T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

İNGİLİZ ARŞİV BELGELERİNE GÖRE BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA GOEBEN/YAVUZ VE BRESLAU/MİDİLLİ GEMİLERİ

Irmak KARABULUT

Danışman
Prof. Dr. Bayram BAYRAKDAR

İZMİR-2014

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2011800374

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi

Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü

Adı ve Soyadı : Irmak KARABULUT

Tez Başlığı : İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı'nda Goeben/Yavuz ve Breslau/Midilli Gemileri

Savunma Tarihi : 07.05.2014

Danışmanı : Prof.Dr.Bayram BAYRAKDAR

JÜRİ ÜYELERİ

Ünvanı, Adı, Soyadı	Üniversitesi	İmza
Prof.Dr.Bayram BAYRAKDAR	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Prof.Dr.Recai TEKOĞLU	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....
Doç.Dr.Hasan ÇUKUR	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	.....

Oybirliği (X)
Oy Çokluğu ( )

Irmak KARABULUT tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "**İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı'nda Goeben/Yavuz ve Breslau/Midilli Gemileri**" başlıklı Tezi( ) / Projesi( ) kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı'nda Goeben/ Yavuz ve Breslau/ Midilli Gemileri" adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih
14./4./2014
Adı SOYADI
İmza
IRMAK KARABULUT

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı'nda Goeben/ Yavuz ve Breslau/ Midilli Gemileri

Irmak KARABULUT

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Programı

19 ve 20.yüzyıl dönemecinde Büyük Güçler arasındaki ilişkiler bozulmuş, söz konusu ülkelerin ekonomik çıkar ve sömürge paylaşım mücadelesinde, her çatışmanın bir savaşa dönüşme riski artmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti olası bir Avrupa çatışmasında yalnız kalmamak adına hareket etmiştir. İtilaf Devletlerine yaptığı müttefiklik taleplerinin reddedilmesinin ardından 2 Ağustos tarihinde Almanya ile ittifak anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşmasının bir gereği olarak Akdeniz'de seyreden Alman Akdeniz donanmasına mensup *Goeben* ve *Breslau* gemilerinin, ilgili hükûmet yetkililerince gizlice İstanbul'a gelmesine karar verilmiştir.

***Goeben* ve *Breslau,* Akdeniz'de seyreden otuza yakın İngiliz ve Fransız gemisinin arasından sıyrılarak on günlük bir seyir sonrasında İstanbul'a ulaşmıştır. Bu takipte müttefiki Avusturya'nın yardımından mahrum kalan Alman gemileri; tarafsızlığını ilan eden İtalya, İtilaf Bloku yanlısı olduğu bilinen Yunanistan ve Almanya ile bir ittifak antlaşması imzalamış olmakla birlikte kamuoyu nezdinde tarafsızlığını sürdüren Osmanlı Devleti'nin kendisine kapıları açması sonucu yolculuğunu tamamlamıştır. Gemilerin Osmanlı'ya iltica sürecinde Alman gemilerinin Doğu'ya yöneleceğini öngöremeyen İngiliz ve Fransız filoları bu gemileri yakalama fırsatını defalarca kaçırmıştır.**

İtilaf Devletleri elçileri, *Yavuz* ve *Midilli* adlarıyla Osmanlı bayrağı altına giren bu gemilerin Osmanlı'ya gelişini güçlü bir şekilde protesto etmiş ve

gemilere Devletler Hukuku gereğince işlem yapılmasını, yirmi dört saat içinde limandan çıkartılmasını ve/veya Alman mürettebatın sınır dışı edilmesini talep etmişlerdir. Osmanlı Devleti, uluslararası tarafsızlığının sürdüğü konusunda ve Alman mürettebatın ülke dışına çıkartılacağı yönünde güvenceler vermekten kaçınmamış izlediği siyaset sayesinde gemilerin gelişinden itibaren üç ay daha tarafsız kalmayı başarabilmiştir.

Bu araştırma, Alman gemilerinin Akdeniz'deki hareket tarzları ve İstanbul'a geliş süreçlerini değerlendirmenin yanı sıra Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na giriş sürecini işleyerek konuyla ilgili zamana ve konjonktüre bağlı ulusal ve uluslararası siyasal gelişmeleri de açıklamayı amaçlar.

Anahtar Kelimeler: *Goeben* ve *Breslau, Yavuz* ve *Midilli*, İngiliz Akdeniz filosu, Alman Akdeniz filosu, Birinci Dünya Savaşı.

ABSTRACT
Master's Thesis
Goeben/ Yavuz and Breslau/ Midilli War Ships on British Documents at the Start of WWI
Irmak KARABULUT

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of History
History of The Turkish Republic Program

At the turning point of 19th and 20th centuries, the relations between Great Powers was disrupted and their conflicts of economic interest and dominions rendered any disagreement a possible fight. In this process, Ottoman Empire followed a policy to find allies in a possible conflict in Europe. Upon the rejection of her alliance requests by entente states, she signed an alliance agreement with Germany on 2nd August. As required by this agreement, two warships belonging to German fleet, *Goeben* and *Breslau*, ranging in Mediterranean Sea, would be brought to Constantinople.

***Goben* and *Breslau* escaped English and French warships the number of which was about thirty and reached Constantinople after a ten days of voyage. German warhips were deprived of the help of thier ally Autsria in this pursuit. They finished their voyage thanks to the hospitality of Ottoman Empire who signed an alliance agreement with İtaly, neutral as pre-declared, Greece known to be in support of Entente Powers and Germany, and who also remained neutral in the eye of the public. English and French navies who failed to foresee that German ships would proceed to East, lost the chance to catch them many times during the process of their asylum in Ottoman Empire.**

Envoys from Entente Powers strongly protested Ottoman for taking these ships under her flag with the names *Yavuz* and *Midilli* and they demanded that action must be taken in accordance with İnternational Law, that ships must be taken out of the ports and German crew must be deported. Ottoman Empire had no hesitation to keep ensuring that she remained her international

neutrailty and that German fleet would be deported. Thanks to the policy she followed, she managed to remain neutral for three months after the arrival of the ships.

This research aims at explaining national and international political events, as well as commenting on the manner of German ships in the Mediterranean Sea.

Keyword: *Goeben* and *Breslau*, *Yavuz* and *Midilli*, English Mediterranean fleet, German Mediterranean fleet, First World War.

.

İNGİLİZ ARŞİV BELGELERİNE GÖRE BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA GOEBEN/YAVUZ VE BRESLAU/MİDİLLİ GEMİLERİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI ii
YEMİN METNİ iii
ÖZET iv
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR xi
EKLER LİSTESİ xii

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ AVRUPA DEVLETLERİNİN-OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL DURUMU VE DONANMA ALANINDAKİ GELİŞMELER

1.1. AVRUPA'DA DONANMA ALANINDAKİ GELİŞMELER VE SAVAŞ ÖNCESİ AKDENİZ'DE DURUM 10
1.1.1. Avrupa Donanmaları ve HMS Dretnot'un İnşaası 10
1.1.2. Akdeniz'de İngiliz ve Fransız Donanmalarının Faaliyetleri 16
1.1.3. Akdeniz'de Alman Donanmasının Faaliyetleri 19
1.2. OSMANLI DEVLETİ'NİN MÜTTEFİK ARAYIŞLARI VE AKDENİZ'DE OSMANLI DONANMASI 30
1.3. 1914 YAZINDA SAVAŞ KRİZİNİN AKDENİZ'DEKİ YANKILARI 47
1.3.1. Akdeniz'de İngiliz Donanması 47
1.3.2. Akdeniz'de Alman Donanması 52
1.3.3. Akdeniz'de Fransız Donanması 54
1.3.4. Akdeniz'de Avusturya- Macaristan ve İtalyan Donanmaları 56

1.4. OSMANLI- ALMAN İTTİFAK ANTLAŞMASI VE İNGİLTERE'NİN OSMANLI GEMİLERİNE EL KOYMASI 57
1.5. AVRUPA DONANMALARININ AKDENİZ'DEKİ SON HAZIRLIKLARI 72

İKİNCİ BÖLÜM
GOEBEN VE BRESLAU'NUN KAÇIŞI

2.1. GOEBEN VE BRESLAU'NUN CEZAYİR KIYI ŞERİDİNİ BOMBALAMASI 82
2.2. GOEBEN VE BRESLAU İTALYAN LİMANINDA 94
2.3. OSMANLI DEVLETİ'NİN GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ İÇİN GEREKLİ İZNİ VERMESİ 107
2.4. GOEBEN VE BRESLAU'NUN İTALYAN LİMANINDAN KAÇIŞI VE İNGİLİZ GEMİLERİNCE TAKİBİ 109
2.4.1. Messina Limanı'ndan Kaçış 109
2.4.2. Dublin'in Takibi 119
2.4.3. Defence'in Takibi ve Saldırı Girişimi 121
2.4.4. Gloucester'ın Takibi 135
2.4.5. Amiral Milne'nin Takibe Yönelik Eylemleri 139
2.5. GOEBEN VE BRESLAU EGE DENİZİ'NDE 144

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GOEBEN VE BRESLAU'NUN OSMANLI'YA İNTİKALİ

3.1. ALMAN GEMİLERİNİN ROTASI İLE İLGİLİ İTİLAF DEVLETLERİNE GELEN BİLGİLER VE İNGİLİZ AKDENİZ FİLOSUNUN FAALİYETLERİ 155
3.2. OSMANLI DEVLETİ'NİN GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE İZİN VERMESİ 161
3.3. GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE TÜRKİYE'DEKİ TEPKİLER 166

3.4. GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNİN BATI KAMUOYUNDAKİ YANKILARI 177
3.5. AVRUPA'DA GOEBEN VE BRESLAU'NUN KAÇIŞINDA SORUMLU ARAYIŞLARI 196

SONUÇ 210
KAYNAKÇA 215
EKLER

KISALTMALAR

ABD.	Amerika Birleşik Devletleri
ADM.	Admiralty
bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
CPC.	Correspondence Politique et Commerciale
çev.	Çeviren
DH. EUM.	Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti
Ed.	Editör
GMT.	Greenwich Mean Time
haz.	Hazırlayan
HCCP.	House of Commons Parliamentery Papers
HMS.	His /Her Majesty's Ship
HRS. SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
MAE.	Archives du Ministere des Affaires Etrangeres
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
PRO.	Public Record Office
s.	Sayfa No
ss.	Sayfadan Sayfaya
SMS.	Seiner Majestat Schiff
SMT.	Scandian Mean Time
TCG.	Türkiye Cumhuriyeti Gemisi
TDV.	Türkiye Diyanet Vakfı
TTK.	Türk Tarih Kurumu

EKLER LİSTESİ

EK 1: Akdeniz Filosu Komutanı'ndan Donanma Bakanlığına gönderilen 31 Temmuz 1914 tarihli telgraf ek s.1

EK 2: Edirne Vilayeti'nden Dahiliye Nezaretine gönderilen 30 Temmuz 1330 (13 Ağustos 1914) tarihli yazı ek s.2

EK 3: Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinin 27 Ağustos 330 [19 Eylül 1914] tarihli tezkeresi ek s.3

EK 4: Tümamiral Troubridge'nin İthamnamesi ek s.4

EK 5: Tümamiral Troubridge'nin yargılandığı Askeri Mahkemenin karar Tutanağı ek s.7

EK 6: Donanma Bakanlığınca, 1915'te hazırlanan HMS Gloucester'ın kaptanı Howard Kelly'i tebrik taslağı ek s.10

EK 7: Resimler ve Haritalar ek s.11

GİRİŞ

TARİH YAZIMI, METODOLOJİSİ VE AVRUPA DEVLETLERİ ARASINDAKİ REKABETİN TARİHSEL KÖKENİ

Birinci Dünya Savaşı'nın yüzüncü yılını yaşadığımız şu günlerde savaşa dair çalışmalar ayrı bir önem kazanmaktadır. Birinci Dünya Savaşı Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Çarlık Rusya ve Osmanlı Devleti gibi çok uluslu sistemlerin çöküşüne neden olmuştur. Türk tarihi açısından yeni bir devletleşme sürecini başlatması bakımından ayrıca öneme sahip olan bu savaşa giriş süreci ile ilgili pek çok çalışma mevcuttur. Bu çalışmanın amacı, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesine sembolik de olsa neden olan *Goeben* ve *Breslau* gemilerinin henüz Osmanlı Devleti'nin tarafsızlık siyaseti izlediği bir dönemdeki faaliyetlerini belirlemek, bu gemiler çerçevesinde Osmanlı Devleti'nin savaşa giriş sürecinde yaşadığı gelişmeleri aktarmak ve özellikle sürecin, incelenmesinde eksik kaldığı düşünülen, İngiliz arşiv belgelerindeki yerini tespit etmektir.

Söz konusu tezin kapsamı ağırlıklı olarak, 1914 Temmuz ve Ağustos'undaki gelişmeleri ve bu gelişmelerin genelde Akdeniz donanmaları ve özelde Alman Akdeniz donanmasına mensup *Goeben* ve *Breslau'*nun hareket tarzlarına yansımalarını konu almıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın dikkat çekici konularından olan *Goeben* ve *Breslau'*nun kaçışı pek çok tarihçi ve araştırmacı yazara ilham kaynağı olmuştur. Askeri Tarih açısından önemli bir yer tutan *Goeben* (*Yavuz*) ve *Breslau* (*Midilli*) gemilerini anlatan özellikle Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından basılmış pek çok kitap mevcuttur. Yine Deniz Kuvvetleri Komutanlığının yayın organları olan *Deniz Mecmuası*, *Donanma Mecmuası* ve *Deniz Kuvvetleri Dergisi*'nde ilgili konuda çeşitli makaleler yayınlanmıştır. Bunların dışında Türk tarihçileri arasında da bu konu ile ilgili çalışmalar yapıldığı görülmektedir.

Söz konusu çalışmaların yanında *Goeben* ve *Breslau* gemilerindeki mürettebata ve komutanlara ait Türkçeye çevrilmiş ve çevrilmemiş anılar mevcut olduğu gibi İngilizce, Almanca ve Fransızca derleme eserlerin de sayısı az değildir. Bu eserlerin bir kısmının arşiv belgelerinden yararlandığı gözlemlenmiştir; ancak bunların pek azı Türkçeye çevrilmiştir.

Bu tez incelemesinde ulaşabildiğim kaynaklardan yararlanmanın yanı sıra ağırlıklı olarak İngiliz arşiv belgelerinden yararlandım. İlaveten Osmanlı ve Fransız arşiv belgelerine de yer verdim. Bu çalışmamda, Birinci Dünya Savaşı öngününde, *Goeben* ve *Breslau'*nun Akdeniz'deki hareketlerini takip etmeye çalıştım. Olayların akışını kronolojik gelişmelere uygun olarak işledim. *Goeben* ve *Breslau'*nun rotasının geçtiği Almanya, İtalya, Fransa, Yunanistan, Avusturya, Türkiye ve Rusya'daki konu ile ilgili gelişmelere yer vermeye çalıştım; ayrıca Osmanlı Devleti'nin savaşa giriş süreci, Osmanlı donanması, Avrupa donanmaları ile ilgili kitap, tez ve makalelerden, Osmanlı devlet adamlarına, yabacı devlet adamlarına ve Osmanlı Türkiye'sinde söz konusu süreçte görev yapmış elçilere ait anılardan yararlandım.

Birinci Dünya Savaşı, 19 ve 20. yüzyıl kavşağında beliren ve Batılı güçlerce uluslararası hale getirilen siyasi, sosyal, dini, ekonomik ve politik çok yönlü zincirleme olayların ve önemli gelişmelerin bir sonucu şeklinde gelişmiştir. Bu karmaşık olaylar silsilesinin arkasında, Fransız İhtilali'nin getirdiği ulus devletleri inşaa sürecinin yanında sanayi devrimiyle gelişen acımasız uluslararası rekabete dayalı paylaşım projelerinin etkisi yatmaktadır.[1]

1815 Viyana Kongresi, Avrupa'da yeni bir siyasi harita ve güçler dengesi oluşturmuştu. 1856 Paris Kongresi ise bu statüyü büyük devletlerin çıkarları doğrultusunda pekiştirmişti; ancak İtalya'nın 1886'da Avusturya ile savaşı sonrası ve Almanya'nın 1870-1871 yılları arasında Fransa ile savaşı sonrası, ulusal birliklerini tamamlayıp sömürgeci politikalarına hız vermeleri dünya güçler dengesini alt üst etti. Dünya siyasetini etkileyecek bu yapılaşmada Avrupa devletleri ittifaklar kurarak ve hızla silahlanarak, dünyayı büyük bir savaşa doğru sürüklerken aynı zamanda bir süre genel bir savaşın çıkmasını önlemişlerdi.[2]

---

[1] Birinci Dünya Savaşı ve Büyük Güçlerin Paylaşım Savaşları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Graham Ross, **The Great Powers and the Decline of European States System 1914-1945**, A Longman Paperback, Londra, 1993; Paul Kennedy, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri; 16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar,** çev. Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2002; Annika Mombauer, **The Origins Of the First World War Controversies and Consensus,** A Longman Paperback, Londra, 2002; H.W.Koch, **The Origins of the First World War Great Power Rivalry and German War Aim,** The Macmillian Press, Londra, 1972; Ulusal Devletlerin İnşa süreci için ayrıca bkz. Joaquin Meabe ve diğerleri, **"The Universalization of The Nation-State and The Historical Crisis of It's Institutive Order"**, İngilizce'ye çev. Estela Herrera, http://er-saguier.org/nationstatecrisis.org/archivo/Obra-Prologo-Ingles-Mapas.pdf**,** (30 Ekim, 2011), ss.1-100.

[2] Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih,** Filiz Kitapevi, İstanbul, 2000, s. 291.

Paylaşılmış bir dünyada, kendi çıkar alanlarını yaratmak isteyen Almanya ve İtalya'nın ittifak girişimleri savaşa giden süreçteki ilk bloklaşmaları beraberinde getirdi. Bloklar ilk ortaya çıktıklarında birer savunma ittifakı görüntüsüne sahip olmakla beraber zamanla devlet çıkarlarını gözetmeyi amaçlayan askeri ittifaklara dönüştüler.[3]

Devletlerarasındaki ilk bloklaşmayı Almanya Başbakanı Bismark başlatmıştır denilebilir. Uluslaşma sürecini geç tamamlayan Almanya'da Bismark, çözümü en büyük tehdit olarak gördüğü Fransa'ya karşı ittifak sistemi oluşturmak olarak gördü. O dönem için Fransa ve İngiltere arasında sömürge topraklarında çıkar çatışması söz konusu olduğundan bu devletlerin ittifakına ihtimal vermeyen Bismark, Avusturya ve Rusya ile müttefikliği öngörmüştü. Bu düşünceyle 1872'de bu iki devlet ile Birinci Üç İmparator Ligini oluşturdu. 1877-1878 Osmanlı Rus savaşı sonrası Avusturya ve Rusya'nın Balkanlar'daki çıkar çatışması ise bu müttefikliğin gelişmesine engel oldu.[4]

1878 Berlin Kongresi'nden sonra Avusturya ile ittifakını pekiştiren Bismark, 1881'de İkinci Üç İmparator Ligini kurdu. 1882 Mayısı'nda bu ikili ittifaka, kendisinin ele geçirmek istediği Tunus'a, Fransa'nın saldırmasından dolayı Fransa ile ilişkilerinin gerildiği İtalya'nın da dahil olmasıyla Üçlü İttifak Bloku kesinleşti.[5] 1888'de II. Wilhelm'in tahta çıkması ve 1890'da Bismark'ın görevden ayrılması ile Alman politikası değişime uğradı. II. Wilhem Rusya ile yenilenmesi gereken anlaşmayı yenilemedi.[6] Bu süreçte II. Wilhem aktif bir sömürge politikası izlerken İtilaf Bloku sağlamlaştı. İttifak Devletleri arasındaki anlaşma ise kısa aralıklarla dört kez yenilendi.[7]

İtalya'nın İttifak Blokundaki durumu sallantılı idi. Birliğini yeni tamamlayan İtalya sömürge elde etmek amacıyla İttifak Blokuna girmekle beraber

---

[3] Erol Mütercimler, **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış,** Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2003, (Bakış), s. 90.

[4] Haluk Ülman, **Birinci Dünya Savaşına Giden Yol**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara, 1972, s. 95; Veli Yılmaz, **1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, Cem Ofset Matbaacılık Sanayi A.Ş., İstanbul, 1993, ss. 4- 5; Uçarol, ss. 292-294; Bismark'ın uyguladığı politika ve bunun güçler dengesine etkisi için bkz. Koch, ss. 36-57.

[5] Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, **İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918),** Cilt IX, TTK Basımevi, Ankara, 2011, ss. 361-362; Uçarol, ss. 294-295.

[6] Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi,** Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1985, s. 29; Oral Sander, **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 2011, (Siyasi), s. 260.

[7] Ülman, s. 102.

1896'da Habeşistan'a girme denemesinin başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından sömürgecilik yanlısı hükûmetin düşmesiyle İttifak Devletleri'ne karşı tutumu değişmişti. 1896 yılında İtalya, İttifak Blokunun İngiltere'ye karşı olmadığının ek protokolle belirtilmesini istediyse de bu istek kabul görmedi. İttifakın 1902'deki yenilenmesinde ise İtalya'nın İttifak Blokunda tutulması için bu devletin Trablusgarp'ı işgali İttifak kuvvetlerince kabul edildi; ancak İtalya'nın Avusturya ile ilişkisi Adriyatik bölgesi ve Arnavutluk yüzünden günden güne bozuldu. Buna karşılık Fransa ile ilişkisi düzeldi. 1896'da Fransa ile anlaşma imzalayarak onun Tunus üzerindeki hakimiyetini tanıdı. 1900'de ise Fransa, İtalya'nın Trablusgarp üzerindeki emellerini kabul etti.[8]

İtalya'nın Rusya ile de ortak çıkarları söz konusu idi; nitekim Avusturya'nın Bosna'yı işgali bu iki devlet tarafından da sıcak karşılanmamıştı. 1909'da imzaladıkları Racconigi Antlaşması ile Rusya, İtalya'nın Trablusgarp'taki; İtalya ise Rusya'nın Boğazlardaki haklarını tanıdı.[9] Fransa ve İngiltere ile anlaşmalar yapan İtalya'nın karşıt bloka geçmesini engellemek üzere Aralık 1912'de ise Üçlü Bağdaşma tekrar yenilendi.[10]

İtilaf Bloku da bir anda oluşmamış, bir dizi anlaşma sonucu meydana gelmişti. Bunlardan ilki 1894 yılında Fransa ve Rusya arasında imzalanan anlaşmadır. Söz konusu blokun gelecekteki üyesi İngiltere bu dönemde Avrupa dengesinin korunması amacıyla herhangi bir ittifak sistemine girmekten kaçınmaktadır; ancak kuşkusuz ki Almanya'nın kıta içindeki gücünden rahatsız olan devletlerin başında İngiltere gelmektedir. Bununla birlikte İngiltere-Almanya arasında da uzlaşma yönünde adımlar atılmıştır. Almanya, İngiltere'ye 1889'da ve İngiltere Almanya'ya 1898 ile 1901 yıllarında, olası bir savaşta karşılıklı yardımlaşmayı öneren tekliflerle gitmişlerse de bu tekliflerden olumlu bir sonuç çıkmamıştır. Siyasi bir ittifak kuramayan İngiltere ile Almanya imzaladıkları

[8] Ülman, ss. 168-170.
[9] Oral Sander, **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü,** İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 2010, (Anka), s. 268.
[10] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılap Tarihi, Trablusgarp ve Balkan Savaşları Osmanlı Asyasının Paylaşılması için Anlaşmalar, 1911 Balkan Savaşına Kadar,** Cilt: II, Kısım: I, TTK Basımevi, Ankara, 1991, (Cilt: II, Kısım: I), s. 21.

sömürge anlaşması ile Afrika ve Baltık bölgesi ile ilgili bazı anlaşmazlıkları çözümlemişlerdir.[11]

Almanya'nın Osmanlı ile ilişkilerini ilerletmesi, Güney Afrika savaşında İngiltere'ye isyan etmiş bulunan Boer'leri[12] desteklemesi gibi nedenler İngiltere ile ilişkilerinin gerilmesine neden oldu. Almanya'nın sömürgeci tutumu, filo yapımını hızlandırması İngiltere ile ilişkilerini bozan diğer nedenlerdi. Sonuç olarak İngiltere İtilaf Blokunda yerini almak adına ilk adımı attı ve 1892'de Japonya ile anlaşma imzaladı.[13]

İtilaf Blokunu oluşturan bir diğer girişim ise 1904 Fransız-İngiliz anlaşması oldu. Bu anlaşma iki devlete bir müttefik özelliği kazandırmaktan çok sömürgelerindeki sorunları yatıştırmaya yönelikti. İngiltere, Fransa'nın Fas üzerindeki etkinliğini tanırken; Fransa, İngiltere'nin Mısır üzerindeki etkinliğini kabul ediyordu.[14]

1904-1905 sürecinde Rusya'nın kaybı ile sonuçlanan Rus –Japon savaşı, daha sonra inceleyeceğimiz teknik anlamdaki sonuçları dışında, bloklaşma adına Rusya'nın İngiltere'ye yaklaşmasını da beraberinde getirdi. Rusya, İngiltere'nin desteği olmadan Uzakdoğu'da durumunu güçlendiremezdi; ilaveten sadece bir Fransız-Rus müttefikliği İttifak Devletleri karşısında denge sağlamak için yeterli değildi. İngiltere için ise artık Rusya bir tehdit değildi, buna karşın Almanya Rusya'ya nazaran daha büyük bir tehditti. Bu olayların ışığında İngiltere ve Rusya arasında 1907 yılında ittifak anlaşması imzalandı. Bu anlaşmada bir saldırı-savunma anlaşması özelliği taşımaktan ziyade Asya konusunda iki devlet arasındaki anlaşmazlıkları çözümler nitelikteydi; İran paylaşılıyor, Tibet'in Çin toprağı olduğu tanınıyor ve Afganistan meselesi çözümleniyordu.[15]

Aralık 1912'de ise İngiltere–Fransa arasında işbirliği niteliğinde bir sözleşme imzalandı. Buna göre her iki tarafta ilerde silahlı kuvvetleri ile birbirine yardım etmekte serbest olacaktı. Bununla birlikte İngiltere'nin Rusya ve Fransa ile yaptığı

---

[11] Ülman, ss. 108-109; Armaoğlu, ss. 29-30; Uçarol, s. 302.
[12] "Boer", Hollanda dilinde çiftçi anlamına gelen ve Güney Afrika'da yaşayan Hollandalılara verilen isimdir. Bkz. Ahmet Şükrü Esmer, **Siyasi Tarih**, Maarif Matbaası, İstanbul, 1944, s. 280.
[13] Fahri Belen, **Birinci Cihan Harbinde Türk Harbi 1914 Yılı Hareketleri,** Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1964, s. 15; Uçarol, s. 302.
[14] Pierre Renouvin, **1.Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918,** çev. Örgen Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 160; Uçarol, s. 303; Armaoğlu, ss. 30-33.
[15] Ülman, ss. 164-167; Armaoğlu, ss. 34-36; Uçarol, ss. 303-305.

anlaşmalar kıtada savaş çıkması durumunda İngiltere'nin savaşa katılacağı güvencesini taşımıyordu.

İki devlet grubu arasında var olan anlaşmazlıkları çözmeye yönelik girişimlerde söz konusu idi. 1913 Ekim'inde İngiltere ve Almanya, Portekiz sömürgelerinde kargaşa çıkması durumunda ortaklaşa hareket etmeyi öngören bir anlaşma imzaladılar. 1914 Mayıs'ında ise İngiltere ve Almanya Bağdat demir yolunun Basra Körfezine kadar uzatılması konusunda uzlaşmaya vardılar.[16] Bununla birlikte söz konusu gelişmeler bloklaşmanın sona ermesi için yeterli değildi.

Bloklaşmanın başladığı 1870'li yıllardan Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar Avrupa'da savaş yaşanmayacaktı. Fransa ve Almanya kırk üç yıldır barış içerisindeydi. Ne İngiltere ne Rusya altmış yıldır savaşmıyorlardı. Avrupa Devletleri'nin çoğu 1870'lerden 1914'e kadar sadece Afrika ve Asya'da çatıştılar.[17] Bu bölgedeki çatışmalar ise endüstrinin gelişmesi sonucu hızlanan sömürge arayışından kaynaklanıyordu. 18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan Sanayi İnkılabı ve 19. yüzyılda gelişen sanayileşme hareketleri ile buhar makinesinin kara ve deniz taşıtlarında kullanılmasından, petrol sanayi ve uçak sanayindeki gelişmelere, telgraf, telefon ve radyonun bulunmasından elektriğin kullanım alanının yaygınlaşmasına kadar Avrupa'da pek çok buluş gerçekleşti. Bu dönemde Avrupa'nın büyük devletlerinde bir yandan hızlı nüfus artışları ve kentleşme görülürken bir yandan da endüstrileşmede artış gözlemleniyordu.

1890-1910 arası dönemde İngiltere'nin nüfusu 34.3 milyondan 42.1 milyona; Almanya'nın 44.2 milyondan 58.5 milyona; Fransa'nın 40.0 milyondan 41.5 milyona ve Rusya'nın 94.3 milyondan 155.4 milyona yükselmişti. Avrupa Devletleri'nin kömür üretiminde ise bariz bir artış söz konusuydu. 1890-1913 arası dönemde İngiltere'nin kömür üretimi 184 milyon tondan 292 milyon tona; Almanya'nın 99 milyon tondan 279 milyon tona; Fransa'nın 26 milyon tondan 40 milyon tona ve Rusya'nın 16 milyon tondan 36 milyon tona çıkmıştır. Benzer büyüme hızı Avrupa Ülkeleri'nin demir ve çelik üretiminde gözlemlenmektedir. Üretim tekniklerindeki buluşlar zaten hızlanmakta olan endüstrinin daha da hızlanmasına neden olurken bu

[16] Renouvin, ss. 211- 212.
[17] Clive Ponting, **Thirteen Days – Diplomacy and Disaster, the Count down to the Great War,** Chatto and Windus Company, Londra, 2003, s. 37.

dönemde endüstri ülkelerinin tümünde toplam ve fert başına ulusal gelirler artmıştır. En yüksek artış oranı ise Almanya'da gerçekleşmiştir.[18]

19. yüzyıl ortalarında dünyanın tam anlamıyla sanayileşmiş tek ülkesi İngiltere idi; ancak süregelen değişim ile sanayileşme 1850'lerden itibaren tüm "Kara Avrupası"na yayılmıştı. Özellikle birliklerini tamamlayan İtalya ve Almanya'nın sömürgecilik politikalarına başlamaları sömürgecilik anlamında yeni bir mücadeleyi beraberinde getirdi. Sömürgeci devletlerin, üretim için hammade kaynakları pazarlar ve sermaye yatırımı dışında yeni alanlar aramaları sömürgeciliğin gelişiminde başlıca etken oldu. Batılı güçler tarafından fiilen işgal yoluyla ya da ekonomik işgal yoluyla yürütülen sömürgecilikte Afrika, Asya ve Latin Amerika başlıca yayılma sahalarını oluşturdu.[19] Balkanlar ve Ortadoğu da Büyük Güçler tarafından önemli çatışma alanları olarak görüldü. Afrika'nın sömürgeleşmesi ise son derece kısa sürede gelişti. 1885 Berlin Kongresi bu süreyi hızlandırdı. 1870'de Afrika'nın 1/10'u sömürge iken 1890'da 1/10 sömürge değildi.[20]

Yeni ortaya çıkan devletlerin önlerinde pek fazla seçenek yoktu; çünkü çıkar alanlarının büyük bir bölümü paylaşılmıştı. Dünyanın ¼'ünü İngiltere 1/6'sını Rusya kontrol ediyordu.[21] İngiltere'nin anavatan toprağı 120.979.000 mil^2 iken sömürgelerdeki toprağı 10.500.000.000 mil^2 idi. Almanya'nın anavatan toprağı 208.830.000 mil^2 iken sömürge toprağı 1.000.000.000 mil^2 idi. Fransa'nın anavatan toprağı 240.092.000 mil^2 iken sömürge toprağı 4.367.000.000 mil^2 idi. İtalya'nın ise anavatan toprağı 110.646.000 mil^2 iken sömürge toprağı 185.000.000 mil^2 idi.[22]

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki döneme bu anlamda sömürge savaşları damgasını vurdu. Afrika'da Boer'lerin İngiltere ile savaşı, İtalya'nın Trablusgarp'a saldırması ve Balkan Savaşı bu mücadeleler içinde gösterilmektedir.[23]

Kuşkusuz olan gerçek İngiltere'nin elde ettiği ekonomik gücün sarsılmaya başlamasıydı. İngiltere'nin yalnızlık politikasını terk edip sömürgelerindeki sorunları müttefikleri ile halletmesinin önemli bir nedeni de buydu. Sömürge çatışmaları savaşa giden süreçte kısmen azalmış bununla birlikte bloklaşmanın pekişmesine ve

[18] Toktamış Ateş, **Siyasal Tarih,** İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 351-352.
[19] Uçarol, ss. 290-291; Sander, Siyasi, ss. 346-347.
[20] Armaoğlu, s. 83.
[21] David Fromkin, **Barışa Son Veren Barış, Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı,** çev. Mehmet Harmancı, Epsilon Kitapevi, İstanbul, 2004, s. 43.
[22] Ateş, s. 356.
[23] Karal, s. 360; Ateş, s. 350.

silahlanmanın artmasına yol açmıştı. Bu bloklaşma taraflar arasındaki her çatışmayı bir savaşa dönüştürme riskini de beraberinde getirmişti.[24]

1870'lerden sonra Endüstri Devriminin de etkisi ile savaş sanatı da değişti. Özellikle çeliğin gelişimi devletlerin birbirlerine verebilecekleri zararın boyutlarını arttırdı. Demir yolları ve telsiz iletişimindeki gelişmeler orduların güçlenmesine neden oldu.[25] Savaş öncesinde pek çok devlet güçlerini arttırmaya koyuldu. Almanya ise bu konuda öncü idi. 1913 Temmuz'unda çıkartılan bir yasa ile barış devri kuvvetlerini arttırdı. Avusturya da benzer politikayı takip etti. Ardından Fransa da askerliği üç yıla çıkartırken ordudaki askerlerin sayısını arttırdı. Onu İngiltere ve Rusya izledi. İtalya ise bütçesi uygun olmadığından bu yarışa katılamadı.[26]

Her yıl nüfusu yarım milyondan fazla artan Almanya karada devletlerin en güçlüsü kabul edilmekteydi. Güçlü devletlerden Rusya sayıca üstün olmakla beraber teknik olarak geri kalmıştı. Fransa ise hızla silahlanmakta ve Almanya'ya yaklaşmakta idi. İngiltere daha çok denizlerde söz sahibi iken Avusturya nüfusu ile paralel bir kuvvet değildi; üstelik milliyetler sorunuyla ciddi biçimde uğraşmaktaydı.[27]

Silahlanma, orduların güçlenmesi ve savaşçılık eğilimini arttırırken milliyetçilik akımlarını da körükleyecekti. 19. yüzyıl ile birlikte gücünü arttırmaya, itibarını yükseltmeye dayanan yeni bir milliyetçilik akımı yükselişe geçmişti. Almanya'da Pangermenciler, İtalya'da İrredentistler, Rusya'da Panslavistler, İngiltere'de İmparatorlukçular, Fransa'da İntikamcılar yükselişe geçecek ve dış politikayı etki altına alma çabasına gireceklerdi. Bu milliyetçilik duygusu sadece kendi milletinin refahı üzerine kurulmayıp diğer milletleri yönetme ve onlara karşı üstünlük politikası gütmekteydi. Böylesi bir ortamda en büyük eksiklik ise uluslararası bir örgütün olmayışı idi.

İtalya ve Almanya'nın siyasi birliklerini tamamlayıp kendi ulusal devletlerini kurması Balkanlar'da da kaynamaya yol açmıştı. Özellikle Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasında Balkanlar'daki toplulukların milliyetçi eğilimleri çok büyük etkiye

---

[24] Ülman, ss. 209-210. Alman Dış İşleri Bakanı Jagow, temmuz krizinde Avrupa'nın içinde bulunduğu durumdan şikayetini: "Modern Çağların baş belası olan şu Allahın cezası Antlaşmalar Sistemi" şeklinde belirtmişti. Bkz. David Walder, **Çanakkale Olayı,** çev. Mehmet Ali Kayabal, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971, s. 33.

[25] Sander, Siyasi, s. 240.

[26] Karal, ss. 363-364; Ülman, ss. 180.

[27] Belen, s. 16.

sahiptir.[28] Savaş bir Sırp milliyetçisinin İmparatorluk veliahtına suikastı ile başlayacaktı.

Söz konusu gelişmelerin etkisiyle 1905-1913 yılları arasında pek çok diplomatik anlaşmazlık yaşanmıştı; ancak bunların hiç biri bir Avrupa savaşına neden olmadı. Büyük Güçleri karşı karşıya getiren ilk olay 1905-1906 Fas Krizi oldu. Fransa'nın Fas'ı etki altına almaya çalışması bölgede Almanya'yı karşısında bulmasına neden olmuştu. Bu süreçte İngiltere'nin, Fransa'nın yanında yer alması ile Almanya geri adım atmıştı. İkincisi olay ise 1908-1909 yılları arasında yaşanan Avusturya'nın Bosna'yı ilhakı meselesi idi. Bu durum Rusya'nın tepkisine yol açmıştı; ancak Rusya, Fransa ve İngiltere'nin kendisini desteklememesi üzerine geri adım atmıştı. Üçüncü olay, aynı aktörleri karşı karşıya getiren 1911 İkinci Fas Krizi oldu Dördüncü olarak da 1912-1913 Balkan Savaşları Rusya ve Avusturya'yı savaş durumuna getirdi; ama Fransa'nın İtalya'nın tarafsız kalacağı güvencesini temin edememesi üzerine Rusya'ya destek çıkmaması savaşın bir yıl gecikmesine neden oldu.

Sonuç olarak bu krizlerin her biri diplomatik yol ve yöntemlerle çözüme ulaşırken Saraybosna cinayeti diplomatik yol ve yöntemlerle çözümlenecek nitelikten tamamen ayrılmıştı. Bunun önemli nedenlerinden biri Balkan Savaşları sonucu Balkanlar'ın siyasi dengesinin değişmesi idi. İki gruba ayrılan Balkan Devletleri Rusya ile Avusturya arasında çıkar çatışmasına neden olmuştu.[29] Bu aşamada Avrupalı emperyalist güçlerin sömürge paylaşım mücadelelerini durdurabilecek bir devletler dengesinden ve uluslararası konjonktürden söz edilemezdi.

[28] Ülman, s. 176, 210; Armaoğlu, s. 37.
[29] Ponting, s. X; Uçarol, ss. 307-308.

BİRİNCİ BÖLÜM
BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ AVRUPA DEVLETLERİNİN-OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL DURUMU VE DONANMA ALANINDAKİ GELİŞMELER

1.1. AVRUPA'DA DONANMA ALANINDAKİ GELİŞMELER VE SAVAŞ ÖNCESİ AKDENİZ'DE DURUM

1.1.1. Avrupa Donanmaları ve HMS Dretnot'un İnşaası

Birinci Dünya Savaşı'nın en önemli nedenlerinden biri kuşkusuz İngiltere ile Almanya arasında süregelen rekabettir. Bu rekabetin en yakından hissedildiği alanlardan biri de askeri alandır. Kara devleti özelliklerine sahip olan Almanya, güçlü bir askeri mekanizmaya sahipken İngiltere bir ada devleti olarak donanmasına büyük önem vermiştir. İngiltere'nin Almanya gibi dev kara ordularını beslemek üzere bütçe ayırma zorunluluğu yoktur. Gemi inşa kaynakları Almanya'dan fazladır. Almanya'nın ise İngiltere gibi yerleşmiş geleneksel bir deniz politikası mevcut değildir.[30] Almanya, 1888'lere gelinceye kadar, bahriye anlamında gelişme göstermemiştir; oysa İngiltere Atlantik, Pasifik ve Akdeniz'de donanma bulundurmakta ve dünya deniz yollarını kendi çıkarları için kullanmaktadır.[31]

Alman birliğinin kurulmasından önce Prusya krallarının devleti bir deniz gücü haline getirme gibi bir niyetleri söz konusu değildi; nitekim 1869'da Wilhelmshaven deniz üssü İngiltere'den alınan gemilerle kurulmuştu. Alman birliği tamamlandıktan sonra ise, Bismark döneminde, Almanya güçlü bir kara kuvvetine sahip olmayı hedeflemişti. Bismark, Alman siyasetinden çekildikten sonra ise durum değişecekti.[32]

"Ortadoğu" terimin mucidi olarak da bilinen Amerikan deniz subayı Alfred Mahan'ın, *Deniz Gücünün Tarihe Etkisi 1660-1783* adlı kitabı, en çok Almanya'da okunmuştu. Kitap, İngiltere'nin büyüklüğünün nedeni olarak denizlerdeki gücünü gösteriyor ve denizlerde güçlü bir devletin uzun vadede karada güçlü olan devletlere

[30] Mütercimler, Bakış, s. 58, 79.
[31] Nahid Çapaner, "Alman ve Osmanlı Donanma Cemiyetleri ile Yavuz'un Hatırası", **Derya Dergisi,** Sayı: 40, Ankara, 1971, s. 18.
[32] Kadir Sarıöz, **Goeben'den Yavuz'a**, http://160.75.46.2/staff/kadir/Yavuz/Yavuz.html, pdf, (23 Mayıs 2013), s. 2.

karşı avantaj sağlayacağını söylüyordu. II. Wilhelm bu kitabı okuduğunda hayli etkilenmişti.[33] Bismark'ın görevden ayrılmasından sonra kontrolü ele alan II. Wilhelm ve Alman Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral von Tirpitz[34] Almanya'nın bir deniz gücü olmasını savunanların başında geliyordu.[35] Tirpitz ve Alman Dış İşleri Bakanı Büwlow başta olmak üzere Wilhelm'in bakanları, Almanya'nın güçlü bir donanmaya sahip olduğu takdirde İngiltere'nin Almanya ile dost olmak zorunda kalacağını düşünüyorlardı.[36]

Bu düşünceler ışığında Almanya'da, 1898 yılında kabul edilen donanma inşaa programı kapsamında on dört savaş gemisi ile açık deniz muhrip filotilları[37] denize indirildi. 1900 yılında kabul edilen "İkinci Deniz Kanunu" kapsamında otuz sekiz savaş gemisi, kruvazör[38] ve yardımcı gemiler inşaa edilmesine karar verildi. Gemilerin inşaasının 1920'de tamamlanması bekleniyordu.[39]

Almanya'nın bu süreçteki bir diğer girişimi Kuzey Denizi'ni Baltık Denizi ile birleştiren Kiel Kanalı'nı açmak oldu. Bu durum başlangıçta İngiltere'yi tedirgin etmese de zamanla II. Wilhelm'in tavırları rahatsızlık uyandıracaktı. Kayzer, Kanal'ın açılmasından bir yıl sonra "Almanya'nın geleceği denizlerdedir*"* açıklamasında bulunacak,[40] 1900'lerin başında Çar'a yazdığı mektuplarda "Atlantik'in Amirali" ünvanını kullanacak,[41] Boer Savaşı'nın arifesinde Hollanda Kraliçesi'ne "Almanya'nın denizlerdeki hazırlığının, Tanrı'nın öcünü almak üzere

---

[33] Sander, Siyasi**,** s. 256; Ayrıca bkz. Alfred Thayer Mahan, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783,** çev. A. Tunçer Büyükonat, Grifin Yayınları, İstanbul, 2011; Alfred Thayer Mahan, **Deniz Harbi Üzerine,** çev. A.Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2013.

[34] Alfred von Tirpitz, 1897-1916 yılları arasında İmparatorluk Bahriye Dairesinde Müsteşarlık görevinde bulunmuştur. Aynı zamanda Alman donanmasının kurucusu ve Goeben ve Breslau'nun doğu vazifesinin arkasındaki isim olarak bilinir. Bkz. Matti Makela, **Yavuz (Goben)'un İzinde**, çev. Namık Kemal Ebiz, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006, s. 1; von Tirpitz'in Alman donanaması adına çalışmaları için bkz. Gustav Luppe, "von Tirpitz ve Onun Deniz Atmacaları", çev. Salih Cemal, **Deniz Mecmuası,** Sayı: 317, 1930, ss. 640-644; " U-Bot Kralı Miralay Gustaz Luppe'nin Grand-Amiral von Tirpitz hakkındaki beyanatı", çev. Salih Cemal, **Deniz Mecmuası**, Sayı: 317, 1930, ss. 645-666.

[35] Osman Öndeş, "Drednot Savaşı", **Hayat Tarih Mecmuası,** Cilt: 1, Sayı: 2, 1976, s. 78.

[36] Mütercimler, Bakış, s. 71.

[37] "Filo", aynı sınıf gemilerden oluşan ve bir komutanın emri altına verilmiş deniz kuvvetlerinin tümüne veya bu kuvvetin bir kısmına verilen isimdir. "Filotilla" ise ufak gemiler topluluğudur. Hafif kruvazör ve gambotlardan oluşur. Bkz. Mütercimler, Bakış, s. 501.

[38] Kruvazör tipi gemiler, üzerinde her türlü silah taşıyabilen ve ihtiyaçlarını çok uzun bir süre kendi olanakları ile karşılayabilecek yetenekteki savaş gemileridir. Kruvazörler muhripten büyüktür. Bkz. Bakış, s. 503.

[39] Çapaner, ss. 18-19; Öndeş, s. 78.

[40] Ülman, s. 149.

[41] Redmond Mc Laughlin**, Yavuz'un Kaçışı,** çev. Nejat Dalay, Milliyet Yayın A.Ş., İstanbul, 1978, s. 20.

görevlendirdiği bir kuvvet olmasından ileri geldiğini" söyleyecekti. II. Wilhelm, Dış İşleri Bakanı Büwlow'a: "Donanmamız hazır olana kadar ilk adımda tarafsızlık kaidesine uyacağım. Ama yirmi yıl sonra güçlü bir donanmanın sahibi olduğumuz an başka bir dille konuşacağım" demişti.

Almanya'nın donanmasını kuvvetlendirmesi, olası bir savaşta onu daha güçlü kılmasının yanı sıra denizaşırı sömürge paylaşımında da İngiltere açısından olumsuzluğa neden olmaktaydı.[42] 1901'de Kabine'deki konuşmasında Lord Selborne ve Başbakan Salisbury şöyle diyorlardı;

> *Almanya'nın deniz politikası kesin ve ısrarlıdır. İmparator, Alman gücünün dünyanın her yerinde Alman ticaretini sömürge ve çıkarlarını korumada kullanılmasında kararlı görünmektedir. Alman deniz gücünün bizimki ile kıyasladığında şimdikinden daha avantajlı duruma getirilmesi amaçlanmaktadır. Eğer biz Fransa ve Rusya ile savaşa girersek bu politika sonunda Almanya üstün duruma geçecektir.*[43]

İngiltere deniz üstünlüğünü elinde tutmak için yeni çareler aramaya başlamıştı. İngiltere ve dünya açısından ders verici nitelikte bir olay ise bu tarihlerde Pasifik'te yaşanmaktaydı. 20. yüzyılın ilk büyük deniz savaşı olarak nitelendirilen 1904-1905 Rus –Japon savaşı sırasında Japon Amiral Togo yönetimindeki Japon donanması, Rus donanmasını, o günler için uzun sayılabilecek 5000-6000 metre mesafeden yok edecekti. Bu savaş esnasında türdeş çaplı ve türdeş-uzun menzilli topların atışlarının çok daha başarılı olduğu görüldü ve harp gemilerinin hücre ayrımının yetersiz olduğu ortaya çıktı. Büyük bir harp gemisini batırmak için bir torpidonun isabet etmesi yeterliydi. Bunun sonucunda bahriyelerde savaş gemileri inşaası neredeyse durdu.[44]

Bu gelişmeler yeni bir sınıfın doğmasına neden olacak fikri tetiklemişti. 1905 yılında HMS Dretnot ve 1906 yılında invincible sınıfı savaş kruvazörleri yaratılacaktı.[45] Aslında dretnot fikrini ilk düşünen kişi, dönemin İtalyan donanmasının başmühendisiydi; ancak bunu hayata geçiren dönemin İngiliz Akdeniz filosu Komutanı John Fisher oldu. Dretnot tipi gemiler tasarlanıncaya kadar gemilerde dört adet 12 inçlik top ve bunların yanı sıra küçük kalibreli birbirinden

---

[42] Öndeş, s. 78.
[43] Mütercimler, Bakış, s. 73.
[44] Serhat Güvenç**, Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri,** Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, ss. 12-13; Sarıöz, ss. 7-8.
[45] Erol Mütercimler, **Destanlaşan Gemiler Hamidiye Yavuz Alemdar Nusret,** Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987, (Destanlaşan), s. 97.

farklı pek çok top vardı. Dretnot ise her biri 400 kiloluk mermi atabilen on adet 12 inçlik toplarla dizayn edildi. Sekiz top aynı anda ateş ettiğinde 3200 kiloluk bir çelik yığını patlayıcı ile birlikte düşmanın tepesine yağıyordu. Dretnot eski gemilerin ikisine hatta üçüne eş değerdi.[46]

1906 HMS Dretnot'un inşaası ile birlikte yeni bir tür kruvazör tasarımı da ortaya çıktı. Dretnotlarla silah yönünden eşdeğer fakat daha hızlı olması planlanan bu yeni tür, "Savaş Kruvazörü" idi. Büyüklükleri ve tasarımları ile dretnotlara çok benzeyen savaş kruvazörlerini hızlı kılan ise zırhlarının inceltilmesi olmuştu.[47] Bu gemi serisinin ilk ürünü 1906'da kızağa koyulan ve 1908'de hizmete giren; 26 knot hızında ve sekiz adet 12 pusluk toplara sahip *İnvincible* oldu.

1900'lerin başında tüm gelişmiş ülkelerin donanmaları, en ileri teknoloji olarak 15- 17 knot yapabilen zırhlı savaş gemilerinden oluşuyordu. Savaş kruvazörü sınıfının ortaya çıkması bu zırhlı kruvazörleri demode hale getirmişti. Zırhlı kruvazörlerin, modern savaş gemileri ve savaş kruvazörleri karşısında hiçbir şansının olmayacağı 1916 yılında İngiltere ile Fransa arasında gerçekleşen Jutland Savaşı'nda ortaya çıkacak, zırhlı kruvazörler, Alman muharebe gemilerince batırılacaktı.[48]

Bu önemli teknoloji bir anda kendisinden önce üretilmiş olan gemi tiplerini demode hale getirdi. Dretnot yapımına imza atması İngiltere'nin deniz üstünlüğünü pekiştirecek gibi göründüyse de aslında deniz silahlanma yarışına geriden başlayanlar için bu bir avantaja dönüştü. Gerekli teknoloji, alt yapı ve maddi olanağa sahip ülkeler bu sınıf gemilerden elde edebilir, yeterli sayıda dretnot inşaası ile İngiltere'nin normalde yetişilmesi mümkün görünmeyen donanma gücüne yetişilebilirdi.[49]

İngilizler ilk dretnot yapımına başlarken Almanların dretnot yapmasının Kiel Kanalı'nın darlığı yüzünden, zor olduğunu düşünüyorlardı; oysa Almanlar çoktan Kiel Kanalı'nı genişletmeye başlamışlardı. Donanma inşasına hız veren Almanya, 1906'daki Donanma Kanunu ile 1911 yılına kadar yılda dört; 1917 yılına kadar da yılda iki dretnot yapmayı kararlaştırmıştı. İngiltere ise bu durum karşısında 1909 yılında Almanya'ya deniz silahlanma yarışının sınırlandırılmasını teklif etti. Buna

[46] Mütercimler, Bakış, ss. 77-78.
[47] Özdem Koçer, **Şanlı Yavuz**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008, s. 8.
[48] Sarıöz, s. 7, 8, 24.
[49] Güvenç, ss. 13-14.

karşılık Almanya İngiltere'den, kendisine saldırmayacağına ya da tarafsız kalacağına dair güvence istedi. İngiltere'nin bu isteklerin ikisine de yanaşmaması üzerine karşılıklı dretnot yapım süreci hızlandı.[50] İlk Alman dretnotu *SMS Nassau* 1909'da, ilk savaş kruvazörü *SMS Van Der Tan* ise 1910'da hizmete girdi.

Bu dönemde artık Fransız- İngiliz rekabeti yerini Alman- İngiliz rekabetine bırakmıştı. 1898 yılında İngiltere'nin ardından ikinci güç konumunda olan Fransa 20. yüzyıl başında Almanya, ABD ve Japonya'nın gerisinde idi.[51] Bununla birlikte Fransızlar da donanmalarını güçlendirmek için çalışmalara başlamışlardı. Fransa'da Amiral Lapeyrere[52] Fransız donanmasının modernleştirilmesinde etkili olan isimdi. İlk Fransız dretnotu 1910 yılında kızağa koyuldu. *Le Courbet* isimli bu dretnot ertesi yıl suya indirildi. Savaş başlayana kadar Fransa dört dretnota sahip olacaktı.[53]

1911 yılında Fas krizi patlak verdiğinde İngiltere'de Churchill [54] Donanma Bakanı olmuştu. Churchill, deniz silahlanmasında rekabetin arttığı 1912 yılında Almanlara hitaben yaptığı bir konuşmasında, İngiliz Deniz Kuvvetlerinin yalnız

---

[50] Ülman, ss. 178-179. İngiliz dretnotları ile Alman dretnotları arasında top ve zırh bakımından çok fazla fark yoktur. İngiliz dretnotlarının topları daha büyük çapta iken Alman donanmasının zırhları daha fazladır. Bu da İngiliz gemilerinin daha çabuk tahrip olmasına neden olmaktaydı. İngiliz doklarının darlığı İngilizlerin gemilerini Almanlarınki kadar zırh ile takviye etmelerine engeldi. Bkz. H.W.Wilson, **Büyük Harpte Deniz Muharebeleri,** çev. Lütfü Talat, Deniz Matbaası, İstanbul, 1931, s. 6.

[51] Sarıöz, ss. 8-9.

[52] Auguste Emamnuel Hubert Gaston Marie Boue de Lapeyrere (1852-1924), 1909-1911 yılları arasında Fransa'da Donanma Bakanlığı görevinde bulunmuştur. 1911-1915 yılları arasında Deniz Kuvvetleri I. Komutanlığı görevini yürütmüş, 1914-1915 yılları arasında Akdeniz'deki birleşik Fransız-İngiliz güçlerinin Baş Komutanlığını yapmıştır. Bkz. Geoffrey Miller, **Superior Force The Conspiracy Behind the Escape of Goeben and Breslau,** University of Hull Press, Londra, 1996, s. 446.

[53] DanVan Der Vat, **Dünyayı Değiştiren Gemi,** çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Alfa Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 51.

[54] Sir Winston Leonard Spencer Churchill (1874-1965), 1894 yılında Kraliyet Harp Okulundan mezun olmasının ardından 1905-1909 yılları arasında Askeriyede görevli olarak Küba-Hindistan-Sudan gibi bölgelerde görev yaptı aynı zamanda *Daily Graphic* ve *Morning Post* için yazılar kaleme aldı ve çeşitli kitaplar yayınladı. Boer Savaşı'nda esir düştü. Ülkesine döndüğünde savaş kahramanı olmuştu. 1900 yılında seçimleri kazandı. 1908 yılında Ticaret Bakanlığı,1910 yılında İç İşleri Bakanlığı, 1911 yılında Donanma Bakanlığı görevlerini yaptı. 1915 yılında Çanakkale çıkartmasının başarısızlığı sonrası Fisher ve muhaliflerin zorlaması ile görevinden ayrıldı. 1917'ye gelindiğinde Lyod George tarafından Cephene Bakanlığına getirdi. 1921-1929 arası Muhafazakar Partiye girerek Savaş Bakanlığı, *Colonial Office* Bakanlığı, Maliye Bakanlığı gibi görevlerde bulundu. 1939 yılında İngiltere Almanya'ya savaş açtığında Churchill Bahriye Bakanı idi. 1940 yılında ise Başbakan oldu. Bu süreçte izlediği politika ile İngiliz tarihindeki en önemli devlet adamlarından biri haline geldi. Savaş sonrası Avrupa Konseyi gibi kuruluşların oluşturulmasında rol oynadı. 1945 yılındaki seçim yenilgisinin ardından1951'de tekrar göreve geldi. 1955 yılında görevden ayrıldı. Birinci Dünya Savaşı ve İkinci Dünya Savaşını konu alan anılarının dışında pek çok eseri bulunan Churchill, 1953 yılında Nobel Edebiyat ödülüne layık görüldü. Bkz. **Encyclopedia Britannica,** Cilt: 5, ABD, 1965, ss. 747-751.

kendilerini korumakla ilgili olduğunu, tecavüz fikri benimsemediğini ve İngiltere için donanmanın zaruret olduğunu, oysa Alman donanmasının Almanya için lüks mahiyette olduğunu ve istila hedefi taşıdığını belirtmişti.[55] Yine Churchill, Almanya'nın donanma politikasının İngilizleri korkutmayacağını söylüyor ve "Tirpitz'in gemilerine vurduğu her perçin çivisi her yaştaki İngilizin fikirlerini zamanla birleştirdi" diyordu.[56]

Almanya'nın donanmasına ayırdığı bütçeyi gün geçtikçe attırması ve hızlanan donanma inşaa programı İngiltere için büyüyen bir tehditti. Bununla birlikte İngiltere'nin uygulamakta olduğu inşaa programı İngiltere'nin ne anavatanda ne de Akdeniz'de istediği üstünlüğü sağlamasına olanak vermiyordu. İngiltere için hedef tüm Avrupa devletlerinin toplam deniz gücünden daha üstün bir deniz gücüne sahip olmaktı; ancak on yıl gibi bir sürede İngiltere bu üstünlüğünü yitirdi. [57]

İngiltere, donanma gücünü koruyabilmek adına gittikçe daha fazla harcama yapmak zorunda kaldı. Bu harcama 1885'te 11 milyon sterlinken, 1913-1914'te bu rakam dört kat artmıştı. Almanya ise donanması için 1890'larda 90 milyon mark harcarken 1914'e gelindiğinde bu rakam 400 milyona yükselmişti. Savaş yaklaştıkça Almanya'nın oldukça hızlı davrandığı ortaya çıktı. İngiltere'nin 1900'lerde kırk dokuz olan zırhlı sayısı 1914'te altmış dörde; Almanya'nın ise on dört olan zırhlı sayısı kırka yükselmişti. Rusya'da ise bu sayı on altıdan yirmi üçe çıkmıştı.[58]

1914 Ağustosu'nun ilk günlerinde ise İngiliz donanmasında yirmi dretnot, iki Lord Nelson tipi harp gemisi,[59] sene sonunda hizmete girecek üç dretnot, 1915'te hizmete girecek üç dretnot ve 1916'da hizmete girecek altı dretnota ilaveten bir tanesi Şili, iki tanesi Osmanlı Devleti hesabına inşaa edilmek üzere üç deretnot daha vardı. Buna karşılık Almanya'nın on beş dretnotu vardı. 1914 ve 1915'te hizmete girecek olan ikişer dretnotuna ilaveten altı muharebe kruvazörü hizmete girmiş ve 1915 ve 1917'de birer adet daha hizmete girecekti.[60] İngiltere'nin ise on dokuz muharebe kruvazörü hazırken bir tanesi inşaa halindeydi. Fransa'nın üç dretnotu

[55] Lewis Broad, **W.Churchill'in Siyasi Hayatı,** çev. Cihat Baban, Vatan Matbaası, İstanbul, 1945, s. 64.
[56] Saim Besbelli, "Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler", **Donanma Mecmuası,** Cilt: 65, Sayı: 402, 1953, (Hadiseler), s. 56.
[57] Sander, Siyasi, s. 256; Güvenç, ss. 66-68.
[58] Th. Kraus ve Karl Dönitz, **Kader Gemileri Yavuz İle Midilli,** çev. A.Göke Bozkurt, İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2012, ss. 7-8.
[59] Nelson tipi harp gemileri de 1917'ye kadar dretnot sınıfındandı. Bkz. Öndeş, s. 83.
[60] Öndeş, s. 83.

mevcut, dört tanesi inşaa halindeydi. Rusya'nın henüz dretnotu yoktu; ancak yedi tanesi inşaa halineydi. İtalya'nın ise yarısı mevcut ve yarısı inşaa halinde bulunmak üzere altı dretnotu vardı. Avusturya'nın ise üç adet hazır ve bir adet inşaa halinde olmak üzere dört adet dretnotu vardı. Eski gemilerle birlikte hesaplandığında İngiltere'nin üstünlüğü söz konusu idi.[61]

1 milyon tonluk Alman deniz kuvvetleri, İngiltere deniz gücünün yarısı kadar olmakla beraber Fransa'dan üstündü. Avusturya ise 250 bin tonluk donanması ile diğer devletlere oranla zayıftı. Avusturya, İtilaf Devletleri Akdeniz'e hakim olduğundan beri Adriyatik'te kapalı kalmaya mahkumdu. Fransa ise 731 tonluk donanma ile üçüncü sıradaydı.[62]

1.1.2. Akdeniz'de İngiliz ve Fransız Donanmalarının Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki gücünün zayıflamasının ardından Akdeniz'e kıyısı olan Fransa, İtalya ve Avusturya bu boşluğu doldurmaya çalışacaklardı. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Akdeniz'in önemi İngiltere için artacak ve Malta'da üslenen daimi bir Akdeniz filosu kuracaktı.

1814'ten beri İngiliz kolonisi olan Malta, İngiltere'nin özellikle Hindistan gibi hammadde açısından zengin olan sömürgelerine ulaşmak için büyük bir öneme sahipti. Bu yüzden 20. yüzyılın ilk yarısına kadar İngiltere'nin en güçlü filosunu, Akdeniz filosu teşkil etmişti.[63] Akdeniz filosu özellikle 1899-1902 yıllarında en güçlü dönemini yaşamıştı. Bunda 1904-1910 arası Birinci Deniz Lordu olarak görev yapan Fisher'ın da etkisi vardı, Fisher yaşanacak bir savaşta egemenlik elde edilmesinin Akdeniz'deki başarıya bağlı olduğunu söylüyordu. Akdeniz, tarafların kaderini belirleyici bir role sahip olacaktı.

İngiltere'nin Akdeniz'e önem vermesinin en büyük nedenlerinden biri İngiltere ile Fransa arasındaki rekabetti; ancak Fransa ve İngiltere'nin 1904 yılında imzaladıkları anlaşmayla kolonilerindeki sorunları çözmelerinin ardından İngiltere için asıl düşman olarak Almanya belirmişti. Bu Akdeniz filosunun düzenine de yansıyacaktı. 1902 yılında İngiltere'nin bölgede on dört savaş gemisi varken 1906

[61] Wilson, s. 3.
[62] Belen, ss. 22-23.
[63] Sarıöz, s. 1, 22. İngiltere'nin Akdeniz filosu Malta'dan başka Cebelitarık ve İskenderiye'de de üslere sahipti. Bkz. Mütercimler, Bakış, s. 190.

yılına gelindiğinde sadece altı savaş gemisi kalmıştı. İngiltere bu dönemden sonra ana sulara önem vermeye başlamıştı.

Bu dönemde birinci Fas krizi, Avusturya'nın Bosna'yı ilhakı, Balkan Savaşları, Girit'in Yunanistan'a katıldığını duyurması gibi Akdeniz'deki dengeleri değiştirecek pek çok gelişme yaşandı. Bu gelişmeler, Fransa ve İngiltere arasında Akdeniz filolarının senkronize hareket etmesi için görüşmelerin başlamasını beraberinde getirdi. İngiltere ile Fransa arasında yapılan ilk görüşmede bazı esaslar belirlendiyse de resmi bir ittifak gerçekleşmedi.[64]

Bosna krizi ile sekteye uğrayan İngiliz Fransız görüşmeleri ikinci Fas krizi sonrası tekrar başladı. Fransız Amirali Lapeyrere, Akdeniz'deki kumandayı alabileceğini belirtmekle birlikte İngiliz gemileri olmadan Akdeniz ticaretinin güvenliğini sağlayamayacağı fikrindeydi. İngilizlerin bu süreçte en sıkıntı duydukları konu Fransızların tüm dikkatlerini Cezayir birliklerinin taşınmasına vermeleri ve diğer amaçlar için kuvvet bulundurmamaları oldu. Bu konuda Amiral Troubridge[65] "Bizim 19. Kolordu'nun taşınmasından daha önemli yapacağımız şeyler var" diyordu. Daha önemli olan "şey" Almanya idi. Churchill'de onunla aynı fikirde olup "Mısır'ın güvenliği için İngiltere'yi kaybetmek aptallık olur" demekteydi. Churchill, Mart 1912'de İngiltere'nin kendi sularında maksimum konsantreyi sağlamak için Akdeniz filosunun Malta'dan Cebelitarık'a gelmesini önerdi. Churchill sadece kruvazörlerden oluşan bir filonun bölgede bırakılmasını tasarlıyordu. 4 Haziran'da konu ile ilgili toplantıda İngiliz Başbakanı Asquith yeterli derecede kuvvetin ana sularda hazır olması gerektiğini, bunun ilk gereklilik olduğunu, bundan sonra Akdeniz'de amaçlara uygun bir filo oluşturulmasını ve bunun Fransa haricindeki Akdeniz standartlarına uygun olması gerektiğini belirtti.

---

[64] Miller, ss. 4-6. Bu görüşmelerde Churchill, Akdeniz'in tamamen terk edilmesi ve İngiltere'nin tüm donanmasını ana kıtada toplaması gerektiğini savunuyordu; ancak Akdeniz'in stratejik öneminden dolayı İngiliz Dış İşleri güçlü bir donanmanın bölgede kalmasından yana idi. Bkz. Sarıöz, s. 22.

[65] Ernest Charles Troubridge (1862-1926), 1904-1905 Rus-Japon Savaşı döneminde Binbaşı rütbesiyle Tokyo'da Deniz Ataşesi olarak görev yaptı. Söz konusu savaştaki gözlemleri doğrultusunda Hükûmetine verdiği raporların ardından Onur Nişanı ile ödüllendirildi. Queen adlı amiral gemisinin kaptanlığını yaptı. Donanma Sekreterliği görevlerinde bulundu. Deniz Kurmay Heyeti'nin kurulmasının ardından Troubridge bu kurumun başkanlığına getirildi. Amirallikte geçirdiği üç yılın ardından 1912 yılında Tuğamiralliğe ve ardından da Akdeniz Kruvazör Filosu Komutanlığına 1914 yılında ise Amiral Milne'nin yanında İkinci Komutanlığa getirildi. 6/7 Ağustos tarihindeki Goeben'in takibi sırasındaki yetersizliğinden ötürü Harp Divanına verilecek ve bir daha deniz üstünde görevlendirilmeyecekti. Bkz. Mc Laughlin, ss. 47-51.

Churchill Akdeniz filosunun başlıca dört adet savaş kruvazörlerinden oluşmasını planlamıştı. Bunlar invicible sınıfı *Indomitable, Inflexible, Invincible* ve *Indefatigable* idi. İkisi, 1912 Kasım'ında diğer ikisi de 1913 Nisan'ında Malta'da olacaklardı. Filoya üç önemli zırhlı kruvazör eklenecekti; *Duke of Edinburg, Hamshire* ve *Shannon.*[66]

Yapılan görüşmeler sonucunda İngiltere'nin, Doğu Akdeniz'de ortak Fransız-İngiliz çıkarlarından sorumlu olması, Fransa'nın ise Batı Akdeniz'den sorumlu olmasına karar verildi. İngiltere Kuzey Denizi'ne ağırlığını kaydıracak, Fransa ise buradaki kuvvetlerini azaltacaktı. Fransa, İngiltere'den kuvvetlerin kullanımı konusunda yazılı güvence istiyordu. Bu anlamda İngiliz Dış İşleri Bakanı Grey'in[67] Fransa'nın İngiliz Büyükelçisi Lord Cambon'a yazdığı 22 Kasım 1912 tarihli mektup Fransa açısından bir güvence oluşturur nitelikte idi. Burada Grey, uzun zamandan beri Fransa ile çeşitli görüşmelerin yürütüldüğünü belirtiyor; ancak bu görüşmelerin ve görüşmeler sonucunda alınan kararın kesinlikle iki hükûmeti sınırlayacak türden olmadığını ekliyordu. Grey, İngiltere veya Fransa'nın, kendisi tarafından sebebiyet verilmemek şartı ile üçüncü bir devletin saldırısına uğraması durumunda veya genel barışı tehdit eden bir durum söz konusu olduğunda, her iki devletin buna karşı alınacak ortak tedbirleri görüşüp ona göre hareket edeceğini belirtiyordu.[68]

İki devlet arasında savaş durumunda kuvvetlerin paylaşımı konusunda resmi ittifak ise 10 Şubat 1913 yılında gerçekleştirildi. Bundan önceki görüşmelerin bir toplamı olan bu ittifaka göre İngiltere Kuzey Denizi'nden sorumlu olacak, bununla birlikte Avusturya-Macaristan filosunun İtalyan filosu ile birleşmesine mani olmak üzere Akdeniz'de kuvvet bulunduracaktı. İngiltere, Akdeniz için ayıracağı deniz gücüne karar vermekte özgürdü. Yine de Akdeniz'deki asgari İngiliz varlığı Avusturya-Macaristan donanmasına karşı koyabilecek güçte olacaktı. Eğer

---

[66] Miller, ss. 7-10.

[67] Sir Edward Grey (1862-1933), Oxford Üniversitesine bağlı Balliol'da eğitim gördü. 1892 ile 1895 yılları arasında Dış İşlerinde Müsteşar olarak görev yaptı. 1905 yılında Dış İşleri Bakanı olarak göreve başladı. Fransa ve Rusya ile anlaşmalar imzalayarak Üçlü İttifakın kurulmasına katkıda bulundu. Saraybosna cinayetinin ardından diplomatik krizin çözülmesi adına çaba harcadı. Ardından İngiltere'nin Fransa'nın yanında savaşa girmesi yönünde siyaset izledi. Grey, İtalya'yı savaşa sokan Nisan 1915 anlaşmasının mimarlarındandı. 1916 yılı sonlarında Başbakan Asquith'in görevi Lyod Geoge'a bırakması ile on bir yıllık görevinden ayrıldı. Görme yetisini kaybetmesinin ardından 1928'de Oxford Üniversitesi tarafından onurlandırılarak rektör seçildi. Bkz. **Encyclopedia Britannica,** Cilt: 10, ABD, 1965, ss. 921-922.

[68] Abdurrahman Şeref, "1912 den 1918 e Kadar İtilaf Devletlerinin Akdeniz'de Sevkulceyşi Müşterek Faaliyetleri", **Deniz Mecmuası,** Cilt: 42, Sayı: 317, 1930, s. 330; Miller, s. 11.

Akdeniz'deki İngiliz filosu, Avusturya- Macaristan filosundan sayıca üstün olmazsa İngiliz gemileri Fransız komutanın emri altına girecekti. Fransa Akdeniz'in batısından, İngiltere ise doğusundan sorumlu olacaktı.

Fransa'nın öncelikli görevi Cezayir ve Tunus'taki 19. Kolordusunu Almanya'ya karşı konuşlandırmak üzere Fransa'ya taşımak olacaktı. Savaş durumunda taraflar birbirlerinin üslerinden yararlanabileceklerdi. Ortak bir iletişim mekanizması oluşturulması için bir kod rehberi de düzenlenmişti. İlaveten İtalyan donanmasının hareketlerinin sınırlanmasından Fransa sorumlu olacaktı.[69] Fransa ile Avusturya arasında savaş ilanı durumunda, Fransız donanması, Avusturya'ya karşı harekete geçerek Adriyatik girişini emniyete alacak ve düşman kruvazörlerinin Süveyş Kanalı veya Cebelitarık'a girmesine engel olacaktı.[70]

Bu anlaşmadaki en büyük soru işareti, kumandanın hangi ülke donanmasında olduğu idi. Bunun dışında stratejik yönden başarılı sayılabilecek bu anlaşmada, taktik düzeyinde belirsizlikler vardı. Bu anlamda resmi bir ittifaktan söz etmek mümkün değildi. İki amirallik arasında ayrıntılı bir irtibat mekanizması kurulmamıştı.[71] Müşterek bir plan olmadığı için de harbin başında bu devletler birbirinden ayrı ve habersiz bir şekilde hareket edeceklerdi.[72]

1.1.3. Akdeniz'de Alman Donanmasının Faaliyetleri

İngiliz gemilerinin yıllardır bulunduğu ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde bölgede izlenecek politikalar ile ilgili anlaşmalar yaptığı Akdeniz'de, Alman varlığı Balkan Savaşları döneminde henüz yeni kurulacaktı. Balkan Savaşları öncesi Almanya'yı Akdeniz'de temsil eden tek gemi *SMS Lore*y idi. Bu gemi daha çok askeri istihbarat ve Almaya ile haberleşme görevini yürütüyordu.[73] *Lorey'*in dışında bölgede *Geier,*

---

[69] Beda von Bercham, "Goben'le Breslav'ın Kurtulmasında Avusturya Donanmasının Rolü", çev. Binbaşı Tahir, **Deniz Mecmuası,** Cilt: 44, Sayı: 326, 1932 s. 188; Afif İzzet Büyüktuğrul, "Akdeniz'de Yavuz ve Midilli", **Deniz Mecmuası,** Cilt: 46, Sayı: 333, 1934 (Akdeniz), ss. 313-314; Van Der Vat, s. 44; Şeref, s. 330.

[70] Müttefik filoları harbin ilk aylarında bu planı uygulamaya pek fırsat bulamayacaklardı. Yalnızca Çanakkale'ye taarruz için her iki filo da ortak harekete geçecekti. Bkz. Şeref, s. 332.

[71] Van Der Vat, s. 58.

[72] Ahmet Münir, "Umumi Harbin Başında Akdeniz'de İngiliz ve Alman Deniz Harekatına Ait Bir Kritik", **Deniz Mecmuası,** Cilt: 47, Sayı: 337, 1935, s. 576.

[73] Miller, s. 11.

Redkul, Hertha ve *Vineta* kruvazörleri de vardı; ancak bunlar bir muharebe için yeterli değildi.[74]

Kasım 1912'de ise durum değişecekti. Balkan Savaşı sırasında Osmanlı Devleti, Balkan Devletleri karşısında zor durumda kalmış, İstanbul düşme noktasına gelmişti. Bu aşamada Sadrazam Sait Halim Paşa[75] diğer devletlerin hak ve çıkarlarını koruyamayacağından endişelenerek, sefirlere müracaatta bulunup ilgili ülkelerin İstanbul'a uluslararası bir filo göndermelerini talep etti.[76]

1878 Berlin Kongresi'ne katılan tüm devletlere bu çağrı yapılmıştı. Alakadar olan devletler de kendi tebaalarını ve dolayısıyla çıkarlarını korumak amacıyla bölgeye donanmalarını göndermeyi uygun buldular; ancak Almanya'nın bu sularda kullanabileceği bir gücü söz konusu değildi. Bununla birlikte İngiltere ve Hollanda da dahil olmak üzere pek çok devletin bölgeye takviye güç göndereceği haberinin alınması üzerine Tirpitz tamamlanmış gemilerin bir an önce bölgeye gönderilmesi fikrini gündeme getirdi. Gönderilecek gemiler ise *Goeben* ve *Breslau* olarak belirledi. Bu şekilde Almanya görkemli bir şekilde kendisini temsil ettirecekti. İmparator da bu fikri onayladı.[77]

Almanlar ilk dretnotları olan *SMS von Der Tan*'ı inşaa etmelerinin ardından bu dretnottan 3500 ton daha büyük muharebe kruvazörü serisinin inşaasına başlamışlardı. Bu muharebe kruvazörlerinin ilk dördüne önemli komutanların isimlerini vermişlerdi. Bu serinin birinci gemisi *SMS Lützow*, ikinci gemisi *SMS Moltke* ve üçüncü gemisi de ismini Avusturyalı General August von Goeben'den alan *SMS Goeben'*di. *Goeben, Molte'*nin planına göre inşaa edilmişti. İki gemi birbirinin aynı idi.[78] *Goeben,* Hamburg'daki Blohm ve Voss tersanelerinde inşa

---

[74] Sinan Avcı, "Goeben (Yavuz), Breslau (Midilli)", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 579, 2000, s. 105.

[75] Said Halim Paşa (1864-1921) Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın torunu ve vezir Halim Paşa'nın oğludur. İsviçre'de siyasi bilimler dalında yüksek tahsil yaptı. 1888 yılında İstanbul'a döndüğünde Şuray-ı Devlet azası tayin edildi. 1900 yılında kardeşi ile birlikte Mısır'a gönderildi. Meşrutiyet'in ilanı ile İstanbul'a döndü 1912 yılında Şuray-ı Devlet Reisliği, 1913 yılında Hariciye Nazırlığı yaptı. 1913 yılında Mahmut Paşa'nın ölümü ile Sadrazamlığa getirildi. 1917 yılına kadar bu görevini sürdürdü. 1919 yılında İngilizler tarafından tevkif edilen Sait Halim Paşa, Malta'ya sürgün edildi. 1921 yılında mahkumiyeti sona eren Said Halim Paşa, İstanbul'a kabul edilmediği için Roma'da oturduğu bir sırada, Ermeni bir suikastçi tarafından vurularak şehit edildi. Bkz. Sait Halim Paşa, **Buhranımız ve Son Eserleri**, Haz. Ertuğrul Düzdağ, İz Yayıncılık, İstanbul, 2012.

[76] Herman Lorey, **Türk Sularında Deniz Hareketleri,** Cilt: I, çev. Sami Tekirdağlı, Deniz Matbaası, İstanbul, 1936, (Cilt: I), s. 2.

[77] Makela, s. 9; Van Der Vat, s. 38.

[78] Koçer, ss. 11-12; Eryavuz, s. 1.

edilmişti. 12 Ağustos 1909 yılında kızağa koyulan *Goeben* 28 Mart 1911'de denize indirildi, 2 Temmuz tarihinde Alman Donanma Bakanlığındaki yerini aldı.[79]

Bordadan[80] atış yaptığında dakikada yaklaşık iki yüz yetmiş mermi atarak 3290 kilogram ağırlığı düşmana yağdıran *Goeben*'in su hattı 11 pusluk[81] taretleri[82] de 10 pusluk zırh ile kaplıdır. Gemide on adet 11 pusluk (28'lik) top vardı. Beş adet çift taret aynı anda bir bordadan veya altısı aynı anda geminin başına yada geminin arkasına ateş edebilecek şekilde dizayn edilmişti. Bu toplara ilaveten on iki adet 5.9 pusluk (15'lik); on iki adet 3.5 pusluk (8.8'lik) topu ve dört torpido kovanı vardı. Tam yük deplasmanı[83] 25.400 tondu. Dizayn sürati 25.5 knottu.[84] Tecrübelerinde ise 1 millik mesafede azami sürati 85.661 beygir gücü ile 28 knot, altı saatlik cebri son sürati ise 71.275 beygir gücü ile 27.7 knottu. Geminin Baltık ve Kuzey Denizi'nde gerçekleşen seyir tecrübelerindeki hızı hakkında pek çok söylenti ortaya atılmıştır. Bunun özellikle İngiliz donanmasını etkilediği ilerleyen zamanlarda ortaya çıkacaktı; ancak yeni makineler ve birinci sınıf kömür, tam yüklü olmayan gemi, çift ateşçi vardiyası ile elde edilen bu sürati bir daha elde etmek mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte *Goeben*'in su altı koruması etkileyicidir. Gemi bir günde iki hatta başka bir günde üç mayından isabet almasına rağmen muharebeye elverişli kalabiliyordu. Mevcut on beş bölmesinden biri su aldığı takdirde diğerleri kapanıp gemiyi dengede tutabilmekteydi. Geminin 3.75 metre çapında dört pervanesi ve yirmi dört kazanı vardı. Geminin boyu 186.5 metre; eni 29.5 metre; güvertenin boyu ise 186.0 metre idi.[85]

Goeben yapılan denemelere göre normal kömür yüklendiğinde en yüksek hızla, on dokuz saatin biraz üzerinde seyredebiliyor ve 520 deniz mili yol alıyordu. Ambarları dolu iken (normalin üç katı) 19 millik normal hızla 3500, 12 millik

---

[79] Doğan Hacipoğlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nun 1.Dünya Harbine Girişi**, İstanbul Deniz İkmal Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003, s. 64; Koçer, s. 12.

[80] "Borda", gemilerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan kısımlarına denir. Sağ taraftakine sancak borda, iskele tarafındakine iskele borda adı verilir. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Gemici Dili ve Gemici Bağları,** Karamürselbey Eğtim Merkezi Komutanlığı Basımevi, Yalova, 1999, s. 12.

[81] 1 pus= 1 inç= 2.54 santimetre. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 54.

[82] "Taret", gemide topun gerideki makine bölümünü ve topçuları, düşman ateşinden korumak için yapılmış bölüme verilen isimdir. Bkz. Özer Öner, **Yavuz ve Midilli Osmanlı'nın Son Savaşı,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2012, s. 295.

[83] "Deplasman", gemi tarafından taşınan suyun kadem küp olarak hacmi veya 2240 librelik tonlarla bütün geminin ağırlığına eşit olan ağırlığı ifade eder. Bkz. Öner, s. 292.

[84] 1 Knot = 1.852 kilometre/saat.

[85] Hacipoğlu, s. 65; Koçer, s. 12; Eryavuz, s. 2; Makela, ss. 1-2; Öner, s. 21.

ekonomik hızla 4250 deniz mili yol yapıyordu. *Goeben'*in bir diğer özelliği zırhları idi. Geminin orta bölümünü 28 santim kalınlığında bir kuşak çevreliyordu. Her biri 30 santim kalınlığında beş tareti vardı. Tüm bunlarla neredeyse yeni bir savaş gemisi kadar zırh taşıyordu. İngiliz kruvazörlerinden üstün zırh özelliğine sahipti. Silah dizaynı ise İngilizlerinkinden farklıydı. İngilizlerin 30'luk topları karşısında on adet 28'lik toplara sahip olması yüzünden kağıt üzerinde *Goeben* açısından dezavantaj söz konusuydu; ancak pratikte Alman namlularının nitelikli olmaları onlara yüksek çıkış hızı sağlıyordu. *Goeben*'in on topunun tamamının bir borda ateşi 6.600 libre[86] İngilizlerin sekiz adet 30'luk topunun bir borda ateşi ise 6.800 libre idi. Su çekimi ise 8.5 metre idi.

*Goeben'*in eksiklikleri de söz konusuydu. Bu Alman gemisinin zaaf sayılabilecek özelliği kazan borularının niteliksiz metalden yapılması idi. Bu yüzden sürekli su sızdırmaktaydı.[87] Tasarlanırken Kuzey Denizi'ne baskın yapacağı öngörülen *Goeben* kısa süreli harekatlar için tasarlandığından İngiliz muharebe kruvazörlerine oranla daha az kömür taşıyordu ve mürettebat için hareket alanı İngiliz benzerlerine oranla daha dardı.[88]

Breslau ise dört gemilik Magdeburg sınıfının bir üyesidir. *Breslau* ile birlikte serinin diğer gemileri *Magdeburg, Strassburg* ve *Stralsund,* Alman donanmasının ilk modern kruvazörlerini oluşturur.[89] *Breslau*, 1911 yılında Sterrin' deki [90] Vulkan tersanelerinde kızağa koyuldu. 1912'de Kiel'de hizmete girdi. Kruvazörün hacmi 4500 tondur. 30.000 beygir gücündedir. Saatte takriben 27-28 mil hız yapabilmektedir. O iki adet 4.13 pusluk (10.5)'lik top, iki adet 8,8 santimetre çapında topu, dört makinalı tüfek, bir filika topu ve su içinde yanlarda olmak üzere iki torpido kovanı ile silahlandırılmıştır. Uzunluğu 136 metre, en geniş yeri ise 13.30 metredir.[91]

Adını vaktiyle *Breslau* olan bugünkü Polonya şehri Wraclaw'dan alan *Breslau'*nun zırhları oldukça hafifti bu bakımdan İngiliz kruvazörleri ile

[86] 112 libre = 50 kilo, 110 libre = 45,5 kilo.
[87] Van Der Vat, ss. 47-48.
[88] Sarıöz, s. 29.
[89] Eryavuz, s. 7; Öner, s. 25.
[90] Bugün Polonya'da, bkz. Szeczin.
[91] Hans Hüner, **İki Bayrak Altında Midilli Kruvazörünün Hayat ve Savaş Tarihi,** çev. Hüsnü Erentok, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul, 1976, s. 1; Hasan Ersel, "Yavuz Geliyor Yavuz", **Toplumsal Tarih,** Sayı: 76, Cilt: 8, 2000, s. 22; Öner, s. 25.

karşılaştırıldığında zayıf kalıyordu; ancak hız bakımından onlardan üstündü. Menzili *Goeben'*inkinden uzun ve kömür tüketimi *Goeben'i*nkinden azdı. *Breslau* daha çok yakın sularda destroyer filotilla lideri olarak keşif yapmak[92] ve büyük gemileri düşman torpidolarına karşı korumak amacıyla tasarlanmıştı. Alman savaş gemisi inşaasında ilk kez bu gemide enine yerine uzunlamasına bölmeler kullanılmıştı. Bu şekilde geminin sağlamlığı artmış ve daha hafif ve uzun gövdelerin inşaası mümkün olmuştu. Gövdenin ince ve uzun olması geminin süratinin artmasını sağlamasının yanında silahların uygun yerleştirilmesine de imkan vermekteydi.[93]

10 Mayıs 1912'de deneme seyrine başlayan *Breslau*, 12-20 Ekim 1912'de Kayzer'e Alman filosunun güz tatbikatları esnasında refakat kruvazörü olarak hizmet verdi. 3 Kasım'da ise *Goeben* ile birlikte Akdeniz filosuna katılma emrini aldı.[94]

Goeben ve *Breslau* böylece Amiral Trummler'in sancağı altında Alman Akdeniz filosunun iki üyesini oluşturdular. 5 Kasım'da *Breslau*, 6 Kasım'da *Goeben* Almanya'dan yola çıktı ve iki gemi 15 Kasım'da İstanbul'a ulaştı. İstanbul önlerinde oluşturulan uluslararası filonun komutanı, içlerinde en rütbelisi olduğu için, Fransız amirali idi. *Goeben* ise filodaki en görkemli gemi idi. Filoda ondan başka dretnot yoktu. İngilizler *Weymouth* ve *Hampshire* hafif kruvazörlerini göndermişlerdi. Bunun dışında İtalya, İspanya, Avusturya, Rusya, Hollanda, Romanya, Fransa ve ABD, kuvvetleri de buradaydı. İspanya, Hollanda, Romanya gibi büyük Avrupa Devletleri 2634 adamlık kara birliği ile katılırken *Goeben* 450 adamla filoya katılmıştı.[95]

Goeben İstanbul kamuoyunu bu ilk gelişinde de meşgul etmiş geminin satın alınacağı dedikoduları çıkmıştı. Bu dedikoduların doğruluk payı vardı; nitekim Sadrazam, Alman Sefiri ile gemilerin satın alınması meselesini konuşmuş; ancak sefir süregelen savaşta bu durumun etik olmayacağını belirttiğinden satış gerçekleşmemişti.[96]

---

[92] Van Der Vat, ss. 48-49.
[93] Eryavuz, s. 7.
[94] Avcı, s. 113.
[95] Van Der Vat, s. 39; Avcı, s. 105; Makela, s. 11.
[96] İskender Tunaboylu, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz (Goben) Zırhlısı,** Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006, s. 9.

Osmanlı halkı ve ileri gelenleri tarafından zaman zaman bu gemiye ziyaretler düzenlenmişti. Ziyaret eden isimlerden biri de Namık Kemal'dir.[97]

Gemiler İstanbul'da bulundukları süre zarfında kendi vatandaşlarını korumak adına hareket etmişlerdi.[98] 15 Kasım günü *Breslau* İskenderun'a demirlemişti. Bundan sonra Hayfa, Filistin, Mersin gibi Akdeniz limanlarına uğrayarak 1912 yılını tamamladı. Ocak 1913'ten itibaren İzmir, Selanik ve İstanbul gibi kentleri ziyaretini sürdürdü.[99]

Bu süreçte Balkan Savaşları da devam etmekteydi. Aralık ayında Londra'da barış konferansı düzenlenmesine rağmen Şubat 1913'te taraflar yeniden çatışmaya başlamıştı. Selanik'in Yunanlılar tarafından ele geçirilmesinin ardından Yunan kralının suikasta uğraması üzerine *Goeben*, mart ayında Yunan Kralı'nın cenaze törenine katılacak uluslararası bir filoya önderlik etmek üzere Yunanistan'a doğru yola çıktı. *Breslau* ise II. Wilhem'in damadı Braunschweig Dükü Prens August von Cumberland ile Korfu'da bulunan Büyük Amiral Prens Keinrich von Preuber'i gemiye alıp Yunan Kralı'nın cenazesine götürmekle görevliydi.[100]

Aynı törene İngiliz Amirali Milne[101] de katılmıştı. Milne ile Trummler arasında yapılan görüşmede Milne ona, gemilerini İskenderun ve Mersin'e göndermesini tavsiye etti. Trummler bu tavsiyeyi vakit kaybetmeden değerlendirdi ve Berlin'den Akdeniz'e iki kruvazörün gönderilmesini istedi.[102] Trummler'in bu isteğininkabul görmesi üzerine Nisan 1913'te *Dressen* ve *Strassburg* gemileri Doğu Akdeniz'e gönderildi. Trummler ay sonunda Kayzer'e, bu dört gemiden oluşan devamlı bir Akdeniz filosunun kurulmasını tavsiye etti. Bu tavsiyesi de kabul gördü. Aslında Tirpitz *Goeben* ve *Breslau*'nun Kuzey Denizi'nde kullanılmasını tercih etmişti; ancak bu geminin Akdeniz'de kullanılması İngilizlerin dikkatinin bölgeye

---

[97] Namık Kemal'in gemi ile ilgili görüşleri için bkz. Aziz Nesin, "Namık Kemal'in Siyasal Gülmece Yazıları", **Tarih Toplum Dergisi,** 1985, ss. 26-27.

[98] 17 Kasım 1912 günü İstanbul şiddetli top sesleri ile sarsıldığında Amiral Trummler, Alman Büyükelçiliği, Alman Hastanesi ve Belçika Elçiliğini korumak üzere 400'den fazla adamını karaya çıkartacaktı. Bkz. Makela, ss. 11-12.

[99] Hüner, ss. 8-12.

[100] Avcı, s. 105, 113; Hüner, s. 14.

[101] Sir Archibald Berkeley Milne (1855-1938), denizcilik ile yakından ilgili bir aileye mensuptur. 1903 yılında Tuğamiralliğe getirilen Milne 1905-1908 yılları arasında Atlantik donanmasında ve Kanal donanmasında 2.Komutanlık görevlerinde bulundu. 1912-1914 yılları arası ise Akdeniz Filosu Komutanlığını yürüttü. Alman gemilerinin takibindeki ihmalinden sonra herhangi bir görev alamayacaktı. Bkz. Mc Laughlin, ss. 41-44.

