Limanda (Poyraz-Lodos yönünde) on birinci hat olarak 26 mayın döküldü. Düşman bunu hiç hissetmedi. (Tunççapa, s.98)

Bahriye Muallimi E. Albay Şakir Tunççapa anılarında: "17 Mart 1915 Çarşamba - Bugün de bir tayyare dolaştı. Başkumandan Enver Paşa ve mahiyeti bataryamıza geldi. Düşmanın yarın büyük taarruza başlayabileceğini söyleyerek emirler verdi. Yatsı namazından sonra Nusrat'in yine mayın dökmek üzere çıkacağı duyuldu. Fakat çıkmadı. Mayın gemileri yine girdilerse de hemen püskürtüldüler. "(Tunççapa, s.102) demektedir.

- 18 Mart günü Nusrat Mayın Gemisi 40 mayınla Merkez Grubu istihkamlarının düşmesi halinde daha gerilere mayın dökmek üzere emre hazır bulunuyordu. (Bargut, 2000, s.21)

- 18 Mart 1915 Büyük Deniz Taarruzu'na kadar 403 mayın

kullanılmış oldu. (Uluğ, 1966, s.8)

- 2 Ekim 1914 tarihinde 2, hatta toplam 3 mayın su üstüne çıkmış ve toplanmıştır.

- 29 Ekim 1914 tarihinde bir mayın su üstüne çıkmış ve toplanmıştır.

6 Kasım 1914 tarihinde Mersin Vapuru'nun çarpmış olduğu bir mayın patlamıştır.

8 Kasım 1914 tarihinde bir mayın patlamıştır.

12 Kasım 1914 tarihinde iki mayın su üstüne çıkmıştır.

21 Kasım 1914 tarihinde bir mayın Mesudiye tarafından çekilen hedefin takılması ile patlamıştır.

4 Aralık 1914 tarihinde bir mayın Soğanlıdere de sahile vurmuş ve toplanmıştır.

14 Aralık 1914 tarihinde Karanlık Liman'a bir mayın düştüğü bildirilmiştir.

17 Aralık 1914 tarihinde üç mayın su üstüne çıkmış ve hattan kopmuştur.

17 Aralık 1914 tarihinde bir mayının Seddülbahir'den Boğaz dışına çıktığı görülmüştür.

2 Ocak 1915 tarihinde Anadolu Hamidiyesi'ne düşen iki mayın alınmıştır.

3 Ocak 1915 tarihinde bir mayının Nara'dan Akyarlar'a sürüklendiği görülmüştür.

4 Ocak 1915 tarihinde bir mayın Rumeli Galata Feneri yönünde görülmüştür.

6 Ocak 1915 tarihinde bir mayın Çankaya'dan alınmıştır.

10 Ocak 1915 tarihinde bir mayının Kilitbahir'den Nara'ya gittiği görülmüştür.

11 Ocak 1915 tarihinde hattan kopan bir mayın ile Değirmenburnu'na giden bir mayın alınmıştır.

22 Ocak 1915 tarihinde Gelibolu'da bir mayın sahile düşmüştür.

24 Ocak 1915 tarihinde bir mayın su üstüne çıkmış ve alınmıştır

11 Şubat 1915 tarihinde bir mayın su üstüne çıkmış ve sahile düşmüştür.

20 Şubat 1915 tarihinde bir mayın demirinden kurtulmuş ve alınmıştır.

22 Şubat 1915 tarihinde hattan kopan bir mayın alınmıştır.

28 Şubat 1915 tarihinde iki mayının Kepezden ve bir mayının Kilitbahir'den Boğaz dışına gittiği görülmüştür.

14 Mart 1915 tarihinde bir mayın Erenköy altına düşmüştür.

15 Mart 1915 tarihinde bir mayının su üstüne çıktığı gözlenmiştir.

Saroz Körfezi nihayetine yapılması muhtemel bir çıkarmaya karşı Kavak Nehri mansıbının doğusunda 15 mayınlık bir mania tesisine teşebbüs olunduysa da elde elverişli bir vasitanın bulunmamasından ötürü vazgeçildi. Büyük deniz taarruzunu takiben 28 Mart 1915'te Tenger-Domuzdere arasında 9 ve 31 Mart 1915'te de Tengerdere önünde 10 mayınlık birer hat Sivrihisar Torpidobotu tarafından tesis edildi. Bundan sonra, Mart 1917'ye kadar esaslı bir mayın faaliyetine şahit olamıyoruz.

Ancak, 23 Kasım 1916'da Başkumandanlık, başlangıçtan beri Boğaz'ın kara savunmasını üzerine almış bulunan 5 nci Ordu Kumandanlığına, Çanakkale'ye yeni bir düşman taarruzu ihtimalinden bahsedince, bu Ordu Kumandanlığı bir çıkarma imkanını dikkat nazarına alarak Saroz Körfezi'ni mayınla kapatılmasını teklif ediyor. Bunun kabulü üzerine körfeze muhtelif tarihlerde dökülen mayınların yekünü 128 olup, 30'u Fransız, kalanı da Rus mayınıdır. (Uluğ, 1966, s.10)

İlk hat 27 Mart 1917'de İbrice-Dimitri Köy arasına mevsul hattın biraz doğusuna 8, 6 ve 5 mayınlık gruplar halinde 48 mayın, ikinci hat ise 25 Mayıs 1917'de yukarıda adı geçen iki mevki arasına 4'er mayınlık gruplar halinde 28 mayın dökülmüştür. Üçüncü defa 50 mayın ilk hat güneybatısına ve Koyun Limanı önüne kıyıya paralel olarak dökülmüştür. Hazırlıklara Şubat 1917 ortasında başlanılarak bir iskele inşa edilmiş, cephane arabaları mayın taşıyacak hale getirilmiş ve körfezdeki deniz vasıtalarında döküş için tadilat yapılmıştır. 20 Temmuz 1917'de son olarak Gelibolu'ya gönderilen 24 Rus mayını da ikinci hattın takviyesinde kullanılmıştır. Bu maniaların müdafaası için toplar konmuş bulunmaktaydı.

Boğaz dahilinde sonradan yapılmış olan tadiller neticesinde muhtelif tarihlerdeki mayın maniaları şöyle bir manzara arz etmekteydi.

- Haziran 1918, Kepez-Soğanlıdere 194 mayın.
- Ağustos 1918, Kerevizdere hizasında 29 ve 51 mayınlık iki hat.

Hisarlık hizalarında 29 ve 51 mayınlık iki hat.

- Ekim 1918, Ağustos 1918'deki hattın kuzeyinde 52 mayınla hat şeklinde bir mania.

- 20 Ekim 1918, kaldırılan 4 düz ve 1 münkesir hat halindeki manialarda ve elde mevcut mayınlarla Çanakkale-Havuzlar bölgesinde bir mayın tarlası. (Besbelli, 1956, s.7-8)

İngilizler tarafından İzmir Körfezi'nde Uzunada bölgesine yapılan mayınlamaya karşılık, Eylül 1916'da Türkler tarafından, Yenikale Geçidi 4 mayın hattı ile kapatılmıştı. 10 Aralık 1916'da Yenikale Mayın Hattı kaldırılarak düşmanın daha önce Uzunada ile Çamaltı Tuzlası kuzeyindeki Üçtepeler arasına döktüğü mayın hattı eldeki 20 Rus mayını ile pekiştirildi. (Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı , VIII.Cilt. 1996, s.431)

2. 8. 3. 2. Denizaltılara Karşı Ağ ve Torpido İstasyonları Kurulması ve Serseri Mayınlarının Kullanılması

Düşman denizaltılarını Marmara'ya sokmamak için en tesirli ve kestirme yol şüphesiz Boğaz'a bu nevi ağlar koymak ve bunların yakınlarında bulundurulacak karakol gemileriyle bunların tahribi cihetine gitmekti. Yalnız, denizaltı silahının hakiki mahiyetini umumiyetle Birinci Dünya Harbi'nin seyri esnasında anlaşılmiş olduğu unutulmamalıdır. İşte bundan dolayı Çanakkale'deki ağlar balık ağı kuvvetinde olan hafif ağlardır. Maksada hizmet etmeyeceği kısa bir zaman sonra anlaşılan bu ağlar kaldırıldıktan sonra bir aralık Nara Geçidi'nin batırılacak gemilerle kapatılması düşünüldüyse de mahsurlu olacağı görülerek bundan vazgeçildi.

İlk ağ 18 Ocak 1915'te Karanfilburnu'ndan yaklaşık Beyazırlar'a ulaşan hattın üzerinde Boğaz'ın ortasından biraz daha Anadolu'ya yakın olmak üzere 38, 39 kulaç suya döküldü. Her bir parça ağın uzunluğu 47 ile 50 m ve yüksekliği 20 m olup, her iki baştaki şamandıralık yapan rasadî kazanların arasındaki tel halatın uzunluğu 100 m'dir ve üzerinde birçok halat kamçılar vardır ki, bu teli geçmek isteyen denizaltıların pervanelerine sarılmak içindir. Sonra ağları hafif tutmak için üzerine bir çok mantar konmuştur. 5 Şubat 1915'te, güney kısmındaki son mayın hattının önüne iki ağ konuldu. Bunu, 7 Şubat'ta mayın hatlarının ilerisine iki ağın daha atılması izledi. (Birinci

Dünya Harbinde Türk Harbi V.Cilt, 1976, s.24) 11 Şubat 1915'te Rumeli yönüne iki ağ atıldı.

Bunun üzerine, Haziran 1915'te faaliyete geçirilerek 17 gün sonra 2/3'ü ve 1 ay sonrada, tamamen dökülen bir ağ maniası mezkûr geçitte tesis edilebildi. Genişliği 2.000 m ve derinliği bazı yerlerde 100 m'yi bulan bu geçitte yapılan ameliye 4-5 millik akıntıda hayli güç oldu. 30-40 m'ye sarkan ağlar, sonradan 70 m'ye kadar uzatılabilirdi. Buna rağmen düşman denizaltıları bazen altından bazen de ağı yırtmak suretiyle içeriye girebildiler. (Besbelli, 1956, s.19)

Mania tesisi; zamanında ve malzeme tedarik ederek mayın manialarıyla beraber yapılabilsaydı Marmara'da bu kadar çok ticaret gemimizi kaybetmezdik.

Boğazda serseri mayınların kullanılmasına gelince, 22 Eylül'de elde mevcut 23 serseri mayından 10'u İstanbul'a gönderildikten sonra, kalan 13 mayının Boğaz'a girmeyi başaran yabancı savaş gemilerine karşı akıntılı sulara atılarak kullanılması planlandı ve bunların atılması için de gerekli tertip ve düzenler alındı. (Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi,Çanakkale Cephesi,V.Cilt, 1993 s.79)

Büyük Taarruzda da öğleden sonra serseri mayınlarımız akıntıya bırakılmıştı. (Adil, s.133) Alman subayı Carh Mühlman şöyle demektedir: "Mayın barajlarının altından geçilmesi, birinci sınıf bir başarı oluşturur. Türk tarafında Temmuz ortasında geçişin kapatılması için Nara'da 68 m derinliğe kadar inen bir torpido koruma ağı denizin altına yerleştirildiğinde, ağa karşı tam bir makine gücüyle çarpmak ve onu delmekten başka bir çare kalmamıştı. Birden çok İngiliz gemisi ağa yakalandı, ama diğerleri ağdan geçmeye yönelik bağlantılarına karşı faaliyet gösterecek olan 13 düşman denizaltısı'ndan ancak 4 adedi, hemen hemen bütün mürettebatıyla denizin dibini boyladı. İngiliz Bahriyesi, Marmara Denizi'nde denizaltı savaşında gösterdikleri başarılarından gurur duymakta haklıdır." (Mühlman, 2003, s.68)

2. 8. 3. 3. Müttefiklerin Harekatı

Boğaz harp nedeniyle mayınlanarak kapatılmıştı. Yavuz ve Midilli'nin Karadeniz'deki bombardımanından sonra misilleme olarak İtilaf Devletleri'nin altı kruvazörü 3 Kasım 1914 tarihinde bataryalarımızı bombardıman ettiler.

3 Kasım 1914'te kolayca elde edilen başarıdan büyük ümitlere kapılan ve Boğazların donanma hücumu ile az zamanda geçilebileceğine kanaat getirmiş olan Churchill, 25 Kasım'da yapılan savaş kurulunda Savunma Bakanı'nın karşı koymasına rağmen, 28 Ocak 1915'te görüşünü kabul ettirerek, gerektiğinde Boğaz bölgesini zaptetmek üzere hazırlanılması kararına varılmıştı. (Adil, s.125)

Amiral Carden'in Taarruz Planı:

1. Giriş tahkimatının yok edilmesi
2. Orta bölge topçusunun yok edilmesi ve mayınların temizlenmesi
3. Merkez tahkimatının yok edilmesi
4. Kalan mayınların temizlenmesi ve Marmara'ya çıkılması idi. (Artunç, 1992, s.62)

Ocak ve Şubat 1915 aylarında hazırlıklarını tamamlayan Müttefik Filo 19 Şubat 1915'te 19 Şubat 1807'de Marmara'ya girmiş olan bir İngiliz Filosu'nun 108 nci yıldönümünde hareketına başladı. Mayın arama-tarama gemileriyle mayınları taramaya çalışırken bataryaları da ateşe tuttular.

19-25 Şubat 1915 tarihlerinde muhriplerin himayesinde yapılan mayın tarama hareketında şiddetli bir ateşe maruz kalan tarama gemileri aramalarına devam ettiler.

Bahriye Muallimi E. Albay Şakir Tunççapa anılarında: "6 Mart 1915 Cumartesi - Bu gece yine mayın tarama sesleri geliyordu. Sed Bataryalarının ateşi sayesinde tarama işi zorlaşıyordu. Projektörlerimizi yakmak mümkün olmuyordu. Çünkü oraya hemen ateş ediyorlardı. Ben öyle zannediyorum ki mayınları tarayamadılar. Boşuna uğraşıyorlar. Çünkü mayınlar daha yukardadır."(Tunççapa, s.96) demektedir.

26 Şubat-17 Mart 1915 tarihlerinde yapılan mayın arama-tarama hareketlarından da ciddi bir sonuç alınmadı.

9/10 Mart gecesi ise Boğaz'a iki tekne girer; kimselere görünmeden Kepez Burnu'nda U dönüşü yapıp akıntı yönünde (yani kuzeyden güneye doğru) yol almaya başlarlar. Aynı anda da, daha önceki mayın temizleme hareketlarında kullanılmış iki mayın tarama teknesi, hareketin en başından beri kullanılan yöntemle çalışmalara başlar. Ne var ki bu teknelerden biri, denizaltıların geçişini engellemek için çekilmiş ağın şamandırasına takılmıştır. Böylece alarma geçen Türkler, düşmana gülle yağdırıp geri çekilmek zorunda bırakılırlar.

10 Mart'ın 11 Mart'a başlandığı gece iki muharebe gemisi, bir hafif kruvazör ve dört de muhribin eşlik ettiği sekiz mayın tarama teknesini boğaza gönderir. Mayın tarama gemileri, mayınlara daha önce birkaç kez ulaşmışlarsa da, o tarihe değin hiçbir sonuç almamışlardı. Ama o gece bir dönüm noktası oldu; İttifak Kuvvetleri'nin ertesi gün haritada yerini dahi göstermedikleri bir yerde, üç mayın imha edildi. Ancak bu iş kayıp vermeden başarılamamıştı. (Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, 2004 , s:110) 339 no'lu balıkçı teknesi {Manx Hero), mayınlardan birisinin patlaması sonucu battı. Bu patlamanın kısa bir süre öncesinde, filotillanın kılavuzluğunu üstlenmiş bir çift tekne tarafından çekilen iki mayının patlamaları ise, Türkleri alarma geçirdi. Bir muharebe gemisi, kruvazör ve muhrip gemisiyle korunan mayın tarama tekneleri, saat 03:10'da bir kez daha mayın hattına yaklaştı. İttifak kuvvetlerinin bedeli ağır bu başarıları, tarama tekniğinin değiştirmelerinin bir sonucuydu. O güne değin tekneler, çalışmalarını hep akıntıya karşı sürdürmüşlerdi. Çeki tarafları bir mayın hattına takılıp kalacak olursa, hattın onları çekişine karşı direnç gösteremeyip hani neredeyse yerlerinde kıpırdayamaz hale geliyorlardı. 10/11 Mart gecesi ise, ittifak kuvvetleri mayın setinin biraz daha derinlerine girmeyi, sonra U dönüşüyle geri dönerken, çeki tarağı takip akıntıdan hız alarak ilerlemeyi düşünmüşlerdi. Ne var ki, yaklaşık 4 deniz mili gibi akıntıya böyle tam gaz yol alan bir teknenin çektiği tarağın, mayın hattına uygulayabileceği gücün böylesine büyük bir güç olacağını hiç tahmin etmemişlerdi.

11/12 Mart gecesi (bu kez mürettebatları Fransız profesyonel askerlerden kurulu) mayın tarama gemileri, bir hafif kruvazör ve muhripler korumasında boğaza girerler. Hedefe ulaşmalarına ramak kalmışken, kılavuzluk görevi yapan

tekne ışıldaklar tarafından aydınlatır. Anında vurulan tekne geri döner. İsalet almamış diğer tekneler de, kılavuz teknenin yaptığığının aynısını yaparlar. Başka bir çıkış yolu göremeyen Carden, mayın tarama gemilerinin komutasını, karargahın komutanı Komodor Roger Keyes'e bıraktı.

Komodor Keyes'in hatıralarından anlaşıldığı kadarıyla; ittifak kuvvetleri, mayın tarama gemilerinin sivil mürettebatını tamamen askeri mürettebata değiştirmiş ve 12 Mart'ı 13 Mart'a bağlayan gece yarısı, Üsteğmen Blanc'ın komutasındaki Fransız filotillasıyla bir kez daha boğaza girmişlerdi. (Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, 2004 , s:111) Fransızların benimsedikleri mayın imha tekniği, Müttefiklerdekinden birazcık farklılaşıyordu. İngilizler, borda bordaya giden bir çift tekne tarafından belirli bir derinlikte çekilen bir çelik halattan ibaret "klasik" çeki tarağı kullanıyorlardı. Fransızlar ise her bir mayın tarama teknesinden suya bırakılmış birkaç halattan oluşan kesici bir tarama ağıyla iş görüyorlardı. Bu düzeneğe ayrıca, halatlar üzerine belirli aralıklara yerleştirilmiş ve mayınları bağlayan halata yapışıp onu kesen çekiler tutturulmuştu. Mayın hattına ulaşmalarından kısa bir süre sonra, tarama gemileri Türk topçusunun ateşi altında kaldılar. İmha edebilmiş oldukları tek mayın, teknelerin arasında başıboş sürüklenen bir mayın olmuştu. Ertesi gün, tarama teknesi komutanları haritalarını karşılaştırdıklarında, bir önceki tarama yaptıkları bölgenin, hiç olmazsa yaklaşık yerinin dahi tespitinin mümkün olmadığı bir kez daha görülmüştü.

13/14 Mart gecesi (bir komuta ve üç çift teknedeki kurulu) toplam yedi mayın tarama gemisi, hafif kruvazör, muhriplerin ve kaç tane oldukları bilinmeyen, tarama çekilerinde patlayıcı madde taşıyan ve mürettebatlarını da gönüllülerin oluşturduğu motorlu kayıklar eşliğinde, boğaza girdi. Kepez Burnu'nu geçer geçmez tekneler geriye döndü ve aralarındaki yaklaşık 800 m mesafeyi Avrupa yakası yakınlarında akıntı yönünde seyretmek üzere üç gruba ayrıldılar. Sonunda, hiç alışılmadık düzeyde şiddetli bir topçu ateşiyile karşılaştılar. Gece mayın tarama gemilerinin en kara gecesi oldu.

Carden, Boğaz'ı mayından temizlemek için o güne değin girişilen emellerin pek başarısız sonuçlar verdiğinin nihayet bilincine varmıştı. Üstüne üstük, bu

denemeler neticesinde, mayın tara gemilerinin yarısı da kullanılmaz hale gelmişti.

15/16 Mart gecesi Çanakkale Boğazı sularına bu kez dört mayın tarama teknesi ve üç de muhrip girmişti. Bu gemiler yedi adet mayını imha ettiler. Zaten orada imha edilebilecek başka bir mayın da yoktur. Öyle görünüyor ki; bu mayınları imha eden tarama teknesinin mürettebatı, mayına rastladıkları yeri, ertesi gün - daha önceki mayın tarama çalışmalarında olduğu gibi yine - tam olarak belirleyememişti. (Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, 2004, s:113) Ama, işte bu vurdumduymazlıkları. İttifak Donanması'nın 18 Mart 1915'te merkez tabyalara yaptığı ana saldırının yazgısına çok temel bir etki yaptı; ittifak donanması, Nusrat'in bıraktığı mayınlarda tam üç gemisini sulara gömdü.

16/17 Mart gecesi Boğazda iki kez girişilen mayın temizleme denemesi de başarısızlıkla sonlandı. İttifak Kuvvetleri'nin o gece Baykuş bölgesinde tek bir mayın imha etmiş olduklarından söz eden yegane kaynak, Akpınar'ın günlüğüdür.

Müttefik Donanması mayın tarama gemileri sivil balıkçıların kullandığı İngiliz trol teknelerinden ibaretti. Troller çift halinde birbirinden 500 yarda mesafede 2,5 inçlik bir tel ile tarama yapmaktaydılar. Telin derinliğini düzenlemek için bir tonluk 3,5 m.lik bir uçurtma kullanıyorlardı. Personelin korunması için gemilere çelik kaplama takılmıştı. Tarama cihazında mevcut tellerin üzerinde kesici makaslar bulunuyordu. Serseri ve yüzen mayınları imha etmek için balıkçı gemilerinin yanında küçük botlar bulunuyordu.

Müteakip günlerde müttefikler tarafından yeni keşif uçuşları ve mayın tarama çalışmaları yapılmıştır. Her nasılsa bu 26 sürpriz mayın kendilerini saklamayı başarmıştır. O zamanlarda 8 m derinliğe dökülen mayınların 1000 m irtifadan görüleceğine inanılmıştı. Hatta Karanlık Koyda mayın bulunmadığına dair rapor veren İngiliz pilot bu sürpriz mayınların başarısından bir gün sonra kurşuna dizilmiştir. Denizin hafif çırpıntılı oluşu mayınların görülmesini önlemiştir.

17-18 Mart 1915 gecesi saat 22:00'dan itibaren 7 arama-tarama gemisi saat 02:00'a kadar Karanfil Burnu ile Akyarlar arasında mayın aramasına devam ettiler. Bir şeye rastlamayarak, bu bölgenin temiz olduğunu rapor ettiler. Yine Karanlık Liman üzerinde uçan bir düşman uçağı da hiçbir mayın görmemiş ve temiz raporu vermişti. Daha önce Bozcaada'da yapılan denemelere göre elverişli bir havada mayınların 5,5 klç. bir derinlikte görülebileceğı sonucuna varılmıştı.

Yükseklerden Boğaz'ın berrak sularına hakim olan deniz uçakları sayesinde sabit mayınların buldukları yer kati olarak tespit edilebilirdi. İngiliz havacılarının Bozcaada'da yaptıkları tecrübeler sonunda anlaşılmış oldu ki, dökülen mayınlardan hiç birinin dikkatli bir havacının gözünden kaçmasına imkan yoktu ve bunlar havadan mükemmel görülebilmekteydi. İşte bu hava keşifleri sonunda mayınlar arasında serbest bir geçit var ve bu geçitten zırhlıların Çanakkale ve Kilitbahir'i tesirli top ateşi altına alabilecek mesafeye kadar sokulabilecekleri anlaşıldı. (Saraçoğlu, 1953, s.28)

18 Mart 1915'te filonun yapacağı büyük taarruzda amaç Çanakkale mayın bölgesini savunan sabit ve seyyar bataryaları bir anda susturmak mayınları tarayarak 800 m genişliğinde serbest bir geçit sağladıktan sonra Marmara'ya girmektir. Amiral de Robek Nusrat'in Erenköy Koyu'nda meydana getirdiğı mayın engelinden habersiz bulunuyordu.

İngilizler tarafından mayın döküş hareketi kapsamında; 2 Temmuz 1916'da Teke Burnu'na dökülen 50 mayından ibaret bir mania 58 gün sonra yani 26 Ağustos'ta tayyare keşfi ile tespit edilmiştir. 23 Mart 1916'dan 21 Ağustos 1916'ya kadar İngilizler tarafından mayın dökücü olarak tadil edilmiş olan Angora ve Pardite yardımcı gemileriyle 10 mania yapılmış ve 1. 267 mayın dökülmüştür. Bu manialardaki amaç, Tavşan Adaları ile Anadolu sahili arasını kirletmek ve Mavro Adası ile Teke Burnu arasına kavis şeklinde mania tesis ederek Boğaz ağızını kapamaktır. Bu maniaların tesisinde öncelikle Goeben ve Breslau'nun baskınvari olarak Boğazdan çıkışı düşünülmüş ayrıca Alman denizaltı botlarının Boğaz'a girmelerinin önüne geçilmiş olacaktı. (Lorey, 1946, s.149)

Ayrıca Aralık 1916 tarihi itibarıyla İzmir Körfezinde, İngilizler tarafından Uzunada'nın Doğu ve Batı taraflarına 105 Fransız mayını dökülmüş durumdaydı. (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, s.341)

2. 8. 3. 4. Nusrat Mayın Gemisi'nin Erenköy Koyu'nda Kurduğu Engel

25 Şubat'tan beri düşman esas gayretini torpil hatlarımıza karşı gösteriyor gece ve gündüz buna inatla devam ediyordu. Bir hafta kadar karşılıklı çarpışmaların özellikle gece savaşlarının etkisini tayin edememekle beraber en öndeki torpil hatlarının bozulduğu ve düşman tarak gemilerinin Kepez-Soğanlı hattına yaklaşmakta olduğu fark edildi. Mevcut beş hatta dökülen 350 kadar mayından geriye elimizde ancak 30 kadar Alman malı bir miktar küçük yüzücü serseri torpil kalmıştı. Bunlar son zamanlar için saklanıyordu. (Adil, s.128)

Düşman Boğaz içindeki bombardımanı esnasında özellikle Erenköy Koyu'nda kalmakta ve bu surette karşı ateşten az etki görmekteydi. Buna engel olmak için adı geçen koyda bir mayın hattının kurulması kararlaştırıldı. (Harp Tarihi Arşivi No: 1/ 1 Dip.177 G.3 , Kls.4469 H.11)

Almanya'da 1910 yılında inşa edilmiş, kömür kazanlı 40 metre boyunda, 7,5 m genişliğinde 360 tonluk, güvertesinde 40 mayın taşıyan Nusrat Gemisi saatte 15 mil yapabiliyordu. (Barış, 2000, s.29)

Nusrat bu mayınları yükleyerek 8 Mart 1915 sabahı harekete geçti. Nara'dan kalkan gemi Anadolu kıyısını izleyerek seyire başladı. Hava hafif sisli ve yağışlıydı. Mayın hatlarını başarı ile geçen gemi dumansız bir seyir ile saat 07:00'a doğru belirtilen yere vardı. Saat 07:10'da geri dönüşe geçilirken her biri 80 kg şarjlı 26 mayın Poyraz-Lodos istikametinde 100'er m aralık ve 4,5 m derinlikte döşendi. Bu sırada ortalık yeni ağarmaktaydı. (Harp Tarihi Arşivi No: 1/ 1 Dip.177 G.3 , Kls.4469 H.11) 18 Mart öncesinin muharebe günlerinde, savaş gemilerinin Erenköy'ün mayından arıtılmış koyundan kale tesislerine yönelttiği ateş özellikle tahrip edici olmuştu. Buna göre, savunma bu suları da mayınlarla zehirlemeğe yöneldi. 18 Mart'ın şafağında, Türk mayın gemisi "Nusrat" Alman Deniz Komutanlığı'nın mürettebatıyla dışarıya çıktı ve Bahriye Mühendisi Reeder'in yönetimi altında düşmana görünmeden orada 26 mayın

yerleştirdi. (Mühlman, 2003, s.69) Mayın hattının kuzey ucu 40 03 30 (K)- 026 20 00 (D), güney ucu ise 40 02 00 (K) - 026 18 00 (D) mevkiindeydi.

18 Mart 1915 Günü Büyük Taarruz saat 08:00'da keşif uçağının görevi icra etmesiyle başladı. Saat 10:30'da düşman muharebe gemileri Boğaz'a girmeye başladı.

Saat 13:45'te Amiral de Robeck, gemilerin kesin sonuç alınacak yerlere yanaşabilmeleri amacıyla mayın bölgesinde açılacak olan kanal için hazırlıkta bulunulmasını, mayın arama-tarama filotillasına bildirdiği gibi, bu filotillayı koruyacak olan 2 nci Tümen'e de, gittikçe hırpalanmakta olan Fransız gemilerinin yerlerini almalarını emretti.

Tabyaların ve gemilerin karşılıklı ateşi devam ederken, saat 14:50'de Bouvet Muharebe Gemisi'nin bordasında kesif bir duman görüldü ve üç dakika içinde battı. Nusrat'ın Erenköy mayınları ilk defa etkisini göstermeye başladı. 10 dakika içinde Bouvet'nin etrafı muhrip ve istimbotlarla doldu. Bu esnada düşmanın ateşi ağırlaşmış ve 6 balıkçı gemisi olay yerinde mayın aramasına başlamıştı. Herkes, Türklerin yukarıdan denize saldıkları mayınları sorumlu tutmaya başladı. (Barış, 2000, s.27)

Saat 15:45'de Irresistible'ın iskele tarafına yattığı ve hareketten kaldığı görüldü. İmdadına koşan Ocean da aynı akıbetle karşılaştı. Her iki gemi de Erenköy mayınlarına çarpmış ve hareketten geri kalmıştı.

Mayın arama tarama gemileri (balıkçı gemileri); iki çift tarayıcı, önlerinde küçük bir motorla giden komutanlarıyla birlikte tarama aletlerini çıkardılar. Başlangıçta yüzen mayın sanılan 3 mayın patlattıktan sonra, bunların demirli mayın oldukları anlaşıldı. Bouvet'nin battığı yerde de 1 mayını patlatmış ve 2'sini de su yüzüne çıkarmışlardı. Kuvvetli ateş hattına girince, komutanlarının tüm çabalarına rağmen Boğaz'ın dışına kaçtılar. Tarama ile görevli bir başka çift tarayıcı da tarama aletlerini atamadan batırıldılar.

Saat 16:05'de Inflexible, sancak baş omuzluğundan bir mayına çarparak muharebe dışı kalmıştı.

Amiral de Robeck bu son iki olayın Türklerin akıntıya saldıklarını sandığı yüzen mayınlardan ileri geldiğine hükmetmişti. Gerçekte ise, Nusrat'ın döktüğü mayınların etkisi devam etmekteydi.

2. 8. 3. 5. Mayınların Temizlenememe Sebebi

Amiral Carden mayın hatlarının taranmasına çok önem veriyordu. Fakat bataryaların ateş yağmurundan, sivil personelle donatılmış tarama gemilerinin dayanamamasından, zaman zaman mayın infilakları yüzünden, şiddetli rüzgar ve fırtınalar nedeniyle, kifayetsiz taramalar, kuvvetli akıntılar ve hava şartları, gece şartlarının getirdiği olumsuzluklar icra edilen arama-tarama hareketinin başarısız olmasında rol oynamıştır. Nusrat Gemisi'nin döktüğü mayınların bulunamamasının nedenleri ise; hava keşiflerinin oşinografik şartlara bağlı olarak etkinliğinin azalması, mayın döküş hareketinin Boğaz'a dik yapılacağına beklentisi, Nusrat Gemisi'nin devamlı karakol yapılan bir bölgede mayın döküş hareketi yapamayacağına dair kanaat ve eldeki son mayınların fırtınadan kopan veya taranan mayınların takviyesinde kullanılacağına zannedilmesidir. 8 Mart 1915'e kadar nispeten Boğaz girişinde tarama hareketi yapılmıştır. İngilizler 18 Mart 1915 muharebesine kadar 45 defa mayın hatlarını temizlemeye teşebbüs etmişler ve bu teşebbüslerinde birkaç destroyerle pek çok arama-tarama gemisi zayi etmişlerdir.

18 Mart'ta Filonun yapacağı büyük taarruzda amaç Çanakkale ve Kilitbahir tabyaları ile mayın bölgesini savunan sabit ve seyyar bataryaları bir anda susturmak mayınları tarayarak 800 m genişliğinde serbest bir geçit sağladıktan sonra Marmara'ya girmekti. 18 Mart deniz taarruzunda Boğaz'ın geçilmesi geniş ölçüde bir mayın arama-tarama hareketine bağlıydı. Düşmanın bu işe ayırdığı gemiler mayınları süratle giderecek nitelikte değildi ve önemli olan bir nokta da kısmen yaralı olarak Marmara'ya girmek isteyecek filonun Marmara'da Türk Deniz Kuvvetleri'ni karşısında bulacağıydı. Gerçi Türk mayınları pek iyi cinsten değil, fakat bu tip muharebe gemilerini batırmaya ve Inflexible gibi modern muharebe kruvazörünü muharebe dışı etmeye yeterliydi. Bunun sonucunda Amiral Robeck, yaveri Roger Keyes idaresinde sivil personeli savaş gemilerinden kurtarılan

gönüllülerle değiştirdi ve sekiz muhribe mayın tarama ekipmanı yerleştirilmesi işlemine başlandı. Mayın temizleme işi için gönüllüler arandı. Nelson dönemi denizcilerden birisi olarak kabul edilen Komodor Roger Keyes, mayın tarayıcılarının başında onlara moral vermesi de işe yaramadı. Sahilden yapılan atışlar, havanın soğuk olması ve güçlü akıntılar mayın tarayıcılarının işlerini güçleştiriyordu. Sonunda 6 gemi işe yaramayacak hale geldi, 27 ölü ve 43 yaralı verdi. Mevcut mayın tarama gemilerinin üçte biri batmış veya işe yaramaz hale geldi. İngiltere'den yeni gemiler istendi. İngiliz Bahriye Bakanlığı 30 yeni tarayıcı gemiyi Çanakkale'ye göndermeye karar verdi. (Barış, 2000, s.25)

İşte bu düşüncelerle 800 yardalık hassas bir kanal açılmayıp markalanmadığı takdirde, mayın döküş hareketının hassas ve güvenilir yapıldığını değerlendirdiğimizden, düşman gemilerinin Çanakkale'yi geçme teşebbüsünün başarısız olacağını ve çok büyük zayıat vererek Akdeniz'deki deniz gücünü büyük ölçüde kaybedeceği değerlendirilmektedir. (Çanakkale Boğaz Komutanlığı,Çanakkale Deniz Savaşları, 2004,s.67-100)

2.8.4. 18 Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'na Yönelik Büyük Deniz Taarruzu (Boğaz'ın Zorlanması)

26 şubat 1915'ten bu yana Birleşik Filonun, Boğaz içerisinde hemen her gün, gündüzleri başlatıp geceleri de sürdürdüğü saldırılar, Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa'yı (Orgeneral Çobanlı) gelişen duruma göre yeni önlemler almaya yöneltiyordu.

İşin başından beri ele geçen her fırsatı değerlendirerek sürdürülen Boğaz savunmasını daha da güçlendirmeyi amaçlayan bu taktiğe yönelik önlem ve düzenlemeler olarak, Mart başlarından 18 Mart 1915'e dek gerçeleştirilenleri de şöylece özetlemek mümkündür:

Boğaz savunmasından sorumlu Cevat Paşa komutasında ve doğrudan Başkomutanlığa bağlı bulunan kolordu yetkisindeki Müstahkem Mevki Komutanlığı; 2 nci Ağır Topçu Tugayı (3 ncü, 4 ncü Ağır Topçu Alayları);

Erenköy Ağır Topçu Bölge Komutanlığı (8 nci Ağır Topçu Alayı, 3 ncü Numune Ağır Topçu ve 4 ncü Muhasara Topçu Taburları); 9 ncu ve 11 nci Piyade Tümenleri ile, Müstahkem Mevki bağılıları (ikişer istihkam inşaat ve amele taburu, birer istihkam, muhabere bölüğü ile uçak, ışıldak ve cephanede depo müfrezelerinden oluşmaktaydı. Ayrıca 9 ncu ve 11 nci Tümenlerin Sahra Topçu Alayları da Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiştir. Müstahkem Mevki ve 2 nci Topçu Tugay Karargahları Hacı paşa Çiftliği'nde, 3 ncü Ağır Topçu Alayı ve 1 nci Ağır Topçu Taburu Karargahı Anadolu Hamidiye Tabyası'nda bulunmaktaydılar.

Kuruluştaki diğer topçu birlikleri ise şunlardır: (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, s.180-183)

1 nci Ağır Topçu Taburu

- 1 nci Batarya: Dardanos Tabyada (5 adet 150/40'lık gemi topu)
- 2 nci Batarya: Anadolu Hamidiye Tabyası'nda (2 adet 355/35'lik kıyı topu)
- 3 ncü Batarya: Anadolu Hamidiye Tabyası'nda (3 adet 240/35'lik kıyı topu)
- 4 ncü Batarya: Anadolu Hamidiye Tabyası'nda (4adet240/45'lik kıyı ve 3 adet 37 mm'lik uçaksavar topu)
- 5 nci Batarya: Kepezde (3 adet 75/40'lık,3 adet 57/40'lık gemi topu)
- Anadolu Mesudiye Bataryası: Akyarlar kuzeyinde Aktepe'de (6 adet 57/40'lık toptan oluşacak bu batarya henüz kurulmaktadır.)
- Cevat Paşa Bataryası: Akyarlar'da (8 adet 150/26'lık toptan dördü,18 Mart'ta mevzilenmiş durumdaydı.
- 12 nci Batarya: Akyarlar'da (4 adet 87/24'lük mantelli top)
- Sehpalı Batarya: Kepez Köyü dolayında (4 adet 150/14'lük muhasara topu)

2 nci Ağır Topçu Taburu

- 6 nci Batarya: Anadolu Mecidiye Tabyası'nda (bir adet 260/22'lik, 2 adet 240/22'lik ve bir adet 210/22'lik kıyı topu)
- 7 nci Batarya: Anadolu Mecidiye Tabyası'nda (2 adet 280/22'lik, 2 adet 260/22'lik, bir adet 240/22'lik kıyı topu)
- 8 nci Batarya: Nara Tabyası'nda(6 adet 240/22'lik, bir adet

260/22'lik kıyı topu)

- 10 ncu Batarya: Çimenlik Tabyası'nda (birer adet 355/22'lik, 355/22'lik, 240/22'lik ve 210/32'lik kıyı topu)

- 11 nci Batarya: Anadolu Mecidiye Tabyası'nda (6 adet 210/6,4'lük havan) 4 ncü Ağır Topçu Alayı

- 2 nci Ağır Topçu Taburu: (17 değişik çapta batarya + 2 Topçu Tk. + 3 U/S Tk.)