[102] Makela, ss. 12-13.

yoğunlaşmasına da neden olacağından gemilerin Akdeniz'de kalmasını uygun bulmuştu ki, Kayzer de onunla aynı fikirdeydi. Sonuç olarak bu dört gemi Üçlü İttifakın Akdeniz operasyonlarında kullanılmak üzere listelenecekti.[103]

Kayzer böylece Akdeniz filosunu dağıtmamış oluyordu. Filonun kurulması ile ilgili talimatında Kayzer, Osmanlı'nın yeniden doğuşunu umut etmenin artık gerçekçi olmayacağını, Almanya'nın Türk Anadolu'nun parçalanmasında kayıtsız kalmayacağını ve bu aşamada Almanya'nın bölgedeki gemilerine hayati bir vazife düştüğünü belirtmişti. Kayzer aynı konuşmasında Osmanlı Devleti'nin parçalanmasına katılacaklarını, bu yüzden de mutlaka bölgede gemilerinin olması gerektiğini belirtmiş, İskenderun ve Mersin'in her koşulda kendi ellerinde ve işgal edilmiş olmasının gerektiğini de eklemiştir. Ağustos ayında Osmanlı'nın dost ve koruyucu olarak karşıladığı bu gemiler aslında İmparator tarafından, Osmanlı'nın parçalanmasından pay almak üzere Osmanlı yakınlarına yerleştirildiği bu konuşmadan anlaşılmaktadır.[104]

Breslau, Atina'daki görevini tamamladıktan sonra nisan ayında Karadağ-Antivari'ye gidiş emri aldı. Büyük devletler, Osmanlı Devleti tarafından Arnavutluk'a iade edilen İşkodra'da, Karadağ yönetiminin uzaklaştırılması ve Karadağ'ın Arnavutluk'a iade edilmesi ile Karadağ üzerindeki ablukayı kaldıracaklardı. *Breslau* ise bu abluka kalkana kadar İngiliz, Fransız, İtalyan, Avusturya ve Rus birlikleri ile beraber bu ablukaya dahil olmuştu.[105]

Eylül ayında imzalanan anlaşmalarla Balkan Savaşı'nın sona ermesi üzerine *Dresten* ve *Strassburg* geri çağırılmıştı. Bununla birlikte Akdeniz filosunun üyesi olmaya devam ediyorlardı.[106] *Hansa, Victoria* ve *Luise* ise kısa bir süre daha Akdeniz'de kalacaktı. Trummler olası bir durumda bu kruvazörleri devreye sokabilirdi.[107] Okul gemileri *Victoria* ve *Luise* de bu süreçte Akdeniz kentlerine ziyaretlerde bulunmuşlardı. 1913-1914 yılları arasında Mersin, Beyrut, Marmaris,

[103] Miller, ss. 11-12.
[104] Mustafa Aksakal, **Harb-i Umumi Eşiğinde Osmanlı Devleti Son Savaşına Nasıl Girdi,** İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010, (Harb-i Umumi), s. 81.
[105] Avcı, s. 113; Hüner, s. 15
[106] Miller, ss. 11-12. Breslau, eylülün ilk günlerinde Siros Adası'nda Dresten kruvazörü ile buluşmuş, Dresten, Breslau'ya usta denizci ve personelinin bir kısmını aktarmış ve Almanya'ya doğru yola çıkmıştır. Bkz. Hüner, ss. 18-19.
[107] Avcı, ss. 106-107.

İzmir gibi kentlere demirlemişlerdi.[108] Savaş patlak verdiğindeyse bu gemilerde çoktan Almanya'ya dönmüş olacaklardı.

Dresten Almanya'ya dönerken *Breslau*'nun rotası İstanbul idi. İstanbul'da bulunduğu sırada *Breslau* personeli, Fransız elçilik binasındaki yangının söndürülmesinde ve ardından su baskınında meydana gelen zararların onarılmasında görev aldı. Ekim sonunda ise İstanbul'dan ayrıldı.[109]

22 Ekim 1913'te Akdeniz filosunun ilk komutanı Trummler'in yerine Akdeniz Grubu Komutanı olarak Souchon atandı.[110] Liman von Sanders[111] Türkiye'deki Alman askeri heyetine başkan olarak atanırken, İstanbul'da konuşlanan *Lorey*'in komutanı da Deniz Yüzbaşı Hans Humman oldu.[112] Yine Ekim 1913'te *Goeben'*e komutan olarak Ackermann atandı.

Goeben, Akdeniz'deki görevi kesinlik kazandıktan sonra çeşitli Akdeniz kentlerini gezmeyi sürdürdü. İstanbul, Mersin, İskenderun, İzmir, Antalya, Alanya, Hayfa, Beyrut, Napoli, Korfu, İskenderiye, Pola, Messina, Port Said, Triyeste gezdiği Akdeniz kentleri arasındaydı.[113] Bu geziler sırasında Türk, İtalyan, Fransız, Avusturya, Yunan donanmaları ile karşılıklı ziyaretler gerçekleştirdi. Bu ziyaretlerde Souchon önemli isimlerle tanıştı. Fransız amirali Lapeyrere'nin de dahil olduğu[114] bu

---

[108] Sabahattin Özel ve Önder Kocatürk, "II. Meşrutiyet'ten I.Dünya Savaşı'na Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi,** Sayı: 46, İstanbul, 2009, ss. 244-245.

[109] Avcı, s. 113.

[110] Hacipoğlu, s. 64. Wilhelm Anton Souchon (1864-1946), 1881 yılında Kiel'de Deniz Okulu sınavlarına girerek askerliğe ilk adımını attı. 1896 yılında Berlin Deniz Kuvvetleri Karargahına atandı ve dört yıllık görevinin ardından iki yıl süre ile Charlotte okul gemisinde görev yaptı. 1904-1905 Rus Japon Savaşı sırasında Kruvazör Komodorluğunun Kurmay Başkanı oldu. 1909-1912 yılları arası Baltık Denizin'deki üssün Kurmay Başkanlığını yaptı. 1913 yılında Akdeniz filosunun başına geçti. 10 Ağustos 1914'te Goeben ve Breslau'nun Osmanlı Devleti'ne intikalinin ardından, antlaşma gereği Osmanlı donanması Komutanlığına getirildi. 1917'de anavatana döndü ve 1919'da emekliye ayrıldı. Bkz. Öner, s. 27.

[111] Liman von Sanders, (1855-1929), 1884 yılında orduya girerek subaylığa başladı. 1911 yılında ise Tümamiralliğe yükseldi. 1913 yılında Alman askeri heyetinin başı olarak İstanbul'a geldi. Türk Hükûmetince, Orgeneral rütbesi ile Türk ordusuna reform konusunda başkanlık yapmak üzere, Birinci Ordu Komutanlığına ve Yüksek Askeri Şura üyeliğine atandı. 1914 yılında ise Alman ordusunda Koramiralliğe, Türkiye'de de Mareşalliğe atandı. Sanders, Birinci Dünya Savaşı sırasında Çanakkale Cephesinde Beşinci Ordu Komutanlığı da yapmıştır. Bkz. Liman von Sanders, **Türkiye'de Beş Yıl,** haz. Resul Bozyel, Kesit Yayınları, İstanbul, 2006.

[112] 1913 yılında Deniz Ataşesi olarak Tirpitz tarafından İstanbul'a gönderilen Deniz Yüzbaşısı Hans Humman (1878-1933), Türkiye'de doğdu. Babası, İzmir doğumlu olan ve Bergama kazısını yürüten Carl Humman'dır. İstanbul'da Büyükelçi Wangenheim'ın sağ kolu olması ve Enver Paşa ile yakın arkadaşlığı neticesinde Türkiye'de önemli görevlerde bulundu. Bkz. Makela, ss. 13-14.

[113] Makela s. 18, 26.

[114] Lapeyrere ile Kasım 1913'te Messina'yı ilk ziyareti esnasında karşılaşmışlardı. Bkz. Van Der Vat, s. 49.

isimler arasında yalnız İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Milne yoktu. Bunun nedeni İngilizlerin *Goeben*'in yarattığı izlenimi yok etmek amacıyla limana Almanlar ile birlikte girmemeye özen göstermeleri ve genelde Almanlar limandan ayrıldıktan sonra limana girmeleriydi.[115]

Savaş öncesi *Goeben* ve *Breslau*'nın önemli görevlerinden biri de Mart 1914'te Venedik'e hareket ederek veliahtın Hohenzollern yatına Korfu'ya kadar eşlik etmek oldu. Korfu'ya varıldığında *Breslau*'nun bir sonraki görevi ise Brindizi'ye giderek Başkan Berthmann Hollweg'i Korfu'ya getirmekti.

21 Haziran 1913'e geldiğinde *Breslau* Arnavutluk'un hükûmet merkezi Draç önlerinde demirledi. Buradaki görevi bağımsızlığını yeni kazanmış Arnavutluk'taki iç huzur ve güvenliği sağlamaktı; nitekim Balkan Savaşı sonrası bağımsızlığını kazanan bölgede karmaşa söz konusu idi. Prenslikle bağları olan devletler de çıkarlarının korunması için harekete geçmişlerdi. *Breslau* bu bölgede yine uluslararası bir filonun parçasıydı. Arnavutluk prensi, bir Alman olduğundan Almanya bu olaya ayrı bir önem göstermişti. *Breslau* subayları da zaman zaman kralın korunması için düzenlenen bazı operasyonlara katılıyordu.[116]

Haziran 1913'te halen Alman Akdeniz donanmasının varlığını sürdürmesi ve Akdeniz kentlerine ziyaretler düzenlemesi üzerine, Donanma Bakanlığı 20 Ağustos'ta Amiral Milne'ye Malta'ya konsantre olması ve Adriyatik çıkışını sürekli gözlem altında tutması emrini verdi. İngiliz Komutanlığının şüphelendiği durum Avusturya ve Alman donanmalarının birleşmesi idi. İtalya'nın durumu ise belirsizdi.[117]

İngilizler şüphelenmekte haklı idi. Souchon sadece Akdeniz limanlarını ziyaret etmiyor aynı zamanda savaş durumunda Akdeniz'de izlenecek yol ile ilgili çeşitli ittifak arayışlarında da bulunuyordu. Aslında Souchon'dan önce Tümamiral Trummler Haziran 1913'te Avusturya Amirali Haus ile görüşmelere başlamış 23 Haziran'da bir "Donanma Konvansiyonu" oluşturulmuş ve bu II. Wilhelm tarafından da onaylanmıştı.[118]

---

[115] Barbara Tuchman, "Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar" çev. Turhan Özer, **Donanma Dergisi,** Cilt: 78, Sayı: 451, 1965, (Yavuz), s. 110.
[116] Hüner, s. 22, 26, 27; Avcı, ss. 113-114.
[117] Miller, s. 12.
[118] Avcı, s. 106.

Daha kapsamlı görüşmelerin yapılması ve kullanıma girmesi ise Souchon tarafından yürütülecekti. İlk olarak Souchon Ekim 1913'te Avusturya Amirali Haus ile Pola'da görüştü. Ardından Aralık 1913'te İskenderiye'yi ziyareti sırasında İtalyan Komutan Abruzzi Dükü Koramiral Prens Ludwig ile görüştü. Ocak 1914'te ise Roma'daki Deniz Kuvvetleri Komutanı ile bir araya geldi. İtalyan, Alman ve Avusturya kurmaylarının ortak birer kod kitabı, şifre tanıtım işaretleri ve taktik planlar oluşturmasında Souchon başroldeydi. Souchon bir diğer toplantısını Mart 1914'te Haus ile gerçekleştirdi. Tüm bu yapılan toplantılar sonucunda bazı kararlar alındı. İlk olarak iki blok arasında savaş çıkması durumunda Souchon'un, Haus'un emrine girmesi kararlaştırıldı. İkinci olarak Alman gemilerinin ilk amacının Fransız birliklerinin Kuzey Afrika'dan Fransa'ya geçişlerini engellemesi olduğu kararına varıldı.[119] Alınan bir başka karar toplanma yeri idi, buna göre Messina Limanı İtalyan'lar, Agusta Limanı Avusturya'lılar ve Napoli Limanı da Almanlar için toplantı yeri olacaktı. Alman gemileri herhangi bir nedenle Napoli'ye ulaşamazlarsa Messina'da toplanacaklardı.[120]

Souchon Akdeniz kentlerini ziyaretine devem ederken bu ziyaretlerden birini de ikinci kez İstanbul'a gerçekleştirdi. Souchon, 15 Mayıs 1914'te padişah V. Mehmet'e tazimlerini sunmak üzere İstanbul'a geldi.[121] *Goben* henüz gelmeden 7 Mayıs tarihli *Tanin Gazetesi'*nde İstanbul'u ziyaret edecek olan *Goeben*'den bahsediliyor, haberde geminin daha önceki İstanbul ziyareti, *Moltke* adında bir benzerinin olduğu yer alıyordu. Avrupa gazetelerinde de *Goeben* veya *Moltke*'nin Osmanlı tarafından satın alınacağına ancak Almanya'nın satma niyetinin olmadığına dair haberler yer almıştı. Yine haberlerde, İtilaf ve İttifak Blokları arasında bir savaş çıkması durumunda *Goeben*'in, Osmanlı'ya ait olan *Hamidiye*'ye benzer bir görev alacağı ve bu görevi yerine getirirken zorlanmayacağı bilgisi de yer almıştı.[122]

---

[119] Van Der Vat, ss. 49-50; von Bercham, ss. 189-190; Lorey, Cilt: I, s. 3.

[120] Wilson, ss. 235-236. Toplanma yerindeki bu dağınıklıktan çıkartılabilecek sonuç İtalyanların Avusturya ile yan yana savaşmaya istekli görünmemesi idi. Bununla birlikte, Almanlar Fransız nakliyatını sekteye uğratmaya çalışırken Avusturya ve İtalya'dan da takviye görmesi söz konusu olamayacaktı. Bkz. von Bercham, ss. 189-190.

[121] Saim Besbelli, "Yavuz Tarih Yapan ve Tarih Açan Gemi", **Belgelerle Türk Tarih Dergisi,** Cilt: 9, Sayı: 52, 1972, (Tarih Yapan), s. 10.

[122] Mustafa Aksakal, "SMS Goeben'in Sığınması Osmanlı Harb-i Umumi Yolunda", **Toplumsal Tarih**, Sayı: 199, 2010, (SMS Goeben), s. 88.

İstanbul ziyaretinde Padişah tarafından bizzat ağırlanan Souchon aynı zamanda İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Wangenheim,[123] Weitz, Hans Humann ve Enver Paşa[124] ile de görüşmelerde bulunma fırsatını yakalamıştı. Enver Paşa ile görüşmesinde onun Almanya ile siyasi ve askeri işbirlğinden yana olduğu kanaatine varmıştı.

Alman gemisinin İstanbul'u ziyareti sırasında 22 Mayıs'ta Taşkışla'da çıkan yangının söndürülmesinde 150 gönüllü Alman gemici yardım etmişbu sırada 4 Alman yaralanırken 3 Alman ölmüştü. Denizcilerin bu fedakarlığı karşısında cenaze törenlerine pek çok vatandaş katılmıştı.[125]

Souchon'un İstanbul ziyaretinde olduğu dönemde İngiliz Amirali Milne de Akdeniz'de çeşitli ziyaretlerde bulunmaktaydı. Mayıs ayında on beş gün boyunca Avusturya-Macaristan'ın çeşitli limanlarını ziyaret ettikten sonra, İngiliz Amiral'in İstanbul ziyareti söz konusu oldu.

İngilizler tarafından o güne kadar yapılan tüm ziyaretler Amirallik yatı *Hussar* ile yapılmıştı; ancak, sıra İstanbul ziyaretine geldiğinde Askeri Ataşe Boyle, Dış İşlerine gönderdiği telgrafta Souchon'un ziyaretlerini bir savaş kruvazörü ile yaptığını, haziran ayında Milne'nin Bab-ı Ali'ye yapacağı ziyarette *Hussar* ile değil bayrak gemisi ile gitmesinin uygun olacağını belirtmişti. Amiral Milne de Donanma

---

[123] Hans von Wangenheim (1859-1915), 1912-1915 yılları arasında İstanbul'da Alman Büyükelçiliği görevini yürüttü. Wangenheim bu süreçte kordiplomatik çevrenin en önemli şahsiyetlerinden biri oldu. Aslen topçubaşı olan Wangenheim, 50 yaşında iken II. Wilhelm'in emri ile İstanbul Büyükelçiliği görevine atandı. Osmanlı Devleti'nin Almanya ile imzaladığı ittifak antlaşmasında önemli bir rol oynadı. 1915 yılında İstanbul'da aniden vefat etti. Bkz. Mustafa Çolak, **Enver Paşa Osmanlı Alman İttifakı**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2008, s. 6; Josheph Pomiankowiski, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküşü, 1914-1918 Birinci Dünya Harbi**, çev. Kemal Turan, Kayıhan Yayınevi, İstanbul, 1990, ss. 47-51.

[124] İsmail Enver (1882-1922), Mekteb-i Harbiye-i Şahane ve ardından Erkan-ı Harpte eğitim gördü. 1903 yılında Erkan-ı Harp Yüzbaşısı olarak Manastır'daki 13.Seyyar Topçu alayına tayin edildi bundan sonra da askeri görevlerini sürdürdü. İkinci Meşrutiyet'in ilanında önemli bir yer alan Enver Paşa, 1909 yılında Berlin Askeri Ataşesi olarak görevlendirildi. İki yılı aşkın süre bu görevini sürdürdü. Aynı zamanda 31 Mart ayaklanması nedeniyele kısa bir süre yurda döndü ve Hareket Ordusunda görev aldı. 1911 yılında Trblusgarp Savaşı'na katıldı. 23 Ocak 1913 tarihinde, Birinci Balkan Savaşı sırasında, İttihat ve Terakki Partisinin önemli isimleri ile birlikte Bab-ı Ali Baskınını gerçekleştirdi. Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın öldürülmesinin ardından yönetime el koyan askeri kadronun da lideri haline geldi. İkinci Balkan Savaşı'nda Edirne'yi alması ile "Edirne Kahramanı" olarak da tanındı. 1914 yılında Mirliva rütbesine getirilerek Harbiye Nazırlığına tayin oldu. Savaş sırasında ise Kafkas Cephesi dışında aktif bir rol almadı 1918'de Talat Paşa Kabinesinin istifası ile Enver Paşa'nın da görevi sona erdi ve Parti ileri geleneri ile Osmanlı topraklarını terk ederek Odesa'ya kaçtı. 1919'da Berlin'e yerleşen Enver Paşa, Partiyi Almanya'da tekrar teşkilatlandırmaya çalıştıysa da başarılı olamadı. 1922 yılında öldürüldü. Bkz. Şükrü Hanioğlu, "Enver Paşa" **İslam Ansiklopedisi**, Cilt: 11, TDV Yayınları, İstanbul, 1995, ss. 261-264.

[125] Emil Ludwig, **Yavuz ve Midili Göben ve Breslav,** Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968, (Midilli), ss. 7-8; Van Der Vat, s. 50; Tunaboylu, s. 9; Makela, s. 24.

Bakanlığına gönderdiği telgrafta İstanbul ziyaretini *İnflexible* ile yapma isteğini iletti. Bir savaş kruvazörü ile ziyaret yapılması başta Sadrazam tarafından uygun bulunmasa da daha sonra İngiliz Hükûmeti'nin konu ile ilgili rest çekmesi üzerine kabul edildi. Böylece diplomatik kriz çözüldü ve 25 Haziran 1914 Peşembe öğleden sonra Milne bayrak gemisi *İnflexible* ile Çanakkale'ye geldi.[126]

Amiral Milne, anılarında o dönem Çanakkale Boğazı'na mayın döşendiğini ve Boğaz'ı müteakip sahil mesafelerine yakın bir şekilde Boğaz'dan girdiklerini belirtir. Ayrıca İstanbul'daki yetkililerden büyük nezaket gördüğünü, ziyaretini keyifli hale getirmek için bu yetkililerin ellerinden geleni yaptığını belirtir. İngiliz Amiral'in bu ziyaretinde, Sultan Yıldız köşkünde Amiral Milne ve personeline yemek daveti vermişti. Bu davete o dönem İstanbul dışında bulunan Enver Paşa hariç, Sadrazam ve tüm bakanlar katılmıştı. Milne anılarında veliahtın *İnflexible*'ı ziyaret ettiğini oysa geçen ay İstanbul'da olan *Goeben*'in veliaht tarafından ziyaret edilmediğini de belirtir. Milne, Türklerin ve özellikle Cemal Paşa'nın İngiltere tarafından o dönem yapılmakta olan gemileri hevesle beklediklerini de gözlemlemiştir.[127]

1.2. OSMANLI DEVLETİ'NİN MÜTTEFİK ARAYIŞLARI VE AKDENİZ'DE OSMANLI DONANMASI

19. yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti'nin dış politikasında büyük ölçüde değişim yaşanmıştı. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin dış politikasında önemli bir dayanaktı; ancak Ermeni sorunundaki ve Girit konusundaki politikası, 1878-1879 Osmanlı-Rus savaşındaki tutumu, 1878 yılında Kıbrıs'ın ve 1882 yılında Mısır'ın işgali, Rusya ile İran'ı kontrol altına almaya çalışan bir devlet haline gelmesi Londra ile İstanbul arasındaki ilişkileri soğutmuştu. II. Wilhelm ise bu boşluğu doldurmaya kararlıydı. Osmanlı Devleti, 1791-1878 arası Rus tehdidine karşı İngiltere'ye; 1888-1918 arası ise Rus ve İngiliz tehdidine karşı Almanya'ya dayanma politikası izleyecekti.[128]

---

[126] Miller, ss. 18-19.
[127] Berkley Milne, **The Flight of Goeben and Breslau,** Eveleigh Nash Company Limted, Londra, 1921, ss. 30-32.
[128] Ülman, ss. 144-145; Sander, Anka, s. 261; Yılmaz, s. 8; Uçarol, s. 447.

İngiltere'nin desteğinin zayıflamasının ardından, Osmanlı ile Almanya'yı birbirine yaklaştıran önemli bir etken de Almanya'dan gelen askeri ıslah heyetleri oldu.[129] 1878-1879 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti Almanya'dan askeri anlamda yardım isteyecek 1880'de Bismark'ın olumlu yaklaşımı ile istek onaylanacaktı. Bundan sonra da Alman askeri heyetleri gelmeye başladı. Kaehler heyeti, Colmar von der Goltz heyeti ve Balkan Savaşı ertesi Osmanlı Devleti'nin yeni askeri heyet talebi üzerine Liman von Sanders heyeti Türkiye'ye geldi.[130]

Bu dönem ordunun ıslahında Liman von Sanders başkanlığında Almanya varken, İngilizler donanma, Fransızlar ve İtalyanlar jandarma ile ilgileniyorlardı; ancak Osmanlı kara ordusunun büyüklüğü ve çok yönlü işlevi nedeni ile Almanya'nın öteki Avrupalı güçlere kıyasla daha avantajlı olduğu söylenebilirdi.[131]

İki devleti birbirine yaklaştıran bir diğer etken Berlin-Bağdat demiryolu projesi idi. Bu dönemde, Alman yayılmacılığının hızla büyüyen donanması dışında diğer başlıca aracı, Kayzer Wilhelm'in dostu II. Abdülhamit'ten "kopardığı" Berlin Bağdat demiryolu imtiyazı olmuştu.[132]

Almanya'nın Osmanlı'daki genel etkisini önemli ölçüde arttırdığı doğru olsa da bu, Almanya'nın güvenilir bir müttefik olması için yeterli değildi.[133] Diğer Avrupa Devletleri gibi Almanya da *Doğu Sorunu* olarak da bilinen parçalanmakta olan Osmanlı Devleti'nin topraklarının paylaşılmasında büyük pay kapma yarışındaydı. Batılı devletler için Osmanlı bir fırsat kapısıydı. II. Wilhelm, Berlin hâkimiyetindeki zayıf bir Türkiye'nin Almanya'nın Asya'daki çıkarları için

---

[129] Almanya'dan gelen ıslah heyetlerinin tarihi oldukça eskidir. Tümgeneral von Knobelsdorf (1789-1793), Yarbay von Canitz ve Dallwitz (1828-1829), Moltke (1835-1839) Osmanlı ordusunda görev yapmışlardır. Bu kişilerin genel olarak görevi Osmanlı-Prusya ittifak anlaşmasının imzalanmasında askeri müşavirlik yapmak, Osmanlı Devleti'nin diğer devletlerle yaptığı anlaşmaları izlemek, ordunun ıslahına katılmaktı. Moltke'nin Osmanlı'dan ayrılışından sonra, Osmanlı'nın askeri ıslah heyeti talebine kadar, resmi bir heyet görevlendirilmemişti; ancak gayri resmi olarak Alman askerlerinin ve komutanlarının orduda görev aldıkları bilinmektedir. Bkz. Yılmaz, ss. 34-35.

[130] Yavuz Özgüldür, "Yüzbaşı Helmut von Moltke'den Müşir Liman von Sanders'e Osmanlı Ordusunda Alman Askeri Heyetleri", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi,** Sayı: 4, 1993, s. 301; İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,** İletişim Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 106-113.

[131]Ulrich Trumpener, "Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler,** (Ed. Marian Kent), çev. Ahmet Fethi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 135-136.

[132] Bayram Bayrakdar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir Islah-ı Askeriye Heyeti Olarak Alman Subaylar", (Bildiri), **Uluslararası Türk Alman İlişkileri Sempozyumu**, Selçuk Üniversitesi, Konya, 8-10 Ekim 2009, s. 3; Peter Hopkirk, **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, çev. Mehmet Harmancı, Sabah Yayınları, İstanbul, 1995, s. 19.

[133] Ulrich Trumpener, **Germany and Ottoman Empire,** Caravan Books, New York, 1989, (Germany), s. 5, 13.

ekonomik, politik ve hattâ askeri bir üs olabileceğine karar verilmişti.[134] Balkan Savaşları'nın ardından Almanya'da, Osmanlı Devleti'nin parçalanması planı hazırlanmış, Almanların kontrol alanına girebileceği düşünülen alanların sınırları oluşturmuştu. Alman Hariciye Nazırı Jagow, elçi Wangenheim'a "Türkiye'de tek bir çıkarımız vardır; o da Türkiye'nin Asya'da, oradaki nüfuz alanlarımızda, biz kendimizi sağlamlaştırıncaya kadar ayakta kalmayı sürdürmesi ve ilhaka hazır hale gelmesidir. O anı olabildiğince ertelemek istiyorum." diyecekti.[135]

Osmanlı Devleti üzerinde Büyük Güçler'den her birinin emelleri olmakla birlikte, İttihat Terakki liderlerine göre Büyük Güçler'den biri Osmanlı'nın koruyucusu olmadıkça, Osmanlı Devleti'nin yaşamasına izin verilmeyecekti. Bu yüzden en önemli konu Avrupalı bir müttefik bulmaktı. Bununla birlikte Osmanlı Hükûmeti'nin taraflardan hangisi ile ittifaka girmek gerektiği konusunda belirgin bir kararı yoktu.[136]

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Hükûmeti, İtilâf ya da İttifak Bloklarından birine girmek konusunda çekimserliğini sürdürüyor gözükmekle birlikte her iki tarafla da ilişki içindeydi. Bununla birlikte tüm imparatorluk göz önüne alındığında İngiltere ve Fransa, Almanya ve Avusturya-Macaristan'dan daha fazla bir ticaret olanağı sunuyorlardı.[137]

Siyasi olarak bakıldığında ise durum farklıydı. 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nı yaşayan Osmanlı Devleti büyük kayıplara uğramış; Balkan Savaşları sonunda Avrupa topraklarının %80'ini ve toplam nüfusunun %16'sını kaybetmişti.[138] Yaşanan bu olumsuz gelişmeler, İtalya'nın Trablusgarp'a saldırması ve Avusturya'nın Bosna'yı işgali Osmanlı Devleti'nde Üçlü İttifaka karşı antipati uyandırmıştı.[139] Bu savaşlar Almanya'nın Osmanlı'yı kendi bağdaşıkları karşısında dahi koruyamayacağını göstermişti. Bununla birlikte, Balkan Bağdaşmasının Rus diplomasisinin başarısı olması, Fransa'nın da Rusya'yı desteklemesi, Balkan Devletleri'ne İngiltere ve Rusya'nın yardım ettiği düşüncesi

[134] Bayrakdar, s. 3.
[135] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 76. Almanya 1913'te henüz Osmanlı'nın paylaşılmasından yana değildir. Almanya, henüz Osmanlı Devleti'nde İngiltere ve Fransa kadar nüfuz alanını genişletmediğinden olası bir paylaşımda İngiltere ile çatışmaya girmekten sakınmaktadır. Bkz. Yılmaz, s. 10.
[136] Fromkin, s. 45; Sander, Anka, s. 288.
[137] Bayrakdar, s. 4; Osmanlı- Alman ticari ilişkileri için ayrıca bkz. Trumpener, Germany, ss. 9-13.
[138] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 28.
[139] Armaoğlu, s. 107.

Osmanlı Devleti'ni Üçlü Antlaşmadan da uzaklaştırmaktaydı. Üstelik Balkan Savaşları sonrası Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile sınırının kalmaması, Osmanlı devlet adamları arasında Avusturya-Alman grubuna sempati duyulmasına neden olmuştu. Bununla birlikte Osmanlı Devleti artık bir kuvvet olarak görülmekten çıkmış bir yük olarak görülmeye başlamıştı.[140]

Her iki devlet grubundan da zarar gören Osmanlı Devleti ilk olarak İtilaf Blokuna yakınlaşma siyaseti izledi ve İngiltere'ye iki kez ittifak teklifinde bulundu. İlk teklif Ekim 1911'de Trablusgarp Savaşı döneminde yapıldı. Cavid Bey[141] Churchill'e bir mektup yazarak bağdaşıklık teklifinde bulundu. Kasım ayında ise Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa[142] bir ittifak teklifini İngiliz Dış İşleri Daimi Müsteşarı Nicolson'a[143] verdi. Kasım ayında Grey'in Osmanlı tarafının ittifak teklifine verdiği yanıt İtalyan-Osmanlı Savaşı'nda İngiltere'nin politikasının tarafsızlık olduğu şeklindeyken, Churchill'in Cavid Bey'e cevabı süregelen savaşta İngiltere'nin politikasının tarafsızlık üzerine kurulu olduğu bununla birlikte İngiltere'nin genişleme çabasında olmadığı ve Türkiye ile eski dostluklarını kurmak istedikleri yönünde oldu.[144]

Osmanlı'nın İngiltere'ye ikinci ittifak teklifi ise Ermeni topraklarında ıslahat meselesinin gündeme geldiği bir dönemde oldu. Tevfik Paşa 12 Haziran 1913'te Dış İşleri Bakanı Grey'e bağdaşıklık teklifinde bulundu. İstanbul'daki İngiliz

---

[140] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılap Tarihi, Fikir Cereyanları, İnklap Hareketleri, İç Didişmeler, Birinci Genel Savaşın Patlaması,** Cilt: II, Kısım: IV, TTK Basımevi, Ankara, 1991, (Cilt: II, Kısım: IV), ss. 504-509; Uçarol, s. 447.

[141] Mehmed Cavid Bey (1875-1926) Selanik doğumlu olup Mekteb-i İdadi-i Mülki ve Mekteb-i Mülkiye-i Şahanede eğitim görmüştür. Ziraat Bankasında Muhasebe Kalemi görevini yürütmesinin yanı sıra çeşitli mekteplerde iktisat ve hesap hocalığı yapmıştır. İkinci Meşrutiyet sonrası Selanik Mebusluğu, Balkan Savaşları'nın ardından bu toprağın elden çıkması ile de Çanakkale Mebusluğu yapmıştır. 1910-1911, 1914, 1917-1918 yıllarında Maliye Bakanlığı görevlerinde bulunmuştur. 1918'de Divan-ı Harp'te yargılanan Cavid Bey 1926 yılında İstiklal Mahkemesinin verdiği kararla idam edilmiştir. Maliye ve iktisat alanında yayınlanmış eserleri bulunan Cavid Bey liberal görüşün savunucularındandır. Bkz. Selim İleri, "Cavid Bey", **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 15, TDV Yayınları, İstanbul, 1997, ss. 175-176.

[142] Ahmed Tevfik Paşa (1845-1936) Üsküdar doğumlu olup Tercüme Oda'sında yetişmiştir. 1872'de Hariciye Nezaretine getirilene kadar Roma-Viyana- Berlin- Petersburg elçiliklerinde 2. katiplik ve maslahatgüzarlık yaptı. 14 yıl Hariciye Nazırlığı yapan Tevfik Paşa 1909 yılında Londra Büyükelçiliğine tayin edildi. 1914'de Birinci Dünya Savaşının başlangıcına kadar bu görevde kaldı. 1918-1919 yılları arasında Sadarete getirildi. 1920 yılında Son Osmanlı Kabinesini kurdu. 1921 Londra Konferansına İstanbul ve Ankara Hükûmetlerini temsilen gitti. Bkz. Kemal Beydilli, "Tevfik Paşa", **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 2, TDV Yayınları, İstanbul, 1989, ss. 139-140.

[143] Arthur Nicolson (1849-1928), Baron ünvanına sahip olan Nicolson, 1905-1906 yılları arasında Madrid Büyükelçiliği, 1906-1910 yılları arasında St.Petersburg Büyükelçiliği, 1910-1916 yılları arasında ise Dış İşleri Daimi Müsteşarlığı görevini yürütmüştür. Bkz. Miller, s. 450.

[144] Bayur, Cilt: II, Kısım: I, ss. 177-182.

Büyükelçisi Mallet[145] Osmanlı'nın İngiltere için önemini kabul etmekle beraber bu anlaşmanın Avrupa'yı Türkiye'ye karşı birleştireceğinden ve Almanya'nın tepkisini çekeceğinden endişelenmekteydi; ayrıca Fransa ve Rusya'nın da düşüncesini almak gerektiği görüşündeydi. Mallet, Türkiye'nin yansız politika izlemesini önerirken Grey'in cevabı da olumsuzdu.[146]

İttihat Terakki liderleri 1914 yılında Fransa-Rusya ve Almanya'ya ittifak tekliflerinde bulunmayı sürdürdü. Ocak 1914'te Rus baskısından dolayı Osmanlı'nın İngiltere ve Fransa'nın yanında yer alması gerektiğini savunan Cemal Paşa[147] Fransız Maslahatgüzarı'na bir telgraf göndererek bağdaşma teklifinde bulundu. Cemal Paşa, Fransa'nın desteğinin alınması durumunda Alman askeri heyetinden vazgeçilebileceğinin altını çizdi. 28 Haziran'da suikast olayı gerçekleştiğinde Osmanlı Devleti halen Fransa ile ittifak arayışı içindeydi; ancak Fransa bunların hiç birine olumlu cevap vermeyecekti. Fransa, Rusya razı olmadan böyle bir anlaşmaya sıcak bakmıyor, bu da teklifin reddi anlamına geliyordu.[148]

Osmanlı'nın ittifak teklifinde bulunduğu bir diğer büyük güç Rusya idi. Mayıs ayında Sazanov[149] ile Kırım'da görüşen Talat Paşa[150] ittifak teklifini iletti. Bu

---

[145] Louis du Pan Mallet (1864-1936), 1888 yılında İngiliz Dış İşlerinde çalışmaya başladı. 1913 yılında ise İstanbul Büyükelçisi Sir Gerard Lowther'ın yerine yeni İstanbul Büyükelçisi olarak tayin edildi. Mallet, Osmanlı Devleti'nin savaşa girdiği 4 Kasım 1914 yılına kadar bu görevini sürdürdü. Bkz. Önder Kocatürk, **Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması (1913-1914) ,** Cilt: II, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2013, (Cilt: II), s. 365.

[146] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılap Tarihi**, **Trablusgarp ve Balkan Savaşları Osmanlı Asyasının Paylaşılması için Anlaşmalar, Paylaşmalar,** Cilt: II, Kısım: III, TTK Basımevi, Ankara, 1991, (Cilt: II, Kısım: III), ss. 103-106.

[147] Midlli doğumlu olan Ahmed Cemal (1872-1922), Kuleli Askeri İdadisinin ardından Mekteb-i Harbiyede öğrenim gördü. 1895 yılında Yüzbaşı olarak orduya katıldı. 1905 yılında Binbaşılığa yükseldi. 1908 yılında İkinci Meşrutiyet'in ilanından kısa bir süre sonra İttihat ve Terakki'nin merkez üyeliğine seçildi. 31 Mart olayında Cemal Bey de Hareket Ordusunda görevli idi. İstanbul Muhafızlığının kaldırılmasının ardından I. Kolordu Komutan Vekili oldu. Aralık 1913'te Tuğamiralliğe, Şubat 1914'te Bayındırlık Nazırlığına, Mart 1914'te ise Bahriye Nazırlığına yükseldi. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinin ardından Bahriye Nazırlığı'nın yanı sıra II.Ordu Komutanlığına getirildi. Kasım 1914'te Filistin'deki IV.Ordu Komutanlığına atandı. 1915'te Koramiralliğe yükseldi. Filistin cephesindeki yenilgilerin ardından Suriye ve Garbi Arabistan Orduları Umum Komutanlığına getirildi ve Korgeneralliğe yükseltildi. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki yenilgisinin ve Mondros Ateşkesi'nin imzalanmasının ardından 2 Kasım gecesi İttihat ve Terakki'nin ileri gelenleri ile birlikte Türkiye'den ayrıldı. Almanya, İsviçre, Rusya, Gürcistan ve Afganistan gibi ülkelerde bulunan Cemal Paşa 21 Temmuz 1922 akşamı Tiflis'te öldürüldü. Bkz. Cemal Paşa, **Hatıralar,** Haz. Alpay Kabacalı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010.

[148] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 550-552; Armaoğlu, s. 108.

[149] Serghei Dmitrievich Sazanov (1866-1927) Ryazan doğumlu olan Rus devlet adamı, Roma'da çeşitli diplomatik görevler aldıktan sonra altı yıl Londra'daki Rus Büyükelçiliğinde çalıştı. 1906 yılında mukim elçiliğe terfi ederek Vatikan'da göreve başladı. 1909 yılında Izvolsky'nin yardımcısı olarak Dış İşlerine girdi. 1910 yılında Dış İşleri Bakanı oldu. 1916 yılında Çar Nikola tarafından

görüşmede Talat Paşa Osmanlı-Yunanistan arasındaki sorunları çözüme kavuşturulmuş gibi sunmuş, böylece Rusya'nın Boğazların kapanacağı yönündeki endişelerini dindirmeye çalışmıştı. Talat Paşa daha sonra İstanbul'daki Rus Büyükelçisi Giers ile de görüşerek böyle bir ittifakın Osmanlı'ya büyük yarar sağlayacağını belirtmişti. Talat Paşa, Osmanlı'nın kendi zayıflığının farkına vardığını bu yüzden kendisinin ve Hükûmeti'nin amacının Osmanlı'yı tüm yabancı etkenlerden bağımsız bir güç haline getirmeye çalışmak olduğunu belirtmişti. Talat Paşa, Osmanlı'nın askeri-ekonomik-idari bakımdan iyileşmesinin Rusya'ya karşı olmadığını vurgulamıştır. Teklifi Giers ile görüşen Sazanov, İstanbul'a dönünce Büyükelçi'nin bu konuyla meşgul olmasını belirtti. İki hafta sonra Büyükelçi'den Sazanov'a teklifin konuşulmasından fayda beklememenin lazım geldiğine dair bir telgraf geldi.[151] Rusya'ya yapılan bu ilk teklif karşısında Osmanlı tarafı olumsuz cevap almıştır; ancak Enver Paşa, *Goeben*'in Osmanlı'ya yaklaşmakta olduğu ilerleyen günlerde tekrar Rusya'ya ittifak teklifinde bulunacaktır.

Osmanlı, Balkan Devletleri ile de bağdaşma denemelerinde bulunacaktı. Bunlardan ilki Bulgaristan idi. Balkan Savaşları'nın sona ermesinin ardından bu devlet ile barış ve bağdaşma görüşmeleri beraber yürümüştü; ancak ileride Romanya'yı da içine alabilecek ve Sırbistan ve Yunanistan'ı hedef alabilecek bir teşebbüsten, İttifak Devletleri'ndeki görüş ayrılıklarının da etkisi ile sonuç alınamamıştı. Almanya Balkanlar'da Slav olmayanlardan yani Yunanistan-Romanya ve Osmanlı'dan oluşan bir ittifakı desteklemekteydi. Avusturya ise, Sırbistan ve

---

görevinden uzaklaştırıldı ve İngiltere Büyükelçisi olarak tayin edildi. 1917 devriminin ardından Amiral Kolchak'ın hükûmetinde Dış İşleri Bakanı olarak görev yaptı. 1920'de emekliye ayrıldı. Bkz. **Encyclopedia Britannica,** Cilt: 20, ABD, 1965, ss. 38-39; Serghei Sazanov, **Kader Yılları, S. Sazanov'un Anıları,** çev. Betil Önuçak, haz. Sabahattin Özel, Derin Yayınları, İstanbul, 2002.

[150]Talat Paşa (1874-1921), Edirne Askeri Rüştiyesini tamamladıktan sonra 1891 yılında telgraf muayyidi olarak göreve başladı. Aynı zamanda Alliance Israelite Universelle mektebinde Türkçe öğretmenliği yaptı. Jön Türk düşüncesine yakın ilgi duyan Talat Bey, İttihat ve Terakki Partisine katıldı. Örgüt üyelerinin tutuklandığı dönemde o da ceza alıp memuriyetten azledilse de 1898 yılında bir irade ile affedildi. 1899 yılında Selanik Vilayeti Posta Telgraf İdaresinde katip, 1903 yılında başkatip oldu. Cemiyet ile bağlantısını devam ettiren Talat Bey, 1908 İhtilali'nin hazırlanmasında önemli rol oynadı ve bu dönemden sonra örgütün en önemli idarecilerinden oldu. Aynı yıl Edirne mebusu olarak meclise girdi. 1912'de Posta ve Telgraf Nazırlığına, 1913 yılında Dahiliye Nazırlığına getirildi. 1917 yılında Sadrazam oldu. 1918 yılında istifasını vermesinin ardından İttihat ve Terakki'nin önde gelen isimleri ile Karadeniz üzerinden Rusya ve Almanya'ya kaçtı. 1921 yılında bir Ermeni tarafından Berlin'de öldürüldü. Bkz. Şükrü Hanioğlu, "Talat Paşa" **İslam Ansiklopedisi,** Cillt: 39, TDV Yayınları, İstanbul, 2010, ss. 502-503.

[151] Cemal Akbay, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi**, Cilt: I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1991, s.36; Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 96-97.

Bulgaristan'ı birbirine düşman olarak tutmak ve kendisine dost olan tarafı, yani Bulgaristan'ı, Osmanlı ile ittifak içine sokmak istiyordu.[152] Avusturya, Romanya'yı Üçlü İttifak açısından kaybedilmiş sayıyordu. Bu yüzden Romanya'nın olduğu bir birlik Avusturya siyasetine aykırı idi.[153] Bu dönem Bulgarlar ile yapılması arzu edilen ittifakın en sıcak taraftarı Avusturya iken, Almanya, Romanya ve Yunanistan'ı elde tutmak istiyor ve Bulgaristan'a güvenmiyordu. Avusturya'nın bu ittifaktaki çekincesi Bulgaristan ile anlaşmanın Romanya'yı kaçırması olasılığıydı; ancak sonra Almanya, Avusturya'nın Bulgaristan'ı Üçlü İttifaka katma konusundaki Balkan politikasını destekleyecekti. 2 Ağustos'ta Bulgaristan, Almanya ve Avusturya'ya ittifak teklif ettiğinde Almanya kabul etmekle beraber bu seferde Avusturya olumsuz bakacaktı. Bulgaristan önce Alman ve Avusturya ile anlaşıp ardından Osmanlı ile bir ittifakı kurma siyaseti güttüğünden, Osmanlı-Bulgar anlaşması da gerçekleşmeyecekti.[154]

Balkanlarda bir Türk-Yunan bağdaşması fikri de söz konusu olacaktı. Yunanistan bir Türk-Bulgar ittifakının önüne geçmek ve adalar meselesine bir çözüm getirmek amacıyla bu tür bir ittifakı istiyordu. Türkiye'nin Yunanistan ile ittifaka gitme isteği ise bir Bulgar saldırısına karşı Yunanistan'ı kontrolde tutma arzusundan kaynaklanıyordu. Temmuz ayı sonunda Sadrazam Sait Halim Paşa ve Yunan Başbakanı Venizelos'un[155] Brüksel'de bu konuyu görüşmek üzere bir araya gelmesi kararlaştırılmıştı; ancak bu görüşme gerçekleşemedi. Bunun önemli bir nedeni de

[152] Akbay, s. 37; Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, s. 535.
[153] Carl Mühlman, **İmparatorluğun Sonu 1914 Osmanlı Savaşa Neden ve Nasıl Girdi?**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, s. 73.
[154] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 659-664.
[155] Eleutherios Venizelos (1864-1936), Girit'te doğdu. Syra ve Atina'da eğitim gördü. Atina Üniversitesini bitirdikten sonra hukuk üzerine çalışmalar yaptı. Politikaya atılmasının ardından 1889 Girit isyanında rol aldı. Girit Meclisine seçilen Venizelos 1897 yılında Girit ayaklanmasının lideri olarak öne çıktı. 1898 yılında Ada yönetiminde etkili bir kişiliğe bürünen Venizelos bundan sonra bazen Girit Hükûmeti'nin başı bazen de isyanın lideri olarak Ada'da söz sahibi oldu. 1910 yılında Yunanistan Başbakanı oldu. Venizelos Birinci Dünya Savaşı'nda, Sırbistan ile 1913 yılında imzaladığı antlaşmanin etken olduğu nedenlerle İtilaf Devletleri'nin yanında savaşa girilmesi taraftarıydı. Bu politikası Kral Konstantin ile örtüşmediğinden iki kez istifa etmek zorunda bırakıldı. Kral'ın ölümünden sonra Yunan siyasetine geri döndü ve 1917 yılında Yunanistan'ın savaşa girişini sağladı. Büyük devletlerin de izni ile Yunan ordusunun 1919 yılında İzmir'e girişini gerçekleştirdi. Bunula birlikte 1920 seçimleri ile siyasetten uzaklaştı. 1928'de geri döndü, 1933'e kadar siyasette kaldı. Bkz. **Encyclopedia Britannica,** Cilt: 23, ABD, 1965, ss. 68-69; Damla Demirözü, "Megali İdea'dan Ankara Antlaşmasına Eleftherios Venizelos"**, Ankara Üniversitesi Türk İnklap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi,** Sayı: 35-36, 2005, ss. 291-312.

savaş başlamadan önce Avusturya Büyükelçisi'nin, Sadrazam'a, hükûmeti adına Yunanistan ile bağdaşmadan kaçınmasını bildirmesi idi.[156]

Olası bir savaşın farkında olan Osmanlı Devleti'nin 1914 ve sonrası dış politikasının ana noktası, Balkan Savaşları sonrası imzalanan barış anlaşmalarını revize etmekten ziyade bir Rus saldırısına karşı korunmaktı. 1914'te Bab-ı Ali, Doğu Anadolu'daki Ermeni Reformu, Liman von Sander olayı, Ege Adaları meselesi gibi başlıca sorunlarını Rusların İstanbul'u ve Boğazları denetim altına alma emelleri bağlamında değerlendirdi.[157] Bu süreçte İngiltere her ne kadar asli politikası olan Rusların Boğazları ele geçirmesine engel olma politikasını sürdürse de bu politikasında zayıflama olduğu kesindi. 1903 yılında İngiltere politikalarında geri adım atmaya başlamıştı. Kurulan İmparatorluk Savunma Komitesi hazırladığı gizli raporda Rusya'ya biraz ödün verilebileceğini belirtmişti. 1907 yılında ise İngiltere ile Rusya çatıştıkları bölgeler konusunda anlaşmışlardı. 1908 Reval görüşmeleri sonunda çıkan rapordan İngiltere'nin Rusya'nın Boğazlardan geçmesine ses çıkarmayacağı sonucu çıkmaktaydı.[158] Osmanlı liderleri, temmuz ayında bu yüzden Rusya'ya karşı Almanya'ya askeri bir ittifak teklifinde bulunacaktı.

Osmanlı Devleti'nin Adriyatik, Karadeniz, Marmara, Kızıldeniz, Umman Denizi ve Basra Körfezi'ndeki kıyılarının uzunluğu 800 mili aşmaktaydı. Yalnız bu kıyıların korunması için değil, deniz ticaretinin gelişip devam etmesi ve yabancı devletlerle olan ilişkilerde ağır basılması için de kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç vardı.[159] 18. yüzyılda çok geniş bir alana yayılmış "Deniz İmparatorluğu" görünüşündeki bu imparatorluk, deniz stratejisinden yoksundu. Denizcilikte kıpırdanışın başladığı dönem ise Sultan Abdülaziz dönemiydi.[160]

1861 yılında tahta geçen Abdülaziz'in çalışmaları sonucu nitelik açısından olmasa da nicelik açısından İngiltere ve Fransa'nın ardından üçüncü büyük donanma oluşturuldu. Abdülaziz tarafından oluşturulan bu donanma II.Abdülhamid'in tahta

---

[156] Mühlman, s. 67; Akbay, s. 38.

[157] Mühlman, s. 68; Aksakal, Harb-i Umumi, s.6. Rusya'nın Boğazlar ile ilgili planları Osmanlı tarafınca 1908'den beri biliniyordu. Avusturya'nın Bosna'yı ilhakına Rusya'nın gösterdiği tepkiye cevaben İzvolsky'nin Boğazları ele geçirmeye yönelik planlarını açıklamıştı. Bkz. Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 92-93.

[158] Sander, Siyasi, ss. 265-266.

[159] Saim Besbelli, "Reşadiye, 1.Sultan Osman, Fatih muharebe gemileri", **Derya Dergisi,** Sayı: 52, 1972, s. 17.

[160] Mütercimler, Bakış, ss. 45-46; Konu ile ilgili geniş kapsamlı bilgili için ayrıca bkz. Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867),** TTK Yayınları, Ankara, 2001.

çıkışı ardından yaşanan Osmanlı-Rus savaşında varlık gösterememişti. Osmanlı donanması 1877-78 Osmanlı- Rus savaşından sonra deyim yerindeyse çürümeye terk edilmişti.[161] 1897 Osmanlı-Yunan savaşında ise donanmanın gerekliliği anlaşılacaktı. Bu harpte zorlukla derlenen Osmanlı filosu Çanakkale'yi güçlükle bulacak bir kerelik Beşike'ye kadar uzandıktan sonra Çanakkale'ye geri dönecekti.[162]

Bu savaş sonrası donanmanın modernleştirilmesi ve yeni gemilerin donanmaya katılması ile ilgili çalışmalar başlatıldı. Bu amaçla II. Abdülhamid'in emri ile Bahriye Nazırı Hasan Rahmi Paşa[163] başkanlığında bir komisyon kuruldu. Bu komisyonun Mayıs 1897'de hazırladığı rapor, eldeki eski gemilerin modernize edilmesi ve yurt dışından yeni savaş gemilerinin alınmasını tavsiye etmekteydi. Yapılan görüşmelerin ardından donanmadaki eski gemilerin modernize edilmesi ile ilgili olarak İngiliz Armstrong, Alman Krupp ve İtalyan Ansaldo Firmaları ile kontratlar imzalandı ve modernizasyon çalışmaları 1901'den itibaren başlatıldı. İlk olarak ABD'den *Mecidiye* ve İngiltere'den *Hamidiye* kruvazörleri sipariş edildi ve bu gemiler 1903 yılında donanmaya katıldı. 1906 yılında *Peyk-i Şevket* ve *Berk-i Satvet* torpido kruvazörleri de Almanya'dan satın alındı. Bunların dışında Almanya ve Fransa'dan bir miktar destroyer ve torpidobot[164] tedarik edildi.[165]

Donanma alanındaki tüm bu gelişmelere rağmen Osmanlı donanması halen yetersizdi. 1903 yılında İngiliz Kraliyet Armadası'nın Birinci Lordu Earl Selbourne

---

[161] Erol Mütercimler ve Mim Kemal Öke, **Sultan Osman**, E Yayınları, İstanbul, 1991, ss. 30-32. II. Abdülhamid'in donanmayı ihmalinin altında, Sultan Abdülaziz'in donanma tehdidi ile tahttan indirildiğinden ötürü mevcut donanmayı kendisi için tehdit olarak görmesi, ne yapılırsa yapılsın batının donanması ile rekabet edemeyeceği düşüncesi, liman tersane gibi alt yapılara sahip olunmaması ve bunlara yapılacak yatırım yerine kara ordusunu güçlendirip demiryollarına ağırlık verilmesi düşünceleri vardır. II. Abdülhamid'in donanmayı ihmali bir gerçektir; ancak bunda dönemin devlet adamlarının da rolü büyüktür. Konuyla ilgili bkz. Metin Hülagü "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında bir Değerlendirme", **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt: 13, ss. 17-18.

[162] Saim Besbelli, "Meşrutiyet Donanması", **Donanma Dergisi,** Cilt: 75, Sayı: 437, 1962, (Meşrutiyet), s. 68; Mütercimler ve Öke, s. 32.

[163] Hasan Rahmi Paşa (1862-1923), 1903-1908 yılları arasında Bahriye Nazırlığı görevini yapmıştır. İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra ise donanmanın kötü vaziyetinden sorumlu tutularak sürgüne gönderilmiştir. Bkz. Özel ve Kocatürk, s. 211.

[164] "Torpidobot", Esas silahı torpido olan küçük savaş gemisine verilen isimdir. Bkz. Mütercimler, Bakış, s. 507.

[165] Burak Gülboy, "1909-1914 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu İle Yunanistan Arasındaki Donanma Yarışı ve Bu Yarışın Doğu Akdeniz Güç Dengesine Etkileri", **Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 1, 2002, ss. 120-121; Özel ve Kocatürk, ss. 216-218.

Osmanlı donanması için "mevcut bile değil" demekte, İngiliz Amirali Mark Kerr[166] ise "Türklerin mizaç itibari ile denizci bir ulus olmadıklarını" belirtmekteydi.[167]

Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin donanma inşaasına önem vermesinin bir nedeni de Yunan donanmasının giderek daha güçlü bir hale gelmesi, başta Boğazlar ve Ege Adaları olmak üzere Osmanlı Devleti'ni tehdit etmesiydi. Yunanistan'daki Osmanlı Askeri Ataşesi İhsan Bey'in İstanbul'a gönderdiği raporlar da, Yunanistan'ın donanma ve ordu inşaa politikasını büyük bir ciddiyetle işlediğini gösteriyordu. Atina'daki Askeri Ataşe'nin ve Bahriye Nazırı'nın II.Abdülhamid'e sundukları raporlar yeni sistem savaş gemilerine de dikkat çekiyor, bu savaş gemilerinin eski model zırhlılara göre çok daha üstün olduğunu, yabancı devletlerin bu savaş gemilerine yatırım yaptıklarını, eski zırhlıları hurda saydıklarını vurguluyorlardı.[168]

Bu gelişmeler ışığında Osmanlı Devleti 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte daha kapsamlı bir donanma politikasına geçti. İlk olarak donanmanın ıslahı için İngiltere'den yardım alınmasına karar verildi. Şubat 1909 ile Eylül 1914 arası İngiltere Osmanlı'ya üç deniz misyonu gönderdi. İlki Amiral Douglas Gamble (Şubat 1909- Eylül 1914) önderliğindeydi. İkincisi Amiral Hugh Williams (Nisan 1910-Nisan 1912) önderliğindeydi ve sonuncusu Ağustos 1914'e kadar görev yapacak olan Amiral Limpus önderliğindeki misyondu. Aslında İngilizler Osmanlı donanmasını düzenlemek amacıyla ilk kez gelmiyordu 1868'de İngiliz amirali Hobart Homeden de bu amaçla İstanbul'a gelmişti.[169]

Amiral Gamble ilk aşamada gemileri sınıflara ayırarak bazı eski gemileri hurdaya çıkarttı ve tersane tesislerini modernleştirmeye çalıştı. Osmanlı subaylarına Marmara'da eğitim amacıyla tatbikat yaptırmasının yanı sıra bazı genç subayları modern deniz silahlarını ve yeni taktikleri öğrenebilmeleri için İngiltere'de eğitime

---

[166] Mark Edward Frederic Kerr (1864-1944), 1903-1904 yılları arasında İtalya, Avusturya, Türkiye ve Yunanistan'da Deniz Ataşeliği görevinde bulunmuştur. 1913-1915 yılları arasında Yunanistan'daki donanma misyonunun başkanlığını yapmıştır. 1916-1917 yılları arasında Adriyatik'teki İngiliz filosunun başkomutanlığını yapmıştır.1918 yılında İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerinde Tümamiral olarak görev almıştır. Bkz. Miller, ss. 444-445.

[167] Mütercimler ve Öke, s. 23.

[168] Özel ve Kocatürk, ss. 214-215.

[169] Chris Rooney, "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 34, Sayı: 1, 1998, s. 1; İngiliz ıslah heyetleri için ayrıca bkz. Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi,** Sayı: 541, 1988, ss. 14-18.

yolladı.[170] Bunun dışında Gamble, Bahriye Nezaretine düzen getirdi ve dört ana daireden oluşan İngiltere'nin "Admiralty" teşkilatına benzer bir teşkilat oluşturdu; ancak bir süre sonra Gamble'ın özellikle Osmanlı'ya alınması için küçük kruvazörleri seçmesi buna karşın hükûmet çevrelerinin dretnotları tercih etmesi gibi anlaşmazlıklar yüzünden Amiral, vazifesini tamamlamasına on bir ay kala ülkesine döndü.[171] Bundan sonra ise Amiral Williams göreve başlayacaktı. Bu süre zarfında Bahriye Nezaretinde yapılan ondan fazla değişiklik yüzünden bahriye programının kararlı bir şekilde yürütülmesi söz konusu olamamıştır.[172]

İkinci Meşrutiyet döneminin önemli yeniliklerinden biri de 19 Temmuz 1909'da kurulan Donanma Cemiyeti oldu.[173] Bu süreçte Yunanistan ve Osmanlı arasındaki donanma rekabeti de hız kazandı. Birinci Dünya Savaşı öncesinde ilk olarak Almanya ve İngiltere arasında başlayan ve sonradan Büyük Güçler'in de katılımı ile genişleyen denizlerdeki silahlanma yarışına, 1910'ların başından itibaren bölgesel güçler de dahil olmuş, İngiltere ile Almanya arasındaki yarışın benzerleri bölgesel ölçeklerde dünyanın değişik bölgelerinde cereyan etmeye başlamıştı. Bu dönem küçük çaplı bir yarış da Osmanlı ile Yunanistan arasında gerçekleşmekteydi. Bu silahlanma yarışının sembolü ise zamanın en modern savaş gemileri olan dretnotlara sahip olmaktı. Osmanlı'da Donanma Cemiyeti'nin kurulduğu, ıslah heyetlerinin göreve geldiği yıllarda Yunanistan'da da benzer çabalar mevcuttu. Yunanistan'nın İtalya'dan modern bir zırhlı kruvazörün alımını tamamlamak üzere olduğu yolundaki haberler bu dönem Osmanlı gündemini meşgul etmekteydi.[174]

Yunanistan'daki bu gelişmelerden etkilenen donanma Cemiyeti, kuruluşundan dört- beş ay sonra harekete geçti ve gemi siparişine girişti. Alacağı ilk gemiye cemiyetin en önemli dayanağı olan millete minnettarlığı ifade için *Yadigar-ı Millet* adı verilecekti. 1910 Ağustosu'nda *Yadigar-ı Millet* ve *Muavenet-i Milliye, Numune-i Hammiyet* ve *Gayret-i Vataniye* gemileri ülkeye kazandırıldı. Yine aynı ay

---

[170] Bahri Noyan, "II. Meşrutiyet'te Türk Donanması", **Hayat Tarih Mecmuası,** Cilt: 1, Sayı: 6, 1970, ss. 29-30; Gülboy, s.120.
[171] Umut Karadoğan, "Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islahat Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı: 72, Cilt: 24, 2008, s. 761.
[172] Noyan, s. 32; Mütercimler ve Öke, s. 47.
[173] Selahattin Özçelik, **Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, TTK Basımevi, Ankara, 2000, ss. 148-149.
[174] Gülboy ss. 120-121; Osmanlı Yunan donanma yarışı ve bunun basına yansımaları için ayrıca bkz. Özlem Yıldırım, **Dönemin Türk Basınına Göre Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Türk Yunan İlişkileri,** (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009.

Almanya'dan *Barbaros Hayrettin* ve *Turgut Reis* zırhlıları, İngiltere'den ise 1911'de nakliye gemileri satın alındı. Bunlar *Reşit Paşa, Mithat Paşa* ve Giresun halkından geliri temin edilen *Giresun* vapurlarıydı.[175]

Yunan Hükûmeti, Osmanlı Devleti'nin Almanya'dan iki zırhlı satın almasının ardından Fransa ile iki eski savaş gemisinin satın alınması için görüşmelere başladı; ancak Fransa, Donanma Bakanı Amiral Lapeyrére'in onay vermemesi nedeniyle, herhangi bir zırhlıyı satmayı kabul etmedi. Bu arada 1911'de Yunanistan, Fransız Schneider Firmasına iki adet denizaltı siparişini verdi.

Doğu Akdeniz'de Yunanistan'ın denizlerde artan etkinliğini dengeleyerek üstünlüğü kendi lehine çevirmek ve aynı zamanda Rus Karadeniz filosuna karşı önlem almak isteyen Osmanlı Devleti'nin bir diğer hedefi, dönemin en güçlü savaş gemileri olan dretnotlara sahip olmaktı. Amiral Williams'ın destroyer ve torpidobotlardan oluşacak etkin bir filo kurmanın Osmanlı'nın sahillerini korumak için en uygun yöntem olacağı fikirlerine karşın, Osmanlı yetkilileri büyük gemilerden oluşacak bir donanma istemekteydi.[176] Gamble gibi Williams da destroyerlerin %30 oranında azaltılmasından ve gemi tonajlarının 16.000 tonla sınırlandırılmasından yanaydı. Oysa Osmanlı 20.000 tonda ısrarcıydı. Hem Amiral Williams hem Amiral Gamble, Osmanlı Devleti'nin yegane düşmanının Yunanistan olmasından dolayı gemi siparişinin sınırlı olmasını savunuyorlardı.[177]

Yunan donanmasının bir diğer adımı, 1909 yılında zengin bir Yunanlı iş adamı olan Giorgio Averoff'un bağışları ile zırhlı bir kruvazör alınması oldu. Nisan 1911'de Yunan donanmasına katılan *Averoff* bu dönemde Doğu Akdeniz'deki en kuvvetli gemi durumundaydı. Yine 1910 yılının son baharında Yunan Hükûmeti donanmanın ıslahı için Amiral Lionel Tufnell başkanlığında bir İngiliz heyetini ülkeye davet etti.[178] Yunanistan'daki gelişmeler üzerine Türkiye de dretnot alım sürecini başlattı. Nisan 1911 yılında üç şirketten oluşan bir İngiliz şirketler grubu olan Messers.Armstrong Whithworth., Messers.Vickers Limitet ve Messers John

[175] S. Özçelik, ss. 154-160; Gülboy, s. 121; Karadoğan, ss. 766-767; Mütercimler ve Öke, ss. 140-143.
[176] Gülboy, ss. 121-124. Osmanlı'nın amacı Ege'de Yunan, Karadeniz'de Rus donanmalarının toplam gücüne denk bir güce sahip olmaktı. Bkz. Besbelli, Meşrutiyet, s. 71.
[177] Güvenç, s. 36; Özel ve Kocatürk, s. 235.
[178] Gülboy, s. 124. Osmanlı Devleti de söz konusu gemiyi almaya niyetlenmiş hatta 3 kişilik bir heyet yollayıp, gemiyi inceletmiş; ancak sonunda gemiyi almaya değer bulmamıştır. Bkz. Özel ve Kocatürk, s. 226.

Brown ile dretnot alımı konusunda sözleşme imzalandı.[179] *Reşadiye* adı verilen bu ilk dretnot 3 Eylül'de yapılan törenle denize indirildi. Bu merasime Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa ile kızı da katıldı.[180]

1911 yılında Osmanlı'nın İngiltere'ye verdiği dretnot siparişinin ardından Yunan Hükûmeti, 1912'de yapımına başlanması hesaplanan savaş kruvazörü ile çeşitli sayıda destroyer ve torpidobot satın almak üzere harekete geçti. Yunanistan'daki bahriye ıslah heyetinin başında o dönem Mark Kerr vardı. O da tıpkı Osmanlı'daki ıslah heyeti başkanı Amiral Gamble ve selefleri gibi Ege Denizi gibi dar denizler için uygun olan gemi türünün dretnot değil küçük tonajlı gemiler olmasını tavsiye ediyordu. Başbakan Venizelos ise bu görüşün aksini savunmaktaydı; nitekim bu dönem Yunanistan oldukça üstün bir güçteki *Salamis* savaş kruvazörünü sipariş verdi.[181]

Osmanlı Devleti, 1911-1913 arasında Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nı yaşadı. İtalyan harbi sırasında denizlerde aktif bir başarı sağlayamayan Osmanlı, Çanakkale'de üstlenerek Boğazın torpidolarla gözetlenmesi ve savunulması görevlerini aldı. Bu savaş sürerken Amiral Williams'ın yerine Amiral Limpus göreve başladı. İtalyan Harbi'nin ardından başlayan Balkan Savaşları, 29 Eylül 1913'te sona erdi. Balkan Savaşları'nda ise denizlerde Aralık 1912'deki İmroz Muharebesinde düşman ile üstün bir şekilde savaşılmakla birlikte kesin sonuç alınamazken Ocak 1913 Mondros Muharebesi ile Osmanlı zor durumda kalacaktı.[182]

1911 Trablusgarp ve 1912 Balkan Savaşları'ndan sonra Osmanlı Devleti tekrar donanmaya ağırlık vermeye yöneldi. Ege Adaları'nın elden çıkmasında önemli bir etken donanmanın zayıflığı idi. Bu adaların geleceği konusundaki anlaşmazlık, devletler arasındaki karşılıklı donanma ve silah yarışını perçinlemişti. Güçlü bir donanama sayesinde Ege Adaları'nın akıbeti konusunda Osmanlı'nın eli güçlenebilirdi.[183]

---

[179] Önder Kocatürk, **Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler (1911-1912),** Cilt: I, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2011, (Cilt I), s. 463-465.

[180] Kocatürk, Cilt: II, s. 316; Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", **Belleten**, Cilt: 39, Sayı: 156, 1975, (Yunan), ss. 743-744; Mütercimler ve Öke, ss. 56-57.

[181] Gülboy, s. 124; Mütercimler ve Öke, ss. 50-51; Büyüktuğrul, Yunan, s. 742.

[182] Besbelli, Meşrutiyet, ss. 71-74; Özel ve Kocatürk, ss. 238- 244; Büyüktuğrul, ss. 739-741.

[183] Güvenç, s. 49; Gülboy, s 122; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 48; S. Özçelik, s. 169.

Bu sırada İngiliz tezgahlarında Brezilya namına *Rio de Janerio* adında bir dretnotun inşaası söz konusuydu. Brezilya bu gemiyi satışa çıkartmıştı. Dretnot almaya karar veren Osmanlı Devleti de dretnotun inşaa edildiği şirket ile görüşmelere başladı. Güney Amerika dretnotlarının tek müşterisi Osmanlı değildi. İtalya, Rusya, Avusturya-Macaristan ve hatta Almanya'nın piyasadaki dretnotlardan bazılarını almak konusunda girişimleri olduğu bilinmekteydi.[184]

Rauf Bey'in[185] gerekli krediyi Fransız bankası olan Perrier'den temin etmesinin ardından Osmanlı'ya 2.978.000 sterline mal olan geminin satışı, 19 Aralık'ta başlayan görüşmeler ve 9 Ocak'ta geminin Osmanlı'nın Perrier Şirketinden hazine bonolarının satışı ile elde ettiği 1.200.000 sterlin tutarındaki ilk taksitinin ödenmesi ile tamamlandı. Geminin 1914 Temmuz'unda resmen bitmesi beklenmekteydi.[186]

Sultan Osman'ın siparişinin ardından Nisan 1914'te Armstrong-Vickers'e *Fatih* isminde bir dretnot siparişi daha verildi. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin İngiliz tersanelerine verdiği iki muhafazalı kruvazör, dört muhrip ve iki denizaltının bedeli 3 milyon 972 bin sterlindi. Fransa'ya verilen altı adet muhribin ise fiyatı 155 bin sterlindi. İki denizaltının bedeli ise 4 milyon 760 bin Fransız frankıydı.[187] Donanma Cemiyeti de elinden gelen yardımı toplamak için çalışmalara başlamış, İstanbul'dan Mısır'a, Yemen'e, Karadeniz'e, Rodos'a kadar yardımlar toplanmış,

---

[184] Gülboy, s. 122. Brezilya ile Arjantin arasında tıpkı Yunanistan-Osmanlı; Almanya-İngiltere; Fransa-İtalya arasında olduğu gibi dretnot yarışı vardı. 1913 yılına gelindiğinde Brezilya, Arjantin ile sorunlarını belli ölçüde halletmiş olmasının yanı sıra iktisadi dar boğaza girmişti. Temmuz ayına gelindiğinde Brezilya taksitleri ödemede zorluk yaşamaya başlamıştı. Bu yüzden Brezilya bu dretnotu satışa çıkartacaktı. Bkz. Büyüktuğrul, Yunan, s. 743; Mütercimler ve Öke, ss. 19-22.

[185] Hüseyin Rauf Orbay (1881-1964) İstanbul doğumlu olup Trablusgarp Askeri Rüşdiyesini ve Heybeliada Bahriye Mektebini bitirmesinin ardından deniz subayı olarak Osmanlı donanmasına katıldı. Bahriye Nezareti Erkan-ı Harbiye Reisliğine getirildi. Balkan Savaşı sırasında Hamidiye kruvazörünü komuta etmesindeki başarısının ardından "Hamidiye Kahramanı" olarak anıldı. Bahriye Nazırlığı da yapan Rauf Bey, Mondoros Mütarekesini bu vazifedeyken imzaladı. İşgalin başlamasıyla Kuvayı Milliye'ye ve Mustafa Kemal'e katılan Rauf Bey 1920 yılında Malta'ya sürüldü. 1921'de ise dönerek yeni kurulan Mecliste görev aldı. Terakkiperver Fırka'nın kurulmasında görev aldı. Kastamonu Milletvekilliği, Londra Büyükelçiliği görevlerini yaptı. Bkz. Şaban Sitembölükbaşı, "Rauf Orbay" **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 33, TDV Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 356-357; Rauf Orbay, **Cehennem Değirmeni Siyasi Hatıralarım,** Emre Yayınları, İstanbul, 1993.

[186] Kocatürk, Cilt: II, ss. 327-328. Yunanistan'ın gemiyi alacak para bulamaması da Osmanlı'nın işini kolaylaştırmıştı. Osmanlı'nın, yapılacak liman ve tersane ihalesini Armstrong Şirketine vermesi ve şirkete otuz yıllık imtiyaz vermesi de Armstrong Şirketinin tercihini Osmanlı'dan yana kullanmasında etkili olmuştur. Önce Aralık 1913'te liman tersane sözleşmesi imzalanmış hemen ardından Rio de Jenario'nun alımı açıklanmıştır. Almanya durumdan memnun olmazken Amiral Limpus bu anlaşmayı "büyük kazanç" olarak tanımlamıştır. Bkz. Güvenç, ss. 52-53.

[187] Güvenç, s. 61.

mülki memurlar birer maaşlarını vermeyi taahhüt etmişlerdir. Kuşkusuz ki bu gemilerin satın almasında Donanma Cemiyeti'nin ve milletin katkısı büyüktü.[188]

Bu arada ABD'de temaslarını sürdüren Yunan heyeti, Çin donanması için yapılmakta olan ve parasının ödenemediğinden dolayı satışa çıkarılan *Fei Hung* kruvazörünün alımını tamamladı. Bu kruvazör de *Helle* adı ile Yunan donanmasına katıldı.[189]

Haziran 1914'e gelinip Osmanlı dretnotlarının teslim tarihi yaklaştıkça Yunanlıların endişeleri arttı. Yunanlılar, hem Avrupa hem ABD kamuoyunda söz konusu iki dretnotun Osmanlı'ya intikali durumunda kendilerinin zayıf kalacağı ve Osmanlı'nın bu durumdan istifade ederek saldıracağı fikrini yaymaktaydı. Yunanistan aynı zamanda Arjantin, Şili, ABD gibi ülkelere zırhlı ve denizaltı siparişi vermek üzere girişimlerde bulunmaktaydı. Yunanistan, ABD'nin satışa çıkardığı *Idaho* ve *Missisipi* zıhlılarını satın almaya karar verdi. Dokuzar yıllık olan bu gemiler oldukça eski ve *Sultan Osman* ile boy ölçüşemeyecek bir hıza sahiptiler. Buna rağmen Yunanistan bu gemiler için oldukça yüklü bir meblağ ödemeyi kabul etmişti. Bu durum Yunanistan'ın gemilere ne kadar acil ihtiyacı olduğunu göstermekteydi. Yunanistan'ın satın aldığı bu gemiler Osmanlı tarafından endişe ile karşılanmıştı. ABD Büyükelçisi Rüstem Bey, Osmanlı Devleti nezdinde Yunanistan'ın ABD'den gemi almasını protesto edecekti.[190]

1914 yaz ve bahar aylarında iki ülke arasındaki ilişkiler oldukça gerilmişti. İstanbul'daki yabancı diplomatlar ve Ataşe'ler, savaşın çıkıp çıkmamasını, Türk-Yunan donanma yarışına endeksliyorlardı.[191] Nitekim Yunanlılar ABD'den sipariş verdikleri gemileri aldıktan sonra Osmanlı'ya gelecek olan gemileri engelleme işine girişmişti. Yunanlıların planlarından gerek Osmanlı yetkilileri, gerekse de Avrupa Devletleri'nin yetkilileri haberdardı. İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi Louis Mallet, 31 Aralık 1913'te Dış İşleri Bakanı Grey'e yolladığı telgrafta Osmanlı Devleti'nin,

---

[188] S. Özçelik, s. 168.
[189] Gülboy, s. 124; Büyüktuğrul, Yunan, s.767.
[190] Mine Erol, **Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu**, Bilgi Basımevi, Ankara, 1976, ss. 26-31. ABD yetkilerinin Rüstem Bey'in protestosuna cevabı ise Yunanistan'ın barışçıl amaçlarla bu gemileri kullanacağı yönünde olmuştu. Osmanlı Devleti de 1909'da, Girit meselesi söz konusu iken ABD'den savaş gemisi almak istemiş bu gemilerin savaş maksadı ile kullanılmayacağını belirtmişti; ancak ABD satışa sıcak bakmamıştı. Rüstem Bey ise kendisine verilen bu cevaptan sonra da protestolarını sürdürmeye devam edecekti. Bkz. Erol, ss. 38-39.
[191] Yıldırım, s. 93.

Sultan Osman ve *Reşadiye*'nin donanmaya katılmasının ardından Yunanistan'a karşı bir saldırıda bulunma ihtimalinden bahsetmekteydi. 21 Mayıs 1914'te Mallet yolladığı diğer bir telgrafta Yunanistan'ın *Sultan Osman* dretnotunun Osmanlı donanmasına katılmasını beklemeden Osmanlı'ya savaş açmak ya da bu gemiyi İngiltere'den ayrılıp İstanbul'a gitmek üzere yol alırken Ege'de bir saldırı ile batırmak niyetinde olduğunu haber vermekteydi.[192]

Yunanistan özellikle savaş gemilerinin gelişinin ardından Osmanlı'nın, Sakız ve Midilli başta olmak üzere Ege Adaları'nı alacakları yönünde yayın yapıyordu. "Novoie Vremya" adlı Rus gazetesinin de 24 Nisan 1914 tarihli sayısında İstanbul muhabiri tarafından Petersburg'a gönderilen haberde, Yunanlıların Ege Adaları meselesinden korktukları için *Sultan Osman'*ı havaya uçurarak veya Türkiye'ye savaş ilan ederek, İngiltere'yi tarafsız devlet sıfatına sokup zırhlıların teslimine engel olmaya çalışacakları bilgisi yer almıştı.[193]

Ali İhsan Sabis de hatıralarında, Venizelos'un İngiltere ziyaretinde, Osmanlı dretnotlarının teslimini engellemek için İngiliz Hükûmeti'ne ricada bulunduğunu belirtmektedir. Haziran ayında İngiliz Akdeniz donanması'nın İstanbul'u ziyaret ettiği sırada Sabis, Cemal Paşa'dan, geminin İngilizlerce son tecrübesinin yapılmasından önce tahrip edileceği, bu olmazsa Türk sularına gelmek üzere yola çıktığı vakit Cebelitarık'ta bir Yunan denizaltısınca batırılacağı bu da olmazsa geminin Yunan sularından geçişi sırasında Yunan donanmasının ona hücum edeceği bilgisini almıştır. Bu durum karşısında önlem almaya koyulan Bahriye Nezareti, gemileri karşılamak üzere Akdeniz'e donanma gönderilmesine karar vermiştir. Hatta bu görev için Alman zırhlılarından ve *Goeben*'den de yararlanılması gündeme gelmiştir.[194]

Islah heyetinin çalışmalarından ve gemi siparişlerinden Yunanistan'ın yanı sıra Rusya da son derece rahatsızdı. Rusya, Osmanlı donanmasındaki İngiliz yardımına sıcak bakmamakta ve Karadeniz'deki güç dengesinin değişmesini istememekteydi. 1910'larda Rus gazetelerinde savaşçı yazılar çıkıyor, yarı resmi bir

[192] S. Özçelik, s. 169; Gülboy, s. 125.
[193] Kocatürk, Cilt: II, s. 405.
[194] Ali İhsan Sabis, **Harp Hatıralarım Birinci Cihan Harbi**, Cilt: I, Nehir Yayınları, İstanbul, 1990, ss. 59-61; Cemal Paşa, s. 115.

gazete olan "Rossia" Türk subaylarının İngilizler tarafından eğitildiğini, Rusya'nın Karadeniz'deki dengeyi sağlamak adına harekete geçmesi gerektiğini yazıyordu.[195]

Osmanlı dretnotlarının gelişi ile Karadeniz'deki dengenin bozulmasından endişelenen Rusya, acil olarak dretnot satın alma faaliyetlerine girişti. Rusya, konuyla ilgili şikayetlerini müttefiki olan İngiltere'ye de iletmekten geri kalmadı ve Osmanlı'nın donanma inşaa programını yavaşlatmasını talep etti. Edward Grey ise Osmanlı'nın donanma inşaa programının Rusya açısından tehdit unsuru olmadığı, İngiltere'nin Osmanlı'yı desteklememesi durumunda Türk Hükûmeti'nin Almanya'ya yöneleceği bunun da ne Rusya ne de İngiltere'nin çıkarlarına uygun olmadığı yönünde cevap vermişti.[196]

Osmanlı liderleri de gerginliği yatıştırmak adına girişimlerde bulunmaktaydılar. Mayıs 1914'de Talat Paşa ile Giers arasında yapılan görüşmede Talat Paşa, İngiltere'ye sipariş edilen gemiler meselesini açarak üç ay içinde Osmanlı'nın denizlerde güçlü olacağını; bununla birlikte hükûmetinin diplomasi ve ilişkiler konusunda her daim makul olacağı teminatını vermişti.[197] Yine de *Reşadiye*'nin ardından, *Sultan Osman I* dretnotunun siparişi bir anda Rus Donanma Komutanlığının ilgisini Karadeniz'e yöneltti. Bu dretnot 1914 yılında tamamlanıp Osmanlı donanmasına katıldığında Rusya'nın bu geminin dengi olarak karşısına çıkarabileceği hiçbir gemisi bulunmamaktaydı. 1856 Paris Kongresi kararları Boğazlardan savaş gemisi geçişini yasakladığından Baltık filosunun dretnotlarının da Karadeniz'e gönderilmesi söz konusu değildi. Bu nedenle Rus donanma Komutanlığı Karadeniz'de üstünlük sağlanması için 1912 yılında dört dretnotun yapımını öngören bir plan hazırladı ve yabancı devletlere dretnot siparişi vermeye girişti. Bununla beraber 1912 yılında hızla yapımına başlanan bu dretnotlar 1915 yılının sonuna kadar filoya katılamayacaktı. Sonuçta Rus yetkililerin içine düştüğü karmaşaya rağmen, Rusya açık bir harekete girişmektense diplomatik olarak Yunanistan'ı desteklemek ile yetindi.[198]

---

[195] Rooney, ss. 5-8; Özel ve Kocatürk, s. 233.
[196] Güvenç, ss. 57-58; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 51.
[197] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 97.
[198] Gülboy, s. 126. Sabis de hatıralarında gemiler Osmanlı'ya gelmeden önce Rusya'nın gemilerin inşaasını geciktirmeye çalıştığını ve Rusya'nın yine gemiler gelmeden savaşın başlamasını istediğini belirtir. Rusya bu konuda kendisini öne atmak yerine, adalar ve İzmir Rumları gibi mevzuları öne sürerek Rusların, Yunanlıların gemilerin gelişini önlemeye yönelik çalışmalarını desteklediğini belirtir. Bkz. Sabis, s. 60.

Rusya aynı zamanda Osmanlı'nın İngiltere ve Fransa'ya kredi başvurularını geri çevirmek için de çaba gösteriyordu; nitekim Cavid Bey Ocak ayında Fransa'ya kredi almak için gittiğinde Rus engeli ile karşılaşacaktı.[199]

Alman gemilerin intikalinden önce Osmanlı Deniz Kuvvetleri 3 zırhlı, 2 kruvazör, sekiz muhrip, on torpidobot, on altı gambot, on yedi motorgambot olmak üzere 10.000 tonluk elli sekiz harp gemisinden oluşuyordu. Ayrıca sekiz silahlandırılmış yat veya gemi ile 20.000 tonilatoluknakliye gemisi de vardı.[200]

1.3. 1914 YAZINDA SAVAŞ KRİZİNİN AKDENİZ'DEKİ YANKILARI

1.3.1. Akdeniz'de İngiliz Donanması

Mayıs ile Haziran ayları arasında Avrupa'da siyaset sakin olarak nitelendirilebilirdi. İngiliz Dış İşleri Daimi Müsteşarı Nicolson, Berlin Büyükelçisi Goschen'e "Bence büyük Avrupa güçleri arasında sürtüşme yok" açıklamasında bulunmuştu.[201] Bununla birlikte Birinci Dünya Savaş'ına giden süreçte en büyük adım aynı ay içinde gerçekleşti. 28 Haziran günü Avusturya Macaristan veliahtı Ferdinand, daha sonra "Kara-el" örgütü tarafından desteklendiği anlaşılan Sırp öğrenci Pricip tarafından öldürüldü. Avusturya Sırbistan'a savaş açmak için istediği bahaneyi bulmuştu. Almanya'nın desteğini alan Avusturya Macaristan, 7 Temmuz'da toplanan Bakanlar Kurulunda, Sırbistan'a kabul edilmesi mümkün olmayan şartlarla dolu bir ültimatom gönderilmesi kararını aldı ve bu ültimatom 23 Temmuz'da Sırbistan'a iletildi.[202]

Bu aşamada İngiltere tarafsız tutumunu sürdürmekle birlikte sürecin bir savaşa dönüşmesini engellemek adına adımlar atıyordu. Grey, olaylarla doğrudan ilgisi olmayan İtalya, Fransa, Almanya ve İngiltere'nin sorunun çözümü için ortak bir konferansta toplanmasını önerdi. Fransa ve İtalya bu fikri kabul ederken Almanya, sorunun Avusturya ile Sırbistan arasında çözülmesini istedi. İngiltere ikinci bir adım atarak Almanya'dan Avusturya'ya ve Rusya'dan Sırbistan'a aracılıkta

[199] Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 69-70.
[200] Belen, s. 41.
[201] Ponting, s. 63.
[202] Avusturya Bakanlar Kurulunda alınan kararlar ve ültimatomun maddeleri için bkz. Karal, ss. 366-368; Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 579-590; "Temmuz Krizi" ile ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Emil Ludwig, **Temmuz 1914,** çev. Haydar Rıfat, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul 1932.

bulunarak ültimatomu görüşmek üzere zemin hazırlanmasını teklif etti. Rusya ise Avusturya ile anlaşmaya varmayı denemek bile istemedi. Rusya'nın desteğini arkasına alan Sırbistan bir madde dışındaki ültimatomun tüm maddelerini kabul etmişti. Avusturya ise bu yanıttan memnun kalmadı ve 28 Temmuz'da Sırbistan'a savaş ilan etti. 29 Temmuz'da İngiltere anlaşmazlığın aracılık yolu ile çözüm teklifini yinelediyse de bir sonuca varamadı.[203] Ağustosun ilk günlerinde büyük devletler art arda savaş ilanlarını gerçekleştirecekti.

27 Temmuz'da, İngiliz Avam Kamarasındaki toplantının gündemi ağırlıklı olarak İrlanda meselesi idi.[204] Bununla birlikte Fransa'nın savaşa girmesi durumunda İngiltere'nin vereceği olası destek de gündeme taşındı. Kabine, filoların güçlü tutulmasını ve savaş planının ilk aşamasının uygulamaya konulmasını kabul etti. Bu anlamda uyarıcı telgraflar filolara gönderildi.[205]

Milne, Sultan'ın konuğu olarak Yıldız Köşkü'nde bulunduğu 28 Haziran günü Bab-ı Ali üst düzey yöneticileri ile birlikte veliahdın öldürüldüğü haberini almıştı. Bab-ı Ali, resmi protokolü iptal ederken, İngiliz filosu 1 Temmuz Perşembe günü İstanbul'u terk etti. Amiral Milne, programı çerçevesinde Akdeniz kentlerini ziyaretini sürdürdü; 3-9 Haziran arası Maimance'deydi daha sonra Larnaka, İskenderiye, Tripoli ve Beyrut limanlarını ziyaret etti.[206]

Temmuz ayını bu şekilde geçiren Amiral Mine 27 Temmuz'da İskenderiye'deyken Donanma Bakanlığından gönderilen telgrafı aldı:

> *Avrupa'daki politik durum Üçlü İttifak ve Üçlü İtilaf güçleri arasındaki savaşıimkansız kılmamaktadır. Bu bir uyarı telgrafı değildir; ancak savaşın olası düşmanlarını izlemek için hazırlıklı olun. Malta'ya normal hızda geri dönün erzak ve kömürleri tamamlayarak bütün gemilerinizle orada kalın. DEFENCE'ı filoya katılmaya hazır olması yönünde uyarın.*
> *Önlem alınması sadece uyarı niteliğindedir. Gizliliğe son derece önem verilmeli ve gereksiz insanlara bilgi verilmemelidir.*[207]

Bu mesaj Milne'ye geldiğinde İngiliz Akdeniz filosu dağınık bir haldeydi. Amiral Milne'nin komutasındaki İkinci Savaş Filosuna mensup savaş

[203] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 594-597; Karal, ss. 369-70; Sander, Siyasi, ss. 354-355.
[204] İrlanda'da da özerklik yanlıları ile karşıtları arasında mücadele söz konusuydu. Ayrılntılı bilgi için bkz. Ponting, ss. 86-88.
[205] Ponting, ss.158-159.
[206] Miller, ss. 20-21; Sarıöz. s. 34.
[207] Public Record Office (PRO), Admiralty (ADM), 137/4176, No: 176, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 27 Temmuz 1914).

kruvazörlerinden Loxley liderliğindeki *Inflexible* ile Sowerby liderliğindeki *Indefatigable*, İskenderiye'de; Kennedy liderliğindeki *Indomitable* Malta'da idi.[208]

Bunun dışında hafif kruvazörlerden Drury-Lowe komutasındaki *Chatham,* John Kelly komutasındaki *Dublin*, Howard Kelly komutasındaki *Gloucester* ve Church komutasındaki *Weymounth* İskenderiye'deydi.

Birinci Kruvazör Filosu komutanı ise Tümamiral Troubridge idi. Troubridge'in filosuna ait gemilerden F.Wray komutasındaki *Defence* Draç'ta; F.D.Gilpin ve Brosett komutasındaki *Black Prience* İskenderiye'de; H.Blanket komutasındaki *Duke of Edinburg* Malta'da idi. *Warrior* ise G.H. Borrett komutasında İskenderiye'de bulunmaktaydı.[209]

Amiral Troubridge komutasındaki *Defence* ve beraberindeki *Racoon,* aralarında Alman kruvazörü *Breslau*'nun da bulunduğu uluslararası filonun Arnavutluk kıyılarındaki parçasını oluşturmaktaydı. 27 Temmuz'da Donanma Bakanlığından gelen emri alan Amiral Milne, 28 Temmuz'da Malta'ya gitmek üzere İskenderiye'den ayrıldı[210] ve 29 Temmuz'da Malta'ya ulaştı. 31 Temmuz'da Troubridge de bayrak gemisi ile Malta'ya geldi Bu şekilde donanmanın ana parçası Malta'da toplanmış oldu.[211]

İngiliz filosunda bir kruvazör eksikti. Daha önce kararlaştırılan plana göre Akdeniz'de dört muharebe kruvazörü olması gerekiyordu; ancak *Invincible* savaş kruvazörü geri çekildiği için Akdeniz'de üç savaş kruvazörü kalmıştı. 28 Temmuz'da

---

[208] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 178-179. Savaş kruvazörlerinin gücünü incelediğimizde; HMS İnflexible ve HMS İndomitable, invincible sınıfı muharebe kruvazörlerinin ilk örneklerindendi. 1908 yılında hizmete girmişlerdi. HMS Indefatigable ise İngiliz savaş kruvazörü inşaasında ikinci nesli temsil etmektedir. 1909 yılında hizmete girmişti. Bu üç savaş kruvazörünün, savaş gemilerine oranla daha hızlı olmaları için zırhları daha ince, topları daha azdı. Indefatigable diğerlerine oranla biraz daha büyük ve moderndi. Her üçünün de planlanan hızı 25 mil'di. 12'lik sekizer topu mevcuttu. İnflexible ve İndomitable'ın zırh kalınlığı 18 santim ve deplasmanı 17.250 tondu. Indefatigable'ın ise zırh kalınlığı 20 santim ve deplasmanı 18.750 tondu. Milne'nin emrindeki dört hafif kruvazörün ise her biri yaklaşık 5.000 ton olup 15'lik ana toplarla donatılmışlardı. Bkz. Sarıöz, s. 23; Van Der Vat, s. 57; Ersel, ss. 34-35. Indomitable 1923 yılında hizmet dışı bırakılacaktı. Inflexible ise Çanakkale Savaşı sırasında Nusret manyın gemisinin döktüğü mayılar yüzünden yaralanacaktı. Indefatigale da 1916 yılında Jutland Savaşı'nda batacaktı. Bkz. Ersel, s. 35.

[209] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 178-179. Troubridge'nin emrindeki kruvazörlerin hızları ise 22-23 mildi. Ana topları ise 23.5 santim çapındaydı. Troubridge'nin bayrak gemisi Defence'in altı, diğer kruvazörlerin dörder topu vardı. Defence'in deplasmanı 14.600 ton civarındaydı. Diğer kruvazörlerin ise 13.550 tondu. Her birinin zırh kalınlığı ise 15 santimdi; ancak bu gemi tipi 1905'ten beri üretilmiyordu, gözden düşmüş olarak nitelendirilebilirdi. Bkz. Van Der Vat, ss. 57-58. 1909 yılında tamamlanan Defence 1916 yılında Jutland Savaşı'nda batırılacaktı. Bkz. Ersel s. 37.

[210] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 178-179.

[211] Milne, s. 42; Van Der Vat, s. 81.

Birinci Deniz Lordu Battenberg ile Churchill arasında gerçekleşen görüşmede Churchill, *New Zealand* adlı savaş kruvazörünün Akdeniz'e gönderilip gönderilmeyeceğine karar verilmesini istedi. Hafta sonu yapılan toplantıda kruvazörün anavatanda kalmasına karar verildi.[212]

29 Temmuz'daki İngiliz kabine toplantısında en büyük tartışma konusu Belçika'nın durumu oldu. Almanya veya Fransa birbirlerine karşı savaşa girmeleri durumunda Belçika'nın tarafsızlığını bozabilirlerdi. Almanya'nın Belçika'ya müdahalesinin İngiliz çıkarlarını doğrudan etkileyeceği konusunda kabine hemfikirdi. İngiltere bu aşamada Fransa ve Rusya'ya doğrudan destek vermeyecekti; ancak tarafsızlık da ilan etmeyecekti.[213]

İngiltere'deki Fransız Büyükelçisi Paul Cambon ise, İngiltere'nin bir an önce Almanya'ya savaş ilan etmesini istiyordu; ancak kabine savaş ve barış taraftarları arasında bölünmüştü. Tarafsızlık yanlıları ise ikiye bir çoğunluğa sahipti. Savaş yanlısı olarak nitelendirilebilecek olan Asquith, Grey ve Churchill azınlıktaydı. Hükûmetin aklı ise halen İrlanda krizindeydi.[214]

İngiltere'nin Fransa'ya savaşta ortak hareket etme adına en büyük taahhüdü 1912'de Grey'in Cambon'a verdiği mektuptu. Temmuzun son günlerinde Cambon, bu mektubun İngiltere'nin yardımını beraberinde getirmeyeceğini anladı. 30 Temmuz'da Fransız Askeri Ataşesi Comte de Saint Seine, Battenberg ve Churchill arasında gerçekleşen görüşmede, Askeri Ataşe ortak bir işaret kodları kitabının hazırlanmasının önemini belirttiğinde; Churchill'in tepkisi bu işin iki donanma arasında değil iki hükûmet arasında yapılması gerektiği ve böyle bir durum için erken olduğu şeklindeydi.[215] Bununla birlikte Churchill yaşanan gelişmeler uyarınca yeni bir emri 30 Temmuz günü Malta'ya bildirdi.

> *Eğer savaş çıkarsa ve İngiltere ve Fransa savaşa dahil olursa, İtalya'nın tarafsız kalabileceği ve Yunanistan'ın müttefikimiz olabileceği muhtemel gibi gözüküyor. İspanya da dostça yaklaşacaktır ve belki de müttefik olacaktır. Ancak İtalya'nın durumu net değildir ve İtalya'nın ne yapacağını öğrenmeden filonuzun Avusturyalı gemilere ateş açmamaları çok önemlidir. İlk amacınız, Afrikalı ordularını taşımada Fransızlara yardım etmek olmalıdır ve eğer mümkünse hızlı Alman gemilerine; özellikle taşımaya müdahale edebilecek Goeben'e ateş açılmalıdır. Fransız Amiral'e bir konuyu danışmanız gerektiği zaman, telgraf ile bilgilendirileceksiniz. Genel savaşa dahil olan Fransızlara*

[212] Miller, s. 24; Sarıöz, s. 39.
[213] Ponting, s. 198.
[214] Van Der Vat, s. 87.
[215] Miller, ss. 35-37.

danışmadan, bu aşamada üstün güçler tarafından savaşa çekilmeyiniz. Filonuzun hızı, uygun zamanı seçmenizi sağlayabilecek niteliktedir. Akdeniz'e daha sonra takviye güç yollamayı umuyoruz ve siz ilk olarak kuvvetlerinize sahip çıkmalısınız.[216]

Amiral Milne Donanma Bakanlığına 30 Temmuz tarihli telgrafa cevaben 31 Ağustos'ta aşağıdaki telgrafı gönderdi:

Avusturya ve İtalyan filolarına oranla, İngiliz Akdeniz filosunun gücü ve az sayıda oluşu dikkate alınacak olursa, Fransız filosunun yük gemileri veya hafif kruvazörlerini korumak için onlara yardım edilmesine konsantre olunması gerektiğini düşünüyorum. Düşman, ticaret yollarını ele geçirip ciddi kayıplara neden olabilir. Bu yüzden Akdeniz'in doğusundaki ticaret yolunu korumak adına hiçbir çarpışmaya girilmemesini öneriyorum. Fransız Amiral'e bu konu hakkında danışmak için izin alana kadar tüm filonun Malta'da kalmasını istiyorum. Fakat Messina Boğazı'nın güneyini izlemek için bir hafif kruvazör göndereceğim. Cebelitarık'taki S.N.O.'dan, özellikle STRASBURG'a dikkat etmesini istedim.[217]

Grey, tüm bu süreç boyunca Fransa'ya yardım sözü vermekten kaçınmaktaydı. 31 Temmuz'da Cambon ile Grey arasında gerçekleşen görüşmede Grey, Fransa'ya karşı bir yardım zorunluluğu altında olmadıklarının, davranışlarına olayların yön vereceğinin altını çizdi.[218] O gün Alman Büyükelçi Lichhowsky ile de görüşen Grey, İngiltere'nin bağlayıcı bir anlaşma yapmadığını vurguladı. Cambon'un beklediği teminat ise Nicolson'dan geldi. Nicolson elçiye, Grey'in bir sonraki toplantısında konuyu ele alacağı güvencesini verdi. Dış İşleri Bakanı, İngiltere'yi savaşa yaklaştıran adımı 31 Temmuzda attı. Paris ve Berlin'den, Belçika'nın tarafsızlığını temin etmelerini istedi. Fransızlar olumlu cevap verirken Almanlar cevap vermedi. 1 Ağustos'taki kabine toplantısında durum değerlendirmesi yapılırken, Grey Cambon'a verdiği sözü tuttu ve Fransa ile aralarındaki deniz ittifak anlaşması uyarınca, Fransa'nın Akdeniz uğruna savunmasız bıraktığı Manş ve Atlantik kıyılarını desteklemeyi önerdi. Dört bakan bu durum karşısında istifa

[216] PRO. ADM. 137/4176, No: 183 (Donanma Bakanlığından Başkomut'a, 30 Temuz 1914, 15.10'da gönderdildi). Bu mesajda daha sonra sorun yaratacak ana nokta "üstün güçler" tanımlaması olacaktır. Üstün güçler konusunda hangi ülkenin kastedildiği net değildi. Bununla birlikte Churchill, Battenberg ile görüşmesinde aksi karar alınmasına rağmen takviye güçler yollayacağını umduğunu bu mesajında belirtmektedir. Yine Amiral Milne'ye, Fransız Amiral ile görüşme izni verilmemiştir. Bu da iki tarafın ortaklaşa hareket etmesini engelleyecekti. 30 Ağustos tarihli emir ayrıca birbiriyle çelişen görevleri İngiliz amirale verdiği yönünde eleştirilmiştir. Batı'da Fransa'ya yardım etmenin, Avusturya'yı Adriyatik'te kıstırmanın ve Goeben'e saldırmanın aynı anda mümkün olmayacağı tespit edilmiştir. Bkz. Münir, ss. 576-577; Mc Laughlin, s. 75; Wilson, s. 236.

[217] PRO. ADM. 137/4176, No: 375 (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 31 Temmuz 1914, 16.24'te alındı). Bkz. EK 1. Milne "Goeben" ismini kullanmamış, İtalyan ve Avusturya'ya ait üstün güçlerden bahsetmiştir. O an için Almanya'ya ait Strasburg gemisi tehlike teşkil etmektedir.

[218] Miller, ss. 35-37.

tehdidinde bulunurken arabulucu bir tavır takınan Asquith, Fransa'ya seferi kuvvetlerin gönderilmesi sözünün verilmediğinin altını çizdi. Yine bu toplantıda Churchill'in donanmanın tam seferberlik isteği kabine tarafından reddedildi.

1 Ağustos akşamı Almanya'nın Rusya'ya savaş ilan etmesi ile birlikte Grey Cambon'a Manş'ın, ne olursa olsun, Alman donanmasına kapanacağı sözünü verdi.[219] Churchill de Bakanlar Kurulunun reddetmesine rağmen o akşam seferberlik ilan etti. Bu iki olayda da kabinenin haberi ve onayı yoktu. Kabine durumu ertesi gün onaylayacaktı.[220]

Seferberliğin ilan edildiği sırada İngiltere'nin Akdeniz donanmasının tüm gemilerini içeren onarımı yapılmış, depolar doldurulmuş, gemiler açık deniz için hazırlanmıştı. Savaşın ilk günlerinde donanmanın kargosu geciktiği için ciddi bir yakıt sıkıntısı olmuştu; ancak Malta'daki ev sahibi gemiler durumu rahatlatmıştı.[221]

1.3.2. Akdeniz'de Alman Donanması

Souchon, Mayıs ayındaki İstanbul ziyaretinden sonra Hayfa'ya gitmişti ve 28 Haziran'da suikast haberini aldığında burada bulunuyordu. Bu olayın bir savaşa neden olabileceğini öngörmüş ve bu durumda gemisinin sorunlarını gidermek adına Pola'ya gitmeye karar vermişti. *Goeben*'in kazanları istim kaçırıyordu. Bu nedenle Souchon, Deniz Kuvvetleri'ne Avusturya'ya ait Pola Limanı'na yeterli derecede kazan borusu ve tecrübeli usta yollamalarını isteyen bir mesaj gönderdi ve Pola'ya doğru yola çıktı.[222]

Souchon'un öngörüsü temmuzun ilk günlerinde Almanya tarafından da doğrulanmış ve Almanya, uzak istasyonlardaki gemilerini harp tehlikesine karşı uyarmıştı. Akdeniz'de Amiral Souchon ve Çin'de Amiral Spee, 7 ve 8 Temmuz tarihlerinde durumdan haberdar oldular.[223]

Temmuz ayını Pola'da, *Goeben*'in sorunlarını gidererek geçirdi. Akdeniz'in en hızlı gemisi *Goeben,* on sekiz aylık Akdeniz görevinde hesapta olmayan bir arıza ile karşılaşmıştı. Hareket halindeyken borular deliniyor ve iptal edilmeleri

[219] Ponting, s. 243, 255; Van Der Vat, s. 87.
[220] Winston Churchill, **The World Crisis 1911-1918**, Macmillian Publishers İnc. Londra, 1943, s. 127; Broad, ss. 66-67.
[221] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 180.
[222] Tuchman, Yavuz, s. 110.
[223] Wilson, s. 10.

gerekiyordu. Sürekli olarak hareket halinde olduğundan ve kazan boruları çok sağlam olmadığından *Goeben* böyle bir sorun ile karşılaşmış, bu da geminin hızının düşmesine neden olmuşu. Gemi, uzun süreli bir seyirde 12, azami 14, kısa süreli ise 20 knot yapabiliyordu.[224] *Goeben*'in ekim ayında *Moltke* ile değişimi planlanmıştı; ancak savaşın patlak vermesi ile bu gerçekleşemedi. Pola'da bakım gören *Goeben*'e 4460 yeni boru takıldı. Bu sayede harbin ilk günlerinde devamlı olarak 18 mil yapabilecek güce kavuştu. İlerleyen günlerde bu hızını 24 mile çıkardığı da görülecekti.[225]

Amiral Souchon, 29 Temmuz'da uluslararası vaziyetin karışık olduğunu ve Adriyatik'e hapsedilmemesi için Pola'yı terk etmesini bildiren mesajı aldıktan sonra *Breslau* ile buluşmak üzere limanı terk etti.[226] Souchon aynı gün Avusturya Amirali Haus ile bir görüşme daha gerçekleştirmişti. Bu görüşmede Souchon, Fransız nakliye konvoylarına yapılacak saldırının Avusturya ve İtalya'ya ait hafif kruvazör ve torpidolar ile desteklenmesini istedi; ancak Amiral Haus kendi gemilerini Souchon'un emrine sokmakta istekli değildi. Amiral Souchon aynı konuyu İtalyan komutan ile müzakere etmek için bir görüşme ayarlamıştı; ancak bu gerçekleşmedi.[227]

Goeben 29 Temmuz'da Pola'dan ayrıldıktan sonra Triyeste yakınlarındaki Tirano'ya demirledi; ancak burada yeterince kömür alamadığından ertesi gün Brindisi'ye ulaşmak üzere yola koyuldu. Bindisi Limanı'na girmeden önce Berlin'den İtilaf Devletleri'nin limanlarına uğranmaması yönünde bir uyarı geldi. *Goeben*'de bu uyarıyı diğer Alman gemilerine iletti.[228]

Breslau ise Arnavutluk Prensi'ni korumak için oluşturulan filoda idi. Bu filoda *Defence* ile birlikte Tümamiral Troubridge de vardı. Temmuzun son günlerinde *Breslau*'ın mürettebatı ile *Defence*'in mürettebatı arasında sıcak ilişkiler yaşanmıştı. Bir İngiliz gemicinin cenazesinde Almanlar da bayraklarını yarıya indirmiş, aynı akşam İngiliz subayları *Breslau*'ya davet edilmiş, 26 Temmuz'da ise

[224] Eryavuz, s. 2; Makela, s. 21.
[225] Lorey, Cilt: I, ss. 2-3; Makela, s. 21.
[226] Tuchman, Yavuz, s. 110; Sarıöz, s. 41; Wilson, s. 243.
[227] Sarıöz, s. 41.
[228] Goeben aynı zamanda ara istasyon görevi görmekte, kendisine gelen bilgileri uzak istasyonlara aktarmaktadır. Bkz. Ludwig, Midilli, s. 11.

İngiliz ve Alman askerleri birlikte polo oynamışlardı.[229] Avrupa'da siyasetin gerilmesi ile birlikte İngilizler, Fransızlar ve Ruslar birer birer Draç önlerini terk etmiş ve *Breslau* tek başına kalmıştı. *Breslau*'da amiral gemisinden gelen haber üzerine 31 Ağustos'ta yola çıktı.[230]

1 Ağustos'ta Brindisi Limanı'na giren *Goeben'*e, İtalyanlar denizin kömür gemilerinin yanaşmasına mani olacak kadar dalgalı olduğunu ileri sürerek, kömür vermekten kaçındılar. Brindisi'den kömür alamayacağını anlayan Amiral Souchon Messina'ya gitmeye karar verdi. 1 Ağustos akşamı 17.00'ye doğru Toronto önlerinde *Breslau* ile buluştu.[231] Aynı gün Alman gemileri seferberlik emrini aldılar.[232]

Akdeniz hattında seyreden bir diğer Alman gemisi *Strassbug* idi. *Strassburg,* Akdeniz'de herhangi bir etkinliğe katılmadan Almanya'ya dönerek İtilaf Devletleri açısından bir tehdit unsuru oluşturmadı. Tümamiral Stoddart komutasındaki *Carnarvon* da Kanal yolunu 31 Temmuz'da kullanmıştı. Yakınlarda başka Alman gemisi yoktu; fakat çeşitli Akdeniz limanlarındaki ticaret gemileri *Goeben* ve *Breslau'*ya yardımcı olacak nitelikte idi. Bunlardan en önemlisi Almanya-Doğu Afrika hattında seyreden ve sonraki olaylarda hatırı sayılır bir rol oynayan *General* idi.[233] Souchon, *General* ile 31 Ağustos'ta iletişime geçti ve 1 Ağustos'ta *General* vapuruna "Gemiye el koydum Messina'ya gidiniz" mesajını yolladı.[234]

1.3.3. Akdeniz'de Fransız Donanması

Akdeniz'de en güçlü vaziyette olan 46 parçalık filosu ile Fansız donanması idi.[235] Buna rağmen Fransızların dört dretnot tipi savaş gemisi içinde sadece Amiral

[229] Ludwig, Midilli, ss. 13-14; Miller, s. 22.
[230] Van Der Vat, s. 50; Makela, s. 29.
[231] Tuchman, Yavuz, ss. 110-111; Makela, ss. 30-31. İtalya, 1 Ağustos'ta tekmil İtalyan limanlarından kömür verilmesini yasaklamıştı. Bkz. Lorey, Cilt: I, s. 10.
[232] Makela, s. 30.
[233] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 180. General vapuru, Almanya'nın Doğu Afrika sömürgesi Tanganika'daki demiryolunun açılış töreni ve Darüsselam'da açılacak sergi için birçok yolcu ile Marsilya ve Napoli limanlarına uğrayarak Süveyş Kanalı'na doğru seyretmekteydi. Bkz. Hacipoğlu, s. 70.
[234] Ludwig, Midilli, s. 16. Seferberlik ilan edildiğinden dolayı Akdeniz Filosu Komutanı'nın, Alman bandıralı taşıyan herhangi bir gemiye el koyma hakkı vardı. Bkz. Van Der Vat, s. 112.
[235] Ahmet Mehmetefendioğlu ve Ozan Arslan, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı Başlangıcında Çanakkale Boğazı Önlerinde Goben ve Breslau", **Çanakkale I, Savaşı ve Tarihi,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2006, s. 27; Tuchman, Yavuz, s. 109.

Boue de Lapeyre'nin emri altındaki *Courbet* savaş başladığında Akdeniz'deydi. Geriye kalan dretnot tipi gemiler Adriyatik'te yer almaktaydı.[236]

Savaş çıktığında Akdeniz filosu, Amiral Lapeyrere önderliğinde Toulon'da kümelenmişti. *Courbet* filodaki en hızlı gemi idi. Hızı, 20 deniz miline çıkabiliyordu. Bunun dışında Birinci Filotilla 18.600 tonlık altı savaş gemisinden oluşuyordu. İkinci Filotilla 15.000 tonluk daha yavaş beş gemiden oluşuyordu. İlaveten her biri 13.000-14.000 tonluk dört zırhlı kruvazörü kapsayan Birinci ve 13.000 tonluk üç zırhlı kruvazörden oluşan İkinci Filotillalar mevcuttu. Bunlara ek olarak 12.000 tonluk dört eski kruvazörden oluşan bir yedek grup; daha eski iki savaş gemisinden oluşan bir özel filotilla; dört zırhlı kruvazör ile üç hafif kruvazör, tamamı otuz altı parçalık altıdestroyer[237] filotillası ve toplam on altı parçalık iki denizaltı filotillasından oluşmaktaydı. Filonun zayıf olan yönü ise eski gemilerin çokluğu ve hız eksikliği idi. Fransa ile İngiltere arasındaki mevcut ittifaka göre, Akdeniz'de kontrol görevi Fransız donanmasına aitti; ancak Fransızların elinde *Goeben*'e karşı çıkabilecek bir muharebe kruvazörü yoktu.[238] Gemilerin çoğu havuzlanmaya muhtaçtı bu yüzden zırhlıların hızları 19 milden yukarı değildi.

Savaş durumunda, Fransa'nın önceliği 19. Kolordu'nun nakliyesi idi. 1913 yılında Milli Savunma Yüksek Kurulunda alınan karara göre nakliye, konvoy sistemi yerine bağımsız gemiler tarafından en yüksek hızla yapılacaktı. Nisan 1914'te ise birliklerin nakliyesi ile ilgili bir başka karar alındı. Buna göre birlikleri nakletmek için kullanılan otuz yedi gemi, seferberliğin üçüncü ve yedinci günleri arasında birliklerin nakliyesini gerçekleştirecekti. Eğer gerekliyse ve sadece, gecikme söz konusu olmayacaksa, konvoy sistemi kullanılabilirdi.[239] Yine Fransızların 1914 ilkbaharında aldıkları karara göre 19. Kolordu Fransa'nın güneyindeki Cetle Limanı'na naklolacaktı. Bu nakliyatı himaye etmek için de birkaç eski zırhlıdan başka gemi ayrılmayacaktı. Diğer tüm gemiler olanca gücü ile düşmana karşı taaruz

[236] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 179. Adriyatik'te yer alan France ve Jean Bart dretnotları Fransız Başbakanı, Cumhurbaşkanı ve beraberindekileri taşıyordu. Fransız Başbakanı Poincare 16-31 Temmuz tarihleri arasında sürmesini beklediği bir geziye çıkmıştı. Bkz. Makela, s. 33; Ponting, ss. 83-86.

[237] "Destroyer", "Muhrip" ile eşanlamlıdır. Çeşitli silahlarla donatılmış küçük harp gemisine verilen isimdir. 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan bu gemi tipi zamanla 2.000 ile 3.000 tonluk çok hızlı kruvazörler haline geldi. Bkz. Öner, s. 294.

[238] Van Der Vat, s. 52; Wilson, s. 234.

[239] Miller, ss. 44-46.

hareketine geçeceklerdi.[240] Cezayir'den Fransa'ya gönderilen 19. Kolordu Komutanlığı, atları ve ağır silahlarıyla yaklaşık 40.000 erkekten oluşuyordu. Birliğin üç limanda yükleme yapması planlanmıştı; Philippeville, Cezayir ve Oran.[241]

Lapeyrere savaş başlamadan kısa süre önce Deniz Harp Okulunda yaptığı konuşmada planını önce İtalya, ardından Avusturya'yı saf dışı bırakarak denizlerde egemen olmak şeklinde anlatmıştı. İtalya, İttifak Devletleri arasında Akdeniz'de en güçlü olandı. Elli bir adet 30'luk topu ve 23 mil hızla giden dört yeni dretnotu vardı. Fransızlar sayıca fazla olmakla birlikte İtalyan Akdeniz donanması kadar nitelikli değildi.

Amiral Lapeyrere 1913 planına katılmasına rağmen, onun istekli bir taraftarı değildi. 28 Temmuz tarihine gelindiğinde Fransız Amiralin kafasında soru işaretleri oluşmuştu. Amiral, Bahriye Bakanı Dr.Gauthier'e mektup yazarak filolarını konvoy şeklinde nakliye etmek istediğini bildirdi ve Bizerta'daki güçleri takviye etmek adına bölgeye üç eski gemi göndermek için izin istedi. Bakanlık ise emrin değişmesinin söz konusu olmayacağını Amiral'e iletti. Ardından da uzun bir telgrafla, Bakanlığın gemilerin tek tek nakledilmesindeki tehlikeyi bildiğini; ancak üç tümenin hızla Alman sınırına nakledilmesi adına bunu göze alabileceklerini Lapeyere'ye açıkladı. Bu telgraf 31 Temmuz'da Toulon'a ulaştı.[242] Bu yazışmalar ve bekleyişler Fransız filosunun hareketini geciktiriyordu. Yapılan plana göre 1 Ağustos'ta Lapeyrere'nin yola çıkması gerekiyordu; ancak tüm bu süre hayli sarkacaktı.

1.3.4. Akdeniz'de Avusturya-Macaristan ve İtalyan Donanmaları

Akdeniz'de Amiral Haus komutasındaki Avusturya filosu üç dretnot, on üç zırlı kruvazör, üç zırhlı ve hafif kruvazör, otuz altı destroyer ve altı kıyı denizaltısından oluşuyordu. Filo Pola'da bulunmaktaydı.[243] Bir tersane limanı olan Pola'nın yakınlarındaki Kotor Limanı'nın güney kısmında da Avusturya kuvvetleri

[240] Wilson, s. 236.
[241] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 182.
[242] Van Der Vat, ss. 62-63; Miller, ss. 45-56.
[243] Van Der Vat, s. 58.

bulunmaktaydı.[244] İtalyanlar'ın ise üç savaş gemisi Toronto'da, üç zırhlısı Gaeta'da bulunmaktaydı.[245]

1 Ağustos biterken dört büyük kıtasal güç seferberliğini başlatmıştı. Almanya ve Rusya ile Avusturya ve Sırbistan savaş halindeydi. Müttefiklik gereği Almanya ve Fransa da 3 Ağustos'ta savaş girecekti; ancak Avrupa savaşına neden olan iki güç Avusturya ve Rusya henüz savaşa girmemiş diplomatik ilişkilerini kesmemişti.[246]

1.4. OSMANLI-ALMAN İTTİFAK ANTLAŞMASI VE İNGİLTERE'NİN OSMANLI GEMİLERİNE EL KOYMASI

Osmanlı Devleti, İtilaf Devletleri ve Balkan Devletlerinin yanı sıra İttifak Devletleri ile de müttefiklik denemelerinde bulunmuştu. Özellikle müttefik güçler ile bağdaşma denemelerinin başarısız olmasından sonra Osmanlı liderleri, Mahmut Şevket Paşa ve ardından da Sait Halim Paşa, bu amaçla Avusturya ve Almanya'ya ittifak teklifleri ile gideceklerdi.[247]

Alman askeri misyonunda görevli Goltz Paşa, daha 1910 yılında, genel bir savaşta Türkiye'nin de hesaba katılmasını, bu savaşta Türkiye'nin Rusya'ya karşı kullanılabileceğini ama çok da gerekli olmadığını rapor etmişti. Goltz Paşa, Osmanlı Devleti'nin Mısır ve Hindistan'dan dolayı İngiltere'ye karşı kullanılabileceğini, bu yönüyle önemli olduğunu belirtmişti. O dönem için Osmanlı-Alman ittifakı ya da Osmanlı-Avusturya ittifakı mümkün değildi; nitekim Osmanlı Devleti 1909 yılında Avusturya'ya ittifak teklif ettiğinde reddedilmişti. 1912 yılında, Osmanlı yöneticileri ittifak konusunda Almanya ile görüştüğünde ise Alman Dış İşleri Bakanlığı taahhüt altına girmekten kaçınmıştı. O sıralar Meclis-i Ayan Vekili olan Ahmed Rıza Bey de Paris'teki Alman Büyükelçiliği ile konuşarak anlaşma teklifinde bulunmuş; ancak olumsuz karşılamıştı.[248]

1914 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti, Avusturya-Macaristan ile tekrardan ittifak teşebbüsüne girişti. Viyana Büyükelçisi Hüseyin Hilmi Paşa bu tür

[244] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 180.
[245] Münir, s. 575.
[246] Ponting, s. 268.
[247] Ahmed Emin Yalman, **Turkey In The World War,** Yale University Press, New Haven, 1930, s. 66.
[248] Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 70-79

bir teklif için Berchtold ile görüştüğünde olumsuz karşılandı ve Osmanlı Devleti'ne kendi iç meseleleri ile meşgul olması tavsiyesinde bulunuldu.[249]

Özellikle Balkan Savaşları'ndaki yenilgisinden sonra Osmanlı Devleti Almanya açısından askeri hesapların dışına itilmişti. 1914 yazı ortalarına kadar Osmanlı'daki Alman askeri misyonunun raporları umutsuzdu.[250]

Bununla birlikte Osmanlı, ittifak taleplerini Merkezi Güçler nezdinde yinelemeye devam etti. Nisan ayında Enver Paşa Wangenheim ile görüşmesinde Romanya'dan ittifak teklifi aldığını, bu ittifaka Yunanistan'ın da dahil olacağını ve ittifakın İtilaf Devletleri'nce korunacağını iddia etti. Bu iddia gerçek değildi. Enver Paşa muhtemelen İttifak Devletleri'nde kaygı uyandırmaya çalışıyordu.[251]

Temmuz başında ise Avusturya'yı harekete geçirecek gelişmeler yaşandı. Avusturya-Macaristan'ın Almanya Büyükelçisi Tschirschky'nin 2 Mayıs tarihli telgrafı Rusların, Türkiye-Romanya-Sırbistan ve Yunanistan'ı Üçlü İttifakın koruması altında bir araya getirme planlarından bahsediyordu. Tschirschky bu çabaların Viyana'da endişe ile karşılandığını belirtiyordu. Osmanlı'nın Alman Büyükelçisi Wangenheim'dan gelen haberler de Rusya ve Türkiye'nin anlaşmaya yönelik çabaları olduğu yönündeydi. Bükreş'ten de aynı yönde haberler gelmesi üzerine Avusturya, Rus yanlısı bir Balkan birliğinden çekinmeye başladı.[252]

Avusturya bu aşamadan sonra Osmanlı ile bağdaşma fikrini ele aldı. Berchtold Osmanlı ile anlaşma için uygun zaman olup olmadığını Alman Dış İşleri Bakanı'ndan sordurttu.[253] Avusturya'nın Almanya Büyükelçisi de 14 Temmuz'da Alman Hariciye Nazırı Jagow'a Osmanlı ile ittifak yapılması teklifinde bulundu; ancak Jagow bu teklifi reddetti. Almanya için Osmanlı ile müttefiklik yeni bir mesele değildi. Daha önce de üzerinde düşünülmüştü. Jagow, Osmanlı'nın Rusya'ya karşı

---

[249] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 94

[250] Liman Paşa 1914 yazında: "Savaş benzeri bir karışıklıkta askeri çöküşün meydana geleceği muhakkaktır"; Alman Amiral Moltke mart ayında: "Türkiye askeri bakımdan sıfırdır, askeri heyetimizin raporları umut kırıcıdır"; yine Moltke 18 Mayıs'ta: "Öngörülebilir bir zamanda Türkiye ile Üçlü İttifakın veya Almanya'nın lehine olabilecek bir ittifakın hesabı tam anlamıyla yersiz olarak tanımlanmalıdır" demişti. Bkz. Mühülman, s. 75; Yılmaz, s. 64. Balkan Savaşları sonrası gelen Liman von Sanders'in askeri misyonunun Osmanlı-Alman anlaşmasında önemli bir yeri olduğu hatta bu amaçla gönderildiği düşünülmüştür ama böyle bir yargıya varmak zordur. Bkz. Ulrich Trumpener, "Liman von Sanders and the German-Ottoman Alliance", **The Journal Of Modern History,** Cilt: 1, Sayı: 4, 1966, s. 180.

[251] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 95.

[252] Mühlman, ss. 71-72; Akbay, s. 40.

[253] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, s. 626; Akbay, ss. 40-41; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 108.

saldırgan bir tutum alabilecek askeri ve siyasi kapasiteye sahip olmadığı ve Üçlü İttifakın, Osmanlı'nın Doğu Anadolu sınırlarını savunacak durumda olmadığı görüşündeydi. Jagow, Wangenheim ve Liman von Sanders'ten gelen haberleri de takip etmekteydi ve her ikisi de raporlarında Osmanlı'nın müttefik olarak katkıda bulunamayacağını bildiriyorlardı.[254]

Berchtold, Avusturya Macaristan'daki Alman Büyükelçisi'nin yanı sıra Osmanlı'daki Avusturya Macaristan Büyükelçisi Pallavicini'yi[255] de Bab-ı Ali'nin bir ittifaka istekli olup olmadığını öğrenmekle görevlendirdi. Bunun üzerine Pallavicini, Wangenheim ile konu üzerinde görüştü. Wangenheim'ın tutumunun olumsuz olmasına rağmen Pallavicini, Osmanlı'yı Üçlü İttifaka çekme çabalarına devam etti; çünkü Osmanlı'yı Romanya ve Bulgaristan'ın kararlarını etkileyebilecek bir güç olarak görüyor ve olası Osmanlı-Yunan ittifakını da engellemeye çalışıyordu. Osmanlı-Yunan ittifakına karşı olan Wangenheim da Bab-ı Ali nezdinde girişimde bulunarak bir Avusturya-Sırp çatışmasının patlak verebileceğini ve bu durum netlik kazanmadan, Yunanistan'ı kastederek, bir bağdaşma yapmamaları gerektiğini belirtti.[256]

Osmanlı Devleti de İttifak Devletleri ile anlaşma yapma konusundaki adımlarına devam etmekteydi. Sait Halim Paşa, 15/16 Temmuz'da Wangenheim ile yaptığı görüşmede Bab-ı Ali'nin diplomatik yalnızlığından kurtulmak istediğini belirterek, Osmanlı-Bulgaristan-Romanya arasında bir ittifakın kurulmasını istediğini dile getirdi. Sait Halim Paşa böyle bir ittifakın reddedilmesinin Osmanlı'yı Yunanistan ile ittifaka sürükleyeceğini, Yunanistan'ın da Ege Adaları konusunda uzlaşmaya yakın göründüğünü ileri sürdü. Wangenheim bu durumu olasılık dışı görmekle birlikte Berlin'e iletti.

22 Temmuz'a gelindiğinde Enver Paşa, Wangenheim ile görüşmesinde Üçlü İttifaka katılma isteğinden bahsetti. Wangenheim'ın savunduğu Osmanlı'nın ittifak dışı kalarak askeri siyasi örgütlenmesine odaklanması tezine karşı çıktı ve

[254]Aksakal, Harb-i Umumi, s. 108. Wangenheim, 18 Temmuz'daki telgrafında "…Türkiye müttefikleri için onlara en küçük bir ittifak sağlamaktan aciz olarak yalnızca bir yük getirir" diyordu ama aynı zamanda Wangenheim açık kapı bırakıyordu: "Üçlü İttifakın Türkiye'ye karşı politikası öyle şekillenmeli ki, şayet Türkiye yıllar sonra gerçekten bir güç unsuru olursa ipler koparılmamış olmalı." Bkz. Mühülman, s. 76.

[255]Markgraf Johann Pallavicini (1844-1941), 1906-1918 yılları arası İstanbul'da Avusturya Macaristan sefiri olarak vazife gördü. Bkz. Pomiankowiski, s. 40.

[256] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 626-629; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 109; Akbay, ss. 41-42.

Osmanlı'nın yalnız bir ittifak sisteminin parçası olursa yani güvende olursa yeniden örgütlenmeye odaklanabileceğini açıkladı. Enver Paşa, Osmanlı liderlerinin bir ittifak arayışında olduğunu ve parti içerisinde çoğunluğun İttifak Devletleri'nden yana olduğunu belirtti. İttifak Devletleri, Osmanlı Devleti'ni kendi sistemlerine almazsa, Osmanlı'nın yüzünü İtilaf Devletleri'ne dönmekten başka çaresi kalmayacaktı. Enver Paşa'nın da teklifi Sait Halim Paşa'nın ile benzerdi, o da Almanya ve Avusturya korumasında Üçlü İttifaka bağlı olarak Balkan Devletleri'nden biri ile anlaşmaya gidilebileceğini belirtmişti. Wangenheim ise Osmanlı'nın Üçlü İttifaka katılmasının Osmanlı'ya yarar sağlamayacağını aksine devleti Rusya ile karşı karşıya getireceğini ve ekonomik olarak en çok destek aldığı ülke olan Fransa ile ilişkilerini bozacağını belirtti. Kayzer'in görüşü ise Wangenheim'dan farklı oldu. Yapılması gerekenin Balkanlar'daki her tüfeği Avusturya için ateş etmeye hazır hale getirmek olduğunu belirten Kayzer'e göre, Avusturya bağlantılı bir Türk-Bulgar anlaşması kabul edilebilirdi. Ona göre bu durum Osmanlı Devleti'ni İtilaf Devletleri'nin kucağına itmekten daha iyiydi.[257]

23 Temmuz'da Kayzer'in masasında hem Avusturya'nın Sırbistan'a verdiği ültimatom hem de Türkiye'nin ittifak teklifi vardı. 24 Temmuz'da Kayzer, Wangenheim'a gönderdiği telgrafta Osmanlı'nın Üçlü İttifaka eğiliminin çıkarlar gözetilerek dikkate alınması gerektiğini bildirdi.[258] Aynı gün Wangenheim'a, Dış İşleri Bakanı Jagow tarafından Osmanlı ile ittifak yapmak üzere görüşmelere başlaması adına telgraf gönderildi. Wangenheim'da zaman kaybetmeden görüşmelere başladı.[259]

Sait Halim Paşa, 27 Temmuz'da Wangenheim ile Rusya'ya karşı şimdilik gizli kalması gereken Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın koşullarını görüştü. Buna göre, Rusya'nın anlaşmanın taraflarından birine ya da Avusturya'ya saldırması "casus belli" sayılacaktı. Üçlü İttifak üyelerinin Rusya'ya saldırması durumunda da sonuç aynı olacaktı. 2 Ağustos'a gelindiğinde Rusya çoktan Almanya ile savaşa girmiş olduğundan bu madde işlevsiz kaldı. Söz konusu görüşmede Sait Halim Paşa, Rusya dışında başka bir devlete karşı korunma güvencesine ihtiyacı olmadığını da belirtmiş, bunun dışında harp sırasında Alman askeri heyetinin Osmanlı'da

[257] Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 109-113.
[258] Trumpener, Germany, s. 15; Mühülman, ss. 78-80.
[259] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 637-638; Akbay, s. 44.

bırakılması ve Alman subayların ordunun genel komutasının yani sıra askerlerin ¼'ünün doğrudan komutasını alması da gündeme gelmişti.[260]

Yapılan görüşmeler sonucunda anlaşma taslağı büyük ölçüde belli oldu:

1) Her iki taraf da Avusturya-Macaristan ile Sırbistan arasındaki savaşta tarafsızlıklarını sıkı bir şekilde koruyacaklardır.

2) Rusya'nın savaşa katılması ve Almanya'nın da sürüklenmesi halinde Osmanlı da savaşa girecektir.

3) Liman von Sanders yönetiminde ıslah heyeti imparatorlukta kalacak, Osmanlı'nın savaşa girmesi halinde Osmanlı yüksek komutası fiilen Alman askeri heyetinin komutasına girecektir.

4) Almanya, mevcut Osmanlı topraklarını Rusya'ya karşı koruyacaktır.

5) Anlaşmanın süresi Avusturya ile Sırbistan arasındaki savaşın süresi kadar olacaktır.

Sait Halim Paşa sadece bir düzenleme yapılmasını ve 5. Maddenin değiştirilip anlaşmanın 1918 ile sınırlandırılmasını istemişti. Bunun üzerine Alman Başbakanı Bertham Holweg, 31 Temmuz'daki telgrafında anlaşmanın 1918 ile sınırlanmasını kabul ettiklerini bildirdi ve önemli bir uyarıda bulundu; "Derhal Anlaşmayı imzalamaya izinlisiniz; ancak bundan önce Türkiye'nin Rusya'ya karşı ciddi bir harekete girişebileceğinden ve bunu yapabileceğinden iyice emin olmak gerekir. Aksi halde bağdaşma değersizdir, imzalanmamalıdır."[261]

İttifak anlaşmasının bir an önce tamamlanmasını isteyen Osmanlı liderleri süreyi hızlandırmak adına 31 Temmuz'da Wangenheim'a bir Rus saldırısından kaygı duyduklarını da ilettiler. Wangenheim da o gün Berlin'e gönderdiği telgrafta Türklerin kaygılarından bahsetti. Alman Başbakanı'nın 1 Ağustos'taki cevabı, Türklerin, Rusya ile savaş durumunda Almanya lehine savaşa müdahil olacakları General Liman tarafından düşünülüyorsa anlaşmanın imzalanması, yönünde oldu.[262]

Wangenheim, Almanya'dan aldığı talimat gereğince, Osmanlı'nın savaş durumunda sunabileceği gücü görüşmek üzere 1 Ağustos'ta Liman von Sanders ve Enver Paşa, Alman Büyükelçiliğinde bir araya geldi. Yapılan görüşmede Osmanlı ordusunun, Kafkasya sınırında savunma halinde bulunmasına ve Trakya bölgesinde

[260] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 114; Akbay, s. 45; Karal, ss. 381-382.
[261] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 640-641; Yalman, ss. 67-68; Yılmaz, s. 61; Karal, ss.381-382.
[262] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 116; Mühlman, s. 84; Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, s. 642.

yer alan birlikleri vasıtasıyla Bulgar ordusu ile ortak şekilde Rusya ve Yunanistan'a yönelik hücumlar düzenlemesine karar verildi.[263] Toplantıda, Liman von Sanders Osmanlı'nın harekat biçiminin Bulgaristan ve Romanya'nın seçeceği harekat biçimine göre değişeceğini belirtmişti. Bulgaristan İttifak Devletleri'ne katılmazsa, Osmanlı'nın rolü Bulgaristan'ı tarafsız tutmak olacaktı. Hem Enver Paşa hem Liman von Sanders Rus sınırına fazlaca asker yığmanın yararlı olmayacağı, bu durumun Rusya'nın Avrupa'dan asker çekmesine neden olmayacağı düşüncesindeydiler. Görüşmenin ayrıntılarını Berlin'e bir raporla bildiren Wangenheim her şeyin Osmanlı'nın hayati önemdeki noktaya saldırmasına bağlı olduğunu belirtti. Buna göre Rusya'ya yönelik bir saldırı ancak Bulgaristan ve Romanya üzerinden veya denizden düzenlenebilirdi.[264]

Bu toplantıda *Goeben* ve *Breslau*'nun rotası da çizildi. Rusya'ya karşı başarılı bir mücadele için denizlerde üstünlüğün elde tutulması gerekli görülmüştü. Toplantı sonunda Alman Akdeniz donanmasına mensup *Goeben* ve *Breslau*'nun Osmanlı'ya gelmesine karar verildi.[265]

Akdeniz Filosunun, özellikle de *Goeben*'in Boğazlara sevk edilmesi, hem Wangenheim hem de Liman Paşa tarafından, Enver Paşa ile yaptıkları 1 Ağustos konferansından sonra talep edilmişti. Berlin'e yolladıkları mesajlarda, liderler, iki kruvazörün katılımıyla Osmanlı filosunun Karadeniz'deki etkinliğinin artacağını savunmaktaydılar. Liman von Sanders'e göre Karadeniz'de oluşturulacak bir hareket özgürlüğü, askeri operasyonların geleceği açısından çok önemliydi.[266]

Aynı gün Wangenheim, Berlin'e gönderdiği telgrafta Avusturya-Macaristan Büyükelçisi Pallavicini'ye ulaşan bilgiye göre Rus donanmasının Boğaziçine bir saldırı planladığını belirtti ve ekledi; "Eğer *Goeben*'i Akdeniz'de kullanmak lüzumu yoksa, Türk donanması ile birleşmiş olarak Rus Karadeniz donanmasına karşı

[263] Bulgaristan'ın, ülkesini Merkezi Güçler'e açacağı ya da Romanya'nın topraklarının kullanılmasına izin verileceği güvence altına alınmadığından bu görüşme ve alınan kararlar sembolikti. Bkz. Trumpener, Germany, s. 23.
[264] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 118.
[265] Fromkin, s. 57; Trumpener, Germany, s. 26.
[266] Trumpener, Germany, s. 26. Wangenheim'ın ve Liman von Sanders'in Berlin'e gönderdiği telgraflar gemilerin Osmanlı'ya gelmesini teklif edenin Enver Paşa olduğunu ortaya koymaktadır. Wangeheim'ın yanı sıra Liman von Sanders de 2 Ağustos'ta Berlin'e gönderdiği telgrafta Goeben'in Türkiye'ye gelişini destekler ve "Goeben'in buraya gönderilmesi çok isteniyor" ifadesini kullanır. Bkz. Aksakal, Harb-i Umumi, s. 125.

koyabilir, Romanya ile kablo vasıtasıyla muhaberatı güvence altına alabilir ve Bulgar kıyılarına Rus askerinin çıkmasını önleyebilir."[267]

Wangenheim'ın telgrafının alınmasının ardınan Kayzer, Tirpitz ve Pohl'a iletilmek üzere '*Goeben* gitsin mi?' telsiz mesajını gönderdi. Yarım saat sonra gelen yanıt *Goeben*'in kömür almakla meşgul olduğu, Fransız birlik sevkiyatının başlamasının ardından Batı Akdeniz'de kendisine verilen görevi yerine getireceği, daha sonra kruvazör savaşı için Atlantik Okyanusu'na gideceği yönündeydi. İmparatorluk Donanma Dairesi ve Amirallik Karargahı, *Goeben*'in Karadeniz'e gitmesini uygun görmemişlerdi. Bunun üzerine II.Wilhelm, Wangenheim'a iletilmek üzere Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği telgrafta, *Goeben*'in memur olduğu vazifeden ayrılmasında sakınca olduğunu belirtti. Kayzer'in ve Alman Dış İşleri Bakanlığının cevabı 2 Ağustos'ta İstanbul'a geldi.[268] Alman tarafı bu kararı verdiğinde henüz Osmanlı ile gerçekleşen anlaşmadan habersizdi.

Türk-Alman İttifak Antlaşması, anlaşma süresini 1918 ile sınırlayan son değişiklikle birlikte 2 Ağustos öğleden sonra Sait Halim Paşa'nın Yeniköy'deki yalısında yapılan ve Dahiliye Nazırı Talat Paşa, Harbiye Nazırı Enver Paşa, Meclis Başkanı Halil Bey[269] ve Alman Büyükelçi Wangenheim arasında imzalandı.[270]

Anlaşma 1 Ağustos'ta Almanya'nın Rusya'ya harp ilan etmesi ile birlikte Türkiye'yi kısa sürede savaşa sürükleyecek bir nitelik kazanmıştı. Anlaşmanın 2. Maddesi bunu öngörüyordu; ancak Osmanlı devlet adamları Bulgaristan'ın merkezi güçlere katılımını öngörmekte ve İngiltere'nin tarafsız kalacağını düşünülmekteydi.

---

[267] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, ss. 647-648; Makela, s. 39.

[268] Makela, s. 39; Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, s. 648.

[269] Halil Menteşe (1874-1946) Milas doğumlu olup öğrenimini İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve Paris'te tamamladı. 1908'de meşrutiyetin ilanı ile Meclis-i Mebusan'a girdi ve aynı yıl İtihhat ve Terakki Partisinin başkanlığına seçildi. Dahiliye Nazırlığı, Şuray-ı Devlet Reisliği, Hariciye Nazırlığı, Adliye Nazırlığı, Meclis Başkanlığı gibi görevlerde bulundu. Türkiye Büyük Millet Meclisinin dördüncü döneminden ölümüne kadar İzmir milletvekili olarak görev yaptı. Bkz. **Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 23, MEB Basımevi, Ankara, 1976, s. 506.

[270] Karal, s. 380; Mütercimler, Destanlaşan, s. 88. Anlaşma oldukça gizli tutulmuştu. Kabinenin haberi olmamakla birlikte, kabinenin ve İttihat Terakki'nin önde gelen isimlerinden Cemal Bey ve Cavit Bey'in de sonradan haberi olacaktı. Daha önceki günlerde Cemal Bey ile Talat Bey'in konuşmaları sırasında Talat Bey ona, Almanya'nın ittifak teklifi söz konusu olursa nasıl bir tavır takınacağını sormuş ve olumlu cevap almışsa da Cemal Bey hatıralarında anlaşmadan ancak imza edildikten sonra haberdar olduğunu belirtir. Anlaşma maddelerini inceledikten sonra antlaşma ile ilgili yorumu: "İki bağımsız devlet arasında eşit haklara dayanan pek güzel bir ittifak sözleşmesi" şeklinde olmuştu. Bkz. Cemal Paşa, ss. 130-133.

Birkaç gün sonra durum tamamen değişecekti. İngiltere savaşa girecek, Bulgaristan, Romanya ve İtalya tarafsız kalacaktı.[271]

Bağdaşmanın imza edildiği gün Osmanlı Hükûmeti, Meclis-i Mebusan'ı süresiz olarak kapattı ve aynı gün moratoryum ilan etti.[272] Enver Paşa'nın 1 Ağustos'ta aldığı 3 Ağustos'ta seferberliğe başlama kararı yine anlaşmanın imza edildiği gün kabine tarafından onaylandı. Enver Paşa, 2 Ağustos'ta Başbakanlıkta, kendi başkanlığında bir Başkumandanlık Karargahı kurdurdu. Bu kurumun en önemli görevi yabancı devletler ile yazışmalar yapmaktı.[273] Seferberliğin Avrupa kamuoyunda yaratacağı olumsuz etkiyi de dikkate alan Osmanlı Devleti 4 Ağustos'ta silahlı tarafsızlık ilan etti.[274]

Anlaşmanın imzalanmasından sonra Almanya vakit kaybetmeden Osmanlı Devleti'ni kendi yanında savaşa sokma adına girişimlere başladı. 2 Ağustos tarihli Türk-Alman ittifakını öğrenen Moltke, Alman Dış İşlerine gönderdiği raporda Türkiye'nin bir an önce Rusya'ya savaş ilan etmesi talebinde bulundu.[275]

Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın imzalanmasının ardından Osmanlı liderlerini, Alman saflarına yaklaştıracak bir hamle, bu kez de İngiltere'den geldi. Savaş öncesi İngiliz otoritelerinin, özellikle Churchill'in, hedefi donanmayı güçlü kılmaktı. Donanma sayısı ve üstünlüğü ile ilgili hesaplara Churchill, İngiliz tersanelerinde farklı ülkeler adına inşaa edilen dretnotları da ekliyordu. İngiliz donanmasının 1914'te Alman donanması üzerinde yedi dretnotluk bir üstünlüğü söz konusu idi. Bu aşamada Osmanlı Devleti ve diğer devletler adına inşaa edilen dretnotların İngiltere'ye katılması İngiltere'ye büyük üstünlük sağlardı. Bu gemilerin, Almanya ile müttefiklik yapan ülkelere katılması ise güç dengesini değiştirirdi.[276] Churchill, 28 Temmuz 1914'te Bahriye Nezareti Şube Müdürlüğüne verdiği talimatta İngiliz ve Alman muharebe gemilerini karşılaştırırken Osmanlı

[271] Mühlman, s. 106.
[272] Bayur, Cilt: II, Kısım: IV, s. 658. "Moratoryum", kişi ya da firmanın vadesi gelmiş borçlarının mahkeme yolu veya anlaşma ile ertelenmesine verilen addır. Benzer durum devletlerin iç ve dış borçlanmasına ilişkin de kullanılmaktadır. Bkz. Faruk Sönmezoğlu ve diğerleri, **Uluslararası İlişkiler Sözlüğü,** Cem Yayınevi, İstanbul, 1992, s. 235.
[273] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 120.
[274] Karal, s. 282.
[275] Yılmaz s. 84; Bayur Cilt: II, Kısım: IV, s. 649.
[276] Fromkin, s. 52.

hesabına inşaa edilen *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemilerinin de hesaba katılmasını istedi.[277]

Churchill yine aynı tarihlerde Bahriye Nezareti Birinci Deniz Lordu Battenberg'e ve Üçüncü Deniz Lordu Moore'a Osmanlı'ya teslim edilmesi gereken iki muharebe gemisine el konulması için alınacak idari ve mali tedbirler konusunda bir plan hazırlamalarını emretti. Konuyu inceleyen Amiral Moore, konu ile ilgili hukuki ya da idari bir çerçeve bulamadı. Dış İşlerinin hukuki danışmanlarından biri böyle bir uygulamanın eşi olmadığını belirtmişti. Dış İşleri Bakanlığı avukatlarından biri ise İngiltere'nin milli çıkarlarının savaş durumunda hukuki haklardan önce geldiğini vurgulamış; ancak İngiltere savaşta olmadığından Churchill'in böyle bir el koyma hakkı olmadığını, Osmanlı'nın gemileri satma yolunda ikna edilmesinin uygun olacağını belirtmişti. Churchill gemilere el koymak için hukuki bir kılıf bulmaya çalıştıysa da başarılı olamamıştı. Kararın hukuki değil siyasi boyutunu gösteren bir bakış açısı Dış İşlerinden bir yetkilinin konu ile ilgili raporunda yer aldı: "Bu konuda Bahriye Bakanlığının gerektiği gibi hareket etmesine izin vermeliyiz. Daha sonra bu hareketimizi Türkiye'ye karşı savunacak uygun bir neden buluruz." Sonuçta Churchill'in talebi üzerine Kabine 31 Temmuz'da, gemilerin Almanlara karşı kullanılmak üzere el konulması fikrini benimsedi.

Osmanlı tarafında ise birkaç gün içinde tamamlanacak olan *Sultan Osman* heyecan içinde beklenmekteydi. Osmanlı başkentinde Cemal Paşa ve İngiliz-Osmanlı onuruna "Donanma Haftası" düzenlenmiş, 27 Temmuz'da Amiral Limpus gemileri karşılamak üzere Çanakkale'ye gitmişti.[278]

Binbaşı Rauf Bey *Sultan Osman*'ın komutanı, Binbaşı Vasıf Ahmet Bey *Reşadiye*'nin komutanı olarak gemileri Osmanlı'ya getirmekle görevlendirilmişti. Temmuzun son günlerinde Osmanlı Devleti gemileri bir an önce getirtmek konusunda ısrarını arttırmıştı. İngiliz yetkililer ile 2 Ağustos'ta gemiyi teslim almak ve 3 Ağustos'ta gemilere Türk bayrağı çekmek hususunda anlaşılmıştı.[279]

Geminin son taksiti 1 Ağustos'ta Osmanlı Hükûmeti tarafından Armstrong hesabına yatırıldı. Tersane gemiye el konulması kararını açıklamak için bu son

[277] Güvenç, ss. 74-75.
[278] Fromkin, ss. 52-53; Kocatürk, Cilt: II, s. 407.
[279] Kansu Şarman, "İngiliz Gemileri Kime Vaat Edilmişti?" **Popüler Tarih Dergisi,** Sayı: 13, 2001 s. 14; S. Özçelik, s. 170.

taksitin yatırılmasını beklemişti. Taksitin yatırıldığının öğrenilmesinin ardından Armstrong'daki bir yetkili İngiliz Donanma Bakanlığının kendilerine sundukları bildiriyi Rauf Bey'e okudu.[280] Gemileri almak için 500 gemici ile bekleyen Rauf Bey'in Churchill'in emrini öğrendiğinde, mürettebatı ile gemilere binip zorla Türk Bayrağı çekeceğini söylemesi üzerine İngiliz tarafı, Amirallik Dairesinin lüzumlu olursa silahla müdahale emri verdiğini belirtti. Bunun üzerine İngilizler ile gemiye çıkan Türkler arasında çatışma yaşandıysa da sonuç değişmeyecekti.[281]

Büyükelçi Tevfik Bey gemiye bayrak çekmesi yönünde Rauf Bey'e telgraf çektiği sırada Rauf Bey'den gemiye el konulduğu haberini almıştı. Tevfik Bey, İngiliz bankası kapalı olduğundan bankaya başvuramadı. Bunun üzerine önce Armstrong Tersanesine bir protesto telgrafı yolladı. İlerleyen saatlerde de İngiliz Dış İşleri Daimi Müsteşarı Nicolson ile görüşen Tevfik Bey, geminin İngiltere'den ayrılmasına izin verilmeyeceğini öğrendi. Bununla birlikte resmi bir açıklama henüz gelmemişti.[282] Gemileri alamayan Rauf Bey ise mürettebatı ile birlikte *Reşit Paşa* vapururuyla İstanbul'a doğru hareket etti. Böylece, Osmanlı Devleti sadece *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemileri değil aynı zamanda Nisan 1914'te sipariş edilen *Fatih* muharebe gemisi ve çeşitli muhafazalı kruvazör ve denizaltılardan da mahrum kalmış oluyordu.[283]

Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın imza edilmesinden sonra 3 Ağustos günü İngiltere, resmi olarak, *Sultan Osman* ve *Reşadiye* adlı gemilere el koyduğunu açıkladı. Bu Almanya için bir fırsat olacak ve *Goeben* ve *Breslau*, Osmanlı'nın sipariş ettiği ve parasını ödediği bu gemilerin gelmemesi üzerine daha büyük bir rol oynayacaktı.[284]

---

[280] Güvenç, s. 76; Mütercimler ve Öke, s.75; Kocatürk, Cilt: II, s. 409.

[281] **1.Dünya Savaşı Ansiklopedisi**, Cilt: I, Görsel Yayınlar Ansiklopedik Neşriyat Ticaret ve Sanayii Anonim Şirketi, İstanbul, 1976, s. 134; Tuchman, Yavuz**,** ss. 107-108; Mütercimler ve Öke, s.76.

[282] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılap Tarihi,1914-1918 Genel Savaşı, Savaşın Başından 1914-1915 Kışına Kadar,** Cilt: III, Kısım: I, TTK Basımevi, Ankara, 1991, (Cilt: III, Kısım: I), s. 72; Güvenç, s. 76.

[283] İngiliz tezgahlarında o dönem sadece Türkiye için değil aynı zamanda Şili içinde dretnot inşaa edilmekteydi. İngilizler Sultan Osman ve Reşadiye ile birlikte Şili namına inşaa edilen iki dretnota da el koydular. Almirante Latorre adını taşıyan Şili dretnotu HMS Canada adını aldı, Almirante Cochare ise uçak gemisine dönüştürüldü ve HMS Eagle adını aldı. Sultan Osman ve Reşadiye ise HMS Agincourt ve HMS Erin adlarını aldı. Bkz. Ersel, s. 35.

[284] Güvenç, s.1. Bu aşamada bazı iddialar gündeme gelmektedir. Bu iddialara göre 1 Ağustos tarihli toplantıda Enver ve Talat Paşalar Sultan Osman'ı Kuzey Denizi'ndeki bir Alman üssüne göndermeyi teklif etmiş ve Berlin de bu durumu kabul etmiştir. Bkz. Trumpener, Germany, s. 24; Mc Laughin, s. 63; Fromkin, s. 56. Buna dayanarak söz konusu yazarlar gemilere el konulmasını meşrulaştırmıştır;

Gemilere el konulması hadisesi İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki resmi yazışmaları da oldukça meşgul etti. 3 Ağustos tarihli Grey'in gemilere el konulduğu yönündeki telgrafına, dönemin İngiliz Maslahatgüzarı Beaumont, Sadrazam ve İç İşleri Bakanları ile görüştüğünü ve kendisine gemiler için ödenecek paranın büyük fedakarlıklarla toplandığını, % 20 faizle borç alındığını söylediği yönünde cevap verdi.[285] Buna karşılık Grey, Türkiye'nin mali ve diğer kayıplarının dikkate alınacağını taahhüd etti.[286] Churchill de Osmanlı Devleti'nin zararının karşılanacağını belirtiyordu; ancak Türkiye Almanya safında yer alırsa gemilerin bedelini ödeme niyetinde değildi. Churchill'in konu ile ilgili izleyeceği rotayı en iyi gösteren ise Başbakanlık Müsteşarı'na verdiği "müzakere et ve oyala" talimatı oldu.[287]

9 Ağustos'ta Meclis-i Vükela'da alınan karar doğrultusunda Osmanlı Devleti 5 milyon lira bedel ve 1 milyon lira tazminat talep etti.[288] Grey Osmanlı'nın zararını tazmin etmek ile ilgili konuyu Maliye Bakanlığına açacağını söylerken İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi ile Cavid Bey arasında da paranın ödenmesi ile ilgili görüşmeler gerçekleşti; ancak bunların hiç birinden sonuç çıkmadı.[289]

---

ancak sonuç gemilere el konulması fikrinin 1 Ağustos'tan önce ortaya konulduğu gerçeğini değiştirmez. Olayın başka bir boyutu ise Osmanlı yöneticilerinin 29 Temmuz'dan itibaren gemilerin gelişinden şüphelenmesidir. Bu durumda, 1 Ağustos tarihinde Enver Paşa'nın da gemilere el konulmasının gerçekleşebileceğini bilmesi olasıdır. Enver Paşa, gemilere el konulduğundan habersiz olan Almanlara gemileri, Türklerin İtilaf Devletleri'ne askeri güç olarak katkıda bulunacağının göstergesi olarak sunmuş olabilir; nitekim Almanlar anlaşma imza edildikten sonra gemilere el konulduğunu öğreneceklerdi. Bkz. Fromkin, s. 56.

[285] Public Record Office (PRO), House of Commons Parliamentery Papers 1914 (HCPP), No: 2, (Beaumont'tan Edward Grey'e, 3 Ağustos 1914'te gönderildi, 4 Ağustos'ta alındı).

[286] PRO. HCPP. 1914, No: 4, (Edward Grey'den Beaumont'a, 4 Ağustos 1914).

[287] Güvenç, s. 80; Ulrich Trumpener, "The Escape of Goeben and Breslau: A Reassessment", **Canadian Journal of History,** Cilt: 6, 1972, (AReassessment), s. 183.

[288] Kocatürk, Cilt: II, ss. 414-415.

[289] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 73. Tazminat meselesi Lozan Antlaşması'nın 58. Maddesi ile karara bağlandı. Buna göre; Müttefik Devletlerin Türkiye'den savaş sürecinde kendilerinin ve tebaalarının uğradıkları zarara karşılık tazminat talep etmemelerine karşılık, Türkiye de Sultan Osman ve Reşadiye gemileri için alacağı tazminattan vazgeçti. Bkz. Reşat Ekrem, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar (1300-1920) ve Lozan Muahedesi (24 Temmuz 1923),** Türkiye Matbaası, İstanbul, 1934, s. 331; İsmail Soysal**, Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları**, Cilt: I, TTK Basımevi, Ankara, 1983, ss.105-106; Metin Ayışığı, "İngilizler Tarafından Müsadere Edilen Sultan Osman ve Reşadiye Zırhlıları", **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Sayı: 11, 1994, ss. 45-47. Bununla birlikte Türk Tayyare Cemiyeti 1930 yılında zararın bir miktarını İngiltere'den tazmin etmiştir. Bkz. S. Özçelik, s. 171.

İngiltere'nin bu gemilere el koyması gerek Türk kamuoyunda gerek Müslüman dünyasında çok büyük etkiler yaratırken dönemin gazetelerinde de İngiltere aleyhine yazılar kaleme alındı.[290]

Osmanlı Devleti için gemilere el konulmasının bir başka boyutu Ege Denizi'ndeki üstünlüğün Yunanistan lehine bozulmuş olmasıydı. Yunanistan'ın ABD'den aldığı *Missisipi,* Yunanistan'a 24 Temmuz'da yani *Goeben* Çanakkale'ye ulaşmadan on yedi gün önce gelmişti. 10 Ağustos'ta ise *Idaho, Kilkis* ismiyle Yunanistan'a gelecekti.[291] Bu durum *Goeben*'in gelişini daha da önemli kılmıştı.[292]

Osmanlı Devleti bir ittifak anlaşması imzalamakla birlikte tarafsız tutumunu sürdürüyor görüntüsü çizmekteydi; nitekim Enver Paşa 3 Ağustos'ta İngiliz makamlarına tarafsızlığını koruduğunun garantisini verdi. Daha önce Sait Halim Paşa ve 4 Ağustos'ta da Tevfik Paşa, Osmanlı seferberliğinin sadece devlet topraklarını korumak için olduğu yönünde benzer açıklamalarda bulundu.[293]

Tüm bu gelişmelere rağmen Sait Halim Paşa, Osmanlı Devleti'nin ilerleyen dönemde de tarafsız kalmasından yanaydı. 3 Ağustos'ta Wangenheim ile yaptığı görüşmede Sait Halim Paşa, Osmanlı seferberliğinin tamamlanmadığı ve Bulgaristan'ın tavrının şüpheli kaldığı sürece herhangi bir açık eyleme karşı olduğunu belirtti.[294] Enver Paşa'nın tutumu kısmen farklı idi. Enver Paşa, Osmanlı donanmasını Avusturya-Macaristan ve Alman gemileri ile güçlendirmeyi düşündüğünden 3 Ağustos'ta bu iki devletin büyükelçileri ile konuşarak hükûmetlerinden bu yönde bir ricada bulunmalarını istedi.[295]

3 Ağustos'ta anlaşmanın imza edildiği haberini alan Tirpitz, Souchon'un derhal İstanbul'a gitmesini sağlayacak emrin çıkması için çalışmalara başlamıştı. Aslında Tirpitz'in daha temmuz ortalarındaki tutumu Rusya ile bir olası bir savaştan

---

[290] Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mübahat S.Kütükoğlu, "I.Dünya Savaşı Arifesinde İngiliz Hükûmeti'nin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamu Oyu", **Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı**, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayını, İstanbul, 1995, ss. 207-218; Sultan Osman ve Reşadiye Gemilerine El Konulması olayının Osmanlı gazetelerine yansımaları için bkz. Mücahit Özçelik **Türk Basınında Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Giriş Süreci,** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, ss. 51-53.

[291] Ersel, s. 30; Gülboy, s. 125.

[292] Üstelik Yavuz ve Midilli, İngilizlerce el koyulan iki gemi ile yarışabilecek düzeydeydi. Bkz. Walder, s. 43. Sultan Osman ve Reşadiye birer muharebe gemisi iken, Yavuz bir muharebe kruvazördür. Bkz. Güvenç, s. 7.

[293] Kocatürk, Cilt: II, s. 414.

[294] Trumpener, Germany, s. 24.

[295] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 121.

kaçınılması, Almanya ile Rusya'nın Boğazlar ve İstanbul konusunda barışçıl yollar araması yönündeydi. Savaşa girilmesinin ardından Tirpitz, İstanbul'un, Rusya ile barışın sağlanması için tesliminin şartlı şekilde rehin tutulacağı, bu hamle için tek aracın *Goeben* olduğu görüşünü benimsedi. Bu görüşlere katılmayan Pohl, 3 Ağustos Pazartesi günü Trpitz ile bir araya geldi. Daha önce yapılan görüşmelerde *Goeben* için iki kaçış yolu belirlenmişti; birincisi Atlantik Okyanusu'na, ikincisi Pola'ya, Avusturya'ya doğruydu. Pohl, yolun daha kısa olması ve Avusturya kuvvetleri tarafından himayesinin mümkün olmasından dolayı ikinci seçeneği daha uygulanabilir buluyordu; oysa Atlantik Okyanusu'na kaçarken Cebelitarık Boğazı'ndan geçiş oldukça tehlikeli idi. Tirpitz ise her koşulda yarma harekatının büyük bir risk taşıdığını; ancak İstanbul'a doğru yapılacak bir yarma harekatının başarılı olduğu takdirde hem İstanbul'un hem de savaşın kaderini büyük ölçüde değiştirebileceğini düşünüyordu. Bu yüzden gemilerin İstanbul'a gitmesi taraftarı idi. Üstün İngiliz kuvvetlerine karşı böyle bir yarma harekatının başarısız olacağını düşünen Pohl buna kesinlikle karşı çıktı. Tirpitz'e göre gemilerin İstanbul önünde görünme ihtimali herşeye değerdi. Buna karşın Pola'da, Alman gemilerinin etkin olması ihtimalini şüpheli buluyordu. Sonunda İstanbul'a yapılacak bir yarma harekatının Adriyatik'e yapılacak bir harekattan daha tehlikeli olmadığını belirten Tirpitz gönülsüzce de olsa Pohl'dan onay aldı.

Gemilerin dayanıklılığı ile ilgili bilgi almak üzere Teknik Şube Müdürü Burkhardt ile de görüşen Tirpitz'in, *Goeben*'in bir İngiliz torpidosu tarafından isabet aldığı durumda ne olabileceği sorusunu, Burkhardt İngiliz torpidosunun ıslak pamuk barutundan oluşan 90 kiloluk infilak maddesi içerdiği, *Goeben*'in benzerleri ile yapılan infilak deneylerine göre bordasına yaklaşık 8 metre genişliğinde ve 8 metre yüksekliğinde oldukça büyük bir yara meydana getireceği ve iki bölmenin 20 metre suyla dolacağını beklediği şeklinde yanıtladı. Burkhardt, torpido geçirmez bölmenin sızdırmazlığını koruyacağını, geminin hayati öneme sahip parçalarının bundan etkilenmeyeceğini, akıntıya karşı on beş dakika gidilerek ortadan kaldırılabilecek yaklaşık 5 derecelik bir yan yatma meydana geleceğini belirtti. *Goeben* yalnızca pervane ya da dümen torpido tarafından bir isabet aldığı takdirde manevra yapamayacak hale gelebilirdi.

Amiral von Capelle ve Deniz Binbaşısı Mann'ın Messina'dan bir yarma harekatı yapılamayacağı yönündeki aksi görüşlerine rağmen Tirpitz, İnşaa Mühendisinin söylediklerinden etkilendi. Dış İşleri Bakanlığı üzerinden Wangenheim'a "Resmi olarak bildirilen ittifak anlaşması üzerine *Goeben* ve *Breslau'*nun derhal İstanbul'a gelmesi emredilmiştir. Türk donanmasının yönetimi için Amiral Souchon'un emirlerine verilmesi, takdirinize bırakılmıştır. Alman personel vererek Türk donanmasını destekleyebilirmiyiz? Telgraf cevabı rica ediyorum" mesajı gönderdi.[296] Alman Donanma Bakanlığı aynı zamanda 3 Ağustos'ta Souchon'a gönderdiği emirde gemilerin bir an önce Boğazlara gitmesini bildirdi; ancak bu mesaj Souchon'a 4 Ağustos saat 2.35 sularında ulaşacaktı.[297]

Alman Akdeniz filosunun Türkiye'ye sevki kararı önce Kayzer ile görüşülerek alınmış bir karar değildi. Kayzer durumu öğleden sonra öğrendi ve kararı onayladı.[298]

Aynı gün Enver Paşa'dan ordunun seferberliği ile ilgili bilgi alan Cemil Bey, Alman Dış İşleri Müsteşarı ve Savaş Bakanı da dahil olmak üzere Savaş Bakanlığında görevli olan önemli isimlerle görüştü. Bu görüşmeler sonucundaki izlenimlerini de İstanbul'a aktardı. Cemil Bey, Yunanlıların şimdilik tarafsız kalma niyetinde olduklarını; ancak Savaş Bakanlığındaki yetkililerin Yunanlıların Üçlü İttifaka katılacağından emin olduklarını haber verdi. Cemil Bey ilaveten Alman Harbiye Nezaretinden gizli olarak öğrendiğine göre *Goeben* ve *Breslau*'nun Donanma-yı Hümayun ile birlikte Karadeniz'e hareketine Alman İmparatoru'nun belki müsaade edebileceğini belirtti.[299]

Alman tarafının Yunanistan'ın İttifak Blokuna katılacağını belirtmesinin nedeni, bir süredir iki devlet arasında yaşanan diyaloglardan kaynaklanmaktadır. Özellikle Yunan Kralı Konstantin, kayınbiraderi II. Wilhelm tarafından kendi safında savaşa girmesi için baskı görmekteydi. Öyle ki Wilhelm, Konstantin'i, İtilaf Blokuna katılmaması durumunda Türkiye, Bulgaristan ve İtalya tarafından beklenmedik bir saldırıya maruz kalabileceği ve kişisel iletişiminin sonsuza dek bozulacağı tehdidinde

[296] Makela, ss. 39-42; Trumpener, A Reassessment, s. 173.
[297] Trumpener, Germany, s. 26; Trumpener, A Reassessment, s. 173; Lorey, Cilt: I, s. 6.
[298]Trumpener, Alman Akdeniz filosunun, Türkiye'ye sevkinin, Almanya'yı savaş öncesi Yakındoğu'da en üst seviyeye getirmesi gibi görünebileceğini; ancak bunun aceleci bir davranış, bir tedbirsizlik olduğu düşüncesindedir. Bkz.Trumpener, A Reassesment, ss. 172-173.
[299] Vahdet Keleşyılmaz, "Belgelerle Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşına Giriş Süreci", **Erdem**, Cilt: 11, Sayı: 31, 1999, s. 2; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 118.

bulunmuştu. Konstantin ise Yunanistan'ın tarafsız kalmasının en doğru davranış olacağını belirtmişti. Bu cevaptan hoşnut olmayan Wilhelm, Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın imzalanmasının ardından 3 Ağustos akşamı, Berlin'deki Yunan Büyükelçisi Theotokis'e Türkiye ile ittifakın henüz tamamlandığını, eğer Yunanistan İttifak Blokuna katılmazsa bunu bir tehdit olarak algılanacağını belirtti.

Theotokis'in hükûmetini durumdan haberdar etmesi için ertesi günü beklemesi gerekecekti.4 Ağustos'ta *Goeben* ve *Breslau* Messina'ya ilerlerken, Theotokis Türkiye ile ittifak yapıldığını, Bulgaristan ve Romanya'nın da Almanya tarafında olduğunu, Akdeniz'de seyreden Alman gemilerinin de Türklerle hareket etmek ve Türk donanmasının bir parçası olmak üzere olduklarını Atina'ya bildirdi.[300]

Türk-Alman İttifak Antlaşması'ndan haberdar olanlar sadece Yunanlılar değildi. Tarafsızlığını açıklayan İtalya'da da, Dış İşleri Bakanı Marki San Giuliano, Berlin'deki elçisinden Türkiye'deki anlaşmanın eli kulağında olduğuna dair bir bilgi aldı; ancak durumu 6 Ağustos'tan önce müttefiklerine iletmedi.[301] Karadeniz'deki Rus Donanma Kuvvetleri Komutanı Eberhardt da 2 Ağustos sabah saat 9.08'de, şifresi çözülmüş bir telgraftan Türkiye'nin tam seferberlik ilan edip, düşman tarafa katıldığını öğrendiklerini Donanma Bakanlığına bildirdi.[302]

Büyük devletlere Türk- Alman anlaşması ile ilgili bilgilerin ulaştığı bir sırada Enver Paşa, yapılan anlaşma gereğince ilk adımı attı ve hükûmet üyelerine dahi danışmadan 4 Ağustos tarihinde Bahr-i Sefid Boğazı Komutanlığına "gizli ve ivedidir" ibareli olarak "Alman ve Avusturya marakib-i harbiyelerinin (savaş gemilerinin) boğazdan dühulüne (girişine) müsaade edilecektir" emrini gönderdi.[303]

Enver Paşa İttifak güçlerinin gelişine Boğazları açarak Osmanlı'yı savaşa girmeye bir adım daha yaklaştırırken Sadrazam Sait Halim Paşa onunla aynı görüşte değildi. 4 Ağustos'ta Wangenheim ile yaptığı görüşmede ona, Bulgaristan ile Romanya'nın belirsiz durumunun endişe verici olduğunu ve *Goeben* ile *Breslau*'nun bir süre daha Boğazlardan uzakta beklemesinin zorunlu olduğunu belirtti. Aksi

---

[300] Miller, ss. 180-181; Stefanos Yerasimos, "Akdeniz'de On Gün", **İstanbul 1914-1923,** çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, ss. 43-44.
[301] Yerasimos, s. 44.
[302] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 126.
[303] Mustafa Balcıoğlu, "Birinci Dünya Savaşına Girişimizle İlgili Tartışmalar ve Yeni Belgeler", **Tarih Toplum Dergisi**, Sayı: 114, 1993, s. 21; Yavuz Özgüldür, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi Goeben ve Breslau Olayı", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 4, Yıl: 2, 2004, (Girişi), s. 112; Hacipoğlu, s. 74.

takdirde düşman güçler gemilerin boğazlardan geçişini Osmanlı'nın tarafsızlığının son bulması olarak yorumlayabilirdi. Sait Halim Paşa nihayetinde Osmanlı-Bulgar ittifak anlaşması imzalanır imzalanmaz gemilerin Boğazlardan geçişine izin vereceğini Wangenheim'a bildirdi. Wangenheim o gün Berlin'i durumdan haberdar etti. Yeni gelişmeler doğrultusunda Bulgaristan'ın tutumu belli oluncaya kadar Alman gemilerinin Çanakkale Boğazı'na girişleri beklemeye alınmıştı. *Goeben* şimdilik Çanakkale Boğazı'nın yakınlarında seyir yapacaktı.[304]

Bununla birlikte Almanya, Türkiye'yi mümkün olduğunca hızlı bir şekilde kendi yanında savaşa dahil etme konusunda kararlıydı; nitekim Alman Başbakanı Jagow, İstanbul'daki Alman Büyükelçiliğine 4 Ağustos'ta gönderdiği telgrafta: İngiltere'nin bugün veya yarın Almanya'ya savaş açabileceğini, Türkiye'nin de İngiltere'nin tesiri altında kalarak kapılarını Almanya'nın yüzüne kapatmaması için mümkünse bugün, Rusya'ya harp ilanının çok önemli olduğunu belirtti.[305]

1.5. AVRUPA DONANMALARININ AKDENİZ'DEKİ SON HAZIRLIKLARI

2 Ağustos'ta *Breslau, General* ve *Goeben* birbiri ardına Messina Limanı'na girdiler. *Breslau*, Souchon'dan aldığı önden gidip kömür tedarik etme emri üzerine biraz daha önce bu limana intikal etmişti. *Goeben* ve *General* limana girdiklerinde olumsuz bir gelişme ile karşılaştılar. *Breslau*'dan flama[306] ile gelen habere göre, İtalyan yetkililer kömür vermekten kaçınmışlardı; ancak daha sonra İtalyan Hükûmeti, kendi depolarından, Alman nakliye şirketi Hugo Stinnes'in deposundan ve limandaki Alman ticaret gemilerinin depolarından kömür transferi yapılmasına izin verdi. Bu şekilde 173 ton kömür alındı. *Goeben*'in deposundaki kömür 2.042 tona çıkarken, *Breslau* 'nun deposu 1.220 ton oldu. Bu arada *General* vapuru boşaltıldı ve yolcularına başka araçlarla devam etmeleri için gerekli yardım ve para sağlandı.[307]

---

[304] Trumpener, Germany, s. 26; Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 129-130; Makela, s. 42; Özgüldür, Girişi, s. 112.
[305] Yılmaz, s. 84; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 127.
[306] "Flama", savaş gemilerinde işaret verme durumunda kullanılan sancaklara verilen ad. Bkz. Müterciler, Bakış, s. 501.
[307] Kraus ve Dönitz, ss. 15-17; Ludwig, Midilli, s. 17; Van Der Vat, s. 112; Tuchman, Yavuz, ss. 112-113.

Goeben 2 Ağustos'ta Rusya ile savaşın başladığı, Fransa ile savaşın da her an başlayabileceği, İtalya'nın tarafsız kalacağı ve İngiltere ile savaşın da yüksek bir ihtimal olduğu yönünde kendisine gelen bilgiler dışında ilerideki günlerde yapması gerekenlerle ilgili başka bir emir almamıştı, inisiyatif kendisindeydi.[308]

Messina'ya gelişteki amaç Üçlü İttifakın diğer üyeleri ile birleşmek ve ortak hareket planını uygulamaktı; ancak İtalya'nın tarafsız kalması ve Avusturya'nın Adriyatik'ten ayrılmaya yanaşmaması üzerine Souchon, planın ikinci kısmını da kendi başına uygulamaya karar verdi.[309]

Yapılan plan uyarınca Souchon, *General*'e mümkün olduğu kadar çok kömür almasını, Messina'da kalmakla birlikte her an denize açılmaya hazır olmasını emretti. Son hazırlıklar tamamlandıktan sonra *Goeben* ve *Breslau* 3 Ağustos'un ilk saatlerinde denize açıldılar. Gemilerin amacı 4 Ağustos'un ilk saatlerinde ulaşacakları Kuzey Afrika'daki Fransız limanlarına saldırı harekatı düzenlemekti. Denize açıldıktan sonra açıklanan saldırı planın göre *Breslau*, Bone Limanı'nı, *Goeben* Philippeville Limanı'nı bombardıman edecekti. Bu iş bittikten sonra gemiler batı rotası tutacak ve Spartivento Burnu'na doğru bir rotada birleşeceklerdi. Saat 18.45'e geldiğinde Almanya'nın Fransa'ya savaş açtığını bildiren telgraf *Goeben*'e ulaştı.[310]

2 Ağustos'ta, Malta'da da hareketli dakikalar yaşanıyordu. Amiral Milne, o gün Donanma Bakanlığından hareket tarzı ile ilgili şu emri aldı: "*Goeben* iki savaş kruvazörü tarafından izlenmeli. Adriyatik'e giriş kruvazörler ve destroyerler tarafından denetlenmeli. Siz Malta'da kalınız. İtalya'nın tarafsız kalacağına inanılıyor; ancak buna tam olarak güvenemezsiniz."[311]

Amiral Milne bu emre uygun olarak 2 Ağustos öğleden sonra birliklerini düzenledi. Buna göre *Inflexible* Donanma Bakanlığının talimatlarına uygun olarak, *Dublin* ve *Weymouth* ile birlikte Malta'da kalacak, Tümamiral Troubridge *Indomitable, Indefatigable, Defence, Warrior, Duke of Edinburg, Gloucester* ve Birinci ve İkinci Destroyer Bölüğü, Adriyatik'i izleyecek, dört destroyer ise Malta Kanalı'nı izlemekle görevlendirilecekti.[312]

---

[308] Miller, s. 49; Makela, s. 34; Lorey, Cilt: I, s. 7.
[309] Besbelli, Tarih Yapan, s. 10.
[310] Kraus ve Dönitz, ss. 21-22; Ludwig, Midilli, ss. 20-21.
[311] PRO. ADM. 137/4176, No: 196, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 2 Ağustos 1914).
[312] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 183.

İngiliz Başkomutan; gemilerini Alman açık tehlikesine, Avusturya potansiyel tehlikesine ve aynı zamanda Fransız filosu ile düşman arasındaki olası çatışmaya, Doğu Akdeniz'den müdahale etmek üzere konumlandırmıştı. Doğu ve Batı Akdeniz arasında iki açık geçit vardı. Biri Messina Boğazı diğeri Afrika sahillerindeki Bon Burnu ile Sicilya-Marsilya arasındaki geniş kanaldı. Malta bu kanalın ortasında yer alıyordu. Biraz daha batıda ise Pantaleria Adası bulunmaktaydı.[313]

Amiral Milne, Birinci Kruvazör Filosu Komutanı Troubridge'yi seyir emrini vermek üzere yanına çağırdı ve Donanma Bakanlığından gelen emri onunla paylaştı. Milne, Troubridge'ye Adriyatik'in izlenmesi ile ilgili görevini anlattı. Buna göre *Defence, Warrior ve Duke of Edinburg* zırhlı kruvazörleri gündüz görev yapacak, gece ise yerlerini savaş kruvazörlerine bırakacaklardı. Görev almayan gemiler, Yunan Adaları'nda bekleyerek yakıt tasarrufu yapacaklardı. *Indefatigable* ve *Indomitable* daha geride bekleyerek *Goeben*'in Adriyatik'ten Akdeniz'e çıkması durumunda *Gloucester*'ı da alıp onu takip edeceklerdi.[314]

Görüşme sırasında kafasında bazı soru işaretleri oluşan Troubridge, daha önceki deneyimlerine dayanarak belirli koşullar altında uzun menzilli görüş açısında bir savaş kruvazörünün, kruvazör filosundan üstün olduğunu düşünüyordu. Bu yüzden de "üstün güç" tanımlaması onun için sorun teşkil etmişti; ancak Milne'nin, *Goeben*'in iki savaş kruvazörü ile takip edileceğini belirtmesi Troubridge'yi rahatlatmıştı.[315]

Aralarında geçen konuşmada Troubridge Milne'ye, kendi filosunun *Goeben* ile çarpışmakta zorluk çekeceğini söylemişti. Milne, *Goeben*'in uzun menzilli silahları karşısında, 6 inçlik İngiliz silahlarının az bir etkiye sahip olacağını, 9.2 inçlik silahların daha etkili olacağını belirtmişti. Milne'nin görüşü, bir geminin bir defada dört gemiye birden ateş etmesinin zor olacağı temeline dayanıyordu.[316] Zaten savaş gemilerinin yanında olacağını düşünen Troubridge bu konunun sorun olmayacağını düşünmüştü.

Başkomutan ile görüşmesinin ardından Troubridge, kendi gemisine gitti ve diğer kaptanları burada topladı. Sefer emri ile ilgili onları bilgilendirdi ve soruları

[313] Milne, s. 40.
[314] Miller, s. 32.
[315] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tunanaklarda yer alan ifadesi), ss. 38-39.
[316] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklarda yer alan ifadesi), s. 28.

olup olmadığını sordu. *Indomitable*'ın kaptanı Kennedy Troubridge'ye, kendi gemisinin ve *Indefatigable*'ın hızının 22-24 knot olduğunu ve bu hızları ile 27-28 knot yapan *Goeben*'i nasıl takip edeceklerini sordu. Amiral Troubridge'nin cevabı, *Goeben*'in su çekiminin olması gerekenden 0.5 metre fazla olduğu bu yüzden 27-28 knot gibi bir hıza çıkamayacağı şeklindeydi.[317] Troubridge aynı zamanda seyir emri ile ilgi görüşleri ve yapacakları konusunda onları bilgilendirdi ve saat 20.00'de filosuyla yola çıktı.

Milne'ye aynı zamanda Toronto'daki konsolosluktan, *Goeben*'in güney batı istikametine gittiği haberi gelmişti.[318] Milne, kendisine gelen haber uyarınca, *Goeben*'in Messina civarında olabileceğini tahmin etmişti; ancak kendisine verilen emir doğrultusunda bölgeye iki savaş kruvazörü göndermek yerine *Chatham* hafif kruvazörünü görevlendirdi. *Chatham,* öğleden sonra Messina Boğazı'nı denetlemek üzere Malta'dan ayrıldı.[319]

Aynı gün Londra'da da hareketli saatler yaşanıyordu. 2 Ağustos'taki kabine toplantısında konu, 1912 anlaşması gereğince Fransa'nın Atlantik Sahillerini Alman saldırısından korumak üzere İngiltere'nin yapması gerekenlere yoğunlaşmıştı. Kabineden çıkan kararları Asquith listelemişti. Buna göre, İngiltere'nin Fransa ve Rusya'ya karadan ya da denizden yardım etmek gibi bir zorunluluğu yoktu. Fransa'ya seferi kuvvetler gönderilmesi söz konusu olmadığı gibi Fransa ile bağlar da unutulmamıştı. Bunun dışında alınan kararlar arasında Belçika'nın tarafsızlığının İngiltere'nin yükümlülüğünde olduğu ve Almanların Kanalı düşman üssü olarak kullanmasına izin verilmemesi gerektiği de vardı.

Kabinenin dağılmasının ardından Grey-Cambon ve Grey-Saint-Seine görüşmeleri başladı. Grey, onları kabinenin kararı hakkında bilgilendirdi. Saint-Seine'e savaşın genel yönetimimin İngiliz kuvvetlerinde kalacağını söyledi; fakat İtalya'nın tarafsızlığı garanti edildiği takdirde, Fransa bu sularda, Alman gemilerini koruması beklenen Avusturya-Macaristan ile ilgilenecek ve müttefik filosunu güvence altına alacağını taahhüt edecekti. Fransa Akdeniz'deki operasyonların genel yönetimini yapacaktı. Aynı gün Almanya'nın Luxemburg'u işgal ettiğinin öğrenilmesinden sonra kabine tekrar toplandı. İngiltere'nin bu durumu savaş nedeni

[317] Sarıöz, s. 54; Miller, ss. 34-35.
[318] Tuchman, Yavuz**,** s. 112.
[319] Van Der Vat, s. 82; Miller, ss.34-35.

olarak görmesi için bir neden yoktu. Luxemburg'u kapsayan anlaşma İngiltere, Rusya ve Fransa arasında üçlü bir anlaşma idi. 1839 Belçika Antlaşması ise Belçika'nın koruyuculuğunu sadece İngiltere'ye veriyordu. Belçika'nın tarafsızlığı bozulmadan İngiltere'nin savaşa girmesi olanaksızdı. Kabine, Fransa ile imzalanan gizli anlaşmanın İngiltere'yi Fransa'nın yanında savaşa sokacağına inanmıyordu.

Bu toplantının ardından Churchill, Donanma Bakanlığında, Fransa ile ortak hareket etmek adına bir emir yayınladı. Buna göre, Fransız donanması İngiliz üslerini kullanabilecek; ortak kodlar tesis edilecek; Akdeniz ve Pasifik'teki Alman gemilerinin pozisyonlarına dair istihbarat bilgileri paylaşılacaktı. Kabinenin onayı ile Churchill İngiltere'nin, Almanya'ya karşı Fransa ile müttefik olması durumunda Milne ve Lapeyrere arasındaki iletişime izin verdiğini bildiren bir mesajı Malta'ya gönderdi.[320]

Milne'ye gelen mesaj şu şekildeydi: "Almanya'ya karşı İngiltere'nin Fransa ile müttefik olması durumunda birlikte hareket edilmesi için Fransız kıdemli subayı ile iletişime geçebilirsiniz. Durum çok kritiktir. Ani saldırılar ile karşılaşmaya hazırlıklı olun."[321]

Amiral Milne aldığı emirler doğrultusunda Amiral Lapeyrere'ye, emri altındaki birlikleri sayarak, kendisine ne şekilde yardım edebileceğini sordu; ancak bu mesaj Fransız amiralin eline ertesi gün ulaşabilecekti.[322]

Milne'nin kafasındaki bir diğer soru, *Goeben*'in izinin bulunması durumunda sadece savaş kruvazörleri ile mi yoksa Birinci Kruvazör Filosu'nun tamamı ile mi harekete geçileceği yönündeydi. Bu konuda Donanma Bakanlığındaki yetkililer de ortak bir fikre sahip değildi. Battenberg, Adriyatik'e konsantre olunması yönünde görüş bildirirken Churchill, Alman gemilerinin öncelikli olduğu fikrindeydi.[323]

Churchill 3 Ağustos'un ilk saatlerinde Milne'ye gönderdiği telgrafta, diğer hedeflerle kıyaslandığında *Goeben*'in önemli olduğunu, Adriyatik'i izlemeye devam etmesini; ama asıl hedefinin *Goeben* olduğunu bildirdi. Her an savaşa hazır

[320] Ponting, ss. 272-282; Miller, ss. 41-42.
[321] PRO. ADM. 137/4176, No: 200, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 2 Ağustos 1914, 19.06'da gönderildi). Bu mesaj ile Amiral Milne'ye Fransızlar ile iletişime geçebilmesi izni verilmişti. Milne bundan önce böyle bir yetkiye sahip değildi.
[322] Hacipoğlu, s. 67; Miller, s. 43.
[323] Miller, ss. 33-34.

bulunulmasını da ekledi.[324] 2 Ağustos akşamı İngiltere'nin savaşa girmesi ile sonuçlanacak kritik süreç başlamıştı. Almanya Belçika'ya on iki saatlik bir ültimatom gönderdi ve Almanların Fransa'yı vurmak üzere Belçika sınırından geçmesi için izin istedi. Belçika kararını ertesi gün açıklayacaktı.[325]

3 Ağustos sabahı Tümamiral Troubridge de Amiral Milne tarafından *Goeben* ve *Breslau*'nun Messina'ya bir gün önce 13.00'da vardığı konusunda bilgilendirildi. Troubridge'nin; "Adriyatik'i izlemeye devam edecek miyim" sorusunu, Milne, Donanma Bakanlığından kendisine verilen emir doğrultusunda, "Evet ama *Goeben* birincil olarak dikkate alınmalı" şeklinde cevaplandırdı.[326]

Sabah saat 7.00'de bir önceki gün *Goeben*'i aramakla görevlendirilen *Chatham* hafif kruvazörü Messina'ya vardı; ancak *Chatham* oraya geldiğinde Alman gemileri Messina'dan ayrılalı neredeyse altı saat olmuştu.[327] *Chatham* durumu Malta'ya bildirdiğinde Milne ona, Boğaz'dan kuzeye doğru hareket etmesini, Sicilya'nın kuzeydoğusundan dolaşarak batıya yönelmesini ve karşılaşacağı ticaret gemilerinden *Goeben* ve *Breslau* ile ilgili bilgi toplamasını emretti.[328]

Milne o sabah erken saatlerde Alman gemilerinin Toronto Körfezi'nin güney boynuzundan, güneybatıya gittiği yönünde bir bilgi almıştı. Bu da gemilerin Adriyatik'ten kaçması gibi görünüyordu. Bu gelişmeler doğrultusunda o sırada İtalya-Spartivento Burnu ile Sicilya-Passero Burnu arasında devriye gezen Troubridge'ye Adriyatik devriyesini *Gloucester* ve sekiz destroyere bırakıp iki savaş kruvazörü ve beraberindekilerle Sicilya'nın batısına gitmesini emretti. Tüm bunlar gemilerin batıya doğru gitmesi ihtimaline karşı yapılmıştı. *Weymouth* hafif kruvazörü, *Inflexible* savaş kruvazörü ve üç muhrip Malta Kanalı'nı gözlemlemek için Malta'da kalacaklardı. Milne aynı zamanda Fransızlarla telsiz iletişimi kuramaması üzerine işbirliğini öneren bir mektupla beraber *Dublin* hafif kruvazörünü Bizerta'ya gönderdi.[329]

Milne öğleden sonra Donanma Bakanlığı tarafından, iki savaş kruvazörünün Cebelitarık Boğazı'na doğru tam hızda ilerlemesi ve *Goeben*'in Akdeniz'den

[324] Churchill, s. 132; Tuchman, Yavuz, s. 112.
[325] Van Der Vat, s. 88; Sander, Siyasi, s. 356.
[326] PRO. ADM. 156/76, (Donanma Bakanlığının 26 Ekim tarihli raporu), s. 134.
[327] Tuchman, Yavuz, s. 112; Miller, s. 52.
[328] Miller, s. 52.
[329] Wilson, ss. 238-239; Milne, s. 56.

ayrılmasını önlemeye hazır olunması konusunda bilgilendirildi.[330] Bunun üzerine Milne Troubridge'ye, yanına üç zırhlı kruvazörü alıp Adriyatik'i gözetleyen *Gloucester* ve beraberindekilere katılmasını ve savaş kruvazörlerini refakatsiz bir şekilde batıya göndermesini emretti. Bu savaş kruvazörleri önemli bir ateş gücüne sahipti. Üstelik Troubridge'nin filosundan ayrılmaları onlara önemli bir hız üstünlüğü de sağlayacaktı. *Chatham*'a da Troubridge'nin filosuna katılma emri verildi. *Indomitable* ve *Indefatigable* bu şekilde saat 15.19'da Birinci Kruvazör Filosu'ndan ayrıldılar. Saat 21.00'de bu gemilere 22 knot hızla Cebelitarık yönünde seyretmeleri emredildi.[331]

İngiliz gemileri hızlarını arttırdıklarında Paris'teki Deniz Ataşesi, İngiliz Dış İşlerine Fransızların yarın Alman kruvazörlerini arama işlemine ve Fransız-Afrika nakliyatına başlayacaklarını bildirildi; ancak bu bilgi Milne'ye iletilmedi.[332] Milne, Fransız nakliyesinin yola çıktığını varsayıyor ve nakliye konvoylarını korumak adına pozisyon alıyordu.