- 4 ncü Batarya: Namazgah Tabyası'nda (bir adet 260/22'lik, 2 adet 240/22'lik ve bir adet 210/22'lik kıyı topu)

- 5 nci Batarya: Rumeli Mecidiye Tabyası'nda (4 adet 240/35'lik, 2 adet 280/22'lik kıyı topu)

- 6 nci Batarya: Rumeli Hamidiye Tabyası'nda (2 adet 355/35'lik kıyı topu)

- 7 nci Batarya: Namazgah Tabyası'nda (2 adet 240/35'lik, bir adet 240/22'lik ve bir adet 210/22'lik kıyı topu)

- 8 nci Batarya: Havuzlarda (6 adet 87/24'lük mantelli top)

- 9 ncu Batarya: Yıldız Tabyası'nda (6 adet 150/26'lık kızaklı top, 4 adet 210/6. 4'lük havan)

- 10 ncu Batarya: Namazgah Tabyası'nda (bir adet 240/22'lik, 3 adet 210/22'lik kıyı topu)

- 11 nci Batarya: Namazgah Tabyası'nda (birer adet 260/22'lik, 240/22'lik ve 2 adet 210/22'lik kıyı topu)

- 12 nci Batarya: Değirmen bumu Tabyası'nda (4 adet 240/22'lik kıyı topu)

- 13 ncü Batarya: Değirmen bumu Tabyası'nda (2 adet 240/22'lik, 1 adet 210/22'lik top)

- 14 ncü Batarya: Soğanlıdere'de (4 adet 87/24'lük mantelli top)

- 15 nci Batarya: Tengerdere'de (10 adet 210/6. 4'lük havan)

- 16 nci Batarya: Tekealtı'nda (4 adet 87/24'lük mantelli top)

- 17 nci Batarya: Baykuş'ta (3 adet 150/45'lik gemi topu)

- Muini zafer Bataryası: Baykuş'ta (4 adet 75/40'lık gemi topu)

- 47 mm'lik bir Batarya: Kumburnu'nda (6 adet 47/40'lık gemi topu)

- 47 mm'lik diğer bir Batarya: Soğanlı'da (6 adet 47/40'lık gemi

topu)

- Şili Dağ Topçu Takımı: Tenger'de (2 adet 65 mm'lik Şili Dağ

Topu)

- Ohacyüs Topçu Takımı: Tenger'de (2 Ohacyüs topu)
- Uçaksavar Topçu Takımları: Namazgah, Havuzlar, Baykuş

Uçaksavar takımları (ikişer adet 37 mm'lik U/S topu)

Bağımsız Birinci Koşulu Muhasara Topçu Taburu

- 1 nci Batarya: Soğanlıdere'de (4 adet 120/24'lük top)
- 2 nci Batarya: Havuzlarda (4 adet 120/24'lük top)
- 3 ncü Batarya: Baykuş'ta (4 adet 120/24'lük top)

Erenköy - Tenger Bölge Komutanlığı: Erenköy'de 8 nci Ağır Topçu Alay Komutanlığı

- 1 nci Ağır Obüs Taburu: Tenger'de
- 1 nci Batarya: Tenger Bölgesi'nde (4 adet 150/10. 8'fik obüs)
- 2 nci Batarya: Tenger Bölgesi'nde (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
- 3 ncü Batarya: Tenger Bölgesi'nde (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
- 120 mm'lik Obüs Bataryası: Eskihişarlık dolayında (6 adet 120/11.

6'lık obüs)

- 2 nci Ağır Obüs Taburu: Erenköy'de
- 4 ncü Batarya: Erenköy dolayında (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
- 5 nci Batarya: Erenköy dolayında (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
- 6 nci Batarya: Erenköy dolayında (4 adet 150/10. 8'lik obüs)

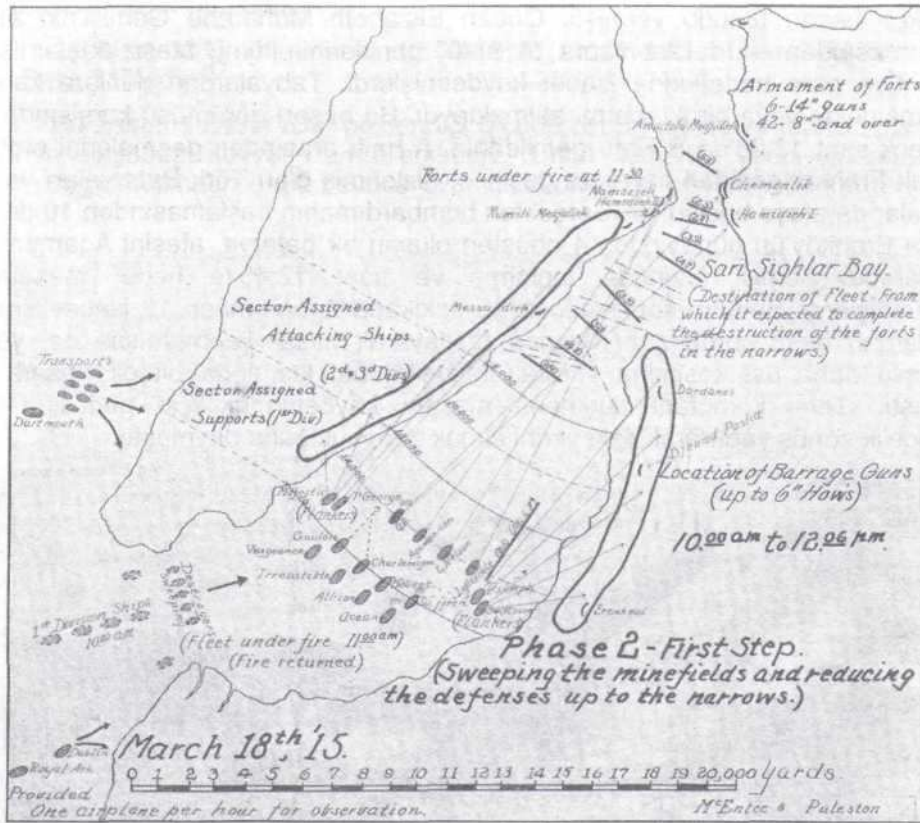
Numune Topçu Taburu

- 7 nci Batarya: Karantina Bölgesi'nde (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
 - 8 nci Batarya: Karantina Bölgesi'nde (4 adet 150/10. 8'lik obüs)
- 4 ncü Ağır Muhasara Topçu Taburu (120/30'luk ağır top. tb.)
- 1 nci Batarya: Erenköy Bölgesi'nde (4 adet 120/30'luk muhasara topu)
 - 2 nci Batarya: İntepe'de (4 adet 120/30'luk muhasara topu)
 - 3 ncü Batarya: İntepe'de (4 adet 120/30'luk muhasara topu)
 - 4 ncü Obüs Taburu: Karantina bölgesinde (2 adet 120/11,6'lık obüs)

Bu açıklamalara göre kısaca, Çanakkale Boğazı'nın doğu yakasındaki 3 ncü Ağır Topçu Alayı; batı yakasındaki 4 ncü Ağır Topçu Alayı ve Erenköy Bölge muharebelerine katıldığı anlaşılmaktadır.

Komutanlığı kuruluşlarındaki toplam top sayıları 230'u bulmaktadır. Bu 230 top içerisinde, çeşitli tarihlerde gemilerden sökülüp, Müstahkem Mevki Komutanlığı'na verilen ve çoğu mayın hatlarını koruyan bataryalarda bulunmaktadır. Her ne kadar Boğaz'ın iki tarafında yetiştirilen çeşitli çaptaki top sayısı 230'u bulmaktaysa da, bunlardan ancak 82 topun 18 Mart 1915 muharebelerine katıldığı anlaşılmaktadır. (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, s.185)

18 Mart sabahı havanın durumu iyiydi ve harekate elverişlilik göstermekteydi. Güneşin doğmasıyla sis ortadan kalkmış, güney rüzgarı kesilmişti. Harekete geçen birinci filo saat 08:30'a doğru Boğaz girişine yaklaşmaya başlar. Önde ilerlemekte olan 1 nci İngiliz Tümeni, saat 10:30'da Agamemnon Gemisi rehberliğinde Boğazdan içeri girdi.

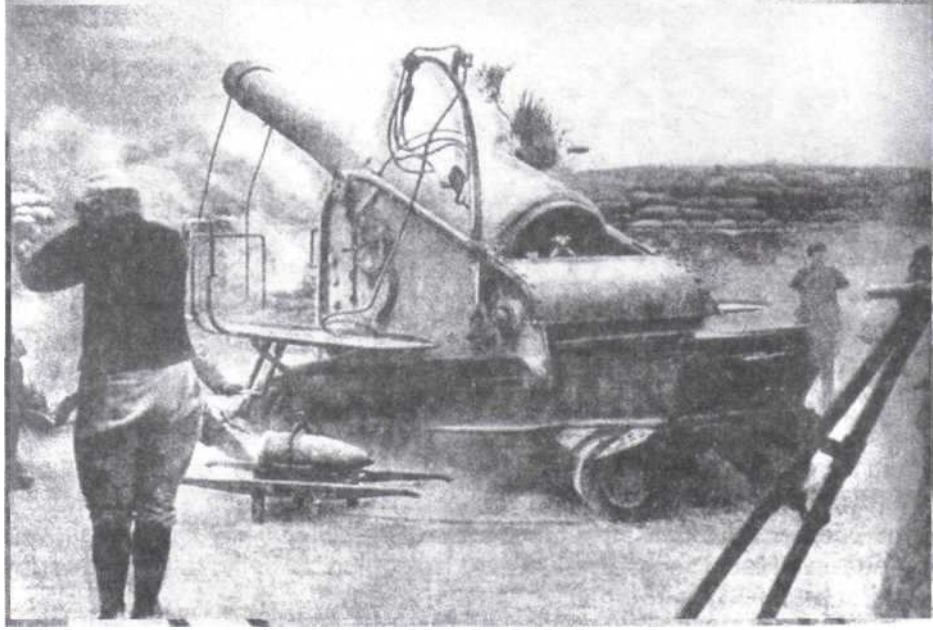


Şekil 1 - 18 Mart 1915 günü 10:00 - 12:00 arasındaki hareketin durumunu gösteren kroki(Puleston, 1926, s.26)

"A Hattı'ndaki gemilerin Boğaz'ın batısından doğusuna doğru sıralanışı ve hedefleri şöyleydi: Batıda Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible. Queen Elizabeth'in hedefi Anadolu Hamidiye Tabyası, Agamemnon'un hedefi Rumeli Mecidiye Tabyası, Lord Nelson'un hedefi Namazgah Tabyası, Inflexible'in hedefi Rumeli Hamidiye Tabyasıydı.

Filonun önündeki muhripler, muharebe alanını taramakta, Triumph ve Prince George Muharebe gemileri de, sancak ve iskele kemere yönlerinde hareket etmekteydiler. Saat 11:00'da gemiler Kumkale gerisinden açılan obüs ateşinin etkisi altına girdiler. (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, s.190)

Gemiler, kendileri için belirlenmiş ateş hattına doğru ilerledikçe yanlardan gelen bu tedirgin edici ateş gittikçe artmaktaydı. Plan gereğince ileri hareketlerini sürdüren gemiler saat 11:30'da 14. 000 yarıdan merkez tabyalarına ateşe başladılar. Bütün dikkatler, dağınık bulunan toplarla obüslere yönelmişti. Bunların sayıları artmıştı ve nişan almaları da eskisine göre çok iyiydi. Bu topların şiddetli ve tedirgin edici ateşi altında Birleşik Filonun ilk yarım saatlik bombardımanı, oldukça başarı umudu vermişti. Queen Elizabeth Muharebe Gemisi'nin ateşe başlamasından on dakika sonra "A hattı" gemilerinin tümü ateşe başlamış ve görünüşe göre hedeflerine isabet kaydetmişlerdi. Tabyalardan bunlara karşılık verilmemekte veya bir iki mermi atılmaktaydı. Bu başarı görüntüsü karşısında, de Robeck saat 12:06'da B Hattı gemilerinin, A hattı arasından geçmelerini emretti. Ancak Fransız gemileri harekete geçince, gizlenmiş olan Türk Bataryaları ve ara tabyalar da ateşe başladılar. Gerçekten bombardımanın başlamasından 10 dakika sonra Erenköy'ün güneyinden 4 obüsten oluşan bir batarya, ateşini Agamemnon Muharebe Gemisi üzerinde toplamış ve saat 12:45'te hedef mesafesini belirlemişlerdi. Bundan sonra geçen 25 dakikada Agamemnon 12 isabet almıştı. Gemi komutanı düşmana mesafe kaybettirmek için gemisine 360 derecelik dönüş yaptırarak eski yerini almak zorunluluğunu duymuştu.



Şekil 2 - Türk Tabyalarındaki Toplardan Biri (40 mm Krupp Topu) Ateş Esnasında

Fransız gemileri yaklaşık 9. 000 m menziline girdiklerinde, zırhlılarla tabyalar arasında müthiş bir düello başladı. De Robeck saat 13:45'te Türklerin ateşinin zayıfladığına karar vererek, mayın tarayıcıların Kepez Burnu'nun ilerisini temizlemelerini emretti. İngiliz destek gemileri de artık hasar görmeye başlamış olan Fransız gemilerinin yerlerini almak üzere gönderildiler. (Hart, 1932, s.15-16)

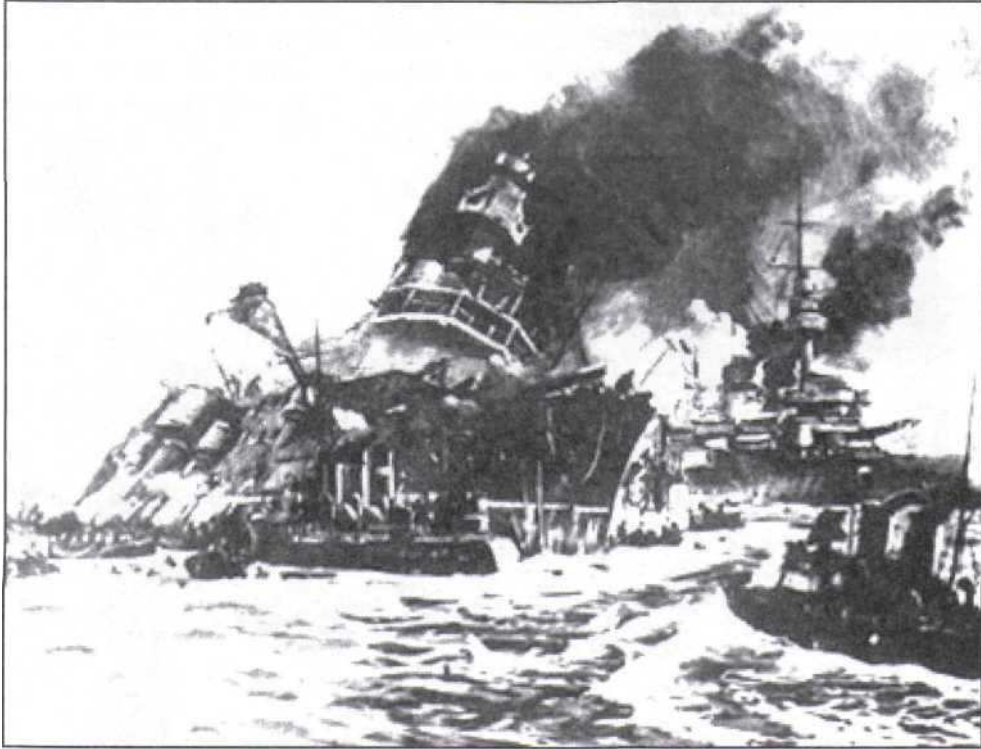
Çok kısa süre içinde 3 mayın gemisi ve bir muhrip topçu ateşiyle batırıldı. Mayın tarama işlemine son verilerek geri çağrıldılar. Bunun üzerine Rumeli Mecidiye Tabyası ateşini Inflexible üzerine kaydırıldı. Anadolu Mecidiyesi'nin de desteğiyle bu gemi, aldığı bir çok isabetle duman ve alevler içerisinde kalarak geri çekilmeye mecbur bırakıldı. (Günesen, 1986, s.55)

Bu zamana kadar işler beklendiği ölçüde uygun gitmiş ve taarruz planının başarıya ulaşacağı kuvvetle umut edilmişti. 3 ncü Tümen'in yerini alacak 2 nci Tümen'in gelmesinden önce heyecan verici bir olay, bu günün kaderine ters yön verdi.

Çanakkale Boğazı'nın batı kıyısına yakın kesimlerde Charlemagne ve Gaulois Muharebe gemileri bulunmaktaydı. Gaulois, Dublin Kruvazörü'nün yardım önerisini geri çevirmiş, sancak yanına yatmış, başı suya gömülmüş durumda makinelerinin gücüyle Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıkmaya çalışmaktaydı. Bu nedenle, muharebe

edemez durumdaydı. Fransız Amiral Gemisi Suffren, "A Hattı'nı geçmişti ve Bouvet Muharebe Gemisi de henüz geçmekteydi. Saat 14:00'da Bouvet'nin sancak tarafında daha sonra siyaha dönüşen küçük bir sarı duman bulutu yükseldi. Bouvet, 8 Mart gecesi Nusrat'ın döktüğü ve mayın tarayıcıların bulamadığı mayınları bulmuştu. (Hart, 1932, s.17)

Duman ortadan kalktığı zaman, gemi çok fazla yana yatmıştı. Üç dakika içinde Bouvet alabora olarak 602 personeliyle birlikte Boğaz'ın derin sularında kayboldu.



Şekil 3-18 Mart 1915 - Bouvet batıyor.

Saat 15:00'ı biraz geçmekteydi ki, Rumeli Tabyası'nın arkasında, Vengeance'in attığı mermilerden büyük bir yangın çıkmıştı ve birkaç dakika sonra Rumeli Hamidiye Tabyası ateşini kesti. Bundan sonra Ocean, ateş etmekte olan Rumeli Namazgah İstihkamı'nı bombardımana başladı. Rumeli ve Anadolu Mecidiye Tabyaları ateşlerini bu kez de Irresistible üzerinde topladılar. Bir mermi arka bacasını parçalarken bir mermi su kesiminin altına isabet etti. Gemi bu durumdan kurtulmaya çalışırken sancak tarafından bir de mayına çarptı. (Günesen, 1986, s.55)

Bu sırada öteki muharebe gemileri, tabyaların ve bataryaların ateşlerini körletmek için, olanca güçleriyle bombardımanlarını sürdürmekteydi. Wear Muhribi, Irresistible'in yanına geldi. Geminin Komutanı Albay Dent kurtulma olasılığı olmadığını görerek gemiyi bırakmaya karar vermişti.

Bu arada Irresistible daha çok yana yatmıştı ve geminin başı Anadolu yakasına dönük olarak aykırı bir duruma geldiğinden yedeğe alma olanağı olmadığı anlaşıldı. Saat 17:50'de Irresistible Muharebe Gemisi, Rumeli Mecidiye Tabyası'ndan 10. 000 yarda (9. 144 metre) mesafede karanlık bastıktan sonra kurtarılmak üzere terk edildi. (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, s.221)

Amiral de Robeck, Irresistible'in terk edilmesi üzerine, genel çekilme işaretini vererek, Bozcaada'daki demirleme yerine doğru harekete geçti. Ocean Muharebe Gemisi, Dardanos ve Soğanlıdere bataryalarının şiddetli ateşi altında çekilmeye başlamıştı. Saat 17:30 sıralarında, büyük hasar gören ve 14 şehit, 24 yaralı bulunan Rumeli Mecidiye Tabyası'nda ayakta kalan Onbaşı Seyit, arkadaşı Ali'nin de yardımıyla tomarladığı bir mermiyle Ocean'ı hedeflemişti. Kısa düşen iki atımdan sonra üçüncü atım, Ocean'ın dümen tertibatına isabet etti. (Günesen, 1986, s.80)

Manevra kabiliyetini kaybeden Ocean, yaklaşık olarak saat 18:05'te Irresistible'in 1 mil kadar uzağında, sancak tarafından mayına çarptı. Geminin dengesini sağlamak için, iskele yan bölmelerine su doldurulduysa da gemide gene 15 derecelik bir meyil görülmekteydi. Bu korkunç durumda Gemi Komutanı Hayes Sadler oradan geçmekte olan Coln ve Chelmer Muhripleri'ne yaklaşmalarını bildirdi.

Bu muhripler, Dardanos Bataryası ile iki kıyıda öteki bataryaların çapraz ateşi altında Ocean'daki personeli boşalttılar. Başka bir şey yapılamayacağı apaçık görüldüğünden, saat 19:30'da gemi terk edildi. Muhripler, gece yarısına kadar Çanakkale Boğazı içinde Ocean ve Irresistible gemilerini aradılarsa da, izlerine rastlayamadılar. Türk kaynaklarına göre, Irresistible anafora tutularak yeniden Türk topları menziline girmiş, özellikle de Dardanos Bataryası'nın ateşleri altında yaklaşık olarak 19:30'da batmıştı. Ocean Muharebe Gemisi, akıntıyla Morto Körfezi'ne girmiş ve 22:30'da batmıştı. (Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII. Cilt, 1996, s.213)

Boğaz'ı donanmayla zorlayıp geçmek için yapılan bu büyük girişim, ancak "şiddetli bir yenilgi" sözüyle tanımlanabilecek biçimde son bulmuştu. Bu işte kullanılan 16 parça savaş gemisinden 3'ü batmış, 4 gemi de ağır hasara uğrayarak uzun süre görev yapamayacak derecede harekettten sakıt kalmış ve Filo, savaş gücünün üçte birini yitirmişti. Bu denli fazla kayıpsa, kara kuvvetlerinin yardımı olmadan Boğaz'ın geçilmesini çok şüpheli kılmaktaydı. (Çanakkale Boğaz Komutanlığı,Çanakkale Deniz Savaşları, 2004,s.120-132) İşte bunun sonucu olarak İtilaf Devletleri Çanakkale'de çıkarma harekatı yaparak tarihin en büyük hezimetlerinden birini yaşamışlardır.

2. 9. Birinci Dünya Harbinde Yaşanan Diğer Olaylar

Bu bölümde kısaca yaşanan bazı deniz olaylarını anlatarak 1. Dünya savaşı deniz faaliyetleri bölümümüzü tamamlayacağız.

2.9.1. Demirhisar'ın Akını

18 Martta uğradıkları mağlubiyetten sonra, Çanakkale Boğazını asker çıkartmak suretiyle karadan zaptetmeye karar veren müttefiklerin Akdeniz'deki asker nakliyatına hücum etmek üzere 97 buçuk tonluk küçük Demirhisar torpidobotu 28 Şubatta geceleyin Boğazdan çıktı. Bu küçük bot tecrübelerinde 27 mil gitmiş, ama o sıralarda sürati 20 mili zor geçiyordu. Geminin küçük kamara ve salonları da tıka basa kömür doldurulmuştu. Demir hisarın mürettebatı 6 sı subay olmak üzere 26 kişiden ibaretti. Ayrıca 2 Alman subayı ile 5 de Alman gedikli si vardı. Emir ve kumanda Almanların elinde idi. Bot, gündüzleri sahillerde gizlenerek ve geceleri seyrederek Kösten adasına kadar gelmişti. Orada dörder bacaklı iki kruvazör görerek bunlara 300 metre mesafeden ik torpido attıysa da tutturamadı. Biraz ileride demirlemiş olan Ann Rickmers deniz uçakları ana gemisine de son ihtiyat torpidosunu attı. Bu torpido gemiye isabet ettiyse de yalnız bir bölmesi su aldığından gemi batmadı.

Demirhisar bundan sonra İzmir körfezine girdi. Almanlar İstanbul'a giderek 3 torpido getirdiklerinden küçük gemi tekrar sefere çıktı. 16 Nisan günü Mısır'dan Çanakkale'ye asker nakleden Manitou nakliye gemisine atlayarak içinde 3-4 bin asker bulunan gemiyi durdurdu. Askerlerin tahliyesi için 10 dakika mühlet verdi. İngiliz askerleri alelacele filikalara binmeye çalışıyor, bazıları denize atılıyorlardı. Demirhisar bu gemiye de yakın mesafeden iki torpido attıysa da gene tutturamadı. Bütün bu isabetsiz torpidoları atanların Alman gediklileri olduğunu söyleyelim. İngiliz nakliye gemisi telsiziyle hücumu uğradığını etrafa bildirdiğinden Demirhisar'a kumanda eden Alman subayı tam yolla kaçmaktan başka bir şey düşünmedi. Halbuki küçük toplarıyla gemiyi bir müddet ateş altına alabilir ve güvertesinde kaynaşan askerlere büyük zayıat verdirebilirdi. Nitekim Manitou'da çıkan panik yüzünden 51 kişi boğulmuştu. Demirhisar süratle kaçarken takibine çıkan 3 İngiliz muhribi gemiye yetiştiğinden torpidobot kurtulmak için Sakız adası kıyısına baştan kara bindirdi. Mürettebatı tekneyi berhava ettikten sonra Yunanlılara teslim oldu. Türk denizcileri İstiklal Harbinin sonuna kadar mevkuf kaldılar. Almanları ise Kayzer'in hemşiresi olan Yunan kraliçesinin gönderdiği bir Yunan torpidobotunu alıp Atina'ya götürdü. Bunlar serbest bırakıldılar.

2.9.2. Sultanhisar Bir Denizaltıyı Batırıyor

Müttefikler 25 Nisanda karaya asker çıkarmaya başlar başlamaz, denizden Çanakkale'ye takviye ve ikmal göndermemize mani olmak maksadıyla denizaltıları Marmara'ya sokma yolunu tuttular. Daha o gün AE-2 Avustralya denizaltısı Boğazdan girdi. Su altında seyrederken karakol gemilerimizden Aydın reis gambotuna iki torpido attıysa da tutturamadı. Kendisini mahmuzlamak isteyen Draç torpidosunun hücumunu boşa çıkardı. Ertesi gün Zuhaf gambotuna yaptığı hücum da neticesiz kaldı. Marmara'da 4 gün dolaştı. Nihayet Ali Rıza Bey komutasındaki 97 buçuk tonluk Sultanhisar torpidobotu tarafından görüldü. Küçük bot 2 tane 37 milimetrelik topu ile uzun ve kahramanca bir mücadeleden sonra AE-2'nin mürettebatını teslim olmaya mecbur etti. Valfları açılmış olan denizaltı da battı.

27 nisan günü E-14 İngiliz denizaltısı Marmara'da Nurulbahir gambotunu batırdı. Aydın reis gambotuna da bir torpido attıysa da gemi bu torpidoyu savuşturdu.

10 Mayıs akşamı Gülcemal ile üç Alman şilebine Galata rıhtımından 10 bin kadar asker yüklenmiş ve bu nakliyeler Samsun tipi iki muhrip refakatinde Marmara'ya açılmıştı. E-14, güneş batarken bu gemilerden ikisini gördü. İmralı açıklarında öndeki vapura bir torpido attıysa da tuturamadı. İkinci gemi Gülcemal'di. Buna da bir torpido savurdu. Attığı torpido tam baş tarafına isabet ettiğinden gemi yaralandıysa da Allah'ın inayeti ile Gülcemal batmadı. Fakat İngiliz denizaltısı gemiyi batırdığını sandığı için, mev'ut mükafatı istemişti. Bu mükafat beher Türk askeri ve tayfası başına 4 liradan 30. 000 İngiliz lirası tutuyordu. Denizaltının mürettebatı takriben 30 kişi olduğu için her birine mühim bir para düşüyordu. E-14 ün komutanı Böyle çok uğraştıysa da parayı alamadı. İngiltere Bahriye Nezareti, Gülcemal müsellaah (silahlı) olmadığı için bu mükafatı vermemişti. Halbuki Gülcemal yaralandıktan sonra içindeki askeri İmralıya çıkarmış ve İstanbul'a dönerek Halic'e demirlemiştir. İngiliz casuslarının geminin batmadığını görerek rapor ettiklerine şüphe yoktur. Fakat amiralliğin casusların müşahedesini gizli tutmayı tercih ederek Gülcemal'in batmadığını değil, silahlı olmadığını ileri sürmüş olduğu değerlendirilebilir.

Fransızların Joule denizaltısı 11 Mayıs'ta boğazdan içeri girerken bir mayına çarparak battı. (Tezcan, 2005, s.479)

2.9.3. Pelengiderya Gambotunun Batışı

İngilizlerin meşhur yüzbaşı Nasmith komutasındaki E-11 denizaltısı Marmara'ya girmiş ve 23 Mayıs günü Yenikapı önlerinde yatan Pelengiderya gambotunu torpillemişti. Pelenk batarken 57 milimetrelik toplarıyla periskoba ateş açarak denizin üstünde bir soba borusu büyüklüğündeki bu hedefe isabet temin etti. Sabahın erken saatinde olan bu muharebeyi Marmara'ya nazır evimden dürbünle seyretmiştim. E-11 bundan sonra, İstanbul limanına kadar girerek İstanbul vapuruna iki torpido attı. Biri geminin yanındaki mavnaya isabet ederek havaya uçurdu.

Nasmith bu hadisenin periskopla fotoğraflarını çekti. Gemiye batırıldığı delili olarak, bu fotoğrafları neşrettiyse de İstanbul vapuru yaralanmış fakat batmamıştı.

İngiliz denizaltılarının Marmara'daki faaliyetleri İstanbul ile Marmara ve Çanakkale arasındaki nakliyatı hemen hemen durdurmuştu. Elde mevcut gambotlar, torpidobotlar, Tütün Rejisi idaresinin 3 muhafaza gemisi de denizaltı mücadelesine tahsis edilmişti.

İngilizlerin başarılı faaliyetine rağmen Fransız denizaltıları daima beceriksiz olmuşlardır. 25 Ağustosta Marlotte denizaltısı Nara önünde ağlara takıldı. Gemi denizin yüzüne çıkarken ateşle karşılandı. Fransızlar denize iştirakli valflarını açarak gemiyi hatırdılar. Mürettebatı bir Türk karakol gemisi tarafından kurtarıldı.

2. 9. 4. Peykişevket Yaralanması ve Barbaros Zırhlısının Batışı

İngilizlerin E-14 denizaltısı 6 Ağustosta Marmara'da binbaşı Cevat Bey'in komutasındaki torpido kruvazörünü torpilledi. Torpido geminin tam ortasına isabet etti ve sular ocakları söndürdü. Peyk, denizaltıya ateş açtı ve kalan stimle sahile kadar girerek baştan kara etti. E-14'ün ikinci torpidosu Peykten açılan ateş yüzünden isabetsiz oldu. Gemi birkaç gün sonra römorkörler ve iki muhrip tarafından askıya alınarak İstanbul'a getirilirken direklerinin uçları birbirine dokunacak bir hale gelmişti. Peyk bu vaziyette Halice getirilerek tamir edildi ve birkaç ay sonra tekrar denize çıktı.

4 Eylülde İngilizlerin E-7 denizaltısı ikinci defa Marmara'ya girerken Nara'daki ağa takıldı. Boğaza gelen bir Alman denizaltısının verdiği su bombalarıyla hasara uğratılan gemi suyun yüzüne çıkmak mecburiyetinde kaldı. Türk motor gambotlarının top ateşi altında 31 kişilik mürettebatı teslim oldu. Gemi de imla valfları açılmış olduğundan battı. (Tezcan, 2005, s.480)

2.9.5. Bir Fransız Denizaltısının Zaptı ve Yarhisar'ın Batışı

Fransızların Turquoise denizaltısı 30 Ekimde Boğazdan içeri girdi. Fakat ertesi gün Akbaş önünde karaya oturdu. Sahil bataryalarından atılan bir mermi kumanda kulesini tahrip etti. Mürettebatını teşkil eden 28 kişi esir edildi. Türk muhripleri ile Nusret mayın gemisi gemiyi yüzdürerek İstanbul'a getirdiler. Fransız denizaltısına, kumanda kulesini vuran topçu onbaşı Müstecip onbaşının adı verildi. Fakat gemi kullanılmadığından mütarekede Fransızlar tarafından alınıp götürüldü.

Turquoise denizaltısında ele geçirilen evraklar İngilizlerin E-20 denizaltısının felaketine sebep oldu. 2 müttefik geminin birbirlerine verdikleri randevu bu evraktan öğrenilerek Pola'dan sularımıza gelmiş olan yerine gönderildi ve E-20, Fransız denizaltısını beklerken Almanın attığı torpido ile batırıldı. Mürettebatından 9 kişi kurtarıldı.

Meşhur Nasmith'in E-11 denizaltısı, 3 ncü defa olarak Marmara'da faaliyette bulunurken Yarhisar muhribimizi Adaların arkasında batırdı. Bu felakete gemideki Alman irtibat subayının yersiz müdahalesi sebep olmuştu. Geminin Türk süvarisi Hulusi Bey, periskopun görülmesi üzerine serdümene alabanda sancak komutasını ve makineye de icabeden emri vermek üzere iken Alman subayı müdahale ederek muhripi eski rotasında seyrettirmiş ve 300 metreden atılan torpido gemiye isabet etmişti. Nasmith denize dökülenleri toplayıp Yalova'ya giden bir yelkenliye teslim etti. Kurtulanlar 3 Türk subayı ve 42 erle 3 Alman erinden ibaretti. 7 subay ile 33 er şehit olmuştu. Boğulanlar arasında Alman irtibat subayı da vardı. (Tezcan, 2005, s.481)

İngiliz denizaltılar!, topları kendilerden zayıf olan Türk gemileriyle de topçu muharebesi yapıyorlardı. Küçük Taşköprü gambotu İmralı civarında bir İngiliz denizaltısı ile muharebe ettikten sonra Bandırma'ya sığınmıştı. İntibah mayın gemisi de bir gece başka bir denizaltı ile topçu muharebesi yapmış, küçük toplarıyla bir iki isabet temin ederek düşmanı kaçmaya mecbur etmişti. Bu muharebede geminin çarkçıbaşı ile iki askerimiz şehit olmuştu.

Çanakkale muharebeleri sırasında Fransızların 4, İngilizlerin de 4 denizaltısı batmıştır.

2.10. Savaşın Sona Ermesi Mondros Mütarekesi ve Türk Donanması

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Devleti savaştan Mağlup olarak çekilmiştir. Bu Mütareke ile Çanakkale Boğazı İngiliz, Fransız, İtalyan, Amerikan ve Yunan harb gemilerine açıldığı gibi Çanakkale ve Karadeniz boğazlarındaki istihkamlar müttefikler tarafından işgal ve oralardaki gazi toplar tahrip edildi. Mütarekenin 6 ncı maddesinde, bütün harb gemilerimizin müttefiklere teslim edilerek Osmanlı limanlarında mevkufl bulundurulacağı yazılı idi. Bu maddeye uyularak Yavuz hariç bütün Türk harb gemileri birer birer Halic'e hapsedildiler. Topların kamaları, nişangahları, torpidolar ve cephaneler çıkarıldı. Her gemide çok az mürettebat bırakıldı. Yavuz, köprülerden sığmadığı için Tuzla açıklarında teçhizat ve mürettebatı alınarak demirletilmişti. (Tezcan, 2005, s.482-485)

Donanmamızın bu hali, 1918 Kasımından 1923 te İstanbul tahliye edilinceye kadar devam etti. Ancak İstiklal Harbinde Kahraman Türk denizcileri kaçırabildikleri gemiler ile müttefik ve Yunan harb gemilerinin mevcudiyetine rağmen, Karadeniz'de, kahramanlıklar göstermekten, Türk ordusuna silah ve malzeme taşımaktan geri kalmadılar.

III. BÖLÜM

KURTULUŞ SAVAŞINDA TÜRK DENİZCİLİĞİ

3.1. Milli Mücadele Başlangıcında Deniz Kuvveti Oluşturma Çabaları.

Bu bölümde Kurtuluş savaşı öncesinde donanma için yapılan çalışmalara değinip Donanmamızın denizlerimizde yaptığı faaliyetleri anlatacağız. Ayrıca Kurtuluş Savaşında Destanlaşan bazı gemilerimizi de ayrıntılı olarak inceleyerek savaşı Türk Denizciliği açısından değerlendireceğiz

3.1.1. Mondros Mütarekesi Sonrasına Genel Bakış

Dünya Savaşı sonrasında ülke topraklarının büyük bir bölümünün düşman işgali altına girmesi, Mondros Mütarekesi hükümleri uyarınca Ordu ve Donanmanın terhis edilmesi ve daha da önemlisi, mevcut harp silah araç ve gereçlerinin düşman kontrolüne geçmesi Türk denizcilerini derin bir üzüntüye boğmuştur. (Bal, 2004, s.49) Türk denizcisi tüm bu olumsuz koşullara rağmen hiçbir zaman umutsuzluğa kapılmamış, doğasında var olan yurt sevgisi ve bağımsızlık bilinci ile her türlü yaratıcı düşünceyi hayata geçirerek İşgal Güçlerine karşı planlı ve sistematik bir şekilde teşkilatlanmaya başlamıştır.

Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra İngiliz, Fransız, Amerikan, Yunan, İtalyan, Japon ve İspanyol harp gemileri başta İstanbul olmak üzere muhtelif limanlarımıza girmiş ve I. Dünya Savaşı'nın Galip Devletleri yurdu her taraftan işgal etmeye başlamıştır. Düşman Kuvvetlerinin ülkemize yayılması ile birlikte Türk denizcileri Türk Ulusu ile kenetlenerek İşgal Güçlerine karşı mücadeleye başlamış, Mustafa Kemal Paşanın önderliğinde Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın ilk adımlarının atılması Türk denizcilerini daha da heyecanlandırmış, her ne pahasına ve her ne şekilde

olursa olsun, Milli Kuvvetleri destekleme yönünde çok güçlü ve geri dönülmez bir irade oluşmuştur.