3 Ağustos, İngiliz kabinesi için de hareketli geçti. Kabine toplantısı öncesi Cambon- Grey görüşmesi gerçekleşti. Grey, İngiltere'nin Almanya'ya karşı savaşa girdiği anda Fransa'nın kuzey kıyılarını koruyacağının sözünü verdi. Ardından kabine toplandı. Belçika o sabah, Alman ültimatomunu reddetmişti. Bu da İngiliz kabinesinde karışıklığa neden olmuş, kabine de üç istifa gerçekleşmişti. Grey öğleden sonraki bu toplantıda önemli bir konuşma yaptı. Rusya'dan ya da bu savaşa kimin neden olduğundan bahsetmek yerine daha çok İngiliz çıkarları, İngiliz onuru ve İngilizlerin sorumluluklarından bahsetti. Antantın bir ittifak olmadığı, sadece bir grup olduğu, İngiltere'nin daha önce 1905-1906 ve 1911 Fas krizlerinde Fransa'nın yanında yer almasının iki ülke arasında konuyla ilgili, doğrudan anlaşmalardan kaynakladığı oysa 1906 ve 1912 yılında yapılan anlaşmaların herhangi bir bağlayıcılığının olmadığını yineledi. Bununla birlikte mevcut durumda Atlantik kıyılarını kendisine emanet eden Fransa'ya ve tarafsızlığının teminatı olduğu Belçika'ya karşı sorumlulukları olduğunun altını çizdi. Grey, İngiltere'nin tarafsız kalmaması gerektiği, Belçika'nın işgalini ve Fransa'nın yenilgisini görmeyi istemediğini belirtti. Daha öncesine göre kabinede savaşa girme konusunda birlik

[330] PRO. ADM. 137/4176, No: 208, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 3 Ağustos 1914).
[331] Van Der Vat, ss. 84-85; Mc Laughlin, s. 85; Hacipoğlu, s. 69.
[332] Miller, s. 54.

sağlandığı söylenebilirdi. Churchill, Grey ve Asquith'den oluşan azınlık, savaşa Fransa'ya yardım için giriyordu. Çoğunluk ise durum bu zorunluluğu getirdiği için giriyordu. Sonuç olarak Asquith, kabinede birliği sağlamayı başardı; istifa eden bakanlar, istifalarını çektiler.

O akşam Fransa'nın Almanya'ya savaş ilan etmesinin ardından gerçekleşen Saint-Seine Battenberg görüşmesinde, Battenberg Fransız-İngiliz anlaşmasının bir an önce tamamlanmasını isteyen Fransız Deniz Ataşesi'ne Almanya tarafından bir saldırı gelmediği müddetçe İngiliz kuvvetlerinin saldırmayacağını belirtti.[333] Şimdi İngiltere Almanya'dan, savaşa neden olacak bir adım bekliyordu.

Akdeniz'deki başat güç Fransa da bölgede izlenecek hareket tarzı ile ilgili hazırlıklarını sürdürmekteydi. Fransa, 1 Ağustos saat 15.30'da genel seferberliğini başlatmıştı. Durumdan Lapeyere de haberdar edilmiş ve ertesi gün demir alması kararlaştırılmıştı; ancak 2 Ağustos'ta Donanma Bakanı Gauthier'in Manş Denizi'nde görevlendirilecek gemilere talimat vermeyi unuttuğu fark edildi. Unutkanlığını telafi etmek için gayrete eden Gauthier, henüz savaş ilan edilmemiş olmakla beraber Akdeniz'deki Alman gemilerine saldırmayı önerdiyse de kabinede gerçekleşen tartışma sonucu istifaya davet edilecek ve yerine Bahriye Nazırı olarak 4 Ağustos'ta Augagneur geçecekti.[334]

Fransız Amirali Lapeyrere'ye 2 Ağustos'ta Alman gemileri ile ilgili haberler ulaşmaya başlamıştı. Saat 18.53'te Tunus'un Bizerta Limanı'ndaki Fransız donanma istasyonundan *Goeben*'in Tunus sularında gerçekleştirdiği telsiz haberleşmesinin açıkça duyulduğuna dair asılsız bir haber geldi. Lapeyrere, Alman gemilerinin 19. Kolordu nakliyatına müdahale edeceğini düşünerek Cezayir Limanı'na eskort gelinceye dek tüm nakliye gemilerinin durdurulmasını emretti. Filo bu durumda limandan ayrılmayacaktı. Bu Fransa için ciddi bir gecikme idi. Bir saat sonra Lapeyrere, Fransız Donanma Bakanlığını konu ile ilgili bilgilendirdi ve konvoy sisteminin kaçınılmazlığını vurguladı. Fransa'dan gelen cevap ise, *Goeben* ve *Breslau*'nun 31 Temmuz'u 1 Ağustos'a bağlayan gece Brindisi'ye vardığını belirtiyor ve zaman geçirmeden demir alınmasını, savaşın başladığı haberi gelince gemileri durdurmasını emrediyordu. Bu emirde kabinenin, nakliyenin konvoy sistemi yerine tek tek yapılması gerektiğine karar verdiğini, Savaş Bakanlığının bu durumun

[333] Ponting, ss. 295-298; Miller, s. 54.
[334] Tuchman, Yavuz, s. 113; Van Der Vat, s. 64.

getireceği sonuçların sorumluluğunu üzerine aldığını da vurgulanıyordu. Lapeyrere ise bu emri yerine getirmedi ve Donanma Bakanlığına bir kez daha telgraf göndererek, Bizerta ve Cezayir'e koruyucu filo gelmeden nakliye gemilerinin hareketine izin verilmemesini emrettiğini bildirdi. Filotillanın ise o gece yola çıkacağını 4 Ağustos öğleden sonra Cezayir'de olacağını haber verdi. Lapeyrere nakliyenin konvoy şeklinde gitmesi gerektiğini öngördüğünü ve bu şekilde önlem aldığını da belirtiyordu.

Lapeyere 3 Ağustos'un ilk saatlerinde halen Toulon'da bulunuyordu. Paris'ten gelen bir telgraf *Goeben* ve *Breslau*'nun 2 Ağustos öğleden sonra Messina'ya vardığını haber veriyordu. Bu yedi saat önce Alman gemilerinin Tunus açıklarında seyrettiği haberinin asılsızlığını ortaya çıkarmıştı; ancak Lapeyrere'nin Toulon'u terk etmesi saat 16.00'da gerçekleşebildi.

Filo Toulon'dan üç bölüme ayrılmış şekilde yola çıktı. A Grubu Chacheprat komutasındaydı. Cezayir-Phillipeville'ye gidecek olan bu grup, dretnot öncesi altı gemiden oluşan Birinci Savaş Filotillası, Birinci Hafif Filotilla, dört zırhlı kruvazör, on iki destroyerden oluşuyordu. Cezayir'e gitmekle görevli B Grubu ise sancak gemisi *Le Courbet*'teki Lapeyrere'nin komutasındaydı. Bu grup da beş eski savaş gemisi, İkinci Hafif Filotilla ve küçük teknelerden oluşuyordu. Cezayir'deki Oran Limanı'na gitmekle görevli C Grubu ise yaşlı yedek filotillalardan, bir eski savaş gemisi ve dört destroyerden oluşuyordu. Bu grup o sabah saat 8.00'de öncü olarak yola çıkmıştı. Tüm gruplar oldukça ağır bir şekilde 11-12 mil hızla ilerliyorlardı. A Grubu doğudan, B Grubu ortadan ve C Grubu batıdan seyrediyordu.[335]

Lapeyrere harekete geçmeden evvel Avusturya donanmasının Pola'da olduğu kendisine bildirilmişti. Amiral, Almanya ile savaşa girildiğini o gün öğrenemedi. Paris kendisini bu konuda bilgilendirmemişti.[336]

O gün toplanan Fransız Donanma Bakanlığında, Lapeyrere'ye iletmek üzere bir emir hazırlandı. Bu emirde "Bütün Alman gemilerine karşı silah kullanın" ifadesi yer almaktaydı; ancak Başbakan Poincare, böyle bir hareketin Almanya'yı değil Fransa'yı saldırgan olarak göstereceği gerekçesi ile emrin gönderilmesine engel oldu.[337]

[335] Van Der Vat, ss. 64-67.
[336] Wilson, ss. 237-238.
[337] Van Der Vat, s. 76.

Lapeyrere o gün İtalya'nın tarafsızlığını ilan ettiğini, Almanların ise gece yarısına doğru Messina'dan ayrıldıklarını ve İngilizler tarafından kovalandıklarını öğrendi. İlaveten Milne'nin 2 Ağustos'ta emrindeki kuvvetleri saydığı ve kendisine ne şekilde yardım edebileceğini sorduğu telgrafı aldı. Cevap vermek için hayli bekledi. 3 Ağustos'u 4 Ağustos'a bağlayan gece Lapeyrere, Milne'ye gönderdiği cevapta şuanda kendisinin Batı Akdeniz'deki birliklerin nakliyesi ile meşgul olduğunu, İngiliz filosuna Adriyatik'te, İtalyan, Alman ve Avusturya filolarının hareketlerini izlemesi durumunda müteşekkir kalacağını belirtti; ancak Lapeyrere'nin bu cevabı Milne'ye ulaşmadı.[338]

[338] Van Der Vat, ss. 68-69; Wilson, s. 239.

İKİNCİ BÖLÜM
GOEBEN VE BRESLAU'NUN KAÇIŞI

2.1. GOEBEN VE BRESLAU'NUN CEZAYİR KIYI ŞERİDİNİ BOMBALAMASI

4 Ağustos sabahı Alman birliklerinin Belçika sınırını ihlal etmeleri üzerine Belçika Hükûmeti garantör devletler olan İngiltere, Fransa ve Rusya'ya birer nota hazırladı. Bu notada Belçika'nın Alman istilasına direneceği belirtiliyor ve Belçika'nın gelecekteki bağımsızlığını garantiye almak için üç büyük devletin birleşmesi isteniyordu.[339]

İngiltere sabah saatlerinde Belçika'nın resmen işgal edildiği haberini almasının ardından harekete geçti ve Almanya'ya bir ültimatom vererek askerlerini gece yarısına kadar çekmesini istedi. Bu istek kabul olmazsa (GMT) gece yarısı iki ülke arasında savaş başlayacaktı.[340]

Akdeniz'de ise *Goeben* ve *Breslau* 3 Ağustos gecesini Kuzey Afrika limanlarına doğru hareket ederek geçirmişti. İlk hedefleri Kuzey Afrika limanlarını bombalamaktı, sonraki adımları ise belirsizdi. Ya batıya doğru seyredip Atlantik'i geçip anavatana ulaşacaklardı ya da doğuya doğru seyredip Adriyatik'e girerek Avusturya limanlarından birinde konuşlanacaklardı.[341] Kısa süre sonra bu belirsizlik sonlandı. Alman Genel Kurmayının Souchon'un İstanbul'a hareket etmesine yönelik mesajı almadığını fark etmesi üzerine telgraf 01.35'te tekrar gönderildi ve *Goeben* bu mesajı bir saat sonra aldı. Aynı mesaj İngiliz dinleme servisinin de eline geçmişti.[342] Souchon bu mesajı atış menziline oldukça yaklaştığı sırada almıştı. Görevine bu kadar yaklaşmışken geri dönmek istemedi ve önce Cezayir sahillerini vurmaya ardından İstanbul'a gitmeye karar verdi.[343]

---

[339] Ponting, ss. 301-302; Sarıöz, s. 64.
[340] Van Der Vat, s. 88.
[341] Öner, s. 69.
[342] Yerasimos, s. 45. Mesajın geldiği sırada Duke of Edinburg, Defence ve Indomitable, Alman gemilerine gelen mesajların şifrelerini kırmaya çalışmaktaydılar. Alman gemilerinin İstanbul'a gitmesini belirten mesaj İngiliz gemilerince ele geçti ve sabah 2.00'de Londra'ya yollandı; ancak bu mesajın şifresinin kırılması kasım ayında gerçekleşti. Bkz. Miller, s. 51.
[343] Eryavuz, s. 9; Mc Laughlin, s. 83.

Sardunya Adası'nın güney ucuna kadar beraberce seyreden *Breslau* ve *Goeben* bu noktadan sonra birbirlerinden ayrıldı. *Breslau* saat 4.00 sularında süratini arttırıp Rus bayrağı çekilmiş olarak Bona'ya doğru ilerledi. Limana yaklaştığında Alman bayrağını çekti. Saat 5.05'te başladığı, kışlalar, iki yük gemisi ve işaret istasyonunu ateş altına aldığı bombardımanını 5.24'te sonlandırdı. Bombardıman boyunca Fransa'dan hiçbir karşılık gelmedi. Fransızlar gafil avlanmıştı. *Breslau* bombardımanı sonlandırdıktan sonra Fransızları şaşırtmak amacıyla önce batı yönünde ilerledi ardından güneydoğuya döndü ve *Goeben* ile buluşacakları yere doğru yol aldı.[344]

Goeben de aynı şekilde Rus bayrağı çekilmiş olarak Phillipeville'ye doğru ilerledi limana yaklaştığında Alman bayrağını çekti. Saat 4.00'te ateş etmeye hazırlanmıştı; ancak o sırada Phillipeville Liman'ından denize açılan iki kuşkulu geminin belirmesi üzerine *Goeben*, görünmemek için uzaklaşmıştı. İki saatten fazla bekledikten sonra saat 6.00 civarı bombardımana başladı. On sekiz dakikalık bombardıman sırasında liman ve istasyonlar hedef alındı. Kömür yığınlarına ve depolara ateş açıldı. Altı dakikada kırk üç atış gerçekleştirildi. Fransız sahillerinden ise karşılık ancak *Goeben* işini bitirip döndüğünde geldi, bununla birlikte Fransızlar isabet kaydedemedi.[345]

Cezayir Valisi'nin Savaş Bakanı, Messina'ya yazdığı raporda altı obüsün[346] kente düştüğünü, 1 kişinin öldüğünü, 5 kişinin yaralandığını ve birçok evin hasar gördüğünü belirtti.[347] Bununla birlikte limanlarda fazla bir maddi kayıp olduğu söylenemezdi. Düşmanın Messina'da olduğu haberi gelince Fransızlar donanmalarının gelişini askıya alarak yükleme için sadece Oran ve Cezayir limanlarını kullanmaya karar vermişlerdi bu yüzden Philippeville'de birlik ya da nakliye yoğunlaşmamıştı.[348]

Bombardımandan sonra *Goeben* de tıpkı *Breslau* gibi bir şaşırtmaca yaparak Cebelitarık'a gittiği kanısını vermek için batıya doğru yol aldı. Daha sonra asıl rotası

---

[344] Öner, ss. 71-73; Hüner, s. 37.
[345] Van Der Vat, s. 114; Ludwig, Midilli, s. 25.
[346] "Obüs", dikey veya dalıcı ateş yapabilen kısa namlulu top. Bkz. Öner, s. 294.
[347] Yerasimos, ss. 45-46. O gün Cezayir'deki İngiliz Konsolosu, bombardımanda İngiliz ticaret gemisi olan Isle of Hasting'in zarara uğradığını bildirdi; ancak bu rapor 5 Ağustos öğlene kadar Dış İşlerine ulaşmadı. Ulaşmış olsa idi Churchill'in savaşa erken başlamak için iyi bir nedeni olacaktı. Bkz. Miller, s. 51.
[348] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 188.

olan doğu rotasına geçti. Saat 9.00'da ise Fransızların bu aldatmacaya inandığına dair bir bilgi telsizine takıldı; nitekim burada bir Alman kruvazörünün Philippeville'ye saldırdıktan sonra tam yol batıya gittiği yer alıyordu. Yakalanan bir başka görüşmede ise Bona'nın Alman kruvazörü tarafından saldırıya uğradığı ve kruvazörün tam yol Philippeville'ye gittiği bildiriliyordu. Souchon bu mesajla *Breslau*'nun da başarılı olduğunu öğrendi.[349]

Lapeyrere konvoy düzeninde Fransız sahillerine doğru ilerlerken saat 1.10'da Paris'ten yeni bir mesaj aldı. Bu mesajda konvoy düzenin oluşturulmamasına ve gemilerin tek başlarına ve azami hızla hareket etmelerine karar verildiği, İngilizler ile Almanlara karşı birlikte hareket edilmesi gerektiği ve Almanya'ya savaş ilan edildiği belirtiliyordu. Mesajın şifresinin çözülmesi yaklaşık beş saat sürdü.

Lapeyrere'nin konvoy düzeni izlemesindeki ana etken kendisine verilen 7 Nisan tarihli görev emri idi. Bu görev emrinde nakliyat sırasında konvoy düzeni uygulanabileceği; ancak bunun birlik sevkiyatını geciktirmemesi koşuluyla birkaç gün önceden uyarılması durumunda gerçekleşeceği bilgisi yer alıyordu. Lapeyrere'ye gelen şifresi çözülemeyen mesaj aynı zamanda 7 Nisan tarihli görev emrinin ilgili bölümünün hükümsüz kaldığını belirtiyordu.[350]

Balear Adaları civarında seyreden Fransız komutanı Lapeyrere, sabah Cezayir'deki Bone istasyonundan bir telgraf aldı. Buna göre *Breslau* altmış mermi atarak Bone'yı bombalamış, *Goeben* ise kırk üç mermi atarak Philippeville'yi topa tutmuştu. Lapeyrere'nin o saat itibariyle Cezayir'den mesafesi 150 mildi. Hemen hızını 16 mile çıkartan Lapeyrere, kendi grubunun doğusunda seyreden A Grubu dahilindeki Amiral Chocheprat'a, komutasındaki altı zırhlı ile azami süratle Bone'a ilerlemesini ve Alman gemilerine hücum etmesini emretti; ancak Milne'ye Alman gemilerinin varlığı ya da kendi yapacakları hakkında herhangi bir mesaj göndermedi.[351]

Goeben ve *Breslau*, bombardımandan sonra doğuya hatta kuzeye yönelmiş olsa bile gemilerden biri mutlaka Philippeville rotasında ilerleyen Chocheprat'ın birliğinin yolu üzerinde olacaktı; ancak bu gruptaki *Mirabeau* ve *Carabinier* adlı destroyerlerin teknik sorunları vardı. Lapeyrere, A ve B Grubuna filonun en düşük

[349] Ludwig, Midilli, s. 27; Öner, s. 73.
[350] Van Der Vat, ss. 69-70.
[351] Wilson, s. 240; Hacipoğlu, s. 74.

hızdaki destroyerlerine göre hareket etmesini belirtmişti. Lapeyrere düşük hızda ilerleyen bu filonun Alman gemilerine yetişemeyeceğini düşündü ve saat 6.35'te Chocheprat'a verdiği emri iptal ederek geri dönmesini bildirdi. Şimdi A Grubu, Cezayir Limanı'na gitmek üzere güneybatıya dönecek ve seyri yine *Mirabeau*'nun hızına göre yapacaktı. Lapeyrere kendilerine hiçbir yararı olmayan iki arızalı gemiyi bırakmak yerine, filoyu onların hızına göre ayarlamayı tercih etmişti. Filo *Mirabeau*'nun hızına göre en fazla 15 mile çıkabilen bir yavaşlıkla ilerliyordu.[352]

Amiral Lapeyrere saat 9.00'da aldığı bir haberle Alman gemilerinin Bona'ya yakın, doğu istikametine gitmekte olduğunu öğrendi. Bu haber Alman gemilerinin batıya gitmekten caydığını gösteren önemli bir haberdi. Bunun öğrenilmesinden sonra durumun Milne'ye bildirilmesi ve Bizerta'da bulunan tüm torpidobotların Tunus-Cezayir arasını gözlemlemek için gönderilmesi gerekirdi; ancak bunların hiç biri yapılmadı. Bu bilgileri görmezden gelen Lapeyrere gemilerin batı yönünde gideceği, Cezayir'i bombalayacağı belki de Atlantik'e açılacağını düşünüyordu. Bu yüzden filosunu batıda yoğunlaştırmanın mantıklı olacağını düşünmüştü. *Goeben*'in önünü kesmek niyetiyle Lapeyrere süratini arttırdı. "Müttefik tarafından olan herkes gibi Amiral Lapeyrere'de *Goeben*'i sadece deniz stratejisi yönünden inceliyordu. *Goeben*'in politik bir gayesi de olabileceğini özellikle harbin gidişinde sürekli rol oynayabileceğini kimse bilmiyordu."[353]

Lapeyrere, İngilizlerin Messina'dan ayrılan gemileri Sicilya'nın batısında aradığına dair Paris'ten gelen mesajdan ve bombardımandan sonra Alman gemilerinin yerlerini bildiren somut verilerden sonra dahi, Almanlara karşı ortak bir faaliyete girişmek üzere İngilizlerle iş biriliği adına bir girişimde bulunmamıştı. Akdeniz'in denetimini henüz savaşa dahi girmemiş olan bir ülkenin ikinci derecedeki gücüne bırakmıştı.[354]

İngiliz amirali Milne saat 8.30'da Bona'nın bombalandığı haberini almıştı. Bununla birlikte Alman gemilerinin durumu ile ilgili İngiliz filosuna ilk ulaşan haberler, bilgi kirlilikleri ile doluydu.[355]

---

[352] Lapeyrere, bu emri iptal etmeseydi A Grubunun Almanlar ile karşılaşması en azından harekatı geciktirmesi kaçınılmazdı. Bkz. Van Der Vat, ss. 69-70.
[353] Tuchman, Yavuz, s. 114.
[354] Van Der Vat, ss. 70-71.
[355] Milne'ye gelen ilk haber sadece Bona'nın bombalandığı ve bunun üç dört Alman gemisiyle yapıldığı yönündeydi. Milne de, 10.15'te Troubridge'ye gönderdiği mesajda Oran'ın üç Alman gemisi

O sırada Milne bayrak gemisi *İnflexible*'da, beraberindeki *Weymounth* ve küçük gemilerle Malta Kanalı'nda devriye geziyordu. Troubridge, Birinci Kruvazör Filosu ile Malta-Adriyatik girişinin ortasındaydı. *Gloucester* ve diğer destroyerler tarafından desteklenmekteydi. Hafif kruvazör *Dublin* ise Milne'nin mektubunu ulaştırmak üzere Bizerta'ya doğru yol alıyordu. *Chatham* Malta'da kömür alıyordu. Kaptan Kennedy *Indomitable*'da, Kaptan Soverby *Indefatigable*'da 22 knot hızla ilerliyorlardı.[356]

Goeben ve *Breslau* ise görevlerini tamamlamalarının ardından saat 10.00 civarında buluştular. Buluşmanın gerçekleşmesinden sonra Souchon'a İngiliz karakol gemilerinin rotaları üzerinde olduğuna dair bir mesaj ardından da İngiltere ile savaşın başlamak üzere olduğunu belirten bir başka mesaj geldi.[357] Souchon'un hedefi İstanbul'a ulaşmaktı; ancak yaklaşık 1150-1200 mil mesafedeki İstanbul'a gitmeden önce gemilerin kömür takviyesi yapması gerekiyordu.[358] Messina'da kömür takviyesi yapılması uygun görüldü. Bu şekilde doğu yönünde ilerleyen Alman gemileri çok geçmeden saat 10.30'da La Galite adlı küçük adanın birkaç mil kuzeyinde, Cebelitarık'a ulaşmak için tüm gece batıya doğru seyretmiş olan *Indomitable* ve *Indefatigable* savaş kruvazörleri ile karşılaştılar; ancak taraflar arasında henüz savaş ilan edilmemişti. İngiltere'nin Almanya'ya verdiği ültimatomun süresi gece yarısı dolacaktı.[359]

Souchon iki ülke arasında savaş ilan edilip edilmediğinden habersizdi. Bu yüzden barış zamanında uygulanan nezaket kurallarını uygulamak konusunda kararsız kalmıştı. Souchon bu gemilerden birinde kendisinden daha rütbeli olan Amiral Milne'nin olabileceğini düşündü, gemiler uzakta olduğundan amiral sancağını da seçemiyordu. Eğer durum bu şekilde ise ilk hareketin Souchon'dan gelmesi gerekirdi; ancak Souchon ışık ile selam vermenin uzaktan tüfeği ateşlemek olarak algılanabileceğini düşündü. Bu yüzden de karşı taraftan bir hareket

---

tarafından bombalandığını haber verdi, bu önemli bir yanlıştı; çünkü Oran, Cebelitarık'a Bona'dan daha yakındır. Bu da Goeben ve Breslau'nun batıya gideceği ve Atlantik'in en muhtemel rota olduğu fikrini güçlendirdi. Yine Kennedy'e Dover'in bombalandığına dair yanlış bir haber ulaştı. Yirmi dakika sonra ise durum kesinleşti. Bizerta'ya ulaşan Dublin, Milne'ye Alman gemilerinin Bona ve Philippeville'yi bombaladığını ve hızla batıya gittiğini bildirdi. Bkz. Miller, s. 59.

[356] Milne, s. 60.

[357] Hüner, s. 37.

[358] Lorey, Cilt: I, s. 6.

[359] Emil Vedel, **Çanakkale'de Fransız Donanması**, haz. İhsan Güllü, Qiyas Şükürov, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007, s. 9; Tuchman, Yavuz, s. 115.

gelmedikçe o da hareketsiz kalmaya karar verdi. İngiliz tarafı da aynı durumdaydı ve hareketsiz kalmayı tercih etti. Aynı zamanda olası bir çatışmaya karşı önlemler de alındı. *Breslau* büyük gemiler arasındaki çatışmada yük olabilir ve durumu tehlikeye sokabilirdi, bu yüzden Souchon, *Breslau*'ya tam yolla kuzeybatıya doğru uzaklaşmasını emretti.[360] Böylece kuzeye yönelen *Breslau*, gözden kayboldu.

İngiltere'nin Akdeniz Filosu'nun en kıdemli subayı *Indomitable*'ın Komutanı Albay Kennedy'nin raporunda belirttiğine göre, Alman gemileri ile İngiliz gemileri arasındaki mesafe yaklaşık 17.000 yarda idi ve Alman gemiler 20 mil hızla ilerliyordu. İngiliz ve Alman gemileri birbirlerinin tersi yönde seyretmekteydi. Mesafe azalınca *Goeben,* İngiliz gemilerine yaklaşmak ister ya da önünden geçmek ister gibi bir hareketle iskele tarafına yöneldi, İngiliz gemileri ise sancağa doğru dümen kırdı, *Goben* bu şekilde iskele tarafına dönmeye devam ederken gemiler birbirlerini 8.000 yarda kadar ara ile geçtiler. İngiliz gemileri de onları yandan görecek şekilde iskele tarafına doğru dönmüş, geniş bir daire çizmiş ve tam olarak doğuya yönelmiş olan *Goeben*'i, 7.000-10.000 yarda mesafeden izlemeye başladılar. Gemilerde silahlar birbirlerine doğru yöneltilmişti. Eğer iki devlet savaş halinde bulunsalardı bu ilk karşılaşma daha farklı olacaktı.[361]

Kaptan Kennedy 10.40'ta[362] Milne'ye *"Indomitable, Indefatigable Goeben* ve *Breslau'*yu takip ediyor. 37.44 Güney. 7.56 Doğu.*"*[363] mesajını gönderdi. Milne tarafından mesajın alınmadığını düşünmesi üzerine mesajı altı dakika sonra tekrarladı. Milne'de aynı mesajı hemen Donanma Bakanlığına iletti. Saat 11.00'de Milne, *Dublin*'in Kaptanı John Kelly'e[364] gönderdiği telsiz mesajında *Goeben* ve *Breslau*'nun yerinin tespit edildiğini, bunun Fransız Amiral'e iletmesini ve hemen *Indomitable*'a katılmasını belirtti. *Chatham* da *Dublin*'in yerine geçecek ve Fransızlar ile irtibatı sağlamak üzere Bizerta'ya gidecekti.[365]

Milne, Donanma Bakanlığına, *"Indomitable, Indefatigable Goeben* ve *Breslau'*yu saat 10.00'da Bona'da gördü. *Goeben ve Breslau* gözetlendi. Yardım

[360] Mc Laughlin, s. 90; Van Der Vat, ss. 115-116.
[361] Mc Laughin, ss. 85-86; Milne, s. 61; Sarıöz, ss. 64-66.
[362] Saat dilimi olarak gemi saatleri baz alınarak yerel saat kullanılmıştır. Yerel saat ile İngiltere saati arasında bir saatlik bir fark vardır. İngiltere saati bir saat geridir. İngiltere saatinin kullanıldığı durumlarda GMT. olarak belirtilmiştir.
[363] PRO. ADM. 137/4176, No: 1000, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 4 Ağustos 1914).
[364] John Kelly (1871-1939), 1914'te Dublin gemisinin kaptanlığını yapmıştır. Bkz. Miller, s. 444.
[365] Miller, s. 59.

etmesi için *Dublin'*e emir verildi." mesajını gönderdi.[366] Bu mesaj Donanma Bakanlığı tarafından GMT 10.58'de alındı ve Milne'ye, *Indomitable* ve *Indefatigable*'a GMT 11.20'de bu mesaja cevaben: "Çok iyi. Onu bırakmayınız. Savaş çok yakında." mesajını gönderdi.[367]

*Indomitable'*dan Başkomutan'a gönderilen telgrafta düşmanın doğuya yöneldiği bilgisi yer alıyordu; ancak Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına gönderilen telgraf izlenen rotayı belirtmiyordu. Bu durum Donanma Bakanlığının, Alman gemilerinin Fransız nakliyesine saldırma niyetinde olduğunu düşünmesine neden oldu.[368] Milne tarafından Donanma Bakanlığına gönderilen bir diğer telgrafta bir Alman kömür gemisinin Palma'da (Moyorka) *Goeben'*i beklediği bilgisi yer alıyordu.[369] Gelen bu bilgilerden yola çıkan Churchill, Donanma Bakanlığından, Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği telgrafta *Goeben* ve *Breslau*'nun Sicilya'nın batısında görüldüğünü, İngiliz kruvazörleri *Indomitable* ve *Indefatigable* tarafından takip edildiğini, bu gece gemileri gözden kaybetmenin talihsizlik olacağını ve gemilerin göründüğü kadarıyla Fransız nakliyesine ateş açmaya gittiklerini bildirdi. Churchill bu telgrafta ayrıca İngiliz filosuna hitaben "Eğer *Goeben* Fransız nakil gemilerine saldırırsa, derhal *Goeben*'e savaş açınız. Onu uygun bir şeklinde uyarmanız gerekiyor" mesajını göndermek istediğini belirtti ve Dış İşlerinin bu konudaki görüşlerini istedi.[370]

Bununla birlikte Churchill, Dış İşlerinden cevap gelmeden, söz konusu telgrafı saat 12.10'da Malta'ya gönderdi. Asquith'in de dediği gibi Churchill savaş elbiselerini giymişti, *Goeben*'i batırmak için deniz harbinin başlamasını bekliyordu. Asquith de onunla aynı fikirdeydi bununla birlikte kabineye de danışılması gerektiği

---

[366] PRO. ADM. 137/4176, No: 394, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 4 Ağustos 1914, 10.58'de alındı).
[367] PRO. ADM. 137/4176, No: 213, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 4 Ağustos 1914, 11.20'de gönderildi).
[368] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 189.
[369] PRO. ADM. 137/4176, No: 395, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 4 Ağustos 1914, 11.07'de alındı). Bu bilgi Fransız kaynaklı idi. Dublin'in, İndomitable'a katılmak üzere ilerlediği sırada Bizerta'da Fransız Amiral'den Milne'ye bir telgraf ulaşmıştı. Burada Fransız Amiral Dublin'i gönderdiği için ve Bizerta'nın İngiliz filosu ile iletişimini sağladığı için Milne'ye teşekkür ediyor ayrıca kömür gemilerinin Palma'da (Mayorka) olduğunun düşünüldüğünü ve Fransız filosunun tamamının Cezayir kıyısından ayrıldığını belirtiyordu. Milne kömür gemisi ile ilgili Dublin'den gelen mesaj da dahil, başka mesajlar da almıştı. Goeben'in doğuya gittiği doğrulanmıştı, ancak Palma, Sardunya'nın güney tarafındaydı ve Goeben'in şimdiki rotasından 70-80 mil kuzeydeydi. Milne bu durumda Goeben'in kömür alıp Fransız nakliyesine bir darbe daha indirebileceğini de düşündü. Bkz. PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 209; Miller, s. 70.
[370] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 205.

görüşündeydi. Churchill bu hareketiyle büyük bir risk almıştı. Kabineden aksi bir karar çıkması olasıydı; nitekim kabinenin kararı reddetmesi durumunda İngiliz gemileri ile *Goeben* arasında savaş çıkarsa Churchill ağır bir sorumluluk altında kalırdı.[371]

Battenberg'in görüşü, gece yarısına henüz çok vakit olduğu *"Goeben'*in kolayca batırılabileceği" yönündeydi. Ona göre, "Hücum gerçekleştiği anda deniz üzerinde saatin kaç olduğu sonradan istendiği kadar tartışılabilirdi."[372] Ancak herkes onlarla aynı fikri paylaşmıyordu. İngiliz kabinesi ültimatomun süresi dolmadan savaşa neden olabilecek bir eylemin yapılmaması ve böyle önemli bir zamanda bir gemi uğruna İngiltere'nin ahlaki sağlamlığından ödün verilmemesi gerektiği görüşündeydi.[373]

Bu doğrultuda öğleden saat 14.00'de tüm gemilere gönderilen telgraf, Alman gemilerine saldırı emrini iptal etti. Kabineden izin çıkmamıştı.

> *İngiltere'nin Almanya'ya verdiği ültimatom 4 Ağustos gece yarısı sona erecek. Bu saatten önce hiçbir çarpışmaya girilmemelidir. Gece yarısından sonra Donanma Bakanlığı Almanya'ya karşı düşmanlığı başlatan bir telgraf gönderecek.*
>
> *Akdeniz'e özel olarak dikkat edilmelidir. Indomitable, Indefatigable 14.05'te gönderildi.*
>
> *Bu, Goeben Fransız gemilerine saldırırsa, Indomitable ve Indefatigable'ın Goeben'e ateş açması yönünde verilen izni iptal ediyor.*[374]

Breslau saat 13.00'te tekrar *Goeben*'e katılmış, *Goeben* ile doğu yönünde 15 mil hızla ilerliyordu, *Indefatigable* ve *Indomitable* ise *Goeben*'i 5 mil arkadan izliyorlardı. Hava oldukça sisliydi.[375]

Kısa süre sonra *Dublin* de takibe katıldı. Bu takip boyunca *Goeben* ve *Breslau* düşmanın kafasını karıştırmak için defalarca ayrılıp birleştiler. İki geminin birbirlerinden ayrıldıkları bir sırada *Dublin, Breslau*'ya saldırmak için Amiral

---

[371] Barbara Tuchman, "Korkunç Takip", çev. Turan Özen, **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı: 10, 1967, (Korkunç), s. 43; Öner, s. 80.
[372] Mütercimler, Destanlaşan, s. 99.
[373] Churchill, s. 132.
[374] PRO. ADM. 137/4176, No: 33, (Donanma Bakanlığından tüm gemilere, 4 Ağustos 1914). Churchill tarafından verilen emir iptal edilmese de Goeben'i yakalamaya ve engellemeye yönelik girişim başarısız olacaktı; çünkü bu emir sadece Goeben'in Fransız limanlarına saldırması durumunda İngilizlerin onunla çatışmasını bildiriyordu. Oysa Goeben'in hedefi bambaşkaydı. Bkz. Tuchman, Yavuz, s. 115.
[375] PRO. ADM. 137/4176, No: 396, (Başkomutan'dan, Donanma Bakanlığına 4 Ağustos 1914, 14.50'de alındı).

Milne'den izin istediyse de bu istek reddedildi; nitekim Alman gemileri on dakika sonra tekrar birleşmişlerdi.[376]

Amiral Souchon, saat 16.00'da *Breslau*'ya, Messina'ya gidip kömür alması için hazırlıklara başlamasını emretti. *Goeben* limana girince ona kömür sağlayacak gemilerin tüm hazırlığını tamamlamış derhal bordaya yanaşıp kömür vermeye hazır hale gelmiş olmaları gerekiyordu. Messina'da kömür verebilecek durumda olan gemiler Hugo Stinnes Firmasına ait *General* ve *Barcelona* idi. Bu sebepten kömür takviyesi yapmak üzere Palermo'ya gönderilen *General*'e de Messina'ya dönme emri verildi.[377]

Goeben ve *Breslau* aynı zamanda hızlarını arttırdılar ve İngiliz savaş gemilerinden uzaklaşmaya başladılar. Saat 16:35'te *Indomitable* ve *Indefatigable* düşmanı gözden kaybetmişlerdi; bununla birlikte *Dublin* halen takibi sürdürmeye devam ediyordu. Kennedy, Alman gemilerini gözden kaybettikten sonra Milne'ye gönderdiği telgrafta, Almanların 26- 27 knot hızla gittiğini, kendilerinin 90 kişilik kömür ayarlayıcı birliğe ihtiyaç duyduklarını belirtti.[378]

Goeben ile *Indomitable* ve *Indefatigable*'ın normal konstrüksiyon değerleri hemen hemen eşit olmasına, *Goeben*'in kazanlarındaki probleme ve İngiliz gemilerinin kazanlarının bir kısmının akaryakıt ile çalışmasına rağmen *Indomitable* ve *Indefatigable* Alman gemilerini yakalayamamışlardı.[379] *Goeben*'in İngiliz gemilerinden kaçabilmesinin önemli bir nedeni *Indomitable* ve *Indefatigable*'da çay içilmesi dahi söz konusuyken *Goeben*'de gevşemeyen bir iş gücünün varlığıydı.[380] Alman gemilerindeki mürettebat, o gün üstün bir performans göstermişti. Nöbet görevi olmayan birçok astsubay ve subay gönüllü olarak kömürlüklere gelmiş, ellerindeki küreklerle tayfalara yardım etmişlerdi Hatta savaş başından beri ellerinde evraklarla hesaplarla uğraşan memurlar bile ilk kez işlerini bırakmış, küreğe yapışmışlardı. O gün kazan dairesinde 4 işçi ölmüştü.[381]

Savaş kruvazörlerinin Alman gemilerini yakalayamamış olmalarının bir diğer nedeni *Indomitable*'ın yıllık bakımına yeni girmiş olması, Akdeniz'deki acil

[376] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 190; Miller, s. 71.
[377] Kraus ve Dönitz, s. 34; Van Der Vat, s. 118; Sarıöz, s. 67.
[378] Miller, s. 72. Altı saat süren takipte önemli bir ayrıntı, Goeben 'in türbinlerinin İngiliz Parsos, İngiliz gemilerinin ise Alman Krupp Firması tarafından yapılmış olması idi. Bkz. Mc Laughlin, s. 87.
[379] Eryavuz, s. 3.
[380] Miller, s. 72.
[381] Kraus ve Dönitz, s. 33; Tuchman, Korkunç, s. 44.

durum nedeniyle onarımının ve havuzlanmasının yarım kalmış olmasıydı. Bununla birlikte, geminin barış zamanına dayalı kadrosu oldukça yetersizdi ve 90 denizcinin kömür yetiştirmek için hareket istasyonundan alınması gerekiyordu. *Indefatigable* da aynı intizama sahipti. Gemilerin hızı 23 knottan fazla değildi. *Dublin*'in hızı ise takip boyunca 25 knottu; ancak bu hız düşmana karşı pozisyonu belirten raporlara uymuyordu. Alman gemilerinin hızını doğru tahmin etmek oldukça zordu; nitekim çoğu raporda Alman gemilerin hızları abartılmıştır. Muhtemelen *Goeben*'in hızı 25-26 knot arasıydı ve *Breslau'*n hızı ondan bir knot fazlaydı.[382]

Londra ise henüz Alman gemilerinin savaş kruvazörlerinin elinden kaçtığından habersiz gemilerin batırılıp batırılmaması konusunu tartışmaktaydı. Öğleden sonra gerçekleşen Battenberg-Churchill görüşmesinde, Battenberg, *Goeben* karanlığa karışmadan halen onu batırma şanslarının olduğunu belirtirken Churchill'in görüşü kabinenin kararı karşısında böyle bir şey yapmanın mümkün olmadığı yönündeydi.[383]

Bu sıralarda Lapeyrere'nin nakliye filosu da Afrika sahillerine tek tek ulaşmaya başlamıştı. Lapeyrere hızını arttırmış, *Mirabeau*'un içinde bulunduğu Birinci Filotilla'nın birinci grubunu ve *Carabinler*'in içinde bulunduğu İkinci Destroyer Filotillası'nı Chocheprat emrinde, geride bırakmıştı. Bu şekilde seyreden B Grubu 15.00'de Cezayir'e ulaştı. Birkaç saat sonra da A Grubu limana girdi. C Grubu da Oran'a aynı gün vardı. Lapeyrere Cezayir rotasındayken Chocheprat'a yeniden rota değiştirip Philippeville'ye yönelmesini ve orada bekleyen nakliye gemilerini Fransa'ya götürmesini emretti; ancak daha sonra Chocheprat'a ikinci bir mesaj göndererek rotasını Cezayir'e çevirmesini istedi. Lapeyrere Almanların batıya yöneleceği fikrine sahipti bu yüzden tekrar Cezayir'e yönelme kararı almıştı.[384]

Lapeyrere, Almanların karşılarına çıkması durumunda onların yolunu kesmek için Cezayir yakınlarında topladığı filosu ile saat 15.00'te, 5 Ağustos sabahına kadar

[382] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 189-190. Lorey, makine seyir jurnallerindeki kayıtlara göre Goeben'in saat 8.00'den 12.00'ye kadar 17; 12.00'den 20.00'ye kadar 22.5 mil yaptığını, kısa süre için ise 24 mile çıktığını belirtir. Bkz. Lorey, Cilt: I, s. 7. Miller ise Goeben'in hızının ortalama 22 knot olduğunu, kısa dönem 24 mile çıkabildiğini belirtir. Miller, İngiliz gemilerinin hızının ise en az 22 knot olduğunu, 4 Ağustos öğleden sonra çöken sisin Alman gemilerinin daha hızlı gittiği algısını uyandırdığını belirtir. Bkz. Miller, s. 72.
[383] Churchill, s. 136.
[384] Van Der Vat, s. 72.

sürecek olan arama işlemine başladı.[385] O gece yarısı gelen bir haber ise İngilizlerin Sardunya, Sicilya, Tunus üçgeninde bir yerde Alman gemileri ile irtibatı kaybettiğini belirtiyordu. Bu aslında Almanların doğu yönünde ilerlediğine dair bir işaretti.[386]

Lapeyrere saat 13.20'de Fransa'nın Almanya ile harp halinde olduğu haberini[387] ve aynı zamanda İtalya'nın tarafsız kaldığı haberini aldı. İtalyan Hükûmeti 31 Temmuz'da tarafsız kalacağını Roma'daki İngiliz sefirine bildirmişti; ancak bu haber ne Milne'ye ne de Lapeyrere'ye ulaşmamıştı.[388] Saat 20.35'te Lapeyrere gecikmeli olarak, İngiltere'nin Bone açıklarında iki Alman gemisini tespit edip izlemeye başladığını öğrendi; ancak Lapeyrere sonradan bu mesajı aldığını reddecekti.[389]

Öğleden sonra Milne, İtalyan Hükûmeti'nin tarafsızlığını ilan ettiği, bu tarafsızlığa kesin olarak saygı duyulması gerektiği ve hiçbir İngiliz gemisinin İtalyan kıyılarına 6 milden fazla yaklaşmaması gerektiği yönünde emir aldı.[390]

Goeben, Dublin tarafından takip ediliyordu; ancak Milne, *Breslau* konusunda endişeliydi. *Breslau*'nun Güney Sicilya'dan kaçması ihtimaline karşı Milne, saat 18.30'da *Chatham*'a Tunus açıklarında devriye gezmesini bildirdi. *Weymouth* da *Goeben* ve *Breslau'*nun güneye dönme ihtimaline karşı Pantelleria ve Graham Adası arasında devriye gezecekti.[391]

Kaptan Kennedy, *Goeben*'in izini kaybettikten sonra haklı olarak, onun Messina Boğazı'na doğru hareket ettiği izlenimine kapılmıştı. Alman gemilerinin Messina'ya girişini engellemek için Sicilya'nın kuzey kıyısı ile Sardunya'nın en

---

[385] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 192.
[386] Van Der Vat, s. 73.
[387] Hacipoğlu, s. 74.
[388] Wilson, s. 239.
[389] Daha sonra Alman gemilerinin kaçışı ile ilgili Fransa'da açılan davada, konuyla ilgilenen komite adına araştırmayı yürüten Abel, mesajın sancak gemisi Courbet'e geldiğini ve 20.35'te iletim başlamadan çağrıyı teyit ettiğini kanıtlar. Buna rağmen geminin muhaberat defterinde ve şifre defterinde herhangi bir kayda rastlanmaz. Cezayir açıklarında demirli "Diderot" un defteri ise mesajı 20.50'de kaydetmiştir. Amiral Lapeyrere'nin bu mesajı aldığı varsayılsa bile Alman gemilerinden on iki saat geride kalacağı bir gerçektir. Lapeyrere'in bu süreçte yalanladığı bir diğer olay, İtalya'nın tarafsızlığının kendisine bildirildiği yönündeki telgraflardı. Bu mesajlar komite oturumunda okunduktan sonra dahi hatırlamayacaktı. Bkz.Van Der Vat, ss. 159-160.
[390] PRO. ADM. 137/4176, No: 215, (Donanma Bakanlığından Başkomutan'a, 4 Ağustos 1914, 12.55'te alındı). İtalyan kanunlarına göre, İtalya'nın kara suları sınırı 6 mildi. Fakat İtalyan suları için mümkün olan bu durumun Sicilya Boğazı'nın kapsamına alınmaması gerekirdi; nitekim 1907 Lahey Konferansı'nda uluslararası hukuk alimlerince alınan karara göre savaşan taraflar iki denizi birbirine bağlayan boğazlardan geçme hakkına sahiplerdi. Bu emir sonucunda Almanlar boğazı kullanma hakkından istifade ederlerken İngilizler bu haktan mahrum kalacaklardı. Bkz. Wilson, s. 241.
[391] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 191.

güney ucu arasında devriye gezmeye karar verdi. Gece boyunca bu pozisyonda kalıp gün doğumunda doğuya doğru ilerleyecek ve Messina'nın kuzey girişinde pozisyonunu alacaktı. Kennedy, Milne'nin de Messina'nın güney girişinde benzer bir pozisyon alacağını düşünüyordu.[392] Bu plan Milne'den 18.50'de gelen emirle iptal oldu. Milne, gönderdiği emirde *Dublin*'in temasta kalmayı sürdürdüğünü, *Indomitable* ve *Indefatigable*'ın düşük hızla batıya yönelmesi gerektiğini belirtiyordu. Gelen bu emir Alman gemilerinin, kömür ikmal gemilerinin bulunduğu Mayorka'ya ilerlediğini vurguluyordu. *Indomitable* ve *Indefatigable* buna göre rota alacaklardı. Kennedy bu durumda kendi planını uygulamak konusunda ısrarcı olmadı ve batıya hareket etti.

Milne saat 19.02'de savaşın gece yarısı ilan edileceği ve *Goeben*'e savaş açılmasına yönelik bilgileri barındıran mesajı, gecikmeli olarak aldı. *Dublin* ise takibi sürdürüyordu; ancak 18:30'da Alman gemilerinin sadece dumanı görülebilmekteydi.[393] *Goeben, Dublin'* den kurtulabilmek için bir hileye başvurdu; Napoli'ye gidecekmiş gibi rotasını kuzeye çevirdi, ayın bulutun altına girdiği ve kendisinin karanlıkta kaldığı bir sırada ani bir dönüşle tekrar doğu rotasına girdi.[394] Böylece *Goeben*, karanlık çökünceye kadar kendisini takip eden *Dublin'* i atlatmayı başardı. 4 Ağustos saat 21.52'ye gelindiğinde Messina'ya 250 mil kalmışken düşmanın izi kayboldu ve *Dublin, Indomitable*'a katılmak üzere batıya döndü.[395]

Saat 22.05'te Milne, bir sonraki eylemlerini bildiren detaylı bir emir yayınladı. Buna göre Amiral gemisi, *Chatham* ve *Weymouth* yol üzerinden ayrılıp batı yönünde *Indomitable* ve *Indefatigable*'a katılacaktı. Birinci Deniz Filosu, Adriyatik girişinde kalacak *Gloucester* veya başka bir gemi Messina Boğazı'nın güney girişini izlemek üzere gönderilecekti. 4-5 Ağustos gecesi Başkomutan tarafından oluşturulan konum *Goeben* ve *Breslau*'nun batı yönüne geri döneceği fikrine dayanıyordu.[396]

Almanlar batıya kaçmak istediklerinde üç yol vardı. Birincisi Korsika'nın kuzeyinden geçmek, ikincisi Korsika-Sardunya arasındaki Bonifacio Boğazı'ndan geçmek, üçüncüsü ise Sardunya ile Afrika sahili arasından geçmekti. Milne'ye göre,

[392] Miller, s. 72.
[393] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 190-191.
[394] Kraus ve Dönitz, s. 35.
[395] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 190; Hacipoğlu, s. 72.
[396] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 191.

Almanlar Fransız filosundan çekindiklerinden birinci ve ikinci planı uygulamayacaklardı. Bu yüzden Alman gemileri kendilerini bekleyen kömür gemisine ulaşmak amacıyla Sardunya-Mayorka'dan geçeceklerdi. Bu ihtimale karşı Troubridge'ye, *Gloucester*'ı Messina'nın güneyini izlemekle görevlendirmesini, kendisinin de dört zırhlı kruvazör ve sekiz destroyer ile Adriyatik ağzını izlemeye devam etmesini emretti.[397]

Bu sırada İngiltere ve Almanya'yı savaş durumuna getiren gelişme yaşandı ve Almanya'nın ültimatoma cevap vermemesi üzerine İngiliz saatiyle 23.00, Alman saatiyle 24.00'de ültimatomun süresi doldu. Aynı saatlerde Berlin'deki İngiliz sefiri, Almanya'ya harp ilan edildiğine dair notayı Başbakan'a verdi.[398] İki ülke arasında savaşın resmen başlamasıyla, Donanma Bakanlığı tüm gemilere "Almanya'ya savaş ilan edin" mesajını gönderdi.[399] Gece yarısından hemen önce Souchon'a da Avusturya Macaristan'ın Dalmaçya kıyılarındaki üssü Sebenico telsiz istasyonundan Almanya ile İngiltere arasında savaşın başladığı bilgisi geldi.[400]

2.2. GOEBEN VE BRESLAU İTALYAN LİMANINDA

5 Ağustos Çarşamba günü Avrupa'nın büyük güçleri savaş halindeydi; ancak bu savaş küçük çaplıydı. Liege sınırına Alman saldırısı yeni başlamıştı ve Doğu Rusya sınırında küçük çatışmalar yaşanmaktaydı.[401]

İngiltere ile Almanya arasında savaş başladığında *Dublin,* beraberindeki iki savaş kruvazörü ile Sicilya'nın batısındaydı. Troubridge ise Adriyatik'te devriye geziyordu. Milne filosunu toparlamak üzere harekete geçti ve saat 01.00'de *Indomitable, Indefatigable* ve *Dublin*'e ilk olarak Bon'a ardından da Pantellaria'ya gitmesi yönünde emir verdi. Aynı saatlerde Almaya'ya karşı savaş başladığına dair bilgi aldı ve bayrak gemisi *İnflexible* ile Malta'yı terk etti.[402]

---

[397] Milne, ss. 70-71.
[398] Besbelli, Hadiseler, s. 55.
[399] PRO. ADM. 137/4176, (Donanma Bakanlığından tüm gemilere, GMT 23.00).
[400] Kraus ve Dönitz, s. 36. Sebeniko, Adriyatik Denizi'nin Dalmaçya kıyısındaki, o tarihte Avusturya Macaristan'a ait olan, harp limanı. Bkz. Ludwig, Midilli, s. 33.
[401] Ponting, s. 315.
[402] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 191-192.

Breslau Messina Limanı'na saat 5.00'de, *Goeben* ise saat 7.45'te girdi.[403] *Gloucester* da Milne'nin emri ile Troubridge'nin filosundan ayrılarak Messina Boğazı'nın güneyini yani Akdeniz'e açılan çıkışını gözetlemek üzere 20 mil hızla yola koyuldu. 5 Ağustos saat 5.00'de Messina Boğazı'na vardı.[404] Bununla birlikte *Gloucester* boğaza 10 milden fazla yaklaşamıyordu. Biraz daha yaklaşması, daralan boğazda kıyılardan birine 6 milden fazla yaklaşmasına neden olurdu.[405]

Souchon, İstanbul'a gitmek üzere Messina Boğazı'ndan çıktığında birleşmiş Fransız ve İngiliz kuvvetleri ile karşılaşacağını hesaba katmıştı. Bu yüzden daha Messina'ya varmadan görevini tamamlayabilmesi için kendisine yardım edebileceğini düşündüğü bölgedeki tek müttefiki, Avusturya-Macaristan'ı yardıma çağırmayı uygun buldu. Öncelikle Souchon, Viyana'da bulunan Alman Deniz Ataşesi Binbaşı Frayher Fon Freyberg Eisenberg Allmendingen'e: "İngiliz Kruvazörleri, *Goeben* ve *Breslau*'nun Messina'dan çıkmasına engel oluyorlar. Avusturya gemilerinin bizi almalarını kati olarak lüzumlu görmekteyim. Fransızlar, Akdeniz'in batı kısmında bulunuyorlar" mesajını gönderdi. [406]

Souchon daha sonra Berlin'deki karargahı durumdan haberdar etti. Souchon'dan gelen talep üzerine Alman Savaş Bakanlığı devreye girdi ve Avusturya-Macaristan filosundan, Adriyatik'e girecek olan *Goeben* ve *Breslau'*yu, Güney Adriyatik'te himaye ederek kuvvet göndermelerini istedi.[407] İlaveten, Donanma Bakanlığının emri ile Alman Dış İşleri Bakanlığı, Viyana'daki Büyükelçisi'ne Avusturya'nın acil olarak savaş ilan etmesini dilediklerini bildirdi.[408]

Souchon, Avusturya Macaristan filosunun Amirali Haus'a da şifrelenmiş olarak, "Mümkün olduğu kadar çabuk *Goeben* ile *Breslau'*yu almak üzere Messina'ya geliniz. İngilizler Messina'da Fransızlar ise burada yok. Filo ne zaman burada olacaktır." mesajını gönderdi.[409]

Aynı saatlerde Alman Savaş Bakanlığı, Souchon'a politik nedenlerden ötürü İstanbul'a girişin henüz mümkün olmadığı yönünde bir mesaj gönderdi. Bu mesaj Souchon'a ancak ertesi gün ulaşacaktı. İstanbul seçeneğinin ortadan kalkmasının

[403] Miller, s. 77.
[404] PRO. ADM. 137/3105 (Gloucester'ın 28 Ağustos 1914 tarihli Müfrez Hizmet Rapuru), s. 118.
[405] Van Der Vat, s. 91.
[406] Lorey, Cilt: I, s. 11.
[407] Büyüktuğrul, Akdeniz, s. 318.
[408] Hacipoğlu, s. 76.
[409] Büyüktuğrul, Akdeniz, ss. 322-323.

ardından Berlin'de Alman gemilerine bir çıkış yolu aramak üzere görüşmeler gerçekleşmekteydi. Pohl, gemilerin Pola'ya gitmesinden yanaydı ve bu yönde bir emir hazırlamıştı; ancak Roma'dan, Adriyatik Denizi'nde İngiliz kuvvetlerinin olduğu bilgisinin gelmesinin ardından emir gönderilmedi ve bekletildi.[410]

Souchon, limana varır varmaz Roma'daki Alman Askeri Ataşesi'nden, İtalya'nın Merkezi Devletler safında savaşa girmeyeceği, tarafsızlığını ilan ettiği haberini almıştı. Bu haber aynı zamanda İtalya'nın, Alman gemilerine kömür vermeyeceği anlamına geliyordu. Souchon bunun üzerine limandaki Alman ticaret gemilerinden kömür almaya başladı. *Goeben*, bordasına yaklaşan *General, Umbria, Mudros, Kattenturm* gibi gemi ve şileplerden kömür ikmali yaptı.[411] Özellikle *General*, yorgun Alman askerlerinin dinlenme yeri olmuştu. Aynı zamanda Alman gemilerine çok da fazla kömür vermişti; ancak Alman gemileri limana ulaştıklarında yarım gün gidecek kadar bile kömürleri yoktu. Bu yüzden ticaret gemilerinin kömürü yetersiz kalacaktı.[412]

Almanlar, limanda bulunan *Wilster* adındaki bir İngiliz yük gemisinden de kömür almak istemişlerdi. Durumdan haberdar olan Roma'daki İngiliz Konsolosu Rennell Rodd Almanların kömür alma isteğine tepki göstermiş ve *Wilster* gemisinin kaptanı Eggert'dan kömür yükleme izninin verilmemesini talep etmişti. Rodd aynı zamanda İngiliz Dış İşleri Bakanlığına gönderdiği mesajda *Goeben* ve *Breslau*'nun Messina'da bulunduğunu ve bir İngiliz gemisinden kömür almaya çalıştıklarını, bildirmiş, kaptanın düşmana kömür vermemesi konusunda uyarılmasını istemişti.[413] Rendell Rodd'un gönderdiği bu mesaj İngiliz yetkililerine ulaşana kadar Souchon kömür alma iznini çoktan koparmıştı; nitekim mesaj Londra'ya saat 17.00'den sonra ulaştı. Mesajın bu denli geç ulaşmasının nedeni Rennell Rodd'un Malta'yı doğrudan bilgilendirmemesiydi.[414]

Roma elçisinin mesajı ulaştığında, gemilerin Messina'da olduğu İngiliz tarafınca kesinleşti. Grey, Roma'daki Konsolos'a *Goeben*'in yirmi dört saat içinde

[410] Makela, s. 42.
[411] Yerasimos, ss. 47-48; Kraus ve Dönitz, s. 39.
[412] Ludwig, Midilli, s. 35.
[413] Miller, s. 78; Van Der Vat, s. 92; Sarıöz, s. 74.
[414] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 193.

limandan çıkarılması talimatını verdi; ancak İtalyanlar bu kısıtlamayı zaten getirmişlerdi.[415]

Milne 10.30 civarında *Inflexible, Indomitable Indefatigable Weymouth, Chatham, Dublin, Pincher, Savage, Rattlesnake* gemileri ile Pantellaria açıklarında buluşmasının ardından *Dublin'*i, kömür almak için Malta'ya gönderdi. *Dublin* daha sonra Troubridge'nin birliğine katılacaktı. *Indomitable* ise Bizerta'ya Fransızların konumu hakkında bilgi almak ve kömür takviyesi yapmak üzere gönderildi.[416] Milne ise aralarında *Indomitable*'ın da bulunduğu dört gemisine Bizerta Limanı'na kadar eşlik etti ardından kuzeye doğru ilerledi.[417]

O gün öğleden sonra Londra'ya Avusturya donanmasının Pola'nın dışında seyrettiği haberi gelmişti. Bu sefer de Avusturya'nın tarafsızlığı şüpheli idi. Saat 12.30'da Donanma Bakanlığı: "Avusturya, Fransa veya İngiltere'ye karşı savaş ilan etmedi. İki amaç için Adriyatik'i gözetlemeye devam edin. Bu amaçlar; Avusturyalıların fark edilmeden ortaya çıkmasına ve Almanların girişine engel olmaktır" mesajını gönderdi.[418]

Messina'nın güney çıkışında bekleyen *Gloucester* ise öğleden sonra Alman gemilerine ait güçlü sinyaller almaya başladı. Saat 16.32'de Başkomutan ve Tümamiral Troubridge'ye *Goeben'*in Messina Boğazı'nda olabileceği yönünde mesaj gönderdi.[419]

Alman gemilerinin Messina'da oldukları saptanmakla birlikte izleyecekleri rota İngiliz kuvvetleri açısından halen belirsizliğini sürdürmekteydi. Milne gemilerin batıya gideceğini tahmin ediyordu. Kendisine gelen bilgiler de bu varsayımını doğrulayan türdendi. Amiral, saat 7.00'de Donanma Bakanlığından Çanakkale Boğazı'na mayın döşendiğine, Boğaz'ın ışıklarının söndürüldüğüne ve *Craigforth* isimli İngiliz ticaret gemisinin de bu mayınlara çarparak battığına dair haberler

[415] Miller, s. 78.
[416] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 192. Bu on günlük sürede kömür yükleme işlemi Milne için problem teşkil etmekteydi. Indomitable'ın 4 Ağustos'taki kovalamacadan geriye 2.130 ton kömürü kalmıştı. Indomitable'ın kömür hacmi 3.083 tondu. Yani toplam kömürünün 3'te 2'si kazanlarında mevcuttu. Indomitable'ın sorunu yakıtının dört ana kazanına eşit olarak dağılmamasıydı. 'B' kazanı yakıt almakta zorlanıyordu. Bu yüzden Kennedy 30 saatten fazla tam hız yapamıyordu. Milne bu yüzden Indomitable'ı Bizerta'ya göndermişti. Bkz. Miller, s. 77.
[417] Van Der Vat, s. 92; Sarıöz, s. 75.
[418] PRO. ADM. 137/4176, No: 222, (Donanma Bakanlığından Başkomtan'a, 5 Ağustos 1914, 00.24'te gönderildi); Milne, s. 81.
[419] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 210.

almıştı. Bu Çanakkale'nin tamamen kapalı olduğunu gösteriyordu. Bu durum Milne'nin gözünde gemilerin doğuya gitme ihtimalini çürütmeye yetti.

Alman gemilerinin yeri saptandıktan sonra Troubridge bu gemilerin Pola veya Triyeste'ye yönelebileceğini ve Avusturya'ya katılabileceğini düşündü.[420] Nitekim Avusturya'nın Adriyatik'te büyük bir donanması vardı ve bu donanma Almanya açısından görünürdeki tek müttefik güçtü.

Troubridge'nin o gün erken saatlerde niyeti *Goeben*'in Messina Boğazın'dan geçmesi ve Adriyatik'e girmesi durumunda filosu ile *Goeben'*e savaş açmaktı. Troubridge, *Goeben*'in silahları kendi silahlarından en az 4.000 yarda daha uzun menzilli olduğu için silahlarının etkili olduğu bir menzilde savaşı başlatmayı amaçlamaktaydı.[421] Bu suretle Troubridge Milne'ye saat 14.19'da gönderdiği telgrafta, Santa Maura'nın 30 mil içerisinde kaldığını, *Goeben* ile karşılaşması durumunda, onu, kendi menzilinde ateş açabileceği sığ sulara çekmeye çalışacağını bildirdi.[422] Milne'ye gönderdiği bir diğer mesajda *Goeben*'in yolunu kesmeye çalışacağını ve eğer yeterli kömürleri varsa destroyerlere de aynı şeyi yapma konusunda talimat vereceğini belirtti.[423] Saat 19.19'da Milne'den gelen mesaj, destroyerleri gece harekatında kullanmasını bildiriyordu. Troubridge buradan kruvazörleri kullanmaması gerektiğini anladı.[424]

Goeben'in yolunu kesmeye ve onunla çatışmaya karar veren Troubridge İtalya açıklarındaki Otranto Boğazı'na doğru devam etti. Adriyatik'teki görüş açısı dolunaydan dolayı açıktı. Troubridge, *Goeben*'in kıyıdan çıkması durumunda karanlıkta kalmayı böylece *Goeben*'in, o karanlıkta filodaki kruvazörleri destroyer sanıp hafif silahlarla kendilerine ateş açmasını, kendi gemilerinin de ona ağır silah ve torpidolarla karşılık vermesini planlamıştı; ancak *Goeben* ortaya çıkmadığından plan gerçekleşemeyecekti.[425] Saat 22.00'de gelen mesajlara göre *Goeben* halen

[420] Miller, ss. 85-87; Milne, s. 83.
[421] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), ss. 380- 381.
[422] Troubridge 26 Ağustos tarihli raporunda, söz konusu mesajında Başkomutan'a başarısının sadece savaş kruvazörlerinin kendisine katılması ile mümkün olabileceğini ifade etmek istediğini belirtir. Bkz. PRO. ADM. 156/110, (Troubridge'nin 26 Ağustos 1914 tarihli raporu), s. 109.
[423] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 210.
[424] PRO. ADM 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), ss. 163-164. Milne, daha sonraki açıklamasında mesajdan Troubridge'in belirttiği gibi bir anlam çıktığını reddedecekti. Bkz. Van Der Vat, s. 192.
[425] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 44-45.

Messina'daydı. Artık karanlıkta onunla karşılaşma ihtimali kalmayan Troubridge, güney yönünde ilerlemeye karar verdi.[426]

İngilizlerin elinde Messina Boğazı'nın tüm çıkışlarını kapatacak güçte kuvvet olmasına rağmen 5-6 Ağustos gecesi tüm İngiliz kuvvetleri dağılmış vaziyetteydi. Troubridge tüm gecesini Kefalonya yönünde giderek harcarken, İngiliz filosunun önemli üyelerinden *Indomitable,* Bizerta'da kömür alarak geçirecek, Milne ise geriye kalan iki savaş kruvazörü ile Messina Boğazı'nın batı tarafını kapatacaktı, doğu tarafını kapatmak için ise hafif bir kruvazör olan *Gloucester* yeterli görülmüş, takviye yapılmamıştı.

Messina'da bulunan Souchon aynı saatlerde başka bir zorluk ile karşılaşmıştı. Alman gemilerine kömür yükleme işlemi devam ediyorken, *Goeben*'e gelen İtalyan subaylar, süregelen savaşta İtalya'nın tarafsızlığını ilan ettiğini bu yüzden tarafsız bir limanda *Goeben*'in Devletler Hukuku'na göre yirmi dört saatten fazla kalamayacağını, ya limanı terk etmesini ya da gemileri silahsızlandırmasını Souchon'a ilettiler. Souchon'un cevabı, İtalya'nın tarafsızlığının kendilerine bildirildiği bu andan itibaren yirmi dört saat içinde Almanların limanı terk edeceği şeklindeydi. Souchon bu şekilde limanda yirmi dört saatten fazla kalmayı başarmıştı.[427]

İtalya konusundaki sıkıntı Souchon açısından sona ermişti; ancak Avusturya için aynı şeyi söylemek mümkün değildi. Alman gemilerinin yüzdüğü sulardaki tek müttefiki Avusturya-Macaristan'ın durumu karışıktı. Avusturya Macaristan seferberliğe başlamış olmakla beraber İngiltere ve Fransa'ya savaş ilan etmemişti. Dış İşleri Bakanlığı ordu ve donanmaya gerekli zamanı kazandırmak ve düşmanın taarruzuna maruz kalmaksızın seferberliğini tamamlamak için savaş ilanını geciktiriyordu. Buna ilaveten, Avusturya-Macaristan'ın Londra Büyükelçisi Mensdoff'un Başbakan'a gönderdiği telgrafta, Edward Grey ile görüştüğünü, Almanya'ya bir ültimatom verildiğini ve cevabının beklendiğini, Avusturya'nın Fransa'ya savaş ilan etmemesi durumunda İngiltere'nin Avusturya'ya karşı herhangi bir düşmanca tavır takınmayacağını belirtmesi Avusturyalı diplomatlar arasında, İngiltere ile harpten kaçınılabileceğine dair fikrin uyanmasına neden olmuştu.

---

[426] Miller, s. 85.
[427] Kraus ve Dönitz, s. 42; Ludwig, Midilli, s. 38; Hacipoğlu, s. 77; Sarıöz, ss. 76-77.

Avusturya-Macaristan'ın gündemindeki bir diğer konu Osmanlı'ya takviye kuvvet gönderilmesi meselesiydi. Ordular Başkumandanlığında, Deniz Kuvvetleri'ni temsil eden Amiral Edruvin Raisp, General Connard ile yaptığı görüşmede, İtalya'nın Merkezi İmparatorluklar safından ayrılmasından sonra Adriyatik'teki Avusturya-Macaristan filosunun Fransa ve İngiltere tarafından tahrip edilmesinin zor olmayacağını, bununla birlikte gemilerin Karadeniz'e gönderilmesi ve orada kullanılmasının uygun olabileceğini belirtti. Böyle bir durumun Avusturya'nın Bulgaristan ve Osmanlı üzerindeki nüfuzunu arttıracağı kesindi. Kont Berchtold da bu fikrin taraftarıydı hatta bu hususta Bab-ı Ali'nin müsaadesini almak üzere girişimlere başlanmasını istedi.[428]

Gelişmeler doğrultusunda Avusturya Dış İşleri Bakanı, 5 Ağustos'ta Amiral Haus'a donanması ile tehlikeden uzak kalabileceği Karadeniz'e geçmesini emretti. Görevi Adriyatik sahillerini korumak olan Haus teklifi protesto etti. Amiral Haus henüz Avusturya Dış İşleri Bakanı Aehrenthal'ın, Avusturya donanmasının Çanakkale Boğazı'ndan geçmesine müsaade edilmesi konusunda Bab-ı Ali nezdinde teşebbüse girişmiş olduğunu bilmiyordu.

Amiral Haus, o gün verdiği cevabında böyle bir teklifin gerek askeri gerek siyasi bakımdan imkansız olduğunu ve buna olumlu bakmadığını belirtti. Ona göre İstanbul güzergahında, donanmanın kömür ihtiyacını temin edecek, her türlü iaşesini karşılayacak, tamir işlerini halledecek bir limanları, bir üsleri olmadığı gibi Türkiye'ye giderken daha kuvvetli filoların taarruzuna uğranması ihtimali de vardı. Haus, Avusturya-Macaristan donanmasına ait bir filonun İstanbul'a gitmesi durumunda anavatana dönüşünün barış yapıldıktan sonra mümkün olacağını bu vakte kadar da Avusturya sahillerinin İtalyan saldırılarına açık kalacağını da hesap etmekteydi.

Sonuçta General Hoetzendorf Amiral'i haklı bulacak, İmparator da bu doğrultuda görüş beyan edecekti.[429] Böylece Alman İmparatoru tarafından da heyecanla karşılanmış olan Avusturya donanmasının veya donanmadan bazı gemilerin İstanbul'a gönderilmesi fikrinden vazgeçildi zira Avusturya Donanma Komutanlığı, böyle bir göreve hazır değildi.[430]

[428] Büyüktuğrul, Akdeniz, s. 317.
[429] von Bercham, ss. 190-191; Büyüktuğrul, Akdeniz, s. 328.
[430] Mühlman, s. 117.

Böyle bir ortamda gelen Souchon'un yardım isteği ise Avusturya açısından karışık bir hal aldı. Haus'un, Donanma Komutanlığından konuyla ilgili aldığı tek emir, İngiliz gemilerine karşı dostane olmayacak davranışlardan kaçınması yönünde idi. Haus, Dış İşleri Bakanlığından kendisine daha açıklayıcı bir emir verilmesini istediğinde ise İngiliz gemilerine yapılacak bir hareketin harp sebebi sayılması ihtimali bulunduğundan *Goeben* ve *Breslau*'ya yapılacak yardımın ancak bu gemiler Adriyatik'e Avusturya donanması himayesinde dahil oldukları veya himayesiz olarak Avusturya-Macaristan kara sularına girdikleri zaman yapılmasının uygun olduğu cevabını almıştı.

Haus, Alman gemilerine yardım etmeye pek sıcak bakmıyordu. Bu düşüncelerle Berlin'deki karargaha gönderdiği telgrafta, *Goeben*'in, yalnız İngilizler tarafından takip ediliyorsa üstün kuvvetinden ötürü kurtulacağını, oysa 580 mil uzaktaki Avusturya donamasının zamanında yardıma yetişemeyeceğini belirtti. Haus'a göre *Goeben*'e sadece Messina kuşatılarak yardım edilebilirdi; fakat bu olana kadar 300 mil uzaktaki Bizerta'da bulunan Fransızlar, İngilizlere katılabilir bu suretle muavenet mümkün olmayabilirdi.

Haus'un cevabı sonrası, Almanya'dan Souchon'a saat 18.00'de gelen mesajda Avusturya'nın yardımının şüpheli olduğu bildirildi. Saat 21.25'te ise Haus'un cevabı geldi. Haus, Berlin'e gönderdiği mesajın bir suretini Souchon'a da göndermişti. Telgraf karışıktı ve şifrenin çözülmesi konusunda sıkıntı yaşandı; ancak Souchon mesajın olumsuz olduğunu ve Pola'dan bir yardım alamayacağını, alsa bile istediği zaman yardıma malik olamayacağını anlamıştı.

Amiral Haus daha sonra, 5 Ağustos'ta yardıma gelemeyişinin sebebini anlatmak için von Pohl'a özel bir mektup yazacaktı. Amiral Haus ilk aşamada İtalya'nın tarafsız kalacağını düşünmemişti. Bunun haricinde Amiral, emrindeki gemilerle İngilizlere karşı başarılı olunamayacağı fikrindeydi. Amiral, Fransızların da orada bulunacağını düşünmüştü. Avusturya-Macaristan Donanma Bakanlığı, 2 Ağustos saat 20.00'de İngilizlerin Birinci Filosu'nun Napoli'ye, İkincisinin de Adriyatik'e doğru Malta'dan harekete geçtiği yönünde ellerine ulaşan haberleri *Goeben*'i arama planı olarak kabul etmişti. İngilizlerin Adriyatik'te görüldüklerine dair başka haberler de ellerine geçmişti; 2-3 Ağustos gecesi Avusturya-ABD şirketine ait bir gemi, Otranto'da seyreden iki gemi gördüğünü söylemiş, 3-4 Ağustos

gecesi de aynı bölgede dokuz geminin varlığı tespit edilmişti. 5 Ağustos'ta ülkeye gelen İstanbul istasyoneri *Taurus* da Kanal'dan geçerken Rusların *Terec* gemisi hariç başka bir gemi görmediğini belirtmişti. Tüm bunlar Amiral Haus tarafından, İngilizlerin *Goeben*'in Messina'da olduğunun anlaşılması üzerine bölgeyi abluka almaya karar verdikleri yönünde yorumlanmıştı. İngilizlerin *Goeben*'i abluka altına almak üzere Malta'da bulunduğuna kanaat getiren Haus, Fransızların ise İngilizlere katılmak üzere Toulon ve Bizerta'dan harekete geçtikleri kanaatindeydi. Haus Fransızların bu şekilde kendi kuvvetlerinden yirmi-yirmi beş saat önce Messina'da olacağını hesaplamıştı. Amiral, Fransızların kendi taşımacılıklarıyla meşgul olduklarının farkındaydı buna rağmen "Fransızların hali hazırdaki vaziyetten haberdar olmamasına imkan yoktur." demişti. Haus, birleşik Fransız-İngiliz gücüne karşı *Goeben*'e yardım hareketinin en kuvvetli iki fırkalarının mahvına sebep olacağını düşünmüştü.[431] Haus'un düşündüğünün aksine Fransızlar *Goeben*'in durumundan habersizdi üstelik İngilizler ile de iletişim sorunları yaşamaktaydı.

Bu süreçte Yunanistan'da da, Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın yanında savaşa girmesi ve Alman gemilerinin rotası konusu gündemi meşgul etmekteydi. Kral Konstantin, Venizelos ve Theotokis'in yanı sıra Alman gizli ittifak anlaşması ve Alman gemilerinin rotasından haberdar olan bir diğer isim Yunanistan'daki deniz misyonundan sorumlu olan Amiral Kerr idi. İngiliz Amirali Kerr ile görüşen Kral Konstantin, Theotokis'ten öğrendiği bilgileri onunla paylaşmıştı. Bununla birlikte Yunan Kralı, II. Wilhelm'in Yunanistan'ı kendi yanına çekmek için blöf yapıyor olabileceğini de hesaba katmıştı. Anlaşma imza edilmemiş olabilirdi; nitekim *Goeben* ve *Breslau* henüz Osmanlı'ya varmamışlardı.[432]

Söz konusu bilgiyi İngiltere tarafından öğrenecek olan ikinci kişi ise Yunanistan'daki İngiliz Maslahatgüzarı Eriskine oldu. 5 Ağustos'ta *Goeben* Messina'da kömür yüklerken Yunan Başbakanı Venizelos, Almanya'nın Yunan Büyükelçisi'nin bir önceki gece kendisine ilettiği Türkiye'nin Alman saflarına katıldığı ve Alman gemilerinin İstanbul'a gittiği yönündeki bilgileri İngiliz

[431] von Bercham, ss. 192-195; Büyüktuğrul, Akdeniz, ss. 325-326; Lorey, Cilt: I, s. 11.

[432] Miller, ss. 181-183. Gottlieb, II. Wilhelm'in, Kral Konstantin'i iki geminin ortak hareketi için Türkiye'ye katılımı konusunda uyardığı, sonrasında da konunun Kerr'e iletildiği ve Kerr vasıtasıyla İngilizlere taşındığını belirtir. Wolfram Wilhelm Gottlieb, **Studies in Secret Diplomacy during the First World War**, Allen and Unwin Limited, Londra, 1957, s. 44'den aktaran Trumpener, A Reassessment, s. 179.

Maslahatgüzarı Eriskine'ye iletmek üzere onu ziyaret etti. Theotokis konuyu 3 Ağustos'u 4 Ağustos'a bağlayan gece zaman kaybetmeden Venizelos'a aktarmıştı; ancak Venizelos, durumu aktarmada gecikmeli davranmıştı.[433] Bununla birlikte Venizelos, Eriskine'ye tam teşekküllü bir askeri ittifaktan değil, bir ittifak dedikodusundan söz etmişti.

Venizelos-Eriskine görüşmesini, Eriskine'nin 5 Ağustos saat 17.00'de Grey'e gönderdiği telgraftan takip edebiliriz. Eriskine burada *Goeben* ve *Breslau*'ya değinmeksizin durumu özetler; Yunanistan'a pek çok kaynaktan gelen bilgilerin Almanya'nın Türkiye'yi işbirliğine zorladığını gösterdiğini ve Venizelos'un Theotokis'ten onun da Berlin'deki hükûmet çevrelerinden öğrendiğine göre Türkiye ile askeri ittifakın tamamlandığını yazar. Eriskine'nin mesajının kalan bölümü Yunanistan'ın savaş içindeki konumu ile ilgilidir; Venizelos, o gün Eriskine'ye Alman Hükûmeti'nin, Üçlü İttifaka katılması yönünde, Yunan Hükûmeti'ne baskı yapmaya devam ettiğini söylemişti. Almanya, Yunanistan'ın Sırbistan'a saldırmasını ya da en azından Bulgaristan'a bu konuda izin vermesini sağlayarak Sırp ordusunu Avusturya sınırından çekmeye çalışmaktaydı. Venizelos, Alman İmparatoru'nun, Yunan Kralı'nı işbirliğine uymadığı takdirde kişisel ilişkilerinin bozulacağı yönünde tehdit ettiğini, Yunanistan'ın ise, Alman açılımlarını kibarca reddettiğini belirtmişti. Venizelos ilaveten Eriskine'den hiçbir koşul altında, ya da teşvik ne kadar büyük olursa olsun, Yunanistan'ın Büyük İngiltere'nin de dahil olduğu güçler karşısında yer alamayacağı konusunda Grey'i temin etmesini istemişti. Bundan sonra Eriskine Türkiye ile ilgili durumu "Büyük ihtimalle Yunanistan'ı kendi istekleri ile uyumlu hale getirmek için Yunan Bakan, Türkiye ile uzlaşma konusunda kasıtlı olarak Alman Hükûmeti tarafından yanıltılmış olabilir." şeklinde anlatmıştır.

Venizelos ile Eriskine arasında yapılan görüşmeden Grey'ye gönderilen telgrafa yansıdığı kadarıyla anlaşılıyor ki Venizelos, Türk- Alman ittifakını daha az önem arz eden bir askeri durum olarak görmüş ve bilgisi dahilinde olması gereken bir durum olan *Goeben* ve *Breslau'*nun rotasını belirtmemiştir.[434]

Yunanistan'ı bu dönem meşgul eden bir diğer konu kömür dış satımıydı. Normalde Korfu'da İngiliz filoları kömür ikmali yapabiliyorken 3 Ağustos'ta

[433] Yerasimos, s. 49.
[434] Miller, s. 189, 190, 277. Miller, Venizelos'un İstanbul'daki siyasi eğilimlerin çok iyi farkında olduğunu ve bilinçli olarak bu bilgileri önemsemediğini belirtir. Bkz. Miller, ss. 189-190.

Yunanistan'ın İngiliz Konsolosu Eriskine, Milne'ye Yunan Hükûmeti'nin kömür stokunun sınırlı olduğunu ve stoklarını savaşta kendisi kullanmak üzere ayırdığını bu yüzden Venizelos'un tüm kömür dış satımını yasakladığını haber vermişti. Eriskine'nin konuya çözümü, İngiltere'nin Yunanistan'a kömür alma izin vermesi durumunda Yunanlıların da İngiliz filosuna kömür satmayı kabul edeceği yönünde olmuştu. Durumun olumlu karşılanması sonucu Eriskine, 4 Ağustos akşamı Akdeniz'de kömür sıkıntısı yaşayan Troubridge'nin filosu için 1.000 ton kömürü Korfu'ya göndermek üzere hazırlamıştı.[435]

Kömür isteği İngilizler ile sınırlı kalmadı. İngiltere'nin ardından Souchon da bu yönde bir istekle gelmişti. Souchon öğleden sonra Atina'daki Alman Büyükelçisi Kont von Quadt'a gönderdiği mesajda en az 800 ton kömür taşıyan bir kömür şilebinin acele Mora Yarımadası'nın güneyindeki Malea Burnu'na gönderilmesini istedi. Souchon'un telgrafı elçi Quadt'a gece yarısı ulaştı. Quadt Yunan Hükûmeti'nin kömür satımı ile ilgili kısıtlamasını bilmesine ve saat gece 2.00 olmasına rağmen Venizelos'u aradı ve Pire Limanı'na sığınmış olan iki Alman ticaret gemisine Yunan Hükûmetince el konulmuş olan kömürden bir an önce kömür verilmesi ile ilgili emrin Pire liman reisine gönderilmesini istedi. Venizelos bu isteği kabul etti ve gerekli emri yolladı. Bunun üzerine Pire'deki Alman gemileri kömür alma işlemine hemen başlayacak ve ardından *Goeben* ve *Breslau*'yu bulup kömür vermek üzere yola çıkacaklardı.[436]

Venizelos'un itilaf yanlısı olduğu bir gerçekti, buna rağmen son kırk sekiz saat içerisinde *Goeben ve Breslau* gemilerinin rotalarını İngilizlere vermeyi ihmal etmiş, Atina'daki Türk-Alman ittifakı konusunda İtilaf Devletleri temsilcileri tarafından alınan bilgileri görmezden gelmiş ve kaçan gemilere kömür temin etmiştir. Miller'a göre Venizelos'un *Goeben* ve *Breslau'*nun Çanakkale'ye ulaşmasını istemek için nedenleri vardı. Bu nedenlerin başında, *Goeben* ve *Breslau'*nun Osmanlı'ya intikalinin Türkler ile Almanlar arasında karşılıklı bir ittifak olduğu anlamına geleceğinden bu durumun süregelen savaşta tarafsız kalmak isteyen, savaş yorgunu Yunan halkının fikrini değiştirmekte etkili olacağı düşüncesine sahip olması vardı. Venizelos'un planları arasında Ege Adaları'na sahip olmak hatta İstanbul'u

[435] Miller, s. 189.
[436] Yerasimos, s. 49; Trumpener, A Reassessment, s. 174; Hacipoğlu, s. 80; Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 77.

elde etmenin de olduğu bilinmektedir. Miller, Venizelos'un bu düşüncelerinin kanıtı olarak Alman gemilerinin Çanakkale'ye gelir gelmez Venizilist gazetelerden olan *Patris*'in savaş yanlısı kamuoyu oluşturma sürecine girmesi, Almanya'nın Yunan düşmanlarını silahlandıracağına dair yazılar yayınlanması ve daha sonra da gemilerin Türkiye'ye satışını gerekçe gösteren gazetenin Yunanistan'ın savaşa girişini desteklemesini gösterir. Venizelos da Ponceau'nun Izvolsky'e söylediği gibi "Türkiye'ye son vermek için onu düşmanlarımızın arasına sokmanın bizim için daha faydalı olacağı" görüşünü taşımaktaydı. Miller Venizelos'un tutumunun bir başka nedeni olarak da Osmanlı'ya intikal edecek olan Alman gücü ile Osmanlı ordusunun Karadeniz'de ezici üstünlüğe sahip olabileceğini ve Rusya'nın İstanbul'a inişini engelleyebileceğini öngörmesini gösterir. Ona göre bu durumda Osmanlı donanması, İngiliz, Fransız ve Yunan kuvvetlerinin olduğu Ege Denizi'ne zaten giremeyecekti. Böylece Venizelos, *Goeben* ve *Breslau* gemilerinin Çanakkale'den güvenli geçişini sağlayarak gelecekteki eylemlerinin Karadeniz ile sınırlı kalmasını sağlamış oluyordu.[437]

Venizelos, Türklerin Yunanlılara saldırmasından ziyade Ruslara saldırmasını daha muhtemel görüyordu. Üstelik *Goeben*'in gelişi ile güçlenen Osmanlı donanması karşısında Rusya da Osmanlı başkentine karşı bir saldırı düşünemeyecekti. Buna karşın İstanbul'u isteyen bir diğer güç olan Yunanlılara, Yunanistan'ın doğusunda bir yol açılacaktı. Grey; Yunanistan'ın, Türkiye tarafsız kaldığı müddetçe, tarafsız kalmasından yanaydı. *Goeben*'in Osmanlı'ya intikali ile Osmanlı'nın savaşa girmesi durumunda Yunanistan için de durumun değişmesi ihtimali büyüktü. Miller, Yunanistan'a Berlin'den gelen Üçlü İttifaka katılması yönündeki baskıların, Alman hayranı Kral ve *Goeben*'in silahlarının Yunanistan'a ve İtilaf yanlılarına çevrilmesi ihtimallerinin, Venizelos'un Alman gemilerine kömür sağlanmasında etkili olduğunu belirtir. Kömürsüz kalan Souchon'un Pire'de kalması bu anlamda Venizelos'un çıkarları doğrultusunda olmayacaktı. Venizelos, Souchon'un bir an önce Yunan sınırından uzaklaşmasını istemişti. Diğerleri gibi o da, *Goeben*'i dönemin en hızlı ve güçlü gemisi olarak gördüğünden Milne'nin güçlerine haber vererek durumu riske atmayı uygun bulmamıştı.[438]

[437] Miller, ss. 192-194.
[438] Miller, ss. 277-278.

Bayur da Venizelos'un kömür verme emrinin asıl nedeninin tam olarak anlaşılmadığını belirtmiş ve olası nedenleri sıralamıştır. Ona göre, Venizelos'un kömür vermesinin nedenlerinden biri, o sırada Almanların Fransa karşısındaki üstünlüğünden ötürü Venizelos'un, Almanların savaşı kazanacağına ihtimal vermesi olabilirdi. Bu şekilde bir yardımla Venizelos bir Osmanlı-Bulgar saldırısına karşı Almanya'nın korumasını alma umudunu besliyor olabilirdi. İkinci olarak öncesinde İngilizlere verilen kömür alma izni ve İngilizlerin Zenta Adasını üs gibi kullanması göz önüne alındığında, Venizelos'da Almanlara yardım ederek, İngilizler ile Almanları denk tutma fikrinin hakim olması Başbakan'ın bu kararında rol oynamış olabilirdi.

Venizelos'un kömür verme kararından 9 yıl sonra 3 Haziran 1923'te Lozan Anlaşması için yapılan görüşmeler sırasında İngiltere Avam Kamarasında Hükûmet'ten, 1914'te *Goeben* ve *Breslau*'ya kömür verilmesi ile ilgili sözlü bir soru geldi. Dış İşleri Müsteşarı Mc Neil'in cevabı Venizelos'un söz konusu gemilere kömür verdiği; ancak bu olay yaşanmadan ve dolayısı ile savaş başlamadan önce Venizelos'un bu tip durumlarda ne yapılması gerektiği konusunda kendilerine danıştığı şeklinde oldu. Buna göre durumu inceleyen İngiliz Hükûmeti, uluslararası hukukun esaslarına uyarak savaşan tarafların gemilerine kendi ülkelerinin en yakın limanına gidecek kadar kömür verilmesinin uygun olduğuna karar verdi. Mc Neil, bu uygulama doğrultusunda İngiliz gemilerinin de Yunanistan'dan kömür aldıklarını belirtti.[439]

Miller ise bu konuda Mc Neil'ın yanıldığını Venizelos'un konuyla alakalı olarak İngiliz elçisi Eriskine ile gemilere kömür verilmesi kararını aldıktan birkaç gün sonra, 10 Ağustos gibi Alman gemilerinin Çanakkale'ye vardığı geç bir tarihte görüştüğünü ve yaptıklarına onay aramak amacıyla bu şekilde davrandığını belirtir. Nitekim, Venizelos, 10 Ağustos'ta Eriskine ile görüşerek Yunan limanlarına sığınan düşman gemilere, ülkelerine ulaştırmaya yetecek miktarda kömür vermesinin mi yoksa vermemesinin mi daha uygun olacağını sormuştu. Eriskine'nin cevabı ise İngiliz ve Fransız birliklerin, Alman ve Avusturya birliklerinden sayıca çok olduğundan İngiliz Hükûmeti'nin ilk alternatifi tercih edeceği, kendisini yine de

[439] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 77-78.

konu ile alakalı bilgilendireceği yönünde oldu. Eriskine, aynı gün aralarında geçen diyaloğu Grey'e bildirdi.[440]

Venizelos, İngiliz Dış İşlerinin savaş sonrası açıklamasında olduğu gibi, iki tarafa eşit davranmak adına arzusu dışında hareket etmiş olabilir; ancak Quadt, Venizelos'un tam zamanında gelen yardımını Almanya'ya karşı dostane bir tutum olarak değerlendirmişti.[441]

2.3. OSMANLI DEVLETİ'NİN GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ İÇİN GEREKLİ İZNİ VERMESİ

Osmanlı Devleti tarafsızlık ilan etmekle birlikte seferberliğe başlamak, Boğazları mayınlamak gibi savaşa giriş yönünde önemli adımlar atmaktaydı. Tüm bu hazırlıklar Osmanlı'nın komşularını, başta Rusya olmak üzere, kuşkulandırmaya yetmişti. Osmanlı yetkilileri de bu kuşkuları dağıtmak adına harekete geçti. Enver Paşa 5 Ağustos'ta Rus Askeri Ataşesi Leontiyev ile görüştü ve Osmanlı'nın seferberliğinin bir ihtiyat tedbiri olduğunu, Rusya'yı kuşkuya düşürecek bir yanının olmadığını belirtti. Buna ilaveten, beş yıldan on yıla kadar sürecek bir Osmanlı-Rus savunma anlaşmasının gerekliliğini vurguladı.[442] Enver Paşa, başka bir devlet ile ittifak halinde olmadığını, Rusya ile anlaşılması durumunda ülkedeki Alman subaylara hemen bugün 'düşmanımızsınız gidin' denilebileceğini belirtti.[443] Görüşme bu şekilde sona ererken İstanbul'daki Rus Büyükelçisi ile Ataşe Militeri, Enver Paşa'yı reddetmemek gerektiğini düşünüyorlardı; ancak Rus Hariciye Nazırı Sazanov onlarla aynı görüşü paylaşmadı.[444]

Osmanlı Devleti'nin gündemini işgal eden bir diğer konu da ülkeye gelecek takviye kuvvet meselesiydi. Avusturya Büyükelçisi Pallaviçini'nin, Sadrazam'a Hükûmeti'nin Avusturya donanmasını Boğaz'a yollama kararını ilettiği İstanbul'da, 5 Ağustos akşamı hareketli saatler yaşanmaktaydı. O akşam Sadrazam'ın da yer

[440] Miller, s. 193.
[441] Trumpener, A Reassessment, s. 175.
[442] Yapılması teklif edilen anlaşmanın tüm maddeleri için bkz. Karal, s. 383; Mühülman, s. 99; Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 133-134.
[443] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 133-134.
[444] Goeben ve Breslau bu sırada Messina önlerinde olmakla birlikte Çanakkale'ye gelişleri yaklaşmaktaydı bu nedenle Enver Paşa'nın bu tavrı hem Rusları konuyla ilgili kuşku duymaktan kurtarma hem de vakit kazanmak şeklinde yorumlanabilir. Bkz.Karal, s. 383. Enver Paşa aynı zamanda ihtiyatı da elden bırakmamış, Almanların bu durumu yanlış anlamasına engel olmak adına görüşmelerden iki Alman subayı da haberdar etmişti. Bkz. Çolak, s. 17.

aldığı Osmanlı kabinesi geniş kapsamlı bir toplantı yaptı ve Alman gemilerinin gelişini belirli şartlar karşılığında kabul etmeye karar verdi.[445] Kabine toplantısının ardından 6 Ağustos'un ilk saatlerinde Sadrazam ve Büyükelçi Wangenheim arasında bir toplantı gerçekleşti. Sadrazam, elçiye Osmanlı'nın konu ile ilgili şartlarının kabul edilmesinin ardından Alman gemilerinin Boğazlardan geçişinin 'oy birliği' ile kabul edileceğini bildirdi. Osmanlı'nın şartları aşağıdaki gibiydi:

1) Almanya kapitülasyonların kaldırıldığını kabul etmeli.

2) Almanya, Osmanlı'nın Bulgaristan ile yaptığı görüşmeleri desteklemeli ve savaş kazanımlarının Bulgaristan ile paylaşımı sırasında Osmanlı Devleti'nin hak ettiği payı alması gözetilmeli.

3) Almanya, savaş sonucu düşman işgaline uğrayan Osmanlı topraklarının tamamı kurtarılmadan bir barış anlaşması imzalamamalı.

4) Yunanistan'ın savaşa dahil olması ve yenilmesi halinde Almanya, Ege Adaları'nın Osmanlı'ya verilmesini kabul etmeli.

5) Almanya, Doğu Anadolu'da, Osmanlı'nın oradaki Müslüman tebaasıyla doğrudan teması mümkün kılacak küçük bir sınır değişikliğini güvence altına almalı.

6) Almanya uygun tazminatın Osmanlı Devleti'ne ödenmesini mümkün kılmalı.[446]

Souchon'un filosunun kurtarılması için uzun süredir devam eden görüşmelerin olumsuz sonuçlanacağından korkan Wangenheim, derhal bu teklifi kabul etti ve daha sonra yazılı anlaşmaya imza atarak İttifak Devletleri'nin savaşı kazanması durumunda, verdiği tüm sözleri yerine getireceğini taahhüt etti.[447]

Almanya-Osmanlı ilişkilerinin kuvvetlendiği bir sırada, Büyükelçi Giers 6 Ağustos'ta St Petersburg'a bir telgraf göndererek Osmanlı'nın ittifak teklifinin reddedilmemesi gerektiğini, bunun Osmanlı Devleti'ni düşmanların tarafına sürükleyeceğini, Osmanlı Devleti'nin dahil olduğu bir Balkan ittifakının Rusya'nın

[445] Yerasimos, s. 50. Bu toplantının kaydı Meclis-i Vükela mazbataları arasında bulunmamaktadır. Aksakal tüm kabine üyelerinin bu durumdan haberdar olmadıklarını belirtmiştir. Bkz. Aksakal, Harb-i Umumi, s. 130.

[446] Aksakal, Harb-i Umumi, ss. 130-131; Mühülman, s. 87, 88, 171, 172; Trumpener, Germany, ss. 28-29.

[447] Mühülman, ss. 171-172. 6 Ağustos anlaşması, Osmanlı Devleti'nin diplomatik görüşmelerinde açıkça bir avantaj elde etmesini sağladı. Dört gün önce imzalanan müttefiklik antlaşmasından farklı olarak, bu yeni anlaşma Türklerin, İttifak Devletleri'nin yanında yer almaları durumunda, savaş sonunda birtakım kazanımlar elde edecekleri anlamına gelmekteydi. Daha önemlisi, Wangenheim'ın taahhütleri, Berlin ile ileriki zamanlarda yapılacak görüşmelerde kullanılacak ve böylece takip eden dört yıl boyunca farklı bir sürece girilmesine yol açacaktı. Bkz. Trumpener, Germany, s. 29.

Türk Boğazlarına ayak bastığı ana kadar faydalı olacağını bu yüzden de Osmanlı ile ilişkilerde onları ittifak kurma ihtimali ile oyalamayı tavsiye ediyordu. Giers, Osmanlılara şimdilik güvenliği için söz verdiğini sonradan Rus Hükûmeti'nin dilediği takdirde bu sözlere sadık kalmayarak Boğazları ilhak edebileceğini söylüyordu.[448] Dış İşleri Bakanı Sazanov, aynı gün Giers'e gönderdiği telgrafta Rusya için bir zorunluluk teşkil etmemek şartı ile Enver Paşa ile görüşmelere devam etmesini belirtti. Sazanov'un çekincesi Avusturya donanmasının kaçarak Boğazlara gelmesi, Karadeniz'de egemen olması ve böylece Romanya ve Bulgaristan'ın kararları üzerinde etkili olması idi. Bu kaygılarla Sazanov aynı gün Londra ve Paris'e başvurarak bu durumun önlenmesi yönünde adım atılmasını istedi.[449] İngiltere de benzer kaygıları *Goeben* ve *Breslau*'nun Avusturya limanına sığınması konusunda taşıyordu; nitekim o gün sabah İngiliz Dış İşlerinin üst düzey bir görevlisi Avusturya'nın Londra'daki Büyükelçisi Kont Mensdorf'tan *Goeben*'in bir Avusturya limanına sığınması durumunda Avusturya'nın tutumunun ne olacağının sorulmasını istedi. Aynı yönde bir başvuru Türk elçisi nezdinde yapılmadı.[450]

Türkiye'nin seferberliğinden rahatsız olan taraf, sadece Rusya değildi, Yunanistan cephesinde Kral Konstantin de durumdan endişeli idi. 6 Ağustos'ta Yunanistan'ın Almanya elçisi Quadt ile görüşmesinde ondan, Türkiye'nin seferberliğinin Rusya'ya karşı olduğuna dair güvence istedi. Quadt'da ona bu konuda güvence verdi.[451]

2.4. GOEBEN VE BRESLAU'NUN İTALYAN LİMANINDAN KAÇIŞI VE İNGİLİZ GEMİLERİNCE TAKİBİ

2.4.1. Messina Limanı'ndan Kaçış

6 Ağustos'un ilk saatlerinde Viyana'daki Alman Deniz Ataşesi, Avusturya'nın gecikmiştir düşüncesi ile yardımı reddettiğini Souchon'a iletti. Souchon aynı saatlerde Donanma Bakanlığından gelen Avusturya kaynaklı bir haberle, İngiliz filosunun Adriyatik'te bulunduğunu öğrenmişti. Saat 11.00'e

[448] Giers'in bu telgrafı Alman istihbaratınca elde edilecek ve Osmanlı devlet adamlarına okutulacaktır. Bkz. Aksakal, SMS Goeben, s. 88.
[449] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 136.
[450] Yerasimos, s. 55.
[451] Miller, ss. 181-183.

*ge*lindiğinde ise "İstanbul'a gidişin siyasi sebeplerden ötürü mümkün olmadığına" dair bir önceki gün gönderilen telgraf Souchon'un eline ulaştı.

Souchon yapacağı yarma harekatının istikametini kendisi belirleyecekti. Amiral, İstanbul'a gitmeye karar vermişti; nitekim Pola'ya gidip kaderini tamamen Avusturya'nın eline bırakamaz, Adriyatik'te hapsolamazdı. Cebelitarık Boğazı'na gidecek yakıt ise kazanlarında yoktu. Souchon'un maksadı sonradan kendisinin de izah ettiği gibi "Arzuları hilafına da olsa Türkleri harbe sokmak; harbi, Türklerin ezeli düşmanları Ruslara karşı Karadeniz'e yaymak*"* idi.[452]

Goeben ve *Breslau* 5-6 Ağustos akşamı boyunca kömür ikmali yaptı. *Goeben* 6 Ağustos saat 11.30'a kadar *General* başta, pek çok Alman gemisinden ve Stinnes Firmasının kömürlerinden 1580 ton kömür aldı. *Breslau*'da saat 12.45'e kadar Alman gemilerinden ve yine Stinnes Firmasından 490 ton kömür tedarik etti. Bu saatten sonra kömür alma işlemine ara verildi; nitekim kömür taşınması işlemini yapan mürettebatın beklenen muharebe için dinlenmiş ve hazır olmaları lazımdı.[453]

Alman gemilerinin İngiliz gemileri karşısındaki başarı ihtimali zayıf gözükmekteydi. Sicilya'da çıkan gazetelerde "*Ölümün Pençesinde",* "*Utanç yahut Mağlubiyet*", "*Ölüme veya Zafere Yolculuk", "Son Yolculuk"* manşetleri yer alıyordu. Souchon da Adriyatik'te İngilizlerin olduğu haberlerini aldıktan sonra karanlık basmadan Messina'dan ayrılmaya karar verdi. Tüm bu seyir için yeterli kömürü Messina'dan alamamıştı bu yüzden İstanbul'a ulaşma planının başarılı olması Yunanistan'ın güneydoğusunda bulunan Malea Burnu'nda daha evvel kendisi ile buluşması emredilen kömür gemisi ile buluşmasına bağlıydı.[454]

Souchon'un planlarından habersiz olan Milne ise Alman gemilerinin Sardunya yakınlarından geçeceğine inandığından 5-6 Ağustos gecesi boyunca *Inflexible, Indefatigable, Chatham, Weymouth, Rattlesnake* ve *Savage* ile birlikte

---

[452] Lorey, Cilt: I, s. 19; Tuchman, Yavuz, s. 117; Mc Laughin, ss. 99-100; Hacipoğlu, s. 75. Souchon Berlin'in tavsiyesine uymama kararı aldığı sırada İstanbul'da negatif duruşunu değiştirmişti; ancak devam eden iletişim sorunlarından dolayı Berlin bu haberi ertesi gün öğleden sonraya kadar öğrenemedi, Souchon ise açık bir haber alamadı. Bkz. Trumpener, Germany, ss. 27-28.

[453] Lorey, Cilt: I, ss. 8-9; Sarıöz, s. 81.

[454] Tuchman, Yavuz, s. 118; Makela, s. 44. Yelkenli gemilerden kömürle çalışan gemilere geçilmesi, gemilerin yakıt alabilecekleri limanlara sık sık uğramalarını beraberinde getirmişti. Donanma için ikmal hazırlıkları ise dış siyasetle yakından ilgiliydi. Barış zamanlarında yapılacak hazırlıklar ve alınacak tedbirlerin başında da kömür yüklü şileplerin tarafsız limanlarda bekletilmesi gelirdi; ancak bu bekleyişin de uzun sürmemesi gerekir aksi halde hem pahalıya mal olur hem de düşman casusları tarafından yeri tespit edilebilirdi. Bkz. Kraus ve Dönitz, ss. 64-65.

Sicilya'nın batısında, 10^0 doğu meridyenince Sardunya-Bizerta arasında devriye gezmişti.[455]

Amiral Milne Alman gemilerinin rotasından habersiz olmakla birlikte Londra'ya o gün *Goeben*'in rotası ile ilgili bilgiler gelmeye başlamıştı. Eriskine'nin Grey'e gönderdiği 5 Ağustos tarihli telgraf Londra'ya 6 Ağustos'ta ulaştı. Önce Sir Eyre Crowe, ardından Arthur Nicolson tarafından okundu. Ertesi gün de Grey tarafından okunacaktı. Daha önce belirtildiği üzere, Dış İşlerine ulaşan telgrafta, Eriskine, Türk-Alman askeri görüşmelerinin tamamlandığına dair haberlerin Alman Hükûmeti kaynaklı olduğunu belirtiyor ve Venizelos'un bir Alman blöfünü göz ardı etmediğini vurguluyordu.

Eriskine'nin gönderdiği telgraf dışında İngilizlerin İstanbul'a dikkat etmelerini gerektirecek bir diğer mesaj da İstanbul'daki İngiliz Askeri Ataşesi'nden geldi. Ataşe, üç gün önce başlayan seferberliğin hızla devam ettiğini bildiriyor; ayıca askeri birliklerin Trakya'da toplandığına dair belirtiler olduğunu ve Liman von Sanders'in askeri komutayı alacağını ve askeri birliklerin Edirne'de birleşmesinin beklendiğini bildiriyordu.[456]

Aynı gün, İtalyan Dış İşleri Bakanı San Giuliano, Londra'daki elçisine, 3 ve 4 Ağustos'ta Berlin'den alınan mesajları iletti ve anlaşmanın imzalandığını haber verdi.[457]

İngiliz Amirali Milne sadece bu bilgiden yoksun kalmamıştı aynı zamanda o gün tamamlanan İngiliz-Fransız deniz ittifakı anlaşmasından da habersizdi. İtalya'nın tarafsızlık kararı almasının ardından Akdeniz'de dengeler değişmişti. Müttefik İngiliz-Fransız filoları arasında emir komuta birliği hususunda bir ittifakın bulunmayışı ve bu nedenle doğru yönde bir ortak faaliyet temin edememeleri, başarısızlığa uğramaları iki tarafın deniz kuvvetlerini müzakereye yöneltmişti. Önceki anlaşmalarda özellikle iki ülkenin filolarını maksada uygun olarak düzenleme işinin hangi tarafa ait olduğu konusu tartışmalı kalmıştı. Görüşmeler sonucunda 6 Ağustos'ta Battenberg ile Fransız Deniz Kuvvetleri Karargahından Albay Schwerer'in Londra'da imzaladığı anlaşmayla, Akdeniz'deki harekatın emir ve kumandasını Fransızlar'ın üstlenmesi, Akdeniz ve Armel Kanalı hariç, diğer tüm

[455] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 196.
[456] Trumpener, A Reassessment, s. 179
[457] Yerasimos, s. 55.

deniz harekatlarında sevk ve idarenin İngiltere'ye ait olması kararlaştırıldı. "*Goeben*" ve "*Breslau*" imha veya zapt edilmediği takdirde İngiliz Akdeniz filosu bunları temizlemek için Fransa ile ortak faaliyet yürütecekti. Alman gemileri zapt veya imha olunduktan sonra ise İngiltere'nin üç harp kruvazörü ile bir veya iki zırhlı kruvazörü serbest kalacak, diğer tüm deniz kuvveti unsurları Fransız Akdeniz Donanması Komutanı'nın emrine girecekti; ancak bu durum İtalya'nın tarafsızlığını bozmasına bağlı olacaktı. İngiltere'nin Akdeniz'de bulunan Malta ve diğer savunma tahkimatları Fransızların kullanımına açılacaktı. Avusturya ile Fransa arasında savaş durumunun başlaması halinde Fransa, Adriyatik çevresinin güvenliğinden sorumlu olacak ve düşman kuvvetlerinin Süveyş Kanalı ile Cebelitarık'a girmesini engellemekle görevli olacaktı.[458]

İngiliz-Fransız deniz ittifakının tamamlandığı sırada Milne, Fransız Komutanı ile kendi imkanları ile iletişim kurmaya çalışmaktaydı. Saat 5.35'te, önceki gün Fransız üssü Bizerta'ya kömür almak ve Fransız Amiral ile iletişimi sağlamak üzere gönderdiği, *Indomitable*'ın komutanı Kennedy'den, Fransız filosunun yeri ve ilk nakil gemileri ile birlikte filonun Cezayir'den ne zaman ayrılacağını kendisine bildirmesini istedi. Kennedy'nin Milne'ye verdiği cevap, ilk nakil gemilerinin bölgeden ayrıldığı ve Fransız filosunun 10 Ağustos'a kadar nakliyatla meşgul olacağı yönündeydi.[459]

4-5 Ağustos günleri boyunca Cezayir önlerinde düşman gemileri arayan; ancak bulamayan Lapeyrere, 5 Ağustos'tan itibaren dikkatini birlik nakliyesine çevirmişti. A Grubu, Phillipeville yönünündeydi, B Grubu ise nakliye gemilerinin korumak için Cezayir önlerinde bulunmaktaydı ve C Grubu Oran önlerinde mevkilenmişti. Lapeyrere de sancak gemisi ile iki savaş gemisini alarak batı yönünde saldırgan bir arama faaliyetine başlamıştı.

Fransız Amirali 5 Ağustos saat 12.30'da Almanların doğuya gittiğini kesin olarak öğrenmişti. Bununla birlikte, Alman gemilerini aramak için D Grubu adını verdiği sancak gemisi *Courbet* ile *Condorcet, Vergniaud* ve hafif gemilerden oluşan yeni grubu ile İspanya'nın Balear Adası'nda bir kömür gemisin beklediğini öğrenip

[458] Şeref, s. 331; Hacipoğlu, s. 83. Çanakkale'nin taarruzu söz konusu olduğunda her iki devlet bu anlaşmanın Akdeniz'deki harekatı Fransa'nın idaresine veren maddesinin Çanakkale harekatı için geçerli olmadığını addedecekler ve bu harekatın kumandasını İngilizlere vereceklerdi. Bkz. Şeref, s. 332.

[459] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 211.

bu civarda devriye gezmişti. Arama faaliyetinden sonuç çıkmaması üzerine de birlik nakliyesi ile meşgul olmaya başlamıştı. Lapeyrere, ertesi gün de Alman gemilerinin Messina'da oldukları haberini iki kez almasına rağmen herhangi bir arama girişiminde bulunmadı. Fransız filosunun, nakliye gemileri ile ağır harekatı, Afrika ordusunun cepheye varışını 3-4 gün geciktirecekti.[460]

Fransız nakliyatının başladığı haberini alan Amiral Milne, saat 16.33'te Amiral Kennedy'e gönderdiği telgrafta ihtiyaç duyulması durumunda Fransız Amirali'nin emrine, nakil hattını korumak için iki savaş kruvazörü ve bir hafif kruvazör göndermeye hazır olduklarını belirtti.[461] Kennedy durumu Amiral Lapeyrere ve Amiral Fournet'e ilettiğinde Fransız amiraller, filolarını kendi konvoylarıyla koruyabilecekleri cevabını verdiler. Milne 6-7 Ağustos gecesi Fransız Amiral'den, dört Fransız kruvazörü ile İngiliz filosunu destekleyebileceği şeklinde bir teklif de aldı. Bu yardım teklifine Milne'nin yanıtı, Fransız filosunun Bon ile Marsala arasında devriye gezmeleri durumunda memnun olacağı yönündeydi.[462]

6 Ağustos tarihinde Donanma Bakanlığı Lapeyrere'e: "*Goeben* ve *Breslau'*nun İngilizler ile işbirliği içinde ve en kısa sürede yok edilmesi önemlidir" emrini verilmişti; ancak Lapeyrere kendisine yardım önerildiğine göre İngiliz filosunun yardıma ihtiyacı olmadığını düşünecekti.[463]

Bu sırada Berlin, Avusturya'nın ve Amiral Haus'un yardım gönderme hakkındaki olumsuz tutumuna rağmen, halen bir şeyler yapabilecekleri ümidini taşıyordu. 6 Ağustos akşamı Berlin, Haus'a gönderdiği telgrafla *Goeben* ve *Breslau'*nun Messina'da olduğunu, İngilizlerin Malta donanmasınca kuşatıldığını bildirdi ve Avusturya donanmasının bu gemileri karşılamak üzere ne zaman güneye doğru hareket edebileceğini sordu. Amiral Haus'un bu telgrafı aldığında Alman gemileri Messina'yı çoktan terk etmiş olacakı.[464]

Souchon, saat 17.00'ye gelindiğinde boğazlardan çıkış emrini verdi. *Goeben* 17 mil hızla harekete geçti. *Breslau* da onu 5 mil mesafe ile izleyemeye başladı. Karanlık bastığında iki geminin birleşmesi planlanmıştı.[465] *General* gemisi de saat

[460] Van Der Vat, s. 73, 158; Lorey, Cilt: I, s. 3, 30.
[461] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 211.
[462] Miller, ss. 89-90; Milne, s. 105; Sarıöz, s. 82.
[463] Van Der Vat, ss. 161-162.
[464] von Bercham, s. 193.
[465] Hüner, s. 43; Ludwig, Midilli, s. 40; Lorey, Cilt: I, s. 20.

19.00'da demir alma ve Sicilya'nın güneyine doğru bir rota çizerek Santorini'ye gitme emrini aldı. *General* başka bir emir almadığı takdirde tek başına Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a girecek ve oradaki Alman sefaretinin *Lorey* muhafız gemisinden gerekli talimatı alacaktı.[466]

Milne, filonun ağır gemileri ile Sicilya'nın batı burnunda kömürsüz beklerken, Messina Boğazı'nın doğu çıkışını kontrol eden tek gemi *Gloucester*'dan[467] beklenen haber geldi.[468] 5 Ağustos sabahından beri Boğaz'da bekleyen *Gloucester*, Cape Dell Armi'nin 14 mil güneybatısında ve 12 deniz milinde Boğaz'a doğru ilerlerken *Goeben*'i, Boğaz'dan çıkan kara parçasının altında, Kanal'ın doğu tarafında gördü ve on dakika sonra *Breslau'*nun, *Goeben*'in yaklaşık iki mil gerisinde olduğunu fark etti. *Gloucester*, hızını hemen 23 deniz miline yükseltti ve *Goeben*'e paralel rota izlemek üzere rotasını sancağa doğru 8^0 olarak değiştirdi. *Goeben,* 16,000-18,000 yarda ötede ilerliyordu.[469]

Amiral Souchon, Messsina'dan çıktığında, üstün bir İngiliz gücü ile karşılaşacağını ummuştu; oysa yolunu açık buldu. Milne'nin savaş gemilerini Messina'nın kuzey çıkışına yığması ve güneyinde sadece bir hafif kruvazör bırakması oldukça eleştirilecekti. Olaydan sonra, Başbakan'ın kızı Churchill'e "Bu suç Amiral'indi. Messina Boğazı'nın iki yanına birer kruvazör koymak yerine bir ucuna iki kruvazör koyup diğerini boş bırakmak kimin aklına gelirdi?"diyecekti.[470]

Eleştirilerden birinin sahibi de Troubridge idi. Troubridge, Amiral Milne'nin savaş kruvazörlerini *Goeben*'i Messina'da kapana kıstırmak için kullanmamasının nedenini anlamamıştı. Troubridge, Fransızların batıyı kapattıklarına emindi. Lapeyrere tüm filosunu Sardunya Adası'nın ucu ile Afrika'nın batı kıyısındaki sığ sulara yerleştirmişti. *Goeben* bu yolu kullansaydı Fransızlar ona savaş ilan edeceklerdi. Yine Troubridge'ye göre Alman gemilerinin Korsika'nın kuzeyi veya Banifacio Boğazı'ndan geçme ihtimali de yoktu; burada Fransız gemileri ve

[466] Kraus ve Dönitz, s. 48; Lorey, Cilt: I, s. 20.
[467] Gloucester, 1909 yılında kızağa konulmuş ertesi yıl İngiliz donanmasına kazandırılmıştır. 1921 yılına kadar hizmette kalmıştır. Bkz. Ersel, s. 35-37. Gloucester, 4900 tonluk su hacmine sahiptir. İki adet 15.2 santimlik, on adet 10.2 santimlik ve dört adet de 4.7 santimlik topa sahiptir. Breslau ile aynı boyutlarda ancak hızı ondan 3 mil daha yavaş olan bu hafif kruvazör, 25-26 mil hızındadır. Bkz. Hüner, s. 44; Van Der Vat, s. 93; Ersel, s. 35, 37.
[468] Mc Laughlin, ss. 96-97.
[469] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos 1914 tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s.118 .
[470] Fromkin, s. 58.

denizaltıları mevcuttu.[471] Troubrigdge bu eleştirisinde, henüz İngilizlerle Fransızların temas kuramadığı gerçeğini görmezden geldiği bir gerçekti.

Milne'nin bu kararını *Official History* isimli eseri ile eleştiren bir diğer isim Jullian Corbett oldu. Corbett, Milne'nin Messina'daki saldırı hattını açık bırakmasını, "ciddi bir kusur " olarak tanımladı. İngiliz Amiral'in savaş gemilerini Messina'nın kuzeyine yığmasının en önemli nedeni Fransa'ya gerekirse yardımda bulunmaktı; oysa Corbett'e göre, Amiral Milne'ye verilen Fransız nakliyatının güvenliğini koruması yönündeki emir iptal edilmemiş olmakla birlikte, amiralin nakliyatın güvenliği ile ilgilenilmesine gerek yoktu.[472]

Julian Corbett; Milne'nin kurduğu düzenin sebebini, O'nun hala Almanların Fransız konvoylarına saldırı niyetinde olduğuna dair açık inancından kaynaklanması olarak açıklar ve *Goeben* ve *Breslau*'yu kuzeydoğuya kaçmaktan alıkoymak için alınan önlemlerin her koşulda bir hata olduğunu belirtir.[473]

Milne ise Corbett'in bu yorumunun tarihsel gerçeklerle çeliştiğini belirtir; nitekim ne kendisi ne de Donanma Bakanlığı o dönem Fransız filosunun hareketlerinden tam olarak haberdar değildi.[474]

Milne'nin Messina'nın güney çıkışına sadece bir hafif kruvazör yerleştirmesini eleştirenlere cevabı, Messina'nın her iki çıkışına da birer savaş gemisi yerleştirilmenin de işe yaramayacağı; nitekim *Goeben*'in Boğazlardan çok yüksek hızla çıkarak savaş gemilerini geçeceği ve savaş gemileri tam hızına ulaşamadan *Goeben*'in kaybolup gideceği yönündeydi.[475]

Almanları izlemenin en kısa yolu Messina Boğazın'dan geçmekti. Almanlar, Messina'nın tarafsızlığını ihlal ederken Milne, İtalya'nın tarafsız tutumuyla sıkı bir uyum içindeydi. Messina'nın kuzey çıkışını kapatmaktan vazgeçip batıya dönen Milne, Messina Boğazı boyunca ilerlemek yerine, Sicilya'nın çevresinden dolanarak,

[471] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), ss. 162-163.
[472] Jullian Corbett, **Official History of the Great War: Naval Operations,** Cilt: I, Londra, 1920, s. 58'den alıntı yapan Milne, s. 75.
[473] Corbett, s. 62'den alıntı yapan Milne, ss. 76-77.
[474] Milne, ss. 75-78.
[475] Van Der Vat, "Basit bir parmak hesabı, Goeben'in en az yarım saat boyunca sekiz parça 30'luk toplara meydan okumak zorunda kalacağını gösteriyor." diyerek Goeben'in Boğazlardan çıkışının Milne'nin belirttiği kadar basit olmayacağını vurgulamaktadır. Bkz. Van Der Vat, s. 204.

Alman gemilerinin hem doğuya hem de batıya gitmesi durumunda *Gloucester*'ın yardımına yetişmek için kat edeceği yolu uzatmış oldu.[476]

Milne, aynı zamanda *Goeben*'in Messina'nın güney çıkışından çıktığı bilgisinin bir aldatmaca olabileceğini, *Goeben*'in Malta Kanal'ına doğru ilerleyip Fransız taşımacılığını baltalayabileceğini de düşündü. Bu nedenle Almanların önünü kesmek için 19.13'te güneye doğru döndü.[477] Bu süreçte *Gloucester* takibe devam etmekteydi. Alman gemileri peşlerine takılan İngiliz kruvazörünü fark etmişlerdi. Amiral Souchon, *Gloucester*'e ateş açarak karanlıkta başka düşman kuvvetlerini üzerine çekmek istememişti. Üstelik *Gloucester* herhangi bir saldırıda bulunmaksızın onları izlemekten başka hiçbir şey yapmıyor, tam da Souchon'un istediği gibi Almanların Adriyatik'e gittiği yönünde ülkesini bilgilendiriyordu.[478]

Çanakkale'ye yönelen Souchon'un planı, Adriyatik'e gittiği izlenimi vermek ardından karanlıkta bu gemiden kurtulmaktı. *Gloucester'*ın da Alman gemilerine saldırmak gibi bir niyeti yoktu. İhtiyat tedbiri olarak Alman gemiler ile arasına uzunca bir mesafe koymuştu. *Gloucester, Breslau* ile ortalama aynı kuvvette olmasına karşın 18.000 yarda mesafeden kolaylıkla batırılabilirdi. Bu yüzden takviye kuvvetler gelene kadar düşmanı gözaltında tutmaktan başka bir şey yapamazdı.[479]

Saat 19.00'da azalan ışıkla beraber *Gloucester* için düşmanı izlemek zor bir hal aldı Spartivento Burnu'na varmadan önce Alman gemileri gözden kayboldular. Düşmanın Spartivento çevresinde izleyeceği rota, Howard Kelly[480] açısından belirsizdi. *Gloucester*'ın kaptanı Kelly, Souchon'un kendisini atlatmak için geri

---

[476] Van Der Vat, s. 95; Wilson, s. 242. Churchill bu konu ile ilgili olarak anılarında, Donanma Bakanlığını, gemilerin Messina'da olduğunu öğrenir öğrenmez onları boğazlar boyunca takip etmek üzere görevlendirmemesi konusunda eleştirmenin adil olacağından bahseder. Bu bilginin kendisine Birinci Deniz Lordu ya da Genel Kurmay Başkanı tarafından verilmediğini, eğer kendisine sorulmuş olsaydı derhal onaylayacağını; nitekim bunun önemsiz bir hadise olmadığını, karşılığının İtalyanların canını sıkmaya değeceğini belirtir. Bkz. Churchill, s. 149.

[477] Miller, s. 90; Sarıöz, s. 84.

[478] Ludwig, Midilli, ss. 42-43; Makela, s. 48.

[479] Tuchman, Yavuz, s. 118.

[480] William Howard Kelly, (1873-1952), 1914-1916 yılları arasında Gloucester gemisinin komutanı olarak görev yapmış, 1916-1917 yılları arasında da Fransız Donanma Bakanlığında irtibat subaylığı görevinde bulunmuştur. Bkz. Miller, s. 444. Howard Kelly, 1940 yılında bizzat Churchill tarafından Ankara'ya gönderilmiş ve İkinci Dünya Savaşı döneminde Türkiye'de görev yapmıştır. Bu süreçte Mareşal Fevzi Çakmak ile yakın bir dostluk kuran Kelly'nin asli görevi Türkiye'nin askeri alanlardaki düşüncelerini Churchill'e aktarmaktır. Kelly bu süreçte resmi bir görevi olmaksızın stratejik tesisleri dolaşmış ve mütemadiyen tutuklanmıştır. Kelly'nin o günlerde kendi el yazısı ile tuttuğu günlükleri halen National Maritime Museum'da (Ulusal Denizcilik Müzesi) sergilenmektedir. Bkz. Robin Denniston, **Churchill'in Gizli Savaşı,** çev. Sinan Gürtunca, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998, s. 24; Lady Kanfurly, **To War with Whitaker: The Wartime Diaries of the Countess of Kanfurly 1939-1945,** Heinamann, Londra, 1994, ss. 180-186.

dönebileceğini hesaba katıyordu. *Goeben* kendi rotasında devam ederse 19.45'te ay yükselirken, *Gloucester* Alman gemilerine göre ay ışığında kalıp, hedef olabilirdi. Bu yüzden *Gloucester* düşmanın dumanını görülebilir hale getirmek ve kendi dumanının görünmemesini sağlamak adına kara tarafına geçti.

Havanın kararmasının ardından Kelly Alman gemilerinin izini kaybetmişti ancak; saat 20.00'de düşman Adriyatik'in girişine doğru yol alırken tekrar görüldü.[481] Alman gemilerinin görünmesini kolaylaştıran önemli bir etken Messina'dan aldıkları kötü kömürdü. Alman gemileri bu kömürün etkisi ile çok uzaktan görülebilen koyu bir duman çıkartıyorlardı.[482]

Saat 20.00'de *Gloucester*'ın tekrar görülmesinden sonra Souchon, *Breslau*'ya telsiz talimatı göndererek onu, *Gloucester*'ı oyalamak ve *Goeben*'in rota değiştirmesine olanak sağlamakla görevlendirdi. Bu süreç de *Goeben* Mora'nın güneyindeki Matapan Burnu'na doğru yol alacaktı. Saat 20.15'te, *Gloucester*'ı uzaklaştırma emri alan *Breslau,* İngiliz gemsinin kendisini takip edeceğini düşünerek kuzeye doğru rota tuttu. *Goeben*'in de amacı, fark ettirmeden güney yönünde seyretmekti. *Breslau* bir saat kadar bu şekilde iki geminin arasında yol aldı.[483]

*Breslau'*nun saat 21.10'da yön değiştirip, karaya doğru dümen kırdığının gözlenmesi ile *Gloucester* da aynı şeyi yaptı, kıyıya yanaştı; ancak çok geçmeden yeterli manevra sahası kalmayacağı ve *Goeben*'in gözden kaybolabileceğinin anlaşılmasıyla rota tekrar *Goeben*'in kuyruğunu yakalamak için değiştirildi.[484] Ana hedef *Goeben* olduğundan Kelly, *Goeben*'i gözden kaçırmak istemiyordu. *Breslau* yirmi dakika sonra tekrar rota değiştirerek, *Gloucester*'ın üzerine doğru ilerledi. *Gloucester* da rotasını *Breslau*'ya doğru çevirdi. Gemiler, birbirlerinin sancaklarını yaklaşık 3000-4000 yardalık bir mesafeyle geçti. Her iki gemide de çarpışmak adına her şey hazırdı, ama gemilere verilen görevin önemli olması nedeniyle, sadece düşman ateşine cevap vermek için ateş açılmasına karar verdiler.[485]

---

[481] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s. 119.
[482] Tuchman, Yavuz, s. 118.
[483] Lorey, Cilt: I, s. 22; Hacipoğlu, s. 77. Breslau'nun komutanı Albay Kettner, bir saat boyunca Gloucester'ı oyalamayı başardığını belirtecekti. Buna rağmen, bu süreçte Goeben tam yol uzaklaşamamış ve rota değiştirememişti. Souchon yeterince hızlanamamasının nedeni olarak kazanların durumunun buna el vermemesini gösteriyordu. Bkz. Van Der Vat, s. 133.
[484] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s. 119.
[485] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s. 120. Breslau'nun komutanı Albay Kettner, daha sonra, ateş açmadığı için pişman olduğunu belirtecekti. Bkz. Miller, s. 95.

Breslau, doğu/güneydoğu yönüne doğru 26 deniz mili hızla ilerlerken *Gloucester, Goeben*'in arkasından, 60° kuzeydoğu rotasına girdi. *Breslau* ertesi güne kadar *Gloucester* tarafından bir daha görülmedi; ancak *Dublin* tarafından gece boyunca takip edilecekti. *Goeben* ile *Gloucester* ise kuzeye doğru yönelerek gözden kayboldular.[486]

Goeben, Gloucester'den yakasını kurtaramamıştı. Bu aldatıcı rotaya daha fazla devam edemezdi aksi takdirde kömür alacağı yere vaktinde ulaşamayacaktı. Takip edilsin ya da edilmesin doğuya doğru rotasını değiştirmek mecburiyetinde kaldı. *Gloucester*'ın telsizine rota değişikliğini bildirmemesi için müdahale ederek rotasını doğuya doğru kırdı.[487] Saat 22.50'de *Goeben*'i güneye doğru rota değiştirirken gören *Gloucester*, bu olayı telsiz ile Başkomtan'a bildirdi. *Goeben* 6 Ağustos'ta gece yarısından hemen sonra rotasını 54° güneydoğu olarak sabitledi, ve hızını 17 deniz mili olarak ayarladı.[488]

Gloucester'den Milne'ye gelen rapor *Goeben*'in doğu rotasında olduğu yönündeydi. Milne halen *Goeben*'in batıya yöneleceğini Adriyatik'e gitme niyetinde olduğunu düşünüyordu. Bu durumda kömür almak için Malta'ya gitme kararı aldı. *Inflexible*'ın 900 ton, *Indefatigable*'ın ise 1.450 ton kömüre ve 50 ton yakıta ihtiyacı vardı. Milne bu iki destroyer ile birlikte Bizerta'da yakıt almaktan dönen ve neredeyse dolu yakıtı olan *Indomitable*'ın da kendisi ile birlikte yakıt almak üzere Malta'ya gitmesini emretti. Milne *Gloucester*'a yardım etmek yerine, Malta'ya kömür almak üzere gitmeyi tercih etmişti. Malta yolundayken saat 22.54'te Battenberg'in İtalya'nın tarafsızlığına bakılmaksızın Messina Boğazı'ndan geçilmesi yönünde saat 19.45'te gönderdiği mesajı aldı; ancak artık oldukça geçti.[489]

---

[486] Makela, s. 49.

[487] Tuchman, Yavuz, s. 118. Ludwig Almanların, Gloucester'ın, Goeben'in rota değiştirmesi ile ilgili bilgiyi iletmesine yönelik çalışmalarda bulunduğu telsiz mesajlarını bozduğunu ve parazit yapmaya çalıştığını, bunun iki saat boyunca sürdüğünü yani başarılı olduğunu belirtir. Bkz. Ludwig, Midilli, s. 43. Goeben'de görev yapan Kraus ve Dönitz de benzer bir ayrıntıya anılarında yer vermiştir. Bkz. Kraus ve Dönitz, s. 49. Buna karşın Ludwig'in belirttiğinin aksine Gloucester, GMT 21.46, yerel saatle 22.46'da Goeben'in doğu rotasını belirtmiş ve bu mesaj yerel saatle 23.06'da Donanma Bakanlığınca alınmıştır. Bkz. PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 198.

[488] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s. 120.

[489] Miller, s. 90; Hacipoğlu, ss. 78-79; Sarıöz, s. 84.

2.4.2. Dublin'in Takibi

Breslau, saat 21.50'de Matapan'a hareket etmek üzere *Goeben'*den ve onu takip eden *Gloucester*'den ayrılmıştı. *Breslau*'nun rotası üzerinde "*Dublin", "Beagle"* ve "*Bulldog*" bulunmaktaydı. O gün öğlen saat 14.00'de Malta'da bulunan bu üç destroyer, Milne'nin emri ile Troubridge'nin filosuna katılmak üzere yola çıkmışlardı. *Dublin*, Troubridge'nin filosuna doğru ilerlerken saat 20.00'de Başkomutan'dan bir mesaj aldı. Burada Milne, *Dublin*'den eğer mümkünse *Goeben*'i bu gece batırmasını istiyordu. Saat 21.00'de *Dublin*'in Milne'ye gönderdiği telgrafta *Goeben*'in Adriyatik rotasına devam edip 18 deniz milinin üzerine çıkmaması durumunda gün doğumundan yarım saat sonra onunla karşılaşabileceğini bildirdi.[490]

Dublin'in kaptanı John Kelly'e bir diğer mesaj Troubridge'den geldi. Troubridge ondan yanındaki iki destroyer ile Zante Kanalı'na doğru ilerlemesini istiyordu. Saat 21.00'e gelindiğinde *Goeben,* halen Adriyatik'e gidiyormuş gibi bir rota seyrettiğinden Milne, *Dublin*'in gün doğumundan sonra *Goeben* ile karşılaşmasının tehlikeli olacağını düşünerek, *Dublin*'den Troubridge'nin emirlerine uymasını istedi. Böylece *Dublin* Zante'ye doğru yol almaya başladı.[491]

Saat 23.00'de *Gloucester, Goeben*'in güneydoğuya döndüğünü haber verdiğinde bu yeni rota *Dublin*'i, *Goeben*'in takibi için elverişli hale soktu. Bir gece saldırısı yapmayı planlayan *Dublin,* Milne'ye gönderdiği bilgide *Goeben* ile saat 01.00'de karşılaşmayı umduğunu belirtti.[492]

Kelly destroyerlerine tam yol emri verdi. *Beagle* ve *Bulldog*'un bacalarından alevler çıkıyordu hızlarında gözle görülür artış vardı; ancak saat 00.50'de *Beagle*'ın kazan boruları dayanamayarak patladı. Buna rağmen destroyerler yol kesmeden takibe devam etti. 7 Ağustos saat 01.00'e gelindiğinde *Dublin* iskele tarafında bir gemi gördü. Gemiyi önce *Goeben* sandı; ama aslında bu *Breslau* idi. John Kelly ona saldırmak için döndü; ancak hızı yeterli değildi üstelik sadece *Breslau* mu yoksa *Goeben* ve *Breslau* ile mi karşılaştığı konusunda şüpheliydi. Kelly, *Breslau*'ya 6.000 yarda yaklaştı, bir torpido saldırı için hazırlandı; ancak aya göre ters bir konumdaydı. *Breslau'*nun rotasını kesmek istediyse de başarılı olamadı ve saat 1.30'da Milne'ye

[490] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 198.
[491] Miller, s. 96; Sarıöz, s. 85.
[492] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 198.

Breslau'nun dosdoğru gittiğini, *Goeben'*in de ona katılabileceğini, kendisinin ise takibe devam ettiğini bildiren bir telgraf gönderdi. Kelly, *Goeben* ve *Breslau*'nun birleşeceğini hesaplıyor ve *Breslau*'yu takip ederse *Goeben*'e ulaşacağını düşünüyordu; ancak 2.30'a gelindiğinde John Kelly'nin görebildiği tek iz, *Breslau'*nun dumanı idi. Bununla birlikte Kelly için asıl hedef *Goeben* olduğundan *Breslau*'ya saldırmak istemiyordu. *Breslau* ondan daha hızlıydı dolayısıyla kendisinden kaçabilecek durumdaydı.

Düşman gemilerinin buluşacağı tezinde acele eden John Kelly, takip boyunca *Goeben'*i takip eden kardeşi *Gloucester*'ın kaptanı Howard Kelly ile durum değerlendirmesi yapmıştı. Ondan aldığı bilgilere göre *Goeben*'in rotasının biraz gerisinde kaldığı sonucuna vardı.[493] Howard Kelly, *Dublin*'e "Saat 02.00'de bulunduğumuz yerde *Breslau'*nun önümüzde olması gerekiyor. Biz *Goeben* ile sizden 24 deniz mili 332^0 mesafedeyiz" mesajını gönderdi.[494]

Goeben'in *Breslau'nun* gerisinde ve kuzeyinde ona paralel bir rotada olduğuna kanaat getiren Kelly, saat 2.42'de *Breslau*'yu izlemeyi bıraktı ve büyük balığın peşine düşerek kuzeydoğuya rotasını çevirdi. Kelly; düşmanı, kendisi ile ayın arasına alacaktı. Bu sebepten Kelly rotasını 3.10'da 90^0 döndürdü ve rotasını kuzeydoğudan, kuzeybatıya çevirdi. Yirmi dakika daha bu şekilde yol aldı ve 3.35'te bir duman gördü; ancak aralarındaki uzaklık nedeniyle dumanın *Gloucester*'den mi yoksa *Goeben*'den mi geldiğini anlayamadı. John Kelly on dakika daha aynı rotada seyretmeye devam ettiyse de *Goeben*'i bulamadı.[495]

Sonunda istediği saldırı koşullarını yakalayamayan Kelly rotasını saat 3.45'te Tümamiral'ın emirleri doğrultusunda Fano Adası'na doğru değiştirdi. Saat 4.25'te *Dublin*, Troubridge'ye *Breslau*'yu on bir saat boyunca takip ettiğini, *Goeben'* e

---

[493] Miller, ss. 96-97; Van Der Vat, s. 98.
[494] Makela, s. 49.
[495] John Kelly Goeben'i bulamamasını, Breslau'nun Goeben'i kendi varlığı konusunda uyarması üzerine Goben'in rota değiştirmesine bağlar. Gloucester'ın Kaptanı Howard Kelly'e göre ise Dublin'in Goeben tarafından bulunamaması iletişimdeki aksaklıklardan kaynaklanmıştı. Ona göre gönderilen konum ve hız konusundaki mesajların sinyallerinin bozulması yüzünden kodlamalar hatalı yapılmıştı. Bkz. Miller, ss. 97-98; Sarıöz, s. 89. Bir diğer açıklamaya göre ise İngilizler, Alman sancak gemisinin iskele tarafından görüleceğini varsaymış ve gözcülerini bu yöne yoğunlaştırmış oysa muhtemelen Breslau tarafından uyarılan Goeben rotasını hafifçe sancak tarfından geçecek şekilde değiştirmiş ve belkide ayın konumu yüzünden fark edilmemişti. Bununla birlikte Kelly'nin gördüğü dumanın Goeben'i takip eden Gloucester'a ait olması yüksek bir olasılıktı. Goeben ve Dublin'in hareket saatlerini işledikleri defterlere dayanan kayıtlar Dublin ve Gloucester'ın saat 3.35'te birbirlerine çok yakın bir mesafeden geçtiklerini gösterir. Bkz. Van Der Vat, ss. 98-99.

saldırmak için geri döndüğünü ancak *Goeben*'in bulunamadığını telsiz mesajı ile bildirdi.[496]

2.4.3. Defence'in Takibi ve Saldırı Girişimi

6 Ağustos'ta Troubridge, tüm gün boyunca Başkomutan'dan doğuya yöneleceği ve kendisi ile buluşacağı haberini almayı beklemişti; fakat bu beklentisi gerçekleşmedi. O gün bir şey yapmadan geçince, *Goeben*'in yolunu kesmek için şafak vaktinden önce yerini aldı. Aynı zamanda Başkomutan ile karşılaşmaya hazır olmayı da amaçlıyordu.[497] Her iki seçenek için de uygun bir pozisyon alarak *Goeben* ile ilgili gelişmeleri takibe başladı. Bu süreç boyunca Troubridge'nin en büyük sıkıntısı, beklediği ve kendisinin emrinde olduğunu düşündüğü iki savaş kruvazörünün bir türlü gelmemesi oldu. Troubridge *Goeben* ile karşı karşıya gelecekse veya çarpışacaksa bu sadece savaş kruvazörlerinin yanında olması durumda gerçekleşmeliydi.[498] Buna ek olarak Churchill'in üstün güçlerle çatışmaya girilmemesi konusundaki emri de Troubridge için belirsizdi.[499]

Dönemin büyük savaş gemilerinin değerini üç önemli kıstas belirliyordu Bunlar hız, zırh ve top idi.[500] Troubridge, savaş gemileri olmadan her üç bakımdan da filosunu eksik buluyordu. İlk olarak hıza bakıldığında Alman gemileri bir adım daha ilerideydi. Troubridge'nin filosu 18-19 knot hız yapıyordu; ancak planlanan hızı bundan biraz daha yüksekti, 23 knottu. Buna karşın *Goeben*'in 27 mil hız yaptığı

---

[496] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 199, 213.
[497] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 164.
[498] Troubridge filo komutanı olduğundan beri savaş kruvazörleri, savaş gemileri ve zırhlı kruvazörler üzerine düşünmekteydi. 1913 yılında ilk defa savaş kruvazörlerinin tatbikatlarına tanıklık etmişti. Aynı yıl kendi filosu "Lion" isimli bir savaş kruvazörü ile karşı karşıya kaldığında filosundaki kimsenin Lion'a ateş açmak istemediğini tespit etmişti. Tatbikatın hakemi Capire filoya, Lion'un ateşinden kaçma emri vermişti. Filo manevralarından sonra Troubridge, meslektaşlarına savaş kruvazörleri konusundaki fikirlerini sorduğunda hepsinden duyduğu cevap savaş kruvazörlerinin zırhlı kruvazörleri yok ettiği şeklinde olmuştu. Troubridge geri döndükten sonra bu yeni gelişmeleri ve öğrendiklerini Başkomutan ile de paylaştı. Başkomutan ondan, Akdeniz filosu subaylarına konuyla ilgili ders vermesini istedi ve Troubridge bunu yerine getirdi. Troubridge bu andan itibaren günün birinde açık denizde, açık bir görüş açısında zırhlı filosuna 8 milden fazla uzaklıkta bulunan bir savaş kruvazörüne karşı pasif durumda bulunacak olan donanmasını kurtarmak için ne yapabileceği üzerine kafa yormaya başlamıştı. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 37-38; PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 174.
[499] Milne daha sonra, her ne kadar Churchill'in bu ifadesinden Avusturya filosu ile yapılacak bir çatışmayı anladığını belirtse de üstün güçler ile ilgili emrin karışık olduğunu kabul edecekti. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 30.
[500] Van Der Vat, s. 173.

biliniyordu. İkinci olarak zırha baktığında *Goeben*'in 11 inçlik su kesimine karşı *Defence* ve aynı model diğer gemilerin zıhlarının kalınlığı 6 inçti. Güvertedeki zırhların kalınlığı ise 1.5 inç ile ¾ inç arasında değişiyordu.[501] Alman savaş kruvazörlerine uygulanan zırh koruması İngiliz emsallerine nazaran daha da üstün, neredeyse bir savaş gemisinin zırhına eşit olduğundan yakından ateşlenmedikçe Troubridge'nin elindeki topların en ağırı olan 9.2'lik güllelerin, 12'lik toplarla başa çıkacak bir şekilde tasarlanmış bir geminin zırhından sekeceği kesindi. Bu tür bir geminin bir güllesi 350 kilogram iken 9.2'lik güllelerin ağırlığı neredeyse bunun yarısı kadardı.[502] Üçüncü olarak silahlara bakıldığında *Defence*'in: dört adet 9.0 inçlik ve on iki adet 7.2'lik silahı vardı. Bu silahlardan bordasında üç adet vardı. *Warrior*'un bordasında dört adet, *Duke of Edinburgh* ve *Black Prince*'in de bordasında dörder adet silah vardı. Kendi filonusunun bordası 3420 ve *Goeben*'in bordası 3278 idi. Çok fazla fark yoktu ve 9.2'lik silahları ile ateş açılması durumunda, filosunun bordası *Goeben*'e göre düşük bir seviyede olmayacaktı. Bununla birlikte Troubridge, Alman gemilerinin atışlarının çok daha iyi olduğunu öğrenmişti. Buna karşın kendi filosu ile ilgili görüşü olumsuzdu.[503]

Troubridge'ye göre kendi filosunun *Goeben* gibi bir gemi karşısında üstün olabilmesi ya da eşit seviyeye gelebilmesi ancak uygun koşullar altında karşılaşmasıyla mümkün olurdu. On sekiz aydır bir kruvazör filosuna komuta eden Troubridge, koşullara bağlı olarak neyin üstün güç olduğuna çoktan karar vermişti. Ona göre kruvazör filosu kendi menzilleri içinde çarpışacaksa bir ağır kruvazör üstün güç sayılmazdı. Bununla birlikte mesafe, gece veya gündüz olması, karaya yakın olmak ve benzeri nedenlerden doğan etkenler üstün olan tarafı belirlemede etkiliydi. Bu koşulların doğru kullanılması durumunda kruvazörün hız ve silah çeşitliliğinden doğan üstünlüğünü, filo tarafından eşitlenmesi mümkün olabilirdi. Aksine, eğer tam görüşün açık olduğu bir günde, savaş kruvazörlerinin üstün olması için hazırlanmış

[501] Mc Laughlin, s.146, 157.
[502] Van Der Vat, s. 173.
[503] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 56-58. Troubridge'nin kendi filosunun atışlarının düşük seviyede olduğunu düşünmesinin nedeni mayıs ayında Malta'da gerçekleşen Churchill'in de katıldığı uzun menzilli atışların yapıldığı tatbikatta edindiği izlenimdi. Çok uzun olmasa da tüm filoya 10,000 yardadan ateş etmesi emredilmişti. Burada özellikle Inflexible'ın hedefi vurduğu bir atış bile olmamıştı. Sadece hedefi vurmakta başarısız olmamış ayrıca hedefin yanında yer alan numaralara göre 1,200 yardalık bir farkla ıskalamışlardı. Troubridge durumu "Fakat, yaşananlar bu silahlarla uzun menzilde ateş etmenin etkisiz olduğunu öğrenmemi sağladı." diye anlatacaktı. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 58.

tüm olanakları kullanabileceği açık denizde izleniyorsa, modern ağır savaş kruvazörleri filodan üstün durumdaydı.[504] Bu nedenlerden Troubridge, saat sabah 4.00 ile akşam 20.00 arasında *Goeben* ile çatışmaya girmeyi istemiyordu.[505]

Troubridge 2 Ağustos tarihli görüşmesinde konu ile ilgili çekincelerini Amiral Milne ile paylaştığında Amiral ona, iki savaş kruvazörünün yanında bulunacağından konuyla ilgili endişelenmemesi gerektiğini belirtmişti. Troubridge'nin 2 Ağustos tarihli görev emrini, kendi emrinde kalıcı olarak iki savaş kruvazörü bulunacağı şeklinde yorumladığı açıktı. Bu emir Troubridge'ye göre *Goeben* ile ilgilenme emrini savaş kruvazörlerine veriyordu. Troubridge, Başkomutan savaş kruvazörlerini *Goeben*'i izleme amacıyla kendisinden ayırdığında, Donanma Bakanlığının ilgili emrini yerine getirmek üzere görevlendirildiğini düşünmüştü. Kruvazörler 3 Ağustos'ta yanından ayrıldığından beri onların geri gelmesini bekliyordu.[506] Troubridge bu şekilde düşünmekte bir noktada haklıydı; nitekim Tümamiral kruvazörlerin geri gelemeyeceklerine dair de bir bilgi de vermemişti.[507]

Troubridge'in bu şekilde düşünmesi için tek gerekçe Milne ile aralarında geçen konuşma da değildi. İngiliz-Fransız deniz ittifakından haberdar olan Toubridge, savaşın başlaması ile Fransız Başkomutanı'nın doğrudan tüm Akdeniz filosunun Başkomutanı'na dönüşeceğini biliyordu. Bu gelişme ile, kendisine resmi bir tebliğ gelmemesine rağmen, Akdeniz'deki tüm komutanın kendisine kaldığını düşünmüş ve bu olayın Fransız birlikler nakliyesini tamamlayana kadar ertelendiği varsayımında bulunmuştu.[508]

---

[504] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 157.
[505] Miller, ss. 102-103.
[506] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 168. Troubridge takip sonrası açılan Soruşturma Mahkemesinde iki kruvazörün emrine verilmesi ile ilgili telgrafın ortaya koyulmasını istemişti. Ona göre bayrak gemisi Inflexible hariç Akdeniz donanmasının komutası kendisine verilmişti Milne ise böyle bir telgraf olmadığını Donanma Bakanlığından aldığı emirlerin Goeben'in Fransız gemilerini batırmasını önlemek ve Avusturya filosunun Adriyatik'ten çıkmasını engellemek olduğunu, tüm filonun Troubridge'nin emrine verilmesi durumunda bu iki görevin yerine getirilemeyeceğini belirtecekti. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Souşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 33-34.
[507] Van Der Vat, ss. 174-176.
[508] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 39-40.

Sonuçta Troubridge'nin *Goeben* ile karşılaşmasının söz konusu olduğu saatlerde tüm savaş kruvazörleri Milne'nin yanındaydı.[509] Tümamiral, 6 Ağustos saat 18.25'te *Goeben*'in Messina'dan ayrıldığını ve Adriyatik'e doğru yol aldığını öğrendiğinde Kefalonya açıklarında devriye geziyordu.[510] *Waltroute* isimli bir Alman yük gemisinin İskenderiye'den Brindisi'ye seyretmekte olduğunu öğrenmiş bu yüzden Kefalonya'dan güney yönünde yol almaktaydı. Birinci ve İkinci Destroyer Filosu'na bağlı sekiz destroyer ise Santa Maura'daki Vasilico Koyu'nda kömür ikmali yapmak üzere kömür gemilerini bekliyorlardı. Troubridge *Goeben*'in Messina'dan çıktığını öğrenir öğrenmez Vasilico Koyu'ndaki filotillanın lideri *Wolverine'*den bir gece saldırı için hazır olmalarını ve hızlarını maksimuma çıkartmak için kömürlerini buna göre temin etmelerini istedi. *Wolverine'*den gelen cevap destroyerlerde kalan kömürün sınırlı olduğu ve hızı arttırmak için yeterli olmayacağı yönündeydi.[511]

Adriyatik yönünde ilerleyen *Goeben* ile karşılaşmak için Troubridge derhal rotayı kuzey yönüne çevirdi ve ardından Santa Maura'daki Vasiliko koyunda bulunan destroyerlere konuyla ilgili emirler gönderdi.[512]

Black Prience tarafından destroyerlere gönderilen mesaj güvenli kod yerine Almanlar tarafından bilindiğine inanılan alfabetik kodla gönderilmişti. Bu saatten itibaren Troubridge planlarının Almanlar tarafından bilindiği konusunda kuşkuya kapılacaktı. Troubridge *Black Prience*'e 22.50'de gönderdiği mesajda, bu hata yüzünden Almanların kendi planından haberdar olduğundan yakınıyordu.[513] Üstelik *Breslau*'nun güneydoğuya yöneldiği haberi alındığında, Tümamiral'in düşmanın bu

[509] Milne Askeri Mahkemede Donanma Bakanlığının, 2 Ağustos tarihli emrinde, Goeben ile karşılaşmak üzere iki savaş kruvazörü bulunmasını tercih etmiş olabileceğini istemeden de olsa kabul edecekti. Bkz. Mc Laughlin, s. 156.
[510] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 199
[511] Miller, s. 99. Troubridge'nin filosunun kömür tedariki başından beri sorun teşkil etmişti. Milne 3 Ağustos'ta Üçüncü Filotilla ile kömür tedariki yaparken Troubridge'nin filotillası Adriyatik'i gözetlemeye devam etmişti. Troubridge'nin destroyerlerinin Malta'da kömür alması planlanmıştı ama savaş alarmı ile bu durum iptal edildi ve destroyerler Santa Maura'ya yönlendirildi. Maura'da onları bir kömür gemisi bekleyecekti. Malta'daki Başkomiser Milne'ye kömür gemisi Vesuvio'nun 1.400 ton kömür aldığını ve 5 Ağustos gece yola çıkacağını haber vermişti; ancak durum planlandığı gibi gitmeyecek 6 Ağustos saat 15.00'te Malta'dan ayrılan ve 8 knot gibi yavaş bir hızla ilerleyen Vesuvio ancak 8 Ağustosta Maura'da olacaktı. Bkz. Miller, s. 84, 90, 100.
[512] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 199.
[513] Miller, s. 101.

mesajı ele geçirdiği yönündeki şüphesi pekişmişti. Tümamiral'e göre *Breslau* destroyerlere saldırmak için ayrılmıştı.[514]

Troubridge, 23.05'te *Wolverine* ve *Black Prince*'e gönderdiği telgrafta, *Gloucester*'dan aldığı bilgilere dayanarak, *Breslau*'nun asıl niyetinin destroyerler ile gün ışığında karşılaşmak olduğunu bildirdi. İlaveten mesajını kodlamak için değiştirilen alfabeyi düşmanın anlamış olabileceğini belirtti. Destroyerlere "elinizden geleni yapın" talimatını gönderdi.[515]

Troubridge aynı zamanda önceki gün bir Avusturya kömür gemisine rast gelmiş onu alıkoymuştu. Avusturya ile savaş halinde olup olmadığını Milne'den öğrendikten sonra ise serbest bırakmıştı. Bundan sonra da pozisyonun bu kömür gemisi tarafından Almanlara ifşa edildiği konusunda kuşkulanmıştı.

Troubridge'nin destroyerlerinde yeterli kömür olmaması, pozisyonun Avusturya tarafından bilindiği, dolayısı ile Almanlara aktarıldığına inanması ve aynı zamanda şifresiz gönderilen mesaj yüzünden karşı tarafın kendi planlarından da haberdar olduğunu düşünmesi onu bir gece saldırısı yapmak konusunda engellemişti.

Rotasını kuzeybatıya çeviren Troubridege, saat 22.07'de 13 knot hızla Adriyatik girişine Fano Adası'na doğru yol alıyordu.[516] *Goeben*'in Adriyatik yönünde yol aldığı bilgisi ulaştığından beri filonun hangi rotayı izleyeceği tartışılmaktaydı. *Defence*'in kaptanı Wray[517] de Troubridge ile sohbet halindeydi. Tümamiral, kaptan köşkünün yanındaki seyir kamarasını kullanmakta, kaptan köşkü ise Kaptan Wray tarafından kullanılmaktaydı dolayısıyla iletişimleri çok kolaydı.

Bu aşamada izlenecek rota ile ilgili tartışmaya Wray de katılmıştı. Troubridge, Alman gemilerinin Adriyatik'e girmesine engel olmak için sığ sulara çekilmeyi önermişti. Wray ise buna katılmamış, aksine *Goeben*'i kendi menzillerine çekebilmek amacıyla filonun Otranto Boğazı'nda yerleşmesini önermişti. Wray de Boğaz'ın ortasına yerleşmenin riskli olabileceğini hesaba katmıştı; ancak ona göre *Goeben* İngiliz filosunun menziline çekilebilirdi. Tümamiral, Wray'in bu önerisini, açık denizde çarpışmayı gerektirdiği için reddetti.[518]

---

[514] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 199.
[515] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 212.
[516] Miller, s. 101.
[517] Kaptan Fawcet Wray (1873-1932), daha sonra Visamirallik rütbesi alacak olan Wray 1914 yılında Defence'in kaptanlığını yapmıştır. Bkz. Miller, s. 486.
[518] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağutos 1917 tarihli mektubu), s. 386.

Goeben'in doğrudan Adriyatik'e gittiği görüntüsü hakimdi. Alman gemilerinin Adriyatik'e gitmesi için birçok sebebi olduğundan, Toubridge de tüm savaş planını buna göre yapmıştı. Tümamiral bir Alman kömür gemisinin Brindisi'de olduğunu biliyor ve *Goeben*'in de Brindisi'ye gideceğini varsayıyordu. Troubridge ayrıca emrindeki subaylardan *Goeben* 'in Messina'dan kömür aldığına dair herhangi bir raporun olmadığını öğrenmişti. Bu da Alman gemilerinin kendilerini bekleyen kömür gemisine gideceği izlenimini kuvvetlenmişti. *Goeben* yine Avusturya filosu ile birleşebilir veya başka amaçlar için batıya devam edebilirdi.[519]

Emrindeki *Defence, Black Prince, Warrior* ve *Duke of Edinburg* ile birlikte kuzey rotasında ilerleyen Tümamiral'in amacı, bir gece saldırısını mümkün görmediğinden, şafak vakti Alman gemileri ile karşılaşmaktı. Saat 22.53'te filosuna şu mesajı gönderdi:

> *Goeben ve muhtemelen Breslau Adriyatik'e yöneldiler gibi görünüyor. Detaylı bilgi alınmadığı takdirde, şafak vakti Fano Adası'na varmayı öneriyorum. Boğazın ortasında çarpışmayı önermiyorum. Benim talimatlarım buna karşıdır. Goeben savaşmak isterse, kendi menzilime çekmek için Fano Adası'nın sığ sularından yararlanmaya çalışacağım.*[520]

Troubridge, saat 3.30'da Fano Adası'nın 20 mil batısındaki yerde olmayı planlıyor ve bunu sağlayabilecek bir hızla ilerliyordu. Saat 04.00'te o sularda gün aydınlanacaktı. İşte tam o sırada *Goeben*'e zarar verebileceği bir yakınlığa ulaşabileceğini düşünmüştü. Filosuna, Fano Adası'nda *Goeben*'e saat 04.00'te ateş açacağı mesajını verdi. Aynı zamanda Milne'yi de durumdan haberdar etti; ancak Troubridge'ye göre eğer onu sığ sulara çekemezse yapabileceği çok şey kalmayacaktı.[521]

Tüm bunlar göz önüne alındığında saat 22.46'da *Gloucester*'dan gelen *Goeben*'in güneye döndüğü mesajını, Troubridge saat 23.08'de aldığında, bunun aldatıcı bir rota olduğunu, *Goeben*'in *Gloucester*'den kurtulma amacında olduğunu düşündü ve kuzey rotasına devam etti. Bu şekilde Troubridge ile Alman gemilerinin mesafesi açılmaya başladı. Saat 23.36'da ise *Gloucester*'den *Goeben*'in 73^0 güneydoğu yönünde ilerlediğine dair bir başka mesaj geldi. Troubridge halen hedefin

[519] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), ss. 165-166.
[520] PRO. ADM. 156/76, (Donanma Bakanlığının 26 Ekim 1914 tarihli raporu), s. 191.
[521] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 45.

Adriyatik olduğunu ve *Goeben*'in İngiliz filosundan kurtulduktan sonra yine batıya gideceğini düşünüyordu.[522] *Gloucester*'ın kaptanı Howard Kelly de, *Goeben*'in nereye gittiğini anlamadıklarını sadece genel bir fikirle güneye gittiğini düşündüklerini telgrafta belirtmişti. Bu esnada, Troubridge Avusturya filosunun Adriyatik'ten ayrıldığına dair bir mesaj aldı.[523]

Avusturya'nın durumu da Troubridge'yi zorlayan önemli bir etkendi, özellikle 5 Ağustos tarihli İtalyan gazeteleri, Avusturya filosunun Pola'dan ayrıldığını ve bilinmeyen bir yöne gitmiş olduğunu yazıyordu. Bu haber İngilizlerin eline 6 Ağustos'ta geç saatlerde geçti. 7 Ağustos'un ilk saatlerinde de Troubridge durumdan haberdar oldu ve Alman gemilerinin Avusturya filosu ile birleşeceği yönündeki şüpheleri arttı.

Saat 23.58'te *Gloucester*, Tümamiral'e *Goeben*'in rotasının daha da güneye yöneldiğini bildiren bir mesaj gönderdi. *Goeben* 54^0 güneydoğu rotasında seyrediyordu. Bu onun doğuya gideceğini gösteriyor olabilirdi; ancak Troubridge için durum henüz kesinlik kazanmamıştı. Troubridge, Mısır dışında *Goeben*'in doğuda başka herhangi bir yere gidebileceğini düşünmemişti. Mısır ihtimalini de tuzağa düşüp Adriyatik'ten uzaklaşmaktan, Almanların geri dönüp Avusturyalılar ile birleşmesinden korktuğundan elemişti. Ona verilen emirler Alman gemilerinin Adriyatik'ten kaçmasını önlemeye yönelikti.[524]

Gece yarısı Troubridge mevcut rotasını devam ettirmesi durumunda *Goeben* ile karşılaşamayacağına karar verdi. Saat 00.15'te rotasını güney yönüne çevirdi ve saat 00.25'te rota değiştirdiğini Başkomutan'a iletti.[525] Troubridge'nin bu yeni rotası onu Vasiliko Koyu'ndaki destroyerlere yaklaştırdı. Tümamiral destroyerlere, saat 02.00 gibi yanlarında olmalarını bildirdi; ancak kömür sıkıntısı çekmeleri Troubridge'nin yanına gelmelerine engeldi. Amiral "D" gemisinin kömür durumuna değinerek "elimizden fazla bir şey gelmez" demişti. Buna rağmen Amiral, Troubridge ile saat 4.00'ten önce karşılaşmayı umuyordu. Yine Yüzbaşı Cunnighan yalnız kendi destoyeri *Scorpion* ile iki destroyerin eşlik görevini sürdürebileceklerini belirtmişti.[526]

---

[522] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 165.
[523] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 46.
[524] Miller, s. 106; Van Der Vat, s. 200.
[525] PRO. ADM. 156/76, (Donanma Bakanlığının 26 Ekim 1914 tarihli raporu), s. 136.
[526] Milne, s. 105; Mc Laughlin, s. 184.

Troubridge, geminin önünü kesmek amacıyla hızını 21 mile yükseltti; fakat bu hızı koruyamadı bir sonraki gönderdiği mesajda filo olarak hızlarını 18 mile indirdiklerini belirtiyordu.[527] Troubridge gemilerini bir arada tutmak için hızını indirmişti, nitekim Troubridge'nin elindeki gemiler en fazla 18-19 mile ulaşabiliyorlardı. Düşük hızdaki *Warrior* diğer gemilere ayak uydurmakta zorlanıyordu.[528]

Aynı saatlerde bir diğer takipçi *Dublin* hafif kruvazörü de *Goeben* ile karşılaşma planı yapıyor ve pozisyonunu sık sık Troubridge ile paylaşıyordu. Troubridge, *Dublin*'in saldırısının *Goeben*'i kendisine doğru iteceğini düşünüyordu; ancak *Dublin*'in gönderdiği mesajda yanlışlık olduğunu *Dublin*'in önündeki geminin *Goeben* değil *Breslau* olduğunu Troubridge geç bir saatte öğrenecekti. Buna ek olarak *Goeben*'in, hedefinin mevcut yönde olması durumunda, çok fazla batıda kaldığını fark etmişti dolayısıyla şafak vaktinde savaş açmak için, ona karanlıkta yaklaşma şansını yitirdiğini düşünmeye başladı. Bununla beraber, onunla çarpışmak niyetiyle güneydeki hedefe doğru ilerlemeye devam etti.[529]

Saat 02.45'te *Defence*'in kaptanı Wray Troubridge'nin yanına geldi ve "Savaşacak mısınız? Çünkü eğer savaşacaksanız bunu filo bilmeli" dedi. Troubridge'nin cevabı ise "Yanlış olduğunu biliyorum ama Akdeniz'in adının kirlenmesine izin veremem" şeklinde oldu.

Saat 03.10'da Troubridge filosuna "Ben saat 06.00'da (GMT. 5.00*) Goeben'i*n başı ile karşılaşmayı ve mümkünse onunla çarpışmayı planlıyorum. Eğer yolunu kesemezsek, uzun menzilli silahlarından kaçınmak için doğuya doğru, Zante Adası'nın arkasına doğru, geri çekileceğim.*"* mesajını yolladı.[530]

Troubridge, savaşıp savaşmama konusunda gelgitler yaşamaya başlamıştı.[531] İngiliz filosunun *Goeben'* in izleyeceği rotadan tamamen habersiz olması, bunda

[527] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 199.
[528] Van Der Vat, s. 167.
[529] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubrige'nin tutanaklara geçen savunması), s. 166.
[530] PRO. ADM. 156/76, (Donanma Bakanlığının 26 Ekim 1914 tarihli raporu), s. 136.
[531] Troubridge konuyla ilgili olarak şöyle diyecekti: "Tek bildiğim şey, dört saattir kuzeydoğuya doğru yol aldıktan sonra, şimdi güneydoğuya gidiyordu: oradan Avusturya filosu çıkabilirdi. Sonradan haritaya baktığımda çok geç kaldığımı öğrendim. Güneye doğru olan yeni rotası onunla çarpışmamı imkansız kılmıştı. Adriyatik'e doğru gittiğini düşünmüştüm ve onunla eşit olacağımız koşullarda karşılaşamayacaktık. Ben olgunca düşündükten sonra bir karara varmıştım. Goeben'e saldırmayacaktım veya böyle bir girişimde bulunmayacaktım: açık denizde ve beni 20-30 mil öteden görebileceği bu koşullar altında onun tarafından savaşa çekilmekten kaçınacaktım. Fakat bir an için bunu yapamayacağımı hissettim ve böylece onunla 6'da savaşacağımı söylemek için bir mesaj

önemli bir etkendi.[532] Tümamiral ile görüşen Kaptan Wray bir süre düşündükten sonra, *Goeben* ile karşı karşıya gelme hedeflerinin başarıya ulaşma şansının düşük olduğuna karar verdi. Wray aynı zamanda üstün güçlere karşı muharebeye girmekten kaçınmalarını söyleyen emri de düşünmüştü. 16,000 yardalık menzil dışında kalan *Goeben*, Birinci Deniz Filosu'na kıyasla son derece üstün bir güçtü, bu menzilde filonun gücü bir şey ifade etmiyordu

Wray, *Goeben*'in yolunu kesme planını değerlendirdikten sonra planın kesinlikle uygulanamaz olduğu sonucuna varmıştı. Bundan sonra Tümamiral'e gitmeyi ve konuyla ilgili görüşlerini onunla paylaşmayı uygun buldu. Wray, ona takibi bırakmasını önermek için gitmemişti, sadece Amiral Troubridge'i daha önce üzerinde uzlaşılmış planı tekrar gözden geçirmesi konusunda uyarmak istemişti. Bu noktada önerecek başka planının olmadığını kabul ediyordu.[533]

Bu sırada Troubridge de verdiği kararla ilgili büyük bir stres altındaydı. Troubridge'nin bu aşamada uygulaması gereken emir sadece "üstün güçlerle çatışmaktan kaçınması" emri değildi. Troubridge'ye ana hedefinin *Goeben* olduğu daha önce iki kez bildirilmişti; ancak Troubridge'ye göre bu mesajlar henüz iki savaş kruvazörü kendi komutasındayken verilmişti ve dolayısı ile bu emir Donanma Bakanlığının 2 Ağustos tarihli savaş kruvazörlerinin *Goeben*'i izlemesi emri ile ilişkiliydi.[534] Troubridge, yanında iki savaş kruvazörü olmadığından ana hedefin *Goeben* olduğu emrini ikinci plana atmıştı.

Bu süreçte Troubridge Milne'ye kendisinden kesin olarak saldırılmasının beklenip beklenmediğini sorma konusunda çekimser kalmıştı. Troubridge, konuyla ilgili çekincesinden Milne'nin haberdar olduğunu düşünmüştü; nitekim Tümamiral

---

yazdım." Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 47.

[532] Wray Alman gemilerinin rotası ile ilgili olarak, 3 Ağustos 1917 tarihinde yazdığı mektupta İngiliz filosunun Goeben'in rotası ile ilgili pek bilgiye sahip olmadığını şöyle belirtir: "Goeben'in Çanakkale'ye gittiğini Başkomutan üç gün sonra bile farkedememişti. Eğer bu farkedilseydi, eylemler için farklı alternatifte planlar düşünülebilirdi, örneğin, destroyerlerimizi (kendi başlarına gidecek kömürleri yoktu) Çanakkale'nin girişine çekebilirdik. Goeben Çanakkale Boğazı'na giriş yaptığında onunla savaşabilirdik." Bkz. PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), s. 389.

[533] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), ss. 389-391.

[534] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), ss. 167-168.

bu saate kadar Başkomutan'a gönderdiği tüm mesajlarda savaşma kararını her zaman *Goeben*'e ait olduğunu vurgulamıştı.[535]

Troubridge'nin bu aşamada istediği açık bir emrin gelmesi idi. Kendisine "*Goeben* ile her koşulda savaşmalısın" şeklinde bir emrin gelmesi durumunda üzerinden büyük bir yük kalkacaktı.[536] Milne'den bu yönde bir mesaj almayan Troubridge, bu konuyu mesaj ile sormanın uygun olup olmadığı konusunda kararsız kalmış, en sonunda bunun ahlaki açıdan uygun olmadığını ve Başkomutan'ın da önerilerden hoşlanmadığını hesaba katarak, böyle bir konuyu sormamaya karar vermişti.[537]

Troubridge'nin düşündüğünün aksine Milne, onun *Goeben* konusundaki kuşkularından ve endişelerinden habersizdi. Milne, Troubridge'nin her ne kadar *Goeben*'e savaş açmanın zor olacağını hissettiğini bilse de, Troubridge, onda *Goeben*'e savaş açmayacağı izlenimi bırakmamıştı. Aksine, Milne, Troubridge saat 6.00'da onun üzerine gideceği mesajını gönderdiği için *Goeben*'e savaş açmasını bekliyordu.[538]

Bununla birlikte Milne, o gün daha önceki emirlere ek olarak Troubridge'ye *Goeben*'e saldırmak yönünde kesin bir emir de vermemişti. Hali hazırda savaşta olduklarından, bu yönde ayrıca bir emir vermeyi gerekli görmemişti.[539]

Troubridge'nin durum değerlendirmesi yapabileceği tek kişi olan Kaptan Wray, saat 3.30'da ışıkları kapanmış; ancak halen uyanık olan Troubridge'nin yanına gitti. "Efendim, bunu beğenmedim" dedi. Troubridge ise: "Ben de beğenmedim, ama neden?" diye sordu. Wray, *Dublin'*in açıkça başarısızlığa uğradığına ve *Goeben*'i bulamadığına dikkat çekti ve Başkomutan'ın, Tümamiral'e bildirmeden savaş kruvazörleri ile düşük hızda Malta'ya döndüğünü belirtti. Görüş mesafesine dikkat çekti. Troubridge ise ne yapacağını anlamadığını söyledi. Wray: "*Goeben* için iki yol var" dedi ve ekledi: " Birincisi görüş alanına uygun olarak sizin etrafınızda daire

[535] Milne'ye gönderdiği 5 Ağustos tarihli mesajında uygulayacağı plan olarak Goeben'in silahları filonun silahlarından en az 4.000 yarda daha uzun menzilli olduğu için kendi atışlarının etkili olacağı bir menzilde savaşmak amacıyla Paxos Adası'nın içine doğru son hızla geri çekilmeye çalışacağını bidirmişti. Bir sonraki mesajında ise Goeben ile karşılaşması durumunda kendi menzilinde ateş açabileceği sığ sulara onu çekmeye çalışacağını belirtmişti. Son mesajda ise Goeben'in savaşmak istemesi durumunda kendi menziline çekmek için sığ sulardan yararlanmaya çalışacağını belirtmişti. Bkz. PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), s. 381.
[536] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 65.
[537] Van Der Vat, s. 200.
[538] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 64.
[539] Mc Laughlin, s. 162.

çizmesi, ikincisi onun silahlarının vurabileceği ancak sizinkilerin etkisiz kalacağı, 16,000 yardalık menzil dışında kalarak ateş etmesi ve bana göre bu filonun intiharı gibi bir şey."

Tüm bu konuşma iki veya üç dakika sürecekti. Troubridge, "Toplarımızın menziline yaklaşamayacağımızdan emin misin?" dedi Wray ise "Evet, efendim ancak Seyir Subayı'nı çağırabiliriz" diye cevapladı. Seyir Subayını almaya gitmeden öncede Tümamiral şunu ekledi: "Şimdi dönüp gidemem, gururumu düşün". Wray'de "Böyle bir durumda gururunuzun önemi var mı?" diye yanıtladı.[540]

Seyir Subayı geldikten sonra Amiral ona: "Toplarımızın atış mesafesine şimdi ulaşmamız mümkün mü?" diye sordu ancak seyir subayının yanıtı olumsuzdu: "Hayır efendim. Mesafe…67 deniz mili tutuyor".[541]

Sonrasında Wray, Troubridge ve Seyir Subayı, Alman gemileri ile karşılaşacakları menzil üzerine tartışmaya giriştiler.[542] Onlar odadan çıktıktan sonra her şeyi başından düşünmeye başlayan Troubridge *Goeben*'in bu koşullarda üstün güç olduğuna karar verdi. Üstün güçler tarafından savaşa çekilmeye izin verirse üst makamdakilere ve İngilizlere güvenen Fransızlara ihanet etmiş olabileceğini düşündü. Troubridge, *Goeben*'e ateş etse bile zırhına dahi zarar veremeyeceğini düşünmüştü.[543] Troubridge, ilaveten "Üstün güçlerle çatışmaktan kaçınması" yönünde bir emrin bağlayıcılığının olmaması durumunda çarpışmaya gireceğini şu sözlerle belirtmişti: " Ben ve filomun cesur subayları sadece iki gemiyle hatta sadece

[540] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), ss. 391-392.
[541] Makela, s. 51.
[542] Bu aşamada yaşananlar konusunda Troubridge ve Wray'in ifadelerinde farklılıklar vardır. Troubridge'nin ifadesine göre, Wray Troubridge'ye, Goeben'in silahlarının atış sonuçlarına bizzat tanık olduğunu; 15,000 yardaya kadar çok iyi atış yaptığını; 14,000 yarda da silahlarının en etkili menzil olduğunu belirtmişti. Filosu ile birlikte 8,000 yardadan daha uzak bir hedefi daha önce vurmadığını söyleyen Kaptan Wray, kendisine emrindeki gemilerin kötü türde silahları olduğunu söylemişti. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 48-49. Amiral Wray ise söz konusu ifadelerin Troubridge'nin kendi çıkarımları olduğunu kendisine atfettiği görüşleri ve istatistikleri açıkça abarttığını belirtmiştir. "Eğer öyle bir zamanda onun söylediğimi belirttiği şeyleri söyleseydim, Kraliyet donanması üniforması giymeye layık olmazdım diye düşünüyorum" demiştir. Wray, filonun silahlarının alanıyla, etkili menzilleriyle ya da güçleriyle ilgili hiçbir şey söylemediğinin altını çizmiştir. Tümamiral'in özellikle kendisinin, filonun silahlarının 8.000 yardanın üzerinde etkili olmadığını söylediği yönünde imada bulunmasını reddetmiştir. Bkz. PRO. ADM. 156, (Kaptan Wray'in 17 Mart 1917 tarihli mektubu), ss. 367-370; PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3Ağustos 1917 tarihli mektubu), ss. 394-395.
[543] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 49-50.

Defence gemisiyle, yapabileceğimiz her şeyi yapmaya izinli olmaktan daha fazlasını istemezdik ve şansımızı denerdik. Bunu çoğu kez tartışmıştık."[544]

Wray, Troubridge'nin kararını Seyir Subayı'ndan öğrendi. Wray'in daha sonra yazdığı mektupta belirttiği kadarıyla bu durumdan Troubridge'nin takibini değil *Goeben*'i açık denizde bekleme kararını bıraktığını anlamıştı. Wray bu yüzden Troubridge'nin odasına girerek "Amiral bu hayatınızda yaptığınız en cesurca hareket" dedi; ancak Wray, Troubridge'nin niyetinin takibi tamamen bırakmak olduğunu öğrendiğinde şaşırdığını ifade edecekti.[545]

Troubridge, Milne'ye saat 3.05'te takibi bıraktığı mesajını gönderdi.[546] Bir saat kadar sonra da *Dublin* ve *Gloucester*'ı konuyla ilgili bilgilendirdi.[547] Saat 04.15'te rotayı 85^0 güneydoğuya değiştirmek için talimatlar verdiğinde, Wray, Troubridge'nin yanına bir kez daha gitti. Troubridge'ye sitem ederek, takibe devam eden *Gloucester'*ı desteklemeleri gerektiğini belirtti; ancak Troubridge'nin cevabı konuyu, Başkomutan'a teslim ettiği ve onun karar vereceği yönündeydi.[548]

Saat 5.15'e gelindiğinde Troubridge'nin takibi bıraktığı mesajı Milne'ye ulaştı.[549] Troubridge'nin kesinlikle çarpışmaya girmesi gerektiğini düşünen Başkomutan, takibi bıraktığını öğrendiğinde onu suçlamıştı. Milne, bu çatışmada bazı kuvvetlerin kaybını göze almıştı.[550]

Alman gemilerinin gücü konusunda Tümamiral ile Başkomutan arasında bariz görüş ayrılıkları vardı. Troubridge'ye göre karşılaşma açık denizde yapıldığı takdirde gemi sayısının bir önemi yoktu. Milne ise bu fikri paylaşmıyordu. Ona göre bir geminin tek bir seferde dört gemiye birden ateş etme ihtimali yoktu.[551] Troubridge tek bir geminin söz konusu koşullarda *Goeben* ile karşılaşması

---

[544] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 158.
[545] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), s. 392.
[546] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s. 213
[547] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 167.
[548] Kaptan Wray, "Ne yazık ki, Başkomutan üç saat sonra Gloucester'ın geri çekilmesine karar verdi; ancak eğer benim tavsiyeme uyulsaydı veya Başkomutan bizden takip etmemizi isteseydi, Goeben İstanbul'a giremeyecekti" der. Bkz. PRO. ADM 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), ss. 392-393.
[549] Milne mesajın amiral gemisine gelmesinin neden bu kadar uzun sürdüğünü anlayamamıştı. Milne mahkemede, Troubridge'nin mesajı "acil çağrı" şeklinde yollaması durumunda hemen kendisine ulaşacağını belirtmiş ve mesajın kendisine hemen ulaşması durumunda Troubridge'ye takibi bırakmaması emrini göndereceğini de eklemiştir. Milne 5.15'te gelen mesaja kadar Troubridge'nin çarpışma niyetinde olduğunu düşünüyordu. Bkz. PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 30-31.
[550] Van Der Vat, ss. 187-190.
[551] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 31.

durumunda *Goeben'*in kendisini batırmaya yeteceğini düşünmüştü.[552] Özellikle *Duke of Edinburg'*un hızı 10 mile düşmüştü, *Goeben* onu hemen vurabilirdi. Destroyerlerin de *Goeben*'in yanına ulaşacak kadar kömürleri yoktu. Troubridge, elindeki kruvazörler ile gün ışığında *Goeben*'in karşısına çıkması durumunda *Goeben*'in hasar almayacağını düşünüyordu. Troubridge'ye göre tüm olay *Goeben*'in elindeydi eğer bir amaç için devam ediyorsa kendi filosuna çok az hasar verebilir boş zamanı var ise İngiliz filosunda büyük hasara yol açabilir ve eğer yarım gün boştaysa tüm filoyu batırabilirdi.[553]

Milne ile Troubridge arasındaki bir diğer anlaşmazlık topçuluk ve top menzilleri üzerineydi. Troubridge'ye göre Milne'nin konuyla ilgili uzmanlık bilgisi yoktu.[554] Troubridge'nin 26 Ağustos tarihli raporunda belirttiğine göre *Goeben*'in silahlarının etkili olma menzili yaklaşık 15.000 metre (16.000) yarda idi ve bu İngiliz filosunun etkili menzilinin iki katı idi.[555] Milne ise bu görüşe kesinlikle katılmıyordu. Milne *Goeben*'in silahlarının 15.000 yarda, *Defence*'in 9.2'lik silahlarının 14.000 yarda ve *Warrior* ve diğer gemilerin 9.2'lik silahlarının menzillerinin 13.000 veya 13.600 yarda olarak hesaplıyordu. 6 inçlik silahları Troubridge gibi hesaba katmazken 7.5'lik silahların menzilini 12.000 yarda olarak belirtiyordu.[556]

Milne'nin *Goeben* ile Troubridge'nin filosu arasında büyük menzil farkının olmadığını söylemesine rağmen topçu uzmanı Sir Percy Scott'un verdiği rakamlar Milne'nin ve Troubridge'nin verdiği rakamlardan hayli fazladır. Scott, *Goeben*'in 30^0 açı ile 3090 feet hzla namluyu terk eden mermilerinin menzilinin 30.000 metre (15 deniz mili) olduğunu belirtir. Topçu uzmanı Scott, 28'lik Alman toplarının azami menzilinin 23.000-27.000 olduğunu buna karşın azami $13,5^0$ açı ile *Defence*'in menzilinin en çok 14.700 metreye ulaşacağını belirtir. Bununla birlikte üstün hız, menzil seçimine de imkan vereceğinden daha hızlı olan gemi, menzil olarak düşmanınkinden daha üstün toplara sahipse o zaman düşmanın menzili dışında konuşlanacak ve orada kalmayı sürdürecek, buna karşın karşısındaki gemi direnme imkanından yoksun bir hedef olarak kalacaktı. Scott bu görüşleri ile *Goben*'in,

[552] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s 53.
[553] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 61-63.
[554] PRO. ADM. 156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 177.
[555] PRO. ADM. 156/110, (Troubridge'nin 26 Ağustos 1914 tarihli raporu), s. 107.
[556] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Milne'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 32.

Defence ve onun muadili gemilere göre iki kat daha uzaktan ateş edebileceğini doğrulamaktadır.

Özellikle Almanların 11'lik topları gemiye neredeyse *Defence*'in iki katı, bir yükselme imkanı sağlıyordu. 22.000 yardaya kadar (12 deniz mili) yüksek isabet imkanı veriyordu. *Goeben*'in toplarının kalkış üstünlüğü sonrasında Askeri Mahkemede de kabul edilecekti. Yine bir diğer topçu uzmanı Binbaşı Franklin French, Alman ve İngiliz toplarının etkili menzil farkının en az 3.600 metre (2 deniz mili) olduğunu belirttir. French, muhtemelen bir saat içinde *Goeben'*in menzil dışında kalması koşuluyla, ağır kruvazörlerin hepsini sık aralıklarla vuracağını savunur. *Goeben*'in bir borda ateşinden atabileceği mermi ağırlığının 6720 libre, Birinci Kruvazör Filosu'nun ise 7480 libre olduğunu hesaplayan French, 17.000 yarda (15 kilometre) mesafede *Goeben*'in kuşkusuz üstün güç olacağını belirtir.[557]

Sonuçta Troubridge, Milne'den cevap beklemeden rotasını Zante Adası'na doğru çevirdi.[558] Milne, Troubridge'nin takibi bırakmasının ardından yaklaşık iki saat sessiz kaldıktan sonra ona: "*Goeben'*in doğuya gittiğinden, kuzeye ya da batıya dönmeyeceğinden emin ol" mesajını gönderdi. Bu mesajı göndermeden bir süre önce de *Goeben*'in geri dönmesi ihtimaline karşı *Chatham'*ı Messina'nın kuzey çıkışını kontrol etmek üzere yollamıştı. Milne'nin bu mesajı, Troubridge'nin en azından *Goeben'*i takip etmesi gerektiği ya da *Gloucester'*ı desteklemesi gerektiği anlamına geliyordu; ancak Troubridge bunu bir soru olarak algılamıştı ve cevabı, konuyla ilgili şüphesinin olmadığı, asıl kuzeye gidişinin aldatmaca olduğu şeklinde oldu. Saat 8.30'da[559] ise Milne "*Goeben'*e neden saldırmadın? sadece 17 mil hızında ilerliyordu..." mesajını gönderdi.[560]

Saat 10.00 sularında Zante Adaları'na ulaşan Troubridge[561] bu mesaja cevabını öğleden sonra verecekti:

> *O sırada var olan görüş mesafesiyle 20-25 mil öteden farkedilebilirdim ve Goeben bana ateş açmak istemezse onun yanına yaklaşamazdım; ancak o aynı*

[557] Van Der Vat, s. 189, 194, 196; Mc Laughlin, s. 158, 163; Miller, s. 294.
[558] Troubridge, daha sonra kendisine yöneltilen, neden cevap beklemeden harekete geçtiği sorusuna verdiği cevap Milne'ye benzer olmuştur. Başkomutanın "takibe devam" gibi kendisine ulaşması dakikalar alacak bir mesajı saat 7.00'de bile göndermesi durumunda yine Goeben'in önünü kesebileceğini belirtmiştir. Bkz. Miller, s. 111.
[559] Miller, s. 111.
[560] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), ss. 52-53.
[561] Mc Laughlin, s. 110; Hacipoğlu, s. 79.