Türk denizcileri ATATÜRK'ÜN Samsun'a ayak bastığı 19 Mayıs 1919 tarihinden itibaren güç koşullar altında bir Anadolu Donanması oluşturmak ve İstiklal Harbi'nin Deniz Cephesi'ni tesis ederek Milli Kuvvetlere denizlerden silah, cephane ve malzeme nakletmek üzere harekete geçmiştir.

İstiklal Harbi başlangıcında düzenli bir Nakliyat Filosunun bulunmaması çeşitli risk ve tehditleri de beraberinde getirmekteydi. Denizden malzeme nakli için küçük sivil tekneler kullanılmakta ve her teknede nakliyat kontrol üzere bir subay ile iki er görevlendirilmekteydi. Ancak, alman tüm önlemlere rağmen etkin, düzenli ve kesintisiz bir lojistik akış sağlanamıyor, bu da Anadolu'daki Kuvvetlerimizi olumsuz yönde etkiliyordu.

Bilindiği üzere, Osmanlı Devleti'nin 16 Aralık 1917 tarihinde Odesa'da Rusya ile imzalamış olduğu Mütareke sonrasında, Karadeniz'deki deniz faaliyetleri durdurulmuştu. Mondros Mütarekesi sonrasında ise Osmanlı Donanmasının büyük bir bölümü Haliç'te enterne edilmiş, Donanma Komutanının Forsu da Turgutreis zırhlısından arya edilmişti (indirilmişti). İşgal Güçlerinin, Donanmanın etkinliğini azaltma girişimlerini yerinden denetlemek için İtalyan Sardunya gemisi de Haliç'te kıçtankaara edilmişti.

Karadeniz'de 1919 yılının Şubat ayından itibaren, İngiliz Koramiral Calthorpe'un bilgisi dahilinde, bölgedeki ticaret gemilerinin emniyetini sağlamak ve kaçakçılığa mani olmak üzere vuruş gücü en aza indirilen Aydınreis ve Preveze gambotları görevlendirildi. (Okur, 2006, s.390) Bunlar 502 tonluk 10 mil sürat yapabilen gemilerdi. (Bal, 2004, s.71) Bu iki gambottan Sinop'a istinaden hareket icra eden Preveze gambotu İstanbul Boğazı ile Samsun, Trabzon'a istinaden görev yapan Aydın reis gambotu ise, Samsun ile Banım arasında keşif, gözetleme ve karakol faaliyetleri icra etmekteydi. .

Bu gelişmeler olurken, İşgal Kuvvetleri Milli Kuvvetlerin harbe devam azim ve iradesini sekteye uğratmak, Anadolu'da düzenli ve donanımlı bir Ordu yaratma yönündeki çabaları engellemek için, öncelikle lojistik malzeme almasını baltalamayı hedefledi. Bu maksatla, bir dizi önlemleri ardı ardına uygulamaya koymaya başladı. Bu önlemler arasında en önemlisi, özellikle dış yardımları tamamen ortadan kaldırmayı hedef alan abluka uygulamasıydı. Osmanlı Donanmasının enterne edilmiş olması, sahilde üstlenen kıyı koruma imkan ve kabiliyetimizin bütünüyle ortadan kaldırılması düşman gemilerine hareket kolaylığı sağlamaktaydı. Bu da doğal olarak abluhanın etkinliğinin artmasına neden oluyordu. Ancak, İşgal Güçlerinin kendi aralarındaki çıkar çekişmeleri zaman zaman abluka uygulamaları konusunda bazı sorunlara neden olmuş ve Anadolu Donanması bu zafiyetlerden önemli ölçüde istifade etmeyi başarmıştır.

Milli Hükümet yapmış olduğu jeostratejik analizlerde, mevcut kuvvetlerin durumu, uluslararası ilişkiler, düşman gemilerinin konuş durumları, Anadolu'daki kontrol sahaları ve ana ulaştırma hatlarını da dikkatle değerlendirmiştir. Bu çalışmalar sonucunda, Milli Kuvvetlerin direncini artırarak harbe devam azim ve iradesini pekiştirecek hayati ve Stratejik Lojistik Nakliyatın, esas olarak Karadeniz'de tesis ve idame edilmesi, başta Marmara olmak üzere, çıkan fırsatlardan istifade ile gerektiğinde diğer denizlerde ve hatta göl ve nehirlerde sürdürülmesi kararlaştırılmış, bu yönde planlamalar başlatılmıştır.

Bu amaçla ilk olarak düşmana karşı keşif ve gözetleme maksadıyla Gözetleme İstasyonları kurulmak istenmiştir. (Doğanay, 2001, s.266) Yapılan özverili çalışmalar neticesinde Amasra,Ereğli,Zonguldak,Kerempe,Sinop,Samsun,Giresun,Pazar ve Hopa Gözetleme İstasyonları kurulmuştur. (Okur, 2006, s.392)

3.1.2. Umur-ı Bahriye Müdürlüğü ve Bahriye Dairesi Reisliğinin Tesis Edilmesi

Lojistik nakliyatın planlı, düzenli, kesintisiz ve emir komuta zinciri içerisinde yürütülmesi için. 23 Nisan 1920 tarihinde kurulan TBMM Hükümeti, Rusya ile askeri yardım konusunda anlaşma sağladıktan sonra, ülkenin kaderini doğrudan

etkileyecek nakliyatın ancak, bu maksatla kurulacak ve deniz subaylarından oluşacak özel bir teşkilat tarafından yürütülmesi suretiyle başarılı olabileceğini kıymetlendirmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda, 10 Temmuz 1920 tarihinde hareket açısından Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine (Genelkurmay Başkanlığı), idari bağlamdan da Milli Müdafaa Vekaletine (Milli Savunma Bakanlığı) bağlı olarak, denizciliğe ait işler ve faaliyetler anlamına gelen "Umur-ı Bahriye Müdürlüğü" tesis edilmiştir. (Ünlü, 1996, s.1) Umur-ı Bahriye Müdürlüğü kişisel gayretlerin bir teşkilat altına toplanarak daha etkin kullanılması açısından önemli bir aşama olmuştur. (Bayar, 2004, s.22)

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü Osmanlı Hükümeti ve İşgal Güçleri tarafından yok edilen Türk Denizciliğini ve Deniz Gücünü yeniden canlandırmak, Milli Kuvvetlerin Anadolu'daki askeri hedeflerinin elde edilmesinde hayati önem taşıyan silah, teçhizat ve cephaneyi deniz nakliyat ile istenilen bölgelere sevk etmek ve deniz sınırlarımızın korunması amacıyla kurulmuştur. Başlangıçta Milli Hükümetin finans kaynakları son derece sınırlı, mevcut deniz teşkillerimiz personel, malzeme ve organizasyon açısından çok yetersiz bir durumdaydı. Böyle bir ortamda yapılabilecek en küçük bir hata bile, Deniz Gücümüzün daha başlangıçta zafiyete düşmesine neden olabilir ve bu yönde bir gelişme belki de İstiklal Harbi'nin seyrini değiştirebilirdi. Görev çok zor, ağır ve o derece kutsaldı. Milli Hükümetin tesis edilmesinden sonra kurulan Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, Ankara'daki Merkez Karargahında görev yapan 5 subay ve denizdeki 2 gemi ile derhal çalışmalara başladı. Müdürlüğün ilk hedefi, imkan ve kabiliyetleri sınırlı da olsa, Milli Kuvvedeki denizlerde destekleyebilecek ve tarihi lojistik nakliyatı gerçekleştirebilecek bir Anadolu Donanması oluşturmaktı. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.45-48)

Umur-ı Bahriye Müdürlüğünün kuruluşu gerek Türkiye'nin aydınlık geleceği, gerekse Türk Deniz Kuvvetlerinin tarihi gelişim süreci açısından son derece önemlidir. Bu Müdürlük ülke kaynaklarının seferber edilerek iç ve dış düşmanlar üzerinde yoğunlaşıldığı hayati öneme haiz kritik bir dönemde, yaptığı son derece gerçekçi analiz ve planlamalarla, mevcut sınırlı deniz vasıtalarını ve denizci personeli olağanüstü sayılabilecek zaman ve mekan koordinesi ile sevk ve idare ederek lojistik nakliyata ivme kazandırmış ve İstiklal Harbi'nin kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü Osmanlı Devleti'nin yıkılmasından sonra yeniden Türk Deniz Kuvvetlerini oluşturma çabalarının ilk kıvılcımı ve başlangıç noktasıdır. Bu Müdürlükte görev alan öncü ve kahraman denizci personel, Türk Ulusu'nun acı ve gözyaşı içerisinde geçirmiş olduğu bu karanlık dönemlerde, büyük bir sorumluluk üstlenerek en zor koşullarda bile Türk denizcisinin mucizeler yaratabileceğini ispat etmiş ve Deniz Kuvvetlerinin gurur abidelerinden birisini oluşturmuştur. Sınırlı imkan ve kabiliyetleri, önemli malzeme, teçhizat ve insan gücü sorunlarına rağmen az sayıdaki deniz vasıtası ile Anadolu'daki cepheleri desteklemek üzere büyük bir sorumluluk alan bu Müdürlük, Ankara'da Samanpazarı Mahallesi'nde bulunan ve o dönemde Ankara Lisesi olarak kullanılan taş binanın birkaç odasında faaliyete başlamıştır. Kıdemli Yüzbaşı Ahmet Şevket (Doruker) Beyin sevk ve idaresinde faaliyet gösteren Müdürlük Karargahı beş şube şeklinde teşkilatlandırılmıştır: Birinci Şube Zat İşleri (Personel), İkinci Şube Harekat, Üçüncü Şube Levazım (Lojistik), Dördüncü Şube Limanlar ve Deniz Ticareti, Beşinci Şube ise Tahakkuk ve Muhasebe (Saymanlık) Şubesidir. Bu Şubelere: Personel Şube Müdürü olarak Kıdemli Yüzbaşı Hidayet (Bosut) Bey, Harekat Şube Müdürü olarak Kıdemli Yüzbaşı Mahmut Sait (Halman) Bey, Lojistik Şube Müdürü olarak Kıdemli Yüzbaşı Emrullah (Nutku) Bey, Limanlar ve Deniz Ticareti Şube Müdürü olarak Kıdemli Yüzbaşı Mahmut Hayrettin (Kaliçun) Bey ve Muhasebe Şube Müdürü olarak Yüzbaşı Salih Salim Bey atanmıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.48)

Müdafaa-i Milliye Vekaleti tarafından Umur-ı Bahriye Müdürlüğüne tevdi edilen temel vazife Anadolu'daki cepheleri silah, cephaneye, teçhizat ve diğer ikmal maddeleri ile desteklemek maksadıyla, başta Karadeniz olmak üzere, denizler ve göllerdeki her türlü Stratejik Deniz Nakliyatını, her ne pahasına olursa olsun tesis ve idame etmek olmuştur (Büyüktuğrul, 1974, s.452)

Umur-ı Bahriye Müdürlüğünün kurulduğu dönemde, Anadolu kıyıları idari, hukuki ve askeri yönlerden çok karmaşık bir durum arz etmekteydi. Müttefik savaş gemileri kıyılarımızı rahatça kontrol edebiliyor, Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerine dayanarak önemli gördükleri yerleri, geçici veya sürekli olarak işgal edebiliyorlardı. Ayrıca, İşgal Güçleri direniş ile karşılaştıkları şehirleri bombardıman ediyor, yakaladıkları her türlü gemiyi zapt ve müsadere ediyor, ihtara bile gerek

görmekten batıyorlardı. Başlangıçta kısmen de olsa, bu uygulamalara karşı koyabilme olanağı yoktu.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü tesis edildiğinde kıyılarımızda dört ayrı kontrol mevcuttu. Sahillerimizin bir kısmı Osmanlı Hükümetinin denetimi altındaydı. Bazı bölgeler İtilaf Devletleri tarafından denetlenmekteydi. Batı kıyılarımız Yunan işgali altında bulunduğundan bu bölgelerde faaliyetlerimiz çok sınırlıydı. Kuzey ve Güney'deki bazı limanlar Milli Hükümetin kontrolü altındaydı. Bu kapsamda Karadeniz'de: Zonguldak, Şile ve İstanbul Boğazı, Marmara'da: İstanbul, İzmit, Mudanya, Bandırma, Erdek, Karabiga, Çanakkale, Tekirdağ, Şarköy, Lapseki, Ege ve Akdeniz'de ise: Edremit, Ayvalık, Dikili, Foça, Urla, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Marmaris, Fethiye, Bodrum, Antalya ve Mersin fiili olarak İtilaf Devletleri'nin işgali altındaydı (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.148).

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü göreve başlar başlamaz derhal Liman Reisliklerine bir talimat göndererek, İstanbul'daki Bahriye Nezareti ile tüm ilişkilerini kesmeleri ve tamamıyla kendi emirleri doğrultusunda hareket etmeleri talimatını vermiştir. (Okur, 2006, s.393) Karadeniz'de Hopa'dan Kefken'e, Akdeniz'de ise Antalya'dan Güllük Lima'na kadar uzanan deniz sahasındaki Liman Reislikleri Milli Hükümetin emrine girdiklerini birer telgraf mesajıyla Ankara'ya rapor etmişler ve böylelikle Milli Hükümetin bir anlamda deniz sınırları çizilmiştir.



Şekil 4 - İstiklal Harbi Süresince Tesis Edilen Deniz Teşkilleri

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü Karadeniz'de iki ayrı sorumluluk sahası tesis etmiştir. Rus sınırından İnebolu'ya kadar uzanan bölge, l'inci Bölge olarak isimlendirilmiş ve Samsun Liman Reisliği bu bölgedeki faaliyetlerin sevk ve idaresi ile görevlendirilmiştir.

İnebolu'dan başlayarak Batıya doğru uzanan bölge, 2'nci Bölge olarak adlandırılmış ve Zonguldak Liman Reisliği unvanı, Merkez Liman Reisliği olarak değiştirilerek bu bölgedeki faaliyetlerin kontrolünden sorumlu tutulmuştur. Mersin Limanı, Fransız işgali altında olduğundan, 01 Haziran 1921 tarihinde İtalyanların Antalya'dan çekilmesinden sonra Antalya'da bir Merkez Liman Reisliği teşkil edilmiş ve tüm Akdeniz kıyılarının sorumluluğu bu Reisliğe verilmiştir. Süratle yapılan yeniden yapılanma çalışmalarından sonra, faaliyetlerin icrası için bir Muhasebe Şube Müdürü bütçe oluşturulmuş ve müteakiben Nakliye Filosu oluşturmak için kapsamlı çalışmalar başlatılmıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.50)

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, öncelikle İstanbul'da enterne edilmiş bulunan Donanma gemileri ve diğer birliklerde bulunan inançlı, yetenekli ve her türlü fedakarlığa hazır genç subayları Anadolu'ya sevk etmek üzere harekete geçmiştir. İstiklal Harbi'ndeki deniz subayları yaş ortalaması otuz beşi aşmayan, genç ve dinamik vatanseverlerdi. Stratejik Deniz Nakliyatını tesis ve idame etmek, bu nakliyatta görev alacak gemileri tedarik etmek ve harekate hazır olarak bulundurmak, gemiler ve denizin kara birliklerini uzman personel ile istihdam etmek, gemilerin bakım ve onarım ihtiyaçlarını karşılamak, kıyı gözetlemesi yapmak, denizlerde keşif gözetleme görevleri ve çıkan fırsattan istifade ile taarruzu hareket icra etmek, etkin ve güvenilir bir istihbarat ağı tesis etmek ve Karadeniz'de Pontus Rum Devleti kurma hayalindeki çetelere karşı kovmak üzere, büyük bir titizlikle seçilen 159'u Güverte, 68'i Makine, 5'i Tabip ve l'i İstihkam sınıfı olmak üzere toplam 233 cesur ve vatansever deniz subayının küçük bir bölümü doğrudan Müdürlük Karargahında görevlendirilmiş, diğer subaylar ise Deniz Teşkillerinde ve gemilerde istihdam edilmiştir. Bu görevlerden en önemlisi harp malzemelerini sevk ve nakliye etmektir (Bal, 2004, s.9)

Mühendis sınıftan denizci subaylar ise, yurdun çeşitli bölgelerindeki askeri atölye ve fabrikalarda lojistik hizmetlerde, özellikle de teknik hizmetlerde görevlendirilmişlerdir. Müdürlük tüm bu faaliyetlerini İstanbul'da bulunan Muavenet-i

Bahriye ve daha sonra ise, Felah-ı Vatan Grubu ile işbirliği içerisinde gerçekleştirmiş ve bu Grup Anadolu'ya geçecek subaylara her türlü kolaylığı sağlamıştır.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü ile Karadeniz'deki Türk nakliyatı teşkilatlanmış bulunuyordu. (Doğanay, 2001, s.273) Bu teşkilat düşmanın ağır baskısı ve denizlerimizdeki abluka uygulamasına rağmen mevcut kaynakların ve sınırlı deniz vasıtalarını en rasyonel şekilde kullanarak küçümsenmeyecek bir başarı gösteriyor, Anadolu'daki cephelere, malzeme naklini kesintisiz olarak sürdürmeyi başarıyordu. Ancak, Anadolu'da Mustafa Kemal Paşa önderliğinde başlatılan Ulusal Hareket her geçen gün daha da güçleniyor ve kuvvetlerimizin büyümesi oranında lojistik malzeme ihtiyacı giderek artıyordu. Diğer taraftan, tevdi edilen vazifeye uygun bir Deniz Gücü oluşturmak üzere ülke dahilindeki heyecan giderek büyüyor, yurtsever Türk Ulusu'nun büyük desteği ile deniz nakliyatında görev alan tekne sayısı ve insan gücünde önemli oranda artış sağlanıyordu. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.50)

3. 2. Kurtuluş Savaşındaki Önemli Deniz Olayları

3. 2. 1. Karadeniz'de Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları

Milli Mücadele heyecanının bütün yurda yayılması ile birlikte başlayan Milli Kuvvetleri lojistik yönden destekleme çabaları yavaş yavaş belirli bir ivme kazanmaya başladı. Özellikle, İstanbul'daki silah ve cephane depolarından gizli yollarla kaçırılarak Anadolu'ya sevk edilen malzemeler Milli Kuvvetlerin direnme azmini kamçılıyor ve bazı başarılı sonuçların alınmasında önemli rol oynuyordu. Ancak, tüm gayretler giderek gelişen, büyüyen ve düzenli Orduya dönüşen Kuvvetlerimizin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmemekteydi. Bu nedenle, Milli Kuvvetlerimizi yurt dışından da desteklemek ve yeni kaynaklar yaratmak üzere harekete geçildi. Uluslararası dengeler nedeniyle, özellikle Rusya bu konuda öne çıkmaktaydı. Ancak, Almanya ile de gizli olarak ilişkiler sürdürüldü. Çünkü Osmanlı Dönemi'nde Ordu, Alman yapımı silah ve teçhizata dayalı bir alt yapıya sahipti. Bu nedenle, Almanya'dan da gizli ve özel

tüfek ve bunlara ait cephanenin deniz yolu ile Trabzon'a nakledilmesi" talimatını vermiştir. Bu malzemeler sivil motorlarla Tuapse'den getirilerek Trabzon'daki depolara yerleştirilmiştir. Aydın reis gambotunun Trabzon'da bulunan II. Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Mehmet Cemal Bey deniz nakliyatının düzenlenmesi ve gerekli liman hizmetlerinin yürütülmesi ile görevlendirilmiştir. Cemal Bey gelen silah ve cephaneleri genellikle gece süresince ve gizli yöntemlerle depolara sevk ederek, bu konuda düşmana hiçbir emare vermemiş ve böylelikle düşmanın engelleyici tedbirler alması önlenmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.107-108)

Karadeniz kıyılarında kaçakçılığa engel olmak üzere İstanbul Hükümeti tarafından gönderilmiş olan Rüsumat 4 No'lu vapur kendi isteği ile 10 Haziran 1920 tarihinde Milli Hükümetin emrine girmiş ve Aydınreis ile Preveze gambotlarından sonra Anadolu Donanmasının ilk gemisi olmuştur (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.191). Bununla birlikte Ereğli Limanı'nda 06 Eylül 1920 tarihinde, Gazal isimli Sevkıyat römorkörü ile yedeğindeki Dana yelkenlisi ve Mebruke adı verilen bir motora Milli Hükümet tarafından el konulmuş ve Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine verilmiştir. Bu faaliyetlere paralel olarak, 1920 yılının Kasım ayında Ereğli Limanı'na gelen Abranosyon Şirketi'ne ait 1300 tonluk şilebe el konularak, Şahin adı verilmiştir. Bu şilep ile birlikte Anadolu Donanması tonaj bakımından belirli bir seviyeye ulaşmıştır. Bu gemiler Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine verildikleri andan itibaren Stratejik Deniz Nakliyatında görev almış ve Milli Mücadelenin sonuna kadar Cephelerimize ulaştırılmak üzere Karadeniz'deki limanlarımıza silah ve cephaneye taşımıştır. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s. 45)

Düşük kapasite ile sürdürülen deniz nakliyatı 1920 yılının Eylül ayından itibaren deniz subaylarının üstün gayretleri sonucunda yeniden yapılanan ve bir konsepti dahilinde düzenli olarak faaliyete geçirilen Anadolu Donanmasının tesisi ile daha büyük hedeflere yönelmiştir. Silah ve cephaneler deniz yoluyla Samsun ve İnebolu ya getirilecek, oradan da kara yolu ile cepheye taşınacaktı. (Büyüktuğrul, 1974, s.452) Bu kapsamda ilk deniz nakliyatını gerçekleştirerek öncü bir misyon üstlenen Gazal römorkörünün Komutanlığını Kıdemli Yüzbaşı Adil (Develili oğlu) Bey, Rüsumat No:4 vapurunun Komutanlığını ise Kıdemli Yüzbaşı İhsan Bey deruhte etmiştir.

Gazal, ilk nakliye seyrinden itibaren yoğun bir tempo ile faaliyet göstererek Stratejik Deniz Nakliyatının en önemli gemileri arasında yer almıştır. İlli nakliye seyrinde Tuapse'den ileri harekete geçen Gazal, 20 Elcim 1920 günü Trabzon'a intikal etmiş ve bu seyrinde 564 Alman mavzeri, 494 sandık cephane ve 586 kasaturayı salimen Trabzon'daki makamlara teslim etmiştir. Rüsumat No:4 ise, 04 Kasım 1920 tarihinde ilk seferini tamamlamış ve intikal ettiği Trabzon Lima'na Tuapse'den yüklediği 632 mavzer, 1180 sandık cephane ve 615 kasaturayı transfer etmiştir.

Rüsumat No:4 vapuru ikinci seyrinde 12 Kasım 1920 tarihinde Tuapse'ye müteveccihen Trabzon'dan avara etmiş (hareket etmiş) ve bu seyir öncesinde Gemi Komutam Kıdemli Yüzbaşı İhsan Beye, Tuapse'deki Konsolosumuz Osman Beye iletmek üzere bir mesaj verilmiştir. Milli Müdafaa Vekili Fevzi (Çakmak) Paşanın imzasını taşıyan bu mesajda, "İngiliz toplarına acil ihtiyaç olmadığı, Alman piyade cephanesinin nakliyatına öncelik verilmesi konusunda talimat verilmiştir. " Bu çerçevede Tuapse'de yükleme yapan Rüsumat No:4 vapuru, 438 tüfek, 412 sandık cephane ve 378 kasatura ile 01 Aralık 1920 tarihinde Trabzon'a intikal etmiş, getirilen silah ve cephane Maçka ve Değirmendere'deki ambarlarda depolanmıştır. İngilizler bu ambarlardaki malzemelerin iç bölgelere transfer edilmesini engellemek istiyorlardı. (Okur, 2006, s.404) Depolarda bekleyen bu silah ve cephanenin başta İnebolu olmak üzere Batı'daki limanlarımıza deniz yoluyla transfer edilmesi önemli bir genel lojistik ihtiyaç olarak öne çıkmıştır. Milli Hükümet bu yönde önlemler almak üzere çalışmalar başlatmıştır.

Bu kadar önemli ve hayati harp malzemesinin Batı kıyılarımıza nakli, ancak uzman personelin istihdam edildiği ve son derece iyi organize edilmiş, özel bir Deniz Teşkilinin tesis edilmesi ile gerçekleştirilebilirdi. Bu acil ve hayati ihtiyaç nedeniyle 1920 yılının Ekim ayında kurulmuş olan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesi, 1921 yılının Şubat ayında Komutanlık haline getirilerek Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı adını almıştır. (Hergüner, s.85) Trabzon Valisi Hamit Bey ve 3. Kafkas Tümeni Komutanı Albay Şükrü Bey, Liman Reisi Binbaşı Nazmi Beyin bu görevi başarıyla icra edebileceğini değerlendirerek bu yönde Ankara'ya bir teklif yazısı göndermiştir. Bu gelişme üzerine Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, Nazmi Beyi, Liman Reisi Nazmi Beyi uhdesinde kalmak üzere Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına

atamıştır. Komutan yardımcılığına da, Kıdemli Yüzbaşı Mehmet Cemal Bey getirilmiştir. Nazmi Bey bu tarihi görevi alır almaz, derhal emrindeki kuvvetlerini yeniden teşkilatlandırmış ve planlı çalışmalarına başlamıştır. Yapılan detaylı planlamanın uygulanabilirliğini denemek için ilk Nakliye Harekatı küçük tekne ve takalarla icra edilmiştir. Bu tekne ve takalar emredildiği şekilde, sahile yakın rotaları izleyerek, Liman Reisliklerine uğramış, hava koşulları ve düşman durumu ile ilgili istihbarat bilgilerinin durumuna göre intikallerine devam etmiştir. Bu hareket başarıyla tamamlanmış, taşınan bütün silah ve cephane istenilen limanlara tam ve eksiksiz olarak teslim edilmiş, ortaya çıkan küçük aksaklıklar kısa zamanda giderilmiştir.

Rusya'nın Tuapse Limanı'ndan 1920 yılının Eylül - Aralık ayları arasında bir defa Gazal ve iki defa Rüsumat No:4'ün yaptığı seferler ile toplam 3387 tüfek, 3590 kasatura ve 3624 sandık cephane Trabzon'a nakledilmiştir. Bu cephane daha sonra Trabzon'dan motorlarla Batıya taşınmış ve özellikle İnebolu'ya çıkarılarak Batı Cephesi'ne ulaştırılmıştır. İlk deniz nakliyatının başarısı ve kazanılan deneyim nedeniyle, 1921 yılında esas olarak Batı limanlarına gemilerin intikalleri planlanmıştır. Batı limanlarına yönelik gemilerle yapılan ilk nakliyat görevini gerçekleştirme şeref ve onuru yine Gazal ve Rüsumat No:4 gemilerine ait olmuştur. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.274)

Rüsumat No:4 icra etmekte olduğu üçüncü nakliye seyrinde, 1921 yılının Şubat ayında Tuapse'de yüklemiş olduğu silah, cephane ve malzemeleri Trabzon'a boşaltmak, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının talimatları doğrultusunda, emniyetli rotalar izleyerek doğrudan İnebolu'ya transfer etmiştir. (Işın, 1946, s.36) Gazal römorkörü de yedeğinde Dana yelkenlisi ile birlikte aynı şekilde Rusya'nın muhtelif limanlarından yüklediği harp malzemelerini Batıdaki limanlarımıza taşımıştır. Bu dönemde, Trabzon'da İngiliz savaş gemilerinin bulunması ve aynı zamanda yerli Rumlarla bir kısım işbirlikçi ahalinin bu nakliyatı ihbar etmelerinin önlenmesi amacıyla, faaliyetler çok gizli olarak sürdürülmüş malzemelerin sahile çıkarılması gece süresince gerçekleştirilmiştir.

Batum'dan aldığı 20 ton malzeme ile İstanbul'a doğru ilerlerken kazan arızası nedeniyle Trabzon Limanı'na gelen Petros adlı 180 tonluk Yunan vapuruna 13 Mart 1921 tarihinde el konularak, "Batum" adı verilmiştir. Yaşlı ve sık sık arızalanan bir

gemi olmasına rağmen Batum vapuru İstiklal Harbi süresince çok değerli hizmetler ifa etmiştir. İnebolu Yükleme ve Boşaltma Komutanlığının Cephane boşaltma faaliyeti bakım ve onarım maksadıyla, 1920 yılının Aralık ayında Rusya'ya gönderilen, ancak Ruslar tarafından el konulan Şahin şilebinin, 1921 yılının Nisan ayında serbest bırakılarak yeniden Nakliye Filosuna katılması ve küçük deniz vasıtalarının sayısındaki artış Ban istikametindeki Stratejik Deniz Nakliyatına ivme kazandırmış, kısa sürede Trabzon bölgesinde depolanan silah ve cephane Batıdaki limanlara transfer edilmiştir.

Rusya'dan silah ve cephane nakliyatına 1920 yılının Eylül ayında başlanmış, ancak Anadolu Donanmasının her yönden gelişmesi ile bu nakliyat 1921 yılında ivme kazanmıştır. 1921 yılı Haziran ayı itibarıyla Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrindeki Aydınreis, Preveze, Şahin, Rüsumat No:4, Gazal ve Batum gemileri ile motorlu tekneler tarafından Batum, Tuapse ve Novorosisk'ten yüklenen silah, cephane ve malzeme önce Trabzon'a getirilmiş, burada farklı gemilere aktarılmak suretiyle Samsun, İnebolu ve Akçakoca başta olmak üzere diğer limanlara nakledilmiştir. Malzemeler bazı özel durumlarda aynı gemi ile transfer edilmiştir. (Doğanay, 2001, s.284)

Nakliyat işlerinin düzenli bir şekilde yürütülmesi önce Binbaşı Nazmi Bey daha sonra ise Binbaşı Fahri Aczi Bey gibi değerli deniz subaylarının emrinde olan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının planlı ve programlı çalışmaları ile Liman Reislikleri ve diğer Deniz Teşkilleri arasında tesis edilen etkin koordinasyon sayesinde mümkün olabilmektedir. Bu suretle, düşman gemilerinin hareketi zaman kaybedilmeden öğrenilmiş, düşmanın muhtemel hareket tarzlarına göre önlemler alınmış ve nakliye gemilerinin seyir programı istihbarat raporlarına istinat ettirilmiştir.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.111)

Alman önlemler ve yapılan hassas planlamalar ile Anadolu Donanması Stratejik Deniz Nakliyatını hemen hemen hiç zayıf vermeden gerçekleştirmiş, bundan dolayı Komutanlık subayları defalarca Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği ve Milli Müdafaa Vekaletince takdirname ile taltif edilmişlerdir.

İstiklal Harbi'nde yer almak maksadı ile 1921 yılının Ocak ayında bir kahramanlık destanı yaratarak İstanbul'dan kaçırılan Alemdar römorkörü Fransızlar ile Milli

Hükümet arasında ille anlaşmanın yapılmasına ve bu surede Milli Hükümetin Fransızlar tarafından dolaylı olarak tanınmasına neden olmuştur. Bu nedenle Alemdar, Milli Hükümete sadece deniz nakliyat açısından değil, aynı zamanda uluslar arası prestij açısından da büyük destek sağlamıştır. 29 Ekim 1921 tarihinde onarımı tamamlanan Alemdarım Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine girmesi ile Anadolu Donanmasının gelişme süreci ivme kazanmış, bu olay Türk denizcilerini moral ve motivasyon açısından olumlu yönde etkilemiştir (Işın, 1946, s.42).

Diğer taraftan, Milli Hükümetin Rusya ile işbirliğine yönelmesi üzerine, İngilizler Karadeniz'de deniz hava vasıtalarıyla da desteklenen yoğun abluka uygulaması ile Türk deniz nakliyatını engellemek ve Yunan Ordusunu her açıdan desteklemek şeklinde iki karşı hareket tarzını uygulamaya koymuştur.

İşgal Güçlerine ait Ortak Filoların ve özellikle Yunan Donanmasının tüm Karadeniz'deki limanlarımıza yönelik abluka ilanı ve aynı zamanda abluka edenliğini arttırmak üzere yoğun olarak yapmış olduktan keşif, gözetleme ve karakol faaliyetlerine rağmen Anadolu Donanması büyük bir risk ve tehdit altında Rusya'nın Batum, Tuapse ve Novorosisk Limanları'ndan silah, top ve mühimmat ile muhtelif askeri teçhizat ve uçak parçalarını nakletmeyi başarmıştır. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s. 38)

Gemilerin rutin ve planlı balom ve onarımları Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının Trabzon'daki onarım atölyesinde, Giresun'daki Müdafaa-i Hukuk Derneğinin onarım tesislerinde, Sinop ve diğer limanlarda tesis edilmiş olan muhtelif büyüklükteki onarım birimlerinde yapılmıştır. Havuzlama, tadilat, modernizasyon ve overhol gibi büyük çaplı onarım faaliyetleri için Rus limanlarındaki tersane ve onarım tesislerinden istifade edilmiştir. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.148)

Batum limanı, Doğu Cephesi'nden gönderilen silah ve cephane için bir yükleme limanı olarak kullanılmıştır. Yunan Deniz Kuvvetlerinin Stratejik Deniz Nakliyatını engellemek amacıyla, icra ettiği keşif, gözetleme ve karakol faaliyetlerinin arttığı dönemlerde, nakliyatın önemli bir kısmı, yüklerin gerektiğinde süratle herhangi bir mevkinden sahile taşınabilmesi için küçük deniz vasıtaları ile gerçekleştirilmiştir. Bu

planlama ayrıca, düşman tarafından büyük çaplı malzemenin imha veya müsadere edilme riskini azaltmak üzere yapılmıştır.

Doğu - Batı istikametinde icra edilen Stratejik Deniz Nakliyatı büyük ölçüde sahile yalan rotalar izlenerek gerçekleştirilmiş, gemiler ve deniz vasıtaları, sıçramalar şeklinde ilerleme rotalar üzerindeki limanlara uğrayarak, düşman harp gemileri hakkında istihbarat bilgileri temin ettikten sonra denize açılmıştır. Bu dönemde gemiler ve diğer deniz vasıtaları ile taşınan yükün düşmanın eline geçmesinin önlenmesi için gerektiğinde gemilerin batırılması yönünde de açık talimat verilmiştir. İstiklal Harbi'nin başlangıcında abluka uygulaması genellikle İngiliz ve Fransız harp gemileri tarafından denetlenirken, 1921 yılından itibaren ağırlıklı olarak Yunanistan'a ait harp gemileri deniz nakliyatımızı tehdit etmeye başlamıştır.

Gemilerinin Trabzon'dan hareketleri ve intikal limanları Bahriye Dairesi Reisliğine ve Milli Müdafaa Vekaleti Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bildirilmiştir. Liman Reislikleri de gelen gemilerin kalkış ve varış saatlerini Nakliyat-ı Bahriye Komutanlıklarına rapor etmişlerdir. Bu suretle etkin bir komuta kontrol, rapor verme ve istihbarat sistemi tesis edilmiş ve başarıyla işletilmiştir. Bahriye Dairesi Reisliği bu yönde son derece başarılı çalışmalar ve planlamalar yapmış, Milli Müdafaa Vekaleti ile uyum içerisinde faaliyet göstererek, sınırlı kaynaklarını en gerçekçi şekilde seferber etmiştir. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s. 39)

Yunanlılar 10 Ocak 1921 tarihindeki I. İnönü Muharebesi yenilgisinden yaklaşık üç ay sonra, 01 Nisan 1921 tarihinde gerçekleşen II. İnönü Muharebesi'nde tekrar yenilerek, Bursa'nın doğusundaki mevzilere geri çekilmişlerdir. Milli Kuvvetlerimizin bu başarısı İtilaf Devletleri'ni yeni tedbirler almaya sevk etmiştir. İtilaf Devletleri yapmış oldukları değerlendirmelerde, Ulu Önderimizin liderliğindeki Ankara Hükümetinin ve Milli Kuvvetlerimizin başarısında Kuzeyden gerçekleştirilen Stratejik Lojistik Nakliyatın önemli bir rol oynadığını tespit etmişlerdir. Bu nedenle özellikle Karadeniz'deki deniz nakliyatını kesin olarak engellemesi amacıyla, Yunanistan'a büyük destek sağlanmış ve bu ülke ilave önlemler alınması için adeta teşvik edilmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.112-115)

Başta İngiliz ve Fransız gemileri olmak üzere, İşgal Güçlerine ait Filolar İstiklal Harbi'nin başlangıcından itibaren limanlarımıza yönelik yoğun abluka uygulamışlardır. Ablukayı denetlemekle görevlendirilen bir İngiliz muhribi, nakliye görevi icra eden Gazal römorkörümüzü mahmuzlayarak batırmak üzere yaklaşırken bir mayına çarparak yara almıştır. Bu olay sonrasında İtilaf Devletleri'ne ait Filolar Karadeniz'in Milli Hükümet tarafından mayınlandığını değerlendirmişlerdir. Bu nedenle, ilave gemi kayıplarından çekinen İşgal Filoları abluka uygulamasını gevşetmiş ve daha az sayıda gemi ile liman önlerine fazla yaklaşımadan keşif, gözetleme faaliyetleri icra etmiştir. Ancak, deniz nakliyatındaki artış oranının Anadolu'daki Cephelerdeki askeri başarıyla paralellik göstermesi, Yunan Hükümetini bu konuda ilave tedbir almak üzere harekete geçirmiştir. Yunanistan 26 Mart 1921 tarihinde kıyılarımıza yönelik genel bir abluka ilan etmiş ve bu kapsamda limanlarımıza müteveccih askeri destek ve her türlü lojistik yardım malzemesi taşıyan gemilerdeki personele korsan muamelesi yapılacağını, yüklerin müsadere edileceğini ve gemilerin batırılacağını ilan etmiştir. Bu abluka özellikle, Kütahya ve Eskişehir ile Sakarya Muharebeleri sırasında şiddet kazanmıştır. Yunan Filosu Averoff zırhlısı, Elli hafif kruvazörü, sekiz muhrip ve iki yardımcı sınıf gemi ile limanlarımıza müteveccih nakliyatın engellenmesine yönelik faaliyetlerine büyük bir ağırlık vermiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.458)

Son derece dikkatli, kontrollü ve düşman faaliyetlerine göre Stratejik Deniz Nakliyatım planlayan Bahriye Dairesi Reisliği ve Bahriye Komutanlıklarımız Yunan abluhasının tüm şiddetiyle sürdüğü bu dönemde nakliyatın etkinliğini mümkün olan en üst düzeye çıkarmışlardır. Yoğun düşman baskısına rağmen nakliyat süratli ve emniyetli olarak hemen hemen azami taşıma kapasitesi ile devam ettirilmiştir.