şeyi kendisi için elverişli şartlar altında başarabilirdi. Onu hiçbir zaman savaşa çekemezdim. Goeben ile sabah loş ışıkta saat 03.30'da çarpışmayı umuyordum böylece Adriyatik girişinde savaş açma amacıyla ilk olarak kuzeye gittim. Goeben rotayı güneye doğru değiştirdiğinde ben onun yolunu kesmek için çok geç kalmıştım. Savaşın bu ilk dönemlerinde yenilgi veya zaferin büyük önemi açısından, filonun etkili karşılıkta bulunmadan düşman tarafından serbestçe saldırılıp, batırılacak durumda bırakılmasını tedbirsizlik olarak nitelerim. Karar vermek gerçekten zordu. [562]

2.4.4. Gloucester'ın Takibi

Dublin ve *Defence'*in takibi bıraktığı sırada hafif kruvazör *Gloucester* takipteki ısrarını sürdürüyordu. Gece boyunca düşmanın dumanını görebilmek için mevkisini korumuştu, hızında ise *Goeben*'e göre değişiklikler yapmıştı. *Gloucester*, Almanlardan 4-7 mil uzakta takibi sürdürmüştü. Gün ağarmadan hemen önce ise görüş mesafesini düşürdü ve 9-15 mil mesafede düşmanın gerisinde takibe devam etti.[563] Saat 5.30'a gelindiğinde *Goeben*'in halen batıya gitme niyetinde olduğuna inanan Milne, *Gloucester*'a "yavaş yavaş geriye sarkmasını" emretti. *Goeben* halen ilk fırsatta batıya dönerek Fransız filosuna saldıracak bir korsan gemi olarak görülüyordu.[564]

Kaptan Kelly'e verilen emre göre *Gloucester'*ın esir alınmayı önlemek için geri çekilmesi gerekiyordu; ancak *Breslau*'nun *Goeben*'den uzakta olduğu neredeyse kesindi. Bu nedenle Kelly, iki gemi arasında yakalanma riskinin düşüklüğünden ve düşmanın Mısır'a mı yoksa Ege Denizi'ne mi gittiğinin öğrenilmesinin önemli olduğundan takibe devam edilmesine izin verilebilir diye düşündü.

Saat 10.30'a geldiğinde *Breslau* güney rotasından gelerek, *Goeben*'e katıldı ve *Goeben*'in gerisinde yerini aldı.[565] *Breslau*'ya da yaklaşık bir saat önce, filo komutanı tarafından düşman ile *Goeben* arasına girmesi talimatı verilmişti. Verilen emir doğrultusunda gemiler rotalarında devam ederken *Breslau* ile *Goeben*'in mürettebatı uzaktan birbirlerini görmüş, düşman gemisi zannetmiş ve savaş hazırlığına girişmişti. Sonunda gemilerin birbirlerini tanımaları ile savaş hazırlığı sona ermişti.[566]

---

[562] PRO. ADM. 156/110, (Kaptan Wray'in 3 Ağustos 1917 tarihli mektubu), s. 383.
[563] PRO. ADM. 137/3105,(Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), ss. 120-121.
[564] Tuchman, Yavuz, s. 120.
[565] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), s. 121.
[566] Hüner, s. 47; Kraus ve Dönitz, s. 55.

Souchon, *Breslau*'ya geriye doğru sarkmasını ve *Gloucester*'ın önüne mayın döküyormuş gibi ileri geri hamleler ve başka şaşırtıcı hareketler yapmasını emretti.[567] *Gloucester*'da düşmanı takip eden Kaptan Kelly, Souchon'un planının farkına varmıştı. *Breslau*'nun devamlı olarak *Gloucester*'ın öteki yanından geçtiğini ve *Goeben*'in gerisine sarktığını gözlemlemişti. Kelly raporunda şöyle belirtmişti: "…Bu gezintiler sırasında o bir torpido ateşlemiş veya iki yüzen mayın bırakmış olabilir, onun düşüncesi açıkça *Goeben*'in gözden kaybolmasına izin vermekti. Böylece bilinmeyen bir rota izleyebilirdi."

Kelly, *Goeben*'in arayı açması halinde, kendisini beklemek üzere Çuha Adası veya Malea'da pusuya yatabileceğini düşündü. Bu yüzden *Goeben* ile arayı açmaması gerekiyordu. Saat 13.00'te *Breslau, Goeben*'in o kadar gerisinde kalmıştı ki Kelly artık *Goeben*'e yaklaşması gerektiğini düşündü; yoksa *Goeben,* kısa sürede gözden kaybolacaktı. Bu amaçla, saat 13.35'te *Gloucester*, 6 inçlik silahıyla 11,500 yardalık menzilde, iskele yanında iki derece açı ile seyreden *Breslau*'ya doğru ateş açtı. O sırada sancak tarafındaki silahları *Gloucester*'ın üzerine çevrili olan *Breslau,* aniden iki uzun menzilli silahıyla cevap verdi ve salvo[568] atışları gerçekleştirdi. *Breslau*'nın vuruşu mükemmeldi salvoların hepsi *Gloucester*'ın az uzağına doğru bir hat şeklinde düştü, hiçbiri 30 yardalık uzaklığın üzerinde değildi. *Gloucester* da 6 inçlik sancak toplarıyla saldırıyordu. Karşılıklı ateşin başlaması ile *Goeben* rotasını ateş açmak amacıyla 16^0 değiştirdi; ancak menzil dışında kaldığından ateş edemedi. 13.50'de *Gloucester* ve *Breslau* da menzil dışı kaldıklarından ateşi kestiler. *Gloucester* da düşmanı takip etmek için asıl rotasına döndü. Düşman artık gözetlenecek kadar yakındaydı.

Kelly raporunda kendisine verilen emir doğrultusunda *Breslau*'yu çarpışmaya çekmek için hiçbir çaba harcamadığını aksine *Gloucester*'a zarar vermeyi önleyecek yönde davrandığını belirtir. *Gloucester* bu çatışmada on sekiz kez 6 inçlik (15'lik), on dört kez 4 inçlik (10'luk) atış gerçekleştirmişti.[569] *Breslau* da 10.5'lik yetmiş üç atış kaydetmişti. İngiliz gemisi isabet almamıştı; ancak *Breslau*'nun borda zırhına zararsız bir gülle isabet etmişti.[570] *Goeben* takipte ateş açmamıştı. Çarpışma

[567] Tuchman, Yavuz, s. 120.
[568] "Salvo", Gemide bulunan topların bir istikamete hep birden ateş etmesine verilen isimdir. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 57.
[569] PRO. ADM. 137/3105, (Gloucester'ın 28 Ağustos tarihli Müfrez Hizmet Raporu), ss. 121-122.
[570] Van Der Vat, s. 106; Miller, s. 117; Kraus ve Dönitz, s. 59.

tamamlandıktan sonra Souchon, simafor mesajı[571] ile *Breslau*'ya *"Breslau*, iyi iş başardı!" mesajını gönderdi.[572]

Saat 13.47'de Kelly, Milne'den Matapan'ı geçmemesi yönünde bir mesaj almıştı; buna rağmen tüm öğleden sonra boyunca *Goeben*'i takip etmeyi sürdürdü. Bununla birlikte *Gloucester, Goeben*'in Matapan'ı geçip bir adanın arkasında pusuya yatacağı konusunda ihtiyatlı davranıyordu.[573]

Saat 16.00'ya gelindiğinde *Breslau, Goeben*'e yetişmişti; ancak takipçiden kurtulamamışlardı. Souchon, takipçisini uzaklaştırmak adına Kelly'nin de tahmin ettiği üzere, Matapan civarında bulunan adalardan yararlanacağı bir plan geliştirdi. Buna göre kendisi Spathi Burnu'nu geçip adanın gerisinde gizlenirken *Breslau* Mora'nın güneybatı ucundaki Malea Burnu'na doğru *Gloucester*'ı çekecekti. *Goeben* ise beklenmedik bir anda yol verecek ve takipçinin ateş menziline girmesi ve *Breslau*'nun "saldırın" işareti göndermesiyle saldırıya geçecekti. Bu planda Breslau'nun, *Goeben'*in gidişini düşmandan gizlemesi önemliydi.[574]

Kelly Alman gemilerinin kendisine tuzak kuracağı yönündeki şüphelerini, Milne'nin geri dönmesi yönündeki emrini, yirmi dört saatten fazla alarm durumunda olan mürettebatını ve azalmaya başlayan kömürünü de göz önünde bulundurarak takibi sonlandırmaya karar verdi. *Gloucester,* Almanlar ile ilgili son gözlemi olan, gemilerin Cervi Kanalı'nı geçtiği bilgisini iletti ve saat 17.00'de geri çekilerek Birinci Deniz Filosu'nu komuta eden Tümamiral tarafından verilen buluşma noktasına ilerledi.[575] Troubridge yolda Kelly'e "*Goeben* karşısındaki harika başarın için kutluyorum" mesajını gönderdi. Filotillaya katılmasının ardından da *Defence*'in kaptanı Wray flama ile Kelly'e "Harika başarınız için tebrikler" mesajı gönderdi. "Kaçan geminin Çanakkale'nin batısında bir daha görünmesi için 3,5 yıl beklemek gerekecekti."[576]

Breslau ile *Gloucester* muharebeye başladığı sırada iki gemi arasından bir vapur geçmişti. Muhtemelen savaştan haberi olmayan bu vapur, iki geminin arasına ters rota ile girmişti. İki tarafın yolladığı mermiler vapurun üzerinden geçiyordu.

[571] İki gemi arasında veya gemi ile kıyı istasyonu arasında haberleşmede kullanılan bir direk üzerine bağlanmış hareketli iki koldan oluşan işaretleme aygıtı. Bkz. Mütercimler, Bakış, s. 506.
[572] Hüner, ss. 50-51.
[573] Miller, s. 118; Sarıöz, s. 91.
[574] Van Der Vat, s. 134; Miller, s. 118; Ludwig, Midilli, s. 45.
[575] Miller, s. 118; Hacioğlu, s. 80.
[576] Van Der Vat, ss. 106-107.

*Breslau'*nun mürettebatı arasında bulunan Hans Hüner anılarında, vapurdaki mürettebatın önce durumdan habersiz olduğunu daha sonra olayın anlaşılması ile Yunan sahillerine rota vererek canlarını zor kurtardığını belirtecekti.[577] Hüner geminin ismini vermese de bir İtalyan gemisi olan ve İstanbul'daki Amerikan Büyükelçisi Morgenthau'nun[578] kızı ve damadı olan Bay ve Bayan Maurice ve üç torununu taşıyan *Sicila* isimli geminin olaya şahitlik ettiği bilinmektedir. Morgenthau, onları karşılamak üzere limana gittiğinde yolcuları bir hayli heyecanlı bulmuştu. Bunun nedeni yolcuların önceki gün Ege Denizi'nde bir çarpışmaya şahit olmalarıydı. Morgenthau'nun kızı gördüklerini şöyle anlatacaktı:

> *Dün güvertede yemek yiyorduk. Ufuk çizgisinin hemen üstünde tuhaf görünüşlü iki gemi gördük. Dürbünle baktım ve iki harp gemisi olduğunu fark ettim. Birincisinin iki acayip kulesi vardı, ikincisi alelade görünüşlü bir harp gemisiydi. Arkasından bir başka geminin geldiğini gördük çok hızlı seyrediyordu. Yaklaştı yaklaştı ve toplar ateşlendi. Havaya sudan kuleler yükseldi, ortalığı beyaz duman kapladı. Ne olup bittiğini anlamaya çalışırken birden bir çatışmaya şahit olduğumuzu idrak ettim. Gemiler devamlı vaziyetlerini değiştiriyorlardı. Büyük olan gemi hışımla küçük olanın üstüne gitti ve sonra fikir değiştirip geri döndü. Sonra küçük gemi kendi etrafında döndü ve sakin sakin bize doğru geldi. Evvela biraz korktuk lakin bir şey olmadı heyecandan sırıtan korkmuş bahriyelilerle etrafımızda bir tur attı. Kaptanımıza sinyalle bir şey sordular ve sonra dönüp gözden kayboldular. Kaptan iki büyük geminin Akdeniz'de yakalanan ve İngiliz filosundan kaçmaya çalışan Almanlar olduğunu söyledi bize. İngiliz gemilerinin onları tüm Akdeniz'de takip ettiğini, Alman gemilerinin İstanbul'a gitmeye çalıştığını söyledi…*

Morgenthau, kızıyla konuşmasından birkaç saat sonra Alman Büyükelçi Wangenheim ile karşılaştı ve kızının gördüklerini ona aktardı. Gemilerin durumunu merak eden Wangenheim oldukça heyecanlanmıştı. Öğleden sonra Avusturya Büyükelçisi Pallavicini ile beraber Amerikan Büyükelçiliğini ziyaret eden Wangenheim, Morgenthau'nun kızı ile görüşmek istedi. Bayan Maurice ile görüşen elçiler, kaç atış yapıldığı, Alman gemilerin hangi yöne gittiği, bordadaki denizcilerin neler söyledikleri gibi pek çok sormuşlar, Bayan Maurice'i adeta çapraz sorgulamaya

---

[577] Hüner, s. 50.

[578] Henry Morgenthau (1856-1946), 1912 yılında Woodrow Wilson'un Başkanlık kampanyasında Demokrat Parti'nin Mali Komite Başkanı olarak yer aldı. Wilson'un seçimi kazanmasının ardından, bizzat onun isteğiyle Osmanlı Devleti'nin ABD Büyükelçisi olarak atandı. 27 Kasım 1913 yılında başladığı görevini Şubat 1916'ya kadar sürdürdü. 1918 yılında *Ambassador Morgenthau's Story* ismiyle Türkçeye de çevrilen anılarını yayınladı. Birinci Dünya Savaşı döneminde Osmanlı'da görev yapmış, Ermeni tehcirine de şahitlik etmiş olan Morgenthau'nun bu eseri ülkedeki Ermeni azınlığa karşı bir soykırım uygulandığı inancının ana çıkış noktasını oluşturmuştur. Günümüzde halen soykırım iddialarının dayanağı olarak gösterilen Morgenthau'nun söz konusu anıları ile ilgili bir değerlendirme için bkz. Heath W.Lowry, **Büyükelçi Morgenthau'nun Öyküsü'nün Perde Arkası,** çev. Belkıs Torfilli, İsis Yayınları, İstanbul, 1991.

tutmuşlardı. Elçinin kızı daha sonra "ömrümde hiç bu kadar mühim hissetmedim kendimi" diyecekti. Elçiler, Amerikan Büyükelçiliğinden mutlu ayrılmışlardı; çünkü Morgenthau'nun kızı onlara duymak istedikleri haberi vermişti. *Goeben* ve *Breslau,* İngilizlerin elinden kurtulmuş Çanakkale'ye doğru yol alıyordu.[579]

Bu bilgi özellikle Wangenheim için önemliydi. Gemilerin durumu ile ilgili haber alamayan İstanbul'da zırhlıların İngiliz donanması tarafından batırıldığından korkulmaktaydı.[580] Elçi 7 Ağustos'ta Berlin'e gönderdiği telgrafta, İstanbul'un Alman gemilerinin Messina'da sıkışıp kaldıkları hatta batırıldıkları dedikodusu ile çalkalandığını belirtiyor, haberin derhal yalanlanmasını ve gemilerin bir an önce İstanbul'a gelmesini istediğini ekliyordu.[581]

*Gloucester'*ın bu takibi ile Troubridge'nin harekete geçmeme nedeni olarak gösterdiği 8.000 yardanın dışında 9.2'lik topların iyi sonuç vermeyeceği tezi zarar görmüştü. Topları 6 inç olan *Gloucester'*ın atışları 10.000 yarda uzaklıkta isabet kaydetmişti. Souchon da *Breslau*'nun isabet kaydettiğini; ancak fazla zarar görmediğini belirtecekti.[582] Troubridge'in bu konudaki savunması ise *Gloucester*'ın Alman gemisinde önemli bir hasara yol açmadığı, *Goeben*'e ateş açılmadığı şeklinde olmuştu.[583]

2.4.5. Amiral Milne'nin Takibe Yönelik Eylemleri

Troubridge *Goeben*'in yolunu kesme planları yaparken ve Kelly *Goeben*'i takip ederken Milne üç savaş kruvazörü ile Malta'ya doğru ilerliyordu. Milne, saat 6.00'da en hızlı ve aynı zamanda en çok kömüre ihtiyaç duyan *Indefatigable*'ı önden Malta'ya gönderdi. Daha önce bahsettiğimiz gibi, önceki gün Bizerta'da kömür yüklemesi yapan *Indomitable* da Milne'nin emri ile diğer gemilerden ayrı olarak Malta'ya doğru yola çıktı. *Indefatigable* saat 11.00'de, *Inflexible* saat 12.10'da, *Indomitable* saat 13.44'de, Malta'ya geldi. Üç gemi cuma akşamına kadar Malta'da kömür yükleme işi ile meşgul olacaklardı. *Indefatigable*'ın kazanlarını

[579] Henry Morgenthau, **Büyükelçi Morgenthau'nun Öyküsü**, çev. Atilla Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul, 2005, ss. 62-63.
[580] Alan Moorehead, **Gelibolu**, çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2007, s. 22.
[581] Van Der Vat, s. 140. 7 Ağustos tarihli Osmanlı gazetelerinde çıkan haberlerde Fransız gazetelerinin battığını söylediği Goeben ve Breslau gemilerinin batmadığı yönünde haberler yer almıştır. Bkz. M. Özçelik, s. 56.
[582] Mc Laughlin, s. 116.
[583] PRO. ADM. 156/76, (Soruşturma Mahkemesi, Troubridge'nin tutanaklara geçen ifadesi), s. 61.

doldurabilmek için 1,450 ton kömüre ihtiyacı vardı ve görünen, diğer iki savaş gemisinin *Indefatigable*'ı beklediği idi.

Milne, Goeben'in doğu rotasında ısrarlı olacağına ihtimal vermese de saat 06.13'te Mısır, Atina ve İstanbul Büyükelçilerine "Alman gemileri Doğu'ya gidiyor, İngiliz gemilerini uyarın" mesajı gönderdi.[584]Ardından Donanma Bakanlığına şu mesajı iletti:

> *7 Ağustos saat 05.00'da Goeben ve Breslau, 37.43 Kuzey- 19 Doğu yönündeydi, besbelli Doğu Akdeniz'e gidiyorlardı. Birinci Deniz Filosu saat 04.00'da takibi bıraktı. Gloucester takibe devam etti fakat yakalanmaması için rotayı değiştirmesi yönünde emir aldı. Inflexible, Indomitable, Indefatigable, Weymouth; Malta'dan kömür alacaklar daha sonra, Doğu Akdeniz'de arama başlatacaklar. Chatham, silahlı Alman ticaret gemilerine karşı Messina Boğazı'nın güneyini izleyecek. Birinci Deniz Filosu, Dublin ve 10 destroyer İyon Adaları'ndan kömür tedarik edecekler.*

Bu telsiz mesaj Bakanlık tarafından saat 06.52'de alındı.[585] Bu Donanama Bakanlığına ulaşan, Souchon'un kaçtığını bildiren ilk rapordu.[586] Ardından saat 14.30'da gönderilen ancak Bakanlığın eline saat 17.40'da geçen bir diğer mesajında Milne şu bilgiyi iletti:

> *Dikkatle yapılan araştırmalara göre Goeben'in hızı 27 deniz mili, Breslau'nun hızı 28 deniz milidir. İngiliz savaş kruvazörlerinin maksimum hızı 24 deniz mili, İngiliz kruvazörlerinin 21.5, hafif kruvazörlerin ise 25 deniz miliydi. Goeben ve Breslau dün gece çarpışmaktan kaçındı ve Girit'e doğru devam ettiler. Malta'dan kömür aldıktan sonra, Inflexible, Indomitable, Indefatigable ve bir hafif kruvazör Goeben'i tekrar arayacak. Emredildiği üzere Adriyatik'in gözetlenmesine devam ediliyor.*[587]

Takiple ilgili Donanma Bakanlığına gönderilen bir diğer mesaj şu şekildeydi;

> *Gloucester, Goeben ve Breslau'yu Cervi Kanalı'nın doğusunu geçtikleri ana kadar takip etti daha sonra kömürünün bitmesi sebebiyle geri çekildi. Gloucester ve Breslau birbirlerine uzun menzilden ateş ettiler. Inflexible, Indomitable, Indefatigable, Weymouth kömürlerini aldıktan sonra, düşmanı aramak için gece yarısı Malta'dan ayrılacaklar.*[588]

Donanma Bakanlığı böylece Alman gemilerinin takibinin bırakıldığını öğrendi. Bununla birlikte Milne'ye o gün konu ile ilgili olarak Donanma

---

[584] Miller, ss. 118-119.
[585] PRO. ADM. 137/4176, No: 404, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 7 Ağustos 1914, 6.52'de alındı).
[586] Miller, s. 119.
[587] PRO. ADM. 137/4176, No: 405, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 7 Ağustos 1914, 14.30'da gönderildi, 17.40'da alındı).
[588] PRO. ADM. 137/4176, No 406, (Başkomutan'dan Donanma Bakanlığına, 7 Ağustos 1914, 18.59'da alındı).

Bakanlığından cevap gönderilmedi. Milne'nin ülkesine döndüğünde o gün verdiği, takibin seyrini değiştiren kararla ilgili Bakanlığa açıklamada bulunması gerekecekti.

Donanma Bakanlığınca Milne'ye, takip sonrası gönderilen 25 Ağustos tarihli özel mektupta iki konunun aydınlatılması isteniyordu. Bunlardan ilki: *Indomitable*'ın Bizerta'da zaten kömür almışken ve *Gloucester*'a katılıp takibe devam edecekken neden onu kendi filosuna çağırdığıydı. Açıklanması istenilen ikinci konu ise, *Gloucester*'a verilen takibi bırakması emri ile ilgiliydi. Mektupta, *Gloucester*'ı geri çağırmasının düşmanın bir daha görülememesi ile sonuçlandığı belirtiliyor ve Milne'ye *Gloucester*'ın o anki kömür deposunun durumunu açıklamasını, geminin geri çağrılmasının gemiden gelen bir rapora mı bağlı olduğu ve eğer çağrılması mecburi ise uzakta olmadığı bilinen *Dublin*'in neden *Gloucester*'ın yerine gönderilmediğinin açıklanmasını isteniyordu.[589]

Milne o günkü davranışının nedenlerini hem Donanma Bakanlığına gönderdiği 26 Ağustos tarihli cevapta hem de kitabında ayrıntıları ile açıklamıştır. Milne, *Indomitable*'ın Malta'da tutulmasının nedensiz olmadığını, *Indomitable*'ın 4 Ağustos boyunca tam hızla Alman gemilerini takip ettiğinden buhar kazanlarında hasar oluştuğunu, bu hasarın da Malta'da kaldığı on iki saat boyunca tamir edildiğini belirtir. *Indomitable* 7 Ağustos'ta Malta'ya geldiğinde *Goeben* Yunanistan'ın güney hududunda bulunuyor ve doğuya doğru ilerliyordu. Eğer *Indomitable*'a buhar kazanı tamir olmadan Bizerta'dan yola koyulma emri verilseydi 6 Ağustos sabahı yola çıktığında *Goeben*'den 365 mil, *Gloucester*'den 350 mil mesafede olacaktı. 7 Ağustos'ta *Goeben* ve *Breslau* Cervi Kanalı'ndan girdiklerinde *Indomitable* *Goeben*'den 180 mil uzakta olacaktı, *Goeben*'in 15 knotla gittiği varsayılırsa *Goeben*'in önüne geçmesi için otuz altı saat gerekecekti. Üstelik Milne, *Indomitable*'ın *Goeben*'i izlemesi durumunda tam en kritik zamanda, Avusturya ile savaş çıktığında, kömürsüz kalabileceğini düşünmüştü. Milne tüm bu nedenlerden ötürü *Indomitable*'ı kendi filosunda tutmayı uygun görmüştü. Milne'nin bu planı Donanma Bakanlığınca onaylanmıştı. Alman gemilerinin, İngiliz savaş gemilerine olan 3 knot üstünlüğünü dengelemek için de üç savaş kruvazörünün bir arada tutulması Milne için gerekli bir önlemdi.[590]

[589] Van Der Vat, s. 165; Miller, ss. 286-287.
[590] Milne, ss. 110-112; Miller, s. 287.

Milne, *Gloucester*'dan 6/7 Ağustos gecesi, 700 ton kömürü kaldığı ve takipteyken günde 350 ton kömür yaktığı bilgisini almıştı. Bu nedenle *Gloucester*'ın Matapan Burnu'na geldiğinde kömürünün azaldığını, uzaktaki yedek depolardan kömür getirileceği için de geminin tam yol seyrini sürdüremeyeceğini hesaplamıştı. Almanların hızı yüksek olduğundan her an *Gloucetser*'a saldırıp onu yakalayabilirlerdi. *Gloucester*'ın yakınında yardıma yetişecek başka gemi olmadığından batırılması durumunda bilgi edinilemezdi. *Dublin*'in *Gloucester*'ın yerine gönderilmesine Milne olumlu bakmamıştı. *Dublin* 'i alarak Adriyatik ağzında nöbet tutan Troubridge'yi elindeki tek hafif kruvazörden yoksun bırakmak istememişti.[591]

Julian Corbett'de Milne'yi eleştiren isimlerden biridir. O, *Indomitable*'ın Bizerta'da kömür alırken oldukça geciktiğini saat 19.00'a kadar demir alamadığını ayrıca *Indomitable*'a verilmesi gereken emrin Troubridge'ye katılması olduğunu halbuki bunun yapılmadığını belirtmiştir. *Indomitable*'ın Malta'ya 21 knotla geldiğini; ancak Milne'nin onu Malta'da alıkoyduğunu ve diğer gemilerin kömür yüklemesini beklediğini eklemiştir.[592]

1932 yılında Kraliyet Donanma Kolejinde bu tür harekatlar üzerine çalışmış olan, *Goeben*'in izlenmesi konusunda özel bir inceleme yapan ve iki savaş arası dönemde bu konuda yazılar yazıp konferanslar veren Albay John Creswell, Kraliyet Donanması kayıtlarını ve benzeri kayıtları inceledikten sonra, her üç geminin de hiçbir zorlukla karşılaşmadan 22 mil hızla Akdeniz'in doğu ucuna kadar gidip geri dönecek durumda olduğunu ortaya koyacaktı. Üstelik Milne zaman kaybetmeden yola koyulmuş olsaydı Alman gemilerinden ancak birkaç saat geride olacaktı. Cresswell'e göre Milne *Goeben*'in 4 Ağustos'ta gösterdiği üstün hızının etkisinde kalmış ve basit bir takibin olamayacağı kanısına varmıştı. Oysa ki izlenmeyen bir geminin yakalanma imkanı yoktu.[593]

Milne'nin Messina'da aldığı pozisyonu "en uygun olan" şeklinde tanımlayan, üç savaş kruvazörünün bir arada tutulmasının kaçışa neden olmadığını ve Troubridge'nin görevini yapmamasından dolayı kaçışın gerçekleştiğini belirten Battenberg dahi *Gloucester*'ın geri çağrılmasını hatalı bulmuştu. Battenberg,

[591] Van Der Vat, ss. 165-166.
[592] Coubet s. 61, 66'dan alıntı yapan Milne, ss. 109-110; Mc Laughlin, s. 133.
[593] Van Der Vat, s. 95; Mc Laughlin, s. 134.

Milne'nin *Gloucester*'ı geri çağırmak için öne sürdüğü gerekçeleri yeterli bulmamıştı. Ona göre *Gloucester, Goeben*'i takibe devam edebilir, Syra ya da başka bir yerde kömür alabilirdi. *Gloucester*'ın yakalanma riski azdı.

Battenberg yine de Souchon'un Yunanistan'ın güneyine dönmesi ile kendileri için daha az önemli olan sulara girdiğini, buna karşı Adriyatik'te kruvazörlerin bulunmasının daha önemli olduğunu bu yüzden de bu olayın görmezlikten gelinebileceğini belirtmişti.[594]

Milne'nin tutumunun dışında eleştiriye konu olan bir diğer tutumu da Donanma Bakanlığı sergileyecekti. Souchon'un Ege'ye gittiği yönündeki sürekli gelen raporlara rağmen Donanma Bakanlığı pasif bir tutum içindeydi. Beaumont[595] Grey'e bir önceki gün gönderdiği ve ayın 7'sinde Londra'ya ulaşan telgrafında Türkiye'nin kuşkulu durumunun devam ettiğini belirtiyor aynı zamanda Türklerin gemilere el konulması karşısındaki kızgınlığının sürdüğü bilgisine yer veriyordu.

Gemilerin rotasının İstanbul olabileceği yönünde bir kuşkuya kapılmayan Londra'ya aynı gün başka kaynaklardan da mesaj gelmişti. Rusya'nın, bu dönemde Avusturya-Macaristan filosunun, hareket tarzı kesinliğe kavuşmamış olan Türklerin ortaklığı ile Karadeniz'e çıkacağı konusunda şüpheleri vardı. Ruslara göre Avusturya-Macaristan filosu, Alman gemileri ve belki Türk gemileri ile desteklenebilirdi. Sazanov bu durumda böyle bir gücün Rusya'nın Karadeniz donanması karşısında üstün güç olacağını düşünüyor ve İngiltere ile Fransa'nın bu duruma dikkat edeceğini umuyordu. St Petersburg Büyükelçisi Buchanan 7 Ağustos'ta İngiliz Dış İşlerine, Grey'i, Sazanov'un bu görüşleri hakkında uyaran bir telgraf gönderdi. Beckendorff da aynı gün İngiliz Dış İşleri Bakanlığına konuyla ilgili endişelerini aktardı. Ruslar şüphelerinde haklıydı. Almanlar, Avusturya'yı Türk sularına girme konusunda teşvik etmişlerdi; ancak Viyana son anda bunu reddetmişti.[596] Bununla birlikte bu bilgiler de Milne'ye iletilmeyecekti.

[594] Miller, s. 120, 289.
[595] Sir Henry Hammond Beaumont (1867-1949), Louis Mallet'in üç sekreterinden biri olarak İstanbul'a gelmiş ve 1914 yılında İstanbul İngiliz Büyükelçiliğinde danışman ve maslahatgüzar olarak görev yapmıştır. Bkz. Kocatürk, Cilt: II, s. 369.
[596] Trumpener, A Reassessment, s. 181.

2.5. GOEBEN VE BRESLAU EGE DENİZİ'NDE

Bu süreçte tek kaygılı taraf İngilizler değildi. Souchon, *Gloucetster*'dan kurtulduktan sonra rotasının bilindiğinden ve İngilizlerin onları Boğazlara girmeden savaşmaya zorlayacağından endişeliydi; ancak en zayıf ihtimal İngilizlerin ileride bulunmalarıydı bu yüzden Souchon doğu rotasına devam etti.[597]

Souchon kazan boruları konusunda sıkıntı yaşıyordu. Saat 08.00'de Berlin'e ulaştırabildiği telgrafta rotasını belirtmekle beraber sızıntı yapan kazanlar nedeniyle Akdeniz'de düşmana karşı başarı ihtimalinin düşük olduğunu, hedeflerinin Karadeniz olduğunu belirtiyordu.[598]

Goeben ve *Breslau,* Malea Burnu'ndan geçerlerken, Pire'de yüklediği kömür ile oldukça pis ve ihmal edilmiş görünümlü, pruvasında[599] Yunanca bir isim yazan, ön direğinde Levant Line Şirketinin bayrağı dalgalanan *Bogos* onları beklemekteydi.[600] İlk bakışta bir Yunan şilebi gibi görünen bu gemi birkaç gün önce pırıl pırıldı, pruva direğinde Alman Ortadoğu hattı firmasının flaması çekiliydi ve Alman bayrağı taşıyordu; ancak kendisine verilen emirle boyaları değişmiş, Almanca ismi silinmişti. Biraz sonra Amiral gemisinden *Bogodos*'a yeni bir talimat alıncaya kadar Malea'da beklemeye devam etmesi emredildi ve Alman gemileri Boğaz'a doğru ilerledi.[601]

Malea'da keşfedilmekten çekindiğinden kömür ikmali yapamayan Souchon, bu ikmali Ege Denizi'nin daha içerilerinde olan Denusa Adası'nda yapmaya karar vermişti.[602] Souchon henüz takip edilmediğinden emin değildi. Bu yüzden gemilere Matapan'ı geçmeyi ve yavaşça kuzeydoğuya sapmayı emretti. *Bogodos*'a da bu yüzden bulunduğu yerde kalması emredilmişti. İki saat kadar bu şekilde yol aldıktan ve *Gloucester* veyahut başka gemilere ait herhangi bir iz görmediğine emin olduktan sonra Souchon devam etmenin bir anlamı olmadığına kanaat getirdi.[603]

---

[597] Mc Laughlin, s. 117.
[598] Makela, s. 55; Van Der Vat, s. 135.
[599] "Pruva", geminin baş tarafından ileriye doğru olan ön kısmına verilen isimdir. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 53.
[600] Hüner, s. 51; Miller, s. 134.
[601] Kraus ve Dönitz, s. 60.
[602] Tuchman, Yavuz, s. 121; Sarıöz, s. 98. Denusa Adası, Ege Denizi'nde Siklat takımadalarına dahil, Yunanlıların Letandros dedikleri küçük bir ada. Bkz. Ludwig, Midilli, s. 48.
[603] Trumpener, A Reassessment, s. 176.

Breslau'nun baş çarkçısı[604] Gronemann'ın belirttiğine göre mürettebat bu takip boyunca geminin yüksek süratle seyretmesinden yorulmuştu. Mürettebat özellikle 5 Ağustos günü, kazanlara sürekli yapılan kömür takviyesi, kazanların temizliği ve nöbet görevleri yüzünden bir dakika olsun dinlenememişti. Messina'dan ayrıldıklarından beri tüm mürettebata üçer defa nöbet görevi düşmüştü. Gemi hızının azaldığı dönemlerde on altı saatten fazla ateş karşısında bulunan personel, görev değişimi fırsatı yakalasa da cephede görev yaptıklarından dinlenme imkanları olmamıştı. Her ne kadar ocak başında yirmi saatten fazla görev yapan ateşçilere temiz hava molası verilmişse de ocak temizliğine başlayabilmeleri için çalışmalarına daha fazla ara vermeleri zorunlu hale gelmişti. Messina'dan alınan kömürün azlığı mürettebatın bu denli hızlı bir seyir için daha fazla çalışmasına neden olan sebeplerden biriydi. Hüner de özellikle kömürün kötülüğü nedeniyle, normal koşullarda ve iyi kömürle kolayca başarılabilecek işlerin zorlukla yapılabilecek hale geldiğinden bahsetmekteydi.[605]

Bu gelişmeler ışığında, saat 18.40'ta Souchon, *Breslau'*nun kaptanı Kettner'e, *Bogodos'*u Naxos'un doğusundaki Denusa Adası'na götürme niyetinde olduğunu ve *Breslau*'nun, Malea'ya dönüp onu Denusa'ya getirmesini istediğinde Kettner, mürettebatının gücünün tükendiğini ve gemisinin hızının düştüğünü belirtti. Bunun üzerine Souchon emrini iptal ederek *Breslau'*nun bir süreliğine Girit'in kuzeyindeki sularda gizlenmesini emretti, böylece iki gemi birbirinden ayrıldı. *Goeben* Kikland Adaları'nın doğusuna doğru yol alırken, *Breslau* Girit Adası'nın kuzeyine doğru devam etti.[606]

Ege Denizi'nde ilerliyen Alman gemilerine, Messina'dan ayrılmalarının ardından Berlin'den gelen *"*Majeste hazretleri *Goeben* ile *Breslau*'nun kapandan başarı ile kurtulmasını bekliyor"[607] mesajının haricinde gelen ikinci bir mesaj, Souchon'u Avusturya ve Osmanlı kıyılarının mayınlı olduğu yönünde uyarmıştı.

[604] "Çarkçı", makinistlere verilen addır. "Çarkçıbaşı" ise çarkçı subaylarının rütbe ve kıdem olarak en ilerisinde olana verilen addır. Bkz. Öner, s. 291.
[605] Hüner, ss. 52-53.
[606] Trumpener, A Reassessment, s. 177; Yerasimos, s. 56.
[607] Hüner, s. 44.

Bununla birlikte gelen mesajların hiçbiri Türkiye'deki politik durumu anlatmıyordu.[608]

Souchon 7-8 Ağustos boyunca Berlin ile telsiz iletişimi kurmaya çalışacak; ancak başarılı olamayacaktı. Aynı şekilde Berlin Donanma Bakanlığı da Souchon ile sürekli bağlantı kurmaya, Türkiye ile ilişkilerin iyi yönde ilerlediği ve bir an önce Boğazlardan geçmesi gerektiği konusunda bilgi vermeye çalışacak; ancak 10 Ağustos'a kadar iletişim kuramayacaktı.[609]

Bununla birlikte *Dublin* saat 13.05'te *Goeben* tarafından İstanbul'a iletilmek üzere Atina'daki telsiz istasyonundan çekilen bir mesajı ele geçirdi. İstanbul ile direkt temas kuramayan Souchon, iletişimi Atina vasıtası ile yapmak istemişti. Atina'daki telsiz istasyonu ise Fransızların elinde olduğundan Fransızlar, bu mesajı iletmekten çekinmişlerdi. *Goeben*'in Atina'daki telsiz istasyonundan gelen şifreli bir mesajı İstanbul'a gönderdiği bilgisini ele geçiren *Dublin* ise bu mesajı İngiliz filosuna iletti ancak; mesaj Milne'nin eline ulaşmadı.[610]

Fransızların elindeki telsiz istasyonunun Yunanistan'ın tarafsızlığını bozmamak adına, İstanbul'a gönderilen mesajları iletmekten kaçınması üzerine Souchon da *General*'e İzmir Limanı'na gidip, İstanbul ile telsiz bağlantısı kurmayı emretti.[611] *General*'in görevi İzmir'e ulaştıktan sonra İstanbul'daki Deniz Ataşesine bir telgraf göndermekti. Telgraf şu şekildeydi: "Kaçınılması imkansız askeri şartlar düşmana Karadeniz'den bir hücum yapmayı gerektiriyor. Boğazlardan geçebilmem

---

[608] İstanbul'a gitmesi önündeki emir eline geçmeyen ve Boğaz'a mayın döşendiği konusunda endişelenen Souchon, 24 Eylül'de Kayzer'e yazdığı raporda Türkiye'nin isteği dışında da olsa Karadeniz'e girmeyi düşündüğünü; ancak aynı zamanda Berlin'in böyle zorlayıcı bir harekete karşı olacağını da hesaba kattığını bu yüzden gemileri dolaylı yoldan Avusturya limanına götürmeyi de düşündüğünü belirtir. Bkz. Trumpener, A Reassessment, s. 177; Makela, s. 59.

[609] Trumpener, A Reassessment, s. 177.

[610] Victor Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, çev. Dilek Cenkçiler, ODTU Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş., İstanbul, 2009, s. 8; Makela, s. 53; Miller, s. 119.

[611] General, kaptanı Fiedler kumandasında 6 Ağustos saat 19.00'da Messina'dan çıkmıştı. Sicilya sahili boyunca rota tuttuktan sonra güneydoğu rotasında devam etmişti. Gemi, Souchon tarafından sancak gemisi ile iletişim kurmaksızın Santorini'ye gitme emri almıştı. Bu yolculuğunda güvenli rotayı tespit etmesine İngilizler yardım edecekti. General sabahleyin, İngilizlerin Hint Vapur Kumpanyası'nın, İngiltere'ye gitmekte olan Persia posta vapuruna verdiği açık bir telsiz mesajını aldı. Burada Alman harp gemilerinin Doğu Akdeniz'e gitmekte oldukları bu yüzden de seyrisefain yolunun güneyinden geçen bir rota izlemeleri tavsiye ediliyordu. Bunun üzerine General, kuzey doğu istikametinde Girit'e doğru rota tuttu. Bu zamana kadar General, Goeben'den herhangi bir haber alamamıştı. O gün akşam ise, Souchon söz konusu mesajını göndererek, General'e Santorini Adası'na gitmeyip İzmir körfezi önündeki Çeşme'ye gitmesini emretti. 8 Ağustos'ta ise bu emrini tekrar değiştirerek doğrudan İzmir'e gitmesi emredilecekti. Bkz. Lorey, Cil: I, ss. 24-25.

içi gerekli tertibatı, mümkün olduğu takdirde Türk Hükûmeti'nin rızasını alarak, mümkün olmadığı takdirde hileye başvurarak al."[612]

Alman gemileri, Berlin'den ya da İstanbul'dan bir haber alana kadar saklanıp beklemeyi planlıyorlardı. Bu süre zarfında hem az kömür harcayacaklar hem de mürettebatının dinlenmesini sağlayacaklardı. Kikland Adaları'na doğru yol alan *Goeben,* Termina ve Tinos Adaları'ndan geçmiş ve Tinos-Sakız arasında ağır ağır seyretmişti. *Goeben* tüm bir gün ve gecesini açık denizde Berlin veya İstanbul ile haberleşme sağlamaya çalışarak geçirirken *Breslau* da tüm bir gün ve geceyi büyük adalar ve Girit Adası'nın kuzeyinden geçen esas trafiğin dışında karakol yaparak geçirdi. *Goeben* ve *Breslau* özellikle karadan görünecek ve tanınacak kadar bir adaya yaklaşmamaya dikkat ediyorlardı. Alman gemileri yol üzerinde pek çok balıkçı teknesine rastlamışlardı. Bunların kendilerini ele vermesinden çekinmiş; ancak balıkçıların kendileri hakkında esaslı bilgi veremeyecekleri ve rüzgar olmadığından hareket edemeyeceklerini düşündüklerinden tehlike arz etmediği sonucuna varmışlardı.[613]

Avusturya donanması ise Alman gemilerinin Messina'dan ayrıldıklarından, 7 Ağustos tarihinde Alman Savaş Bakanlığından gönderilen telgraf vasıtasıyla haberdar oldu. Alman Savaş Bakanlığı, bu telgrafla Avusturya donanmasının hiç olmazsa Birindisi'ye kadar Güney Adriyatik'e çıkmasını talep etmişti. Almanlar, Avusturya donanmasının hareket hattını Amiral'e bırakmıştı. Avusturya Savaş Bakanlığı bu telgrafın alınmasının ardından Donanma Başkumandanlığına Alman gemilerine yardım edilmesi serbestiyetini verdi. Amiral Haus da 7 Ağustos sabahı 09.00'da Alman gemilerinin Adriyatik'e girmelerini temin etmek maksadıyla *Viribus, Unitis, Tegetthof, Prinz, Eugen* dretnotları, *Radetzky* sınıfı üç muharebe gemisi, *Admiral Spaun, Santa Georg* kruvazörleri, sekiz destroyer ve on üç torpidobottan oluşan bir donanma ile Pola'dan hareket etti.[614]

Haus, filosu ile Alman gemilerini Messina'dan kurtarmayı değil onların Adriyatik'e girmelerine yardım etmeyi planlıyordu. Artık Avusturya-Macaristan siyasetinde İngiltere'ye karşı tecavüzkar bir hareket göstermemek arzusu ortadan kalkmıştı. Tam tersine Avusturya Savaş Bakanlığı İngiltere'ye karşı bir hareket içine

[612] Tuchman, Yavuz, s. 122; Öner, s. 123; Tunaboylu, s. 30.
[613] Kraus ve Dönitz, ss. 62-64; Makela, s. 56; Hüner, s. 53.
[614] von Bercham, s. 194; Büyüktuğrul, Akdeniz, s. 320.

girmeyi arzu eder gibi görünüyordu; ancak bu süre zarfında Avusturya yardımına gerek kalmamıştı. Aynı gün ilerleyen saatlerde Alman Deniz Kuvvetlerinden, Avusturya'ya gelen bir telgraf, Alman kruvazörlerinin Çanakkale'ye gitmek üzere Matapan Burnu'nu geçtiklerini haber veriyor, bununla birlikte Avusturya Macaristan'ın yardımına müteşekkir kaldıklarını bildiriyordu. Bu telgraf aynı zamanda Avusturya-Macaristan filosunun Çanakkale'ye nakledilmesindeki siyasi ve askeri önemini vurguluyordu. Avusturya filosunun yardımına gerek kalmaması üzerine, filosu ile beraber çoktan yola çıkmış olan Haus, üssüne geri döndü.[615]

Alman gemilerinin Ege Denizi'ne ilerlemesiyle birlikte Yunan yetkililere de Alman gemileri ile ilgili bilgiler gelmeye başlamıştı. *Bogodos*'un kömür yüklediği Pire Limanı'ndaki hareketlenmenin, bölgedeki konsolosun dikkatini çekmesi üzerine, konsolos, 7 Ağustos, saat 07.30'da Malta'yı ve saat 13.00'de İngiliz Maslahatgüzarı Eriskine'yi konu ile ilgili bilgilendirdi. Gönderdiği telgraflarda, *Bogodos'*un ortalama 700 ton kömür yükledikten sonra gün ağarırken bilinmeyen bir yöne doğru yola çıktığını belirtti. Burada yanlış bir bilgi de söz konusuydu. Konsolos, geminin rotasının Town Burnu olabileceği belirtilmişti. Kuşkusuz ki bu bilgi Milne için hayati önem taşımaktaydı. Haberi alan Milne, günün ilerleyen saatlerine Atina'daki elçiye özellikle Yunan liman ve adalarında özel olarak araştırma yapmak istediğini bildirdi. Amiral Milne daha önce de, saat 06.51'de, Atina'daki elçiyi gönderdiği *"Goeben* ve *Breslau* bu sabah Matapan'daydılar. Ege ticaret yolu üzerinde olup olmadıklarını araştırın" telgrafı ile uyarmıştı. *Bogados'*un Alman olarak tanımlanması Atina'da paniğe sebep olmuştu. Bunun üzerine *Bogados'*un Selanik'e

[615] Büyüktuğrul, Akdeniz, s. 320-321. 6 Ağustos tarihinde Haus'un von Pohl'a neden yardım gönderemediğine dair açıklamalı bir mektup gönderdiğini belirtmiştik. Pohl, Goeben ve Breslau, Çanakkale'den girdikten sonra Haus'un bu mektubuna cevap gönderecekti. Burada ne Souchon'un ne de kendisinin aklına müttefikleri olan Avusturya'nın kendilerini yalnız bırakacaklarına dair bir fikir gelmediğini, kendilerine karşı bir kırgınlıkları olmadığı, zaten Avusturya'nın hazırlıklarını tamamlamadan bir yardım hareketine girişmesinin ortak menfaatler için de uygun olmadığını belirtmişti. Haus, Pohl'a gönderdiği benzer bir açıklamayı Souchon'a da göndermişti. Souchon da 24 Eylül tarihindeki cevabında Goeben ve Breslau'yu kurtarmak konusundaki samimi çabalarından ötürü Haus'a teşekkürlerini sunmuş ve "…bir tali eseri, şüphesiz düşmanlarımız tarafından yapılan büyük hatalar sergüzeştimizi muvaffakıyetle neticelendirdi" demişti. Haus bunlara ek olarak General Hoetzondorf'a da yardım edememesinin nedenlerini belirten bir mektup yazmıştı. Bakıldığında, Alman erkanı, Amiral Haus'un, Almanya'nın yardım talebini kabul etmesi durumunda Avusturya'nın zor durumda kalacağını kabul etmişti. von Tirpitz ise onlarla aynı fikri paylaşmayan bir isim olarak karşımıza çıkıyor. Amiral Tirpitz, Amiral Haus'un, Almanlara yardım etmekten açıktan açığa kaçındığını belirtmiş ve Haus'u, Alman kruvazörlerini Adriyatik'te bile karşılamak istememekle itham etmişti. Bkz. Büyüktuğrul, Akdeniz, ss. 326-327; von Bercham, ss. 195-196.

giden bir Avusturya kömür gemisi olduğu bilgisi elçiliğe ulaştı ve bu hatalı bilgi de Milne'ye iletildi.

Haftanın sonunda Kral Konstantin, Amiral Kerr ve Venizelos Yunan tarafında *Goeben*'in rotasından haberdar olan isimlerdi. Yunan tarafının, Almanların blöf yapabileceğine ihtimal verdiğini daha önce belirtmiştik; ancak söz konusu bilgileri alan Kerr'in konu ile ilgili şüphesi dağılacaktı. Bu olay üzerine harekete geçen Kerr bildiklerini paylaşmak için ise Londra'yı değil, Atina'nın Rus Büyükelçi Demioff'u seçmişti. Kerr, bu şekilde bilginin gerçek kaynak gösterilmeden, yani kendisi ifşa olmadan Rusya'ya daha güvenli bir şekilde ulaşabileceğini düşünmüştü. Ruslar'ın da söz konusu bilgiyi Lonra'ya ileteceklerini farz etmişti.

Kerr'in Milne'yi doğru rotaya koyabilmek için yaptığı tek şey Demidoff ile konuşması değildi. *Goeben* ve *Breslau'*nun, *Gloucester*'den kurtulduktan sonra Ege Denizi'ne doğru ilerlerken yaptıkları telsiz iletişimi Yunan Donanma Bakanlığı ve Yunan filosunun Alman gemilerinin yönünü bulmalarına neden olmuştu. Yunan Amirali Condouriotis, filosunun ana gemileri ile Mondros Limanındayken *Goeben*'in Syra yakınlarında olduğunu tespit etti.[616] Condouriotis bunun üzerine Çanakkale Boğazı çıkışına bir destroyer gönderdi ise de, Atina'nın, Yunan donanmasının Alman gemilerinin önüne çıkarak risk almak istememesi üzerine gece bu emir geri çekildi.[617]

Yunan donanması aynı zamanda Syra civarında Souchon'un sinyallerinin çoğaldığı yönündeki bilgiyi Amiral Kerr'e de aktardı. Kerr de Atina'daki İngiliz Elçiliği'nin Üçüncü Sekreteri George Rendel'in yanına giderek acil olarak *Goeben*'in Syra civarında olduğuna ve kuzeydoğuya yöneldiğine dair gizli mesajı Başkomutan'a göndermesini istedi. Rendel de söz konusu bilgiyi, Malta üzerinden, Milne'ye gönderdi.

Milne gece yarısı 00.35'te üç savaş kruvazörü ve *Weymouth* eşliğinde Malta'dan yola çıkmıştı. Matapan Burnu ile Cervi Kanalına doğru ilerleme hedefindeydi. Yaklaşık bir saat sonra Malta'daki Başkomutan'dan bir telsiz mesajı ulaştı; ancak mesaj eksikti: "Syra civarında *Goeben*'e ait sinyaller alınıyor" şeklindeki bu mesajda herhangi bir yön göstergesi yoktu. Bir saat kadar sonra Atina kaynaklı bir başka mesaj Milne'nin eline ulaştı. Burada 7 Ağustos saat 17.00'de iki

[616] Miller, ss. 182-192.
[617] Sarıöz, s. 93.

savaş gemisinin Spathi Burnu'nu geçtiği ve Malida'ya yöneldiği yer alıyordu. Bu haber bir önceki mesaj ile uyumluydu. Milne ise bu yeni bilgiler doğrultusunda herhangi bir eylemde bulunmadı rotasını ve hızını korudu. Aynı zamanda Milne'ye Avusturya gemisi *Bogodos*'un Pire'den ayrıldığı yönünde haberler de bu dönemde geldi.[618]

Milne'ye eksik de olsa Yunan cephesinden Alman gemilerinin rotası ile ilgili bilgiler gelmeye başladığı bir sırada, İngiliz filosunun arama faaliyetini sekteye uğratacak bir haber İngiltere'den gelecekti. Malta'dan geceleyin ayrılan Milne, beraberindeki *Indomitable, Indefatigable* ve hafif kruvazör *Weymouth* ile fazla süratin kömür israfı olacağını düşünerek 12 mil gibi bir hızla, doğuya doğru seyrediyordu. Malta-Matapan Burnu arasındaki yolun yarısını kat etmişken saat 14.00 civarında İngiltere Deniz Kuvvetleri Komutanlığından kendisine Avusturya ile savaşın başladığını bildiren bir telsiz mesajı geldi. Böyle bir durumda Milne'nin Avusturya donanmasının Adriyatik'ten çıkma ihtimaline karşı uygun mevkiyi alması gerekiyordu.[619]

Avusturya ile savaşın başlaması *Goeben*'in takibinden daha önemli bir meseleydi. Milne, Troubridge komutasındaki Birinci Kruvazör Filosu'na ve *Gloucester*'ın kaptanı Kelly'e kendisine katılmalarını, *Weymouth* ve *Dublin*'e de Adriyatik çıkışını izlemelerini emretti. Milne, Adriyatik ağzındaki Troubridge'nin filosunu desteklemek üzere bir pozisyon almak için kuzeybatıya yöneldi Kefalonya'nın 100 mil doğusuna Troubridge'nin filosu ile buluşacağı mevkiye doğru ilerledi. Bu sırada Malta'da kömür alan *Chatham* da, Adriyatik çıkışını izlemekle görevli *Weymouth* ve *Dublin*'e katılacaktı. Böylece Alman gemilerini aramak için kritik olan bu dakikalarda tüm hafif kruvazör filosu takip hattından kuzeye çekildi.[620]

Milne'ye gönderilen mesaj yanlışlıkla gönderilmişti; nitekim Fransa, Avusturya 11 Ağustos'ta, İngiltere ise 12 Ağustos'ta savaş ilan edecekti. İkinci Dünya Savaşı sırasında, Türk Genel Kurmayında İngiliz Donanma Bakanlığı adına görevli olan Howard Kelly'nin anlattığına göre: ilgili birimde nöbet değişimi olmuş, görevli subay çay almak üzere masasından ayrılmış yerine gelen subay ise masanın üzerinde hazır bulunan mesajın gönderilmek üzere ayrıldığını düşünerek tüm

[618] Miller, ss. 121-122.
[619] Tuchman, Yavuz, s. 121.
[620] Miller, s. 125; Hacipoğlu, s. 82; Milne, ss. 122-123.

gemilere bu mesajı yollamıştır.[621] İngiliz Dış İşlerinde, konsolosluklara ve benzeri yerlere gönderilecek mesajlar önceden hazırlanmış olurdu. Yapılması gereken tek şey, gerekli kelimelerin bulunduğu bir damga ile damgalanmasıdır. Avusturya ile her an bir savaş beklendiği için böyle bir kalıp da önceden hazırlanmış, masanın üzerinde bulunuyordu.[622]

Savaş ilan edilmeden dört gün önce gönderilen bu yanlış mesajın Donanma Bakanlığı tarafından fark edilmesi bir buçuk saati buldu. Avusturya'ya savaş ilan edildiğini belirten 371 numaralı telgraf GMT 12.00'de (SMT 13.00) gönderilmişti. Milne'nin bu mesajı alması GMT 12.58'de (SMT 13.58) gerçekleşti. Avusturya'ya savaş ilan edilmediğini belirten bir önceki mesajın iptal edilmesini bildiren mesaj 13.45'te sadece Milne'ye GMT gönderildi. Milne'nin bunu alması ise GMT 14.50'yi, (SMT 15.50) buldu. Milne'nin Donanma Bakanlığına cevabı: "Buradan savaş ilanının iptalini mi anlamalıyım" şeklinde oldu. Cevap GMT 17.35'te gönderildi "Evet" şeklindeydi; ancak Milne bu mesajın kendisine GMT 18.00'de, (SMT 19.00) geldiğini belirtir. Üstelik saat GMT 16.10'da Avusturya ile durumun kritik olduğunu bildiren bir başka mesaj gönderilecek, bu mesaj da Milne'ye SMT 19.00'dan biraz önce ulaşacaktı. SMT 18.20'de Milne, 371 numaralı telgrafın ışığında *Goeben*'i Ege'de takip etmeyeceğini bildiren bir mesaj gönderdi ve bu mesaj GMT 18.15'te Donanma Bakanlığınca alındı.[623]

Görüldüğü gibi alınan ve gönderilen mesajlar, üst üste gelmiş bu da hem Donanma Bakanlığında hem de Milne'de kafa karışıklığı yaratmıştı. Donanma Bakanlığı, Milne'nin *Goeben*'i takip etmeyeceği yönünde yolladığı mesajı, 371 no'lu mesajdan sonra ve bu mesajı iptal ettiğini bildiren mesajdan önce yollamış olduğunu var saymıştı. Aslında Milne'nin mesajları alış sırası bu değildi. Buna paralel olarak Donanma Bakanlığı, savaşın iptalini bildiren ve bu durumu onaylayan mesajı alır almaz Milne'nin Ege'ye geri döneceğini varsaymış bununla birlikte varsayımlarını

[621] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 78; Makela, s. 53. İngiltere-Avusturya ilişkileri ayın dördünde Almanya'ya savaş ilan edilmesinden sonra anormal seyretmişti. Bununla birlikte İngiltere, Fransa ile yapılan düzenlemeler tamamlanana kadar olası bir savaştan uzak durma niyetindeydi. Deniz Kuvvetleri, Fransız donanması hazır olana dek savaş istemiyordu. 8 Ağustos'ta Fransız donanması, henüz Adriyatik'i kapatacak durumda değildi. 10 Ağustos pazartesi gününe gelindiğinde İngiltere, Fransız filosunun ana parçasının Malta'ya doğru hareket ettiğini öğrendi. Filo 11 Ağustos' ta Malta' ya ulaştı. Fransız filosu Malta'ya varır varmaz savaş ilan edildi. Resmi İngiliz deklerasyonu da 12 Ağustos'ta geldi. Bkz. Miller, s. 123.

[622] Miller, s. 125.

[623] Yerasimos, s. 57; Miller, ss. 127 -128; Van Der Vat, ss. 107-108.

doğrulamak adına harekete de geçmemişti. Milne'nin mesajın iptalini teyit etmek istemesi doğruydu, süreç bu şekilde işlemekteydi; ayrıca Donanma Bakanlığı Avusturya ile ilişkilerin kritik olduğunu gereksiz yere belirmişti.[624] Böylece Donanma Bakanlığı, Milne'nin öncelikli görevinin kuzeydeki olası Avusturya tehlikesine karşı güçlerini yoğunlaştırması olduğu sonucuna varmasına öncülük etmiş oldu.[625]

Adriyatik rotasında ilerleyen Milne, kömürsüz kalan destroyerlere kömür sağlama ve Troubridge'nin filosu ile buluşma amacındaydı. 9 Ağustos saat 12.30'da Donanma Bakanlığına gönderdiği telgrafta yeni pozisyonunu bildirdi; ancak bu haber İngiliz filosunun Ege'de Alman gemilerini takip ettiğini varsayan Donanma Bakanlığı açısından beklenmedik bir haberdi. Donanma Bakanlığının saat 12.30'da Milne'ye gönderdiği cevap şu şekildeydi: "Avusturya ile savaş halinde değiliz; Matapan Burnunu 7 Ağustos erken saatlerde geçen ve kuzeydoğu yönünde ilerleyen *Goeben*'i takibe devam et." Mesajı alan Amiral Milne, Troubridge'i Adriyatik'i izlemesi için yalnız bıraktıktan sonra, üç savaş kruvazörü ve *Weymouth* ile birlikte Matapan Burnu'na doğru rotasını değiştirdi.[626]

Fransız amiral Lapeyrere ise eskort görevindeyken Toulon'da 8 Ağustos 00.30'da şu mesajı aldı:

> *Birliklerin eskort görevine derhal son verin. Yalnız yedek filotilla ve özel filotilla izlemeyle görevlendirilecektir. Kömür takviyesi yapıldıktan sonra filonun geri kalan bütün gemilerini en kısa sürede Bizerta'da toplayın. Göreviniz İngiliz filosuyla güç birliği yapmak, Avusturya donanmasının Çanakkale'yi zorlayıp Karadeniz'e çıkmasını engellemek; Anca Avusturya Çanakkale'den geçmeye çalışırsa müdahale edeceksiniz.*[627]

Bu emir de Fransız Amirali harekete geçirmeye yetmedi. Souchon ise Ege'ye 7 Ağustos'ta girdikten sonra 10 Ağustos'tan önce harekete geçemeyecek, Yunan

---

[624] Miller, s. 129.
[625] Arthur Marder, İngilizlerin, Akdeniz filosunun daha önceki hatalarını telafi edebilmek ve onurunu kurtarmak için bir şansları olduğunu; ancak bu şansın Donanma Bakanlığının gönderdiği yanlış mesaj ile yok olduğunu belirtir. Bununla birlikte Trumpener'e göre bu açıklama Donanma Bakanlığının bundan sonra yapacağı bir dizi hatayı görmezden geldiği için oldukça basitti. Nitekim bundan sonra gerçekleşen Donanma Bakanlığının ihmalinden kaynaklı pek çok hata, operasyona zarar verecekti. Dahası Donanma Bakanlığının yetersiz performansı ona göre Dış İşlerinin beceriksiz tutumu ile doğrudan ilişkiliydi. Öyle ki Donanma Bakanlığı Milne'nnin yeni pozisyonunu tahkik etmeyecek, Londra ancak ertesi gün durumdan haberdar olacaktı. Bkz. Trumpener, A Reassessment, ss. 181-182.
[626] PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, ss. 201-203.
[627] Van Der Vat, s. 74.

adalarında oyalanacaktı. Bu bakımdan hem Fransız hem İngiliz filosu, Alman gemilerini yakalamak adına önemli bir zaman kaybetmişlerdi.

Goeben tüm 8 Ağustos'u vapurların güzergâhına ve görüş açısına girmekten kaçınarak Adros'un doğusundan karaya yavaşça gidip gelerek geçirdi. Telsizciler ise bağlantı kurmaya, Çanakkale Boğazı'nda en az 1000 tonluk bir kömür gemisinin sekiz saat içinde hazır bulunmasını sağlamaya çalışmaktaydı; ancak ne Berlin ne de İstanbul ile iletişim kurulamamıştı.

Souchon, *Breslau'*nun komutanı Kettner'in isteği üzerine, *Breslau'*nun Denusa'ya gidişini yirmi dört saat kadar ertelemişti. Bununla birlikte saat 13.00'e gelindiğinde Souchon, Kettner'e Malea'ya gitme ve orada bulunan kömür gemisini Denusa'ya götürme talimatı verdi.[628] *Breslau* bu talimat üzerine Malea'ya geri döndü, saat 20.00 sularında St. Elia Point'te *Bogodos*'u buldu. *Bogodos* vapuru adını *Polymitis* olarak değiştirmişti. *Breslau*, vapura, Denusa Adası'nın doğusundaki Rusa Koyu'na gitmesini emretti. *Breslau*'dan rehber olarak teğmen Oskar Hildebrandt *Bogodos'*a geçti.[629]

Kömür yükleme yeri olarak Denusa'nın seçilmesi Souchon'un Akdeniz coğrafyasına oldukça hakim olduğunu göstermektedir. Denusa, adalar denizinin en elverişli bekleme yeriydi ve özellikle çevresindeki adalara kıyasla oldukça tenhaydı. Bu adada birkaç balıkçıdan başka kimse oturmazdı. Ne telsiz istasyonu ne de bir kablo mevcuttu. Adanın ortasına doğru içeri giren dar ve derin bir körfezi vardı. *Goeben* işte bu körfezin içine sığabilir kamufle olabilirdi.

Goeben 9 Ağustos sabahı üç yanını adaların kapattığı bu koya demir attı. *Goeben*'deki subaylardan birine yanına birkaç kişi alıp, olası hareketlilikleri gözetlemek üzere 500 metre yükseklikteki adanın tepesine çıkması emredildi, bölgeye gözcü yerleştirildi ve burada bir muhabere sistemi kuruldu.[630] *Goeben*'in bu koya gelmesi 9 Ağustos saat 05.30'da gerçekleşmişti. *Breslau* ise saat 09.00'da limana girdi. 15.15'te kömür gemisinin de gelmesiyle kömür yükleme işlemi başladı. 10 Ağustos'a kadar sürecek bu işlemde *Breslau* 150 ton kömür aldı ve toplam kömür

[628] Makela, ss. 55-56; Trumpener, A Reassessment, s. 178.
[629] Makela, ss. 56-58; Hüner, s. 53; Hacipoğlu, s. 81.
[630] Kraus ve Dönitz, s. 65; Sarıöz, s. 99.

miktarını 381 tona çıkardı. *Goeben* ise, 415 ton kömür alarak yakıtını 1175 tona çıkardı.[631]

Kömür yükleme işlemi zorlukla gerçekleştirilmişti. Özellikle şilebin vinçlerinin zayıflığından ve dikkat çekmemek için kuvvetli ışık kullanılmamasından dolayı kömür yükleme işine sabah da devam edilmişti. Yine ek bir ihtiyati tedbir olarak *Breslau* küçük istimbotunu denize indirmiş adanın çevresinde devriye gezmişti.[632] Gemiler tanınmamak için gemilerin isimleriyle, kıç tarafındaki W II yazılı tacın üstüne örtüler çekmişler ve bayrak çekmemişlerdi.[633]

[631] Makela, s. 58.
[632] Kraus ve Dönitz, s. 66.
[633] Hüner, s. 54; Ludwig, Midilli, s. 48.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GOEBEN VE BRESLAU'NUN OSMANLI'YA İNTİKALİ

3.1. ALMAN GEMİLERİNİN ROTASI İLE İLGİLİ İTİLAF DEVLETLERİNE GELEN BİLGİLER VE İNGİLİZ AKDENİZ FİLOSUNUN FAALİYETLERİ

Atina'nın Rusya Büyükelçisi Demidoff, Amiral Kerr'den aldığı bilgileri beklendiği gibi 8 Ağustos'un ilk saatlerinde Rusya'ya iletti. Rus Donanama Bakanlığı da durumu vakit kaybetmeden İngiltere'ye aktardı. St Petersburg'daki İngiliz Büyükelçisi Buchanan, saat 3.05'te İngiliz Dış İşlerine gönderdiği telgrafta, Rus Donanma Bakanlığınca ele geçen, Yunan kaynaklı bir habere göre, *Goeben* ve *Breslau'*nun Matapan Burnu'ndan 7 Ağustos sabahı çıktığı ve kuzeydoğuya gittiği konusunda bilgilendirildiklerini belirtti. Bu telsiz mesajı Londra'ya 9 Ağustos saat 1.15'e kadar ulaşmadı. Mesaj Londra'ya ulaştıktan sonra ise Rusya'nın bu bilgiyi nasıl elde ettiği anlaşılamadı. Bu nedenle elli dakika sonra durum Atina'ya soruldu. Atina'daki İngiliz Büyükelçiliği Sekreteri Rendel, bilginin bizzat kendisi tarafından Demidoff'a verildiğini söyleyerek Londra'nın şüphelerini giderdi.

Durumdan Milne'nin haberdar olması ise daha önce belirtildiği üzere İngiltere'nin Paris Büyükelçisi Leveson'un 9 Ağustos saat 12.50'de Milne'ye gönderdiği telgrafla gerçekleşmişti: "Avusturya ile savaş halinde değiliz, *Goeben* ve *Breslau*'yu takibe devam et. 7 Ağustos'ta Matapan'ı geçtiler ve kuzeydoğuya yöneldiler." [634]

Pazar öğleden sonra Deniz Kuvvetlerinde *Goeben*'in nerede olabileceğine dair ipuçları çoğaldı. Bu haberlerin hepsi Atina kaynaklıydı ve Syra ile ilgiliydi. Bu gelişmeler doğrultusunda Kerr, Demidoff'u bir kez daha uyarma gereği duydu.

Atina- St. Petersbug- Londra arasında yapılan telsiz görüşmeleri sonucunda St. Petersburg'daki İngiliz Büyükelçisi Buchanan, 9 Ağustos saat 14.00'te İngiliz Dış İşlerine bir telgraf daha göndererek Rus Deniz Kuvvetlerinin 8 Ağustos'ta Atina

[634] Miller, ss. 183-185; Yerasimos, ss. 58-59; Sarıöz, s. 99.

kaynaklı olarak, *Goeben'*in Syra'da kömür aldığına dair bilgilendirildiğini haber verdi. Ruslar aynı zamanda Fransızları da uyarmışlardı.[635]

Fransa'nın İstanbul'daki Deniz Ataşesi Yarbay Maucorps 9 Ağustos tarihinde Savaş Bakanı'na gönderdiği telgrafta, 8 Ağustos'ta Rus Büyükelçiliği tarafından Alman gemilerinin 7 Ağustos'ta Matapan Burnu dolaylarında olduğu ve Ege Denizi'ne doğru kaçarken görüldüğü yönünde bilgilendirildiklerini belirtti. Maucorps Rusya'ya gelen bu bilginin kaynağının Yunanistan'daki Askeri Deniz Heyeti'nin Başkanı Amiral Kerr olduğunu da vurguladı.

Telgrafın kalan kısmında Yarbay Maucorps, *Goeben* ve *Breslau*'nun rotası ve yapabilecekleri ile ilgili yorumuna yer vermişti. Ona göre *Goeben*'in Ege Denizi'ne gelişi saklanmak için değildi, eğer amacı bu olsaydı bunun için Pola Limanı daha uygun bir yer olurdu. Maucorps'da Beaumont gibi Türklerin, İngiltere'nin *Sultan Osman*'a el koymasından dolayı kızgınlık duyduğu görüşündeydi. Maucorps, Liege'in alınmasının ardından Türklerin, her ne kadar tarafsız tutumlarını korur gibi görünseler de Almanların yanında savaşa girmek için uygun anı beklediklerini belirtmişti. Ayrıca Alman ve Avusturya gemilerinin Karadeniz'e geçmeleri ile işe Karadeniz'deki Rus filosunu yok ederek başlayacaklarını belirtmiş ve Rus limanlarına çıkartma yapabilecekleri öngörüsünde de bulunmuştu. Yine bu olası bombardımanın etkisi ile Balkan halklarının Rusya aleyhine dönebileceklerini de belirtmişti. Maucorps Alman gemilerinin, Osmanlı Hükûmeti'nin aksi yönde verdiği güvencelere rağmen, sadece Enver Paşa'nın emriyle ve silahsızlandırılmak bahanesiyle Boğazlardan girebileceğini vurgulamış, gemilerin Çanakkale Boğazı'na ulaşmadan önce batırılması gerektiğini belirtmişti.[636]

Fransız Deniz Kuvvetleri kendilerine gelen bilgiler doğrultusunda Londra'yı da durumdan haberdar etti. Paris'ten gönderilen telgraf 14.33'te Londra'ya ulaştı ve 16.50'de oturuma alındı. Hemen ardından Buchanan'ın mesajı da Donanma Bakanlığının gündemine alındı. Bu çakışmayı takiben savaş kurulu üyeleri zaman

[635] Miller, s. 131.
[636] Archives du Ministere des Affaires Etrangeres (MAE [Fransız Dış İşleri Bakanlığı Arşivleri]), Correspondence Politique et Commerciale (CPC), Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, Belge No: 29, (İstanbul Fransız Büyükelçiliği Askeri Ataşesi Yarbay Maucorps'tan Savaş Bakanı'na, 9 Ağustos 1914).

kaybetmedi ve Milne'ye şu mesaj yollandı: "Rus elçiliği, Paris; *Goeben*'in 8 Ağustos'ta Syra 'da kömür ikmali yaptığını rapor etti."[637]

Bilginin elde edilmesinin üzerinden neredeyse kırk dört saat geçmişti. Şimdiye kadar Ruslar kendilerine ulaşan bilgiler doğrultusunda *Goeben*'in Çanakkale'ye gideceğine kanaat getirmişler ve görüldüğü gibi hem İngiltere'yi hem de Fransa'yı durumla ilgili bilgilendirmişlerdi; ancak Rendell'in kırk saat önce gönderdiği telgraf Atina- St.Petersburg- Paris- Londra hattında biraz değişikliğe uğramıştı. Rendell'in mesajı *Goeben*'in Syra'nın yakınlarında olduğunu belirtirken Paris üzerinden Londra'ya ulaşan bilgide, 'Rus Donanma Bakanlığının Paris'i *Goeben*'in Syra'da kömür aldığı konusunda uyardığı' bilgisi yer alıyordu. Aslında 9 Ağustos saat 5.30 civarı *Goeben* Syra'da değil Denusa'da demirliydi, üstelik öğleden sonraya kadar kömür takviyesi yapamayacaktı.[638]

Rusya'ya gelen bilgiler doğrultusunda Alman gemilerinin kuzeydoğuya gittiği bilgisi, Donanma Bakanlığı tarafından, bilginin aslının alındığı yer olan Atina'ya da iletildi. Pazar saat 9.00'da haberi alan İngiliz maslahatgüzarı Eriskine, durumu doğrulayan bir mesajı 11.45'te Grey'e gönderdi. Bununla birlikte Eriskine'nin hazırladığı metin ile Grey'e gönderilen metin arasında farklılıklar vardı. Eriskine metnin orijinalinde Kerr'den yardım aldığını belirtirken, Grey'e gönderilen telgrafta bu bilgi yoktu. Kerr açıkça kendini gizlemek istemişti.[639]

---

[637] Miller, s. 131; Trumpener, A Reassessment, s. 182.

[638] Miller, s. 131, 185, 186.

[639] Miller, ss. 207-209. Kerr'in sessiz kalması ve konu ile ilgili çok az miktarda bilgi ifşa etmesi, durumu zorlaştıran en önemli faktördü. Kerr'in bu davranışının nedeni ile ilgili bir takım iddialar vardır. Bunlardan biri, Amiral'in Yunan donanmasındaki Başkomutan'ın yerini almasını sağlayacağı için Türkiye'nin savaşa girmesine istekli olması, bir diğeri de Kerr'in gizli ajan olarak Kaiser'e yanlış bilgiler verdiğidir. Miller ise bu görüşlere katılmaz ve Kerr'in kendisini tamamen Kral'a adadığını belirtir. Kral Konstantin 4 Ağustos'ta Türk-Alman ittifakı ve Alman gemilerinin rotasını öğrenmişti. Konstantin'in bu bilgiyi İngiliz ve Fransızlara vermesi durumunda Yunanistan'ın karşısına yeni bir düşman olarak Almanya'nın çıkması beklenen bir sonuç olurdu. Bu yüzden Konstantin bilgiyi açıklamakta çekinceli davranmıştı. Konstantin, Kaiser'in Türkiye ile ittifak konusundaki haberini iletirken kendisini açıkça tehdit ettiğinin farkındaydı. Konstantin bu sebeplerden bu bilgi ile açık bir şekilde bir şey yapamayacağını fark etti. Kaynağını gizlemekten başka çaresi yoktu. Miller'a göre bu nokta da Mark Kerr devreye girdi. O, Kerr'in 4 Ağustos'tan 7 Ağustos'a kadar, Kral tarafından kendisine dayatılan gizlilik yemini içerisinde hareket ettiğini ardından da sanki 'Yunan donanmasının telsiz iletişiminden bilgi gelmiş gibi' durumu İngiliz gemilere aktardığını belirtir. Bu noktada Miller, Konstantin'in Wilhem'in itirazına cevap vermek için ayın 7'sine kadar beklemesinin önemli olduğunu belirtir. Kerr'in hareketlerinin nedeni ne olursa olsun, daha sonra İngiliz Dış İşlerinden gelen açıklamaya göre Kerr, Yunanistan'ın İtilaf güçlerine katılmamasından sorumluydu. Venizelos, Konstantin ve Kerr Türk-Alman ittifakı ile ilgili bilgileri İtilaf Devletleri'ne açıklamamakta kendi sebepleri vardı. Miller, "Yalnız ilginç bir taraf var: Kaiser Wilhelm, ki kendisi Kerr'i şahsen tanır, Kerr'in Yunan donanmasndaki Başkomutan pozisyonunu ve onun Konstantin'in sırdaşı olmaya kadar uzanacak yakın ilişkilerini bilmektedir. Konstantin'in bu bilgiyi Kerr'e ulaştıracağını mı düşünemedi

Milne, Donanma Bakanlığından Souchon'u takip etmesi gerektiği yönündeki mesajdan başka gemilerin nerede olduğu ya da nereye bakması gerektiği hakkında doğru bir bilgi alamadı. Tek somut mesaj, *Goeben*'in 7 Ağustos günü erken saatlerde Matapan'ı geçerek kuzeydoğuya yöneldiği bilgisi idi. Bu bilginin yanlış ve eski olması bir yana, zaten gemilerin Matapan'a kaçtığı yönünde Donanma Bakanlığını ilk haberdar eden Milne olmuştu. Sonuçta Milne tüm gün boyunca gemilerin Syra'da kömür yüklediğine dair aslı olmayan bir mesajla uğraşmak durumunda kalmıştı.

Bu süreçte Alman gemilerinin varış noktasına ilişkin Londra'ya doğru bilgiler ulaşmaya devam ediyordu. 9 Ağustos saat 16.00'da İngiliz Daimi Müsteşarı Nicolson, Grey'e Çar Hükûmeti'nin Rus Elçiliği'ne gelen son bilgilere dayanarak *Goeben*'in Çanakkale'ye gitmekte olduğundan şüphelendiğini belirtti. Nicolson, ayrıca İstanbul'daki Rus Büyükelçisi'nin Bab-ı Ali'yi Alman gemilerinin Boğaz'dan geçişine izin vermemesi konusunda uyarmak üzere bilgilendirdiğini belirtti. Grey bu bilgi üzerine harekete geçti ve Beaumont'a Rus ve Fransız meslektaşlarına katılmasını ve Osmanlı Hükûmeti'ni acil olarak gemilerin Boğazlardan geçişine izin verilmemesi, verildiği takdirde de silahsızlandırılması veya mürettebatının geri yollanması konusunda uyarılmasını bildirdi. Bununla birlikte Grey'in Donanma Bakanlığını ne zaman uyardığı veya uyarıp uyarmadığı şüphelidir.[640] Türkiye'nin İttifak Devletleri ile anlaştığı ve Avusturya filosunun Çanakkale'ye yöneldiği hususunda bilgi alan Fransız Dış İşleri Bakanı Doumergue de harekete geçti ve Londra'daki Büyükelçisi Cambon'dan İngiliz Hükûmeti nezdinde Çanakkale Boğazı girişinde devriye gezmek üzere Fransız ve İngiliz güçlerini yollamanın gerekip gerekmediğinin sorulmasını istedi.[641]

9 Ağustos öğleden sonra İngiliz Dış İşleri bu kez Roma'dan bir telgraf aldı. Bu telgrafta Avusturya donanmasının Alman gemilerinin kaçışını sağlamak için aldatmaca ile güneye hareket ettiği; fakat ardından kuzeye döndüğü bilgisi yer

---

ya da daha basitçe 4 Ağustos'taki tehdidin sıcaklığı ile bu durumu tamamen unuttu mu?" sorusunu sorar. Bkz. Miller, ss. 280-283.

[640] Churchill'in bu tip bir uyarıya ihtiyacı olup olmadığı da tartışma konusudur. Churchill, daha önce değinildiği üzere, el koyduğu gemilerle ilgili olarak Türkiye'nin Alman saflarına katılması durumunda bu ülkeye tazminat ödenmeyeceğini belirtmişti. Churchill'in Türklerin, İttifak Devletleri'nin yanında olmaya hazırlandığı izlenimi Dış İşlerinde ciddi biçimde görüşülmüş olmalıydı. 10 Ağustos'ta Dış İşlerindeki bir yetkili, Donanma Bakanlığındaki belirgin görüşün "Türkiye'nin kısa sürede kendilerinin karşısında yer alacağı" şeklinde olduğundan bahseder. Bkz. Trumpener, A Reassessment, s. 183.

[641] Yerasimos, s. 57.

alıyordu. Bu gelişme, Adriyatik'in güvenliği ve Avusturya tehdidi ile ilgili endişeleri azaltmasının yanı sıra Grey'i Rus Büyükelçisi'nin uyarısının samimi olduğuna daha fazla inanmaya sevk etmişti. Buna rağmen bu bilgi yine Deniz Kuvvetlerine iletilmedi.

İngiliz Donanma Bakanlığına ve Dış İşlerine İstanbul'un hedef olabileceğini gösteren pek çok işaretin geldiği bir gerçekti; fakat aynı zamanda bu ihtimali zayıflatan gelişmeler de yaşanmaktaydı. Bunların başında İstanbul'daki İngiliz Maslahatgüzarı Beaumont'un 9 Ağustos'ta Grey'e gönderdiği telgrafında yer alan Türk filosunun üssüne döndüğü ve İngiliz Amiral'in komutasında kalmaya devam ettiği bilgisi gelmektedir. Yine Beaumont'un verdiği ikinci bir bilgi, Rus Büyükelçiliğinin Avusturya gemilerinin Boğazlardan geçeceği yönündeki şüphelerini Osmanlı Hükûmeti'ne bildirmesi üzerine Boğaz'a tekrar mayın döküldüğü yönündedir. Bu durumda Osmanlı'nın, gemilerin Çanakkale'den geçişine göz yumması olası görünmemiştir.[642]

Milne, 9 Ağustos saat 18.55'te Syra ile ilgili mesajı aldığında bu durumun üzerinde çok fazla durmamıştı; çünkü Alman gemilerinin kömür alması gibi bir olayın Syra'daki İngiliz Konsolosu veya Syra'daki Başkomiser Hasting tarafından göz ardı edilebileceğine ihtimal vermemişti. Milne kişisel şüphelerine rağmen *Goeben*'in Syra'da kömür aldığı konusundaki bilgiyi tüm gemilere iletti.[643]

Bu aşamada yazar Mackenzie konu ile ilgili ilginç bir olay anlatacaktı. *Goeben* ve *Breslau'*nun Syra'da kömür aldığına dair haber geldiğinde Atina'daki İngiliz Maslahatgüzarı Eriskine, Syra'daki Başkomiser Hasting'den, *Goeben*'in gelişini gözlemesini istemişti. Mackenzie'in belirttiğine göre bu olay bizzat Hasting tarafından kendisine anlatılmıştı. Hasting böylece her sabah sıcakta çıkıp, kayalıklar üzerine oturarak küçük teleskopu ile Alman gemilerini gözlemiş ve Mackenzie'nin belirttiğine göre Hasting "Onları görünce ne yapmayı umuyordum bilmiyorum" demiştir.[644]

---

[642] Miller, s. 133, 137; Sarıöz, s. 101.
[643] Miller, ss. 187-188.
[644] Campton Mackenzie, **First Athenion Memories,** Cassell and Company Limited**,** Londra, 1931, ss. 30-31'den aktaran Miller, s. 197; Yerasimos, s. 56. Miller, bu olayın dezenformasyon olabileceğini; nitekim arşiv kayıtlarında Mackenzie'nin belirttiği gibi bir telgraf olmadığını belirtir. Bkz. Miller, s. 197.

Başkente gelen bilgilerden mahrum kalan İngiliz kruvazörleri, 10 Ağustos saat 4.00'te Malea Burnu'na girdiler. Milne, saat 9.28'de savaş kruvazörlerini 10 knot hızla Ege Adaları arasında devriye gezmekle görevlendirdi.[645] *Weymouth*'u da 17 knot hızla Syra'ya gidip oradaki İngiliz Büyükelçiliğinden bilgi almakla görevlendirdi. Sabah 10.30'a gelindiğinde *Inflexible*'ın telsizi *Goeben*'e ait olduğu düşünülen bir sinyal aldı. Milne bu sinyalden *Goeben*'in Avusturya filosuna katılmak için güneye gitmeyi amaçladığı sonucunu çıkarttı ve rotasını güneybatı yönünde değiştirdi. Aslında bu durum atmosferik parazitlerin bir sonucuydu.[646]

Milne, *Goeben*'in dört rotadan birine seyredeceğini düşünüyordu. Batıya gidip Atlantik'e çıkmaya çalışabilir; Süveyş'e gitmek üzere güneye dönebilir ve güneybatı ticaretine, İskenderiye ve Port Sait'teki İngiliz nakliyatına zarar verebilir; Yunan Adaları'ndan birine sığınabilir ya da Selanik'i bombalar, Sırpların ikmal maddelerine zarar verebilirdi. Görüldüğü üzere Yunanlıların tarafsızlığını bozacağına ihtimal veren Milne, Türklerin tarafsızlığını bozacağına ihtimal vermemişti.[647]

İngiliz basınının bilgi kaynaklarının Milne'den fazla olduğu aşikardı. 10 Ağustos Pazartesi günü İngiliz *Times Gazetesi'*nde, Reuter'e gelen St. Petersburg kaynaklı bilgiye dayanarak *Goeben* ve *Breslau'*nun Yunanistan'ı geçtiği ve Çanakkale'ye doğru ilerlediği bilgisi yer aldı.[648] Donanma Bakanlığı ise gelişmeler ile ilgili Milne'yi bilgilendirmemeyi sürdürdü. Bunun yerine 10 Ağustos saat 10.30'da Milne'ye *Goeben*'i izlemenin başlıca öneme sahip olduğu, Ege'deki operasyonun iki hafif kruvazör ve diğer gemilerin katılımı ile desteklenmesi gerektiğini belirten bir mesaj gönderdi. Böylece Londra'dan başka destek alamayan Milne tüm 10 Ağustos'u Batı Ege'yi arayarak geçirdi.

Amiral Milne, sonuç alamadığı bu arayışı sırasında aldığı yanlış sinyallerden yola çıkarak gemilerin Süveyş Kanalı'nı geçebileceğini de düşünmeye başlamıştı. Bu nedenle Kahire'deki İngiliz yetkililere Alman gemilerinin Süveyş Kanalı'na girebileceği, böyle bir durumda gemilerin ablukaya alınması ve güneye gidişine izin verilmemesi konusunda bir telgraf gönderdi. Milne'nin, Alman gemilerinin

[645] Milne, 10 knot gibi düşük bir hızla gidişinin oyalanmaları ile ilgili olmadığını, Ege Denizi'nin adaları arasında yüksek hızla gemi aramanın mantıklı olmadığı belirtir. Ona göre Alman gemilerini yakalamanın tek yolu sürati hafif kruvazörlerle onun yerini tespit etmek ve sonra savaş kruvazörleri ile yolunu kesmek için manevra yapmaktı. Bkz. Milne, ss. 130-131.
[646] Miller, ss. 136-137.
[647] Tuchman, Yavuz, s. 121; Milne, ss. 131-132.
[648] Miller, ss. 187-188.

Akdeniz'den Süveyş Kanalı vasıtasıyla çıkması fikri İngiliz Dış İşlerine de olası gelmişti. Kahire'deki Büyükelçi Cheetham, durumdan Grey'i haberdar etti. Grey Kahire'deki Büyükelçi'den, *Goeben'*in Kanal'dan geçmesi durumunda kendilerine bilgi verilmesini istedi. Böyle bir yetkiye sahip olmayan Büyükelçi, Süveyş Kanalı Antlaşması'nı çiğnemeden Alman gemilerini nasıl durdurabileceği konusunda kuşkuluydu. Bu mesaj Kahire'ye gönderildiğinde *Goeben* çoktan Çanakkale'den geçmişti.[649]

3.2. OSMANLI DEVLETİ'NİN GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE İZİN VERMESİ

*Goeben'*in İstanbul'a gelişi yaklaştıkça Osmanlı Devlet kademelerindeki Alman yetkililerin de telaşı arttı. 7-8 Ağustos gecesi Alman Askeri Heyeti Reisi Liman von Sanders, Nazır Paşa'nın da müsaadesi olduğunu bildirerek, Çanakkale Müstahkem Mevkiler Komutanı Veber Paşa'ya gönderdiği yazıda *Goeben* ve *Breslau'*nun 8 Ağustos'ta gelme ihtimallerinin olduğunu, tüm kuvvet ve vasıtalarıyla Boğaz'dan geçmelerine yardımcı olmaları gerektiğini bildirdi. Müstahkem Mevkiler, Başkumandan'ın elinde olduğundan nöbetçi Yüzbaşı Tevfik Bey, usul bakımından bu emrin yürütülmesine mani oldu. Bunun üzerine Enver Paşa gemilerin Boğazlardan geçişi hakkında emir verecekti.[650]

Enver Paşa, 7-8 Ağustos gecesi Çanakkale Müstahkem Mevkiler Komutanlığına şu emri gönderdi: "Alman Hükûmeti'nin *Goeben* ve *Breslau* ismindeki savaş gemilerinin düşmanla savaşa tutuşmuş olması ihtimal dahilindedir. Adı geçen gemiler Boğaz'a sığınıyorsa kabul ediniz." Enver Paşa ilaveten mayın hatlarının bozulduğunu ileri sürülerek yabancı vapurların Boğaz'dan çıkmasını yasaklandığı gibi geçidin açık bulundurulmasını, *Goeben* ve *Breslau* hakkında Devletler Hukuku'na göre işlem yapılmasını ve başka gemilere ait harp gemilerinin Boğaz'a zorla girmek istemesi durumunda karşı konulmasını da istedi.[651]

---

[649] Trumpener, A Reassessment, s. 184; Sarıöz, s. 103.

[650] Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi**, Cilt: I, Genel Kurmay Basımevi Ankara, 1970, (Cilt: I), ss. 62-63; Belen, s. 67.

[651] Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Sayı: 88, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1989, No: 2123, ss. 1-2; Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı,

Alman gemilerinin yaklaşması ile Alman Deniz Ataşesi Hans Humann da harekete geçti. Cemal Paşa'nın hatıralarında belirttiğine göre 8 Ağustos günü Albay Humann Bahriye Nezaretine gelmiş ve İngiliz donanması tarafından takip edilmekte olan Alman Akdeniz filosunun Çanakkale'ye doğru çekilmekte olduğu bilgisini aldığını ve yine aldığı bilgiye göre *Goeben'*de kömür bulunmadığından, Bahriye Nezaretine ait depolardan 5-6 bin ton kömürün kendilerine, karşılığının alınması koşuluyla, verilmesini rica etmişti. Cemal Paşa ise hemen telefon ederek Sadrazam, Enver Paşa ile Talat Bey'in görüşlerini sormuş ve onlardan olumlu karşılaması yönünde cevap almıştı. Bunun üzerine Cemal Paşa, Derince deposundan istenilen miktarda kömürün çıkartılıp, vapura yüklenmesine yardım etmek için bir bahriye işçi birliğini Derince'ye sevk etmişti. Vapur beş-altı saat içinde yüklenerek Adalar Denizi'ne hareket etmişti.[652]

Goeben'in rotası konusunda 7-8 Ağustos boyunca çeşitli bilgiler alan Üçlü Anlaşma Devletleri, gemilerin Boğazlardan gireceği konusundaki endişelerini sürdürüyorlardı. Konuyla ilgili kesin bilgi almak maksadıyla 8 Ağustos'ta Sadrazam ile görüşen İstanbul'daki Rus Büyükelçisi Giers, Alman savaş gemilerinin Boğaz'a doğru geldiklerini Sadrazam'a bildirdi. Büyükelçi'nin endişelerini yatıştırmak maksadıyla Sait Halim Paşa, bu gemilerin Boğazlardan geçişine hiçbir suretle izin verilmeyeceği, tarafsızlık siyaseti güdüleceği konusunda kendisine güvence verdi.[653]

Rus yetkililerinin endişelerini azaltacak bir diğer hamle de Enver Paşa'dan gelmişti. Enver Paşa, Alman savaş gemilerinin Boğazlardan girmesinden bir gün önce Rus meslektaşlarına tekrar ittifak teklifinde bulundu; nitekim bu devlete ilk ittifak teklifinde bulunduğu 5 Ağustos'tan sonraki iki hafta boyunca Enver Paşa ve Sait Halim Paşa, bir Osmanlı-Rus ittifakı konusunu Giers ve Leontiyef'in gündemine getirmeyi sürdürmüşlerdi. Giers o gün Sazanov'a gönderdiği mesajda Enver Paşa'nın anlaşma konusundaki kararını sürdürdüğünü ve sanıldığı gibi Üçlü Bağdaşmaya henüz katılmadığını bildirdi. Bu şekilde Rusların Alman gemileri ile ilgili kuşkularının bir nebze yatıştığı kesindi.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt: V, Kısım: I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 92; Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Cilt: I, s. 62.

[652] Cemal Paşa, ss. 143-144.

[653] Özgüldür, Girişi, s. 113.