İşgal Güçlerine ait gemilerin de destek verdiği Yunan Donanmasının ağır baskısının sürdüğü bu dönemde, Batı Cephesi'nde II. İnönü ve Aslıhanlar Muharebeleri'nin yapılmakta olduğu bir sırada, 3'üncü Kafkas Tümeninin Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri'ne katılmasını mümkün lalan hayati önemi haiz bir deniz nakliyatı gerçekleştirilmiştir.

Bu nakliyat faaliyetinde Kıdemli Yüzbaşı Cevat (Tümamiral Ülmen) Bey komutasındaki Şahin vapura ile Kıdemli Yüzbaşı Adil (Develilioğlu) Bey komutasındaki Gazal römorkörü büyük basan göstermiştir. Gazal römorkörü

yedeğinde Dana yelkenlisi ile birlikte 04 - 30 Nisan 1921 tarihleri arasında Trabzon'da konuşlu bulunan 3'üneü Kafkas Tümeninin bir kısım unsurlarını fırtınalı bir havada Akçakoca'ya nakletmeyi başarmıştır. Şahin vapuru da 20 - 25 Mayıs 1921 tarihleri arasında yaptığı iki nakliye göreviyle 3'üncü Kafkas Tümeninin diğer bir kısım personeli, alet ve ağırlıklarının Akçakoca'ya transferini gerçekleştirmiştir.

1921 yılı sonlarında denizden yapılan lojistik nakliyatın önemli bir kısmını, Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne stratejik birlik intikalleri teşkil etmiştir. Doğu - Batı kara yollarının yetersiz olması ve elde yeterli sayıda kara nakil vasıtalarının bulunmaması nedeniyle, nakliyat Batıya deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. Doğu Cephesinde Karabekir Paşanın komutasındaki birliklerimizin Ermenileri kesin bir yenilgiye uğratmasından sonra, bu ülkedeki tüm Rus yapımı ağır ve hafif silahlarla çeşitli harp malzemeleri Ruslar tarafından Kafkas demiryolu ile Batum Limanı'na taşınmış ve bu malzemeler Aydın reis, Preveze, Şahin, Gazal ve Rüşumat No:4 gemileri ile Trabzon Limanı'na ve müteakiben İnebolu, Samsun ve Akçaşehir (Akçakoca) Limanları'na intikal ettirilmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.116)

Anadolu Donanması düşman tehdidini doğa ile dengelemenin çarelerini aramıştır. Türk denizcileri Nakliye Harekatını iyi havalar yerine, özellikle fırtınalı, yağışlı ve görüş mesafesinin azaldığı koşullarda gerçekleştirmiştir. Karadeniz gibi hırçın ve fırtınaların sürekli olduğu bir denizde, eski ve yaşlı teknelerle idame edilen bu nakliyat Türklerin denizcilik yeteneğimi de sergileyen bir onur kaynağıdır. Denizcilerimiz fırtınalarla adeta vals yapmıştır. Yunanlılar bu dönemde Karadeniz kıyılarına uyguladıkları ablukayı şiddetle sürdürürken, Türk kıyılarına karşı ille taarruzu hareket Kalkış zırhlısı ile bir Yunan muhribi tarafından 09 Haziran 1921 günü sabahı, İnebolu'daki hedeflerin bombardıman edilmesi sureti ile gerçekleştirilmiştir

Yunan Filoları 20 Temmuz 1921 tarihinde Sinop ve Trabzon'u, 22 Temmuz 1921 tarihinde tekrar Sinop'u, 30 Temmuz 1921 tarihinde ise ikinci kez İnebolu'yu ateş altına almıştır. Yunan Filoları bu taarruzları esnasında sivil hedefleri de bombalamıştır. Ancak, Yunan Filolarının tüm bu girişimleri, Türk denizcisinin zeka ve cesareti ile kıyı bataryalarımızın başarılı aslan karşısında fazla etkili olamamış, nakliyat

güçlülükle de olsa idame edilmiştir. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.47)

Deniz nakliyatı Rusya'nın Batum, Tuapse ve Novorosisk Limanları ile Trabzon ve İnebolu Limanları arasında sürdürülmüştür. Rusya'dan tedarik edilen silah, cephane ve diğer malzemeler Rusya'nın Karadeniz'deki kıyılarına yakın olan Novorosisk ve Tuapse Limanları'ndan yüklenerek Trabzon'a ve buradan da İnebolu ve Samsun üzerinden Anadolu'nun derinliklerine ulaştırılmıştır. (Mütercimler, 2005, s.310)

Rus limanlarından Kuzey - Güney istikametinde gerçekleştirilen deniz nakliyatının yanı sıra Doğu - Batı limanlarımız arasında da önemli oranda personel, birlik, silah, cephane, harp teçhizatı ve diğer ikmal maddelerinin transferi realize edilmiştir. Bu nakliyat: Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrindeki gemilerden başka, Seyr-i Sefain (Deniz Yolları) idaresinin Karadeniz hattında çalışan Bahri Cedid, Gülnihal, Altay, Giresun, Akdeniz ve Ümit adlı gemileri ile ticari şirketlere ait gemilerden ve aynı zamanda özel şahıslara ait tekne ve motorlardan da büyük ölçüde istifade edilmiştir.

Sakarya'da yapılacak kesin sonuçlu muharebe için Milli Kuvvetlerimizin her bakımdan ikmaline imkan sağlamak amacıyla, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa TBMM'den aldığı yetkilere dayanarak, 08 Ağustos 1921 tarihinde Teklif-i Milliye (Milli Yükümlülük) talimatını yayınlamıştır. (Işın, 1946, s.42) Bu kapsamda sivil tekneler için de aynı yönde bir düzenleme yapılmış ve sivil motor ile tekne sahipleri bir ay süreyle Milli Kuvvede re ait malzemeleri 100 millik bir mesafe içerisinde parasız olarak taşımakla yükümlü tutulmuşlardır. Bu uygulama, Sakarya'da savaşan Türk Ordusuna yönelik silah ve cephane nakli faaliyetlerine ivme kazandırmıştır.

Sakarya Meydan Muharebesi öncesinde Milli Kuvvetlerin acil olarak ihtiyaç duyduğu bildirilen ve Trabzon'da bulunan 21 adet 8. 8 cm.lik İngiliz, 3 adet 7. 5 cm. lik Fransız, 4 adet 15 cm. lik ve 4 adet 10. 5 cm. lik Rus topu 08 Eylül 1921 tarihinden itibaren Batum, Rüsumat No:4 ve Ararat vapurları Hayrettin motoru tarafından Samsun'a oradan da Cepheye nakledilmiştir. Sakarya Muharebesi 13 Eylül 1921 tarihinde zaferle sonuçlanmış ve bu savaşın kazanılmasında Trabzon'dan nakledilen 32 top önemli rol oynamıştır. (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.422-446) Sakarya Meydan Muharebesi'nin kazanılmasını müteakip Milli Müdafaa Vekaleti

Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürü Albay Muzaffer (Orgeneral Ergüder) Bey tarafından İdari Makamlara ve denizcilere aşağıdaki genelge yayınlanmıştır:

"Bu zaferin kazanılmasında büyük şerefin, düşman harp gemileri kontrolündeki Karadeniz'de, Batı Cephesi'ne silah ve harp malzemesi yetiştiren Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına ait olduğu tebrikler ile bildirilir, keza aynı gayret gelecek için de teşekkürler ile talep edilir. " Milli Müdafaa Vekaletinin Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürü Albay Muzaffer (Orgeneral Ergüder) Bey 1921 yılının Kasım ayında görevini Albay Sadullah Bey'e devretmiştir. Albay Muzaffer Bey bu münasebete Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına aşağıdaki teşekkür mesajını yayınlamıştır:

"Harp tarihinin bir diğer örneğini kaydetmediği zor hizmetleri benimle birlikte yaparak basanlar elde eden çalışma arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim. " (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.118)

Karadeniz'de Anadolu Donanması tarafından büyük fedakarlıklarla idame edilen Stratejik Deniz Nakliyatı: Sivil tekneler, Seyr-i Sefain İdaresine ait vapurlar, Fransız, Sırp ve İran bandıralı ticaret gemileriyle büyük ölçüde desteklenmiştir. Haliç Tersanesi ile diğer bölgelerdeki ambar ve depolardan Muavenet-i Bahriye Grubu tarafından kaçırılan top, hafif silah, cephaneye, mayın ve onarım malzemeleri gizli yöntemlerle Akçakoca, Ereğli, İnebolu ve Samsun bölgelerine transfer edilmiştir.

Rusya'dan 29 Eylül 1921 tarihinde 40 tonluk ve 20 mil sürate sahip ilci adet motor gambot satın alınmıştır. Bu motor gambotlar Novorosisk'te onarım gördükten sonra Trabzon Limanı'nda 09 Eldin 1921 tarihinde Türk Sancağı çekilerek hizmete başlamıştır. 1 No'lu motor gambota Yüzbaşı Necati (Özdeniz) Bey, 2 No'lu motor gambota ise Yüzbaşı Reşat (Talayer) Bey komuta etmiştir. Büyük Taarruz için hazırlıklar 1922 yılı başlarında yoğunluk kazanmıştır. Bu nedenle, başta Karadeniz olmak üzere diğer tüm denizlerdeki nakliyat faaliyetlerine özel bir önem ve öncelik verilmiştir. Yapılan planlamalarda üç ana istikametteki stratejik nakliyat için özel önlemler alınmıştır. Öncelikle Trabzon'daki depo ve cephaneliklerde bulunan her türlü silah ve cephanenin Batı limanlarına nakledilmesi konusunda düzenlemeler yapılmıştır. (Mütercimler, 2005, s.318) Rusya limanlarından, mümkün olduğu takdirde, doğrudan Batı Karadeniz limanlarına nakliyat yapılması için tedbirler

alınmış, daha hızlı ve denize dayanıldı gemiler bu maksatla görevlendirilmiştir. Marmara başta olmak üzere, Ege ve Akdeniz'de de daha aktif faaliyet gösterilmesi kararlaştırılmış ve Eğirdir Gölü'nde de Batı Cephesi'nin desteklenmesi için çeşitli tertip ve tedbirler alınmıştır.

Düşmanın uygulamakta olduğu ve çok sayıda gemi ile denetlediği abluka tüm bu faaliyetlerin basan ile gerçekleştirilmesini tehdit etmekteydi. Bu nedenle, 1921 yılında icra edilen görevlerden de alman dersler ışığında, gerektiğinde uygulamaya konulmak üzere dikkatli, kontrollü ve en az iki hareket tarzını gerektiren planlar hazırlandı. Planların hayata geçirilmesi için Deniz Teşkilleri arasında etkin bir koordinasyon, güvenilir bir istihbarat sistemi, sürati ve emniyetli muhabere tesisi hayati önem taşımaktaydı. Ayrıca gemilere açık, anlaşılır emirler vermek, düşman gemileri ile karşılaştıklarında alacakları tedbirleri bildirmek, uygulayacakları hareket tarzlarını belirlemek önem taşımaktaydı. Kara yollarının ulaşım için uygun olmaması deniz nakliyatının önemini daha da artırıyor ve Milli Mücadelenin başarısı için yaşamsal bir konuma getiriyordu. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.86)

Bahriye Dairesi Reisliği ve mevcut Deniz Teşkillerimizin almış olduğu tedbirler sayesinde, düşman harp gemilerinin abluhasına ve yoğun kesit gözetleme ve karakol faaliyetlerine rağmen 1922 yılında da deniz nakliyatı aksamadan düzenli olarak devam etmiş, Batum, Tuapse ve Novorosisk'ten Trabzon'a, Trabzon'dan da Batı Karadeniz'deki Türk limanlarına hafif silah, top, cephane, muhtelif harp teçhizatı ile çok sayıda uçak ve yedek parça nakledilmiştir. Ayrıca düşman faaliyetleri dikkatle takip edilerek, uygun zamanlarda nakliyat doğrudan Rus limanları ile Batı Karadeniz'deki limanlarımız arasında gerçekleştirilmiştir.

Şahin vapuru 01 Ocak 1922 tarihinde 2 adet 15/45 cm. lik gemi topu, bir kısım cephane ve 200 mayını Novorosisk'ten yükleyerek Trabzon'a nakletmiştir. 1922 yılının Ocak ayında Samsun'a Mebruke motoru ile 25 ton piyade mermisi, 1 ton barut ve 11 ton mühimmat, Aydınreis gambotu ile 80. 5 ton çeşitli bomba, 26. 2 ton tüfek mermisi, 10 ton barut, 8 ton topçu mühimmatı, 74 adet tüfek, Batum vapuru ile 4 adet 10. 5 cm lik top ve 4 ton cephane, Alemdar römorkörü ile 166 ton topçu cephanesi nakledilmiştir. Aynı yılın Mart ayı sonunda Gazal römorkörü, yedeğinde iki yelkenliyle birlikte

Novorosisk'ten topçu ve piyade cephanesi transfer etmiştir. ,1922 yılının Mart ayı itibarıyla Samsun'a 363. 5 ton silah ve cephane, Trabzon'a ise 11. 5 ton cephane nakledilmiştir. 1922 yılının Nisan ayında Şahin vapuru Novorosisk'ten 150 adet mayın ile 1 adet 15/45 cm. lik gemi topu daha transfer etmiş, aynı zamanda Batum'dan nakledilen 1001. 7 ton malzemedan 944. 6 tonu Batı Cephesi'ne transfer edilmiştir. (Işın, 1946, s.86)

Deniz Harekatının gelişimine bağlı olarak gerektiğinde Trabzon, Samsun ve Amasra Limanları'nın savunulmasında kullanılmak üzere Rusya'dan Şahin vapurunun nakletmiş olduğu 350 mayın Trabzon, Amasra ve Samsun'da tesis edilmiş olan Mayın Memurluklarında muhafaza edilmiştir. 1922 yılının Eylül ayı itibarı ile Trabzon ve Samsun'daki depolarda 50'şer, Amasra'daki depoda ise 250 mayın depolanmıştır. Daha sonra bu mayınlar İzmir ve İzmit Körfezleri'nin savunulmasında kullanılmıştır. Envanterde mayın dökücü vasıtanın bulunmaması nedeniyle denizcilerimiz yeni arayışlar içerisine girmişlerdir. Bu kapsamda 16 Eylül 1920 tarihinde Aydınreis gambotu tarafından denizde zapt ve müsadere edilmiş olan Yunan bandıralı Ayyıldız motoru tadil edilerek mayın döküş özelliği kazandırılmıştır. Bu motora mayın rayları monte edilmiş, güvertesinde yaklaşık 18, ambarlarında ise 25 civarında mayın taşıyabilecek imkan ve kabiliyet kazandırılmıştır.

Zonguldak'a 1922 yılının Nisan ayı ortalarında gelen ve 6 - 7 mil sürat yapabilen 100 tonluk iki Beyaz Rus motoruna Türk denizcileri tarafından el konulmuş, "Amasra ve Ereğli" adlan verilen bu motorlar Anadolu Donanmasına dahil edilmiştir. Bu motorlardan Amasra, mayın döküş özelliği kazandırılarak mayın dökücü gemi olarak kullanılmıştır. Ereğli ise 19 Haziran 1922 tarihinde Sinop civarında önce karaya oturmuş, sonra batmıştır. Ayrıca, 26 Nisan 1922 tarihinde Sinop'ta 250 tonluk bir Yunan yelkenlisi de zapt edilmiş ve "Şile" adı verilerek nakliye görevlerinde kullanılmıştır. Diğer taraftan limanlarımız arasında yoğun olarak asker ve cephane transferi gerçekleştirilmiştir.

Enosis adlı 950 tonluk Yunan şilebi 26 Nisan 1922 tarihinde 1 ve 2 No'lu motor gambotlar tarafından zapt edilmiş, gemiye Türk Bayrağı çekilerek, "Trabzon" adı verilmiştir. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.340) Trabzon şilebinin Anadolu

Donanmasına katılması, Donanmanın hem tonaj açısından büyümesine hem de muhtelif görevlerin daha emniyetli ve süratli olarak yapılabilmesine olanak sağlamıştır.

Diğer taraftan Averoff zırhlı kruvazörünün de aralarında bulunduğu bir Yunan Filosu 07 Haziran 1922 tarihinde Samsun'u iki saat süresince ateş altına almıştır. Bombardıman esnasında Samsun'daki askeri ve sivil hedeflerin yanı sıra Rusya, ABD ve Hollanda'ya ait tesislerde hedef alınmış ve bu durum diplomatik olarak Yunanistan'ı güç duruma düşürmüştür. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.119-121) Milli Hükümet bu olaydan istifade ederek Yunanistan'ı, uluslar arası kamuoyunun da desteğini alarak köşeye sıkıştırmış, Rusya misilleme olarak limanları ve kara sularındaki Yunan bandıralı gemileri zapt ve müsadere etmiştir.

Anadolu Donanması İstiklal Harbi'nde mümkün olduğu oranda hareketini deniz hava gücü ile destekleme yönünde girişimde bulunmuştur. Bu maksatla, 1921 yılının Kasım ayında Amasra'da bir Deniz Tayyare İstasyonu tesis edilmiştir. Bu istasyonun kuruluşunda İstanbul'da örtülü olarak faaliyet gösteren Muavenet-i Bahriye Grubunun da büyük katkıları olmuştur. Bu Cemiyet Haliç'te Bahriye Nezareti ambarlarında bulunan uçak parçalarını gizli yöntemlerle Karadeniz'e kaçırmış ve bu parçalar Amasra'daki Deniz Tayyare İstasyonu'nda monte edilmiştir. Bakım onarım ve yedek parça güçlükleri nedeniyle 3 adet uçak sınırlı bir hareket kabiliyeti ile kullanılabilmiştir. Ancak, yine de deniz uçakları çeşitli kesil gözdeme görevleri icra etmiş, sınırlı da olsa zaman zaman taarruzi rolde görev almışlardır. Bu kapsamda 03 Temmuz 1922 tarihinde Panter Sınıfı bir Yunan muhribine ve Samsun'u bombardıman ettikten sonra İstanbul'a geri intikalde olan Yunan Filosuna taarruzlar tertiplenmiştir. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.102)

1922 yılının Temmuz ayında hayati önemi haiz bir nakliyat görevi basan ile icra edilmiş, 1921 yılı sonlarında Almanya'dan satın alınan 29 uçak önce deniz yolu ile San Petersburg'a sevk edilmiş ve buradan trenle Novorosisk'e getirilmiştir. Düşmanın yoğun abluka uygulaması nedeniyle uçaklar doğrudan Samsun'a transfer edilememiş, 29 uçaktan 22'si, 21 Temmuz 1922 tarihinde Şahin vapuru tarafından Trabzon'a nakledilmiş ve daha sonra, Samsun'a ulaştırılmıştır. Bu nakliyatın Novorosisk - Trabzon hattı Şahin Vapuru, Trabzon - Samsun hattı ise Trabzon gemisi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Türk denizcilerinin bir diğerk büyük başarısı, Gazal römorkörünün 1922 yılının Ekim ayında 2200 tonluk Yunan bandıralı Urania gemisini zapt ve müsadere etmesidir. İstanbul Boğazı'nın 60 mil kuzeyinde ele geçirilen gemi, Karadeniz Ereğli Limanı'na yönlendirilmiş ve burada gemiye Türk Bayrağı çekilerek, ismi "Samsun" olarak değiştirilmiştir. (Işın, 1946, s.65)

Batıdan Doğuya güç intikal ettirilmesi faaliyetleri kapsamında, 1922 yılı Temmuz ayının ikinci yansında 13'üncü Tümen Komutanlığına bağlı 55'inci Alayın muhtelif birlikleri, teçhizatı ve cephanesi ile birlikte çok sayıda telsiz malzemesi, top mermisi, dikenli tel, piyade kalkanı ve çeşitli harp teçhizatı Batum ve Trabzon'dan Batı Karadeniz'deki limanlara transfer edilmiştir. Preveze gambotu 1922 yılının Ağustos ayı başlarında çok sayıda esir ve göçmeni Batum'dan Trabzon'a transfer etmiştir. Ayrıca, Rusya'dan alman 12 sandık altın Samsun'a getirilmiştir. Şahin vapuru 22'sini Temmuz ayı içerisinde nakletmiş olduğu 29 uçaktan kalan 7 uçağı 13 Eylül 1922 tarihinde Novorosisk'ten Trabzon'a transfer etmeyi başarmıştır. Ayrıca 1922 yılının Eylül ayı itibarıyla 101 ton cephane, 85 er, 240 göçmen Novorosisk'ten Trabzon'a transfer edilmiş, aynı zamanda Trabzon vapuru ile 680 ton kömür Zonguldak'tan Trabzon'a nakledilmiştir. Aynı yılın Ekim ayında Batı Cephesi'ne 26 ton top mermisi, 8 ton tıbbi malzeme ve ilaç, 10. 5 ton 15 cm. lik top mermisi, 2 ton benzin, 3. 5 ton gaz yağı, 11. 2 ton makine yağı, 25 ton kamyon yedek parçası, 6 subay, 655 er ve 159 göçmen transfer edilmiştir.

1922 yılının Kasım ayı başlarında Trabzon ve Alemdar gemileri Batı limanlarımıza, Aydın reis ve Preveze gambotlar ile Samsun vapuru Trabzon'a istinaden görev yapmakta, Mebruke, Arslan ve Yıldız motorları ise onarımda bulunmaktaydı. Bu faaliyetler sürerken, 31 Ağustos 1922 tarihinde Yarbaylık rütbesine terfi eden Bahriye Dairesi Reisi Şevket Bey Lozan'a giden Türk Heyetine Deniz Müşaviri olarak katıldığından, yerine Zonguldak Merkez Liman Reisi Yarbay Selahattin Bey vekaleten atandırılmıştır.

İşgal Güçlerinin ve özellikle Yunanistan'ın almış olduğu tüm tedbirlere ve abluka uygulamasına rağmen Stratejik Deniz Nakliyatı 1922 yılında, bazı özel durumlar dışında, genel olarak başarıyla idame edilmiştir.

Doğu Cephesi özellikle ağır toplarla Batı Cephesi'ni desteklemiş, her biri 20 - 30 vagonluk 19 kabile halinde Kars - Gümrü - Tiflis - Batum demiryoluyla Batum'a sevk edilen toplar ve top cephaneleri buradan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrindeki gemilerle Trabzon'a ve oradan da Samsun'a nakledilmiştir. Samsun, Şahin, Alemdar, Trabzon, Aydın reis, Preveze ve Gazal gemileri ile Mebruke, Arslan, İkdam ve diğer motorların görev aldığı bu nakliyat 1922 yılı süresince ve 1923 yılı ortalarına kadar sürmüştür. Trabzon'dan ayrılan Preveze gambotu 1922 yılının Aralık ayında Amasra Bahriye Komutanlığı emrine girmiş ve İstiklal Harbi süresince başarılı görevler icra etmiş olan bu gemi, nakliyat faaliyetlerinden ayrılmıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.123)

1923 yılının başlarında da denizdeki nakliyat faaliyetlerine devam edilmiştir. Bu dönemde, Gazal ve Alemdar gemileri muhtelit birliklerin yer değiştirmelerinde görev almıştır. Trabzon gemisi 02 Eylül 1923 tarihinde Zonguldak'ta kömür yükleyerek ilk kez İstanbul'a intikal etmiştir. Bu görevinden sonra Trabzon daha ziyade kömür nakliyatında kullanılmıştır. Karadeniz'de denizden yapılan nakliyat faaliyetleri Lozan Barış Antlaşması'nın 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanması ile birlikte 1923 yılının Eylül ayında son bulmuştur.

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının 1922 Yılı'nın Mart ayma ait mühimmat istatistik cetvelidir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.124)

Alemdar römorkörü ile 06/03/1922 tarihinde Batum'dan Trabzon'a gelen malzeme;

- 578 sandık (40. 000 kg.) el bombası
- ' 615 sandık (45. 000 kg.) Japon yapımı Rus manevra hartucu (barut kesesi)
- 6 adet (6. 600 kg.) dumansız barut
- 2 adet (8. 000 kg.) telsiz telgraf malzemesi
- ' 4 adet (4. 000 kg.) telsiz telgraf nakliye arabası
- 307 adet (4. 000) eyer takımı

Toplam Miktar: 107. 600 kg.

Mebruke motoru ile 22/03/1922 tarihinde Batum'dan Trabzon'a gelen malzeme;

- 7265 sandık (50. 600 kg.) fişek

Toplam Miktar: 50. 600 kg.

Aydın reis gambotu ile 26/03/1922 tarihinde Batum'dan Trabzon'a gelen malzeme;

- 726 adet (1. 260 kg.) tüfek
- 4026 sandık (161. 040 kg.) fişek

Toplam Miktar: 162. 300 kg.

Üçünün Toplam Miktarı: 320. 500 kg.

Trabzon depolarından Samsun'a nakledilen ve Trabzon deposuna aktarılan mühimmat: Alemdar römorkörün 07/03/1922 tarihinde Trabzon'dan Samsun'a naklettiği mühimmat;

- 726 sandık (5. 040 kg.) fişek
- 2 adet (5. 000 kg.) top
- ' 192 atım (2. 082 kg.) top mermisi
- 8 sandık (3. 560 kg.) hartuç (barut kesesi)
- 7 adet (5. 000 kg.) telsiz telgraf teferruat
- 4 adet (5. 500 kg.) telsiz telgraf nakliye arabası

Toplam Miktar: 26. 182 kg.

Aydın reis gambotu ile 26/03/1922 tarihinde Trabzon'a nakledilen mühimmat;

- 297 sandık (11. 640 kg.) fişek

Toplam Miktar: 11. 640 kg.

Ahali vasıtasıyla 26/03/1922 tarihinde Trabzon'dan Samsun'a taşınan mühimmat;

- 737 sandık (3. 270 kg.) topçu mermisi

Toplam Miktar: 3. 270 kg.

Üçünün Toplam Miktarı: 41. 092 kg.

3.2.2. Marmara'da Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları

İstiklal Harbi süresince Marmara Denizi de, yoğun olarak Türk denizcilerinin Anadolu'daki cepheleri desteklemek üzere giriştiği faaliyetler ve yeniden yapılanma çalışmalarına sahne olmuştur. Muavenet-i Bahriye Grubu Marmara'da bulunan Deniz Teşkilleri ve aynı zamanda Mahalli Makamlarla sıkı bir işbirliği içerisinde İstanbul'da yürütmüş olduğu örtülü çalışmalarla silah, cephane, teçhizat ve her türlü malzemeyi gizli yollarla başta Yalova, Karamürsel ve İzmit olmak üzere Marmara'daki limanlarımıza nakletmiştir. Ayrıca birçok yurtsever subay, erbaş, er ve gönüllü vatandaşımız Marmara'daki İmanlarımızdan Anadolu'daki cephelere sevk edilmiştir.

Atatürk'ün 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a ayak basarak Milli Mücadele Meşalesini yakmasından sonra Marmara Denizi'nde denizciler harekete geçmiştir. Ruşen Kaptanın idaresindeki orta büyüklükte bir taka 17 Ağustos 1919 günü 1000 kasatura ve 14 sandık cephaneyi macera dolu bir yolculuktan sonra Topçular bölgesine selamete ulaştırmayı başarmıştır. Marmara Denizi'nde daha sonra yapılan çeşitli nakliye görevlerinden sonra, Muavenet-i Bahriye Grubu Haliç'teki cephane depolarından önemli miktardaki silah ve mühimmatı Karamürsel'e nakletmek üzere bir plan geliştirmiştir.

Bu kapsamda 15 Ekim 1920 günü ambarların kontrolü ile görevlendirilen Üsteğmen Nazmı Beyin de yardırman ile Haliç'teki Karaağaç deposundan iki takaya silah ve cephane yüklenmiş, 70 civarında gönüllü de takalara bindirilmiştir. (Işın, 1946, s.118) Ayrıca, bölgedeki 30 Türk muhafız er Milli Kuvvetlere katılmak üzere takalara alınmıştır. Daha önceden planlanan özel yöntemlerle İngiliz nöbetçiler kolaylıkla atlatılmış ve iki taka Karamürsel'e müteveccihen Haliç'ten ileri harekete geçmiştir. Hem Haliç ve hem de Marmara'da bulunan düşman karakol botlarına rağmen tekneler 17 Ekim 1920 günü Karamürsel'e intikal etmiştir. Takalar mahalli halkın da yardımı ile kısa bir sürede emniyetle boşaltılmış, silah ve cephane süratle Anadolu'daki cephelere sevk edilmiştir.

Marmara nakliyatı esnasında en büyük zorluk, teknelerin deniz trafiğinin düğüm noktası olan Dil Burnu ile Hersek Burnu arasındaki kısıtlı deniz sahasından geçerek Doğu'daki limanlara intikalinde yaşanmıştır. Düşman karakol botları özellikle bu bölgede faaliyetlerini yoğunlaştırmış ve bu durum Batı - Doğu

hattındaki nakliyatımıza önemli bir tehdit yaratmıştır. Başlangıçta görevleri son derece olumsuz etkileyen bu düşman karakollarına karşı Türk denizcileri gerekli tertip ve tedbirleri almakta gecikmemiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.136)

Bulunan bir yöntem, İstanbul'da özel çabalarla tekneler için sahte erzak taşıma belgesi düzenlenmesi olmuştur. Bu belgeleri ibraz eden tekneler hiçbir güçlük ile karşılaşmadan Dil Burnu bölgesinden geçiş yapabilmiştir. Uygulanan diğer bir yöntem ise, nakliye faaliyetlerinde yabancı bandıralı gemilerden yararlanmak olmuştur. Bu maksatla kullanılmak üzere anlaşma sağlanan gemi ve teknelerde Türk Deniz Subayları da aktif olarak görev yapmıştır. Örneğin, bir Hindistan vatandaşına ait İngiliz bandıralı "India" isimli gemide bulunan Güverte Üsteğmen Kenan Bey ve Teğmen Selahattin Bey olağanüstü başarılı derecede hizmet vermiştir.

Bu çerçevede sürdürülen faaliyetlerde denizciler bölge halkını çok iyi örgütlemiş ve nakliyatın başarısı için sosyal ve psikolojik faktörler de dahil olmak üzere her türlü yöntemi uygulamaya koymuşlardır. Silah ve cephane yüklü motor ve teknelerin sahile yaklaşması ile birlikte, verilen bir işaretle bölge halkı sessizce olay bölgelerine akın etmiş, inanılmayacak bir hızla cephaneyi boşaltmış ve yine sessizce dağılmıştır. Yabancı bandıralı gemilerle gizli olarak yürütülen nakliye faaliyetlerinde düşman gemileri ile temas kurulduğunda, bu gemiler deniz örf ve adetlerine göre selamlanmış, düşmana hiçbir şekilde ikaz ve emare verilmemesi için her türlü önlem alınmıştır. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.146)

Muavenet-i Bahriye Grubunun çabaları ile 15 adet Rus yapımı demirli mayın İstanbul'dan gizli yollarla bir takaya yüklenerek kaçırılmış ve mayınlarla birlikte Mayın Harbi ihzası üç subay ile bir erbaş 04 Haziran 1921 tarihinde Karamürsel'e intikal etmiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.369) Bahriye Dairesi Reisliği Milli Hükümetin kıyı ve liman önlerini mayınlama politikası konusunda bilgi vermek ve karşılıklı görüş alışverişinde bulunmak üzere karargah subaylarından Yüzbaşı Zeki (Işın) Beyi Haziran ayı içerisinde Karamürsel'e göndermiştir. Ancak, yapılan teknik incelemeler sonucunda mayın döküş kabiliyetine sahip uygun deniz vasıtasının mevcut olmadığına karar verilmiştir. Yapılan görüşmeler ve değerlendirmeler sonucunda, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinin (Genelkurmay Başkanlığı) de talepleri doğrultusunda, Karamürsel'in mayınla kapatılmasından, hem kendi nakliyatımızı engelleyebileceği

hem de Marmara ve Boğazlar bölgesinin tarafsızlığı yönünde Milli Hükümetin uluslar arası alanda yapmış olduğu girişimleri baltalayabileceği gerekçeleriyle vazgeçilmiştir. Ancak, koşullar uygun olduğu takdirde, bu bölgelerdeki uygun mevkilere sahil torpido bataryalarının konuşlandırılabilmesi yönünde görüş birliği sağlanmıştır. Haliç'ten gizli yollarla kaçırılan ilci adet torpidonun son anda İngilizler tarafından ele geçirilmesi nedeniyle bu düşünce hayata geçirilememiştir. Ayrıca, mayın silahının harbin müteakip aşamasında kullanılması yönünde çalışmalara aralıksız olarak devam edilmesi kararlaştırılmıştır. (Işın, 1946, s.121) Türk denizcilerinin Milli Kuvvetleri desteklemek üzere Marmara'da yapmış oldukları önemli faaliyetlerinden birisi de bir heyecan fırtınası şeklinde devam eden ilginç bir nakliye serüvenidir. Mektebi-i Bahriyede sınıf subayı olan Üsteğmen Abdurrahman (Benlioğlu) Bey İstanbul'daki denizcilerin çabaları ile 1921 yılının Haziran ayında Zeytinburnu'ndan örtülü yöntemlerle bir tekneye yüklenen ve Heybeliada'ya gönderilen 500 civarında mavzer, 160 kadar Schneider marka tabanca, 500 kasatura ve 600 sandık mavzer mermisini Heybeliada'da Yarımcalı Muharrem Kaptanın Selamet adlı motoruna yükler. Motora ayrıca, gerektiğinde ibraz edilmek üzere özel yöntemlerle temin edilen, "Fransız askerleri için patates" belgesi verilir. Üsteğmen Abdurrahman Beyin kontrolünde Heybeliada'dan ayrılan motor Yalova'da yükünü selametle boşaltarak Makine Yüzbaşı İsmail Hakkı (Edirneli) Bey'e teslim eder. Üsteğmen Abdurrahman Beyin büyük risk altında İzmit bölgesine transfer etmeyi başardığı bu silah ve cephanenin tamamı Sakarya Meydan Muharebesi'nde kullanılacaktır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.137-139)

Karamürsel'e müteveccihen ileri harekete geçen motor denizde Yunan karakol botları tarafından kontrol edilmiş ve boş teknenin Hereke'ye yalan rotaları izlemesi için talimat verilmiştir. Selamet motoru ikinci bir Yunan torpidobotunun mevcudiyeti nedeniyle planım değiştirmek zorunda kalmış ve Karamürsel'e uğramadan Körfezin Güney bölgesinden seyrederek İzmit'e 05 Temmuz 1921 tarihinde intikal etmiştir. Üsteğmen Abdurrahman Bey bu başarılı hizmetinden sonra İzmit Bahriye Komutanlığı emrinde görevlendirilmiş ve daha sonra 14 Aralık 1921 tarihinde yeni bir tayin emri ile Bahriye Dairesi Reisliği Harekat Şubesi emrine atandırılmıştır.

İzmit'in 28 Haziran 1921 tarihinde Yunan Kuvvetlerinin işgalinden kurtarılmasından sonra, 06 Temmuz 1921 tarihinde tesis edilen Kocaeli Komutanlığı

Bahriye Müşavirliği ve İzmit Bahriye Komutanlığına, Güverte Binbaşı Celal Bey atandırılmıştır. İzmit Liman Reisliği görevi de Binbaşı Celal Beyin uhdesine verilmiştir. Güverte Yüzbaşı Zeki (Işın) Bey Binbaşı Celal Beyin yardımcısı olarak görevlendirilmiştir.

Binbaşı Celal Bey İstanbul'dan Karamürsel ve Yalova'ya yapılan deniz nakliyatımızda yapmış olduğu başarılı hizmetler nedeniyle bu kritik göreve getirilmiştir. Binbaşı Celal Bey aynı zamanda, mayın döküş imkan ve kabiliyetimizin yeniden canlandırılması ile de görevlendirilmiştir.

20 Temmuz 1921 tarihinde Güverte Binbaşı Hulusi Bey Karamürsel Liman Reisliğine getirilmiş ve Karamürsel, İstiklal Harbi süresince Milli Kuvvetlerin Marmara'da kullandığı en aktif liman olmuştur. Yunan gemilerinin ateş altına aldığı kasaba alevler içerisindeyken bile, muhtelit deniz vasıtaları ile getirilen malzemelerin boşaltma faaliyetleri devam etmiştir. İsmail (Sofu oğlu) Kaptanın teknesindeki silah ve cephane alevler altında taşınmışta Bu nedenle, Milli Müdafaa Vekaletinin "Sevkiyat ve Nakliyat Umum (Genel) Müdürlüğü"ne bağlı olarak Karamürsel bölgesinde Karamürsel Hat Komutanlığı ile Karamürsel Menzil Nokta Komutanlığı teşkil edilmiştir. Bilindiği üzere, Yunanistan Hükümeti 26 Mart 1921 tarihinde tüm kıyılanınızı kapsayan genel bir abluka ilan etmiş, bu nedenle Marmara'da ilave gemi ve botlar görevlendirmiş, ancak tüm önlemlere rağmen İstanbul ile Karamürsel ve Yalova arasında nakliyat idame edilmiştir. Bu çerçevede 04 Ağustos 1921 tarihinde Yunan karakol botları silah ve cephane yüklü bir teknemizi zapt ve müsadere etmiş, denizdeki nakliye unsurları zaman zaman Yunan harp gemilerinin ateşine maruz kalmıştır.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.140)

Karamürsel bölgesinde bulunan mayın ve diğer harp teçhizatı Binbaşı Celal Beyin girişimleri ile 15 Temmuz 1921 tarihinde İzmit'e nakledilmiştir. Müteakiben batmış durumda bulunan 6 tonluk bir tekne kurtarılarak onarılmış ve hizmete sokulmuş, aynı zamanda İzmit bölgesindeki deniz vasıtalarının sayısını arttırmak üzere çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalara paralel olarak, deniz vasıtaları ile gizli yollarla İstanbul'dan İzmit'e piyade cephanesi ve muhtelif bombalar ile Batı Cephesi'nde büyük ihtiyaç duyulan yaklaşık 100 bin adet Alman piyade fişeği transfer edilmiştir.

Milli Kuvvetlerin İzmit'te kontrolü yeniden ele geçirmesinden sonra Yunan Donanmasının Marmara'daki deniz vasıtalarımız ve kıyılarımıza yönelik tecavüzü hareketleri nedeniyle Körfezin tahkimatı için tedbirler düşünülmüş ve bu kapsamda Haliç'te enterne edilen Peyk-i Şevket torpido kruvazöründen 10. 5 cm. lik Krupp topu gizlice sökülerek, cephanesi ile birlikte Körfez bölgesinde (Değirmendere) konuşlandırılmıştır.

Türk denizcilerinin diğer bir başarısı da Yavuz zırhlımızın toplarının gizlice sökülmesidir. Yavuz muharebe kruvazörünü kontrol eden İngiliz muhribinin mevcudiyetine rağmen geminin ilci adet 8. 8 cm. lik topu özel ve gizli yöntemlerle sökülüştür. Krupp marka 2 top, kürsüleri ile birlikte bir motora yüklenerek, Karamürsel'e getirilmiştir. Başlangıçta bu topların Karamürsel'in tahkimatında kullanılmasına karar verilmiş, daha sonra Bahriye Dairesi Reisliğinin yaptığı yeni planlama muvacehesinde, bu topların Samsun Limanı'nın savunulmasında kullanılmasına karar verilmiştir. Toplar daha sonra gizlice trenle Arifiye'ye gönderilmiş, Geyve'de bir müddet saklandıktan sonra Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığına teslim edilmiştir. (Işın, 1946, s. 130) Muavenet-i Bahriye Grubunun yaptığı özel planlama ile, 07 Kasım 1921 tarihinde Haliç'teki ambarlarda bulunan 2 adet Fransız yapımı uçağın tüm parçaları ve aynı zamanda Burak reis gambotumuzun 2 adet 4. 7 cm. lik topu gizlice sökülerek cephaneleri ile birlikte mavnalara yüklenmiş ve Karamürsel'e nakledilmiştir. Müteakiben Teğmen İbrahim (Ethem) Bey kişisel girişimleri ile 141 Alman mavzeri, 110 kasatura ve 515 Alman piyade tüfeğini gizlice Karamürsel'e getirerek Karamürsel Hat Komutanlığına teslim etmiştir. İzmit Bahriye Komutanlığının 1921 yılının Kasım ayı itibarıyla emrinde 5 subay, 34 er ile birlikte 30 mavzer tüfeği, 1 motorbotu, 4 kayık bulunuyordu.

İzmit Bahriye Komutanlığının İstiklal Harbi'ne katkı sağlayan önemli faaliyetlerinden birisi de, Milli Hükümetin süratle onarılması yönünde direktif verdiği İzmit - Geyve arasındaki demir yolunda bulunan tahrip edilmiş köprülerin onarımı olmuştur. Bahriye Komutanı Binbaşı Celal Bey, İzmit - Adapazarı Tren Yolları İşletme Müdürü ile 15 Kasım 1921 günü yerinde yaptığı incelemelerden sonra bu göreve gönüllü olarak talip olmuştur. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.159)

Binbaşı Celal Bey konu ile ilgili olarak ilk planlama çalışmalarını yaptıktan sonra, İstanbul'da bulunan Muavenet-i Bahriye Grubu ile temas kurmuş, tel ve Manila halatları, makara, zincir, uzman personel ile diğer gerekli malzemelerin gönderilmesini talep etmiştir. Bölgesindeki imkanları da seferber eden Binbaşı Celal Bey, mahalli demiryolu depolarından cayraskal gibi diğer ihtiyaç duyulan alet ve edevat temin ettikten sonra çalışmalara başlamıştır. 1922 yılı başlarında onarım faaliyeti başlamış ve yaklaşık altı aylık bir sürede Karaçam, Geyve ve Cambazkaya köprüleri onarılmıştır. Son derece ilkel aletler ve sınırlı imkanlarla bu ağır görevi yerine getiren Binbaşı Celal Bey bu büyük başarısından sonra Köprücü Celal Bey olarak anılmaya başlanmıştır.

Köprülerin onarımı gerek Milli Kuvvetlerin lojistik açıdan desteklenmesi gerekse ülke dahilindeki ticari hayatın canlandırılması açısından son derece faydalı olmuştur, İzmit Bahriye Komutanlığı bölgesinde yaptırıp Sapanca ve İzmit Gölleri'ne sevk ettiği küçük deniz vasıtaları ile bu bölgelerdeki nakliyatı da desteklemiştir. Türk denizcileri taarruzu karakterdeki girişimleri ile de Marmara Denizi'nde Milli Mücadeleye katkı sağlamışlardır.

Kuvay-ı Milliye'nin Karamürsel sorumlusu Demir Bey, Yunan askeri kuvvetlerine lojistik destek sağlayan Yunan bandıralı Kleopatra teknesinin engellenmesi için çalışmalar yapılmasını talep etmiş ve bunun üzerine, Teğmen Nurettin (Bengi) Bey kendisi gibi deniz subayı olan kardeşi Teğmen Seyfettin Bey ile incelemeler yaparak gemi hakkında istihbari bilgi toplamaya başlamıştır. Kısa süre sonra, teknenin İstanbul'da cephane yükleyerek Gemlik'e nakledeceği ve müteakiben Gebze'ye döneceği öğrenilmiştir. Nurettin ve Seyfettin Beyler 7 kişilik mürettebatın içkili olmasından da yararlanarak tekneyi ele geçirmiştir. Kleopatra İzmit'e getirilerek, İzmit Bahriye Komutanlığına teslim edilmiştir.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.142)

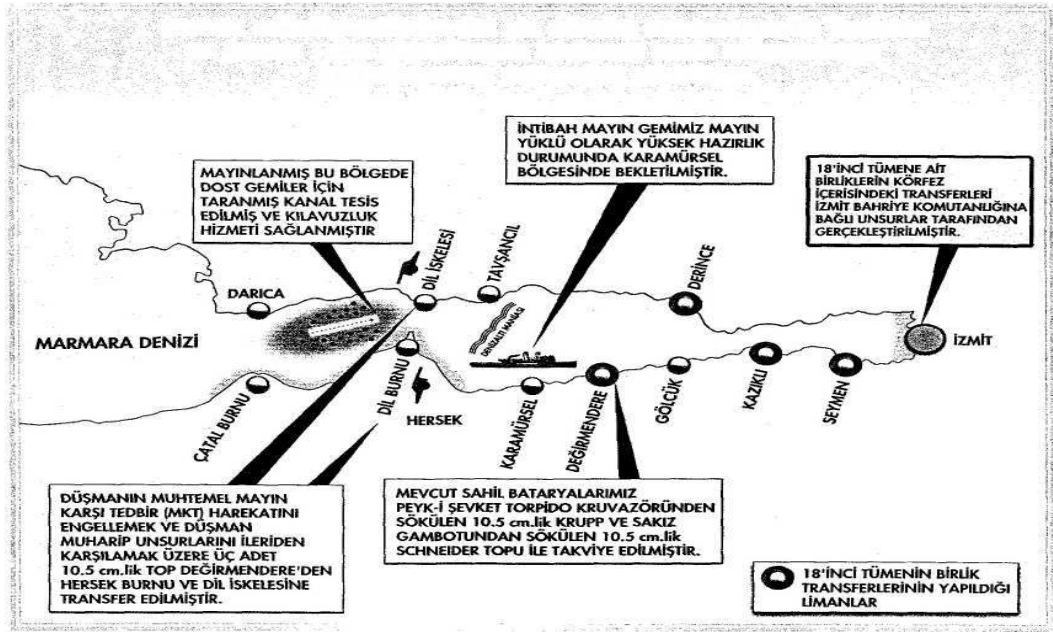
Anadolu Hükümeti, İstiklal Harbi'nin başlangıcından itibaren Yunanistan'ın İstanbul - Gemlik ve İstanbul - Mudanya istikametindeki lojistik nakliyatını engellemek üzere Gemlik ve Mudanya yaklaşma suların mayın maniaları ile kapatılması yönünde çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Ancak, gerekli mayın döküş vasıtalarının mevcut olmaması ve o dönemdeki uluslararası konjonktür bu yöndeki düşüncelerin hayata geçirilmesini engellemiştir.

Büyük Taamız ve müteakip olarak icra edilen Takip Harekatından sonra 11 Elcim 1922 tarihinde Mudanya Mütarekesi imzalanmıştır. Düşmanın harbe devam azim ve iradesinin kırılmasından sonra I. Lozan Barış Görüşmeleri başlamıştır. Ancak, 20 Kasım 1922 - 05 Şubat 1923 tarihleri arasında yapılan müzakerelerden bir sonuç alınamaması üzerine, TBMM Hükümeti ülke güvenliğine yönelik bir dizi tedbiri ardı ardına uygulamaya koymuş ve alman tedbirler kapsamında, İzmit Körfezi'nin düşman muharip gemilerinin taarruzu nitelikteki muhtemel bir harekatına karşı korunması da yer almıştır.

İzmit Körfezi'ndeki deniz nakliyatını sevk ve idare eden ve bu nakliyatın idamesi için gerekli önlemleri alan İzmit Bahriye Komutanlığının imkan ve kabiliyetleri 1922 yılının Kasım ayından itibaren Galata yatı, Sarım, Saika, Kasımpaşa ve Rehber stimbotları, Haliç, Danca ve Beykoz motorbotlarının katılması ile daha da gelişmiştir. Ayrıca, İstanbul'dan gizlice kaçırılan İntibah mayın gemisinin Körfez bölgesine intikal etmesi ile Marmara Denizi'nde mayın döküş imkan ve kabiliyeti kazanılmıştır. Ayrıca, Haliç motoru da tadil edilerek mayın döküş imkanına kavuşturulmuştur. Bu dönemde İzmit Bahriye Komutanlığı depolarında Amasra'dan karayolu ile getirilen 90 adet Rus yapımı mayın ile İstanbul'dan gizli yöntemlerle kaçırılan 67 adet Alman mayını bulmaktaydı (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.143)

İzmit Bahriye Komutanlığı, Körfez bölgesinin sahil tahkimatına da büyük önem vermiş ve bu kapsamda Değirmendere'deki kara bataryası İstanbul'dan kaçırılan Peyk-i Şevket torpido kruvazörüne ait 10. 5 cm.lik Krupp topu ve Saloz gambotundan sökülen 10. 5 cm. lik Schneider topu ile takviye edilmiştir. Bu çalışmalara paralel olarak, Marmara'daki deniz nakliyatı zaman ve mekan açısından da genişletilerek Mudanya ve Bandırma Limanlarımızı da kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Mudanya'da Yunanlıların terk etmiş olduğu gemicilik malzemeleri, halatlar, şamandıralar, demirler İzmit'e getirilmiştir. Bu malzemeler ve bölgesel olarak temin edilen materyal ile yoğun bir çalışmadan sonra denizaltılar için ağ maniaları yapılmıştır. Yapılan hazırlıklardan sonra 07 Şubat 1923 tarihinde Tavşancıl İskelesi ile Karamürsel bölgesindeki Hersek Burnu arasındaki deniz sahası denizaltı ağları ile kapatılmıştır. Danca - Çatal burnu ve Dil İskelesi - Dil Burnu arasındaki deniz sahasında koruyucu mayın maniaları tesis edilmiştir. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.162)

Mayın hatlarının düşmanın muhtemel Mayın Karşı Tedbir (MKT) Harekatına karşı korunması amacıyla, Değirmendere'de konuşlu sahil bataryalarında bulunan 3 adet 10.5 cm. lik top Karamürsel ve Dil İskeleyi'ne transfer edilmiştir. İlave mayın döküş ihtiyaçları için İntibah mayın gemisi mayın yüklü olarak Hersek bölgesinde yüksek bir hazırlık durumunda bekletilmiştir. Ticaret gemilerinin emniyetli seyri için taranmış kanal tesis edilmiş ve bu bölgeden geçiş için kılavuzluk hizmeti sağlanmıştır.



Şekil 6-Lozan Görüşmelerinden Bir Sonuç Alınmaması Üzerine 07 Şubat 1923 Tarihinden İtibaren İzmit Körfezinde Uygulamaya Konulan Tedbirler

Mayın hatlarına rağmen kılavuz almadan Körfeze giriş yapmakta olan demir yüklü bir İtalyan şilebi 19 Elcim 1923 tarihinde mayına çarparak batmış ve gemide bulunan 6'sı Türk toplam 8 kişi hayatını kaybetmiştir. Körfez bölgesinde kontrol sağlandıktan sonra birlik transferleri deniz yolu ile gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 18'inci Tüme'ne ait birliklerin Değirmendere, Tavşancıl, Derince, Kazıklı ve Seymen bölgeleri arasındaki intikalleri İzmit Bahriye Komutanlığı tarafından planlanmış, intikaller ve geri intikaller deniz vasıtaları ile gerçekleştirilmiştir. (Büyüktuğrul, 1974, s.370)

İzmit Körfezi Milli Mücadele süresince Batı Anadolu bölgesinde bulunan birliklerimizin her yönden desteklenmesi ve takviye edilmesi amacıyla Türk

denizcilerinin cesaret ve feragatle yürütmüş oldukları mücadeleye sahne olmuştur. Bu bölge tartışmasız Bata Cephesi'nin en önemli stratejik bağlantı noktalan arasında yer almaktadır. Karadeniz'de ağırlıklı olarak Trabzon ve İnebolu Limanlarımıza istinat ettirilen nakliyat faaliyetleri, Körfez bölgesinde daha ziyade Karamürsel, Yalova ve İzmit Limanları'ndan gerçekleştirilmiştir. İstanbul'dan Anadolu'ya özel ve gizli yollarla geçirilen her türlü malzemenin yaklaşık %25'i Körfez bölgesinden nakledilmiştir. Bu da bölgenin İstiklal Harbi'nin kazanılmasına yönelik faaliyetlerdeki kritik rolünü açık bir şekilde sergilemektedir.

Diğer taraftan Türk Donanmasının bir anlamda kendi kaderine terk edilmesi, İstanbul'un Milli Hükümetin kontrolüne geçtiği 04 Kasım 1922 tarihinde son bulmuştur. Mudanya Mütarekesi'nin imzalanması ile birlikte İstanbul'daki tüm deniz teşkilleri ve tesisler Bahriye Dairesi Reisliğinin emrine verilmiştir. Kasımpaşa'da bulunan Divanhane (Bahriye Nezareti Binası) 14 Kasım 1922 tarihinde İstanbul Bahriye Komutanlığının Karargah Binası olarak kullanılmaya başlanmıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.145)

3.2.3. Ege ve Akdeniz'de Deniz Nakliyatı ve Önemli Deniz Olayları

Türk denizcileri Karadeniz ve Marmara'nın dışında, Ege ve Akdeniz'de de Milli Mücadeleyi desteklemek üzere bütün güçleri ile yoğun çaba sarf etmişlerdir. Güney ve özellikle Batı sahillerimizde İtalyanların çekilmesinden sonra Yunanlılar karakol yapmakta ve kıyılarımızdaki tekneleri zapt ve müsadere etme ve hatta batırma girişimleri halk arasında büyük nefret uyandırmaktaydı. (Mütercimler, 2005, s.509) Bu nedenle Ege ve Akdeniz kıyıların savunmak üzere denizciler örgütlenmeye başlamışlardır. Denizcilerin ilk önemli planlı faaliyetlerinden birisi 16 Mart 1921 tarihinde "Bahri İzci Grubu" adıyla Binbaşı Necip Bey komutasında gizli bir birliğin teşkil edilmesi olmuştur. Bahri İzci Grubu 1922 yılının Ocak ayında Fethiye Bahriye İhtiyat (Yedek) Grubu adını almıştır. Bu Grup Antalya'dan Kuşadası'na kadar uzanan geniş layı şeridinde karakol görevi ve gözetlemeden sorumluydu. Karakol görevi icra eden deniz vasıtalarımız 21 Ocak 1922 günü Fethiye'nin kuzeyinde Köyceğiz civarında Çakallık Kasabasında karaya oturmuş Ardemiüs adlı 700 tonluk bir Yunan yelkenli gemisi tespit etmişlerdir. (Bayar, 2004, s.58) Bu gemiyi zapt etmek ve aynı

zamanda Yunan muhripleri tarafından kurtarılmasının engellemek maksadıyla, Teğmen Hayati Bey komutasındaki silahlı bir tim bir deniz vasıtası ile Yunan gemisi üzerine gönderilmiştir. Ancak, fırtına nedeniyle küçük deniz vasıtası alabora olmuş ve bu olay esnasında Teğmen Hayati şehit düşmüştür. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.148) Hayati Bey 1 Mart 1920 yılında Teğmen olarak Bahriyeye katılan ve 13 Ekim 1920'de Anadolu'ya geçerek Milli Kuvvetlere katılan Kahraman ve gözü pek bir denizcidir (Bal, 2004, s.12)

İtalyanların 20 Nisan 1922 tarihinden itibaren Kuşadası'm boşaltmaları üzerine, bu bölge ve Söke'ye yönelik muhtemel bir Yunan taarruzuna karşı 2 subay ve 20 erden oluşan bir müfreze teşkil edilerek, Batı Cephesi Komutanlığı emrine gönderilmiştir. Bu bölgelerde düşmanın baskısı daha ağır olduğundan faaliyetler büyük güçlüklerle ve risk altında sürdürülüyordu. Kuşadası'nın Yunanlılar tarafından 21 Nisan 1922 tarihindeki işgalinden sonra, özellikle Sisam Adası'nda bulunan Rumlar çeteler kurarak Fethiye ve Bodrum kıyılarına saldırılar düzenlemeye başlamışlardı.

Bu taarruzları engellemek maksadıyla, denizde teknelerle silahlı gruplar görevlendirmek ve aynı zamanda sahilde topçu bataryaları tesis etmek için harekete geçilmiş, İstanbul'dan gizli ve kaçak yollarla top ve cephane temin etmek üzere Muavenet-i Bahriye Grubu ile temas kurulmuştur. Yapılan yoğun çalışmalar sonucunda, iki adet 5. 7 ve bir adet 3. 7 cm. lik gemi topu ile 5 adet uçak motoru bir İtalyan ticaret gemisine, ticari eşya görüntüsü verecek şekilde sandıklanarak yüklenmiş ve 25 Nisan 1922 günü Mersin'e transfer edilmiştir. Daha sonra bu toplar deniz yolu ile Fethiye'ye sevk edilmiştir.

Toplar, Batarya Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Mehmet İhsan (Tümamiral Özel) Bey ve Teğmen Rıfat (Tümamiral Özdeş, Milletvekili) Beyin titiz ve dikkatli çalışmaları sayesinde kısa sürede monte edilmiş ve Fethiye yaklaşma sularını kontrol alanda tutan Paçanz Burnu civarında konuşlandırılmıştır. Ayrıca bu bölgede bir gözetleme kulesi tesis edilmiştir. 20 kişiden oluşan batarya personeli için kısa süreli bir eğitim programı hazırlanmış ve basan ile tatbik edilmiştir. Aslında, Fethiye'nin küçült bir deniz üssü haline getirilmesi ve liman girişinin de mayınlanması düşünülmüştür. Ayrıca, Almanya'dan bir denizaltının alınması ve gizli olarak Türkiye'ye getirilerek, Fethiye'de konuşlanması da görüşülmüş, ancak bu transfer gerçekleştirilememiştir. Bu dönemde,

denizde silahlı karakol görevi icra edilen teknelerimiz de Yunan çeteleri ile kıyasıya bir mücadele sürdürmüşlerdir. 16 Haziran 1922 tarihinde iki Yunan torpidobotu Söke civarına 50 asker çıkarmıştır. Bu hareketin maksadı, Milli unsurların moral ve motivasyonunu azaltarak bölgedeki Rumlara güven vermek ve Yunan birliklerinin Fethiye'ye yönelik olarak yapacağı muhtemel bir hareketi kolaylaştırmaktı. Fethiye'de denizcilerin teşkil ettiği İhtiyat Grubu olağanüstü bir direnme göstererek, Yunan askerlerinin sahilde tutunmasına imkan vermemiştir. Bu durum bölgedeki Rumların moralini bozmuştur. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.174)

Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu 08 Temmuz 1922 tarihinden itibaren Muğla yadlaşma sularının kıyı gözetlemesi için Ban Cephesi emrinde görevlendirilmiştir. 1922 yılının Temmuz ayı itibarıyla Grubun emrinde iki adet 5. 7 ve bir adet 3. 7 cm.lik gemi topu, Yunan çetelerine karşı denizde silahlı karakol görevi icra eden ve 3. 7 cm.lik topla donatılan Bodrum ve Sakarya yelkenlileri, makineli tüfek monte edilen İzmir yelkenlisi, Fethiye, Şahin ve Doğan silahsız yelkenlileri ile 4 adet tekne bulunmaktaydı. Karada görev yapan birliklerin envanterinde 3 adet top, 3 makineli tüfek ve eski model 120 tüfek mevcuttu.

Bu dönemde Yunanlıların Elli kruvazörü ile Naxos Yardımcı kruvazörü Mersin - Alanya arasında faaliyet göstermekteydi. Bu kruvazörlerin varlığı bizim küçük gemilerimizin faaliyetlerini kısıtlıyordu. (Büyüktuğrul, 1974, s.363) 1922 yılının Temmuz ayı sonlarında 2600 tonluk Yunan Elli kruvazörü ile Fethiye Bataryası arasında şiddetli bir muharebe cereyan etmiştir. Batarya Komutam Yüzbaşı Mehmet İhsan (Özel) Bey ve yardımcısı Teğmen Rıfat (Özdeş) Bey, silahlı devriye görevi yapan teknelerimizi imha etmek üzere Yunan ana muharip unsurlarının mutlaka Fethiye'ye yaklaşabileceğini değerlendirmiş ve hazırlıklarım bu yönde düzenlemiştir. Sıcak bir yaz günü, 23 Temmuz 1922 tarihinde gözetleme kulesi personeli bir Yunan muhribinin Fethiye'ye yaklaşmakta olduğunu rapor etti. Bir müddet sonra, yaklaşmakta olan geminin Elli kruvazörü olduğu anlaşıldı. (Bayar, 2004, s.58) 20 mil sürat yapabilen gemide 2 adet 15 cm. lik, 4 adet 10. 5 cm. lik ve 2 adet 7. 5 cm.lik top mevcuttu.

Elli sahile 3000 metre yaklaştığında personelinin savaş yerlerim donatmadığı ve toplanan kap elalarının (topu yağmur ve neme karşı koruyan muşamba) for edilmediği (çıkarılmadığı) tespit edildi. Muhtemelen küçük teknemizi hafif silahlar ile imha etmeyi planlamışlardı. Ancak, Elli 2500 m. içerisine girince beklemediği

bir sürprizle karşılaştı. Yüzbaşı Mehmet İhsan Bey sahil bataryalarına ateş emri verdi. İlk top ile birden yapılan atışlarda, uzun düşen ilk sükutlardan sonra düzeltmeler yapıldı ve isabetler kaydedilmeye başlandı. Elli illi darbeyi atlattıktan sonra, 6 adet topu ile karşı ateşe başladı, ancak panik halinde yaptığı atışların tamamı çok uzun düştü. Kısa süre sonra, sahil bataryamızın etkili atışı karşısında Elli kruvazörü Fethiye sularından süratle uzaklaşmak zorunda kaldı. 20 dakika süren çatışmada sahil bataryamız 40 salvo atış yaptı. Denizdeki Marmaris teknemiz de emniyetle sahile intikal etti. Daha sonra, Rodos'tan alman istihbarat bilgilerinden Elli'nin 9 isabet aldığı, mermilerin küçüklüğü nedeniyle hasarın sınırlı olduğu, ancak Gemi II. Komutanı ile sekiz erin yaralanmış olduğu öğrenildi. Bu olaydan sonra düşmanın taarruzu harekatı olmamış ve bu onlara iyi bir ders olmuştur. (Büyüktuğrul, 1974, s.365)

İzmir'in düşmandan kurtarıldığı 09 Eylül 1922 tarihinde, Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu İzmir'e intikal etmek üzere hazırlık yapması yönünde emir almıştır. Grup 27 Eylül 1922 tarihinde Söke yoluyla, 9 subay, 141 er, 105 tüfek ve 3 makineli tüfek ile İzmir'e intikal etmiştir. Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu 1922 yılının Ekim ayında kurulan İzmir Bahriye Komutanlığının nüvesini teşkil etmiştir.

Kordon boyunca kiralanan bir bina içerisinde Binbaşı Necip Bey komutasında tesis edilen İzmir Bahriye Komutanlığı kuruluşundan hemen sonra teşkilatlanma çalışmalarını tamamlamış ve öncelikle İzmir Körfezi'nin savunulması maksadıyla, denizde ve sahilde alınacak tedbirler için planlama çalışmalarına başlamıştır.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.150) Komutanlığın mevcut imkan ve kabiliyetleri ile yeterli bir savunma tertibatı almasının mümkün olmadığı tespit edilmiş ve diğer bölgelerden takviye almak için girişimler başlatılmıştır, İstanbul'dan 15 Ekim 1922 tarihinde İzmir bölgesine 50 adet mayın ile iki adet 4. 7 cm. lik gemi topu gönderilmiştir. Müteakiben Amasra'dan 70 adet mayın ile bir adet 15/45 cm. lik top İzmir'e nakledilmiştir.

İzmir Bahriye Komutanlığı 1922 yılının Aralık ayında Batı Cephesi Komutanlığına bağlı İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde İzmir Müstahkem Mevki Bahriye Müfreze Komutanlığı adını almıştır. Mayın Grup Komutanlığı, İzmir Onarım Tesisleri, Er Eğitim Merkezi, Kıyı Batarya Komutanlıkları, Uzunada İşaret

İstasyonu, Tayyare Bölüğü, denizde karakol görevi icra eden Sakarya ve İzmir motorbotlun ve diğer küçük deniz vasıtaları bu Komutanlığın emrine tahsis edilmiştir.

I. Dönem Lozan Barış Antlaşması görüşmelerinden sonuç alınamaması nedeniyle, düşmanların taarruzu nitelikteki muhtemel bir harekatına önlem olarak İzmir Körfezi ve Çanakkale Boğaz girişinin mayın maniaları ile kapatılması yönünde çalışmalar başlamıştır. Yapılan planlama çalışmaları sonucunda, İzmir Bahriye Müfreze Komutanlığının sorumluluk sahası için mevcut mayınlara ilave olarak Karadeniz ve İstanbul'dan İzmir'e mayın sevkıyatı yapmıştır. İzmir Körfezi 07 Şubat 1923 günü düşman harp gemilerinin muhtemel bir taarruzu harekatına karşı mayınlarla kapatılmıştır. (Şehsuvaroğlu, 1965, s.68)

İzmir bölgesine gönderilen mayınlarla İzmir Körfezi yaklaşma sularında dört adet koruyucu mayın maniası tesis edilmiştir. Envanterde mevcut mayın sayısının yetersiz olması nedeniyle Çanakkale Boğazı girişinde koruyucu mayın maniaları tesis edilememiştir. Ayrıca, bölgedeki sahil tahkimatı Muin-i Zafer bataryasına ilaveten iki adet 4. 7 cm. ve ilci adet 3. 7 cm. lik gemi topu ile takviye edilmiştir.

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasından sonra İntibah (Uyanık) mayın gemisi, bu Komutanlığın emrine verilmiştir.

Diğer taraftan İtalyan işgali altında bulunan Antalya ve İstanbul, yabancı ülkelerden gelen askeri malzemenin boşaltma limanı görevlerini yürütmekteydi. Daha çok İtalyan harp gemilerinin faaliyet gösterdiği bu limanlar, zaman zaman ABD Deniz Kuvvetlerine ait muharip gemilerin ziyaretine sahne olduğu gibi, Yunan kruvazörleri tarafından da gözetim altında tutulmaktaydı. Antalya ve civarınının 01 Haziran - 05 Temmuz 1921 tarihleri arasında İtalyanlar tarafından boşaltılmasından sonra bu limandan Batı Cephesi'ne yapılan nakliyat faaliyetleri daha da artmıştır. Eğirdir Gölü'nde 1922 yılı başında Eğirdir Gölü Bahriye Müfrezesinin teşkil edilmesi ile birlikte, Antalya Limanı'na ulaşan askeri malzeme bu Müfrezenin idare ve kontrolü altında Batı Cephesi'ne transfer edilmiştir. Fransızlar 1918 yılının Aralık ayında Mersin'i işgal etmiştir. Bölgedeki Fransız mevcudiyetine rağmen Mersin Limanında gizli ve örtülü yöntemlerle lojistik nakliyat faaliyetleri sürdürülmüştür. (Mütercimler, Kurtuluş...

2003, s.510-511) Fransızların 1922 yılının Ocak ayında bölgeyi terk etmesinden sonra Mersin'de Merkez Liman Reisliği tesis edilmiştir. Mersin Liman reisliği deniz yolu ile bu bölgeye nakledilen lojistik destek malzemelerinin düzenli ve kontrollü olarak Batı Cephesi'ne ulaşılmasında önemli rol oynamıştır. Bu faaliyetler Yunan muharip gemilerinin Güney bölgemizdeki engelleyici çabalarına rağmen idame edilmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.136-152)

3.3. Kurtuluş Savaşında Görev Almış Bazı Gemilerimiz ve Yaptıkları Faaliyetler

3.3.1. Alemdar Romörkörü

Osmanlı Seyri Sefain (Deniz Yolları) İdaresine bağlı olan 1898 Danimarka yapımı(Doğanay, 2001, s.159) mütevazı Alemdar römorkörünün Milli Hükümet emrine girmek için yazmış olduğu büyük destan, aslında Türk İstiklal Harbi'nin küçük bir göstergesidir. Alemdar işgal kuvvetlerinin bütün tedbirlerine rağmen Karadeniz'e kaçan birkaç gemiden birisidir(İnci, 2005, s.169) Bu destanın içerisinde sarsılmaz bir vatan sevgisi, derin bir vazife ve sorumluluk bilinci, sezgi, cesaret ve yaratıcılık ile yoğrulmuş olağanüstü bir muhakeme yeteneği, yüksek idealler uğruna ölüme meydan okuyan kahramanlar ve onlara her ne pahasına olursa olsun kol kanat geren büyük Türk Ulusu vardır. Bu şanlı olay aynı zamanda, Türk'ün bağımsızlığı, şerefi, namus ve haysiyeti için, en umutsuz dönemlerde bile, nasıl mucizeler yaratabileceğini gösteren bir gurur abidesidir.

Bu büyük destanı, Alemdar kahramanlarından birisi olan, Geminin II. Kaptanı Güverte Üsteğmen Ali Dursun (Tevetoğlu) Beyden dinleyelim:

“İstanbul'da Milli Mücadeleyi desteklemek üzere gizli olarak kurulan teşkilatlarda görev aldım. Büyük bir gayretle çalışarak, deniz yoluyla Anadolu'daki cephelere silah, cephane ve personel gönderiyorduk. Bahriye Nezareti on beş günde

bir yaptığı kontrollerle Anadolu'ya geçen subay ve erbaşları tespit ediyor ve bu nedenle her geçen gün daha ağır önlemler alıyordu. İstanbul'da düşman postallarını gözeterek yaşamak bizler için hayattaki en ağır işkenceydi. Bu nedenle, Deniz Yüzbaşı Hasan Settar Bey ile birlikte kılık değiştirerek ve ticaret yapacağımızı beyan ederek Rize'ye gidecek olan vapura binmeyi başardık. Yolculuk sırasında çıktığımız limanlarda Milli Mücadele heyecanının Anadolu'da yayılmaya başladığını memnuniyetle tespit ettik. Ancak, Ulusal direnci baltalamaya çalışan bazı korkak ve soysuzlara da rastladık. Özellikle Trabzon, Samsun ve Giresun'da Pontus taraftan Rumlar ve Taşnak Partisine ait Ermeniler Milli Kuvvetlere karşı planlı ve sistematik olarak saldırılar tertiplemekteydi.

Aramızda yapmış olduğumuz değerlendirmelerde Anadolu'daki cephelerin silah, malzeme ve teçhizat yönünden desteklenmesinin çok önemli olduğunu saptadık ve bu yönde görev almak için girişimlere başladık. Gayri Milli unsurların faaliyetlerinin daha sınırlı olduğu Bartın, Zonguldak, Karadeniz Ereğli bölgesinde etkili olabileceğimizi düşünüyorduk. Ancak, buradaki tek engel Zonguldak'ta Fransız Polisi ve onu destekleyen bir tabur kuvvetindeki askeri birliğin mevcudiyetiydi. İstanbul'da gizli nakliyat konusunda edindiğimiz deneyimler nedeniyle, bu bölge ile koordineli çalışabileceğimiz bir birimde daha faydalı olabileceğimizi değerlendirmekteydik.

Zonguldak Müdafaa-i Hukuk Reisi aydın din adamı Müftü İbrahim Efendi ve Jandarma Bölük Komutanı Ziya Bey ile bir toplantı yaptık. İstanbul'dan silah ve cephane tedarik ederek, bu bölgeye malzeme sevkıyatının yapılması yönünde bir plan yaptık. Bu çerçevede İstanbul'a geri döndük. Durumu teşkilatlarımıza rapor ederek kapsamlı bir çalışma başlattık. Özel ve gizli yollarla önemli miktarda silah ve cephaneyi Bartın ve Zonguldak üzerinden Anadolu'ya sevk ettik. Son grup silah ve cephaneyi 05 Ağustos 1920 günü Sirkeçiden kalkacak olan Hacı Kaptanın süvarisi olduğu Altay vapuruna yükleyecektim. Silah ve cephane oldukça fazla ve İşgal Güçlerinin kontrol personeli normal mevcutlarının üzerindeydi. Buna rağmen büyük güçlüklerle silah ve cephaneyi gemiye sokarak kamarama yerleştirdim. Ancak, yol kumanyası tedarik etmek için rıhtıma geri döndüğümde Damat Ferit Paşa Hükümeti hafiyeleri tarafından yapılan jurnal sonucu kamaramın Fransız Polisince basıldığı öğrendim ve derhal oradan uzaklaştım. Bu olaydan bir hafta sonra İtalyan bandıralı Artinya vapuru ile İstanbul'dan kaçarak Zonguldak'a geldim ve Zonguldak Merkez

Liman Reisi Deniz Yarbayı Beykozlu Alyanak Ali Beyden uygun bir vazife talep ettim. Ali Bey beni yeni kurulan Askeri Polis Teşkilatında görevlendirdi.

Milli Mücadele ateşinin giderek gücünü yükselterek tüm yurt sathını yurt sathını ısıtmaya başladığı ve birçok cephede düşmanla karşı karşıya kaldığımız bu kritik dönemde, silah ve cephaneye olan ihtiyacın giderek hayati bir boyut kazandığını görüyor ve bu maksatla sadece İstanbul'dan yapılan nakliyatın yeterli olamayacağı değerlendiriyordum. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.155)

Boğaziçi'ndeki küçük bir Türk gemisinde 1921 yılı Ocak ayının son günlerinde büyük bir hareketlilik yaşanmaktaydı. Gemi personeli Gemi Süvarisinin bilgisi haricinde, gemiyi gizlice Karadeniz'e kaçırmak ve Milli Hükümet emrinde görev yapma karan almıştı. Gemi, II. Çarkçı Üsküdarlı Osman Efendinin girişimi ile 9 kahraman ve yurtsever denizci ile birlikte, Müttefik işgal Donanmasının mevcudiyetine rağmen 23 Ocak 1921 gecesi saat 00. 01'de, Gemi Süvarisinin gemide bulunmadığı sırada sessizce vira demir etti (demir aldı); Müttefik Donanmanın karakol hatlarına fark edilmeden geçerek Karadeniz'e çıkmayı başardı. Bu gemi efsanevi Alemdar römorkörü idi. Tarihimizin unutulmaz gemileri arasındaki yerini almak üzere Karadeniz'in sert dalgalan ile boğuşuyor ve Ereğli'ye müteveccihen seyrediyordu.

Ereğli Limanı, Çoban Çeşmesi mevkiinde 24 Ocak 1921 Pazartesi sabahı Alemdarı gördü. Alemdarın çok sayıda Müttefik geminin arasından Karadeniz'e çıkması İstanbul'da çok büyük heyecan uyandırmış; hem İstanbul Hükümetini hem de İşgal Güçlerini harekete geçirmişti. Dönemin Seyr-i Sefain İdaresi Genel Müdürü Muzaffer Bey (Paşa oğlu) durumu Müttefik Filolar Komutanlığına rapor etmiş; daha sonra Zonguldak'ta bulunan Fransız Askeri Komutanlığına, geminin derhal İstanbul'a geri dönmesinin sağlanması talimat verilmişti. Aynı gün havanın kararmaya başladığı saatlerde Ereğli Liman Reisi Deniz Kıdemli Yüzbaşı Nazmi Bey gemide incelemeler yaptı ve geminin kömür stoklarının azaldığını, mürettebatın eksik olduğunu Ankara Hükümetine rapor etti. Ankara Hükümeti tarafından "Alemdarın lojistik ihtiyaçları ve personel sorunları giderildikten sonra, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı enirinde Rusya'dan stratejik nakliyatın tesis ve idamesinde görevlendirilmesi" yönünde talimat verildi.

Alemdarın Süvariliğine Sivil Kaptan İsmail Hakkı (Kuzguncuklu), II. Komutanlığına ben (Güverte Üsteğmen Rizeli Ali Dursun Tevetoğlu), Baş çarkçılığına ise Damat Ferit Paşa Hükümetinin takibinden kaçarak Milli Hükümete katılmak üzere Anadolu'ya kaçan Kıdemli Yüzbaşı Beykozlu Adil Bey atandırıldı. Ereğli Liman Reisi Yüzbaşı Nazmi Bey geminin eksik mürettebatını tamamladı ve böylece Alemdarın toplam personel sayısı 21 kişiye ulaştı.

Milli Hükümetin talimatı doğrultusunda 26 Ocak 1921 akşamı o sırada limanda bulunan bir gemiden 80 ton kömür ikmal yaptıktan sonra 27 Ocak günü sabaha karşı Trabzon'a intikal etmek üzere Sinop'a müteveccihen ileri harekete geçtik.