Hem Giers hem de Leontiyef ittifak teklifinin kabul edilmesinden yanaydı; ancak Sazanov onlara katılmamayı sürdürdü. 10 Ağustos'ta Sazanov henüz Alman gemilerinin Osmanlı'ya ulaştığından haberdar olmadan önce Giers'e, Osmanlı'nın Rusya'ya karşı askeri bir tehdit olmadığını hatırlatan ve Bulgaristan'ın tavrı belli olana kadar Enver Paşa ile müzakereyi askıya almasını bildiren bir talimat gönderdi.[654]

Amiral Souchon'un İstanbul ile irtibat kurmak üzere yolladığı *General* gemisi, İzmir Limanı'na 9 Ağustos Pazar günü ulaştı ve yetkililere kömür almak için geldiğini bildirdi. Önceden kömür siparişi söz konusu olmadığından *General* bölgedeki İngiliz ticaret gemilerinin dikkatini çekmişti. Gemi kömür alımıyla meşgulken *General'*in kaptanı da Souchon'un mesajını iletmek üzere Alman Başkonsolosluğuna gitti.[655]

Humman da bu süreçte Alman gemileri ile iletişim kurma çabası içindeydi. Her gece Tarabya önündeki Hamburg-Tarabya hattının *Corcovado* adlı büyük vapuruna gelmekte ve bu vapurun güçlü vericisi sayesinde *Goeben*'e ulaşmayı denemekteydi. Pazartesi günü, *Corcovado'*nun vericisi *General'*den gönderilen mesajı yakaladı ve şifrelenmiş halde Humann'ın mesajını *General'*e iletti. Humman'ın mesajını alan *General* vapuru da mesajı Souchon'a iletti. Mesaj, Boğazlardan girmesini, tabyaların[656] tesliminin istenmesini ve Çanakkale'den kılavuz kaptan çağırmasını bildiriyor; *Nora Hugo Stinnes* ile *Irmingard'*ın vapurlarının hükûmet deposundan kömür aldığını belirtiyordu. İlaveten 11 Ağustos'tan önce Ege'den ayrılmamaları gerektiğini, hükûmetin Çanak kömür deposunu hizmete soktuğunu haber veriyordu.[657]

10 Ağustos saat 1.00'de söz konusu telsiz mesajının eline ulaşması üzerine Souchon saat 5.00 gibi kömür alımını bıraktı. Mesajın anlatım biçimi ise Souchon açısından belirsizdi; nitekim bu mesajdan Türklerin Alman gemilerinin Boğaz'dan girişine müsaade etmediği anlamı da çıkmaktaydı.[658]

---

[654] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 146; Yusuf Hikmet Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 136-137.
[655] Ludwig, Midilli, ss. 50-51.
[656] "Tabya", startejik yönden önemli bir yerin savunulması için meydana getirilen tahkimli yer. Bkz. Öner, s. 295.
[657] Makela, s. 59; Mc Laughlin, s. 119.
[658] Trumpener, A Reassessment, s. 178; Tuchman, Yavuz, s. 122. Bu konuda bazı yazarlar Enver Paşa ve Humann'ın bir kurnazlık yaptığını belirtir. Souchon'a Çanakkale girişindeki tabyaların

Sonuçta kömür alma işleminin bitmesinin ardından 5.45'te yola koyulan *Goeben* ve *Breslau* 18 mil hızla Çanakkale'ye doğru rota tuttular. Muharebeye hazır şekilde Boğaz ağzına yol verdiler. Boğaz'dan cebren geçilmesi ve Boğaz'ın Avrupa sahilini takiben mayın hatlarının geçilmesi hususu kararlaştırılmıştı.

Goeben'in mürettebatı arasında bulunan ve Türk-İtalyan savaşında *Lorley* gemisinde görev yapan Üsteğmen Wichelhausen o dönem dökülen mayınların mevkilerini biliyor, şimdide aynı sahanın tehlike arz edeceğini kuvvetle tahmin ediyordu. Kılavuzluğu ele alan Wichelhausen, Avrupa sahiline mümkün olduğu kadar yakın geçilmesini uygun bulmuştu.

Saat 12.10'a gelindiğinde, 9 Ağustos tarihinde Alman Deniz Kuvvetleri tarafından gönderilen, *Goeben*'in mümkün olduğunca çabuk Boğazlardan geçmesinin büyük önem taşıdığını belirten telsiz mesajı Alman gemilerince alındı. Mesaj, durumun Türkiye'yi yapılan anlaşma temelinde Almanya ile birlik olmaya zorlaması açısından önemine değiniyor ve Büyükelçi'nin bu durumdan haberi olduğundan da bahsediyordu.[659]

Yaşanan gelişmeler doğrultusunda Souchon, *General'*e saat 15.35'te Çanakkale'ye gitme emrini verdi. Bunun üzerine *General* de yola koyuldu.[660] Humann'a da gönderdiği telsiz mesajında saat 17.00'de Çanakkale önünde olacağını, giriş için hazırlık yapmasını bildirdi.[661]

Saat 17.00'ye geldiğinde *Goeben* ve *Breslau* Çanakkale önlerindeydi. İskele tarafında, Gelibolu kıyısında, Seddülbahir Kalesi'nin üzerinde ve sancak tarafında, Anadolu kıyısında, Orhaniye Kalesi'nin üzerinde ay-yıldızlı bayrak dalgalanıyordu. *Goeben* ve *Breslau* her ihtimale karşı savaşa hazırdı. Ağır toplara mermiler sürülmüştü. Bununla birlikte toplar, kapakları kapalı olması nedeniyle ciddi bir tehlike arz etmiyorlardı. Topların bir kısmı Seddülbahir, bir kısmı Anadolu kıyısındaki bataryalara[662] çevrilmişti.[663]

Goeben ve *Breslau* Çanakkale Boğazı önlerine geldikleri sırada Boğaz Komutanı Alman asılı Weber Paşa idi. Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın kurmay

---

teslimini istemesi belirtilmişti böylece gemilerin Çanakkale'den girişi tek taraflı bir zorlama olarak görülecekti; ancak Souchon böyle bir talepte bulunmayacaktı. Bkz. Van Der Vat, s. 141.

[659] Lorey, Cilt: I, s. 26; Mc Laughlin, s. 118; Öner, s. 131.

[660] Lorey, Cilt: I, s. 26.

[661] Van Der Vat, s. 137.

[662] "Batarya", topların bulunduğu bölmedir. Bkz. Öner, s. 291.

[663] Kraus ve Dönitz, s. 70.

başkanı ise Alman General Bronsat Paşa idi; ancak o gün kendisi rahatsız olduğundan Kress Bey ona vekalet etmekteydi.[664]

Alman gemilerini gören Osmanlı yetkilileri harekete geçtiler. Çanakkale Müstahkem Mevkinden, Türk Başkomutanlık Vekaletine gönderilen telgrafta, Boğaz'ın dışında bulunan *Goeben* ve *Breslau*, adlı Alman savaş gemilerinin içeriye girmek için müsaade istedikleri belirtilmekteydi. Kress Bey hatıralarında bundan sonra yaşadıklarını şu şekilde anlatmaktadır;

> *Ben telgrafı alarak hemen Enver'in odasına koştum ve kendisinden böyle bir müsaadeyi vermesi için ricada bulundum. Enver'in; "Böyle mühim bir kararın Sadrazam'la görüşmeden evvel kendisi tarafından verilemeyeceği" hakkındaki itirazına karşı, bu işte yapılacak kısa bir gecikmenin telafi edilemeyecek sonuçlar doğurabileceğine dair Enver'in dikkatini çektim ve İngilizlerin her halde pek yakından gemilerin peşinde olduklarının kabul edilmesi lazım geldiğini anlattım. "Gemiler içeriye alınsın!" cümlesiyle Enver kararını vermişti. Bunun üzerine "İngilizler, Alman gemilerini takip ederek Çanakkale'yi zorlayacak olursa bunların üzerine ateş edilsin mi?" sualini sordum. Enver, "Bu benim yalnız başıma karar vermeme imkan olmayan bir meseledir, bunu ancak Bakanlar Kurulu halledebilir; çünkü bu hal, İtilaf Devletleri'nin derhal savaş açması sonucunu doğurabilir" dedi. Ben, en yüksek mevkideki amirlerinin tam da lazım olduğu bir zamanda Çanakkale Müstahkem Mevkii komutanlarını açık ve kesin emir ve talimat verilmeksizin kendi başlarına bırakmasının onları ne kadar zor bir duruma sokacağını ve bu gibi ağır mesuliyetlerin alt rütbedekilere yükletilmemesi gerektiğini büyük bir açıklıkla Enver'e izah etmiştim. Enver fikrimi tasdik etti ve benim yeniden; "Ateş edilsin mi edilmesin mi?" sualime "Evet!" cevabını verdi. Kalbim dehşetli ferahlamıştı. Enver'in cesaretine, karar verme kudretine ve mesuliyetisevmesine tam bir hayranlıkla, onun çalışma odasını terk etmiştim.*[665]

En azından Enver Paşa'nın ve Sadrazam'ın söz konusu gemilerin önceden geleceğinden haberi vardı. Boğaz'dan girme izninin zamanı kayıtlı idi**.** Ardından girmek isteyecek İngiliz donanması hakkında ise hiçbir şey düşünülmemişti. Dolayısıyla Enver Paşa'nın verdiği karar von Kress'in sandığı ölçüde tek başına alınmış bir karar değildi yine de özellikle ikinci kısmı yüzünden büyük sorumluluklar taşımaktaydı. Üstelik bu sorumluluğu hükûmet arkadaşlarından habersiz yüklenmişti.[666]

---

[664] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 79.

[665] Kress von Kressenstein, **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk**, çev. Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 9-10.

[666] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 80. Bu diyaloğun şüpheli olabileceği görüşünü paylaşanlar da söz konudur. Bkz. von Kress, çevirmeninin notu, s. 10. Nitekim bizzat Enver Paşa'nın 4 ve 8 Ağustos tarihlerinde, Müstahkem Mevkiiler Komutanlığına gönderdiği emirlerle Alman gemilerine Boğazlardan geçiş iznini verdiğini belirtmiştik. Yine o tarihte Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı Kurmay Başkanı olan Selahattin Adil Paşa anılarında, 10 Ağustos'ta Çanakkale'ye gelen

Boğaza yaklaşan gemilerin önce geçmesine müsaade verilmedi ve Kumkale ile Seddülbahir tabyaları toplarını Alman gemilerine çevirdi. Kısa süre sonra ise *Goeben* ve *Breslau*'ya geçiş izni verildi.[667] Saat 17.17'de Müstahkem Mevkii Komutanlığının emriyle karakol görevi yapmakta olan *Kütahya* Hücumbotu ve *Gayret-i Vataniye* gemileri kılavuzlukla görevlendirildi. Gemi komutanı Binbaşı Cemil, iki Alman savaş gemisinin üzerine doğru Boğaz'dan tam yolla çıktı. *Goeben*'e yaklaştığı zaman "Boğaz'dan içeri gireceğim bana kılavuzluk yapınız" işaretini aldı. Binbaşı Cemil de işaretle "Hızınızı azaltınız ve peşimi takip ediniz" emri gönderdi. Bunun üzerine hızlarını 15 mile indiren *Goeben* ve *Breslau*, *Gayret-i Vataniye*'nin kılavuzluğunda mayın hatlarından geçerek Boğaz'dan içeri girdiler ve Çanakkale'ye geldiler.[668]

Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı Fuat Bey o gün Dahiliye Nazırı'na çektiği gizli ve ivedi ibareli telgrafta *Goeben* ve *Breslau* gemilerinin ezani saatle 12.00'de Boğazlardan içeri girdiklerini ve Müstahkem Mevkiiler Kumandanlığının iskelesinin önüne ulaştıklarını bildirdi.[669] Boğaz kumandanının Alman harp gemilerinin, saat 6.50'de Boğazlardan içeri girdiklerini bildiren telgrafının alınması üzerine gemilerin Karabiga'ya gidip kömür almaları ve emri beklemeleri kendisine tebliğ edildi.[670]

3.3. GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE TÜRKİYE'DEKİ TEPKİLER

Yusuf Hikmet Bayur, gemiler Boğazlardan geçtikten sonra yaşanan gelişmelerle ile ilgili olarak Talat Paşa, Cemal Paşa, Cavit Bey ve Halil Menteşe'nin hatıralarında farklılıklar olduğunu belirtir.[671]

Cemal Paşa, hatıralarında *Goeben*'in gelişini öğrenmesini şu şekilde anlatır;

Goeben ve Breslau'nun Çanakkale'ye gelmezden evvel kendilerine bu gemilerin geleceğinin bildirildiğini ve gemilerin geçişlerine mani olunmaması yönünde emir aldıklarını belirtir. İlaveten Selahattin Adil Paşa, kendilerine gelen emir doğrultusunda Boğaz girişinde görülen bu gemilerin kılavuzlarla içeri alındığını belirtir. Bkz. Selahattin Adil Paşa, **Çanakkale Cephesinden Mektuplar Hatıralar**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 28.

667 Karal, s. 385.

668 Mütercimler, Destanlaşan, ss. 106-107.

669 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti (DH. EUM.), 7. Şube, Dosya No: 2 Gömlerk No: 31, (Kalay-i Sultaniye Mutasarrıfı Fuad Bey'den Dahiliye Nezaretine, 28 Temmuz 1330 [10 Ağustos 1914]). Ezani saat 12'den güneşin ufukta kaybolduğu saat kastedilmektedir.

670 Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Cilt: I, s. 63.

671 Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 81.

11 Ağustos gecesi yine her zamanki gibi Prensin yalısında toplanmamız kararlaştırılmıştı. Talat, Cavid ve Halil Bey'lerle ben daha evvel gelmiştik. Bizden sonra gelen Enver Paşa, kendisine has sakin tavrıyla gülerek; -Bir oğlumuz dünyaya geldi dedi. Tabi bundan bir şey anlamamıştık. Bizi çok merakta bırakmayarak –Goeben ile Breslau bu sabah Çanakkale önüne gelmiş ve İngiliz donanması tarafından takip edilmekte olduklarından bahisle Boğazlardan geçmelerine müsaade edilmesini istemişler. Bir müttefik devlete ait harp gemilerini muhakkak bir tehlikeden korumak için bunun uygun karşılanması emrini verdim ve gemiler şimdi, Boğaz'ın beri tarafında, Boğaz istihkamlarının koruması altında bulunuyorlar. Fakat birde bunun neticesi olarak siyasi bir mesele ile karşı karşıya kalmış olduk. Bu gece bu meseleye ait bir karar vermek gerekiyor dedi.

Mesele cidden pek nazikti. Düşman taraflardan birine mensup iki harp gemisi, Osmanlı sularına sığınmıştı. Tarafsızlık kurallarına göre biz ya 24 saat içerisinde bu harp gemilerini kara sularımızı terke zorlamaya ya da bütün silahlardan arındırarak bir limanda ikamet ettirmeye mecburduk. Oysa biz hakikatte Almanya'nın müttefiki olduğumuzdan, bu gemileri düşmana teslim etmekle eş olan birinci yolu tutamazdık. Bu hem menfaatlerimize, hem vazifelerimize aykırıydı. İkinci yola ise Almanların yanaşmayacakları muhakkaktı. Bu halde 24 saat sonra, İtilaf Devletleri bu hareketimizi casus belli sayarak bize harp ilan edebilirlerdi….Bir iki saat müzakereden sonra gemilerin geçici olarak, görünüşte, silahtan arındırılmasını Almanya hükûmetinden rica etmeye karar verdik. Talat ve Halil Beyler Encümen-i Vükela'nın bu kararını Sefir Wangenheim'a tebliğ etmek üzere Tarabya'daki sefaretine gittiler. Bir saat sonra dönerek, sefirin buna katiyen razı olmadığını ve gerçi Osmanlı Hükûmeti'nin tarafsızlık şekli altında şimdilik harbe girişinin geri bırakılmasını evvelce kabul etmişlerse de Alman harp gemilerinin bu zorunlu sığınması üzerine vaziyetin tamamen değiştiği kanaatinde bulunduğunu ve şayet bu hadise İtilaf Devletleri'yle Osmanlı Hükûmeti arasında münasebetlerin kesilmesine ve hatta harp ilanına yol açarsa, bunu olayın tabii zarar ve ziyanı olarak değerlendirip kabul etmek mecburiyetinde bulunduğumuzu ifade ettiğini bildirdiler.

Enver Paşa sefirin bu görüşlerine katılıyor fakat ben, her ne olursa olsun buna bir hal çaresi bularak şimdiki halde harbe girmekten çekinmek mecburiyetinde olduğumuzu ifade ediyordum. Sadrazam Paşa ile Cavid Bey de benim fikrime katılıyorlardı. Nihayet içimizden biri şöyle bir tedbir teklif etti: - Almanlar bu iki gemiyi daha önce bize satmış olamazlar mı? Çanakkale'ye gelişleri gemileri bize teslim maksadına dayatılamaz mı? Dedi. Herkes derin bir nefes aldı. İşi dostça halledecek bir zemin bulunmuştu. Bir müddet sonra sefir Wangenheim'ı Prensin yalısına davet ederek bu teklifi ileri sürmeye karar verdik. Enver Paşa'nın yaverlerinden birisi sefarethaneye gönderildi. Bir çeyrek sonra Sefir yalıya gelmişti. Vakit gece yarsını geçiyordu. Sadrazam ve Talat Beyle Sefir arasında bir saat kadar hararetli müzakereden sonra hemen o gece Berlin'le ilişki kurarak sabaha kadar onay cevabı getirileceği vaadi alındı.[672]

Mebusan Meclisi Başkanı Halil Bey ise hatıralarında 11 Ağustos gecesi telefonla Sadrazamın Yeşilköy'deki Yalısı'na davet edildiğini ve buraya geldiğinde Enver ve Talat Bey'lerin kendisini görünce gülerek *"*Bir oğlumuz dünyaya geldi*"*

[672] Cemal Paşa, ss. 144-146.

dediklerini belirtir. Bu aşamada Halil Bey'in düşünceleri de Cemal Paşa ile aynıdır. O da yirmi dört saat içinde bu gemilerin Osmanlı limanlarını terk etmeleri ya da silahsızlandırılmaları gerektiği; oysa bunlardan ilkinin menfaatlerine ve duruma uymadığı, ikincisinin ise Almanlarca kabul edilemeyeceği görüşündedir. Halil Bey'in hatıralarında yer verdiğine göre, gemilerin silahsızlandırılmalarını teklif etmek üzere Büyükelçi, Sadrazam'ın yalısına davet edilmiş ve Sadrazam Büyükelçi ile görüşmek üzere başka bir odaya geçmiştir. Alman Büyükelçi'yi ikna edemeyen Sadrazam, bir süre sonra Halil Bey ve diğerlerinin yanına gelerek elçiyle bir başkasının görüşmesini istemiştir. Bu aşamada Halil Bey gemilerin satın alınmasını teklif etmiş, Cemal Paşa'nın bu durumun Osmanlı'nın tarafsızlığına aykırı olup olmadığını sorması üzerine de mevcut hukuka göre tarafsız devletlerin savaş halinde olan devletlerden birinin kuvvetini arttırmamakla yükümlü olduğunu, Osmanlı cephesinde ise arttırma değil, İngiltere'nin gemilere el koyması nedeniyle azalma söz konusu olduğunu dolayısıyla kamuoyunun da kendilerine hak vereceğini ifade ederek onları ikna etmiştir. Bunun üzerine Halil Bey'in bizzat Büyükelçi ile görüşmesine karar verilmiştir. Wangenheim yanına gelen Halil Bey'e, "Azizim Halil Bey bu ne haldir? İmparatorun gemilerinin silahları alınamaz. Bizi Ruslarla icbar etmeye mecbur etmeyin" demiştir. Halil Bey teklifi ilettikten sonra Wangenheim'ın, İmparatorun müsaadesi olmadan böyle bir şey için söz veremeyeceğini belirtmesi üzerine Halil Bey ona, mesuliyet almasını, Berlin'in de bundan memnun olacağını söylemiştir. Bu konuşmadan sonra Wangenheim ile el sıkışıp konu ile ilgili uzlaşmışlar ve Wangenheim konuyu İmparator'a iletmek üzere ayrılırken, kendisi de durumu bekleyenlere arz etmiştir. Halil Bey alınan karara özellikle Cemal Paşa'nın fazlasıyla sevindiğine de hatıralarında yer vermektedir.[673]

Bayur hatıralar arasında günü gününe yazılması dolayısı ile en çok Cavid Bey'in anılarına güvenilmesi gerektiğini; nitekim diğerlerinin birkaç sene sonra hatıralarını kaleme aldıklarını yazmaktadır. Cavid Bey de hatıralarında 10 Ağustos gecesi[674] Sadrazam'ın yanına gittiğinde *Goeben* ve *Breslau'*nun herhangi bir

[673] Halil Menteşe, **Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları**, Giriş: İsmail Arar, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986, ss. 189-190.

[674] Alaturka saat kullanıldığı dönemde güneş battıktan sonra ertesi günün tarihi yürürdü, alafranga saatte ise bu yürüyüş ancak gece yarısından itibaren başlardı. Bu sebepten Talat Paşa, Cemal Paşa ve Halil Menteşe anılarında tarihi 11 Ağustos olarak göstermiştir. Alafranga saat kullanan Cavit Bey ise tarihi 10 Ağustos olarak göstermiştir. Bkz. Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 81.

mukavemete uğramaksızın Boğaz'a girdiği yönünde garip bir haber aldığını belirtir. Cavid Bey yaptıkları müzakere neticesinde gemilerin silahsızlandırılmasını veyahut limanları terk etmesini talep etmeye karar verdiklerini bundan sonra, Wangenheim'ın Sadrazamla görüştüğünü; ancak Sandrazam'ın Wangenheim'ı iknada başarılı olamadığını ifade eder. Cavid Bey, Sadrazam'ın kendilerine aktardığına göre, bu görüşmede Wangenheim'ın, Sadrazam'ı zırhlıların Osmanlı'nın talepleri doğrultusunda geldiği, şimdi ise İngiliz ve Fransızların tehdidinden korkulduğu için taahhütlerin yerine getirilmediği konusunda suçladığını belirtir. Rusya konusundaki tehdit Cavid Bey'e göre Sadrazam ve Wangenheim arasında gelişmiş bir diyalogdur. Buna göre Cavid Bey, Wangenheim'ın tehditte bulunduğunu eğer gemilerin girişi kabul edilmezse Ruslarla birleşip Osmanlı'nın taksimine girişeceğini söylediğini; ancak bunun üzerlerinde herhangi bir etki yaratmadığını belirtir. Cavid Bey'e göre satın alma fikri ortaya atılmış, Sadrazam bundan sonra Talat ve Halil Bey'lerle görüşmüş ardından da satın alma meselesini Kayzer'e yazmayı vaat etmiştir.[675]

Talat Paşa ise anılarında Ever Paşa'nın "Bir çocuğumuz oldu" cümlesi ile gemilerin gelişinden haberdar olduğunu belirtir ve ekler: "…*Goeben* Çanakkale'den girmiştir, o ana kadar hiçbirimizin *Goeben'*in gelişine ilişkin bir bilgisi yoktu. Elçi Morgenthau*, Goeben'i*n gelişinin belirlenmiş olduğunu söyler eserinde bu doğru değil." İlaveten Talat Paşa da, gemilerin Almanlardan satın alınması teklifinin Halil Bey'den geldiğini belirtir.[676]

Gemilerin gelişinden haberleri olmadığını belirten bir diğer isim ise Sait Halim Paşa'dır. Sait Halim Paşa 1918 yılında Divan-ı Harp'teki sorgulamasında gemilerin gelişi ile ilgili olarak, Almanların Osmanlı'yı harbe sokmak için bir emr-i vaki aradıklarını, kendilerinin ise bu emri vakiden mümkün olduğunca kaçmaya çalıştıklarını belirtmiş ve savaşın başlangıcında Çanakkale Boğazı'na gelen *Goeben* ve *Breslau'*nun Almanya'ya Türkiye'yi savaşa sokma fırsatı verdiğini, kendilerinin ise bu gemilerin hareketinden haberdar olmadıklarını bu yüzden de güç durumda kaldıklarını eklemiştir.[677]

---

[675] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 81-82.
[676] Talat Paşa, **Talat Paşa'nın Anıları,** haz. Alpay Kabacalı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 31-33.
[677] Sait Halim Paşa, s. 285.

O gece yaşananlar ile ilgili başka bir ayrıntı da Humman'a aittir. Saat 20.00'de Humann, Wangeheim ve diğerleri Tarabya'daki Elçilik köşkünde yemek yerken Sadrazam'ın yaveri elçilik köşküne gelerek Wangenheim'a bir mektup vermiştir. Bu mektupta Sadrazam, Wangenheim'dan *Goeben* 'in Çanakkale'den girmesi İtilaf Devletleri'nin Osmanlı'ya savaş açmasına neden olacağından bundan vazgeçilmesini istemektedir. Konuyu Humann'a da açan Wangenheim, ondan Sadrazam'a gidip mektubu geri almasını istemiştir. Humann, Sadrazam'a Boğazların Alman gemilerine açılması kabul edilmezse, Rusya'nın Türkiye'ye saldırmasına izin verileceğini de belirtecektir. Bu amaçla Yeniköy'deki Sadrazam'ın yanına giden Humann, Sadrazam'dan önce Enver Paşa ile karşılaşmış ve durumu ona açmış; fakat aynı zamanda Enver Paşa'nın izni ile *Goeben*'in Çanakkale'den girdiği haberini aldığından bir şey yapmasına gerek kalmamıştır.[678]

Osmanlı Hükûmet çevreleri arasında Souchon'un vakitsiz gelişine en büyük tepkiyi gösteren Sadrazam Sait Halim Paşa olmuştu. Sadrazam, İtilaf Devletleri'nin, bu gemilerden dolayı Osmanlı'ya savaş ilan etmeleri durumunda, Bulgarların İstanbul'a ilerleme ihtimali üzerinde durmaktaydı ki; Bulgarlarla yapılan görüşmelerde henüz bir gelişme söz konusu değildi. Sait Halim Paşa: "Tabi ki Almanya Türklerin intihar etmesini istemeyecektir" demişti. Berlin'in, Osmanlı'nın müdahalesi konusunda ne kadar ısrarcı olduğunun ve Sadrazam'ın dört gün önceki açıklamalarının bilincinde olan Wangenheim'a göre, gemilerin geri gönderilmesi veya silahsızlandırılması Almanya için kabul edilemezdi. Wangenheim, Almanya'nın yakın gelecekte bu iki kruvazörü Rusya'ya karşı yapılacak operasyonlarda kullanma amacında olduğunu açıkça belirtmişti.[679]

Cemal Paşa anılarında, gemilerin satışının görünürde olduğunu, gerçek satışın ise savaş sonrasında Alman parlamentosundan gelecek karara kadar geri bırakıldığının kendilerine bildirildiğini belirtir. 11 Ağustos saat 5.00'te Encümen-i Vükela dağılacak, Cemal Paşa da dinlendikten sonra Bahriye Nezaretine gidecek ve hemen *Goeben* ve *Breslau'*nun Osmanlı Hükûmeti'nce Almanya'dan satın alındığına ve adı geçen gemilerin önceki gün Çanakkale'ye gelmiş olduklarına dair resmi bir beyanname verecekti. Cemal Paşa ayrıca, *Sultan Osman* ve *Reşadiye*'nin İngilizler

[678] Makela, ss. 60-61.
[679] Trumpener, Germany, ss. 30-31.

tarafından müsadere edilmesine karşılık, bu iki gemiyi elde ettiklerine dair hararetli makaleler neşretmelerini basın mensuplarından rica edecekti.[680]

Cemal Paşa, henüz gemilerin satılması Almanya tarafından onaylanmadan bu yönde bir harekete bulunmuştu. Cavid Bey bunun nedeni olarak Almanların kendilerine bir 'oldu bitti' yapmalarını gösterir. Cavid Bey'in belirttiğine göre kendileri de gazetelere, gemilerin 80 milyon marka satın alındığını duyurarak bir 'oldu bitti' yapmışlardı.[681]

Henüz Cemal Paşa konuyla ilgili ricada bulunmadan ve henüz Alman gemileri Osmanlı Boğazları'ndan geçmeden, 10 Ağustos'ta, *Tasvir-i Efkar Gazetesi 'Goeben'in Fedakarlığı'* başlığı ile bu gemilerin komutanı Amiral Souchon'un ve *Goeben*'in resimlerini yayınlamaya başlamıştı.[682]

Cemal Paşa'nın konuyla ilgili ricasının ardından 11 Ağustos tarihli *Tanin* birinci sayfadan Alman gemilerinin geliş haberini verdi. *"Osmanlılara Müjde"* başlığını taşıyan bu yazıda, Alman gemileri olan *Goeben* ve *Breslau'*nun 80 milyon marka satın alındığı, yeni zırhlıların önceki akşam Çanakkale Boğazı'ndan geçtikleri ve ayın 11'inde İstanbul'a girecekleri belirtiliyordu.[683] 12 Ağustos tarihli *Tanin Gazetesi* de *"Büyük Başarı! Yavuz Sultan Selim ve Midilli! Birbirimizi Kutlayalım!"* başlığını atmış ve gemilerin satın alınmasını "İstanbul halkı için gerçek bayram" olarak nitelemiştir.[684] İstanbul'da basılan *İkdam Gazetesi* de gemilerin Boğazlardan geçtiği gün yayınladığı haberde, satışı bir zafer gibi karşılayarak *'Devlet-i Ali Hükûmeti'nin büyük muvaffakiyeti'* başlığını atmıştır.[685]

Sait Halim Paşa, gemilerin satın alındıklarının ilanı ile Almanların aradıkları emri vaki teşebbüsünü yok ettiklerini, Osmanlı'nın tarafsızlığının bozulmasını istemeyen İtilaf Devletleri'nin de bu satışı iyi karşılamalarıyla aradaki ihtilafın da bertaraf edildiğini belirtir.[686]

Wangenheim ise Berlin'in cevabı gelmeden Osmanlı Devleti'nin 80 milyon marka iki Alman gemisini aldığını resmi olarak duyurmasının memnuniyetsizlik yarattığını belirtmişti; ancak onunda yapabileceği bir şey yoktu. Türk kamuoyu bu

---

[680] Cemal Paşa, s. 146.
[681] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 82; 1. Dünya Savaşı Ansiklopesdisi, s. 135.
[682] M. Özçelik, s. 56.
[683] Kazım Karabekir, **Cihan Harbine Nasıl Girdik**, Tecelli Basımevi, İstanbul, 1937 ss. 221-222.
[684] Karal, s. 387.
[685] Morgenthau, s. 68; M. Özçelik, ss. 56-57.
[686] Sait Halim Paşa, s. 285.

iki kruvazörün elde edilmesini oldukça sevinçle karşıladığından bu sahte satışı inkar etmek imkansızdı. Berlin'in bu durumu reddetmesi durumunda Almanya karşıtı bir tutum sergilenebilirdi.[687] Gemilerin gerçek anlamda satışı ise söz konusu değildi.[688]

Goeben ve Breslau'nun Adlarının Yavuz ve Midilli'ye Dönüşmesi

Morgenthau hatıralarında, 11 Ağustos'ta bir görev için Alman Elçiliği'ne çağırıldığını, o gün Wangenheim'ın oldukça heyecanlı olduğunu, *Concovado'*dan Büyükelçi'nin iskelesine seyreden küçük bir işkampaviye[689] gördüğünü ve Wangenheim'ın telaşla aşağı inip, denizcilerden bir zarf aldıktan sonra tekrar odaya döndüğünü ve kendisine *Goeben* ve *Breslau'n*un Çanakkale Boğazı'ndan geçmiş oldukları haberinin verildiğini belirtir. Morgenthau konuyla ilgili şu değerlendirmede bulunur;

> *Bu gemilerin varışı Wangenheim'ın diplomatik kariyerinin en önemli anıydı. Gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçişi için Türk Heyet-i Vükelasını ikna etmiş ve harekatı Akdeniz'deki telsiz ile yönetmişti... Tarihte bu iki Alman kruvazöründen daha önemli başka iki gemi olup olmadığını çok merak ediyorum. O tarihte onların önemini çok azımız idrak ediyorduk fakat sonraki gelişmeler Wangenheim'ın coşkusunu haklı çıkardı.*[690]

11 Ağustos sabahı Wangenheim, Humann aracılıyla Souchon'a gemilerin İstanbul'a gelmemesi gerektiğini böyle bir girişimin Osmanlı Hükûmeti ile sorun doğurabileceğini belirtmişti. *Corcovado*'nun vericisi ile iletilen bu mesajda, Karabiga'ya gidilmesi ve orada demirlenmesi isteniyordu; ayrıca kömür vapurunun

---

[687] Trumpener, Germany, s. 31.

[688] 9 Eylül'de Türk donanması I.Komutanlığına atanan Souchon, Alman Genel Karargahına bağlılığını devam ettirdi. Böylece iki geminin sevk ve idaresi Almanların elinde kaldı. Almanlar gemileri Birinci Dünya Savaşı boyunca satmamakta direndiler. Mondros Antlaşması'nın imzalanmasından sonra ise Alman Dış İşleri Bakanlığı Yavuz'un Türklere teslimini bildirdi. 2 Kasım 1918'de gemiye, o zamana kadar geminin II. Komutanı olan Tuğamiral Arif'in forsu çekildi. Yavuz ancakbu gelişmeden sonra Türk gemisi olarak nitelendirilebilirdi. Yavuz gemisi, 1950 yılına kadar faal görevde bulundu. Bu tarihten sonra yedek statüsüne alındı. 1957 yılında emekli olan Yavuz zırhlısı 1973 yılında Makine Kimya Endüstrisine satıldı ve parçalandı. Bkz. Besbelli, Tarih Yapan, ss. 10-11; Seyfeddin Orhan Çağdaş, "TCG Yavuz Kruvazörümüz 7 Haziran'da Donanma'dan Ayrıldı", **Derya**, 1973, ss. 3-9; Tunaboylu, ss. 96-97; Ersel, s. 33. Midilli kruvazörü ise 20 Ocak 1918'de düzenlenen İmroz harekatı sırasında battı. Bkz. Hüner, ss. 153-154; Şerafettin Erdem "Birinci Dünya Harbine Nasıl Girdik Yavuz ve Midilli'nin İmroz Harekatı" **Deniz Kuvvetleri Dergisi,** Sayı: 554, 1992, ss. 3-20; Tevfik İnci, "Midilli Kruvazörünün Batışı" **Resimli Tarih Mecmuası,** Cilt: 3, Sayı: 36, 1952, ss. 1925-1930.

[689] "İşkampaviye=İşkampavya", filikalardan daha büyük olan ve makine gücü ile hareket eden, personel ve yük taşımacılığında kullanılan teknelere verilen isim. Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 31.

[690] Morgenthau, ss. 63-64.

yola çıktığını, Amiral'i İstanbul'a götürmek için geleceğini haber veriyordu.[691] Bunun üzerine *Goeben* söz konusu demirleme yerine doğru hareket etti. *Breslau* ise İttifak Devletleri'nin gemilerini gözetlemek için Çanakkale'de kaldı. Ertesi gün Souchon'a Berlin'den gelen mesaj, İstanbul'da kalmasının mümkün olmaması durumunda, Rusya'ya saldırmak üzere Karadeniz'e çıkılmasını veya Adriyatik Denizi'ne dönülmesini bildiriyordu.[692] *Goeben* ve *Breslau*, ise Osmanlı'da kalış iznini çoktan almıştı.

13 Ağustos'ta Marmara'ya çıkan Alman gemileri Erdek'e doğru hareket ettiler. Aynı gün *Corcovado* vapuru *Goeben'*e doğru yaklaştı ve Amiral Souchon, yanında bazı subaylarla beraber, onları İstanbul'a götürecek olan bu vapura geçti. O gece *Irmingrad* şilebi, Alman gemilerinin bordasına yanaştı ve kömür takviyesinde bulundu. Ertesi gün *General* ve *Rodosto* gemilerinden de kömür alma işlemi gerçekleştirildi. *Goeben* ve *Breslau*, 14 Ağustos'ta Tuzla'ya demirledi.[693]

12 Ağustos tarihli *İkdam Gazetesi'*nde Padişahın, *Goeben'*in ismini "Yavuz Sultan Selim", *Breslau'*nun ise "Midilli" olarak değiştirdiği bilgisi yer alıyor ve bu gemilerin Osmanlı'ya katılışının harp çıkarmak amacıyla olmadığı, *Sultan Osman* ve *Reşadiye*'nin gasp edilmeselerdi bu günlerde İstanbul'a gelmiş olacakları belirtiliyordu.[694] Kayzer de İstanbul elçisi vasıtasıyla Türk milletine şu mesajı iletmişti: "İngilizlerin el koyduğu zırhlıların yerini tutmak üzere Türk milletine hediye olarak *Goeben* ve *Breslau*'yu veriyorum." [695]

15 Ağustos'ta *Goeben* ve *Breslau* personeli toplandı, Kayzer'den gelen tebrik mesajı okundu. İçlerinden bazıları demir haç nişanı ile ödüllendirildi. Daha sonra Osmanlı hizmetine girildiği, gemilerin isminin *Yavuz* ve *Midilli* olarak değiştirildiği kendilerine iletildi. O akşam Alman savaş bayrağı son kez gönderden indirilecek ve ertesi sabah sancak merasimi ile Türk Bayrağı çekilecekti. Birkaç gün sonra ise

[691] Makela, s. 62; Van Der Vat, s. 143.
[692] Van Der Vat, ss. 143-144.
[693] Kraus ve Dönitz, ss. 74-76.
[694] Murat Çulcu, **İkdam Gazetesinde Çanakkale Cephesi,** Denizler Kitapevi, Cilt: I, İstanbul, 2004, s. 57; Öner, s. 144. Gemilerin isimlerini bilhassa Enver Paşa seçmişti. Midilli adasını geri almak umudu ile Breslau'ya bu isim verilmişti. Bkz. Mehmetefendioğlu ve Arslan, s. 32; Öner, s. 144. Yavuz Sultan Selim ismi ise Enver Paşa'nın doğu seferleri dolayısıyla en çok takdir ettiği padişah Yavuz Sultan Selim olduğundan seçilmişti. Bkz. Tunaboylu, s. 35; Öner, s. 144. İlaveten Bahriye Nezareti, son senelerde gemilere isim vermek hususundaki yöntemini devam ettirmişti. Buna göre en büyük gemilere padişah isimleri, daha küçük gemilere de memleket için önemli olan yerlerin isimleri verilirdi. Bkz. Lorey, Cilt: I, s. 51.
[695] Kraus ve Dönitz, s. 77.

gemiye Türk mürettebatı da gelecekti.[696] Aynı zamanda *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemileri için Kastamonu Kız Sanat Okulunda hazırlanmış ipek sancağında *Yavuz* zırhlısına asılmasına karar verildi.[697]

16 Ağustos tarihli *Tasvir-i Efkar Gazetesi*: "Birkaç günden ibaret olduğu halde bize birkaç sene kadar uzun gelen bir devreyi intizardan sonra payitahtımızda nihayet yeni dretnotumuzla yeni kruvazörümüze kavuşuyoruz" diyor ve *Yavuz* ve *Midilli*'nin o gün limana geleceğini bildiriyordu. Gazete, gemilerin gece Büyükada'ya geldiklerini, Cemal Paşa'nın da gemileri karşılamak için geceyi burada geçirdiğini, subay ve mürettebatın da gemileri adada beklediğini ve sabah Alman efrat ve mürettebatı ile tebdil gerçekleştikten sonra gemilerin adalardan hareket ederek saat 10.00 ile 11.00 arası limana geleceklerini bildiriyordu.[698]

Aynı tarihli *Sabah Gazetesi'*nde de Hükûmetin, adaları ve sahilleri müdafaa için çalışmalara giriştiği; ancak İngiliz Hükûmeti'nin Osmanlı Devleti'nin sipariş verdiği gemilere el koyduğu, hükûmetinde bu durumda pes etmeden *Goeben* ve *Breslau'*yu satın aldığı haberi yer alıyordu. Haberde ayrıca Almanların bu hareketinin şükür hissi uyandırdığı belirtiliyordu. Gazete, halkı 16 Ağustos'ta İstanbul'a gelecek olan gemileri karşılamaya davet ediyordu.[699]

16 Ağustos günü, Büyükada-Tuzla kanalındaki Alman gemileri, Marmara Denizi'ni aşarak İstanbul ile Boğaz'ın güney ucundaki Üsküdar arasındaki su yoluna varıp öğleye doğru orada demirledi. Souchon, kalabalıkların izlediği, gemi bandosunun ulusal marşları çaldığı bu törenle resmi olarak Osmanlı donanmasının Komutanı ilan edilirken, Türk Bayrağı çekilerek gemide bir devir teslim töreni yapıldı. Törende *Goeben* "Yavuz", *Breslau*, "Midilli" adlarını aldı. Amiral Souchon ve gemideki yaklaşık 1600 kişilik personel ise şapkalarını çıkartıp başlarına fes giyerek görevlerini sürdüreceklerdi. Üst düzey temsilciler Sultan'ın huzuruna çıkmak üzere kıyıya götürülürken *Yavuz* ve *Midilli; Turgut Reis, Mesudiye* ve sekiz destroyerin eskortluğunda tekrar Tuzla'ya doğru hareket etti. Souchon açısından bu yapılanların, siyasi bakımdan, hiçbir etkisi olmayacaktı. Almanya, Osmanlı

[696] Hüner, s. 66.
[697] Kocatürk, Cilt: II, s. 423.
[698] Karabekir, s. 313; M. Özçelik, s. 57. Ali İhsan Sabis anılarında, gazetelerde çıkan bu yazıyı şöyle eleştirmişti: "Ne gülünç fıkra değil mi? İş bir sandalın kürekçilerini değiştirmek kadar basit görünüyor…Gazeteler böyle masallar yazdıkça, insanın doğru şeylere dahi inanmayacağı geliyor " Bkz. Sabis, s. 228.
[699] M. Özçelik, s. 57.

donanmasının komutasını üstlenmişti. Gemiler hazır olduklarında, donanma düşmanlara karşı kullanılacaktı.[700]

Morgenthau, "Gemiler asla Türk donanmasına dahil edilmedi; tersine Türk donanması bu Alman gemilere katıldı" tespitini yapmaktadır. Morgenthau Talat Paşa ile olan bir anısını ise şöyle anlatır: "Talat; 'Almanların dediğine göre bize aitmiş' diyordu sırıtarak 'Mamafih burada olmaları bizim için hayırlı. Harpten sonra şayet Almanlar galip gelirse her şeyi unutur ve gemileri bize bırakırlar. Mağlup olurlarsa onları bizden almaya kuvvetleri yetmez.'"[701]

*Yavuz'*da Türk bayrağı dalgalanmasına rağmen Alman amiral bayrağı indirilmemiş, Türk amiral bayrağı çekilmemişti. Rauf Bey, Reşit Paşa Vapuru ile Londra'dan İstanbul'a geldikten sonra bu Alman amiral bayrağını görünce Cemal Paşa'nın yanına gidip durumu sormuştu. Cemal Paşa ona; "Ne yapalım herifler ne gemiden çıkıyor ne de amiral bayrağını değiştiriyor, gemiler ismen bizim" demişti. Rauf Bey'in buna cevabı kendisini torpido filosu kumandanı yapması böylece emrindekilerle geminin etrafını saracakları ve Alman mürettebatı gemilerden çıkartacakları yönünde oldu. Bununla birlikte ertesi gün torpido filosuna bir Alman tayin edilirken Rauf Bey Bağdat'a, Enver Paşa'dan Efgan Emiri'ne mektup ve hediyeler götürmek üzere İstanbul'dan ayrılıyordu.[702]

16 Ağustos tarihindeki törenle Cemal Paşa resmi olarak *Goeben* ve *Breslau*'yu Osmanlı donanmasına kabul etmiş oldu. Amiral Souchon'da Osmanlı filosuna komutan olarak atandı.[703] Kumandanlık meselesi de ilgili yazılar gazetelerde yer aldı. Haberlerde Donanma-yı Hümayun kumandanlığına, Bahriye Nezareti Birinci Erkan-ı Harbiye Reisi Arif Bey, komodorluğuna da Muzaffer Bey'in tayin olduğu bildirilmekte ve *"Yavuz* ve *Midilli* ile ahiren kesbikuvvet eden sevgili donanmamız böyle muktedir ellerde bulundukça vezaifini tamamen ifa ile milletin yüzünü güldüreceğine şüphe yoktur." denilmekteydi.

Karabekir, Alman Amirali'nin bu gemilerden beklentisinin gemilerin bir an önce Karadeniz'e çıkıp Rus nakliyatına engel olması olduğu, buna karşın Osmanlı

[700] Van Der Vat, ss. 148-149.
[701] Morgenthau, ss. 68-69.
[702] Karabekir, s. 314; Sabis, ss. 228-230.
[703] Trumpener, Germany, s. 32; Hacipoğlu, s. 87.

tarafının beklentisinin, gemilerin Karagah-ı Umumi emrine girip Türk Amirali kumandasında Türk filosunun bir kısmını teşkil etmesi yönünde olduğunu belirtir.[704]

Karabekir'in de belirttiği gibi gemilerin Osmanlı'ya gelişinden sonra Almanya, Osmanlı'yı savaşa çekmeye yönelik faaliyetlerine başlayacaktı. Berlin Askeri Ataşesi Cemil Bey'in 12 Ağustos tarihinde Alman Donanma Bakanlığındaki önemli isimlerle gerçekleşen konuşmasını Enver Paşa'ya gönderdiği telgraf, Almanların bu iki gemiden ve Osmanlı'dan neler beklediklerini ortaya koyuyordu. Buna göre; Donanma Bakanı Cemil Bey'e Türkiye'nin kendileri ile birlikte harbe girmediğini belirtmiş, bu durumda hiç olmazsa *Goeben* ve *Breslau*'yu bırakmalarını bunların yalnız başlarına Karadeniz'i tutmalarını istemiş ve eklemişti; "Eğer Hükûmetiniz isterse zahiren protesto etsin, eğer isterse havaya ateş bile açabilirler. *Goeben'*in Karadeniz'e gidip sonra tekrar geri dönmesine göz yumsun. Eğer siz karar verirseniz, Bulgaristan ve Romanya da harekete geçerler."[705]

Osmanlı tarafı ise daha temkinliydi. Enver Paşa, Cemil Bey'e hitaben gönderdiği telgrafta, *Goeben* ve *Breslau'*nun Karadeniz'de harekete geçmek üzere Boğazlardan ayrılmasının yalnız Boğazları değil Başkenti de tehlikeye atacağını ve Doğu Anadolu'yu savunma tertibatı almadan Kafkaslar'dan gelecek bir Rus saldırısına maruz bırakacağını belirtmişti. Enver Paşa ilaveten, seferberlik tamamlanmadan ve Bulgaristan ile anlaşmaya varılmadan böyle bir hamlenin yapılamayacağını; zira bunun Çanakkale Boğazı hazırlanmadan İngilizlerin Boğazlardan geçmesine neden olacağını vurgulamıştı. Enver Paşa, zaten Osmanlı'nın seferberliğe başlamasının ve *Goeben* ve *Breslau*'nun Boğazlardan girişinin Rusya'nın Kafkaslar'da daha fazla kuvvet bırakmasını temin edeceğini belirtmişti. Cemil Bey ise Enver Paşa'ya cevaben gönderdiği telgrafta, Alman Donanma Bakanlığındaki görüşün, *Goeben* ve *Breslau'*nun gelişinin Boğazları emniyete aldığı, İngilizlerin Boğazları zorlayamayacağı bu yüzden bir an önce harekete geçmesi yönünde olduğunu belirtmiştir.[706]

Alman gemilerinin Osmanlı donanmasına kabul edilmesi adına yapılan töreninin gerçekleştiği 16 Ağustos Pazar günü, Wangenheim, Liman von Sanders, Bronzart Paşa, Amiral Souchon ve von Kress'in katılımıyla düzenlenen toplantıda

[704] Karabekir, ss. 312- 213.
[705] Keleşyılmaz, ss. 2-3; Hacipoğlu, ss. 86-87; Yılmaz, s. 74.
[706] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 137; Keleşyılmaz, ss. 3-7.

Alman askeri yetkilileri, artık Karadeniz'de hakim bulunulduğu ve Bulgaristan ile beraber olunduğu için beklemeye gerek olmadan acele harbe girilmesi gerektiğini öne süreceklerdi.[707] Wangenheim, bu süreçte siyasi durum olgunlaşana, Osmanlı seferberliğini tamamlayana kadar beklenmesi ve Karadeniz'e saldırmanın, İtilaf Devletleri'nin Boğazlara saldırması olasılığını arttıracağı görüşünde olsa da Souchon, böyle bir saldırının başarı şansının yüksek olacağı görüşündeydi.[708]

Alman gemileri Çanakkale'ye girdikten sonra, kendileri için harbe doğrudan iştirak etmek adına yapacakları pek bir şey yoktu. Akdeniz filosu komutanı olarak Souchon bundan sonra daha ziyade Türkiye ile yapılan ittifakın son semeresini almak için Türkiye'ye gerekli kararı aldırmak adına çalışacak ve yine harbe doğrudan iştirak etmek imkanını sağlamaya uğraşacaktı.[709] 10 Ağustos- 29 Ekim arasında geçen süreç bundan ibaret kaldı.

3.4. GOEBEN VE BRESLAU'NUN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNİN BATI KAMUOYUNDAKİ YANKILARI

Çanakkale'deki Konsolos yardımcısı 10 Ağustos saat 20.30'da *Goeben* ve *Breslau*'nun geldiği haberini Londra'ya göndermiş, alındı bilgisi istemekteydi. Bu telsiz mesajı, Londra'ya ertesi gün 9.45'te ulaştı.11 Ağustos 10.04'te ise durumu bildiren bir başka mesaj geldi. Bu da önceki gün 18.50'de gönderilmişti ve Alman Konsolosu'nun iki büyük savaş gemisini karşılamaya gittiği bilgisini vermekteydi.[710]

İngiliz Dış İşleri Bakanlığı, gelen bilginin doğruluğundan şüphe etmişti. Dış İşleri 11 Ağustos saat 13.15'te Beaumont'u, Souchon'un Boğazlardan geçişi ile ilgili bilginin aldatıcı bir bilgi olabileceği konusunda uyardı; ancak takip eden saatlerde Londra, iki savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan geçtiğinin Yunan kaynaklarınca saptandığı konusunda bilgilendirildi. Beaumont da Souchon'un filosunun Boğazlardan girdiğini belirtti. Bununla birlikte Dış İşleri halen ikna edilmiş görünmüyordu.[711]

---

[707] Sabis, s. 251.
[708] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 134; Van Der Vat, s. 223.
[709] Lorey, Cilt: I, s. 39.
[710] Miller, s. 139.
[711] Trumpener, A Reassessment, ss. 184-185. Londra'nın kuşku ile yaklaşmasının nedeni birkaç gün önce İngiliz viskonsülün, sadece şifresiz telgrafların gönderilmesine izin verildiğini ve tüm hatların

11 Ağustos saat 11.30'da Ege Denizi'nde Alman gemilerini arayan Amiral Milne'ye, önceki gün *Goeben* ve *Breslau'*nun Çanakkale'yi geçtiği bilgisi ulaştı. Bunun üzerine Milne, *Weymouth*'a Çanakkale'ye gitmesini emretti. Saat 12.47'ye gelindiğinde Battenberg, Milne'ye bir telsiz mesajı göndererek, Konsolos yardımcısı Beaumont'dan gelen biligileri ona iletti ve Milne'ye Çanakkale'yi ablukaya alması ve mayınlara dikkat etmesi yönünde bir talimat gönderdi.[712] Milne, Battenberg'e cevaben şu telsiz mesajını gönderdi: "Talimatlarınızdan Çanakkale'ye bütün gemilerin giriş ve çıkışının önleneceği mi anlaşılmalı, yoksa sadece Alman gemilerinin mi? Resmi abluka uygulanacaksa ilan hükûmetçe mi yapılacak?" Donanma Bakanlığının cevabı ise 23.35'te geldi: "Abluka düşünülmüyor sadece düşman kruvazörlerinin çıkmaya niyetlenmesi durumunda Boğaz girişini gözlem altında tutun."[713]

Abluka İstanbul'da savaş ilanı olarak kabul edilebilirdi. Donanma Bakanlığı, açıklama isteğine verdiği yanıtta bir yazım hatası olduğunu ve ablukanın söz konusu olmadığını belirtti. İngiliz gemileri Alman gemilerinin çıkma ihtimaline karşı uluslararası sularda bekleyecekti.[714]

Bununla birlikte İngiliz tarafında, Alman gemilerinin İstanbul'a geldiğine halen kesin gözüyle bakılmıyordu. 11 Ağustos akşam 18.00'de Grey'den Kahire'ye, Büyükelçi Cheetham'a, gönderilen mesajda; Alman gemilerinin Çanakkale'den girdiği, gemilerin Mısır'a saldırı ihtimalinin olduğu ve bu suretle Türkiye'nin Almanya yanında savaşa girecekmiş gibi göründüğü belirtiliyordu. Bu mesajda aynı zamanda Souchon'un Türk sularına girdiği bilgisinin halen doğrulama beklediği de bildirilmekteydi.[715]

Weymouth saat 16.45 civarında Çanakkale önüne ulaştı. İki Türk torpido botu *Weymouth*'a yanaştı, geminin ismini okudu, kibarca selamladı ve Çanakkale'nin ağzına doğru hareket etti.[716] Osmanlı tarafı *Weymouth*'un kılavuz istemine ya da iletişim kurma istemine aldırış etmemişti. *Weymouth* biraz kıyıya doğru hareket edince kıyıdaki tabyalar iki kurusıkı uyarı ateşinde bulundu ve namluları tek başına

---

tehlikeli olduğunu belirtmesi idi. Üstelik bu gönderilen mesajlarda farklı bir kod sistemi kullanılmıştı. Bkz. Miller, s. 139.

[712] Miller, ss. 139-140.

[713] Van Der Vat, s. 109; Miller, s. 140.

[714] Fromkin, s. 59.

[715] Trumpener, A Reassessment, s. 185.

[716] Miller, ss. 139-140.

bulunan bu hafif kruvazöre doğru çevrildi. Kılavuz için sahile işaret gönderen *Weymouth*'a verilen cevap "Uygulanamaz" biçiminde oldu. *Weymouth* olduğu yerde kaldı.[717] *Weymouth* durumu Milne'ye rapor ettiğinde, Çanakkale'den düşmanının çıkma ihtimaline karşılık, Boğazın 3 mil gerisinde beklemesi emrini aldı. Savaş kruvazörleri ise Bozcaada civarında devriye geziyorlardı.[718]

Boğaz önüne ulaşan İngiliz gemisinden Osmanlı yetkilileri de haberdar edildi. Kale-i Sultaniye Mutasarrıfı Fuat Bey 11 Ağustos'ta Dahiliye Nazırı'na gönderdiği telgrafta, İngiliz filosunun Boğaz girişinde dolanmakta olduğuna dair Bahr-i Sefid Boğaz-ı Umum Kumandanlığından bilgi geldiğini belirtti.[719]

Bu sırada Çanakkale'de Akdeniz'e çıkmalarına izin verilmeyen altı adet İngiliz ve Fransız ticaret gemisi bulunmaktaydı. Bu gemilerin giriş ve çıkışına izin verilmezken, *Tekirdağ* isimli bir Alman ticaret gemisi, *General* gemisi ile *Goeben* ve *Breslau*'ya kömür sağlayan *Rodosto* vapuru 11 Ağustos'ta Boğazlardan girme iznini aldı.[720]

Goeben ve *Breslau'*nun Çanakkale'ye girişi üzerine İngiliz Akdeniz filosu da kısa sürede Çanakkale önünde toplandı. *Weymouth*'un yanı sıra üç savaş kruvazörü *Inflexible, Indomitable* ve *Indefatigale,* hafif kruvazörler *Dublin, Chatham, Gloucester* da buradaydı.[721]

İngiliz savaş kruvazörlerinin ve diğer gemilerin Boğaz'a yaklaştığını nöbetçi botlardan biri görerek, Komodor Vekili olması dolayısıyla, *Gayret-i Vataniye* Komutanı Binbaşı Cemil Bey'e rapor etti. İngiliz gemileri; bota, iki savaş gemisinin kendilerinden kaçarak Boğaz'dan içeri girdiğini, bunları Boğaz'dan çıkartmalarını veya kendilerinin içeri girmelerine izin vermelerini istedi. Bunun üzerine durum Müstahkem Mevkiiler Kumandanı Cevad Bey ile görüşüldü. Ardından da acil olarak Bahriye Nezaretinden talimat istendi. İngiliz savaş gemilerinin amiraline ise "İstanbul'a yazdık, alacağımız cevabı beklemeniz gerek" denildi.[722]

Yirmi dört saat sonra ise beklenen cevap geldi. Enver Paşa, Müstahkem Mevkiler Komutanlığının 11 Ağustos'taki telgrafına cevaben gönderdiği 12 Ağustos

[717] Van Der Vat, ss. 109-110.
[718] Milne, s. 139.
[719] BOA. DH. EUM. 7.Şube, Dosya No: 2, Gömlek No: 31, (Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı Fuad Bey'den Dahiliye Nezaretine, 29 Temmuz 1330 [11 Ağustos 1914]).
[720] Karl ve Dönitz, ss. 73-74; 1. Dünya Savaşı Ansiklopedisi, ss. 136-137.
[721] Van Der Vat, s. 149.
[722] Mütercimler, Destanlaşan, s. 108.

1914 tarihini taşıyan emrinde, Boğaz'a giren zırhlıların, Hükûmet tarafından satın alınmış olan *Yavuz Sultan Selim* ve *Midilli* adı verilen zırhlılar olduğunun Çanakkale girişinde bekleyen İngiliz zırhlısına bildirilmesini istiyor ve torpil gemisinin[723] hazır bulundurularak Boğaz girişinde birden fazla zırhlı görüldüğü ve tehlike hissedildiği taktirde torpil hattında açık bulundurulan geçidin kapanması uyarısında buluyordu.[724]

Cemil Bey bu emir doğrultusunda, Müstahkem Mevkilerden yanına bir muharebe görevlisi alarak *İnflexible*'ın bordasına yanaştı ve durumu İngiliz amiraline anlattı. Amiral ise "Sizin gerçekten böyle gemilere ihtiyacınız vardı, bu nedenle çok memnun oldum; ancak bu satın alma işini belgelendirebilir misiniz" diye sordu. Cemil Bey ise "Aldığımız telgrafın içeriği budur" şeklinde karşılık verdi. Bu yanıttan memnun olmayan İngiliz amirali, Malta'da bulunan Baş Amiral ile muhabere edeceği cevabını verdi.[725]

Söz konusu gelişme 13 Ağustos'ta Edirne vilayetinden Dahiliye Nezaretine gönderilen telgrafta da yer almıştır. Buna göre sabah saat dört civarında İmroz'un batısında dört İngiliz zırhlısı görülmüştü, öğlen üç civarında ise üç İngiliz zırhlısı daha Boğaz önüne gelerek memur talep etmişlerdi. Osmanlı tarafı da Seddülbahir'de ağır topcuya mensup bir projektör zabıtını görevlendirmişti. İngilizler görevli zabıta, *Goeben* ve *Breslau* zırhlılarının harice çıktıkları takdirde Boğaz'ı topa tutacaklarını söylemişlerdi. Görevli zabıtın zırhlıların Hükûmetce satın alındığını belirtmesi üzerine İngiliz gemileri Boğaz'a doğru yol vermişlerdi. İlaveten telgrafta İngiliz zırhlılarının Boğaz'a yakın bir mahalde bulundukları, olayın Ağır Topçu Beşinci Alay Komutanlığı ile telefonla muhabere edilerek anlaşıldığı ve durumun Eceabat Komutanlığına bildirildiği bilgisi yer almıştı.[726]

Milne'ye 13 Ağustos'ta Malta'dan gönderilen telsiz mesajında: "…Akdeniz'deki Alman kruvazöründen kurtulduğumuza(!) ve geriye düşman olarak sadece Avusturya kaldığına göre, *Defence* dışındaki ağır kruvazörlerimiz Akdeniz'den çekilecek…" deniliyor ve Milne'ye, Fransız Amiral'den daha üstün rütbeli olduğu için İngiltere'ye dönmesi, Malta Müfettişi Carden ve Troubridge'yi

[723] "Torpil Gemisi" veya "Torpidobot", süratli, küçük tonajlı, ana silahı torpido olan gemi. Bkz. Öner, s. 295.
[724] Genel Kurmay Akeri Tarih ve Startejik Etüt Başkanlığı, No: 2125, ss. 7-8.
[725] Müetcimler, Bakış, s. 232.
[726] BOA. DH. EUM. 5.Şube, Dosya No: 1, Gömlek No: 12, (Edirne Vilayeti'nden Dahiliye Nezaretine, 30 Temmuz 1330 [13 Ağustos 1914]). Bkz. EK 2.

Fransız Amiral'in komutasına bırakması emrediliyordu. *Gloucester, Indomitable* ve *Indefatigale*, Çanakkale önünde beklemeye devam ederken, *Inflexible, Weymouth ve Dublin* 13 Ağustos'ta denize açılacak ve 14 Ağustos'ta Malta'ya geleceklerdi.[727]

İlerleyen günlerde Boğaz'a gönderilen gemilerin sayısı daha da attı. 15 Ağustos'ta Donanma Bakanlığı *Defence* zırhlı kruvazörü, tüm faal muhripler ve muhrip ana gemisi *Blenheim'*ın da Çanakkale Boğazı önündeki kuvvete ilave edilmesini emretti. Her ne kadar Lapeyere bu deniz kuvveti üzerinde komuta yetkisine sahipse de pratikte Doğu Ege'de doğrudan Fransız kontrolünde bir İngiliz bölgesi oluşmaya başladı.[728] Carden komutasındaki savaş kruvazörlerine ek olarak altı hafta sonra Tümamiral Guepratte komutasında *Suffren* ve *Verite* adlı Fransız zırhlıları da Boğaz'a gelecekti.[729]

11 Ağustos krizinden sonra İtilaf güçleri; Türkiye'ye, kendisini açıkça Merkezi Güçler tarafında konumlandırmasına neden olabilecek tavırlar göstermekten, taleplerine ültimatoma benzer bir karakter kazandırmaktan kaçındılar. Fransız ve Rus cephelerinde gelişen ilk operasyonların Balkanlar ve Yakındoğu'daki tehlikeli etkileri, onlar için Türkiye'nin tarafsızlık çizgisinde tutulmasını iki kat daha önemli kılmıştı.[730]

Fransa, *Goeben* ve *Breslau'*nun Osmanlı Devleti'ne intikalinden Büyükelçi Bompard'ın Fransız Dış İşleri Bakanlığına 11 Ağustos'ta gönderdiği ve 12 Ağustos'ta ellerine ulaşan telgrafı ile haberdar olmuştu. Bompard, gönderdiği telgrafta iki Alman savaş gemisinin 10 Ağustos'u 11 Ağustos'a bağlayan gece Çanakkale Boğazı'na ulaştığını ve durumu Rus ve İngiliz meslektaşları ile görüşeceğini bildirmişti.[731] Fransız Deniz Ataşesi tarafından gönderilen bir diğer telgraf ise Rus Donanma Bakanlığından aldığı bilgiye göre, iki geminin Çanakkale

[727] Milne s. 143; Van Der Vat, s. 164; Sarıöz, s. 113.
[728] Hacipoğlu, ss. 83-84.
[729] Vedel, s. 14; Wilson, s. 245.
[730] Mühülman, s. 125. Cavid Bey de 24 Kasım 1918 tarihinde yaptığı açıklamada, Osmanlı Devleti'nin savaş başladıktan sonra tarafsızlığa aykırı pek çok harekette bulunduğunu, İtilaf Devletleri'nin tüm bunları sukut veya hafif bir itiraz ile geçiştirdiğini ve Türkiye ile bir savaş nedeni yaratmama siyaseti takip ettiklerini, savaşı Balkanlar'a sirayet ettirmek istemediklerini bu yüzden Osmanlı Devleti'nin hareketlerine sabır ve tahammül gösterdiklerini belirtir. Bkz. Kocatürk, Cilt: II, s. 428.
[731] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 35. (Bompard'dan Fransız Dış İşleri Bakanlığına, 11 Ağustos 1914, 9.10'da gönderildi, 12 Ağustos 1914, 2.00'da alındı).

Boğazı'ndan girdiğini ve Türkiye'ye satılacağının söylendiğini belirtiyordu.[732] 12 Ağustos tarihli bir başka telgrafta ise Rus Hükûmeti'ne ulaşan haberlere göre Osmanlı Hükûmeti'nin gemileri satın aldığı, Sazanov'un bu gelişmenin bir sonucu olarak Paris ve Londra'daki büyükelçilerine, hükûmetler nezdinde temasa geçerek bu gemilerin hangi bayrak altında olursa olsun Çanakkale Boğazı'ndan geçişine güç ile karşı koyulması hususunu telgraf ile bildirdiği belirtiliyordu. Aynı zamanda Sazonov'un, Giers'e Osmanlı Hükûmeti'nin *Goeben* ve *Breslau*'yu satın alındığını açıklaması durumunda, İngiliz ve Fransız Büyükelçileri ile Türkiye'nin tarafsızlığını ihlal etmesi anlamına gelecek bu durumu, protesto etmesi talimatı verdiğini aktarıyordu.[733]

İtilaf Devletleri, gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan içeri alındığını ve ardından satın alındığını öğrenince Babı-ı Ali nezdinde güçlü bir şekilde protestoya başlarken durumu uluslararası deniz hukuku açısından da değerlendirmeye çalışacaklardı.[734] Fransa durumu, onaylanmamış olmakla birlikte daha önceki savaşlarda uygulanan 1909 Londra Deniz Deklarasyonu'nun[735] 56. Maddesi bağlamında değerlendiriyordu. Fransa, bu maddenin savaşın başlamasının ardından bir düşman ticaret gemisinin tarafsız bir ülkenin bayrağı altına girmesini geçersiz saydığı, bu tezin savaş gemilerine de uygulanabileceği, Akdeniz havzasında tehlike arz eden bir Alman gemisinin Türk tarafınca satın alınmasının açık bir şekilde Almanya'ya hizmet etme amacı taşıdığı, ileri sürülen bahanelerin ise hukuki değer taşımadığı kanısına sahipti.[736]

26 Şubat 1909 tarihli Londra Deklarasyonu, düşman bir geminin savaşın başlamasının ardından tarafsız bir devletin bayrağı altına girmesini, bu bayrak değişiminin düşman gemilerine yapılan muameleden kaçınmak amacıyla yapılmadığının kanıtlanmaması durumunda hükümsüz sayıyordu. Bu değişimi mutlak olarak geçersiz kılan durumlar şu şekildeydi; sancak değişim muamelesi gemiler seyir sırasındayken veya kuşatılmış, ablukaya alınmış bir sıradayken yapılırsa; gemiyi yeniden satın alma veya geri alma hakkı satıcıya aitse; sancağı

[732] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 37. (Deniz Ataşesi'nden Donanma Bakanlığına, Petersbug, 11 Ağustos 1914).
[733] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 48.
[734] Mehmetefendioğlu ve Arslan, s. 32.
[735] Bu bildirge ilgili tüm devletlerce tasdik edilmediğinden 1914 yazında henüz yürürlüğe girmemişti. Bkz. Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 57.
[736] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 48.

çekilen devletin iç hukuk şartları yerine getirilmemişse bu satış hükümsüzdü. Söz konusu anlaşma maddesini inceleyen Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliği, 19 Eylül tarihinde Bahriye Nezaretine gönderdiği tezkerede Londra Deklarasyonu'nun ilgili maddesinin Alman gemilerine uygulanamayacağını ayrıntılı olarak belirtmiştir. Tezkerede Osmanlı sancağı altındaki Alman gemilerinin Boğazlardan çıkması durumunda, gemilerin Osmanlı'ya satış işleminin hükümsüz addedilerek ve gemilerin Alman esaslı olduğu kabul edilerek İtilaf Devleri tarafından zapt edilemeyeceği; çünkü söz konusu maddenin düşman gemilerinin durumunu görüşmek için icra edilmemiş olduğu belirtilmekteydi. Alman gemileri tüm Akdeniz'i dolaşarak, düşman İngiliz ve Fransız gemilerinin arasından geçerek Çanakkale'ye gelmişlerdi. İsteseler Avusturya-Macaristan limanlarından birine de gidebilirlerdi. Bundan dolayı söz konusu gemilerin Çanakkale'ye girişlerinin düşman sıfatının gerektiği durumlardan korunmak maksadı taşımadığı tezkerede belirtilmekteydi. Diğer taraftan sancak değişim işlemi gemiler seyir esnasındayken veya ablukaya alınmış bir limandayken de yapılmamıştı. İlaveten Londra Deklarasyonu Osmanlı Hükûmeti tarafından imza edilmemişti. Söz konusu madde de esasen ticari gemileri içine almaktaydı ve savaş gemileri ile ilgili bir hüküm barındırmamaktaydı. Tezkerede Alman gemilerinin Osmanlı bayrağı altına girmesinin tarafsızlığı ihlal anlamına gelmediği belirtilmektedir. Bununla birlikte gemilerin zapt ve tahrip edilmesine izin vermemek için gemilerin Boğazlardan çıkışına ihtiyat tedbiri olarak izin verilmemesi ve söz konusu mütalaayı reddedebilmek için satış işlemleri ile ilgili evrakın görülmesinin önemli olduğu vurgulanmaktadır.[737]

Fransa, *Goeben* ve *Breslau'*nun Boğazlardan geçişi ile Avrupa Kamu Hukuku'nun en dikenli sorunlarından biri olan "Boğazlar Meselesinin" yeniden açıldığı görüşündeydi. Bununla birlikte Osmanlı Devleti'nin tutumu, barış halinde bulunduğu sürece İstanbul ve Boğazların tüm yabancı gemilere kapalı olduğunu belirten Paris Antlaşması gereğince, Boğazların kapalılığı ilkesini teyid eden; ama aynı zamanda Paris Antlaşması'nın yürürlüğünü sağlayabilmek için barış zamanı dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine Boğazları açabilme seçeneği ekleyen,

[737] Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HRS. SYS), Dosya No: 2095, Gömlerk Sıra No: 3, (Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinin 27 Ağustos 330 [19 Eylül 1914] tarihli tezkeresi). Bkz. EK 3.

1871 Londra ve 1878 Antlaşmaları gereğince olmalıydı. Halihazırda Alman gemilerinin Boğazlardan içeri girmeleri durumunda ise 1907 Lahey Konvasiyonu gereğince yirmi dört saat içinde Osmanlı kara sularını terk etmeli bu olmazsa, gemiler denize açılamaz hale getirilmeliydi. Avrupalı Devletlere göre Bab-ı Ali'nin bu hususlara uymaması, Paris ve Londra Antlaşmaları'na taraf olan devletlere karşı düşmanca bir hareket anlamına gelirdi.[738]

Osmanlı Devleti tüm bu görüşlere katılmıyordu nitekim; Bir Fransız hukukçusunun *Tan Gazetesi'*nde yayınladığı yazısında *Yavuz* ve *Midilli* adlı gemilerin sancaklarının değiştirilmesinin, harp durumunda olunması dolayısıyla yok hükmünde sayıldığına dair düşüncelerini belirtmesi üzerine Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliği 30 Ağustos 1914'te yazının tekzip edilmesine dair bir taslağı Bahriye Nezaretine göndermiştir.[739]

Rusya'nın gemilerin Osmanlı'ya intikaline tepkisi, ilk günlerde diğer bağdaşıkların tepkisini yatıştırmaya çalışmak ve durumu ilişkilerin koparılmasına kadar götürmekten sakınmak şeklindeydi. 12 Ağustos'ta İstanbul'daki Büyükelçi Giers, hükûmetine gönderdiği telgrafta *Goeben* ve *Breslau'*nun Boğazlardan içeri alınmasının durumu aleyhlerine çevirdiğini, askeri bakımdan Türkiye'nin gücünü arttığını, siyasi yönden ise Türkleri yüreklendirdiğini ve önemli adımlar atmaya yönlendirebileceğini belirtmişti.

İngiltere ve Fransa gibi Rusya da Alman gemilerinin bir an önce sınır dışı edilmesi konusunda ısrarcıydı. 14 Ağustos'ta Giers ile Enver Paşa arasındaki görüşmede Enver Paşa bir anlaşmaya varmak hususuna değindiğinde Giers bunun ancak Alman gemilerinin ülkeden çıkarılmasından sonra gerçekleşebileceğini belirtmişti.[740]

Osmanlı'nın tarafsız tutumunu sürdürmesi Rusya açısından önemliydi. Bu durumdan hareketle Rus Hariciye Nazırı Sazanov Fransa'ya, Türklere tarafsızlıklarını muhafaza ettikleri takdirde toprak bütünlüklerini koruyacaklarına dair garanti verilmesini teklif etti. Sazanov Türklerin tarafsız kalmaları durumunda

---

[738] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 58.

[739] BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlerk Sıra No: 3, (Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinin 17 Ağustos 1330 [30 Ağustos] tarihli raporu). *Tan Gazetesi'*nin söz konusu yazısına, Osmanlı basınında, başyazarlar tarafından makalelerle cevap verilmiştir. *Sabah, Tanin, Tercüme-i Hakikat* gazetelerinde bu yönde pek çok yazı kaleme alınmıştır. Bkz.M. Özçelik, s. 59.

[740] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 84, 139.

Almanya aleyhine mali avantaj sağlanması talebinde de bulundu ve zaferi kazansalar dahi bu garantiye sadık kalacaklarını belirtti. Fransızlar bu teklifi kabul edecekler ve İngiltere'yi de üçlü bir garanti vermek üzere ikna etmeye uğraşacaklardı.[741] Osmanlı'dan istenen, Almanlara ait iktisadi işletme, demiryolları ve diğer ayrıcalıkların mülkiyetlerinin Almanlardan geri alınmasıydı. Rus Hükûmeti'nin baskısı ile buna Azerbaycan yönündeki askeri faaliyetlerin durdurulması da eklendi; ancak bu tekliflerin hiçbiri Osmanlı tarafından değerlendirilmeyecekti.[742]

İngiliz otoriteleri de 11 Ağustos'ta durumdan haberdar olmuşlardı. Grey, Beaumont'a 11 Ağustos'ta gönderdiği telgrafta, önceki gece 20.30'da *Goeben* ve *Breslau'*nun Çanakkale'ye ulaştığını öğrendiklerini, gemilerin Boğazlardan geçişine izin verilmemesi, gemilerin yirmi dört saat içinde limanı terk etmesi veya silahlandırılması gerektiğini bildirdi. Grey, Beaumont'tan bunların Türk Hükûmeti'nin tarafsız tutumunun gerektirdiği görevler olduğunu dolayısıyla İngiliz Hükûmeti'nin, Türk Hükûmeti'nden yükümlülüklerini yerine getirmesini beklediğini iletmesini istedi.[743]

Ertesi gün ise Beaumont, Londra'ya *Goeben* ve *Breslau'*nun Osmanlı Hükûmeti'nce satın alındığını ve mürettebatın Almanya'ya dönüşüne izin verileceğini haber verdi. Beaumont telgrafında, Sadrazamın kendisine söylediği kadarıyla bu satın alma işleminin *Sultan Osman'*a el konulması yüzünden gerçekleştiğine, bu durumun Rusya'ya karşı bir hamle olmadığına, Yunanistan ile adaların geleceği konusunda eşit şartlarda pazarlık yapılabilmesi için Türklerin bu gemilere ihtiyaç duyduklarına yer vermişti. Beaumont, ilaveten Sadrazam'ın kendisinden donanma misyonunun görevine devam etmesini istediğini belirtmişti.[744] Bu telgraf gönderilmeden önce İngiliz Hükûmeti'nde şüpheler sürmekteydi; ancak Alman mürettebata dönme izninin verileceği bilgisinin alınması ve Sadrazamın durumun Rusya'ya karşı olmadığı konusunda güvence vermesi İngilizler açısından tablonun olumlu görünmesine neden olmuştu. Asquith'in hatıralarında yazdığı kadarıyla Türkler, Churhill'in gemilerine el koymalarına halen kızgındı, bununla birlikte Alman mürettebat ayrıldıktan sonra Türklerin *Goeben*'e sahip olması ona

[741] Tuchman, Yavuz, s. 125.
[742] Mehmetefendioğlu ve Arslan, ss. 32-33.
[743] PRO. HCPP. 1914, No:8, (Edward Grey'den Beaumont'a 11 Ağustos 1914).
[744] PRO. HCPP. 1914, No: 9, (Beaumont'dan Edward Grey'e, 11 Ağustos 1914'te gönderildi, 12 Ağustos'ta alındı).

göre pek bir şey ifade etmiyordu çünkü Asquith'e göre, kayalar ve mayınlara çarpmak haricinde Türk gemiciler, gemileri verimli bir şekilde kullanamayacaktı.[745]

Bundan sonra, İngilizlerin tepkisi satışa karşı çıkmamak, bununla birlikte Alman personelin ülkelerine geri gönderilmesini sağlamak esasına dayandı. 12 Ağustos'ta Grey, Beaumont'a gönderdiği telgrafta, *Goeben* ve *Breslau'*nun mürettebatının hemen Almanya'ya dönmesi durumunda bu gemilerin Türk mürettebatından oluşan Türk gemileri olarak görüleceğini ve bu halde İngiliz donanma misyonunu geri çağırmak için bir neden kalmayacağını belirtti.[746]

Bununla birlikte İngiltere, *Sultan Osman* ve *Reşadiye'*nin iadesi ve bu gemiler için ödenen paraların iadesi konularında güvence vermekten çekinmiyordu. 12 Ağustos tarihinde Churchill, Grey'e gönderdiği telgrafta Donanma Bakanlığının bu gemilerin Türkiye'ye bırakılmasına veya satılmasına, satışın iyi niyetle ve sürekli olarak yapılması şartıyla razı olduğu, üzerinde durulması gereken asıl konunun gemideki Alman subay ve erlerin, istisnasız, Almanya'ya geri gönderilmesi ve yeniden hizmete alınmayacaklarına dair şeref sözü verilmesi olduğu yer alıyordu. Churchill, subaylar, uzmanlar, güverte erleri dahil hiçbir istisna kabul edemeyeceklerini belirtmekte ve bu şartların yerine getirilmesi durumunda Donanma Bakanlığının, Sadrazam'ın istediği üzere İstanbul'daki deniz heyetinin görevini devam ettirmesine izin verebileceğini eklemekteydi. Churchill, el konulan gemilerden birinin veya ikisinin geri verilebileceğini, gemilerin bedelleri için ise Osmanlı Hükûmeti ile görüşmeye hazır olduklarını belirtiyordu.

Gemilerin Boğaz'dan içeri girmesine önemli tepkiler olmakla beraber, Souchon'un Boğaz'daki kalenin himayesine sığınır sığınmaz orada bir fatih gibi davranması, Boğaz'da bulunan İngiliz ve Fransız ticaret gemilerini yoklamaya koyulması ve Fransız gemisi *Saghalien'*in telsizini tahrip etmesi, durumu büsbütün azdıracaktı.[747]

Beaumont, konuyla ilgili Çanakkale'deki İngiliz Konsolosundan aldığı bilgileri 12 Ağustos tarihli telgrafla Grey'e iletti. Burada Alman gemilerinin

---

[745] Trumpener, A Reassessment, ss. 185-186.
[746] PRO. HCPP. 1914, No: 11, (Edward Grey'den Beaumont'a, 12 Ağustos 1914).
[747] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 84-85; Karal, s. 387. Liman'daki İngiliz ve Fransız vapurlarında telsiz muharebe cihazları vardı bunların Alman gemileri hakkında kendi savaş gemilerine bilgi verebileceği düşünüldüğünden bir Alman deniz bölüğü bu gemilere çıkarak telsiz kamaralarını tahrip etmiş, önemli cihazları sökmüşlerdi. Bkz. Hüner, s. 65.

İstanbul'a doğru hareket ettiğini belirtiyor ve Alman birliklerinin gemilerde arama yaptığını, gemileri batırma tehdidinde bulunduğunu ve bir Fransız gemisine ait telsiz cihazını tahrip ettiğini bildiriyordu. Çanakkale'deki konsolos, bu durumu protesto ettiklerini, Alman gemilerinin gece yarısından önce silahsızlandırılmasını veya ihraç edilmesini talep ettiklerini haber veriyor ve "öyle görünüyor ki onlar Türkiye'yi savaşa sokmayı istiyorlar" diye ekliyordu. Beaumont, gönderdiği mesajında askeri otoritelerin kontrolü kaybetmiş gibi göründüğünü, Çanakkale'deki İngiliz gemilerinin gözetim altında tutulduğunu ve limandaki görevlilerin çıkış yapacak olan gemilere gerekli evrakları vermeyi reddettiğini belirtiyordu.[748]

Bu durumdan rahatsız olan Fransız Büyükelçisi Rıfat Paşa da gönderdiği telgrafta, Alman bayrağı ve mürettebatı taşıyan *Goeben* ve *Breslau'*nun ticaret gemilerini durdurup aradıklarına ve Harbiye Nazırı'nın hükûmete Alman yanlısı haberler empoze ettiğine dair haberlerin tehdit edici olduğunu belirtiyor ve talimat beklediğini bildiriyordu.[749]

Souchon'un Çanakkale Boğazı'ndan çıkmak üzere bekleyen Fransız ticaret gemisinin telsizine el koyması konsolosların müdahalesini beraberinde getirecek bunun üzerine Başkomutanlık Vekaleti duruma müdahale edecekti.[750] Başkomutanlığın araştırmasından sonra olaydan Müstahkem Mevkiler Kumandanlığının haberi olmadığı, yolcuların tutuklanmasının *Breslau* tarafından yapıldığı, Boğaz'dan çıkmaları durumunda batırılacağı tehdidinde de bulunulduğu ortaya çıkacaktı. Ertesi gün ise *Saghalien'*in çıkışına iznin verilecekti.[751]

Bununla birlikte Boğaz'da bekleyen İtilaf Devletleri'ne ait ticaret gemilerinin alıkonulması sorunu uzunca bir süre çözülmedi. Osmanlı Hükûmet çevreleri ise bu dönem boyunca tarafsız olduklarını ilan etmeyi sürdürdü. 12, 13 ve 14 Ağustos'ta Londra-Paris ve St. Petersburg büyükelçilerine bu yönde resmi açıklamalar yapıldı. Eski Alman gemilerinin savaş boyunca Boğazlardan dışarı çıkmayacağı konusunda garanti verildi.[752]

---

[748] PRO. HCPP. 1914, No: 10, (Beaumont'tan Edward Grey'e, 11 Ağustos 1914'te gönderildi, 12 Ağustos'ta alındı).
[749] MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845, No: 55, (14 Ağustos 1914).
[750] Yılmaz, ss. 82-83.
[751] Öner, s. 142; Ayrıca bkz. Genel Kurmay Akeri Tarih ve Startejik Etüt Başkanlığı, No: 2125, ss. 7-8.
[752] Mühülman, s. 119.

Avrupa devletlerinde görev yapan Osmanlı büyükelçilerinin de hareket tarzı bu doğrultudaydı. İngiltere'deki Osmanlı Büyükelçisi Tevfik Paşa, 13 Ağustos'ta *Goeben* ve *Breslau'*nun Çanakkale'den içeri girdiği yönünde kendisine gelen haberler üzerine Dış İşleri Bakanlığına gittiğinde tarafsızlık kurallarına uyularak iki geminin silahsızlandırılıp mürettebatının terhis edildiği ve Osmanlı'nın bu gemileri satın almış olduğu haberlerini müsteşardan öğrenmiştir. Tevfik Paşa, kendisine yöneltilen tarafsız olup olmadıkları sorusunu, hükûmetinin kesin tarafsızlık beyanını değiştirmediği şeklinde yanıtlamıştır.[753]

Bu süre zarfında İngiliz deniz misyonu, Osmanlı'daki görevini sürdürmekteydi. Cemal Paşa hatıralarında işin en nazik tarafının Osmanlı donanmasının Kumandanı sıfatıyla donanmada bulunan Amiral Limpus ile İngiliz zabitlerini donanmadan gürültüsüzce çekmek olduğunu belirtmiştir; ancak süre gelen birkaç gün içinde bu durum da kendiliğinden çözüldü. Cemal Paşa, gemilerin satışını öğrenen Limpus'tan bir rapor almıştı. Limpus burada iki yeni gemi elde edilmesinden dolayı Osmanlı Hükûmeti'ni tebrik ediyor ve gemilerin hemen kendi kumandasına verilmesi durumunda, donanmadan alınacak zabitler ve diğer mürettebatı bu gemileri kullanabilecek duruma getirebileceğini belirtiyordu. Cemal Paşa ise Amiral'e gönderdiği cevapta gemilerin mürettebatının çok yorgun olduğundan ve ne zaman gemiyi boşaltacaklarının bilinmediğinden, şimdilik bu gemilere verilecek zabitler ve mürettebatın listesini hazırlamakla uğraşmasını rica etmişti.[754]

Cemal Paşa ile görüşen Amiral Limpus konuyu Beaumont'a da açmıştı. Beaumont da bu görüşmenin ayrıntısına 14 Ağustos'ta Grey'e gönderdiği telgrafta yer verdi. Beaumont, Amiral Limpus'un Cemal Paşa'dan *Goeben* ve *Breslau'*nun mürettebatı ile ilgili söz aldığını, bunun zaman almakla birlikte halledileceğini, Cemal Paşa'nın bizzat kendisinin bu iki gemiyi İngiliz Amiral'e devretme işini üstlendiğini haber veriyordu. Beaumont, Amiral Limpus'un söylediğine göre *Goeben*'in Türk mürettebatınca kullanılabilmesi için bir ay gibi bir zaman

[753] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 85.

[754] Cemal Paşa, ss. 146-147. İngiltere ve Rusya'nın bu süreçte, iki geminin Amiral Limpus'un komutasına verileceği şeklinde oyalandığı bir gerçektir. *The Times, The Guardian* başta İngiliz gazetelerinde çıkan haberlerde de Yavuz Sultan Selim ve Midilli olarak adlandırılan gemilerin Türk Hükûmeti adına Amiral Limpus'un komutasına verileceği yazılmaktaydı. Alman mürettebat hakkında somut bilgiler olmasa da mürettebatın Romanya üzerinden Almanya'ya gönderileceği haberi yer almaktaydı. Bkz. Kocatürk, Cilt: II, s. 422.

geçebileceğini, devir teslim formalitelerinin bir-iki gün içinde halledilebileceğini, bununla birlikte Almanların sevkiyatındaki gecikmenin kaçınılmaz olduğunu eklemişti. Yine Amiral'in Beaumont'a söylediğine göre Cemal Paşa, savaş sonuna kadar bu iki gemiyi Marmara Denizi dışına göndermeye niyetleri olmadığını belirtmişti.[755]

Birkaç gün sonra Limpus hem Sait Halim Paşa'ya hem de Cemal Paşa'ya birer mektup göndererek Osmanlı donanmasının vaziyetini değerlendirmiş, Osmanlı'nın muhakkak tarafsızlığını koruması gerektiğini vurgulamıştı. Limpus bu mektuplarında Türk personelin, yeni gelen gemileri idare edecek yetiyi kazanması için üç beş senelik bir talime gerek duyduğunu belirtiyordu. Cemal Paşa'nın buna cevabı kendisinin Bahriye Nezaretine bağlı olması dolayısı ile doğrudan Bahriye Nezaretine rapor sunması gerektiği ve kendi görevinin bahriyeyi ıslah etmek olduğu, izlenecek siyaset tarzı hakkında Osmanlı Hükûmeti'ne yol göstermeye yetkili olmadığı yönündeydi. Limpus, Cemal Paşa'nın uyarısı karşısında, bundan böyle gösterilen hareket tarzından ayrılmayacağını belirtti. Bununla birlikte Limpus yorulmuş olduğu için bir süreliğine Tarabya'da oturan kızının yanına gitmek için izni istedi. Cemal Paşa, Limpus'un bu isteğini kabul edecek; ancak Osmanlı mürettebatı ile anlaşmazlık çıkabilme ihitmaline karşı İngiliz personelinin de donanmada bulunmamasını, bunun yerine İngiliz personelin, tersanede başka işlerde çalışmak üzere Bahriye Dairesine gönderilmesini isteyecekti. Ertesi gün İngiliz zabit ve mürettebattan hiç kimse kalmamıştı.[756] 15 Ağustos'ta Amiral Limpus liderliğindeki İngiliz donanma heyeti üyelerinin gemilerdeki görevlerinden alınıp masabaşı işlere verilmesiyle İngiliz heyetinin Osmanlı donanmasındaki danışman ve hatta gizli komutanlık görevi de sona erdi.[757]

15 Ağustos'ta Sait Halim Paşa, gemilerin isimlerini anmadan kesin tarafsızlığı bir kez daha teyit ettiyse de beklendiği gibi Alman mürettebatın gemilerden alınmaması üzerine taraflar arasında memnuniyetsizlik başladı. Churchill Grey'e yazdığı 17 Ağustos tarihli mektupta, *Goeben* ve *Breslau'*nun durumunun

[755] PRO. HCPP. 1914, No: 15, (Beaumont'tan Edward Grey'e, 15 Ağustos 1914'te gönderildi, 16 Ağustos'ta alındı).
[756] Cemal Paşa, s. 148.
[757] Celalettin Yavuz, "Birinci Dünya Harbi Sırasında Osmanlı ve Alman Deniz Subayları İlişkileri" **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I,** Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000, s. 231, 234; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 102; Tunaboylu, s. 36.

memnuniyet verici olmadığı, Türkiye'ye satışının dahi tarafsızlığı ihlal anlamına geldiği, Alman mürettebatın kendi ülkelerine gönderilmesi şartının yerine getirilmediği ve belki de bu gemilerdeki uzmanların Türkiye'de kalmalarının kabul edildiği belirtilmekteydi. Churchill, İngiliz heyetinin görevden uzaklaştırılmasından, gemilere girmelerinin engellenmesinden de şikayetçiydi. Churchill, *Goeben* ve *Breslau* ile ilgili bu durumun devam etmesi halinde, Çanakkale'ye savaş kruvazörleri ve takviye kuvvetler gönderilmesi fikrindeydi.[758]

Churchill; Asquith, Grey ve Kitchener'ın aksine, Osmanlı'ya karşı saldırgan bir politika izlenmesini istiyordu. Churchill, bir torpido filotillasını Çanakkale Boğazı'ndan geçirerek *Goeben* ve *Breslau'*yu batırmayı teklif etmişti. Lord Kitchener ise Türkiye'ye saldırılması durumunda tüm İslam dünyasının düşmanlığının kazanılacağı bu nedenle ilk düşmanca hareketin Osmanlı'dan gelmesi gerektiği fikrindeydi.[759] Grey de Osmanlı'nın yarattığı tek tehlikenin iki Alman gemisi olduğu inancındaydı. Osmanlı ile savaşı haklı çıkarmaya yetecek gerekçeler mevcuttu, bununla birlikte Grey "İmparatorluğu savaşa sokma sorumluluğu bütünüyle Türkiye ile Almanya'nın omuzlarına düşmesinin uygun olacağı" görüşünde idi.[760]

16 Ağustos tarihinde Grey, Beaumont'a gönderdiği telfgrafta Fransız ve Rus elçilerine benzer talimatlar verilir verilmez, Türk Hükûmeti'ne, tarafsızlığını savaş süresince koruması durumunda İngiliz, Fransız ve Rusların Türkiye'nin bağımsızlığını ve bütünlüğünü destekleyeceklerini bildirmesini istedi.[761] 17 Ağustos'ta ise İngiltere, Rusya ve Fransa elçileri, Sadrazamı ayrı ayrı ziyaret ettiler ve savaş sürecinde Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün her türlü saldırıya karşı korunacağı konusunda sözlü olarak garanti verdiler.