Bizi izlemek ve intikalimizi engellemek üzere işgal Güçleri Zonguldak'ta bulunan Fransız C-27 motor gambotunu görevlendirdi.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.157) Baba burnu açıklarında döndüğümüzde Fransız C-27 botu projektörlerini odaklayarak bize yaklaştı ve Ermeni tercüman vasıtası ile seslendi:

- Siz Alemdar gemisi değil misiniz? Nereye gidiyorsunuz? Durunuz?
- Evet, Alemdar gemisiyiz. Amasra Limanı'nda Seyri Sefain idaresine ait batan bir vapuru çıkarmaya gidiyoruz
- Hayır, siz İstanbul'dan kaçtınız, biz sizi takip ediyoruz, durunuz!

Bir an sahile yönelerek gemiyi baştankara etmeyi tasarladık. Ancak, dip yapısının kayalık ve sahilin yüksek olması nedeniyle bu düşüncemizden vazgeçtik.

Bütün gemi içinde silah olarak yalnız bende bir Schneider tabanca ve Çarkçıbaşı Adil Bey de küçük bir otomatik silah vardı. Bu nedenle silahlı bir çatışma bu aşamada faydalı olamazdı. C-27 motor gambotu silahlarımız üzerimize tevcih ederek yemden durmamız yönünde çağrı yapınca, stop etmeye mecbur kaldık. C-27 botu üzerimize yaklaştı ve Fransız eri güverteye çıktı. Bu iki silahlı er doğruca köprü üstüne çıktı. Bu esnada C-27 botu projektörleriyle sürekli olarak bizi aydınlatıyordu; rotamızı Zonguldak Limanı'na değiştirmemiz için talimat verdi. C-27 botu sürekli olarak pupamızda mevki aldı. Sabahın erken saatlerinde Zonguldak'a intikal ettik.

Fransız subay ve erlerinden oluşan özel bir ekip Alemdara gelip detaylı bir araştırma yaptı. Ancak, saklamış olduğumuz silahlarımızı bulamadılar. Gemide seyir

yapan Fransız askeri de dahil olmak üzere tüm ekip gemiden ayrıldı. İçinde bulunduğumuz durumu Liman Reisine ve Milli Hükümete bildirmek için çeşitli girişimlerde bulunduk. Ancak, yoğun Fransız denetimi nedeniyle bu girişimlerimizden sonuç alamadık. Yaptığımız durum muhakemelerinde bölgeden ayrılma hareket tarzının basan şansının olmadığını değerlendirdik. Çünkü Alemdarın sürati 10 mil, motor gambotun sürati ise 25 mildi.

Zonguldak Uman Komutam Fransız Yüzbaşı M. T illi 28 Ocak 1921 tarihinde öğleden sonra saat 12. 00 de beş kişilik silahlı bir timle gemiye girdi ve İstanbul'a müteveccihen ileri harekete geçmemiz talimatı verdi.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.158) İstanbul'a intikal etmek üzere limandan ayrıldık. Bu seyir bizim için tam bir işkence olmaktaydı. Sürekli olarak kurtuluş yolları aramaktaydık. Sahile yalın seyrederek bir takım fırsatların çıkabileceğini düşündük. Ancak, durumumuzdan kuşkulanan Yüzbaşı M. T illi, Kozlu açıklarında köprü üstüne gelerek sahilden uzaklaşmamızı talep etti. Biraz daha sancağa dümen kırarak seyrimize açıktan devam ettik.

Türk gemisine el koymanın gururu ile Fransız erleri Alemdar içinde oldukça neşeliydi. Ben Çarkçıbaşı Adil Beyin kamarasına gittim. Durumun çok ciddi olduğunu, mutlaka bir kurtuluş yolu bulmanın şart olduğunu, bu yönde bir plan geliştirilmesi gerektiğini açıkladım. Aslında, bizler ülkemize canımızı adamıştık.

Fransız Donanma Divan-ı Harbi, silah ve cephaneyi Anadolu'ya gizli yollarla sevk ettiğim için gıyabımda 6,5 yıl hapsime hüküm vermişti. Çarkçıbaşı Adil Bey de birçok subayın Anadolu'ya kaçmasına yardım ettiği için, Damat Ferit Paşa Hükümeti tarafından mahkum edilmiş bulunuyordu. Gün mücadele günü, düşmana her ne pahasına olursa olsun karşı koyma günüydü.

Bizler için, İtilaf Devletleri'nin işgali altındaki İstanbul'a böyle esir gibi dönmek, onların Divan-ı Harplerinde yargılanarak, zindanlarda yatmaktansa, kahramanca çarpışmak, gerekirse Karadeniz'in sularını mezar yaparak şehit atalarımıza kavuşmak çok daha anlamlıydı. Evet, beynimizde ve ruhumuzda karar çoktan verilmişti. Bu altı Fransız mutlaka etkisiz hale getirilecekti.

Biz Ereğli'yi bor daladığımızda geri dönülmez eylem kararım almıştık. Karadan dualarıyla bizleri destekleyen ailelerimiz ve cesur halkımız, sürgüne ve ölüme doğru yol aldığımızı düşünüyor ve büyük acılar çekiyorlardı.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.159)

Ben ve Adil Bey mürettebatı ikişer üçer gizlice makine dairesine topladık. Onlara, geminin İstanbul'dan hangi amaçla kaçırıldığını, herkesin hangi büyük gaye uğruna mücadeleye atıldığını ve Milli Hükümetimiz tarafından nasıl bir vazife verildiğini anlattık. İstanbul'daki ilk kaçırma hareketine de katılan cesur ve kahraman arkadaşlarımızın da içinde yer aldığı Alemdar personeli, "21 Türk, 6 Fransız'a esir olamaz" sözümle daha da heyecanlandılar. Kararımızı açıkladım: Fransızlara baskın tarzında sürpriz bir şekilde saldırarak, etkisiz hale getirecek, silahlarını alarak Ereğli'ye geri döneceğiz.

Alman karan Süvari İsmail Hakkı Beye bildirmek için Adil Bey ile birlikte güverteye çıktık ve planı ayrıntılarıyla kendisine anlattık. Süvari İsmail Hakkı Bey, "Fransızların silahlı, mürettebatın ise silahsız olduğunu bildirerek çok dikkatli davranılması gerektiğini beyan etti." Adil Beyin otomatik silahım Süvari İsmail Hakkı Beye verdik ve planı hayata geçirmek üzere çalışmalara başladık. Adil Bey ile birlikte tekrar makine dairesine indik ve her arkadaşın vazifesini tespit ettik. Süvari İsmail Hakkı Bey geminin seyri nedeniyle köprü üstünde bulunacak, Adil Bey üç tayfa ile birlikte kamarasındaki Yüzbaşı M.Tilli'yi esir alacak ve ben de seçtiğim tayfalarla beş Fransız erini ani bir baskınla etkisiz hale getirerek silahlarını alacaktım. Planı uygulamak üzere dağıldık.

Fransız erlerin üçü güvertede, ikisi de zabitan salonunda dağınmış olarak bulunuyorlardı. Bu durum iyi bir fırsattı. Ben yanımdaki tayfalarla güvertedeki üç Fransız erine iyice yaklaştığımız sırada "Tamam!" diye bağırdım. Bu parola idi. Parolayı duyan herkes taarruz planımız çerçevesinde adeta bir kartal gibi düşmanın üzerine atıldı. Silahlarına davranmaya fırsat bırakmadan, kısa bir mücadeleden sonra hazırladığımız iplerle Fransızların ellerini arkadan bağladık. Beş Fransız erini subay kamarasına hapsedtik ve kontrol için bir süngülü nöbetçi bıraktık. Adil Bey de üç tayfa ile birlikte, roman okumakta olan Yüzbaşı M. Tilli'nin kamarasına girdi. Durumu hemen fark eden Yüzbaşı M. Tilli tabancasına uzanmaya çalıştı. Ancak, Adil Bey çok hızlı bir şekilde

davranarak Yüzbaşı M. Tıllı'nın elinden tabancayı aldı. Yüzbaşı kamarasına hapsedilerek, kapısında bir süngülü nöbetçi görevlendirildi. Hızla sonuçlanan bu başarılı operasyondan sonra biz iki tabancamızdan başka şimdi 45 fişek ile iki Fransız mavzerine ve altı tabancaya daha sahip olmuştuk. Şimdi her türlü mücadeleye hazırдық. Köprü üstünde bulunan Süvari İsmail Hakkı Beye görevin tamamlandığını rapor ettik. Alemdar derhal rotasını Ereğli istikametinde viyaladı (seyretmeye başladı).

Zonguldak'tan ileri harekete geçtikten iki saat sonra Zonguldak'taki Fransız Birlikleri Komutanı muhtemelen Alemdar personelinin Fransız Timi'ni etkisiz hale getirebileceğini değerlendirerek, C-27 motor gambotunu İstanbul'a kadar Alemdara refakat etmesi için yola çıkarmıştı. Ereğli'ye geri intikalde iken Bababurnu açıklarında motor gambot ile karşılaştık.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.159) Motorgambot yüksek sürat avantajı ile üzerimize yaklaştı. Sancak kış omuzluğumuzda (sağ gerimizde) takriben 30 metre mesafede durmamız yönünde çağrıda bulundu. Süvari İsmail Hakkı Bey gemiyi stop ederek kış tarafa geldi ve Fransızlarla konuşmaya başladı. Ben Süvari İsmail Hakkı Beye, "Gemiyi durdurmadan Fransızlarla muharebe yapalım" şeklinde tavsiyede bulunurken C-27 motor gambotu baş tarafımıza ateş açtı. Gemide zaten muharebe düzeni almıştık ve Fransızların hiç hesaba katmadığı bir tarzda misli ile mukabele ettik.

Fransızlardan ele geçirdiğimiz tüfeklerden birisini kullanan ve nişancılığı ile ünlü olan Baş çarkçı Adil Bey kamarasının lumbuzundan açtığı ateşle motor gambotun Top Kaptanını tek kurşunla yere serdi. Bu esnada Ereğlili Hasan (Canver) Çavuş da çok isabetli atışlar yapıyordu. Fransızlar beklemedikleri bu yoğun ateş karşısında şaşkına döndüler. Top personeli Alemdar ateşi nedeniyle toplara yaklaşamayınca C-27 motor gambotu meşale açarak menzil dışına çıkmaya çalıştı. Meşale açılınca C-27 botu bütün silahları ile bize ateş açmaya başladı. Bizim uzun menzilli ilci silahımız ve toplam 45 fişeğimiz mevcuttu. Bu nedenle, rastgele ateş açmıyor, özellikle seçtiğimiz hedeflere tam isabet kaydetmek üzere silah kullanıyorduk.

C-27 motor gambotu Alemdarın limana girip baştankara olmasını engellemek için sahil şeridi ile gemi arasında mevki aldı. Ancak, bizim sahile yaklaşmamızı

engellemedi. Yaklaşık üç saat süre ile, bize nazaran çok üstün bir ateş gücüne sahip düşmanla elimizdeki sınırlı silah ve cephane ile çarpışarak Ereğli'ye yaklaştık. Maalesef Serdümen Rizeli Recep Reis köprü üstünde şehit oldu ve 3 personelimiz yaralandı. Fransızlar en çok köprü üstünü hedef aldığından seyir vardiya personeli kalmamıştı. Süvari Bey, "Senden başka dümen tutacak kimse kalmadı" diye seslenince hemen köprü üstüne çıkarak dümenin başına geçtim. Fransızların kurşun yağmuru devam etmekteydi. Birdenbire, muhtemelen isabet kaydetmemiz nedeniyle çıkan arıza sonucunda C-27 motor gambotu geri kalmaya başladı. Hem Alemdarın hem de sahilden açılan ateşin etkili olmaya başlaması ile birlikte motor gambot menzil dışına çıktı. Biz de bu fırsattan istifade ederek Alemdarla birlikte Ereğli'ye iyice yaklaştık. Ereğli Limanı'nda olağanüstü bir heyecan yaşanmaktaydı. Kahraman yurttaşlarımız, ailelerimiz, Milli Kuvvetler bizlere yardımcı olacak çareler arıyorlardı.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.160) Birdenbire sahildeki vatandaşlarımız motor gambotu kurşun yağmuruna tuttular. O sırada gözümlü, yiğit ve cesur şehidimiz Serdümen Recep Reis'e ilişti. En yüksek mertebeye ulaşmıştı. Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey ve personel aileleri sandallarla Alemdara geldiler. Şehit ve yaralılarımız esir edilen Fransız Yüzbaşısı ve 5 Fransız eri ile birlikte sahile çıkarıldı. C-27 motor gambotu artık karşılık verilemeyeceğini değerlendirerek yeni bir taarruz için Alemdara yaklaştı. Gambot Alemdara 50 m. kadar yaklaşınca, sahilde Ereğlililer Halil Ağa ve Rizeli Tatoğlu Ömer Ağa önderliğindeki mevcudu 200 İçişleri olan silahlı grup çok şiddetli yayılım ateşi ile motor gambotu hedef aldılar. Motorgambot toplarıyla karşılık verdi ve ayrıca Ereğli Hastanesi'ne ateş açın. Ancak, sahildeki kahraman halkımız o derece şiddetle karşı koymaktaydı ki, motorgambot süratle sahilden uzaklaşmak zorunda kaldı. Daha sonra Ereğli Limanı'na gelen Waldeck Rousseau zırhlı kruvazörü ile 2 muhripten müteşekkil Fransız Filosu, Alemdar römorkörünü yemden İstanbul'a geri intikal ettirmek için harekete geçti. Alemdarın baştankara olduğunu tespit ettiklerinde, Fransız Filosu bir muhribi Ereğli bölgesinde bırakarak limandan ayrıldı. Fransızlar Zonguldak Mutasarrıflığına (Valilik) bir nota vererek, Alemdarın teslim edilmesini, yeni personelinin ve sahildeki silahlı grupların cezalandırılmasını, aksi takdirde sahile asker çıkaracaklarını bildirdiler. Milli Hükümetimiz bu istekleri derhal geri çevirdi ve Mahalli Makamlara, "Muhtemel bir Fransız askeri harekatına karşı sahilde mukavemet gösterilmesi ve bu yönde tedbirler alınması" talimatını verdi. Bu çerçevede vakit kaybedilmeden savunma tedbirleri alınmaya başlandı. Ereğli ve civarında mevziler

hazırlandı. Ereğli Hükümet Konağı iki saat mesafede olan Koca Ali Köyü'ne nakledildi. Kasaba eli silah tutanlar hariç, tamamen boşaltıldı.

28 Ocak gecesinden 29 Ocak sabahına kadar Fransız muhribi zaman zaman aydınlatma yaparak sahili gözetledi. Bizler büyük azim ve kararlılıkla Atalarımıza layık olmaya, muhtemel düşman çıkarmasını sahilde gömmeye ant içmiştik. Askeri birlikler, mahalli olarak düşmana karşı örgütlenen gruplar ve Ereğli halkının da katılımıyla müşterek bir savunma gücü oluşturuldu. Savunma Kuvvetleri, Yüzbaşı Murat Bey, Askeri inzibat Komutanı Yüzbaşı Sanyerli Ziya Bey ve Deniz Yüzbaşı Tatoğlu Hamdi Bey komutasında yedi gün mevzilerini kaybetmeden yüksek bir hazırlık durumunda bekledi.

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.161) Fransız notasının son dakikaları yaklaştığında, hepimiz mevzilerde Fransızların ateş altına almak için sabırsızlanıyorduk. Ancak, daha sonra 02 Şubat 1921 tarihinde Milli Hükümetimizin Fransızlarla anlaşmaya vardığını ve sorunun barışçı yollarla çözümlendiğini öğrendik. 03 Şubat 1921 tarihinde sabaha karşı son defa Fransız muhribinin ışıklarını gördük. Büyük tehditler savuran, notalar veren Fransızlar Milli Hükümetimizle anlaşmak zorunda kalmıştı. ”

Milli Hükümet 6 Fransız esirinin iadesini kabul etti. Buna karşılık, Fransız Filosu da kıyılarımıza 100 milden daha fazla yaklaşmayacağını taahhüt ediyor ve aynı zamanda Alemdar ile ilgili taleplerinden vazgeçiyordu. Fransızlar bu konuyu bir daha gündeme getirmediler. (Doğanay, 2001, s.165)

İstanbul'dan Ereğli'ye 28 Ocak 1921 tarihinde güç gösterisi yapmak üzere gelen Waldeck Rousseau zırhlı kruvazörü ise iki muhripen oluşan Fransız Filosundan limanda kalan son muhrip anlaşmadan sonra geri döndü. Fransız esirler Fransız makamları ile yapılan anlaşma gereği teslim edilmek üzere Zonguldak'a gönderildi. (Mütercimler, İmparatorluğun..., 2003, s.434)

Alemdar Destanı Türk İstiklal Harbi'nde birçok açıdan büyük bir önem taşımaktadır. Bu olay adeta bir efsane şeklinde hem Milli Kuvvetlerin hem de yurtsever Türk halkının moral ve motivasyonunu son derece olumlu bir yönde etkilemiş, bağımsızlığın kazanılacağına dair olan inancı pekiştirmiştir. Alemdar savaşın

kalan günlerinde çok yararlı işler yaparak donanmanın yüz akı olmuştur. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.148)

Diğer taraftan bu sorunun çözümünde Milli Hükümet aktif olarak rol oynamış, izlenecek taktik ve stratejileri belirlemiş ve daha da önemlisi, Fransızlar Milli Hükümet ile krizin çözümü için görüşmeler yaparak Anadolu Hükümetini zımnen tanımıştır. Alemdar Destanı Milli Hükümet açısından, 9 ay sonra 1921 yılının Ekim ayında imzalanacak olan Ankara Antlaşmasından önce kazanılan bir diplomatik zafer niteliğindedir. Ayrıca bu olağanüstü önemdeki kahramanlık destanı Milli Mücadelenin devamı için hayati önemi haiz deniz nakliyatımıza da büyük bir ivme kazandırmıştır.

3.3.2. Rüsumat 4. no'lu Vapur

Anadolu Donanmasının istiklal Harbi boyunca başarı ile görev yapan ve öne çıkan gemilerden birisi de Rüsumat 4 No'lu vapurdur. İstanbul Hükümeti tarafından karakol görevi ile Karadeniz'e gönderilen ve Anadolu donanmasının en köhne gemisi olan Rüsumat (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.274),1920 yılının Haziran ayında Karadeniz Ereğli Limanı'nda, Milli Hükümetin emrine girmiştir. Geminin ilk Komutanlığını Yüzbaşı İhsan Bey yapmış, daha sonra Gemi Komutanlığı Yüzbaşı Mahmut Bey tarafından deruhte edilmiştir. Rüsumat Anadolu Donanmasına katıldıktan hemen sonra, 1921 yılının Ekim ayına kadar hem Kuzey - Güney istikametinde Rusya ile Karadeniz limanları arasında hem de Doğu - Batı istikametinde Karadeniz limanlarımız arasında yoğun olarak görev yapmıştır.

1920 yılının Kasım ayında Tuapse - Trabzon seferi ile Gazal römorköründen sonra ilk deniz nakliyatını gerçekleştiren Rüsumat 4 No'lu vapurun istiklal Harbi'ndeki serüveni büyük başarılar ve kahramanlıklarla doludur. (Işın, 1946, s.36) Doğu Cephesi'nde Ermenilere karşı kazanılan büyük başarılarından sonra, Ermeni Kuvvetlerinden müsadere edilen silah, cephane ve aynı zamanda Doğu'dan Batıya birlik intikallerinde Aydınreis ve Preveze gambotları, Şahin, Gazal ve Rüsumat 4 vapurları görevlendirildi. Bu görevlerin birisinde, Rüsumat 4 No'lu vapur, 2 adet 8. 8 cm lik İngiliz yapımı top ve 354 sandık cephaneyi 16 Ağustos 1921 tarihinde Batumlu Türklerin de yardımıyla, Batum Limanı'nda gemiye yüklemeyi başardı. (Çapaner,

1943, s.145) Aşın yükten dolayı Rüsumat 4'ün güvertesi deniz yüzeyi ile neredeyse aynı seviyeye gelmişti. O sıralarda Yunan Donanması Batum-Trabzon arasındaki hattı ablukaya almıştı. (Tezcan, 2005, s.507) Rüsumat 4, Yunan gemilerinin bölgedeki yoğun keşif, gözetleme ve karakol faaliyetleri nedeniyle göreve başlamak için havanın kararmasını bekledi. Geceleyin tam karartma yapan ve hiçbir ışık sızdırmayan Rüsumat 4 sessizce limandan ayrıldı. Bu tarihlerde Karadeniz'in hemen her yerinde düşman gemilerinin hareketleri ve abluka girişimleri oluyordu. (Mütercimler, Kurtuluş., 2003, s.275) Ancak Rüsumat Yunan karakol gemileri tarafından tespit edilmeden, sabah güneşin doğuşundan hemen sonra salimen Trabzon'a ulaştı. Trabzon'da muhtelit ikmal maddeleri gemiye yüklendi. Düşman hakkında istihbarat bilgileri alındıktan sonra Ordu Limanı'na müteveccihen ileri harekete geçildi. Gemi 17 Ağustos 1921 akşamı Ordu'ya intikal etti. Liman Reisi gemiye gelerek Gemi Komutam Yüzbaşı Mahmut (Gökbora) Beye gönderilen bir telgrafı ilettili. Bu telgrafta özetle, "Düşman gemilerinin Ereğli'nin Baba Burnu açıklarında Doğu istikametinde seyir halinde olduğu ve bu nedenle Rüsumat 4'ün verilecek emirler doğrultusunda hareketlerini tanzim etmesi" bildirilmekteydi.

Bu gelişme üzerine gemi sahilin çok yakınında sığ suya demirledi. (Işın, 1946, s.75) Gözcüler artırıldı. Aynı zamanda, cami minaresinin şerefesine bir gözcü gönderildi. 18 Ağustos 1921 günü alman ikinci bir telgrafta, "Gemi içindeki tüm harp malzemelerinin süratle sahile çıkarılarak emniyete alınması" emredilmekteydi.

Rüsumat 4 Komutam Liman Reisi ile koordine kurarak toplar ve cephanenin boşaltılması için bir plan hazırladı. Gemi tıka basa cephane doluydu. Ordu halkının yoğun gayretleri ile neredeyse tüm küçük deniz vasıtaları yan yana getirilerek üzerlerine büyük kalaslar konuldu. Büyük zorluklarla toplar ve cephane sahile çıkarıldı (Mütercimler, Kurtuluş., 2003, s.277) Bundan sonra gemi hemen hemen karaya oturacak şekilde daha sığ suya demirledi. Gelişmelere bağlı olarak, gerekirse gemiyi batırmak üzere 8 adet kınıştın valfindan (denize doğrudan irtibatlı valf) 6'sı derhal fora edilmeye (açılmaya) hazır hale getirildi. Ayrıca, gemiyi yakmak üzere baş üstünde gaz yağı ve yanıcı maddeler depolandı. Gece süresince gemi personeli dikkatli bir gözetleme yaparak bekledi.

19 Ağustos 1921 sabahı, Yunan Donanmasına mensup Panter Sınıfı bir muhrip ile Dafni torpidobotunun Ordu Limanı'na doğru yaklaşmakta olduğu sahildeki gözcüler tarafından rapor edildi. Düşman gemilerinin gözle teşhisinden sonra önceden hazırlanan plan uygulamaya konuldu. Baş çarkçı Arif Bey kiniştin valfların açtı ve makine dairesine su girmeye başladı. Geminin baş tarafına gaz dökülerek yangın çıkarıldı(Ülman, 1943, s.9) Önce erler, daha sonra subaylar ve son olarak Gemi Komutanı denize atlayarak gemiyi terk etti ve sahile doğru yüzmeye başladı. Bu esnada Dafni torpidobotu sancak (sağ) filikasını mayna ederek (denize indirerek) bir subay komutasında, silahlı erlerden oluşan bir timi Rüsumat 4'ün üzerine sevk etti. Filika Rüsumat 4'ün kış tarafında, daha açıkta demirli bulunan Rize motorunun üzerine aborda oldu. Bu esnada, cephaneye sevkiyatı esnasında düşürülen mavzer fişekleri patlamaya başladı. Aynı anda büyüme başlayan yangın nedeniyle Yunan gemisine ait filikada panik başladı. Filika derhal avara ederek (ayrılarak) Dafni torpidobotu istikametinde uzaklaştı. Yunan gemisi filikayı güvertesine aldıktan sonra kış bayrak direğine büyükçe bir Yunan bayrağı çekerek topu atışı yaptı . (Mütercimler, 2005, s.293) Sonra genel doğu rotasında uzaklaşmaya başladı.

Deniz yüzeyi Rüsumat 4 güvertesi ile aynı seviyeye gelmişti. Makine dairesinde ise sular silindir kaverlerine kadar yükselmişti. Rüzgar sahile doğru estiğinden baş üstündeki yangın geminin tamamına yayılmamıştı. Ancak, pruva (baş) direği, baş ambarlar ve erlere ait yaşam mahallerinde önemli hasarlar oluşmuştu. Gümrük İdaresine ait tulumbalar kullanılarak, mahalli halkın da büyük yardımları ile kurtarma çalışmalarına başlandı. Yangın kısa sürede kontrol altına alındı. Geminin dengesi sancak (sağ) tarafa doğru yaklaşık 15 derece bozulmuştu. Cesaret ve feragatle sürdürülen çalışmalar nedeniyle yorgun düşen gemi personeli geceyi Liman Reislğinde geçirdi. Gemilerini kurtarıp tekrar yüzer duruma getirmek için Gemi Komutanı yüzbaşı Mahmut Bey, İkinci Komutan Üsteğmen Reşat Bey, Baş çarkçı Arif Bey ve Mühendis Fahrettin Bey bütün gece süresince planlamalar yapıp, alternatif hareket tarzlarını değerlendirdi. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.166-168)

Güneydoğu istikametinde uzaklaşan Yunan gemileri 20 Ağustos 1921 günü Trabzon Limanı'na girdi. Ancak, daha önce düşman gemilerinin ilerleme istikametini haber alan ve muhtemel bir saldırıya karşı hazırlık yapan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının kıyı bataryalarından açılan ateş üzerine gemiler limandan uzaklaştı.

Aynı gün Ordu'da, Rüsumat 4'ün kurtarma çalışmaları aralıksız olarak ve büyük bir özveri ile sürdürüldü. Gemi içindeki sular olağanüstü bir gayretle tamamen tahliye edildi; yağlı sular içerisinde çalışılarak kınıştın valfları yeniden monte edildi. Bundan sonra makine dairesindeki sular da boşaltıldı. Baş çarkçı Ordu Belediyesinden temin ettiği fındık kabukları ile ocaklarını fayrap edip stim basıncım yükseltti; fındık yağı ile makineleri yağlayarak manevraya hazırladı. Gemi Komutanı hem makineleri tam yol tornistan (geri) çalıştırarak hem de kıçtan attığı tonoz demirini vira ederek (demir alarak) karaya oturan gemisini kendi imkanları ile kurtarmayı başardı. Gemi aldığı emir üzerine Trabzon'a müteveccihen ileri harekete geçti. Sahile yakın rotaları izleyerek yol alan Rüsumat 4, Tirebolu açıklarında düşman karakol gemilerini tespit etti ve sahile iyice yaklaştı. Karakol gemilerine yakalanma tehlikesi geçtikten sonra Trabzon istikametinde seyre devam edildi. Trabzon'da Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri Aczi Bey tarafından karşılanan Rüsumat 4, daha sonra bakım ve onarım için Batum'a gönderildi. (Doğanay, 2001, s.121)

Batum'da daha ziyade gemi personelinin olağanüstü gayreti ile gerçekleştirilen ve bir ay süren onarım sürecinden sonra gemi tekrar harekate hazır duruma getirildi. Ancak, yeniden onarımı mümkün görülmeyen pruva direği (baş direk) kesildi ve gemi tek direkli olarak müteakip görevlerini icra etti. Batum'da top, tüfek ve cephaneye alan Rüsumat 4 vapuru 26 Eylül 1921 tarihinde limandan hareketle Trabzon'a intikal etti. Trabzon'da, harp malzemesinin Samsun'a nakledilmesi yönünde talimat verildi, ileri harekete geçen gemi 28 Eylül 1921 tarihinde Samsun'a ulaştı. Samsun Merkez Liman Reisi Binbaşı Refik Beyin büyük desteği ile harp malzemesi kısa sürede gemiden boşaltıldı. Rüsumat 4 aynı gün limandan ayrılarak, genel Doğu istikametinde sahile yalan rotaları izleyerek Trabzon'a müteveccihen ileri harekete geçti.

Gemi 29 Eylül 1921 tarihi sabahı Tirebolu açıklarında seyretmekteyken denizler artmaya, Yıldız (Kuzey)'dan esen rüzgar sertleşmeye başladı. Bu sırada düşman karakol gemileri de bölgede bulunmaktaydı. Gerçekte, bu gemiler ile ilgili istihbarat bilgileri Samsun'a rapor edilmiş, ancak geç gelen bu bilgiler Rüsumat 4'e ulaşmamıştı. Gemi Görele'yi geçtikten sonra denizler daha da arttı; Yıldızdan esen sert rüzgarları bordadan alan geminin ilerleme hızı oldukça azaldı. Boş olan gemi büyült açılarla yalpaya düşüyor, deniz koşulları gemi için büyük tehlike yaratıyordu. Bu ağır koşullarda

ilerlemesine devam eden Rüsumat 4, Eynesil köyü önlerinde gördüğü dumandan şüphelenerek kıyıya yaklaştı. (Doğanay, 2001, s.273) Bu sırada Panter Sınıfı bir Yunan muhribi ve Dafni torpidobotu gözcüler tarafından tespit ve teşhis edildi. Rüsumat 4 Komutanı süratle gemisini baştankara etti. Bu sırada Başçarkçı kiniştin valflarını (denize doğrudan irtibatlı valflar) açarak geminin su almasını, böylece düşmanın gemiyi yedekleyerek götürmesini engellemeye çalıştı. Düşman muhribi Rüsumatı toplan ile ateş altına aldı. İlk mermiler gemi üzerinden geçerek sahile düşüyordu. Bu sırada Rüsumat 4 tam olarak karaya oturdu. Top ateşi altında da gemi personeline gemiyi terk emri verildi ve mürettebat denize atlayarak kıyıya çıktı(Orhan, 1982, s.105) Mürettebattan gemiyi terk esnasında yaralananlar olmuştu. Ayrıca Mürettebat gemiyi terk esnasında önemli evrakları imha etmişlerdi. (Ülman, 1943, s.10) Sahilde köy halkı toplanmış, gemi personeline yardım etmeye çalışıyordu. Düşman Rüsumatı hedef alarak toplam 40 salvo atış yaptı. Bu mermilerin 5 adedi gemiye isabet etti. Diğer mermiler ise Eynesil (İyinesil) Köyü'nde ağır tahribat yaptı. Olay sonrasında Gemi Komutam Kıdemli Yüzbaşı Mahmut Beyin Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına çekmiş olduğu telgraf şu şekildedir: (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.171)

Önemli ve Acildir.

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığına

29 - Eylül - 337 (1921) saat dokuz yirmide düşmanın bir nakliyesi ile beş bacalı bir torpidosu nagehani (ansızın) surette iyinesil (Eynesil) açıklarında üzerimize hücum etmesi ile derhal sefine (gemi) Eynesil önünde karaya vurularak kiniştin açtırılmış ve terki sefine edilmiştir. Düşman derhal bombardımana başlayarak kırkı müteceviz mermi endah eylediği halde sefineye ancak beş mermi isabet etmiştir. Aksanı mühimmeden ırgadı parçalamıştır ve sancak baş omuzlukta su kesiminde ufak bir rahne (delik) açmıştır. Düşman bir saat bombardımandan sonra şimali garbi istikametine açılmıştır. Zabitan ve efrat lehulhamd (şükrolsun) bir ziyana uğramayarak, Eynesilde Hükümet-i Mahalliye ile Ahali-i Malıalliyenin fevkalade muavenetler (yardımlar) ile şimdilik iskan edildiğini ve sefinden denizin fevkalade dalgalı olması münasebeti ile hiçbir eşya kurtaramadığı gibi şimdilik sefineye girmekte kabil olamadığından sahilde bulunduğumuz cihetle acele muavenete ihtiyacımız bulunduğu maruzdur efendim. (Rüsumat Süvarisi Mahmut29 Eylül 337 1921)

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutan Binbaşı Fahri Aczi Bey süratle hazırlıklara başlayarak kısa süre içerisinde Eynesil'e yardım malzemeleri gönderdi. Mahalli halkın da katkısıyla ağır deniz ve hava koşullarına rağmen geminin kurtarılması yönünde oldukça mesafe alındı. Ancak, yaklaşık 15 gün sonra 14 Ekim 1921 tarihinde kurtarma çalışmaları devam etmekte iken, karakol yapmakta olan Panter Sınıfı muhrip ve Dafni torpidobotu sahile yaklaşarak Rüsumat'ı topları ile yemden ateş altına aldı. Bu ateş sonucunda gemi dokuz isabet daha aldı geminin kazan dairesi ve makineleri yaralandı. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.43) Tüm bu olumsuz koşullara rağmen gemiyi kurtarma çalışmalarına devam edildi. Ancak, daha sonra yapılan analizlerde, kurtarma çalışmalarına katılan tekneler ve personelin düşmanın yeni bir taarruzu girişiminde hassas duruma düşebileceği değerlendirilerek çalışmalara son verildi. Gemi içindeki tüm kullanılabilir cihazlar sökülerek Trabzon'a nakledildi. Yunan donanması böylece Kurtuluş Savaşı'ndaki Türk deniz gücüne ilk darbeyi vurmuş oldu ancak bu deniz nakliyatını önleyemedi (Doğanay, 2001, s.123) Bu olaydan sonra mahzun denizcilerimizin yüreğine su serpecek bir gelişme olmuş Sakarya Savaşı kazanılmıştır. (Bayar, 2004, s.54)

Değerli Komutan Kıdemli Yüzbaşı Mahmut (Gökbora) Beyin, denizcilik sanatının en ince noktalarını bile dikkate alarak büyült bir maharetle sevk ve idare ettiği Rüsumat 4 vapuru, İstiklal Harbi'nin deniz nakliyatında görev alan sembol gemilerden birisidir. Uç yıl süren istiklal Harbi süresince tek kaybımız olan Rüsumat 4 vapuru hemen hemen kesintisiz görev yaparak, önemli miktarda top, tüfek, silah, cephane ve harp teçhizatını en zor koşullarda istenilen limanlara transfer etmeyi başarmıştır. Türk denizcisinin: Vazife bilinci, kahramanlığı, cesaret ve feragati ile saygın bir temsilcisi olan bu mütevazı gemi, şanlı tarihimizin altın sayfaları arasındaki müstesna yerini almıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.171)

3. 3. 3. Şahin Vapuru

Şahin vapuru İstiklal Harbi süresince denizden yürütülen stratejik nakliyatın başarısında çok önemli bir rol oynamıştır. Şahin vapurunun büyük başarısı, yaptığı rasyonel planlamalarla hemen hemen hiç düşmanla karşılaşmadan sürekli olarak faaliyet halinde olmasından kaynaklanmıştır. Bu nedenle çok miktarda silah,

cephane ve her türlü harp teçhizatının Rus limanlarından Karadeniz'deki limanlara sevkıyatında Şahinin önemli bir payı vardır. Şahin vapuru aynı zamanda,Doğu - Batı istikametindeki birlik transferlerinde de önemli görevler üstlenmiştir

Şahin vapuruna 1920 yılının Kasım ayında Milli Hükümet tarafından Karadeniz Ereğli'de el konulmuştur. 1300 tonluk Şahin vapurunun yük kapasitesi 850 ton, sürati 7 mildi. El konulduğu zaman 25 yaşında olan geminin acil bakım ve onarım ihtiyaçları bulunmaktaydı. Bu nedenle vapur, 1920 yılının Aralık ayında gerek limanlarımızın yeterince güvencede olmaması gerekse bakım ve onarım ihtiyaçları sebebiyle, Aydın reis ve Preveze gambotları gibi Novorosisk'e gönderilmiştir. Ancak, Şahini kendi özel ihtiyaçları için kullanmayı planlayan Ruslar gemiyi mükemmel bir şekilde onarmış ve geminin cephanesini tam olarak bütünleşmişlerdir. Ankara Hükümeti olayı haber alır almaz diplomatik yollardan gemiyi geri alma girişimlerinde bulunmuş, gemi, onarımının tamamlanmasını müteakip 20 adet 12 cm. lik top ve 405 piyade fişeği yüküyle 24 Nisan 1921 tarihinde geri verilmiştir. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.202) Şahin vapuru, bu tarihten itibaren kesintisiz olarak görev yapmıştır.

İstiklal Harbi Anadolu Donanması diğer tüm faaliyetlerinin yanı sıra denizden güç intikali görevlerini de üstlenmiş, Doğu - Batı istikametindeki stratejik birlik transferlerini başarıyla gerçekleştirmiştir. (Işın, 1946, s.53) Bu kapsamda Şahin vapurunun icra ettiği stratejik mahiyetteki önemli görevlerinden birisi, 1921 yılının Mayıs ayında 3'üncü Kafkas Tümenini bütün personeli, toplan, silahlan, cephanesi, hayvanları ve ağırlıktan ile birlikte Kütahya ve Eskişehir Muharebeleri'nden önce Batı Cephesi'ni takviye etmek üzere Trabzon'dan İnebolu ve Akçaşehir (Akçakoca)'e intikal ettirmesi olmuştur. Şahin vapuru bu birlik ve yükleri İnebolu ve Akçaşehir'e boşalttıktan sonra, geri intikalinde, Zonguldak ve Kilimli'den aldığı 800 ton kömürü Trabzon'a getirmiştir. Bu görev birçok açıdan büyük önem taşımaktaydı. Çünkü, I. ve II. İnönü Savaşları'nı (10 Ocak - 01 Nisan 1921) kaybeden Yunan Hükümeti büyük prestij kaybına uğramış, bu nedenle Anadolu'daki etkinliğini yeniden artıracak, hem Ordu ve Donanmasına hem de halkına güven aşılayacak yeni arayışlara girmişti. Bu kapsamda Türk Ordusuna karşı taarruz hazırlıklarına hız vermişti.

Şahin vapuru aldığı emir gereğince, 20 Mayıs 1921 gecesi Kıdemli Yüzbaşı Cevat Bey (Tümamiral Ütmen) komutasında Trabzon'da 3'üncü Kafkas Tümeninin bir kısım personelini bindirip, ağırlıkları ile 4000 tüfek ve 1500 sandık piyade mermisi yükleyerek ileri harekete geçti. Ayrıca 150 mekkare de gemiye yüklenmişti. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.286) Gemi düşman karakol gemilerinin mevcudiyeti nedeniyle son derece dikkatli ve kontrollü olarak ilerlemekteydi. Şahin vapuru 22 Mayıs günü öğleden sonra hem lojistik destek temin etmek hem de istihbarat raporu almak üzere Giresun Limanı'nda demirledi. Su ve yiyecek ikmalini tamamlandıktan sonra ileri harekete geçti. Gece süresince tam karartma uygulanıyor, tüm kaportalar kapalı tutuluyor ve dışarıya hiçbir ışık sızdırılmıyordu. Şahin vapuru ilerlemesine devam ederken, 25 Mayıs 1921 sabahı Çalıburnu'nu bordaladı. Karadeniz'i yoğun bir sis kaplamış, sisin yaratmış olduğu tüm seyir güçlüklerine rağmen Gemi Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Cevat Bey bu durumdan memnun olmuştu. Çünkü düşman karakol gemileri tarafından tespit edilme ihtimali azalmıştı. Gerze açıklarına gelindiğinde hafif bir rüzgar çıkararak sisi dağıtmaya başladı. Yüzbaşı Cevat Bey derhal rotasını sahile doğru değiştirerek gözcülerin sayısını artırdı. Şahin sahile yalan seyrine devam ederken rüzgarın hızı giderek artıyor, deniz koşulları daha da ağırlaşıyordu. Cevat Bey Sinop'a rotasını değiştirerek limana girdi ve emniyetli bir mevkiye demirledi. Sinop'ta hem eksik ikmal maddeleri tamamlandı, hem de yorgun personel vardiyalı olarak dinlendirildi. Bu arada Sinop Liman Reisi Güverte Kıdemli Yüzbaşı Ahmet Şefik Bey Amasra'dan şifreli bir telgraf aldı. Bu telgraf mesajı: "Üç bacalı bir düşman harp gemisinin süratle Doğu istikametinde ilerlediğini" bildirmekteydi. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.173) Kıdemli Yüzbaşı Cevat Bey fırtına dinmesine rağmen seyre kalkmayarak demirde kalmayı tercih etti. Çünkü hareket ettiği takdirde, düşman harp gemisi tarafından tespit edilebilirdi. Şahin vapuru ertesi sabah vira demir ederek (demir alarak) Sinop'tan ileri harekete geçti. Hava ve deniz koşulları oldukça düzelmişti. Salimen Akçaşehir (Akçakoca)'e intikal ederek, ilci saat içerisinde Tümeni tüm ağırlıkları ile birlikte limana çıkardı. Aldığı emir gereğince, Zonguldak'tan 500 ve Kilimli'den 300 ton kömür yükleyip, hemen dönüş seyrine başladı. Cevat Bey komutasındaki Şahin vapuru bu kritik ve çok özel görevi basan ile tamamlamanın gururu ve heyecan içerisinde limandan ayrılarak müteakip görevler için Karadeniz'in hırçın dalgalan ile boğuşmaya başladı. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.95)

Şahin vapuru Komutam Kıdemli Yüzbaşı Cevat Bey ve tüm gemi personelinin vazife bilinci ve yurtseverliği nesilden nesile aktarılacak olağanüstü önemde bir denizcilik destanıdır. Bu destanın içerisinde görevi başarmak için doğaya, fırtınalara, ölüme meydan okumak vardır. Gemi personeli çıkmış olduğu her seyir öncesinde, bir daha kavuşulamayacağı düşüncesiyle ailesine veda ederek göreve başlamıştır. Gemi, Novorosisk ve Tuapse'de yapmış olduğu tüm yüklemelerde, taşıma kapasitesini dikkate almaksızın alabildiği oranda yük almıştır. Şahin, Rus limanlarından seyre kalkmadan önce daima havanın sertleşmesini ve fırtınaya dönüşmesini beklemiştir. Çünkü, başta Yunan karakol gemileri olmak üzere, İşgal Ülkeleri Filolarına mensup gemiler, eski ve yaşlı gemi ve deniz vasıtalarına sahip olan Türklerin böylesine ağır hava koşullarında denize çıkamayacağını değerlendirerek keşif gözetleme faaliyetlerinde gevşemeler yapmış veya tümüyle karakol görevini iptal etmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s174)

Şahin personeli Yıldız ve Poyraz fırtınalarını özellikle tercih etmekteydi. Bu fırtınaların hüküm sürdüğü dönemlerde denizleri pupa istikametinden (arkadan) alarak daha hızlı gidilmekte ve denizlere karşı nispi bir dayanıklılık sağlanmaktaydı. Ayrıca, fırtınalı havalarda görüş meşalesinin azalması geminin tespit edilme riskini de azaltmaktaydı. Gerçekleştirilen lojistik nakliyat görevlerindeki en büyük sorun, değişik cins ve miktarlardaki yükün ağır deniz koşullarında hareket etmesi nedeniyle zaman zaman ciddi denge sorunları ile karşılaşılması olmuştur. Diğer bir sorun da, pusula içerisindeki mumun sönmesi sonucunda gemi rotasının tespitinde karşılaşılan güçlüklerdi. Yani Şahin, olağan koşullarda değil olağanüstü koşullarda hizmet veriyordu ve bunu başarıyla yürütüyordu. (Mütercimler, 2005, s.436)

1922 yılının ilk yansında çok sayıda top, tüfek, cephan ve teçhizatın yanı sıra 350 adet mayın Şahin vapuru tarafından Rusya'nın Novorosisk Limanı'ndan yüklenerek Trabzon, Samsun ve Amasra'ya nakledilmiştir. Şahin vapuru limanlarımız arasındaki nakliyatta da çeşitli görevler almış ve özel bir önem arz eden lojistik depolara kömür nakli görevini başarıyla icra etmiştir. Zonguldak ve Ereğli'den yüklemiş olduğu kömürü Sinop, Samsun ve Trabzon'a nakleden Şahin vapuru böylece diğer gemilerimizin hareketına da katkı sağlamıştır. Ancak sürekli Fransızların sürekli gözetimi ve izlemesi altında kaldı. (Mütercimler, Kurtuluş.., 2003, s.287)

Milli Kuvvetlerin 1922 yılının başlarında keşif ve taarruz hizmetlerinde kullanılmak üzere muharip uçaklara olan ihtiyacı büyük ölçüde artmıştı. Düşmanın I. Dünya Savaşı'nda kullanılan uçakların büyük bir bölümüne el koyması, aynı zamanda Anadolu'ya kaçırılan uçakların bakım onarım sorundan bu ihtiyacı daha da öncelikli kılmaktaydı. Uçakların alımı konusunda Almanya ile anlaşma sağlanmış ve bu maksada Saffet Arıkan ve Mehmet Nuri (Albay Conker) Beylerden oluşan bir heyet Almanya'ya gönderilmiştir. Şahin vapurunun önemli görevlerinden birisi de, Milli Hükümetin Almanya'dan satın aldığı 29 adet uçağın Anadolu'ya transfer edilmesi olmuştur. Uçaklar önce Almanya'dan San Petersburg'a nakledilmiş ve tren yolu ile Novorosisk'e limanına transfer edilmiştir. (Bayar, 2004, s.51) Bu uçakların deniz yolu ile yurda getirilmesi güç koşullar altında gerçekleştirilmiştir. Şahin vapuru 29 uçağın nakledilmesi için iki nakliye görevi icra etmiş, 1922 yılının Temmuz ayında 22, Eylül ayında ise 7 uçak Novorosisk'ten Trabzon'a basan ile transfer edilmiştir. Şahin vapurunun 22 uçağın transferi için icra etmiş olduğu ilk görev öncesinde, uçakların büyük bir gizlilik içerisinde Şahin gemisine yüklenmesi emredilmiştir. (Işın, 1946, s.59) Ancak, Şahinin önünde iskeleye bir Yunan şilebinin aboarda olması (yanaşması) yükleme planları aksatmıştır. Bilgi sızmasını önlemek maksadıyla, Şahin personeli hava karardıktan sonra gizlice Yunan şilebinin halatların lora etmiş, liman içinde sürüklenmeye başlayan Yunan şilebi kendini kurtarma gayreti içerisinde iken, tüm uçak parçaları gemi personeli tarafından büyük bir gizlilik ve disiplin içinde gemiye yüklenmiştir. (İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C. V, 1964, s.81) Gemi aldığı emir gereğince sahil şeridinin 2 mil içerisinde kalarak Trabzon'a gitmek zorundaydı. Aksi halde, Gemi Komutanı vatana ihanet suçuyla yargılanabilirdi. Bu durum doğal olarak seyir süresini büyük oranda artırmaktaydı. Ayrıca, limandaki Yunan şilebi durumdan şüphelenerek Şahinin hareketini telsizle Yunan Deniz Kuvvetlerine rapor etmiş olabilirdi. Bu nedenle, uzun bir intikal seyri tercih edildiği takdirde, Yunan gemileri Şahini denizde engelleyebilirdi. Gemi Komutam kısa bir durum değerlendirmesi yaptıktan sonra emrin hilafına, doğrudan Novorosisk'ten Trabzon'a müteveccihen ileri harekete geçti. Şiddetli Yıldız (Kuzeyden esen rüzgar) fırtınası ve ağır deniz koşullarında yapılan seyir sonucunda salimen Trabzon'a intikal edildi. 100 deniz mili daha kısa olan bu seyir rotası Gemi Komutanına en az on beş saat kazandırdı.

Trabzon Limanı'na intikalden iki saat sonra, Gemi Komutanının tahmin ettiği gibi Trabzon açıklarında Yunan torpidobotu rapor edilmeye başlandı. Gemi Komutanının gerektiğinde her türlü sorumluluğu üzerine alarak inisiyatif kullanması Şark Cephesi Komutanı Kazım Karabekir Paşa tarafından da aşağıdaki telgrafta görüleceği şekilde takdir edilmiştir:

"Şahin vapurunun subay ve eratına selamlarımı tebliğ ediniz. Bu muvaffakiyetli hareketlerinden dolayı kendilerini tebrik ederim. Bir sureti münasebete taltifleri için Milli Müdafaa Vekaletine yazdım. "

(İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.175)

Şark Cephesi Komutanının bu telgrafından sonra Milli Müdafaa Vekaleti Şahin Komutanı ve personelini ödüllendirmiştir.

Şahin, 21 Temmuz 1922 günü Trabzon Limanına geldi. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.347) Şahinin boşalttığı uçak parçaları en kısa sürede Trabzon vapuruna yüklenerek ertesi gün Samsun'a nakledilmiştir. Samsun'da parçaları monte edilen uçaklar burada bekletilen pilotlarımız tarafından Anadolu derinliklerindeki ileri meydanlarımıza nakledilmiştir. Böylelikle Şahin vapurunun Novorosisk'ten getirmiş olduğu 22 uçak Büyük Taarruzda görev almıştır.

İstiklal Harbi süresince Şahin vapuru, Rusya'dan Karadeniz limanlarına taşınan yükün yaklaşık dörtte birini taşımıştır. Bu miktar en düşürülen rakamlara göre ayda en az 3000 tondur. Geminin tam yüklü taşıma kapasitesinin 850 ton olduğu dikkate alındığında, bu yaklaşık olarak ayda 3.5 nakliye seyri anlamına gelmektedir. Şahinin 5 mil ilerleme sürati ile gidiş - dönüş seyir süresi ortalama 4.5 gündür. Bu inceleme, geminin ayın yansından fazlasını denizde geçirdiğini göstermektedir. (Büyüktuğrul, 1974, s.381)

Yükleme ve boşaltma süreleri ve aynı zamanda Doğu - Batı istikametlerinde yapılan seyirlerde düşman karakol gemilerine yakalanmamak için sık sık sahile yalçın bölgelerde demirleme durumu göz önüne alındığında, Şahin vapuru hemen hemen kesintisiz olarak faaliyet göstermiştir. Bakım ve onarım imkanlarının sınırlı olduğu bir dönemde, ağır deniz koşullarında böylesine yüksek bir performans sergilemek günümüz koşullarında bile olağanüstü önemde büyük bir basandır.

Şahin vapuru, 11 Ekim 1922 tarihinde Mudanya Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra Karadeniz'deki deniz tehdidinin azalması üzerine faaliyetlerini daha da artırmış ve özellikle benzin, makine yağı, gaz yağı gibi yanıcı maddelerin Batum'dan Batı Karadeniz'deki limanlarımıza nakledilmesinde görevlendirilmişti. Bu fedakar gemi, 26 Ekim 1922 tarihinde zorlu görevlerinin birisinde, Amasra'da demirliken aniden patlak veren şiddetli bir fırtınaya yakalandı. Kömür tasarrufu nedeniyle kazanlarını devreye almayan Şahinin demiri taramaya başladı. Yeterli steam basıncı olmadığı için makinelerini devreye alamayan Şahin hızla karaya doğru sürüklendi ve karaya oturdu. Fırtına giderek daha da şiddetlendi; bu nedenle Alemdar römorkörünün kurtarma girişimlerinden de bir sonuç alınmadı.

Şahin vapuru tarihimizin parlayan yıldızlarından birisidir. Türk'ün asla pes etmeyen, her güçlüğe göğüs geren mücadele azminin bir yansımasıdır. Sınırlı imkanları ile Şahinin taşıdığı silah, cephane, harp teçhizatı ve her türlü malzemenin toplam miktarı ancak, mucize kelimesi ile ifade edilebilir. Hiç şüphesiz ki, Şahin vapuru istiklal Harbimizin kazanılmasında görevini başarıyla yapmanın huzuru içerisinde Türk denizcilerine ışık tutmaktadır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.177)

3.3.4. 1. ve 2 No'lu Motorgambotlar ve Enosis Şilebinin Zaptı

13 Eylül 1921 tarihinde Sakarya Meydan Muharebesi'nin kesin bir zaferle sonuçlanması Türk denizcileri arasında büyük bir sevinç yaratmış, bu zaferin yaratmış olduğu güven ortamı denizcilerimizi lojistik nakliyatın yanı sıra denizlerde taarruza hareket icra etmek sureti ile daha büyük hedeflere yönelmiştir. Türk denizcisi mevcut son derece sınırlı taarruzu imkan ve kabiliyetlerine rağmen çoğunlukla fırtınalara sahne olan hırçın Karadeniz'de küçük botlar ve takalar ile lojistik nakliyat ve taarruza hareketlerde büyük başarılar kazanmıştır. (Müderrişoğlu, 1990, s.394) Yunan bandıralı Enosis şilebinin zapt ve müsaderesi, Türk denizcisinin zekası, dayanıklılığı, azmi, planlama yeteneği ve cesaretini sergileyen ve istiklal Harbimizin en önemli olayları arasında yer alan heyecanlı bir kahramanlık öyküsüdür.

Milli Hükümetin 1921 yılının Eylül ayında Rusya ile yapmış olduğu anlaşma çerçevesinde, bu ülkeden iki adet 40 tonluk motorgambot satın alındı. 09 Ekim 1921 tarihinde Trabzon'da yapılan törenle Milli Bayrağımızın toka edildiği (çekildiği) bu gambotların birisinde 4. 7 cm. lik, diğesinde ise 6. 7 cm. lik top ve ilave olarak birer makineli tüfek mevcuttu. Seyir siaları 400 deniz mili olan bu botlar daha ziyade küçük bir avcıbot veya gümrük muhafaza botu niteliği taşımaktaydı. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine verilen bu botlar, No: 1 ve No: 2 'lu motorgambot olarak isimlendirildiler (Mütercimler, Kurtuluş.., 2003, s.335) 1 No'lu bot Komutanlığına Yüzbaşı Necati (Tümamiral Özdeniz) Bey, 2 No'lu bot Komutanlığına ise Yüzbaşı Reşat (Talayer) Bey atandırıldı.

Düşmanın güçlü deniz filoları, yoğun baskı ve ablukası altında mucizevi bir şekilde denizlerden stratejik nakliyatı tesis ve idame eden Deniz Kuvvetlerimiz sınırlı da olsa, yakalamış olduğu bu taarruzu imkan ve kabiliyeti, en azından düşman ulaştırmasını engellemek maksadıyla, mutlaka harekete geçirmeliydi. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.178)

Motorgambotlar envantere dahil olduktan sonra özellikle makinelerinde önemli arızalar meydana geldi. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığındaki bakım ve onarım tesislerinin imkanlarının sınırlı olması nedeniyle botların onarımının Novorosisk'te yapılmasına karar verildi. Botlar Alemdar römorkörünün yedeğinde 1921 yılının Aralık ayında Novorosisk'e vardı (Mütercimler, Kurtuluş.., 2003, s.335) Novorosisk'teki onarım periyodu 4 ay sürdü. Uzun sürmekle birlikte çok da zor olmuştur. (Mütercimler, 2005, s.486) Onarım sürecinin sonunda botlara ait silah ve cephaneler Şahin vapuru ile 14 Mart 1922 tarihinde Trabzon'dan Novorosisk'e getirildi ve gizlice botlara yerleştirildi. 05 Nisan 1922 tarihi itibarı ile 1 ve 2 No'lu motor gambotlar verilecek görevlere hazırıldı.

Novorosisk'e gelen Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri Aczi Bey, bot Komutanları ile gizli bir görüşme yaparak Milli Hükümetin Bahriye Dairesi Reisliğine vermiş olduğu emri bildirdi: "Halen Novorosisk'te bulunan, yüklü miktarda altın ve gümüş taşıdığı istihbar edilen Yunan bandıralı 950 tonluk Enosis şilebi zapt ve müsadere edilerek, Trabzon'a intikal ettirilecek ve Türk Bayrağı toka edilerek (çekilerek), Karadeniz'deki lojistik nakliyatta görevlendirilecektir. "

Novorosisk'te 4 aydır atıl bir halde bulunan bot komutanları böylesine önemli bir görev kendilerine tevdi edildiği için büyük bir gurur ve heyecanla derhal hareketin planlama çalışmalarına başladılar. Bu arada limanda bulunan bazı Yunan gemilerini de gözetlemeye başladılar. (Mütercimler, Kurtuluş., 2003, s.335) Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri Aczi Beyin de bizzat katıldığı planlama çalışmalarında önce istihbarat bilgileri detaylı bir şekilde değerlendirildi. Mevcut bilgilere göre, Enosis 23 Nisan 1922 tarihinde yaklaşık 100 kişilik bir yolcu ve mürettebatla İstanbul Boğazı'nı müteveccihen hareket edecekti. Bu nedenle, Enosis şilebine herhangi bir emare vermemek için, bir gün önce (22 Nisan) ileri harekete geçilmesi, limandan görülebilecek bir mesafede 2 No'lu bottan yangın görüntüsü verecek şekilde yoğun bir duman çıkarılması, daha sonra yangına müdahale ve arıza onarımı için limana yakın koylardan birine (Gelincik Limanı) geri dönülmesi kararlaştırıldı. Harekat Planında lojistik hususlar da dikkate alındı. Botlarda 15 günlük yiyecek ve ikişer tonluk yalat bidonu depolanmıştı. Enosis'in hangi mevkie nasıl durdurulacağı, Zapt ve Müsadere Timinin tertipli, silahlan, hareket tarzı ve izlenecek rotalar ayrıntılarıyla hesaplanmıştı. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.179)

Motorgambotlar 24 Nisan 1922 tarihi sabah saat 08. 00'de Novorosisk'ten ileri harekete geçti. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri Aczi Bey 1 No'lu botla harekate iştirak etti. Botlar 15 mil süratle Novorosisk Körfezi'nde yol aldıktan sonra Gelincik Limanı önlerinde durdu. 2 No'lu bottan keskin bir şekilde duman yayılmaya başladı. Botlar yangından kaynaklanan arıza görüntüsü vererek, Gelincik Limanı önüne kadar geldi. Mahalli Makamlara, yangın sonucu ortaya çıkan makine arızası nedeniyle limana sığınıldığı ve her gün makine tecrübeleri yapılacağı deklare edildi. Daha sonra motor botlar limandan çıkarak, Novorosisk kıyıları ve yaklaşma sularında kesil gözetleme hareket icra etti.

Enosis Şilebinin hareket günü kesin olarak bilinmiyordu(İnci, 2005, s.174). Ancak Enosis'in 23 Nisan'da ileri harekete geçeceği tahmin edilmekteydi. Ancak, Enosis'in bu tarihte limandan ayrılmaması Harekat Planının bazı bakımlardan tadil edilmesi zorunluluğunu doğurdu. Enosis'in muhtemel hareket zamanı hakkında güvenilir bilgiler elde etmek amacıyla, 2 No'lu botta bulunan İhtiyat Komutanı Emekli Yüzbaşı İzzet Bey yolcu motorlarıyla gizlice Novorosisk'e gönderildi. İzzet Bey

şehir içinde yaptığı çalışmalarla Enosis'in 25 Nisan akşam hareket edeceğini tespit ederek, Binbaşı Fahri Aczi Beye rapor etti.

Gelincikte daha fazla kalmanın çeşitli sakıncalar yaratabileceğini değerlendiren botlar, 25 Nisan günü öğleden sonra koydan ayrıldılar ve daha ıssız olan koylarda gizlenerek Enosis'in harekete geçmesini beklediler. Botlardaki heyecan giderek artmaktaydı. Türk Ulusu bağımsızlık için topyekün bir mücadele vermekteydi. Türk denizcisi Milli Hükümetinin kendisine verdiği bu görevi mutlaka başarmalıydı. Bot komutanları ve bot personeli ne pahasına olursa olsun bir an önce görev başlamak için sabırsızlanmaktaydı. Büyük bir dikkatle liman çıkışı gözedendi. Ancak, Enosis o gece hareket etmedi. Ertesi gün, güneşin ilk ışıkları Karadeniz'in kuzey kıyıların aydınlatmaya başladığında liman çıkışı yeniden dikkatli bir şekilde gözetlendi.

26 Nisan akşamı saat 20. 00 dolaylarında motor botların gözcüleri siyah bir leke görüntüsünde duman rapor ettiler. Görülen duman Novrossisk ile Gelincik burnu arasında idi. (Mütercimler, 2005, s.489) Yüksek bir hazırlık durumunda bekleyen botlar derhal ileri harekete geçti. Azami hızla duman istikametinde viyalayan motor gambotlar kısa zamanda siyah boyalı ve tek bacalı şilebe yaklaşmaya başladı. İyice yaklaşp incelediklerinde bu geminin yükü efsaneleşmiş Enosis olduğunu anladılar(İnci, 2005, s.175). Hemen taarruza geçtiler. 2 No'lu bot makine arızası nedeniyle süratini azaltmak zorunda kaldı. Ve onarım için durdu. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.347) 1 No'lu bot gemiye iyice yaklaşarak Enosis'i tespit ve teşhis etti. Enosis, Rus kara sularını terk etmiş ve kıyıdan yaklaşık 35 mil açıkta (44°17'N, 037°18'E) İstanbul Boğazı'na müteveccihen seyretmekteydi. 1 No'lu bot Enosis'e durması yönünde talimat verdi; şilep ilerlemeye devam edince, geminin pruva istikametine (önüne) uyan atışı yapıldı. Mermi geminin yaklaşık 10 metre kadar önüne düştü ve sukut (yükselen su kümbeti) köprü üstüne kadar etkili oldu. Gemi Kaptanı bu son derece caydırıcı uyan atışı sonrasında hemen gemiyi stop etti ve verilen talimatları harfiyen uygulamaya başladı. Güverteden "Teslim,Teslim" sesleri yükseliyordu. (Tezcan, 2005, s.505) Bu faaliyetlerin cereyan ettiği esnada, makine arızasını gideren 2 No'lu bot da gruba yetişti.

Emekli Yüzbaşı İzzet Bey (daha sonra Refah vapura Süvarisi) komutasında aralarında Üsteğmen Zeki (Tuğamiral Zeki BAYAT) Beyin de bulunduğu 5 kişilik timden oluşan Zapt ve Müsadere Partisi Enosis'e çıktı; gemiye süratle el koyarak telsiz cihazlarını emniyete aldı. Silahlı erleri geminin kontrolü açısından kritik olan mevkilerde görevlendiren İzzet Bey, köprü üstüne çıkararak geminin rotasını Batum istikametine çevirdi. Gemideki sayılan 100'e yaklaşan mürettebat ve yolcular uyarılarak, can ve mal güvenliklerinin tam olarak sağlandığı, en küçük bir mukavemette geminin batırılacağı uyarısı yapıldı. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.180)

Batum'a müteveccihen 115 rotasında, yaklaşık 6 mil süratle seyredilirken 1 No'lu motor bot Enosis'e 200 m. mesafe dahilinde refakat etmekteydi. Yalat tasarrufu nedeniyle 2 No'lu bot şilebin bordasında yed eldendi. 27 Nisan sabahından itibaren bu kez 1 No'lu bot yedeğe alındı; 2 No'lu bot refakat görevini devraldı. Durum gerçekten son derece ilginç ve dikkat çekiciydi.

40 tonluk çok küçük iki bot, içinde yaklaşık 100 kişi bulunan 1100 tonluk Enosis şilebini teslim almıştı. Sabah uyanan yolcular büyük bir şaşkınlıkla olayı izliyor ve gözlerine inanamıyorlardı. Gün boyunca seyre devam edildi. Bu olayı gemide yolculuk yapan Alber isimli Musevi hesap uzmanı kısa ve net olarak şöyle özetlemekteydi: "Bir akşam vakti iki küçük yunus balığı gelerek, bizim balınayı kaptı. " (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.181) 28 Nisan sabahı Poti önlerine yaklaşıldı. Poti ve yaklaşma sularında Düşman Donanmasının faaliyet yüzdesi oldukça yüksekti. Bu nedenle, 1 No'lu bot kesil maksadıyla gruptan ayrıldı. Botun, "Saha Neta (temiz)" raporundan sonra 2 Notlu botun refakatında Enosis ilerlemeye devam etti. Rota. Hopa istikametine değiştirildi. Barometre düşmeye, Poyraz (Kuzeydoğu)'dan esen rüzgar sertleşmeye başlamıştı. Hava ve deniz koşulları 40 tonluk tekneler için oldukça ağırdı. Hopa'ya girildiğinde Liman Reisliğinden bir vasıta talep edildi. Bir taka dalgalarla boğuşa boğuşa motor botlara ulaştı ve Ankara'daki Bahriye Dairesi Reisliğine çekilmek üzere hazırlanan telgraf metnini teslim aldı: "Enosis şilebi motor gambotlar tarafından zapt ve müsadere edilerek Hopa'ya intikal ettirilmiştir. " (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.181) Hopa'da, Ankara'daki Bahriye Dairesi Reisliğine çekilen telgrafın cevabı da alındı: "Esirler Rize'deki, Mahalli Makamlara teslim edilecek, gemi Trabzon'da boşaltılacak ve Amasra'ya intikal edecektir. " Aynı gün akşam saatlerinde Hopa'dan Fındıklı'ya müteveccihen ileri harekete geçildi. Hava koşulları daha da

ağırlaşmış, rüzgar istikameti Batıya dirisa etmiş (değişmiş), Günbatısından sert esmekte olan rüzgarlar fırtınaya dönüşmeye başlamıştı. 2 No'lu botun sancak (sağ) pervane şaftı, siğilinin kırılması nedeniyle yerinden çıktı ve makine dairesine su girmeye başladı. Şaft tam denize düşmek üzere iken, Türk denizcisinin vazife bilinci, sorumluluk duygusu ve cesaretini sergileyen inanılmaz bir olay gerçekleşti. Botun makine erlerinden Sürmeneli Dursun Ali beline ip bağlayarak denize atladı ve şaftı denizden içeri doğru sürerek, makine dairesindeki personelin de aldığı tedbirlerle emniyete alınmasını sağladı. Böylece bot batma tehlikesi yaşamaktan kurtuldu. Salimen Fındıklı'ya intikal edildi. Fındıklı'da gemiye bir manga muhafız er alındı.

29 Nisan sabahı Rize'ye müteveccihen ileri harekete geçildi. (Mütercimler, Kurtuluş.., 2003, s.340) Nispeten daha sakin bir seyir sonunda Rize'ye ulaşıldı. Rize'de yolcular karaya çıkarılarak, Mevki Komutanlığına teslim edildi. Bu çerçevede 59 Yunan, 9 Rus, 3 İtalyan, 1 İranlı, 1 İngiliz ve 1 Fransız'dan oluşan 74 kişilik yolcu grubu teslim edildi. Emniyet mülahazaları ile ilk manga muhafız eri daha alınarak, Trabzon'a müteveccihen ileri harekete geçildi.

Motorgambotlar 29 Nisan 1922 tarihinde Trabzon'a intikal etti. Botlar ve personeli Türk halkının büyük sevgi gösterilerine mahzar oldu (Bayar, 2004, s.57). Şehirde coşkulu törenler icra edildi. Yapılan görkemli bir törenle Enosis'e Türk Bayrağı çekildi ve geminin adı "Trabzon" olarak değiştirildi. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.182) Samsun Bahriye Mahkemesi Enosis'in zapt ve müsaderesinin hukuki ve meşru olduğu yönünde karar verdi. Enosis gemisinin 17 kişilik mürettebatı Aydınreis gambotu ile Rize'ye gönderildi. (Işın, 1946, s.64)

Gemi gümrük binasının yakınındaki iskeleye aborda oldu (yanaştı). Geminin arama ve taraması Üsteğmen Zeki (Bayat) Beyin de aralarında bulunduğu subaylar ve gümrük muhafaza memurlarından oluşan 5 kişilik bir Tesellüm Komisyonu tarafından yapıldı. 15 gün süren aramalardan sonra gemideki mallar kayıt altına alındı. Gemide oldukça kıymetli malzemeler mevcuttu. O günün koşullarında geminin değeri 60. 000 TL. olarak kabul edilmekteydi. Gemide 200. 000 TL değerinde malzeme vardı. (Mütercimler, 2005, s.492) Enosis'in ambarlarında İran halıları, çeşidi iş makineleri, ev aletleri, yazı makineleri, çok miktarda işlenmiş deri ve az sayıda at vardı. Ancak daha da

önemlisi, Milli Hükümet güvenilir kaynaklara dayanan ve değişik birimlerce teyit edilen önemli bir bilgi elde etmişti.

Gemide özel yöntemlerle gizlenmiş 11 çuval altın ve gümüş mevcuttu. Tüm aramalara rağmen altın ve gümüş dolu bu 11 çuval bulunamadı. Tesellüm Komisyonundaki denizci subaylar geminin her tarafını aramalarına ve bazı bölmelerde kaplamaları bile sökmelerine rağmen sonuç alamadılar. Yoğun aramalardan sonra ümitler yavaş yavaş kaybolmaya başladı ve sonunda Komisyon gemide altın bulunmadığına dair bir rapor düzenledi.

Trabzon gemisi Komutanlığına ilk olarak Emeldi Yüzbaşı İzzet Bey getirildi. İzzet Bey derhal geminin acil bakım ve onarım gerektiren bölümleri ile ilgilendi ve kısa zamanda gemi görev yapmaya hazır hale getirildi. Trabzon gemisi Karadeniz'deki Stratejik Lojistik Nakliyatın idamesinde çok önemli görevler yaptı. Rusya'dan diğer unsurlarımız tarafından getirilen silah, teçhizat ve malzeme genellikle Trabzon vapuru tarafından Sinop, Samsun, İnebolu ve Batı Karadeniz'deki diğer limanlarımıza nakledildi.

Trabzon gemisi Komutanlığına 21 Haziran 1922 tarihinde Kıdemli Yüzbaşı Mahmut Bey atandırıldı. Gemi aralıksız olarak lojistik nakliyat faaliyetlerine devam ederken, Bahriye Dairesi Reisliği tarafından altınlar ve gümüşler için yemden arama yapılması yönünde Gemi Komutanına direktif verildi. Ancak, tüm aramalara rağmen yine bir sonuç alınmadı. Ümitlerin artık tamamen kaybolduğu bir dönemde, geminin eski mürettebatı arasında yer alan genç bir Rum altınların yerini bildiğini, serbest bırakıldığı takdirde bu konuda yardımcı olacağı beyan etti. Genç Rum denizci, geminin Trabzon'da olduğu bir dönemde şehre getirildi. Gümrük memurları, teşkil edilen Özel Komisyon ve gemi personelinin de katılımıyla Rum denizcinin işaret ettiği kazan dairesine girildi. Kazanın alandaki sac levhalar söküldü. Sökülen levhanın altında özel olarak yapılmış bir bölmede 11 çuval külçe altın ve gümüş bulundu. Bulunan altın ve gümüş zabıt tutulmak suretiyle kayıt altına alınarak Gümrük Müdürü'ne teslim edildi. Altın ve gümüşlerin değeri 500. 000 TL. civarındaydı. (Mütercimler, Kurtuluş., 2003, s.341) Bu miktar geminin değerinin yaklaşık 10 misli fazlasıydı. Bu küçümsenmeyecek servet Milli Hükümet tarafından İstiklal Harbi'nin yürütülmesinde sıcak mali kaynak olarak kullanıldı. Ancak geminin bedeli

olarak takdir edilen 60. 000 TL'nin yarısı olan 30. 000 TL iki gambotun personeline ödül olarak dağıtıldı(İnci, 2005, s.178)

Trabzon vapuru Komutanlığına 11 Ekim 1922 tarihinde Yüzbaşı İsmail Bey atandırıldı. Kıdemli Yüzbaşı Mahmut Bey ise, Gazal römorkörü tarafından 07 Ekim 1922 tarihinde zapt ve müsadere edilerek Anadolu Donanmasına katılan 2200 tonluk Samsun (Urania) vapuru Komutanlığına getirildi.

Trabzon vapuru 1922 ve 1923 yıllarında Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının en faal gemilerinden birisi olarak basan ile hizmet yapmıştır. Gemi daha ziyade, Rusya'dan Trabzon'a getirilen, uçaklar da dahil olmak üzere harp silah araç ve gereçlerinin Batıdaki limanlarımıza transfer edilmesinde kullanılmıştır.

Karadeniz'deki ağır deniz koşullarında, hemen hemen aralıksız olarak lojistik nakliyatı sürdüren Trabzon vapuru, Cumhuriyetin ilanından sonra uzun yıllar kömür gemisi olarak hizmet vermiştir (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.183)

3.3.6. Gazal Romörkörü ve Urania

8 mil süratinde, 45 ton deplasmanında bir römorkör olan Gazal 1920 yılının Eylül ayında Ereğli Limanı'nda el konularak Milli Kuvvetlerin hizmetine girmiştir. Bundan sonra Gazal Amasra Üssü'ne bağlanmıştır. (Bayar, 2004, s.59) İstiklal Harbi'nde Anadolu Donanmasının parlayan yıldızlarından birisi olan gemiye, Kıdemli Yüzbaşı Sami, Güverte Kıdemli Yüzbaşı Adil ve Kıdemli Yüzbaşı Nazmi Beyler Komutanlık yapmışlardır. Gemi personeli makine ve kazanlarının tıknefes olması sebebiyle gemiye “Ecel Teknesi” derlerdi (Mütercimler, 2005, s.503) Anadolu Donanmasının öncü gemilerinden birisi olan Gazal römorkörü genellikle yedeğinde Dana yelkenlisi ile birlikte İstiklal Harbi süresince hemen hemen kesintisiz olarak görev yapmış, başta Tuapse olmak üzere Rus limanlarından Karadeniz limanlarımıza silah, cephane ve her türlü malzemeyi nakletmiştir.

Gazal Komutanı olan Kıdemli Yüzbaşı Adil Bey, Tuapse'de limanında bulunan Gazalı sivil personelden teslim almıştır. Gemi bir adet 4. 7 cinlik top

monte edildikten sonra Kıdemli Yüzbaşı Adil Bey komutasında lojistik nakliyat faaliyetlerine başlamıştır. Adil Bey illi seyirinde Tuapse'den yüklediği 564 Alman mavzeri, 494 sandık cephanesi ve 586 adet kasaturayı fırtınalı bir havada 20 Ekim 1920 tarihinde Trabzon'a nakletmiştir.

Bu seyir öncesinde Kıdemli Yüzbaşı Adil Bey düşman karakol gemileri ile karşılaşmamak için özellikle kötü hava koşullarında seyir yapmaya karar verdi. Poyraz (Kuzeydoğundan esen rüzgar) fırtınası altında yapılan seyir esnasında kapasitesinden fazla yük aldığı için geminin ana güvertesi neredeyse deniz yüzeyi ile aynı seviyeye gelmişti. Kıdemli Yüzbaşı Adil Bey sekmede 240 millik meşaleyi katederek, fırtına ve düşman gemilerine rağmen Trabzon Limanı önlerine geldi; ancak limana girmek üzereyken, Trabzon Naldiyat-ı Bahriye Komutanlığından aldığı ikinci bir emirle, silah ve cephaneleri boşaltacağı İnebolu Limanı'na gitmek üzere rotasını Batıya değiştirdi.

Seyrin ikinci bölümü ilkinden çok daha zorlu geçti. Çünkü fırtına giderek daha da sertleşmişti. Seyrin birinci bölümünde denizler pupa istikametinden (arkadan) alındığından nispi bir rahatlama sağlanmıştı. Oysa şimdi, Poyrazdan esen rüzgar nedeniyle denizler sancak bordadan (geminin sağ yan tarafından) alınmaktaydı. Batı istikametindeki seyir gemiyi son derece tehlikeli durumlara düşürdü. Gazal tüm bu güçlükleri aşarak ve düşman karakol gemilerine yakalanmadan İnebolu'ya intikal etmeyi başardı; yüklemiş olduğu silah ve cephaneyi kayıpsız olarak İnebolu'da teslim etti. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.187)

Gazal zorlu nakliyat görevlerinin birisinde, silah ve cephanesi yüklüken Sürmene açıklarında keşif karakol yapmakta olan bir İngiliz muhribi ile karşılaştı.

İngiliz muhribi Gazalı mahmuzlayarak batırmak üzere çatışma rotasına girdi. Ancak, Gazal'a 500 yarda meşaledeyken bölgede bulunan bir mayına çarparak yara aldı. Meyil ve trimi(yatay ve dikey yalpa) bozulan İngiliz muhribi sancağına(sağ tarafına) doğru yatmaya başladı. Bu durumdan istifade eden Gazal rotasını Trabzon istikametine değiştirerek tam yolla limana girdi ve böylece kurtulmayı başardı. Daha sonra İngiliz muhribi güçlükle Trabzon Limanı'na intikal etti; bir süre kaldıktan sonra, aynı sınıf diğer bir İngiliz muhribi tarafından yedeklenerek limandan ayrıldı. Mayın

infilakı sonucunda İngiliz muhribindeki bir makine subayı ile birkaç erin hayatını kaybettiği öğrenildi. Bu olayın Karadeniz'deki lojistik nakliyatımıza son derece olumlu yansımaları olmuştur. İngilizler, Türkler tarafından yoğun mayın maniaları tesis edildiğine kanaat getirerek, 6 - 7 ay çok sınırlı düzeyde faaliyet göstermişler, ayrıca limanlarımıza yakın bölgelere harp gemilerini sokmamışlardır.

Gazal römorkörü İstiklal Harbi boyunca hemen hemen hiç ara vermeden görev yapmış, denizlerden tonlarca silah, cephane ve muhtelif harp teçhizatını cephelere nakletmiş, özellikle sürat avantajı nedeniyle en riskli nakliye faaliyetlerinde görevlendirilmiştir. Hiç şüphesiz Stratejik Deniz Nakliyatının başarıya ulaşmasında en önemli katkı sağlayan gemiler arasında yer almıştır.

Gazal römorkörü 1922 yılının Ocak ayında Amasra Bahriye Komutanlığı emrine verilmiştir. Gemi Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Adil Beyin Yalova Liman Reisliği görevine atanması ile Kıdemli Yüzbaşı Mehmet Nazım Bey Gazal Komutanlığı görevine getirilmiştir. Bu esnada Gazal'a Amasra'dan hareketle Bulgaristan açıklarındaki Yunan ticaret gemilerinin zapt edilmesi görevi verilmiştir. (Bal, 2004, s.17) Gazal bu maksatla Mudanya Mütareke görüşmelerinin başladığı 04 Ekim 1922 tarihinde Amasra'dan ileri harekete geçmiştir. Bu görev esnasında Gemi Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Nazım Bey, II. Komutanı Üsteğmen Sabri (Mengül) Bey ve Baş çarkçısı ise Şerif Beydir. Gazal Amasra'dan ileri harekete geçtikten kısa bir süre sonra Karadeniz'de Yıldız (Kuzey)"dan esen kuvvetli rüzgar nedeniyle deniz koşulları giderek ağırlaşmaya başladı. Bunun üzerine Gazal rotasını güneye drisa ederek (değiştirerek) Zonguldak Limanı'na sığındı ve kömür ikmali yaptı. Fırtına yavaş yavaş etkisini kaybetmeye başladığında yeniden ileri harekete geçti. Gazal römorkörü 06 - 07 Ekim 1922 gecesinde bölgede karakol yapmakta olan bir İngiliz muhribi ile denizaltsına yakalanmadan yoluna devam etti.

. İngilizler Türklerin Marmara ve Boğazlarda bir çıkarma yapmasından çekiniyorlardı ve bu nedenle deniz kontrolü için karakol ve devriye sayısını artırmışlardı Bu arada Mudanya'da mütareke görüşmeleri yapılıyor ve kritik günler yaşanıyor. (Mütercimler, Kurtuluş..., 2003, s.348) Gazal yapmış olduğu Harekat Planına göre, Tuna Nehri Deltası ile İstanbul Boğazı arasındaki trafik rotalarında

Yunan bandıralı ticaret gemilerini arayıp bulacak, düşman karakol gemilerinin mevcudiyeti nedeniyle İstanbul Boğazı'na fazla yaklaşmayacaktı.

Gazal yaklaşık iki yıldır Karadeniz'deki lojistik nakliyatta aralıksız olarak görev almıştı. Sürekli olarak seyir halinde bulunduğundan ciddi bir bakım ve onarıma tabi tutulamayan geminin, özellikle makine ve kazanlarında önemli arızalar mevcuttu. Bu nedenle, Gazal seyir halindeyken belirli aralıklarla makinelerini stop ederek, kazanın stim basıncını yükseltiyordu.

Gazal 07 Ekim 1922 günü saat 11. 00 civarında, Kuzeye doğru seyrederken, İstanbul Boğaz cılasının yaklaşık olarak 60 mil Kuzeyinde Boğaz'a müteveccihen Güneyli bir rotada Milli Bayrağını toka etmeden ilerleyen bir ticaret gemisi tespit etti. Ticaret gemisine yaklaşıncaya geminin adının Urania olduğu anlaşıldı. Gazal Komutanı, geminin Kaptanına, "Geminin hangi ülkenin bayrağını taşıdığını, hareket limanını ve ilerleme istikametini" ne olduğunu sordu. (Mütercimler, 2005, s.503) Şilep Kaptanı, "geminin Yunan bandıralı olduğunu, Köstence'den hareketle Boğaz rotasında ilerlediğini" bildirerek, Yunan Milli Bayrağını kış gönderine toka etti (çektii). Bunun üzerine Gazal derhal Türk Bayrağını toka etti; kapelasını (topu yağış ve nemli havaya karşı koruyan muşamba) fora branda ettiğii (çıkardığii) topunu şilebin köprü üstüne doğru tevcih etti. Yunan gemisinde büyük bir korku ve panik yaşandı. Yunanlı Kaptan hiçbir direnme göstermeden geminin bütünüyle teslim olduğunu bildirdi. Sonuç son derece ilginçti. 45 tonluk römorkör 2200 tonluk şilebi ele geçirmişti. Buradaki diğeri bir dikkat çekici konu da, Gazal personelinin olağanüstü soğukkanlılığıdır. Çünkü Gazal'a monte edilen top arızalı olduğundan çalışmamaktaydı. Ancak, Başçarkçii Mühendis Seyfi Bey topun kapelasını fora ederek, o kadar süratli ve caydırıcı şekilde Urania'nın köprü üstüne tevcih etmişti İd, Urania personeli tereddütsüz şekilde teslim oldu. Nazmi Bey Gazalım vasıta motorunu bando ettirdi (denize indirdi); Zapt ve Müsadere Timini Urania gemisine sevk etti. ikinci Komutan Üsteğmen Sabri (Mengül) Bey ve üç erden oluşan Zapt ve Müsadere Timi, Urania gemisinin köprü üstü, telsiz ve makine dairesini kontrol altına aldı. Daha sonra Geminin Kaptanı, II. Kaptanı ve Bas çarkçısı Gazal'a getirilerek bir kamarada denetim altında tutuldu. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.190)

Yunan gemisinin kontrolü tamamen sağlandıktan sonra, her iki gemi Karadeniz Ereğli'ye intikal etmek üzere yeniden ileri hareket geçti. Nazmi Bey seyir esnasında Urania'ya geçti. İngiliz karakol gemileri ile temas riskine karşı, önce Doğu istikametinde seyredildi, daha sonra rota Güneye değiştirilerek, 08 Ekim 1922 tarihinde salimen Karadeniz Ereğli'ye intikal edildi.

Zapt edilen 2200 tonluk Urania şilebindeki kereste ve karpit müsadere edildi; gerekli hukuki mevzuat süratle tamamlanarak, gemiye Türk Bayrağı toka edildi. Gemiye "Samsun" adı verildi. (Bal, 2004, s.17) Nakliyat görevlerini desteklemek üzere Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine tahsis edildi. Samsun gemisi 22 Ekim 1922 tarihinde intikal ettiği Trabzon Limanı'nda 2200 ton kereste ve 55 ton karpitten oluşan yükünü boşaltmıştır. İstiklal Harbi Deniz Nakliye Filosunun en büyük gemisi olan Samsun harbin sonuna kadar başarılı hizmetlerde bulunduktan sonra, Seyr-i Sefain idaresine devredilmiştir. (Mütercimler, Kurtuluş., 2003, s.349)

Gazal, her seyrini tam anlamıyla yüksek bir vazife bilinci ve en üst düzeydeki denizcilik birikimi ile gerçekleştirmiştir.

İşgal Ülkelerine ait gemilerin yoğun olarak faaliyet gösterdiği İstanbul Boğazı yaklaşma sularında, böyle bir hareketin, imkanları son derece sınırlı küçük bir römorkör tarafından gerçekleştirilmesi, Müttefik Filolar için bir skandal olarak kabul edilmiştir.

Bu olay Türk denizcisinin, içerisinde bulunduğu koşullar ne olursa olsun, sınırlı imkanlarla neler yapabileceğini bir kez daha sergilemesi yönüyle önem arz etmektedir. İstiklal Harbi'nin kahramanlarından birisi olan Nazmi Bey yorgun ve yaşlı bir gemiyle, fırtınalara, güçlü düşman gemilerine rağmen en küçük bir hasar bile almadan imkansız başarımıştır. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.191)

3. 4. Savaşın Sonunda Yaşanan Gelişmeler

3. 4. 1. Lozan Barış Antlaşması'nın Deniz ile İlgili Hükümleri

Ulu Önderin etrafında kenetlenen Türk Milleti'nin tüm dünyaya verdiği mesaj açık ve kesindi. Türkler tarih boyunca organize bir sosyal yapı içerisinde devletler kurmuşlar ve bağımsız yaşamışlardı. Bu büyük Ulus öldürüle bir; ancak, hiçbir koşulda esaret altına alınamaz, sömürge yapılamazdı. Samsun'da yakılan Meşale tüm ülkeyi aydınlatmış, bir Milleti ayağa kaldırmıştı. Atatürk'ün çizdiği rotada ilerleyen Türk Ulusu tüm imkanlarını seferber etmiş, inanılmaz başarıya ulaşmıştı. Emperyalizm ve onun işbirlikçileri ilk kez diz çöküyordu. Türk denizcileri bu büyük zaferi tüm halkımızla birlikte coşkuyla kutluyor, Karadeniz'de, Marmara'da ve tüm kıyılarımızda birkaç küçük ve yaşlı tekne ile gerçekleştirdikleri mucizenin onur ve gururunu yaşıyorlardı.

Düşman Büyük Zaferin kazanılması ve Mudanya Mütarekesi'nden sonra Trakya'yı boşaltmaya başlamış ve 04 Kasım 1922 tarihinde İstanbul, TBMM Hükümeti'nin yönetimi altına girmiştir. Aynı tarihte teşkil edilen, İsmet (İnönü) Paşa Başkanlığındaki Türk Delegasyonu, Lozan Barış Antlaşması görüşmelerine katılmak üzere ülkeden ayrılmış, Bahriye Dairesi Reisi Yarbay Şevket Bey bu heyetin Deniz Müşaviridir(Karacan, 2006, s.61)

Ulusal kurtuluş coşkusunun yaşandığı heyecan dolu günlerde, 24 Temmuz 1923 Salı günü Türk'ün kaderini değiştiren Lozan Barış Antlaşması imzalandı. (Karacan, 1993, s.427) Antlaşma 23 Ağustos 1923 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde onaylandı. Antlaşmanın Deniz Kuvvetleri ve denizciler ile ilgili bölümleri önemli hükümler içermekteydi.

Lozan Barış Antlaşması ile Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları üzerinde Türk egemenliği kabul edilmiş ve Ege kıyılarımızın üç mili dahilindeki adalar Türkiye'ye bırakılmıştır. Ayrıca, Antlaşmanın Türk ve Yunan Hükümetleri tarafından onaylanmasından sonra Yunanistan bu adaları derhal boşaltması karara bağlanmıştır.

İtilaf Devletleri Yavuz muharebe kruvazörü de dahil olmak üzere tüm Türk harp gemilerinin silah, cephanesi ve her türlü donanımı ile birlikte Türkiye'ye iadesini kabul etmişlerdir. İstanbul'da tersane ve deniz üssü bulunmasını da İşgal Güçlerine kabul ettiren Türk Heyeti ayrıca, Antlaşmanın onaylanmasından sonra, altı hafta içerisinde

İstanbul ve civarındaki İtilaf Devletleri'ne ait her türlü deniz harp vasıtasının geri çekilmesi konusunda anlaşma sağlamıştır. Diğer taraftan kabotaj ve liman hizmetlerinin yürütülmesi konusunda sadece Türk bandıralı gemi ve teknelere yetki verilmiştir.

Yunanistan'ın egemenliği altında bulunan Asya kıyısının üç mili içerisinde bulunan Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikerya Adaları'nın gayri askeri bir statüde bulundurulması kararlaştırılmıştır.

Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları dışında Marmara'daki tüm adaların askerden arındırılması ve aynı zamanda Türk Boğazlarının her iki kıyısında da gayri askeri bölgeler tesis edilmesi yönünde anlaşma sağlanmıştır.

Türk Boğazları ile ilgili yapılan sözleşme gereğince, ticaret gemilerinin geçişi serbest bırakılıyor, ancak harp gemilerinin geçişi ile ilgili olarak bir "Boğazlar Komisyonu" teşkil ediliyordu. Bu Komisyon, Türkiye'nin başkanlığında Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Romanya, Sovyet Rusya, Yunanistan ve o dönemdeki Sırp - Hırvat - Sloven (Yugoslavya) Hükümetlerinin göndereceği birer üyeden oluşuyor ve ABD bu Komisyonunda bir temsilci bulunduruyordu. (Meray, 2001, s.50-60) Bu Anlaşma ile Rodos dahil 13 Ada ve tabi adacıklar ile Meis Adası üzerindeki İtalyan hakimiyeti tanınıyordu. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.107-197)

3. 4. 2. İstiklal Harbi'nde Bahriyemize Genel Bakış

İstiklal Harbimizin Kara Cephelerini ayrıntılarıyla inceleyen birçok değerli eser bulunmasına karşın, mütevazı Anadolu Donanmasının faaliyetleri ve denizlerdeki hayati önemi haiz nakliyatı kapsayan doküman sayısı çok azdır. Ayrıca, bilimsel kuruluşlarımız tarafından da bu konuda somut bilgi ve belgelere dayanan kapsamlı araştırmalar yapılmamıştır. Yapılan küçük çaptaki incelemeler de toplumla paylaşılmamıştır. Diğer taraftan yazılı ve görsel basın ve yayım organları ile sanat ve kültür çevrelerinin de bu konuya fazla önem verdiği söylenemez. Bu nedenle, İstiklal Harbi'ndeki Deniz Harekatı hak ettiği ölçüde tarih kitaplarına yansımamıştır. Bunun doğal sonucu olarak Türk Ulusu, yakından tanıdıkça sıcak ve samimi bir gönül köprüsü kuracağı Türk denizcileri ile kucaklaşmaktan mahrum kalmıştır. Böyle bir sonucun ortaya çıkmasına yol açabilecek çeşitli faktörler sıralanabilir. Ancak, en önemli

nedenin toplumun sosyo - kültürel yapısından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Geleneksel olarak denizci bir ulus bilinci henüz tam anlamıyla hayata geçirilememiştir. Ancak, unutulmamalıdır ki, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin sırtını denizlere çevirerek ayakta kalması düşünülemez. Bu yalın gerçek ışığında Ulu Önderimiz, "Denizciliği Türk'ün büyük Milli Ülküsü olarak telakki etmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" direktifleriyle Türk Milletine ilerleyeceği istikameti işaret etmiştir.

Türk denizcileri tarafından tesis ve idame edilen Stratejik Deniz Nakliyatı ile Anadolu'daki cephelerimize nakledilen malzemeler: Uçak, top, mavzer, ağır makineli ve her cins tüfek, tabanca, süngü ve bunlara ait cephaneler gibi kuvvetlerimizin şiddete ihtiyaç duyduğu hayati harp teçhizatıdır. Bu sayede Milli Kuvvetlerin ateş ve manevra zafiyeti giderilmiş, düşmanın durum üstünlüğü dengelenmiş, taarruzu imkan ve kabiliyetlerimiz artırılmıştır. İstiklal Harbimizin unutulmaz kahramanlarından, Milli Müdafaa Vekaleti Sevkıyat ve Nakliyat Umum (Genel) Müdürü olarak da görev yapmış olan Muzaffer Ergüder Beyin beyanata denizlerden gerçekleştirilen nakliyatın yaşamsal önemini ortaya koymaktadır: "İstiklal Harbi'nde bir avuç deniz subayımız olmasaydı ne İnönüler, ne Sakarya ne de Dumlupınar ve dolayısıyla İstiklal Harbi de olmazdı. " (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.207)

Türk denizcileri denizlerde yürütmüş oldukları faaliyetlerin yanı sıra Kara Cephesi'nde de emperyalist ülkeler ve onların piyonları tarafından cesaretlendirilen ve desteklenen Rum çetelerine karşı etkin bir mücadele yürütmüşlerdir

Anadolu Donanmasının gerçekleştirdiği önemli faaliyetlerden birisi de, denizden güç intikalidir. Doğu Cephesi'nde Ermenilerin kesin olarak yenilgiye uğranılmasından sonra bu bölgede bulunan birliklerimiz, ülke dahilinde yeterli kara yolu ağının mevcut olmaması nedeniyle deniz yoluyla Batıdaki limanlarımıza nakledilmiştir. (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003, s.205-209)

İstiklal Harbi sonunda kesin zaferin kazanılmasından sonra Ulu Önderimiz 01 Mart 1923 tarihinde TBMM'nin dördüncü toplantı yılı açılış konuşmasında, Türk denizcilerim şu sözleri ile taçlandırmıştır

Zaferin kazanılmasından sonra İstanbul'da kalan diğer gemiler ile birleşen Kurtuluş Savaşımızın kahraman gemi ve personeli Cumhuriyet Donanmasının ilk nüvelerini oluşturmuşlardır. Bu sağlam kaynak bugün donanmamızın ve denizciliğimizin dayandığı en sağlam temelleri oluşturmuşlardır.

SONUÇ

Türk tarihinin uzun geçmişinden ve bin yıllık denizcilik tarihinden kısa bir dönemi inceleme alanımız olarak seçmiştik. Bu dönem,kısa olmasına rağmen “imparatorluğun en uzun yüzyılının” ardından gelmesi hasebiyle çok uzun ve çok acılar içerisinde geçirilmiş bir zaman dilimidir.

Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun en vazgeçilmez toprakları elimizden kayıp gitmiştir. Balkan Savaşlarında kısa sürede yaşanan büyük hezimet ve sonuçları bugünlere kadar gelen bir savaş yaşanmıştır. Bu Savaşta Ege Denizi'ndeki(Adalar Denizi) pek çok adamızı doğru dürüst savunma yapamadan Yunan eline teslim ettik. Bunda donanmamızın güçsüzlüğü yanında ülkeyi yönetenlerin bir donanma ve deniz stratejisinin olmaması çok etkili olmuştur. Donanmayı nerede,ne zaman ve ne şekilde kullanacağını bilmeyen ve kararsızlıklar içerisinde boğuşan yöneticiler hezimetin gerçek sorumluları olmuştur.

1. Dünya savaşında ise güçlü bir donanma sahibi olmaya çalışılmışsa da bunda başarılı olunamamıştır. Bunun sebebi Balkan Savaşlarındaki yöneticilerin hala görevde olmaları ve belli bir strateji üzerinde olmadan başarısız kalan donanma gayretleri olmuştur. Ayrıca İngilizlerin el koyduğu gemiler donanmamıza ağır darbe indirmiştir.

1. Dünya Savaşı'ndan sonra donanmamız elimizden tamamen alınmıştır. Ancak Kahraman Türk denizcileri işte bu savaşta atalarına layık olduklarını ispat etmişlerdir. Büyük Önder Atatürk'ün üstün sevk ve idaresindeki Milli Mücadele ateşinden donanmamız da nasibini almış ve savaş boyunca bütün sıkıntı ve imkansızlıklar içerisinde inanılmaz başarılar elde etmişler ve Türk Denizcilik Tarihi'nin yüz akı olmuşlardır. Bunun sebebi ülke yönetiminin emin ellerde olması ve milli heyecandır. Bu yönetim donanmanın uygulayacağı bir deniz stratejisi ortaya koymuş ve bu kapsamda deniz nakliyatı görevini donanmamıza vermiştir. Önüne hedefler konulan ve stratejisi çizilen Türk denizcileri harikalar yaratarak bu hususun ne kadar önemli olduğunu bir kez daha ispatlamışlardır.

Sonuç olarak bu çalışmamızda Balkan Savaşları ve 1. Dünya Savaşı esnasında kararsız ve yeteneksiz yöneticilerin elinde donanmanın bir stratejisinin olmadığını ortaya koymaya çalıştık. Her ne kadar bu dönemde Çanakkale Deniz Zaferi gibi başarılar elde

edilmiş olsa da bunlar taktik başarılar olarak algılanabilir. Stratejik başarı Kurtuluş Savaşı'nda yaşanmış, denizcilerimiz ve donanma bu şartlarda üstüne düşen görevi fazlasıyla yaparak destan yazmıştır.

KAYNAKÇA

Basılmış Eserler

1. Adil, S. **Selahaddin Paşa'nın Çanakkale Hatıraları, I.Cilt.**
2. Anderson, M.S. **Doğu sorunu.** Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. 2001.
3. Akbay, C. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi.** Genelkurmay Basımevi, Ankara.
4. Armaoğlu, F. Prof.Dr. **19.yy.Siyasi Tarihi.** Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara. 1999.
5. Artunç, İ. **1915 Çanakkale Savaşı.** Kastaş Yayınları, İstanbul.1992.
6. Asiltürk, B.Dr. **Osmanlı Seyyahlarının Gözüyle Avrupa.** Kaknüs Yayınları, İstanbul. 2000.
7. Bal, N. **Abdurrahman Benlioğlu'nun Hatıraları.** Deniz Basımevi, İstanbul. 2004.
8. Bargut, Ş. **1.Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı.** Dz.K.K Yay., Ankara. 2000.
9. Barış, Y.İ. **Çanakkale Savaşları.** Matsa Basımevi.,Ankara. 2000.
10. Bayar, M. **İstiklal Savaşında Türk Denizcileri.** Deniz Basımevi, Ankara. 2004.
11. Bayur, Y.H. **Türk İnkılabı Tarihi.** C. III, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara. 1953.
12. Bayur, Y.H. **Türk İnkılabı Tarihi, 10.Cilt.** Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara. 1999.
13. Beşikçi, M. **The Organized Mobilization of Popular Sentiments:The Otoman Navy League, 1909-1919.** Basılmamış Yüksek Lisans Tezi,Boğaziçi Üniversitesi.
14. Bilbaşar, S. **Çanakkale 1915.** İstanbul. 1971.
15. Black, J. **Dreatnot Tank ve Uçak.** Kitap Yayınevi, İstanbul. 2003.
16. Büyüktuğrul, A. **Balkan Savaşı Deniz Harekatı.** Ankara. 1980.
17. Büyüktuğrul, A. **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği.,** T.İş Bankası K.Yayınları, İstanbul. 1969.

18. Büyüktuğrul, A. **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**. Dz.Basımevi, İstanbul. 1967.
19. Büyüktuğrul, A. **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C.IV**. Deniz Basımevi. İstanbul. 1984.
20. Büyüktuğrul, A. **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması. C.III**. Deniz Basımevi, İstanbul. 1983.
21. Büyüktuğrul, A. **Osmanlı Deniz Harp Tarihi. C.IV**. Deniz Basımevi, İstanbul. 1974.
22. Cemal, B. **Hatıralar**. Selek Yayınları, İstanbul. 1959.
23. Cunningham, A. **Eastern Questions in the Nineteenth Century**. Collected Essays, C.2, Londra. 1993.
24. Çapaner, N. **Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları**. Deniz Basımevi, İstanbul. 1943.
25. Çoker, F. **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**. Deniz Kuvvetleri Yayınları, Ankara. 1974.
26. Danişment, İ.H. **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, C.IV**.
27. Doğanay, R. Yrd.Doç.Drç. **Milli Mücadele'de Karadeniz(1919-1922)**. Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara. 2001.
28. Dönitz, A.K. **Şanlı Yavuz ve Midilli**. Demir Yayınları, İstanbul. 1974.
29. Emir, A.H. **Balkan Harbinde Türk Filosu**. İstanbul 1932.
30. Ergin. F. Prof.Dr. **Uluslararası Politika Stratejileri**. İstanbul Üniversitesi Yayınları.
31. Eroğlu, H. Prof.Dr. **Türk İnkılap Tarihi**. Savaş Yayınları, Ankara. 1990.
32. Ersel, H. **Yavuz Geliyor Yavuz,Toplumsal Tarih**. İstanbul. Nisan 2000.
33. Görür, O. **Harbi umumide Golyat Zırhlısı'nın Nasıl Batırıldığı'nın İç Yüzü**. Tecelli Basımevi. 1939.
34. Gülen, N. **Dünden Bugüne Bahriyemiz**. Kastaş Yayınları, İstanbul. 1988.
35. Günesen, F. **Çanakkale Savaşları**. Kastaş Yayınları, İstanbul. 1986.
36. Güvenç, S. **Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü**. Deniz Basımevi. İstanbul. 2005.
37. Hacıpoğlu, D. **Osmanlı İmparatorluğunun 1.Dünya Harbine Girişi**. Deniz Basımevi, İstanbul. 2000.
38. Hart, P. **Gelibolu Yenilgisinin Destanı**. Deniz Matbaası. İstanbul. 1932.

39. Hergüner, M. **Kurtuluş Savaşımızda Denizciliğimiz**. Basılmamış Doktora Tezi.
40. Hüner, H. **İki Bayrak Altında**, Deniz Basımevi, İstanbul. 1976.
41. Işın, M. **İstiklal Harbi Deniz Cephesi**. Deniz Basımevi. 1946.
42. İnci, T. Dz. Alb. **Balkan Harbinde Hamidiye'nin Akın Harekatı**. İstanbul. 1952.
43. İnci, T. Dz. Alb. **Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları**. Deniz Basımevi, İstanbul. 2005.
44. James, L. **The Rise And Fall Of The British Empire**. Newyork. 1994.
45. Kaplan, R.D. **Balkanlarda Kaynayan Kazan**. Yayınevi Yayıncılık. Kasım 1995.
46. Karacan, A.N. **Lozan Konferansı ve İsmet Paşa**. Bilgi Yayınevi, Ankara. 1993.
47. Karacan, A.N. **Lozan**. Nokta Kitap Yayıncılık, İstanbul. 2006.
48. Kızıldemir, M.O. **Şirket-i Hayriye İdaresi**. Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul.
49. Kinross, L. **The Ottaman Centuries**. First Morrow Quill Paperback Edition, New York. 1977.
50. Kurat, N.A. **Türkiye ve Rusya**. Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara. 1970.
51. Kurtoğlu, F. **Çanakkale ve 18 Mart 1915**. Deniz Matbaası, İstanbul. 1935.
52. Lambert, N. **British Naval Policy, 1913-1914: Financial Limitation and Strategic Revolution**. The Journal of Modern History, C.67, no:3. Eylül 1995.
53. Langensiepen, B. ve Güler yüz, A. **1828-1923 Osmanlı Donanması**. Denizler Kitapevi, İstanbul. 2000.
54. Lorey, H. **Türk Sularında Deniz Hareketleri**. Deniz Basımevi, Ankara. 1946.
55. Ludwig, E. **Yavuz ve Midilli'nin Yolculuğu**. Burçak Yayınları, İstanbul. 1968.
56. Mahmut, M. **Maziye Bir Nazar :Berlin Antlaşmasından Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Alman Münasebetleri**. Ötüken Neşriyat, İstanbul. 1999.
57. Martı, M. **Çanakkale Hatıraları, II.Cilt**. Arma Yayınları, İstanbul. 2002.

58. Mclaughin, R. **Yavuz'un Kaçışı**. Milliyet Yayınları, İstanbul. 1978.
59. Meray, S.L. **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**. Yapı Kredi Yayınları. İstanbul. 2001.
60. Merriman, J. **A History Of Modern Europe**. Balazuc. 1995.
61. Miller, G. **Straits : British Policy Towards the Otaman Empire and the Origins of the Dardanelles Campaign**. University of Hull. 1977.
62. Miller, G. **Straits Force: The Conspiracy Behind the Escape of Goeben and Breslau**. University of Hull. 2003.
63. Moorehead, A. **Gallipoli**. Doğan Kitap, İstanbul. 2003.
64. Müderrisoğlu, A. **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**. Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara. 1990.
65. Mühlman, C. **Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Notları**. Kastaş Yayınları, İstanbul. 1998.
66. Mühlman, C. **Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Hatıraları**. Timaş Yayınları, İstanbul. 2003.
67. Mütercimler, E. **Bu Vatan Böyle Kurtuldu**. Alfa Yayınları, İstanbul. 2005.
68. Mütercimler, E. **Destanlaşan Gemiler**. Kastaş Yayınları, İstanbul. 2001
69. Mütercimler, E. **İmparatorluğun çöküşüne Denizden Bakış: Çöküşün Son On Yılı, 1912-1922**. Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul. 2003.
70. Mütercimler, E. **Kurtuluş Savaşına Denizden gelen Destek Ve Kuvayı Milliye Donanması**. Alfa Yay., İstanbul. 2003.
71. Okur, M. Doç.Dr. **Milli Mücadele'de Karadeniz Bölgesi'ne Yönelik İngiliz Faaliyetleri**. Genelkurmak Yayınları, Ankara. 2006.
72. Orhan, C. **Askerlik Hatıralarım**. İstanbul. 1982.
73. Ortaylı, İ. **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**. İletişim Yayınları, İstanbul. 2000.
74. Özçelik, S. **Donanma-ı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**. Türk Tarih Kurumu, Ankara. 2000.
75. Paşa, C. **Hatırat**. Arma Yayınları, İstanbul. 1996.
76. Puleston W.D. **The Dardanelles Expedition**. Winconsin Collegiate Press. 1926.
77. Ramis O. ve Teofanidis Y. **Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve Yunan Bahri Tarihi**. İstanbul. 1930.

78. Renouvin, P. Prof. **I.Dünya Savaşı**. Altın Kitaplar Yayınevi. 1982.
79. Rooney, C. **The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire 1908-1914.**, Middle Eastern Studies, C.34. Ocak 1988.
80. Sanders, L.V. **Çanakkale Hatıraları, 2.cilt**. Arma Yayınları, İstanbul. 2002.
81. Sanders, L.V. **Türkiye’de Beş Yıl**. Burçak Yayınları, İstanbul. 1968.
82. Saraçoğlu, A.C. **18 Mart 1915 Çanakkale Zaferi**. Gün Basımevi. 1953.
83. Selahaddin, M. **Harb-i Ummumide Çanakkale Muherabat-ı Bahriyesi**. Erkan-ı Harbiye Mektebi Maatbası, İstanbul. 1920.
84. Steel, N and Steel H. **Gelibolu Yenilgisinin Destanı**. Deniz Matbaası, İstanbul. 1932.
85. Şahin, İ.S. **Kurtuluş Savaşında Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri**. Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-I
86. Şehsuvaroğlu, H. **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**. Deniz Basımevi, İstanbul. 1965.
87. Şeref, A. **Tarih Musahabeleri**. İstanbul. 1336.
88. Tezcan, S. **Türk Deniz Tarihi**. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara. 2005.
89. Trumpener, U. **Germany and The Ottoman Empire, 1914-1918**. Princeton Universty Pres. 1968.
90. Tunaboylu, İ. **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yavuz Zırhlısı**. Deniz Basımevi. İstanbul. 2006.
91. Tunççapa, M.Ş. E.Gv.Alb. **Çanakkale Hatıraları, 3.Cilt**.
92. Tokatlı, A. Çevirmen. **Uluslararası İlişkiler Tarihi, Diplomasi Tarihi Cilt 2**. May Yayınları, İstanbul. 1978.
93. Tuncer, U. **Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu**. Doktora Tezi. İstanbul. 1991.
94. Tutel, E. **Seyr-i Sefain Öncesi Ve Sonrası, 1.B**. İletişim Yayınları, İstanbul. 1997.
95. Uçarol, R. Dr. **Gazi Ahmet Muhtar Paşa**. Filiz Kitabevi, İstanbul. 1989.
96. Uçarol, R. **Siyasi Tarih (1789-1994)**. Filiz Kitabevi, İstanbul. 1995.
97. Uluğ, N.H. **Çanakkale Destanınının 50.yılı**. Ankara. 1966.
98. Ülman, C. **Kurtuluş Savaşında Karadeniz**. İstanbul. 1943.

99. Ünal, H. **Britain and Otoman Domestic Politics: From Young Turk Revolution to the Counter-Revolution, 1908-1919.** Middle Eastern Studies. C.37, No:2. Nisan 2001.
100. Ünaydın, R.E. **Anafartalar Kumandanı Mustafa Kemal ile Mülakat.** Kültür Bak. Ankara. 1981.
101. Ünlü, R. **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci.** İstanbul,1996.
102. Ünlü, R. **İnce Donanma.** Deniz Basımevi, İstanbul. 2005.
103. Ünlü, R. **Tarihimizde Reşadiye Ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları.** Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 2007.
104. Yavuz, C. **1.Dünya Harbi Sırasında Osmanlı Ve Alman Deniz Subayları İlişkileri.,**Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I. 2000.
105. Yılmaz, V. **Dr.Siyasi Tarih.** Harp Akademileri Yayınları, İstanbul. 1998.
106. **1.Dünya Harbinde Türk Harbi (Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi).** Genel Kurmay.Yay., Ankara. 1970.
107. **Balkan Harbi Tarihi. VII.Cilt Osmanlı Deniz Harekatı.** Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, İstanbul. 1965.
108. **Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri.,**Dz.K.K.lığı Yayınları, İstanbul. 1981.
109. **Balkan Harbi VII.Cilt, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913.** Genelkurmay Basımevi, Ankara. 1993.
110. **Balkan Harbi Cilt I.** Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları Seri No:4, Ankara. 1970.
111. **BirinciDünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi Harekatı, V.Cilt.** Genelkurmay Yayınları, Ankara. 1993.
112. **Birinci Dünya Harbin'de Türk Harbi VIII.Cilt, Deniz Harekatı.** Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları, Ankara. 1996.
113. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V.Cilt Deniz Harekatı.** Genelkurmay Yayınları, Ankara. 1976.
114. **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı.** Çanakkale 18 Mart Üniversitesi Atatürk ve Çanakkale Savaşları Araştırma Merkezi Yayınları, Çanakkale. 2004.

115. Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları**. Deniz Basımevi, İstanbul. 2004.
116. **Çanakkale Deniz Harekatı**. İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.
117. **Deniz Stratejisi**. Deniz Harp Akademisi Yayınları. İstanbul. 1998.
118. **İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı C.V.**, Genel kurmay Yayınları, Ankara. 1964.
119. **Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü**. Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul. Kasım 2005.

Arşivler

1. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, Rasit Metel Arşivi, 3,3/85.
2. Harp Tarihi Arşivi No: 1/ 1 Dip.177 G.3, Kls.4469 H.11.
3. Harp Tarihi Dairesi Arşiv no:A 1 / 4 Dosya no:2.
4. Deniz Müzesi Arşivi. Divan-ı Harp Bölümü No: 115 / 12.
5. Deniz Müzesi Arşivi,Fabrikalar Bölümü No: 106 / 128.
6. Deniz Müzesi Arşivi,Muhasebe Bölümü, No: 2500/50.
7. Deniz Müzesi Arşivi. Şura-i Bahri Bölümü, no: 851/18, No: 851/6A.

Gazete ve Dergiler

1. Avcı, S. **Goeben (Yavuz) Breslau (Midilli)**. Deniz Kuvvetleri Dergisi. Kasım 2000.
2. **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**. Atase Yay.38 / 39. Ağustos 1988
3. Besbelli, S. **Çanakkale'de Türk Bahriyesi Donanma Dergisi Eki, Sayı:424**. Deniz Basımevi, İstanbul 1956
4. Besbelli, S. **Yavuz Tarih Yapan ve Tarih Açan Gemi**. Belgelerle Türk Tarihi Dergisi. Ocak 1972.
5. **Cumhuriyet**. 2 Temmuz 1927.
6. Demirel, N. **1.Dünya Harbinde Osmanlı Donanması**. Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı 42 Deniz Basımevi.. Temmuz 2000.

7. Dümer, V.Z. **Çanakkâşe Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi.** Deniz Mecmuası, Sayı:334.
8. Eickholff, E. **Bir Alman Tarihçisi Gözüyle Osmanlı Donanması.** Dz. Kuv. Dergisi. Temmuz 1993.
9. Emir, A.H. **İmroz Baskını.** Askeri Tarih Bülteni, Ağustos. 2002.
10. Erdem, Ş. **Yavuz ve Midilli'nin İmroz Harekatı.** Deniz Kuvvetleri Dergisi. Kasım 1992.
11. Onan, A.R. **Yavuz ve Satışı.** Deniz Kuvvetleri Dergisi. Eylül 1965.
12. Öndeş, O. **Niçin Şanlı Yavuz.** Hayat Tarih Mecmuası, 1 / 2. Mart 1967.
13. Noyan, B.S. **Sultan Osman Ve Reşadiye Dretnotları.** Hayat Tarih Mecmuası. 5 Haziran 1969.
14. Işın, B. **Bir Posta Kartı ve Üç Bombardıman.** Deniz Kuvvetleri Dergisi. Temmuz 1993.
15. Sami, H. **Büyük Harbin Son Senesinde Yavuz Ve Midilli.** Deniz Mecmuası. 1928.
16. **TCG YAVUZ'un Donanmadan ayrılma Töreni.** Deniz Kuvvetleri Dergisi,LXXIX / 483. Ekim 1973.
17. **The Retention of Turkish Deradnoughts : Protest by Porte.** The Times. 13 Ağustos 1914.
18. **The New Turkish Battleships.** The Times. 10 Ağustos 1911.
19. **The New Turkish Dreadnought.** The Times. 29 Nisan 1914.
20. Tuchman, B. **Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar.** Donanma Dergisi, C.78. Ekim 1965.
21. Venizelos, M. **Sale of the Battleship Rio de Janeiro.** The Times. 2 Ocak.
22. **Yüzer Havuz Kuru Havuz.** Derya Dergisi. Haziran 1971.