Tahıl yüklü İngiliz gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin verilmeyerek bekletilmesi de 16 Ağustos'ta İngiliz Büyük Elçisi Louis Mallet'in İstanbul'a gelip zaman kaybetmeden Bab-ı Ali nezdinde girişimlerde bulunması ile çözüldü.[762]

Tatilde bulunan İngiltere'nin Osmanlı Büyükelçisi Louis Mallet İstanbul'a gelerek Beaumont'dan görevini devralmıştı. Mallet gelir gelmez iki ülke gündemini

[758] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 86.
[759] Tuchman, Yavuz, s. 125; Aksakal, Harb-i Umumi, s. 144.
[760] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 153.
[761] PRO. HCPP. 1914, No: 17, (Edward Grey'den Beaumont'a, 16 Ağustos 1914).
[762] Kocatürk, Cilt: II, ss. 426-430; Sarıöz, s. 119.

işgal eden Alman gemileri meselesine de eğildi. Enver Paşa ile görüşen Mallet, sığınma hakkı isteyen Alman gemilerinin silahsızlandırılmasını ve Çanakkale'den çıkartılmasını hükûmeti adına talep etti. Enver Paşa'nın gemileri satın aldıkları yönündeki cevabına karşılık bu davranışın Devletler arası Hukuk Kuralları'na aykırı olduğunu belirtti. Enver Paşa bir kez de Mallet'e bu gemileri ihtiyaçlarından ötürü satın aldıklarını, İngiliz tersanelerinde 7,5 milyon Sterlin'e yaptırılan *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemilerine İngiliz Hükûmeti'nin el koymasının, Osmanlı halkının öfkesini çektiğini takdir etmeleri gerektiğini söyledi. Mallet bunun üzerine durumu hükûmetine ileteceğini belirtti.[763]

İngiliz Hükûmeti, el konulan gemiler ile ilgili Osmanlı Hükûmeti'nden gelen tepkileri yatıştırmak için konuyla ilgili vaatler vermeye devam etmiştir. 18 Ağustos'ta Churchill, Limpus aracılığıyla Enver Paşa'ya gönderdiği mesajda, dretnotlara el konulmasından duyduğu pişmanlığı belirtmiş, gemilere ödenen paranın tümüyle iade edileceğini, gemilerin savaş sonunda Osmanlı'ya verileceğini vaat etmişti.[764] Osmanlı Devleti ise el konulan gemilere karşılık iki Alman gemisinin alındığı görüşünü savunuyor ve zaman kazanmaya çalışıyordu. 19 Ağustos'ta, Çanakkale Müstahkem Mevkiler Komutanlığına gelen İngiliz Konsolosu Palmers, *Indomitable* savaş gemisinin komutanından bir haber getirecekti. Burada *Yavuz* ve *Midilli*'nin Türkiye'ye ait oldukları kabul ediliyor ve Alman personelin durumları hakkında karar alınıp alınmadığı soruluyordu. Durum Başkomutanlık Karargahına bildirildikten sonra alınan emir doğrultusunda 20 Ağustos'ta cevap yazıldı. Akhisar torpidobotu ile gönderilen bu cevapta, İngiltere'den dönmesi beklenen *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemilerinin personelinin yurda dönüşünü takiben bu değişimin tamamlanacağını belirtiyor ve bundan sonra bu gibi başvuruların İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği yoluyla yapılması isteniyordu.[765] *Sultan Osman* ve *Reşadiye* mürettebatının Osmanlı sularına ulaşır ulaşmaz Alman personel ile yer değiştireceği yönünde benzer bir vaat Tevfik Paşa tarafından da verilmişti.[766]

---

[763] Mütercimler, Bakış, ss. 230-231.
[764] Van Der Vat, ss. 222-223.
[765] Hacipoğlu, s. 84; Sarıöz, s. 22.
[766] PRO. HCPP. 1914, No: 29, (Tevfik Paşa'dan Edward Grey'e, 22 Ağustos 1914). Nafia Nazırı Çürüksulu Mahmud Paşa'nın ifadesine göre İtilaf Devletleri aldıkları bu sözler sonrasında beklemeye geçerek tebligatlarına son vermişlerdir. Fakat bu vaatler Meclis-i Vükela kararıyla alınamamış, sefinelere verilen vaatler gerçekleşmemiş ve sonunda Karadeniz olayı vukuu bulmuştur. Bkz. Kocatürk, Cilt: II, s. 422.

Süregelen bir ay boyunca da İtilaf Devletleri'nin sefirleri Bab-ı Ali'ye başvurarak gemilerin mürettebatının değişmesini ve Alman subaylar yerine Osmanlı subaylarının yerleştirilmesini talep etmeyi sürdürdü.[767] Osmanlı Devleti bu süre boyunca tarafsızlık görüntüsünün korunması konusunda hassastı. Hariciye Nezareti'nden Bahriye Nezaretine 20 Eylül 1914 tarihinde gönderilen tezkerede devletin tarafsızlığının korunduğunun dış dünyaya gösterilmesi gerektiği konusunda özenli davranılması gerektiği şöyle belirtiliyordu:

> *Bir kaç günden beri Moda önünde demirli bulunan "Yavuz Sultan Selim" zırhlısında sabık "Goben" mürettabatından zabitan ve efradın millî kıyafet ale'l husus millî serpuşlarıyla bulunmakda oldıkları görülmektedir.*
>
> *Halbuki mezkur zırhlının Almanlar elinde bulunması keyfiyetine sefirimizin nazar-ı dikkatini celb eden Sör Edvard Grey "Alman zabitan ve taifenin iadeleri" hakkında acilen teminat istemesi üzerine Tevfik Paşa Hazretleri'ne gönderilen 21 Agustos 914 tarihli telgrafda "Sultan Osman'ın zabitan ve taifesi dersaadete muvasalat edince Alman zabitan ve taifenin yerine konulacakları" taahhüd edilmiş ve işbu taahhüdümüz nazır-ı müşarünileyh canibinden sened-i ittihaz olunmuştur. "Sultan Osman" zırhlısına müretteb zabit ve efradımızın hayli vaktden beri dersaadete avdet etmiş oldukları müstehcer bulunduğına göre "Yavuz Sultan Selim"deki zabit ve efradımız arasında Almanların anif-ül-beyan hâlde efkar-ı umumiyyeye maruz bulunmaları taahhüd-i mezkure ile tezad-ı tam teşkil etmektedir. Hükûmet-i seniyye her tarafa resmen ve teminen beyân etmekde oldıığu hal-i bi-tarafeynde kaldıkca ve şu gibi taahhüdat icrasına mazhar oldukca bu hali hiç olmazsa zevahirde muhafazaya çalışmak, hariciyedeki efkar-ı umumiyyeden istiğna etmemek ve eder gibi görünmemek, bize muhasım gibi görünen bir takım devletler-ki Alem-i islam'ın hilâfet-i islamiyyeye karı muhabbetini tenkîsi için her türlü vesaile müracaat emrinde büyük bir gayret göstermekdedirler-onların zaten topladıkları vesail-i şakayıkı beyhude tezyide sebeb olmamak menafî-i âliye-i hakikimiz icabatından bulunduğunu muhtac-ı îzah değildir. Binaen-alâ-zalik bi-taraflığımızı açıkdan açığa muhal ve taahhüdatımızı nakıs-ı ahvalin müsaade-i imkan mertebesinde meni himem-i aliyye-i nezaret penahilerine merdurdur efendim.*

Bu evrakın altına Cemal Paşa Bahriye Nazırı imzası ile 21 Eylül'de düştüğü notta bu gibi meselelerin Meclis-i Mahsus-u Vükelaca müzakere edilmekte olduğundan Hariciye Nezareti'nin bu gibi mütalaaları yazmasında mahal ve mana olmadığını belirtmişti.[768]

İtilaf Devletleri görüldüğü üzere Alman mürettebatın arındırılması ve Alman ıslah heyeti ile bu mürettebatın Almanya'ya iadesinin yapılması konusunda hemfikirlerdi. Cemal Paşa ise hatıralarında Osmanlı Devleti'nin bu süreçte izlediği

[767] Kocatürk, Cilt: II, ss. 422-423.
[768] BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2269, Gömlek Sıra No: 2, (Hariciye Nezaretinden Bahriye Nezaretine, 7 Eylül 1330 [20 Eylül 1914]).

yolu açık bir biçimde şu şekilde anlatmaktadır; "Cidden tarafsız olsa idik, bizim yapacağımız iş de bu idi. Fakat biz tarafsızlığımızı yalnızca vakit kazanmak için ilan etmiş; harbe girmek için ordunun seferberliğini tamamlamasını bekliyorduk."[769] Yine Cemal Paşa'nın belirttiğine göre, Encümen-i Vükela vakit kazanmak amacıyla, kendisinin İngiliz Sefiri Luis Mallet ile, Cavid Bey'in de Fransız Sefiri ile sıkı ilişki içinde bulunmaları dolayısıyla bu iki devlet adamının, ilgili devletlerdeki ittifak şüphelerini ortadan kaldırmaya çalışmak adına hareket etmelerine karar vermişti.[770]

Bu süreçte Alman gemileri Marmara'da seyir denemelerine de başlamıştır. Bu durumdan rahatsız olan İngiliz Donanma Bakanlığı 21 Eylül'de, Çanakkale önünde bekleyen gemilere, *Goeben* ve *Breslau*'nun taşıdığı bayraklara bakılmaksızın batırılması, kendi başına çıkacak Türk gemilerinin ise batırılıp batırılmaması konusunda serbest oldukları yönünde bir emir yollamıştı. Alınan bu emir doğrultusunda, 27 Eylül'de Boğazlardan çıkan, Alman kumandasındaki bir Türk torpidobotunun Boğaz'da bekleyen İngilizlerce batırılması yönünde tehdit edilmesinin ardından Türk Hükûmeti Boğazları trafiğe kapattı.[771]

Osmanlı Hariciye Nezareti 28 Eylül'de İngiliz sefaretine, Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını koruduğunu belirtti ve bu suretle Osmanlı kara sularında uygulanması gereken kuralları içeren bir nota verdi. 4 Ekim tarihinde ise İngiliz sefareti 112 numaralı telgraf ile Osmanlı Devleti'nin 28 Eylül tarihli notasının alındığını buna karşılık Osmanlı tarafından uygulanan tehlikeli hareketlerin söz konusu kurallara tamamen aykırı olduğunu belirtti. İngiltere notasında, Osmanlı'nın tarafsızlık kuralları olarak öne sürdüğü maddeleri tek tek incelemişti. Osmanlı Devleti tarafından sunulan ilk kural denizin fırtınalı olması veya gemilerin hasara uğraması gibi olağan üstü koşullar haricinde savaş gemilerinin Osmanlı limanlarına girişini yasaklamakta ve gemilerin uygun bir an bulur bulmaz limanı terk etmesini gerektirmekteydi. İkinci kural ise özel duruma sahip olan gemilerin dahi yirmi dört saatten fazla limanda kalmalarını engellemekteydi. İngiltere söz konusu notasında, *Goeben* ve *Breslau'*nun, satışının gerçekleştiği bahanesiyle, Osmanlı sularında sınırsız bir müddetle kalmalarına müsaade edilmekle Osmanlı'nın her iki kanunu da

[769] Cemal Paşa, ss. 147-148.
[770] Cemal Paşa, s. 149.
[771] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 93; Hermann Lorey, **Türk Sularında Deniz Hareketleri,** Cilt: II, çev. Tacettin Talayman, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946, s. 18; Karal, s. 392; Moorehead, s. 24; Pamiankowski, s. 72.

çiğnemiş olduğunu belirtmekte ve satışın doğruluğuyla ilgili bir bilginin var olmadığından bahsetmektedir.

Osmanlı Devleti'nin notasındaki dördüncü maddede yirmi dört saatten fazla Osmanlı sularında kalan yabancı bir devlete ait savaş gemisinin, devam etmekte olan savaşa katılma hakkının olmadığı yer almaktaydı; oysa İngiltere, Alman gemilerinin her an denize açılabilecek bir vaziyette olduğundan yola çıkarak Osmanlı Hükûmeti'nin bu kurala da uymadığını belirtmektedir. İngiltere'ye göre zapt ve tutuklama keyfiyeti dahil Osmanlı Devleti'nin tarafsız tutumuna zarar verecek olan her türlü davranışı yasaklayan beşinci maddenin varlığına rağmen Osmanlı Hükûmeti, *Breslau'*nun Çanakkale'ye girişinin ardından İngiliz gemilerine karşı tahribatta bulunmalarına sessiz kalıp geçiştirerek kendi tarafsızlığını ihlal etmiştir. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin savaş gemilerini kendi emniyetleri için bulundukları bir limanda askeri değerlerini arttırmaya yönelik girişimlerde bulunmaktan men eden yedinci maddeye ve ikinci defa olarak aynı limana giren, savaşan devletlere ait harp gemilerinin erzak ve mal almalarını yasaklayan sekizinci maddeye uymadığını belirtmektedir. Notada halen Alman nezaretinde bulunan *Goeben* ve *Breslau* gemilerinin Alman Hükûmeti'nin resmi vekilleri olan Almanların kumandasında denize açılıp seyirden dönüşte Alman Hükûmeti'nin hesabına gemilere erzak ve mühimmat aldıkları, Osmanlı Devleti'nin de bu süreçte bizzat kendisi tarafından belirtilmiş kuralları çiğneyerek tarafsız tutumunu zedelediği vurgulanmaktadır. İngiltere, savaşan devletlerin, Osmanlı Devleti'nin karasularını ve topraklarını düşmanlarına karşı haberleşmesine vasıta olan telsiz ve telgraf mevkileri tesis ederek operasyon üssü olarak kullanmasını men etmenin Osmanlı sorumluluğunda olduğunu belirten on ikinci maddenin, *General, Corcovado* ve Beyrut limanına iltica etmiş bulunan *Lily Rickmes* tarafından ihlal edildiğini belirtmekte ve özellikle *Corcovado*'nun faaliyetlerinin altını çizmektedir. İngiliz yönetimi, Osmanlı Devleti'nin bu gemileri koruyarak, tarafsızlık siyasetinden sapmış olmakla kalmayıp Alman gemilerini, gerçekte var olmayan bir devir teslim işlemi ile Osmanlı sancağına taşıyarak bu gemilerin işlerini kolaylaştırdığını vurgulanmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Boğazlar ile ilgili statükoyu ihlal etmeyeceğini belirten on üçüncü maddenin de bizzat Osmanlı görevlilerince, İngiliz gemilerine Boğazların kapatılıp serbest geçişlerine engel olunması suretiyle ihlal edildiği belirtilmektedir. İngiliz

sefaretine göre bu durumlar devam ettikçe Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını sürdürdüğünü iddia etmesi mümkün değildir. Bu tezkere ile Osmanlı Devleti'ne süregelen tutumunu sürdürdüğü takdirde şiddetle protesto edileceği bildirilmektedir.[772]

İngiliz sefaretinin notası üzerine Osmanlı yetkilileri konuyu incelemeye almışlardır. Hariciye Nazırı, Bahriye Nezaretine gönderdiği evrakta Osmanlı Devletine isnat edilen suçlamalardan bazılarına ilgili nezaretçe cevap verilebileceğini belirtmekte buna karşın bir kısmı ile ilgili malumat talep etmektedir. İlk olarak elçiliğin Alman gemilerinin satışını gayr-ı meşru hatta mevhum (gerçekte var olmayan) olduğunu iddia ettiğini bununla birlikte Bahriye Nezaretinde gemilerin satışı ile ilgili bir anlaşma evrakı bulunmadığını, konuyla ilgili Sadaretten alınacak bilgi doğrultusunda elçiliğe cevap verilmesi gerektiğini belirtilmektedir. İkinci olarak *Breslau* kruvazörünün İngiliz gemilerini teftiş etmesi hadisesinin Osmanlı bayrağı çekildikten sonra mı yoksa daha önce mi olduğunun bildirilmesinin önemli olduğu vurgulanmaktadır. Üçüncü olarak elçiliğin, gemilerin Alman memurların denetiminde tamir edildiği ve Karadeniz'de yaptıkları seyir dönüşlerinde Alman hükûmeti adına donanmalarını ikmal ettikleri iddiası ile ilgili olarak; bir Osmanlı savaş gemisinin tarafsızlığını ihlal etmeden Osmanlı'da tamir görebileceği bununla birlikte gemilere Alman teftişinin devam edip etmediğinin ve seferlerden sonra masrafları Alman Hükûmeti tarafından karşılanarak donatılıp donatılmadığının bilinmesinin lazım geldiği belirtilmektedir. Dördüncü olarak *Corcovado* ve diğer Alman gemilerinin telsiz telgraf görüşmelerini sürdürmekte oldukları ve Alman gemilerinin kanuna aykırı bir şekilde Osmanlı bayrağı altına geçmeleri ile ilgili iddianın da araştırılması istenmektedir. Beşinci olarak Boğazlardan geçişin engellenmesi ile ilgili iddianın Boğazların kapanması dolayısıyla mı gerçekleştiği yoksa daha sonra mı gerçekleştiği ve ne suretle gerçekleştiği, söz konusu gemilerin Karadeniz Boğazı'ndan geçişine engel olunup olunmadığı konularının bilinmesinin

[772] BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlerk Sıra No: 3, (Hariciye Nezareti Tercüme Müdiriyeti, 4 Ekim 1914 tarihli evrakın tercümesi). 28 Eylül tarihli Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye verdiği nota ve 4 Ekim tarihli İngiltere'nin Osmanlı'ya verdiği bahsi geçen nota *The Times, The Guardian* gazetelerinde de yer almıştır. Bkz. Kocatürk, Cilt: II, s. 454.

icap ettiği belirtilmekte ve Hariciye Nazırı elçiliğe bir an evvel konuyla ilgili nota verilmesi gerektiğini yazmaktadır.[773]

Görüldüğü gibi Hariciye Nezareti'nin konuyla ilgili daha hassas olduğu bir gerçektir; buna rağmen söz konusu anlaşmazlıklar bir sonuca bağlanamayacaktır. Türkiye savaşa girene kadar İngiliz tarafının el konulan gemiler konusundaki vaatleri, Alman denizcilerinin akıbeti, Boğaz'da alı konulan İngiliz ticaret gemilerine tanınması gereken serbestlik, Boğazların açılması konuları iki ülke gündemini meşgul etmeye devam edecekti.

3.5. AVRUPA'DA GOEBEN VE BRESLAU'NUN KAÇIŞINDA SORUMLU ARAYIŞLARI

Tek bir Alman gemisi, küçük refakat muhribi ile 15 büyük müttefik gemisinin elinden kurtulmuş, Adriyatik'ten Tunus'a dönüp, tekrardan Messina ve Çanakkale'ye ardından da İstanbul'a gitmeyi başarmıştı. Türkiye bu olayın bitiminde Almanya yanında savaşa girmeye itilmişti.[774] Tüm bu yaşananlar *Goeben* ve *Breslau'*nun kaçışında bir sorumlu arayışına girilmesini beraberinde getirecekti. İlk aşamada takibi yürüten amiraller konu ile ilgili suçlandı.

İngiliz Deniz Kuvvetleri, *Goeben* ve *Breslau'*nun kaçışından bir hafta sonra soruşturmayı başlattı. 24 Ağustos'ta *Inflexible* ile Milne, Devenport'a gelerek Donanma Bakanlığını ziyaret etti; ancak pek de iyi karşılanmadı. 25 Ağustos'ta ise kendisine gönderilen mektupla, neden *Indomitable*'ı Bizerta'da kömür aldıktan sonra tekrar Malta'ya gönderdiği ve neden *Gloucester*'ı takipteyken geri çağırdığı, en azından *Dublin*'in neden onun yerine gönderilmediği soruldu.[775]

Troubridge ise 2-15 Ağustos tarihinde yaptıklarını önce 16 Ağustos'ta ve daha ayrıntılı bir şekilde de 26 Ağustos tarihinde Donanma Bakanlığına bildirmişti.[776] Raporları inceleyen Donama Bakanlığı, söz konusu tarihler arasında Milne'nin takibe yönelik eylemlerini yeterli bulurken Troubridge'nin takip sırasındaki tutum ve davranışları tasdik etmedi. 27 Ağustos tarihinde Battenberg,

[773] BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlerk Sıra No: 3, (Hariciye Nezareti'nden Bahriye Nezaretine 9 Teşrin-i Evvel 330 [22 Ekim 1914]).
[774] Mc Laughlin, s. 10.
[775] Miller, s. 287; Sarıöz, s. 123.
[776] PRO. ADM. 156/76, (Troubridge'nin 26 Ağustos 1914 tarihli raporu), ss. 106-113.

Milne'ye gönderdiği mektupta, Lodların Milne'nin tüm önlem ve faaliyetlerini onayladığını ve iki geminin kaçışının Troubridge'nin Milne tarafından verilen talimatlara uymaması yüzünden meydana geldiğini belirtmekteydi.[777] Battenberg 7 Eylül tarihindeki raporunda Troubridge'yi suçlu bulduğunu belirtmiş, bu başarısızlıktan sorumlu amirale başka görev verilmemesini, onun derhal İngiltere'ye dönüp yargılanmasını istemişti.[778]

Battenberg'in ilgili mektubundan yola çıkarak hazırlanan ve Troubridge'ye gönderilen 9 Eylül tarihli Donanma Bakanlığının raporu, Amiral'in verilen görevi yerine getirmediğini ve Donanma Bakanlığının Amiral'in yaptığı açıklamalardan memnun kalmadığını belirtiyor, Amiral'den bayrağını indirip ana vatana dönmesini istiyordu. Söz konusu rapor Troubridge'ye mahkeme önüne çıkacağını haber veriyordu.[779]

22 Eylül 1914'te Portmouth'daki Denizcilik okulunda, *Goeben* ve *Breslau'*nun takibi sırasında Troubridge'nin hareket tarzını değerlendiren Amiral George Callaghan ve Amiral Hedworth Neux liderliğinde bir Soruşturma Mahkemesi düzenlendi. 23 Eylül'de mahkeme karara bağlandı. Mahkemeden çıkan sonuç Tümamiral'in, uzun süredir '*Goeben'* savaş kruvazörünün, savaş kruvazörü olmayan gemilerden üstün olduğu fikrine takılı kaldığı yönündeydi. Soruşturma Mahkemesi *Goeben*'in üstün güç olduğunu kabul etmemişti. Diğer bir yandan *Goeben'*in hızının daha yüksek olduğu ve zırhının daha kalın olduğu kabul ediliyordu. Troubridge'nin Kaptan Wray ile konuşur konuşmaz saldırma kararını değiştirmesi "İngiliz Donanma Geleneklerine" karşı gelinmesi olarak değerlendirilmişti. Mahkemeye göre Tümamiral'in *Gloucester-Dublin* ve *Beagle-Bulldog* torpido botları eşliğinde, dört kruvazör ile savaşmayı kabul etmesi durumunda filonun başarılı olma şansı yüksekti. Bu durumda en azından *Goeben*'e maddi hasar verilebilirdi. İlaveten Soruşturma Mahkemesi "üstün güç" tanımlamasının Avusturya savaş gemilerine gönderme yaptığını kabul etmişti.[780]

Soruşturma Mahkemesinin ardından Tümamiral Troubridge'nin Harp Divanına gitmesine karar verildi. Karar 26 Ekim tarihli ayrıntılı raporla

[777] Van Der Vat, s. 170.
[778] PRO. ADM. 156/110, (Battenberg'in 7 Eylül 1914 tarihli tutanağı).
[779] PRO. ADM. 156/110, (Troubridge'ye 9 Eylül 1914'te gönderilen mektup).
[780] PRO. ADM. 156/76, (23 Eylül 1914 tarihli mahkeme kararı), ss. 22-25.

Troubridge'ye iletildi. Raporda Tümamiral'in 7 Ağustos tarihinde *Goeben*'i izlemeyi bırakıp kaçmayı seçtiği, takibi bırakmasının nedeninin üstün güçlerin baskısı olmadığı, Tümamiral'in, kusurda bulunma (taksir) veya direnme (temerrüt) sebebiyle Deniz Disiplin Yasasının 3. Maddesi kapsamında suçlu bulunduğu yer alıyordu.[781]

5-9 Kasım tarihleri arasında *HMS Bulwark* gemisinde askeri mahkeme gerçekleşti. Mahkeme, Adriyatik'in yakından takip edilmesi ile ilgili verilen emirler çerçevesinde davalıyı haklı buldu; çünkü davalının yardıma gönderilen herhangi bir birlikten haberi veya umudu yoktu. Mahkeme 7 Ağustos'ta karşılaşacakları muhtemel koşullarda *Goeben*'in üstün güç olduğunu kabul etti. Davalının aleyhine yapılan ithamları asılsız buldu ve onu beraat ettirdi.[782]

Lordlar mahkemeden çıkan sonuca tepkiliydi. Fisher, Milne'yi suçladı. Milne'nin üç savaş kruvazörü ile Messina'ya gitmesi durumunda *Goeben*'in kaçamayacağını belirtti. Troubridge'yi de *Goeben*'e saldırması hususundaki açık emirleri yerine getirmemesi hususunda kusurlu buldu.

Dördüncü Deniz Lordu Lambert ise, yapılacak en iyi şeyin bu subayı ve mahkemeden çıkan kararı olduğu gibi bırakmak olduğu fikrindeydi. Üçüncü Deniz Lordu Frederick Tudor ise Askeri Mahkeme'nin kararının gösterilen kanıtlara göre doğru olduğunu; ancak hem sağ duyu hem teknik açıdan bu kararı yanlış bulduğunu belirtti.Tudor'un görüşleri şu şekildeydi;

> *Troubridge'ye hedefinin Goeben olduğu iki kez bildirildi. Onun filosunun düşük güçte olduğu izlenimi uyandırılmamalı ve Goeben'e saldırması beklendiği ona iletilmiş olmalıydı. Eğer böyle düşünmediyse, Başkomutan'ın, Tümamiral'in Goeben ile karşılaşmak ve çarpışmak niyetinde olduğunu zannetmesine yol açmaktansa Başkomutanı'nı bilgilendirebilirdi.*

Tudor, Tümamiral'in bütün hareketlerinin *Goeben*'e azimle yapışan, *Gloucester*'ın kaptanının hareketlerinin tam zıttı olduğunu belirtmişti. Tudor, Askeri Mahkeme'nin Birinci Filo'yu, *Goeben*'e ve *Breslau*'ya nazaran alt seviyede bir güç olarak nitelendirmesine katılmadı ve topçulukla ilgili görüşleri abartılmış buldu.

İkinci Deniz Lordu Frederic Hamilton ise duruşmanın, akıllı bir avukat tarafından tümüyle yanlış bir yöne çekildiğini belirtmekteydi. Hamilton durumu şu şekilde anlatmıştı:

---

[781] PRO. ADM. 156/76, (Donanma Bakanlığının 26 Ekim tarihli raporu), ss. 134-137. Bkz. EK 4.
[782] PRO. ADM.156/76, (Askeri Mahkeme, Troubridge'nin tutanaklara geçen savunması), s. 176. Bkz. EK 5.

Eğer davalı savunmasını; 'Daha fazla güneye gitmek, Goeben'in ondan kurtulmasına olanak sağlayabilirdi ve Goeben'in hızı, onunla çarpışmadan Adriyatik'e girmesini sağlayabilirdi' gereçeklerine dayanarak yapsaydı, onun güzel bir stratejik bahane vermediğini söylemek zor olacaktı. Ancak, o böyle birşey yapmadı ve savunmasını sözde zayıf güç olduğuna dayanarak yapmasıyla tümüyle davasını vermiş oldu.

Hamilton, Tümamiral'e hedefinin *Goeben* olduğunun iki kez söylenmiş olduğundan onun saldırması gerektiğini düşünüyordu. Ona göre *Goeben* üstün bir kuvvet değildi ve bundan sonra Kaptan Wray'e de görev verilmemeliydi.

Arthur Wilson'a göre cevaplanması gereken soru, *Goeben*'in o koşullarda Birinci Deniz Filosu, *Dublin* ve *Gloucester* karşısında üstün güç olup olmadığıydı. Wilson amirallerin ve Donanma Bakanlığının ön görüsüzlüğünü şu sözlerle belirtmişti;*"*...hiç kimse Çanakkale üzerindeki etkisini öngörememişti. Onların Cebelitarık Boğazı'na veya Adriyatik'e doğru gitmeleri ihtimaline yer verilmişti."[783]

Mahkeme karara bağlanmakla birlikte kamuoyu nezdinde Amiral Milne, Tümamiral Troubridge ve Kaptan Wray aklanmayacaktı. Amiral Milne'ye bu olay sonrası herhangi bir görev verilmeyip emekliye ayrılırken, Troubridge bir daha deniz üzerinde görevlendirilmeyecekti.[784] Wray, İkinci Deniz Lordunun 'görev dışı tutulması' önerisine uygun olarak görev dışı tutulacak ve mahkeme edilmeden cezalandırılacaktı. 15 Şubat 1915'te ise tekrar göreve atanacaktı.[785]

Bu üç isimden Troubridge pek çokları tarafından günah keçisi olarak adlandırılır.[786] Tümamiral de daha sonra yazdığı kitapta durumunu şu sözlerle belirtmiştir; "Birinin *Goeben*'in kaçışının kefaretini ödemesi gerekiyordu. Bu sorumluluğu ne Churchill kabul ediyordu ne de Battenberg; şimdi de Milne yan çiziyordu. Geriye sadece ben kalmıştım."[787]

---

[783] PRO. ADM. 156/110. (Büyük Amirallerin tutanağı).
[784] Tuchman, Yavuz, s. 126.
[785] Van Der Vat, s. 210.
[786] Mc Laughlin, s. 128; Van Der Vat, s. 172; Sarıöz, s. 121.
[787] Van Der Vat, s. 208. Troubridge'nin kitabında gemilerin kaçışıyla ilgili bir iddia da bulunmaktadır. Tümamiral, Armstrong-Vickers Firmasının temsilcisi Vere ile bir konuşma yapmıştır, bu konuşma sırasında Vere, Tümamiral'e İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliğine Goeben'in İstanbul'a geleceğini bildirdiğini, bu haberin kaynağının da Cemal Paşa olduğunu haber verdiğini ancak ona kendi işine bakmasının söylendiğini anlatmıştır. Troubridge kitabında, bu bilginin İngiltere'ye iletilmesi durumunda tüm akışın değişeceğini belirtir. Bkz. Van Der Vat, s. 209; Miller, ss. 299-300. Miller, Troubridge'in bu iddiasının doğru olduğunu kabul etmenin zor olduğunu, büyük ihtimalle zihninde bu olayın yanlış kaldığını belirtir. Bununla birlikte İngiliz Dış İşlerinde çalışan Ottley, 6 Ağustos'ta Vere ve Ostrorog'dan gelen bir bilgiyi aktarmıştı. Burada "Enver Bey ve Türk kamuoyunun önemli bölümünün Avusturya-Alman İttifakına katılımın lehine" denilmişti; ancak burada Goeben'in güzergahı ile ilgili bir bilgi yoktur. Bkz. Miller, ss. 299-300.

Alman gemilerinin takibi hususunda İngiliz tarafında takdir gören tek isim *Gloucester'*ın kaptanı Albay Howard Kelly olmuştu. Kelly'nin takibi İngiltere'de övgü toplamıştı. Battenberg, Kelly'nin çok iyi iş çıkardığını belirtirken, Sturdee, Kelly'nin çok iyi bir takip gerçekleştirdiğini, görevinden çekinmediğini, *Goeben*'in ana hedefi olduğunu unutmadığını belirterek Kelly'i övmüştü. Churchill de aynı fikirdeydi ve Kelly'nin onurlandırılması gerektiğini düşünüyordu. Bu amaçla Kelly'e verilmek üzere bir rapor hazırlanmasına karar verildi.[788] Donanma Bakanlığınca 19 Eylül'de hazırlanan rapor, "Donanma Bakanlığının üst kurul üyeleri *Gloucester*'ın takibinden çok memnun kaldılar" ifadesi ile başlar. Raporda, *Gloucester*'ın *Goeben*'e doğru yönelmeye kalkışması durumunda *Goeben*'in onu yakalayacağının ve her an batıracağının kesin olduğu yer alır. Raporda ayrıca, *Gloucester*'ın cesaretinin Alman gemilerini caydırdığı, onlarda İngiliz gemisine destek geleceği izlenimi uyandırdığı yer almaktadır. Rapor aşağıdaki gibi tamamlanmaktadır;

> *Baskının cüretle birleşmesi sonucunda, esas hedefe odaklanmış şaşmaz dikkat (Goeben'i bırakmamak) ve emirlere katı bir şekilde bağlılık; örnek alınması gereken bir deniz tarihi yaratmıştır. Kaptan Kelly'nin, eylemleriyle ilgili olarak söz konusu takdirlerden haberdar olması gereklidir ve Kaptan Kelly'e davranışının üst rütbelerce onaylandığı bildirilmelidir.* [789]

19 Eylül'de hazırlanan raporun Kelly'e teslimi Ocak 1915'te gerçekleşecekti. Bunun nedeni raporun hazırlandığı dönemde Troubridge'nin mahkemesinin olmasıydı. Arthur Wilson, Kelly'nin tebriki konusunun ertelenmesini istemişti.[790]

Goeben'in başarısı, bir İngiliz başarısızlığı olarak görülmüştür. Konuyla ilgili anlatılar da bu görüşü paylaşır. Dönemin Fransız basını da kaçışın ardından İngiltere'yi suçlamıştı. Kaçışın Kraliyet donanması kayıtlarında 'kara bir leke' olduğu kesindir. Bunla birlikte Fransız donanmasının Souchon'u yakalamak için elindeki ilk fırsatları kaçırdığı, hala zaman varken dahi bu hatasını düzeltmediği de bir gerçektir.[791]

Fransızların sorumluluğu kendilerinde aramaları için biraz zaman geçmesi gerekecekti. Doğudaki başarısızlıklarının artması ile harbi doğuya doğru genişleten vakayı aramaya girişen Fransızların beş yıl süren bu arayışları sonrası Depeche

---

[788] Miller, s. 291.
[789] PRO. ADM. 137/3105, (Donanma Bakanlığının üst kurul üyelerinin bilgisine sunulan19 Eylül 1915 tarihli HMS Gloucester'ın kaptanı Howard Kelly'i tebrik taslağı), s. 185. Bkz. EK 6.
[790] Miller, s. 291.
[791] Van Der Vat, s. 61.

Colaniale'den şu değerlendirme gelecekti; "Fransızlar tarafından öyle hatalar yapıldı ki her vatansever okurken ar ve hicabın ve hayretin en acısını hissedecektir."[792]

Fransızların konu ile ilgili soruşturması, İngiliz soruşturmasının hızlı ve ayrıntılı oluşunun ve bunun sonucunda yaşananların halkın belleğinde tazeyken açıklanmasının aksine, 1916 gibi geç bir tarihte başlayacak, uzun sürecek ve herhangi bir rapor ile sonuçlanmayacaktı. Fransızların soruşturmaya geç başlamasının önemli bir nedeni de Eylül 1914'te Almanların, Paris'i kuşatma tehlikesi nedeniyle başkentin taşınması idi. Bu sırada donanmanın sorgulanmasına sıra gelmemişti. Üstelik konunun önemi ekim ayında Alman gemilerinin Rus limanlarını bombalamasıyla ortaya çıkacaktı.

Fransız yargılamalarında dikkat çekici olan, kırk yıldan beri ilk kez bir Amiral'in mahkemeye çıkartılması, üstelik bunun savaşın devam ettiği bir sırada yapılması olacaktı. Fransız Parlamentosu, 3 Mart 1916 yılında Akdeniz'de yapılan savaşın yönetimine dair bir soruşturma açılmasına karar verdi. Bu süreçte Gelibolu Harekatı bırakılmış ve *Goeben'*in getirdiği felaket anlaşılmıştı. Fransa'da soruşturmayı yürütmekle Bienaime görevlendirildi. Bienaime, 1914-1915'te Donanma Bakanı olarak görev yapmış olan Augagneur'u önemli bilgileri ört bas etmek ve yok etmekle suçlayacaktı. Augagneur ise verdiği ifadede "Birlik nakli kazasız sonuçlandığına, donanmamız zarar görmediğine ve [savaş içindede] aynı sonuca varıldığına göre her şey en iyi biçimde hallolmuştu" diyecekti.

Dönemin Bahriye Nazırı Chaument'de Ekim 1917'de ayrı bir soruşturma hazırlayacak, burada Amiral Lapeyrere'in savaş çıktığında üzerine düşen görevi anlamakta başarısız olduğu ve emirlere itaatsizlik ettiği sonucuna varacaktı. Abel adlı parlamento üyesi de Mayıs 1918'de konuyla ilgili bir raporu dosyaya ekleyecekti. Bu gelişmelerle birlikte konu ile ilgili genel bir rapor hazırlanmamasına öfkelenen 73 milletvekili 9 Nisan 1919'da raporun yayınlanmasını isteyen bir bildiri verecek bunun sonucunda, dosya 24 Haziran'da parlamentoya sunulacaktı; ancak yine de konuyla ilgili bir rapor hazırlanmayacak ve konu tartışmaya açılmayacaktı. Bienaime, 1920 yılında konuyla ilgili yazdığı kitapta, Abel'in raporuyla ilgili olarak, baskıya girildiği sırada raporun kaybolduğunu öğrendiklerini bildirecekti.

[792] Lorey, Cilt: I, s. 34.

Açılan soruşturmada ifade veren Lapeyrere'nin de savunması Troubridge gibi olmuştu. Amiral kendi gemilerinin yanında *Goeben*'in üstün olduğunu bu nedenle ona saldıramayacağını düşündüğünü belirtmişti. Bienaime ise, Lapeyrere'in gecikmeden yola çıkması, en iyi gemilerle en uygun hızda ilerlemesi, onları, kendileri ile iş birliği yapmayı teklif eden İngiliz gemilerinin üzerine itmiş olması durumunda düşmanı ablukaya alıp yok etmesinin mümkün olabileceğini delillerle kanıtlayacaktı.[793]

Lapeyrere'nin bir diğer savunması, Kuzey Denizi'nde İngiliz-Alman savaşının beklendiği, bağdaşıklarının bu savaşı kazansalar dahi ağır gemi ve insan kaybına uğrayacakları, böyle bir durumda Fransız donanmasının kayıp vermemiş bir biçimde İngiltere'nin yardımına yetişmesinin ve barışa ciddi bir donanma ile ulaşmasının önemli olduğu şeklindeydi.[794] Lapeyrere, emirlere açıkça itaatsizlik ederek Akdeniz'deki Alman gemileri ile uğraşmak istememiştir.

Goeben ve *Breslau*'nun kaçışının ardındaki etkenleri incelerken dönemin koşullarını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Söz konusu dönemde temel iletişim aracı olarak telgraf kullanılmaktadır, telefon kullanımı ise oldukça kısıtlıdır. Büyükelçiler, nasıl hareket edeceklerine dair geniş bir özgürlüğe sahiptir. Temel iletişim aracı olarak telgrafın kullanılması bilgi değişiminin yavaş olması anlamına gelmektedir. Londra'dan Paris'e bir telgrafın ulaşması iki-üç saati bulurken Paris-Berlin arasındaki iletişim bir-dört saat arası sürmektedir. St.Petersburg'dan Paris'e en hızlı telgraf üç saatin altında ulaşırken bunun altı saati bulduğu zamanlar da olmuştur. Söz konusu süreye şifreleme, deşifreleme, mesajın iletilmesi için sürekli yinelemek mecburiyeti, arızalar gibi faktörler için geçen süre de ilave edilmelidir. Tüm bunlara üç saate varan zaman farkları da eklenince hareket etmek imkansızlaşmaktadır. Büyükelçiler çoğu zaman bilgileri taşıyamamakta ve tek bir gün içinde geri bildirememektedir.[795]

Bununla birlikte İngiliz ve Alman donanmaları arasında telsiz iletişimindeki farklar göze çarpmaktadır. Alman gemilerinin etrafının düşman devletlerce sarılmış bulunmasına, İtalya'nın tarafsızlığını ilan etmesine rağmen telsiz iletişimleri neredeyse sorunsuzdu. Üstelik Avusturya ile telsiz iletişimini de muhafaza

[793] Van Der Vat, ss. 153-162.
[794] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 75.
[795] Ponting, ss. 53-54.

etmişlerdi. Buna karşın İngiliz ve Fransızlar birbirleri ile iletişim kuramadığı gibi kendi anavatanları ile de sık sık iletişim sorunları yaşamışlardı.[796]

Berlin, genel olarak Souchon'un yapacaklarına müdahale etmemenin en iyi yol olacağını düşünmüş, Alman Donanma Bakanlığı, Deniz Ataşeleri, Konsolosluklar ve öteki haber kaynakları temel bilgileri göndermekle yetinmişti. Berlin'in bu davranışı Milne'ye uygulanan mesaj bombardımanından daha verimli sonuçlar vermişti.

Teknik olanakların ötesinde, müttefik devletlere ait donanmaların Alman gemileri karşısındaki başarısızlığının sorumluluğu sadece görevi yürüten komutanlarda değil onlara izleyecekleri rotayı gösteren otoritelerde de aranmıştır. Van Der Vat, *Goeben*'i yakalama konusundaki başarısızlığın bir önderlik başarısızlığı olduğunu, konum yükseldikçe sorumluluğunda arttığını ve Churchill'in son durak olduğunu belirtir.[797] Churchill'de *Word Crisis* adlı kitabında konuyla ilgili eleştiri niteliğinde bir değerlendirmede bulunur. Bir dizi olasılık sıralar ve bunların olmaması durumunda *Goeben'*in hikayesinin bitmiş olacağına değinir.[798] Churchill aynı zamanda durumu şu sözlerle anlatır; "İngiliz Hükûmeti'nin, Türklerden daha az haberdar olduğu bir politik alan hatırlamıyorum. Bugünkü bilgimizin ışığında o dönemde İstanbul'dan, tüm kanallardan gelen telgrafları okumak enteresan."[799] Bununla birlikte söz konusu değerlendirmede kendi payının eksik kaldığı bir gerçektir.

Bu dönemde Osmanlı-Alman ittifak anlaşması imzalanmamış ve İngilizler tarafından el koyulan iki gemiye karşılık *Goeben* ve *Breslau* satın alınmamış olsa dahi Osmanlı'nın tarafsızlığını koruması güçtü. Bununla birlikte Osmanlı'yı savaşa itmek Almanya için hiç de kolay değildi. Bu aşamada İtilaf Devletleri'nin başlıca

---

[796] Lorey, Cilt: I, s. 32.
[797] Van Der Vat, s. 114, 216.
[798]"Eğer 27 Temmuz'da New Zelland'ı Akdeniz'e göndermekle ilgili ilk düşüncelerim gerçekleşmiş olsaydı; eğer 4 Ağustos öğleden sonra Goeben'e ateş açmış olsaydık; eğer İtalya'nın tarafsızlığına karşı daha az endişeli olsaydık; eğer Sir Bekley Milne Indomitable'ı Bizerta yerine Malta'ya göndermiş olsaydı; eğer Donanma Bakanlığı 5 Ağustos gecesi Goeben'in yerini öğrendiğinde ona direk talimat göndermiş olsaydı; eğer Tümamiral Troubridge 7 Ağustos sabaha karşı fikrinin değiştirmemiş olsaydı; eğer Dublin ve iki destroyeri Goeben'in önün 6'sı ve 7'si gecesi kesmiş olsaydı Goeben'in hikayesi burada bitmiş olacaktı. Ancak görünen o ki taşıdığı kadere karşı çıkmak için bir şans daha vardı. O şans uzak da olsa Tanrıçalar onu yok etmek için tetikteydi. 8 Ağustos'ta…Tanrıçalar suçsuz ve titiz amirallik memuruna Avusturya'ya karşı savaş açtırdı…" Bkz. Churchill, s. 152.
[799] Churchill, s. 279.

hatası Osmanlı gemilerine haksızca el koymaları ve hiç değişmeyen Yunan yanlısı dış politikaları olmuştu.[800] Her iki politikanında yürütücüsü olan Churchill, özellikle *Goeben* ve *Breslau'*nun satın alınmasının ardından Londra'da suçlanacak, Osmanlı'nın söz konusu tavrının Churchill'in haksızca ellerinden aldığı savaş gemilerinin Osmanlı'ya verilmesine yönelik bir Alman manevrası olarak görülecekti. Lord George bu konuda Churchill'i suçlamayı 1920'li yıllara kadar sürdürecekti.[801]

Bu süreçte "Üstün güçler" tanımlaması Churchill kaynaklı bir diğer sorundu. Churchill Avusturya donanmasını kastettiğini belirtse ve "kullanılan kelimeler, gayemizi İngilizcenin düşünceleri ifade etme gücü ölçüsünde ortaya koyuyor"[802] dese de bulundukları sularda, izledikleri Alman gemilerinden başka gemi göremeyen filo kumandanlarının, başka ülkeye ait gemileri akıllarına getirmeleri güçtü.[803] Tuğamiral Dewar da bu emri "Hükûmet çevrelerinden yayılan inanılmaz hatalar zincirinin temel halkası*"* olarak tanımlayacaktı.*[804]*

Gemilerin kaçışı ile ilgili ilk aşamada Churchill suçlu bulunmakla birlikte ikinci aşamada Donanma Bakanlığı ve Dış İşleri konuyla ilgili suçlanmaktadır. Souchon'un kaçışını "trajik hatalar" olarak değerlendiren Marder'e göre bu fiyaskodan ilk olarak Troubridge ve Donanma Bakanlığı eşit şekilde, ikinci olarak da Milne sorumludur. Ona göre Troubridge, 7 Ağustos'ta gün ışığında zırhlı kruvazör ile savaşmama kararını verdiğinde büyük bir hata yapmıştı. Donanma Bakanlığı ise yetersiz ve yavaş çalışması bir yana *Goeben*'in Çanakkale'ye gidebilme ihtimalini göz önüne almamıştı. Milne ise anlam bulanıklığı ile dolu bir ortamda yeterli inisiyatif kullanamamıştı. Marder, bu süreçte İngilizlerin İstanbul'u hesaba katmaları gerektiğini vurgulamıştır.[805]

Van Der Vat, Marder ile benzer şekilde "*Goeben* ve *Breslau*'un tüm öyküsü bir kaçırılmış fırsatlar listesidir"[806] derken Fromkin de Marder ile paralel biçimde İngiliz politikasında büyük bir hayal gücü eksikliği ve denizlerdede askeri

---

[800] Robert Kerner, "Russia, The Straits and Constantinople, 1914-1915" **The Journal Of Modern History,** Cilt: 1, Sayı: 3, 1929, s. 406.
[801] Fromkin, s. 59, 60, 65; Churchill, s. 278.
[802] Churchill, s. 131.
[803] Mütercimler, Bakış, s. 220.
[804] Mc Laughlin, s. 105.
[805] Arthur Marder, **From The Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919,** Cilt: II, Oxford University Press, Londra, 1961-1969, s. 21'den aktaran Trumpener, A Reassessment, s. 172.
[806] Van Der Vat, s. 172.

beceriksizlik olduğunu belirtir. Dış İşleri, Deniz Kuvvetleri ve Donanma Bakanlığını Osmanlı'nın da stratejik hesaplar peşinde olabileceğini düşünemedikleri, İstanbul'a gidebileceklerini akıllarına getirmedikleri yönünde eleştirir.[807]

Trumpener ise yaptıkları taktik hataları yüzünden Milne ve Troubridge'nin suçlanabileceğini; ancak onların yaptıkları hataların İngiliz Donanma Bakanlığının ve Dış İşlerinin hataları ve körlükleri yanında daha küçük kaldığını vurgular. Trumpener, özellikle ortaya çıkan kayıtların, Donanma Bakanlığının fiyaskodaki hissesinin paylaşıldığını, ortaya koyduğunu belirtir. Trumpener, İngiliz Hükûmeti'nin, Türkiye'nin merkezi hükûmetler ile anlaşma yaptığına dair ortaya koyulanlardan daha fazla bilgiye sahip olduğunu vurgular. Aynı zamanda Yunanistan'ın hiç kuşkusuz kaçışta önemli bir rol oynadığını ekler.[808] Miller da bu görüşten yola çıkarak eğer *Goeben*'in kaçışında bir gizem varsa bu Paris ya da Londra'da değil Atina'da organize edildi der.[809]

İngiliz Donanma Bakanlığı ve Dış İşlerini eşit şekilde sorumlu tutan Trumpener, Atina-St.Petersburg-İstanbul ve diğer yerlerden, Türkiye'nin Almanya'ya yakınlaştığı, ittifakın gerçekleştiği yönündeki haberlere rağmen hem Donanma Bakanlığının hem Dış İşlerinin, Souchon'un doğu rotasını tutmasının neye delalet olduğunu kavrayamadıkları yönünde eleştirir. Trumpener kimsenin Milne'yi uyarmadığını 7 Ağustos'tan *Goeben* Çanakkale'ye gelene kadar Londra'dan kendisine gönderilen mesajların gereksiz olduğunu belirtir.[810]

Souchon'un Çanakkale'den kaçışı genel olarak İngiltere ve Fransa'nın hatası olarak görülse de farklı bakış açıları da mevcuttur. Gottlieb, Londra ve Paris'in kasıtlı olarak Alman gemilerinin Boğaz'dan içeri girmelerine izin verdiğinden şüphelendiğini belirtir. Ona göre söz konusu hareketleriyle bu iki devlet, Türkiye'nin, Rusya'nın İstanbul'a ani bir saldırısına karşı savunma gücünü arttırmayı amaçlamaktadır.[811]

---

[807] Fromkin, s. 58.
[808] Trumpener, A Reassessment, s. 172, 178.
[809] Miller, s. 260.
[810] Trumpener, A Reassessment, ss. 186-187.
[811] Gottlieb, s. 47'den aktaran Trumpener, A Reassessment, ss. 171-172; Gottlieb, s. 44, 47'den aktaran Miller, s. 260, 277.

Bu gemilerin gelişi ile Osmanlı'nın Karadeniz'deki gücünün arttığı kuşkusuzdur.[812] Bununla birlikte *Goeben*'in Doğu Akdeniz ve Karadeniz'in en güçlü gemisi olması durumunda dahi Osmanlı-Alman birlikteliğinin İtilaf devletleri ile denizlerde başa çıkabilecek güce sahip olması güçtü. *Goeben*, düşman gemilerinden daha hızlı olsa da yarattığı tehdit vur kaç operasyonları gerçekleştirebilecek olmasına ve düşman filoları ile çarpışmaktan kaçabilmesine dayanıyordu.[813]

Buna karşın İngilizlerin kasti olarak gemilerin kaçışına izin verdiklerini destekleyen olaylar da mevcuttur. Eylül 1914'te Humann'ın İsveç Ortaelçisinden aldığı bir duyuma göre, Büyükelçi Mallet, İngilizlerin *Goeben*'in kaçışına izin verdiği bunu da Rusların Boğazları ele geçirmesini engellemek adına yaptığı itirafında bulunmuştu. Bu iddia iki güçlü geminin varlığının Rusya'nın, İstanbul üzerindeki etkisini azaltmaya dayanıyordu.[814] Yine İngiltere'nin Yunanistan ile ilişkileri, Rusları Boğaz'dan uzak tutmak için Yunanistan'ı İstanbul'da destekleyeceği şeklinde yorumlanmıştı.[815] Churchill'in daha 1914 Ağustos'unda Yunanlıların yardımı ile İstanbul ve Boğazları zorlama planı vardı.[816]

Gottlieb ile benzer görüşü paylaşan bir diğer isim ise Yerasimos'dur. Yerasimos 2 Ağustos tarihli gizli anlaşmanın imzalanmasına İstanbul üzerindeki Rus tehdidinin neden olduğunu belirtir ve İngiliz Donanma Komutanlığının bu kaçışa, Osmanlı donanmasını Karadeniz'de güçlendirmek ve İstanbul'a karşı bir Rus saldırısını engellemek amacıyla bilerek mi göz yumduğu, sorusunu sorar. Yerasimos'un vardığı sonuç, Türkiye'ye ulaşan bir *Goeben*'in, Türkiye'nin Alman saflarında savaşa girmesine ve üstelik Rusya'nın Karadeniz üstünlüğünün sona ermesine neden olacağı yönündedir. Bu bağlamda Türkiye'nin Merkezi Devletler ile ittifakının kaçınılmaz, hatta arzu edilebilir olduğunu; çünkü bunun ganimetlerin galipler tarafından paylaşılmasını beraberinde getireceğini belirtir ve ekler:

---

[812] Aksakal Goeben ve Breslau'nun 10 Ağustos'ta Boğazlardan gelmemiş olması durumunda, Rusya'nın Karadeniz Filosu ile Osmanlı Başkenti ve Boğazları alma hamlesinde bulunmasının pek de ihtimal dışı olmadığını belirtir. Bkz. Aksakal, Harb-i Umumi, s. 117. Sander de Yavuz ve Midilli'nin Osmanlı filosuna katılımı ile Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki Rus donanmasından daha güçlü bir hale geldiğini, Rusya'nın Kırım Savaşı'nda olduğu gibi Türk limanlarına saldırma olasılığını azalttığını belirtir. Bkz. Sander, Anka, s. 293. Churchill de Goeben'in kendi başına Rus filosunu alt edebilecek güce sahip olduğunu belirtir. Bkz. Churchill, s. 278.

[813] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 134.

[814] Miller, bu 'bahanenin' Mallet'i, Almanların üstün stratejisi ve İngilizlerin beceriksizliği sonucu gemilerin kaçtığını kabul etmekten kurtardığı görüşündedir. Bkz. Miller, s. 259.

[815] Miller, s. 259.

[816] Kerner, s. 407.

"V.George tarafından Rusya'ya sunulan İstanbul'un Rusya tarafından ele geçirilmesinin imkansız oluşu İngiltere ve Fransa'yı keyiflendiriyordu."[817]

Dış İşleri Bakanı Grey, İngiliz politikasının, her zaman Rusları Boğazlar ve İstanbul'dan uzak tutmak olduğunu, Kırım Savaşında bu amaçla savaştıklarını, 1915'te de bunun geçerli olduğunu belirtmiştir. Bununla birlikte dokuz ay gibi bir sürede, 1915 Martı'nda İngiltere, Rusya'nın Boğazlar ve İstanbul'daki emellerine rıza göstermişti.[818]

Bu süreçten yola çıkarak Miller, *Goeben*'in kaçışındaki, Türkiye'nin gücünü desteklemek veya onu paylaşmak için Alman saflarında olmasını sağlamak teorisinin ilerleyen dönemlerdeki Rus İngiliz görüşmelerini görmezden geldiğini belirtir. Nitekim, Asquith 31 Ekim'de çok az şeyin kendisini Osmanlı'nın Avrupa'dan atılmasından daha fazla mutlu edeceğini, İstanbul'un Rusya'nın eline geçmesinin kendileri için bir şey ifade etmeyeceğini belirtirken Grey'in tutumu da Güney İran ve Mezopotamya'daki İngiliz emellerine karşılık İstanbul ve Boğazlardakini feda edebileceği yönündeydi.[819] 9 Kasım'da Grey, Büyükelçi Beckendorf aracılığıyla Sazanov'a Almanya'nın yenilmesi durumunda İstanbul ve Boğazların Rusya'nın çıkarları dışında halledilemeyeceğini belirtecek ve 13 Kasım'da da "İstanbul sizin olmalıdır" diyecekti.[820]

Benzer durum Fransa için de geçerlidir. Rusya'nın Paris Büyükelçisi İzvolsky, 11 Ağustos'ta yazdığı mektupta Fransız Dış İşlerinde ağırlık taşıyan görüşleri hükûmetine iletmiştir. Buna göre Fransız Hariciye Nazırı ve meslektaşları, Avrupa'da patlak verecek bir savaşın Rusya'nın İstanbul ve Boğazları almasına yol açacağı yönünde ciddi endişe duymaktaydı. Fransız Dış İşleri Bakanı Doumergue, Osmanlı'nın sinirlerini yatıştırmak için İtilaf Devletleri'nin toprak bütünlüğü garantisi vermesi önerisini getirmişti. İzvolsky, bu yönde bir garanti vermenin savaş sonrası Boğazlar meselesini kendi fikirleri doğrultusunda çözmeye engel olmadığını

---

[817] Yerasimos, s. 41, 45.
[818] William Renzi, "Great Britain, Russia and the Straits, 1914-1915", **The Journal of Modern History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 1970, s. 1.
[819] Miller, ss. 260-262.
[820] Kerner, s. 407. İngiltere'nin bu dönemdeki tavrının açıklaması iki şekilde olabilir; İngiltere, Mısır ve ele geçireceği Arap ülkelerinde kendisinin egemen olması karşılığında Rusya'nın Boğazlar bölgesine el koymasına razı olmaktadır yahut Londra Hükûmeti, Rusya'yı İstanbul düşleri ile avutmak peşindedir. Bununla birlikte İngiltere, İstanbul ve Boğazlar meselesini Almanya'nın yenilgisinden sonraya bırakmak niyetindedir. Bunun nedeni ise Rusya'nın bu kenti almasından sonra savaştan sıyrılabileceğini düşünmeleridir. Bkz. Bayur, Cilt: III, Kısım: I, ss. 458-459

belirtmekteydi. Fransız Hariciye Nezaretindeki diğer isimler ise Osmanlı'ya karşı daha saldırgan bir politikayı; "Türkiye'yi düşmanlarımızın saflarında savaşa dahil olmasını sağlayıp ebediyen işini bitirmenin daha avantajlı olacağını" savunmaktaydılar. İzvolsky bu görüşlerini *Goeben* ve *Breslau'*nun Osmanlıya sığınmasını öğrenmelerinden bir gün önce göndermişti.[821]

Miller, Grey'in söz konusu dönemdeki tutumu, Sazanov'a verilen sözler, Yunanistan'ın paylaşıma katılması yönündeki gelişmeler, Güney İran ve Mezopotamya'daki İngiliz çıkarları gibi faktörler bir araya geldiğinde İngiliz Dış İşlerinin *Goeben* ve *Breslau'*nun kaçışına izin vermesi gibi bir olayın imkansızlığını ortaya koyduğunu belirtir.[822] Trumpener de İngiliz tarafının bu hatalarının yine de Rusya'ya karşı bir Fransız-İngiliz işbirliği tezini kanıtlamadığını belirtir.[823]

Goeben ve *Breslau'*nun İstanbul'a gelmemeleri durumunda Osmanlı'nın savaş dışı kalacağı görüşünü savunanlar da mevcuttur. Alman gemilerinin İngilizlerce batırılması durumunda Türkiye'nin büyük ihtimalle harbe girmeyeceğini zira bu kruvazörlerin gelişinin, Osmanlı'nın uygun an geldiğinde güçlerini Almanya ile birleştirmek zorunda bıraktığını belirten ve Türk donanmasının bu gemilerle daha güçlü olduğunu, Rusya'nın İstanbul'a saldıramayacağının kesinleştiğini vurgulayan Morgenthau, İngiliz ve Fransız gemilerinden çok daha hızlı olan *Goeben*'in savaş başladığında Türkiye'den uzakta olmamasının bir tesadüf olduğuna inanmamaktadır. Morgenthau, İngiliz filosunun Çanakkale dışında, Alman gemilerinin kaçabileceği her yeri kapattığını; ancak asıl Çanakkale'ye bir filo göndermesi durumunda son üç yılın tarihinin çok farklı olacağını belirtir.[824] Grey de hatıralarında "Eğer iki Alman kruvazörü İstanbul'a varmasaydı muhtemel ki Türkler bağdaşma hükümlerine uymakta ivedilik göstermezdi belki de hiç harekete geçmezlerdi" diyecekti.[825] *Goeben*'in gelişi Osmanlı'nın doğrudan savaşa girmesine neden olmadıysa da Grey'in belirttiği gibi süreyi hızlandırdığı kesindi. Osmanlı bir ittifak anlaşması imzalamış olmakla beraber şartların olgunlaşmasını bekleyerek savaşa girmek konusunda ağır davranmış, seferberliğini hızlandırmamış, İngiliz deniz misyonunu

[821] Aksakal, Harb-i Umumi, s. 6.
[822] Miller, s. 266.
[823] Trumpener, A Reassessment, s. 187. İngilizlerin Goeben'in gelişini engellemek istemedikleri ile ilgili bir raporun altına Souchon "Saçma! O zaman Gloucester ateş açmazdı" notunu düşecekti. Bkz. Makela, s. 53.
[824] Morgenthau, ss. 65-70.
[825] Bayur, Cilt: III, Kısım: I, s. 140.

dahi görevde bırakmayı sürdürmüştür. Bununla birlikte gemilerin gelmemiş olması durumunda Osmanlı'nın daha ne kadar Almanya'nın baskılarına dayanabileceğini, Rusya ile olası bir çekişme yaşaması ihtimalini ya da Yunanistan ile Ege Adaları konusunda yaşadığı sorunların Osmanlı'yı Balkan çatışmasına çekebilmesi olasılığını ölçmek kolay değildir.[826]

[826] Miller, ss. 251-252.

SONUÇ

Gerginlikler ile başlayan 20. yüzyılda bir Avrupa çatışmasını öngörmek çok da zor değildi. Bu çatışmanın kıtasal bir savaşa dönüşeceğinin farkında olan Osmanlı Devleti de 1911 yılından itibaren özellikle Rusya'ya karşı müttefik arayışına girişmişti. Ülkenin toprak bütünlüğünü sağlayabilmek adına Büyük Güçler'den biri ile müttefik olunması gerektiğini düşünen Osmanlı üst yöneticileri bu amaçla İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya ve Avusturya Macaristan'a ittifak tekliflerinde bunmuşlardı; fakat Osmanlı'nın bu teklifleri ilgili devletler tarafından reddedilmişti. Bununla birlikte Temmuz 1914'e gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin karşısına ittifak teklifini kabul eden tek güç olarak Almanya çıkmıştı. 2 Ağustos 1914 tarihinde Almanya ile gizli bir ittifak anlaşması imzalandı.

Almanya'nın Osmanlı ile ittifakı kabul edilebilir bulması için özellikle Osmanlı'nın Rusya'ya karşı saldırı gücünden emin olması gerekiyordu. Bu aşamada Osmanlı donanmasının saldırı gücünü arttırmak amacıyla *Goeben* ve *Breslau'*un Osmanlı'ya davet edildiğini tespit etmek önemlidir. Bu gelişmeler sonucu Osmanlı Devleti adım adım Birinci Dünya Savaşı'na sürüklenecekti.

Osmanlı donanmasına yeniden yatırım yapılmaya başlandığı bu süreçte Yunanistan ile Osmanlı Devleti arasında küçük ölçekte bir donanma yarışı söz konusu idi. Osmanlı ve Yunanistan özellikle Ege Deniz'inde söz sahibi olabilmek amacıyla hareket ediyorlardı. Her iki ülkede de İngiliz donanma misyonları görevli idi. Hem Osmanlı Devleti hem de Yunanistan, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde denizcilik alanına damga vuran dretnotlara sahip olmak adına mücadele veriyorlardı. Bu durum Osmanlı Devleti'nin Ege Denizi'ndeki üstünlüğünü sağlamak açısından, dönemin hızı ile ün yapmış olan Alman gemisi *Goeben*'e sahip olmasını bir kat daha önemli kılmıştı. Özellikle 3 Ağustos 1914'te İngiliz Donanma Bakanı Churchill'in İngiliz tezgahlarında yapımı süren Osmanlı'ya ait iki savaş gemisine el koyması, tezin ana konusu olan, Alman gemilerinin Osmanlı'ya geliş sürecini hızlandırmıştır.

Almanya'nın Akdeniz filosuna mensup *Goeben* ve *Breslau* gemileri İngiliz ve Fransız filosunun ağırlıklı olarak bulunduğu Akdeniz'de on günlük bir kovalamanın ardından Osmanlı'ya gelmiştir. Bu kaçış sırasında Alman gemileri sadece bir kez küçük bir kruvazör olan *Gloucester* ile çatışmaya girmiştir. Akdeniz'deki tek müttefiki Avusturya'nın da desteğinden mahrum kalan Alman

gemileri açısından kaçışın bu denli sorunsuz geçmesinin pek çok nedeni vardı. Nedenleri sıralamaya geçmeden önce dönemin iletişim konusundaki olanaklarını göz önünde bulundurmanın önemine dikkat çekmek gerekir.

Söz konusu tez incelemesinde bu nedenlerden ilkinin, İngiltere'nin müttefikleri yanında savaşa girme konusunda ağır davranması olduğu tespit edilmiştir. İngiltere, 1912 yılında Fransa ile Akdeniz'de ortak hareket etmek adına bir anlaşma imzalamakla birlikte bunu bağlayıcı nitelikte addetmemiştir. İngiltere'nin savaşa girmesi için Almanya'nın Belçika sınırını ihlal etmesi gerekecekti. İngiliz ve Fransız devlet adamları arasında, İngiltere'nin bir an önce savaşa girmesi yönünde tartışmaların yaşandığı 1 Ağustos'tan 5 Ağustos'a kadar geçen süreçte Alman gemileri Akdeniz'de özgürce hareket etme imkanını bulmuşlardır.

İkinci olarak Almanya ile 3 Ağustos'ta savaşa girmiş olan Fransa'nın Akdeniz filosunun *Goeben* ve *Breslau* ile ilgilenmek yerine tüm dikkatini Kuzey Afrika'daki birlik nakliyelerini ana vatana taşımaya çevirmesi Alman gemilerinin işini kolaylaştırdığı tespit edilmiştir.

Üçüncü olarak, Fransız filosunun kendi nakliyatı ile ilgilenmesinin ardından takibi büyük ölçüde sırtlayan İngiliz filosundaki, Alman gemilerinin batıya gideceği ve bu gemilerin "üstün güç" olduğu konusundaki şaşmaz inanç, Alman gemilerinin hareketini kolaylaştırmıştır. İngiliz filo komutanlarının takip sırasında; *Goeben* ile karşılaşmaktan kaçınmak, *Goeben* ile muhtemel bir çatışmanın ancak savaş gemileri ile başarılı olabileceği sabit fikri ile hareket etmek, Batı Akdeniz yönünde filolarını konumlandırırken Doğu Akdeniz'i hesaba katmamak gibi davranışları bu bağlamda değerlendirilebilir.

Dördüncü olarak, İngiliz Donanma Komutanlığının hareket tarzı Alman gemilerine yardımcı olmuştur denilebilir. İngiliz filosu sürekli olarak talimat bombardımanına tutulmuş, hareket tarzı kısıtlanmış, önemli gelişmeler iletilmezken müphem istihbaratlarla oyalanmış ve bu süreçte yanış telgraf dahi gönderilmesi söz konusu olmuştur.

Beşinci olarak İngiliz Dışişleri ve Donanma Bakanlığı, Osmanlı elçiliğinden gelen Türkiye'nin *Sultan Osman* ve *Reşadiye*'ye el konulmasının ardından İngiltere aleyhine döndüğü yönündeki haberlere ve Fransa, Rusya, Yunanistan, İtalya

kaynaklı, Osmanlı'nın Almanya ile müttefiklik kurduğu, gemilerin Çanakkale yönünde ilerlediği yönündeki haberlere rağmen Akdeniz Filo Komutanı'nı konu ile ilgili bilgilendirmemişlerdir.

Son olarak Yunanistan'daki üst düzey devlet adamlarının Türk-Alman ittifakından haberdar olmalarına rağmen buna itibar etmeyip İngiliz yetkililere haber verme konusunda yavaş davranmaları Alman gemilerinin sorunsuz bir şekilde Çanakkale'ye intikalini sağlamıştır.

Bu süreçte Enver Paşa *Goeben* ve *Breslau'*un Osmanlı Devleti'ne gelişini sağlamak adına Amiral Souchon'dan sonra en fazla çabayı harcayan isim olarak karşımıza çıkmaktadır. 4 Ağustos'ta Hükûmet üyelerine danışmadan ve 7/8 Ağustos'ta Hükûmet üyelerinin bilgisi dahilinde olmak üzere iki kez gerekli kurumlara gönderdiği emirlerle *Goeben* ve *Breslau'*un Osmanlı Devleti'ne intikali için gereken izni vermiştir. Sadrazam Sait Halim Paşa ise Alman gemilerinin gelişi karşısında temkinli davranışı ve bir Bulgar antlaşması yapılmadan Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesini engellemek adına hareket etmesi ile dengeleyici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Sait Halim Paşa ancak 6 Ağustos'ta Alman tarafının, Osmanlı'nın savaşa katılmasını sağlamak yönünde verdiği tavizleri arttırmasından sonra Alman gemilerinin gelişine olumlu bakabilmiştir.

Alman gemilerinin Çanakkale Boğazı'na demirlemesinin ardından Osmanlı hükûmet çevreleri 10 Ağustos gecesi yaptıkları toplantıda, olayı iç ve dış kamuoyuna gemilerin Almanya'dan satın alındığı yönünde lanse etmeyi uygun bulmuşlardır. Özellikle dönemin devlet adamlarının anılarından anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı'daki Alman Büyükelçisi'nin bilgisi dâhilinde olan gemilerin satın alındığının açıklanması Almanya'dan konuyla ilgili cevap beklenmeden yapılmıştır.

Dönemin gazetelerinde çıkan haberlerden Türk halkının, 10 Ağustos'ta Osmanlı'ya ulaşan Alman gemilerini bağış yolu ile satın alınan ve sonrasında el konulan *Sultan Osman* ve *Reşadiye'*nin yerine koyduğu gözlemlenmiştir. Dönemin Osmanlı liderlerinin de bu konuda propaganda yaptıkları bir gerçektir; nitekim *Goeben* ve *Breslau'*un gelişini meşrulaştırmak adına özellikle İngiliz devlet adamlarına ve ülkede görevli elçilerine, *Sultan Osman* ve *Reşadiye'*ye el konulmasından dolayı Alman gemilerinin Osmanlı'ya geldiği sık sık hatırlatılmıştır.

Bu dönem Alman gemilerinin Osmanlı'ya gelişi, İtilaf Devletleri'nin elçileri ile sürekli masaya yatırılan bir konu haline gelmiş, elçilik yazışmalarını meşgul etmiştir. Bu konuda özellikle İngiltere'nin, Alman gemilerinin Adriyatik Denizi'nden atılması dolayısıyla memnun olduğu, Alman mürettebatın da söz konusu gemilerden çıkarılmaları durumunda Alman gemilerinin Osmanlı tarafından edinimini sakıncalı saymadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte Alman mürettebatın gemileri terk etmemesi, Alman gemilerinin komutanı Amiral Souchon'un keyfi hareketleri ve İngiliz donanma misyonunun pasif bir göreve getirilmesi İngiltere ile ilişkileri asıl olarak zedeleyen durum olmuştur.

İngiltere, Fransa ve Rusya Alman gemilerine özellikle Devletler Hukuku çerçevesinde muamele edilmesi konusunda ısrarcı olmuşlardır. Bu devletler, Osmanlı Devleti'nin, tarafsızlığını sürdürmesi durumunda toprak tamlığını koruyacakları garantisini vermişlerdir.

Osmanlı tarafı ise İtilaf Devletleri'nin kendisine verdiği garantileri samimi bulmamakla birlikte, Alman gemilerinin Osmanlı'ya geldiği 10 Ağustos'tan Rus limanlarını bombaladığı 29 Ekim tarihine kadar geçen süreçte İngiliz, Fransız ve Rus elçileri nezdinde tarafsız kalacağının garantisini vermiş ve Alman mürettebatın ülke dışına çıkartılacağı vaatlerini tekrarlamıştır.

Alman gemilerinin gelişinden sonra Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın Osmanlı'yı bir an önce savaşa sokma yönündeki baskıları daha da artmış buna rağmen Osmanlı Devleti üç ay daha tarafsız kalmayı başarmıştır.

Bununla birlikte Osmanlı Devlet adamları arasında da tam anlamıyla bir ortak siyaset söz konusu değildir. Özellikle Osmanlı Devleti'nin savaşa hazırlıksız yakalanmasından endişelenen Sait Halim Paşa'nın idaresindeki Hariciye Nazırlığının tarafsızlığın getirdiği kurallara uyma konusunda daha sıkı davranmasına karşın Cemal Paşa'nın liderliğindeki Bahriye Nezareti ve Enver Paşa'nın liderliğindeki Harbiye Nezaretinin bu konuda biraz daha tarafgir davranmaları söz konusudur.

Yavuz Sultan Selim ve *Midilli* adlarını alan *Goeben* ve *Breslau*'daki mürettebat ve geminin komutanı Souchon, başlarına fes geçirmek suretiyle Osmanlı vatandaşı kılığına bürünmüş olsalar da asıllarını hiç unutmamışlar ve Osmanlı'nın bir an önce savaşa girmesi için Alman elçisinden daha fazla çaba harcamışlardır. Bu süreç sonunda meyvesini vermiş ve Osmanlı Devleti, *Goeben'*in gelişindeki asıl

amaç olan Rus limanlarına saldırma planını gerçekleştirmesi ile özellikle dış kamuoyunda haksız ve saldırgan taraf olarak nitelendirilerek Almanya'nın yanında savaşa girmiştir.

Osmanlı Devleti'nin savaştaki konumunu belirlemesi açısından önemli bir yere sahip olan Alman gemilerinin Osmanlı'ya gelişlerinin ardından Fransa ve İngiltere'de sorumlu arayışları başlamış; İngiltere'de kaçıştan sorumlu tutulan amiral yargılanmış ve suçsuz bulunmuştur. Bununla birlikte takibi sürdüren komutanların kariyerlerinde bu olay kara bir leke olarak kalmıştır. Fransa'da da benzer bir soruşturma başlamışsa da kesin bir sonuç alınamamış; Fransız komutanları da kamuoyu gözünde aklanmamışlardır. İtilaf Devletleri'nin takip sırasındaki hataları ve Alman gemilerinin Akdeniz'de çoğunlukta olan İngiliz ve Fransız donanmalarının arasından sorunsuzca sıyrılması akıllara bu gemilerin kasıtlı olarak kaçışına izin verildiği sorusunu getirmiş; ancak bunların kanıtlanamamış iddialar olarak günümüze ulaştığı tespit edilmiştir.

Sonuç olarak Birinci Dünya Savaşı öngününde *Goeben* ve *Breslau'*nun faaliyetlerini ve Osmanlı Devleti'nin savaş öncesi durumunu, arşiv belgelerine yansımları kapsamında, değerlendirmeyi amaçlayan bu tezde, söz konusu gemilerin sadece Osmanlı Devleti'ni değil Avrupa Devletlerini de etkileyen bir seyir gerçekleştirdiği ve bu seyirin sonuçlarının da sadece Osmanlı Devleti için değil başta komşuları olmak üzere pek çok devlet için bağlayıcı olduğu tespit edilmiştir. Bu bakımdan Osmanlı, İngiliz ve Fransız arşiv belgelerinin yanı sıra derleme eserler ve anılardan da yararlandığım bu çalışmada, olay örgüsü içinde bulunan diğer devletlerin arşiv belgelerinden de yaralanılmasının ve konuyla ilgili yabancı kaynakların dilimize kazandırılmasının ileride bu konu ile ilgili çalışacaklara ışık tutacağı kanaatindeyim.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA. DH. EUM. 7. Şube, Dosya No:2 Gömlek No: 31.

BOA. DH. EUM. 5.Şube, Dosya No:1 Gömlek No: 12.

BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlek No: 3.

BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2269, Gömlek No: 2.

İngiliz Ulusal Arşivi

PRO. HCCP. 1914 yılı dosyası.

PRO. ADM. 137/4176.

PRO. ADM. 137/3105.

PRO. ADM. 156/76.

PRO. ADM. 156/110.

PRO. ADM. 186/605.

Fransız Ulusal Arşivi

MAE. CPC. Dosya: Guerre 1914-1918, Cilt: 845.

KİTAPLAR

Akbay, Cemal. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi**, Cilt: I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1991.

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

Armaoğlu, Fahir. **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi,** Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1985.

Ateş, Toktamış. **Siyasal Tarih**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012.

Bayur, Yusuf Hikmet. **Türk İnkılap Tarihi**, **Trablusgarp ve Balkan Savaşları Osmanlı Asyasının Paylaşılması için Anlaşmalar, 1911 Balkan Savaşına Kadar,** Cilt: II, Kısım: I, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

Bayur, Yusuf Hikmet. **Türk İnkılap Tarihi**, **Trablusgarp ve Balkan Savaşları Osmanlı Asyasının Paylaşılması için Anlaşmalar, Paylaşmalar,** Cilt: II, Kısım: III, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

Bayur, Yusuf Hikmet. **Türk İnkılap Tarihi, Fikir Cereyanları, İnkılap Hareketleri, İç Didişmeler, Birinci Genel Savaşın Patlaması,** Cilt: II, Kısım: IV, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

Bayur, Yusuf Hikmet. **Türk İnkılap Tarihi, 1914-1918 Genel Savaşı, Savaşın Başından 1914-1915 Kışına Kadar,** Cilt: III, Kısım: I, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

Belen, Fahri. **Birinci Cihan Harbinde Türk Harbi 1914 Yılı Hareketleri,** Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1964.

Beydilli, Kemal. "Tevfik Paşa", **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 2, TDV Yayınları, İstanbul, 1989, ss. 139-140.

Broad, Lewis. **W.Churchill'in Siyasi Hayatı,** çev: Cihat Baban, Vatan Matbaası, İstanbul, 1945.

Churchill, Winston. **The World Crisis 1911-1918**, Macmillian Publishers İnc. Londra, 1943.

Corbett, Jullian S. **Official History of the Great War: Naval Operations**, Cilt: I, Londra, 1920.

Çolak, Mustafa. **Enver Paşa Osmanlı Alman İttifakı**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2008.

Çulcu, Murat. **İkdam Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi,** Cilt: I, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2004.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Gemici Dili ve Gemici Bağları,** Karamürselbey Eğitim Merkez Komutanlığı Basımevi, Yalova, 1999.

Denniston, Robin. **Churchill'in Gizli Savaşı,** çev. Sinan Gürtunca, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998.

Ekrem Reşat. **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar (1300-1920) ve Lozan Muahedesi (24 Temmuz 1923),** Türkiye Matbaası, İstanbul, 1934.

Erol, Mine. **Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu**, Bilgi Basımevi, Ankara, 1976.

Esmer, Ahmet Şükrü. **Siyasi Tarih**, Maarif Matbaası, İstanbul, 1944.

Fromkin, David. **Barışa Son Veren Barış, Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı**, çev. Mehmet Harmancı, Epsilon Kitapevi, İstanbul, 2004.

Gencer, Ali İhsan. **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867),** TTK Yayınları, Ankara, 2001.

Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi,** Cilt: I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1970.

Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı,** Cilt: V, Kısım: I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1993.

Gottlieb, Wolfram Wilhelm. **Studies in Secret Diplomacy during the First World War**, George Allen and Unwin Limited, Londra, 1957.

Güleryüz, Ahmet, **Yavuz ve Midilli,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007.

Güngen, Coşkun. **Türk Denizcilik Tarihi Bibliyografyası,** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 1995.

Güvenç, Serhat. **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.

Hacipoğlu, Doğan. **Osmanlı İmparatorluğu'nun 1.Dünya Harbine Girişi**, İstanbul Deniz İkmal Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003.

Hanioğlu, Şükrü. "Enver Paşa", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt: 11, TDV Yayınları, İstanbul, 1995, ss. 261-264.

Hanioğlu, Şükrü. "Talat Paşa", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt: 39, TDV Yayınları, İstanbul, 2010, ss. 502-503.

Hans, Hüner. **İki Bayrak Altında Midilli Kruvazörünün Hayat ve Savaş Tarihi,** çev. Hüsnü Erentok, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul, 1976.

Hopkirk, Peter. **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, çev. Mehmet Harmancı, Sabah Yayınları, İstanbul, 1995.

İleri, Selim. "Cavid Bey", **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 15, TDV Yayınları, İstanbul, 1997, ss. 175-176.

Kanfurly, Lady. **To War with Whitaker: The Wartime Diaries of the Countess of Kanfurly 1939-1945,** Heinamann, Londra, 1994.

Karabekir, Kazım. **Cihan Harbine Nasıl Girdik**, Tecelli Basımevi, İstanbul,1937.

Karal, Enver Ziya. **Osmanlı Tarihi**, **İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918),** Cilt: IX, TTK Basımevi, Ankara, 2011.

Kennedy, Paul. **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri; 16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Atışmalar,** çev. Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2002.

Kocatürk, Önder. **Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler (1911-1912),** Cilt: I, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2011.

Kocatürk, Önder. **Osmanlı İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması (1913-1914) ,** Cilt: II, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2013.

Koch, H.W. **The Origins of the First World War Great Power Rivalry and German War Aim,** The Macmillian Press, Londra, 1972.

Koçer, Özdem. **Şanlı Yavuz**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008.

Kraus, Th ve Karl Dönitz. **Kader Gemileri Yavuz İle Midilli,** çev. A.Göke Bozkurt, İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2012.

Lorey, Herman. **Türk Sularında Deniz Hareketleri** Cilt: I, çev. Sami Tekirdağlı, Deniz Matbaası, İstanbul, 1936.

Lorey, Hermann. **Türk Sularında Deniz Hareketleri,** Cilt: II, çev. Tacettin Talayman, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946.

Lowry, Heath W. **Büyükelçi Morgenthau'nun Öyküsü'nün Perde Arkası,** çev. Belkıs Torfilli, İsis Yayınları, İstanbul, 1991.

Ludwig, Emil. **Yavuz ve Midili, Göben ve Breslav,** çev. Arif Gelen, Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968.

Ludwig Emil. **Temmuz 1914,** çev. Haydar Rıfat, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul 1932.

Mackenzie, Campton. **First Athenion Memories,** Cassell and Company Limited, Londra, 1931.

Mahan, Alfred Thayer. **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783,** çev. A. Tunçer Büyükonat, Grifin Yayınları, İstanul, 2011.

Mahan, Alfred Thayer. **Deniz Harbi Üzerine,** çev. A.Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2013.

Makela, Matti. **Yavuz (Goben)'un İzinde**, çev. Namık Kemal Ebiz, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006.

Marder, Arthur. **From The Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919,** Cilt: II, Oxford University Press, Londra, 1961.

Mc Laughlin, Redmond. **Yavuzun Kaçışı,** çev. Nejat Dalay, Milliyet Yayın A.Ş., İstanbul, 1978.

Menteşe, Halil. **Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları,** giriş: İsmail Arar, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986.

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

Milne, Berkley. **The Flight of Goeben and Breslau,** Eveleigh Nash Company Limted, Londra, 1921.

Mombauer, Annika. **The Origins Of the First World War Controversies and Consensus,** A Longman Paperback, Londra, 2002.

Moorehead, Alan. **Gelibolu**, çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2007.

Morgenthau, Henry. **Büyükelçi Morgenthau'nun Öyküsü**, çev. Atilla Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul, 2005.

Mühlman, Carl. **İmparatorluğun Sonu 1914 Osmanlı Savaşa Neden ve Nasıl Girdi?,** Timaş Yayınları, İstanbul, 2009.

Mütercimler, Erol. **Destanlaşan Gemiler Hamidiye Yavuz Alemdar Nusret,** Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987.

Mütercimler, Erol. **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2003.

Mütercimler, Erol ve Mim Kemal Öke. **Sultan Osman**, E Yayınları, İstanbul, 1991.

Orbay, Rauf. **Cehennem Değirmeni Siyasi Hatıralarım,** Emre Yayınları, İstanbul, 1993.

Ortaylı, İlber. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,** İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.

Öner, Özer. **Yavuz ve Midilli Osmanlı'nın Son Savaşı,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2012.

Özçelik, Selahattin. **Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, TTK Basımevi, Ankara, 2000.

Pomiankowiski, Joshepf. **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküşü 1914-1918 Birinci Dünya Harbi**, çev. Kemal Turan, Kayıhan Yayınevi, İstanbul, 1990.

Ponting, Clive. **Thirteen Days - Diplomacy and Disaster, the Countdown to the Great War,** Chatto and Windus Company, Londra, 2003.

Renouvin, Pierre. **1.Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918,** çev. Örgen Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2004.

Ross, Graham. **The Great Powers and the Decline of European States System 1914-1945**. A Longman Paperback, Londra, 1993.

Rudenno, Victor. **Gelibolu Denizden Saldırı**, ODTU Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş., çev. Dilek Cenkçiler, İstanbul, 2009.

Sabis, Ali İhsan. **Harp Hatıralarım Birinci Cihan Harbi**, Cilt: I, Nehir Yayınları İstanbul, 1990.

Said Halim Paşa. **Buhranlarımız ve Son Eserleri,** haz. M.Ertuğrul Düzdağ, İz Yayıncılık, İstanbul, 2012.

Sander, Oral. **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü,** İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 2010.

Sander, Oral. **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 2011.

Sazanov, Serghei. **Kader Yılları, S. Sazanov'un Anıları,** çev. Betil Önuçak, haz. Sabahattin Özel, Derin Yayınları, İstanbul, 2002.

Selahattin Adil Paşa. **Çanakkale Cephesinden Mektuplar- Hatıralar,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007.

Sitembölükbaşı, Şaban. "Rauf Orbay", **İslam Ansiklopedisi,** Cilt: 33, TDV Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 356-357.

Soysal, İsmail. **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları**, Cilt: I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1983.

Sönmezoğlu, Faruk ve Gökalp Yıldız ve Ülke Arıboğan ve Beril Dedeoğlu. **Uluslararası İlişkiler Sözlüğü,** Cem Yayınevi, İstanbul, 1992.

Talat Paşa. **Talat Paşa'nın Anıları,** haz. Alpay Kabacalı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul,1994.

Trumpener, Ulrich. **Germany and Ottoman Empire,** Caravan Books, New York, 1989.

Trumpener. Ulrich. “Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu ve Büyük Güçler,** (Ed. Marian Kent), çev. Ahmet Fethi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 129-157.

Tunaboylu, İskender. **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yavuz (Goben) Zırhlısı,** Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006.

Uçarol, Rifat. **Siyasi Tarih,** Filiz Kitapevi, İstanbul, 2000.

Ülman, Haluk. **Birinci Dünya Savaşına Giden Yol**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1972.

Van Der Vat, Dan. **Dünyayı Değiştiren Gemi,** çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Alfa Yayınevi, İstanbul, 2013.

Vedel, Emil. **Çanakkale’de Fransız Donanması**, haz. İhsan Güllü, Qiyas Şükürov, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.

von Kressenstein, Kress. **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk**, çev. Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.

von Sanders, Liman. **Türkiye’de Beş Yıl,** haz. Resul Bozyel, Kesit Yayınları, İstanbul, 2006.

Walder, David. **Çanakkale Olayı,** çev. Mehmet Ali Kayabal, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971.

Wilson, H.W. **Büyük Harpte Deniz Muharebeleri,** çev. Lütfü Talat, Deniz Matbaası, İstanbul, 1931.

Yalman, Ahmed Emin. **Turkey In The World War,** Yale University Press, New Haven, 1930.

Yerasimos, Stefanos. "Akdeniz'de On Gün", **İstanbul 1914-1923,** çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, ss. 41-60.

Yılmaz, Veli. **1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, Cem Ofset Matbaacılık Sanayi A.Ş., İstanbul, 1993.

MAKALELER

Aksakal, Mustafa. "SMS Goeben'in Sığınması Osmanlı Harb-i Umumi Yolunda", **Toplumsal Tarih**, Sayı: 199, 2010, ss. 87-90.

Avcı, Sinan. "Goeben (Yavuz), Breslau (Midilli)", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 579, 2000, ss. 104-115.

Ayışığı, Metin. "İngilizler Tarafından Müsadere Edilen Sultan Osman ve Reşadiye Zırhlıları", **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Sayı: 11, 1994, ss.42-47.

Balcıoğlu, Mustafa. "Birinci Dünya Savaşına Girişimizle İlgili Tartışmalar ve Yeni Belgeler", **Tarih Toplum Dergisi**, Sayı: 114, 1993, ss. 340-341.

Bayrakdar, Bayram. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir Islah-ı Askeriye Heyeti Olarak Alman Subaylar", **Uluslararası Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu**, Selçuk Üniversitesi, Konya, 8-10 Ekim 2009, ss.1-14.

Besbelli, Saim. "Reşadiye, 1.Sultan Osman, Fatih muharebe gemileri", **Derya Dergisi,** Sayı: 52, 1972, s.17.

Besbelli, Saim. "Meşrutiyet Donanması", **Donanma Dergisi,** Cilt: 75, Sayı: 437, 1962, ss. 67-108.

Besbelli, Saim: “Yavuz Tarih Yapan ve Tarih Açan Gemi”, **Belgelerle Türk Tarih Dergisi,** Cilt: 9, Sayı: 52, 1972, ss. 17-19.

Besbelli, Saim. “Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler”, **Donanma Mecmuası,** Cilt: 65, Sayı: 402, 1953, ss. 54-64.

Büyüktuğrul, Afif. “Akdeniz’de Yavuz ve Midilli”, **Deniz Mecmuası,** Cilt: 46, Sayı: 333, 1934, ss. 313-328.

Büyüktuğrul, Afif. “Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı”, **Belleten**, Cilt: 39, Sayı: 156, 1975, ss. 725-774.

Celalettin, Yavuz. “Birinci Dünya Harbi Sırasında Osmanlı ve Alman Deniz Subayları İlişkileri”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I,** Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000, ss. 225-253.

Çağdaş, Seyfeddin Orhan. “TCG Yavuz Kruvazörümüz 7 Haziran’da Donanma’dan Ayrıldı”, **Derya**, 1973, ss. 3-9.

Çapaner, Nahid: “Alman ve Osmanlı Donanma Cemiyetleri ile Yavuz’un Hatırası” **Derya,** Sayı: 40, 1971, ss. 18-19.

Çoker, Fahri. “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi,** Sayı: 541, 1988, ss. 14-28.

Demirözü, Damla. “Megali İdea’dan Ankara Antlaşmasına Eleftherios Venizelos”, **Ankara Üniversitesi Türk İnklap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi,** Sayı: 35-36, 2005, ss. 291-312.

Erdem, Şerafettin. “Birinci Dünya Harbine Nasıl Girdik Yavuz ve Midilli’nin İmroz Harekatı”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi,** Sayı: 554, 1992, ss. 3-20.

Ersel, Hasan. “Yavuz Geliyor Yavuz”, **Toplumsal Tarih,** Sayı: 76, Cilt: 8, 2000, ss. 28-39.

Eryavuz, Bülent. “SMS Goben ile SMS Breslau” Yayınlanmamış makale.

Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Sayı: 88, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1989.

Gülboy, Burak. “1909-1914 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu İle Yunanistan Arasındaki Donanma Yarışı ve Bu Yarışın Doğu Akdeniz Güç Dengesine Etkileri” **Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 1, 2002, ss. 120-127.

Hülagü, Metin. “1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında bir Değerlendirme”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt: 13, ss. 1-20.

İnci, Tevfik. “Yavuz ve Midilli Kruvazörünü Nasıl Aldık 1.Dünya Savaşına Nasıl Girdik”, **Resimli Tarih Mecmuası,** Sayı: 35, 1952, ss. 1856-1859.

İnci, Tevfik. “Midilli Kruvazörünün Batışı”, **Resimli Tarih Mecmuası,** Cilt: 3, Sayı: 36, 1952, ss. 1925-1930.

Karadoğan, Umut. “Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islahat Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı: 72, Cilt: 24, 2008, ss. 757-795.

Keleşyılmaz, Vahdet. “Belgelerle Türkiye’nin Birinci Dünya Savaşına Giriş Süreci”, **Erdem**, Cilt: 11, Sayı: 31, 1999, ss. 139-153.

Kerner, Robert. “Russia, The Straits and Constantinople, 1914-1915”, **The Journal Of Modern History,** Cilt: 1 Sayı: 3, 1929, ss. 400-415.

Kütükoğlu, Mübahat S. "I.Dünya Savaşı Arefesinde İngiliz Hükûmetinin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamu Oyu", **Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı**, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayını, İstanbul, 1995, ss. 207-218.

Luppe, Gustav. "von Tirpitz ve Onun Deniz Atmacaları", çev. Salih Cemal, **Deniz Mecmuası,** Sayı: 317, 1930, ss.640-644.

Mehmetefendioğlu, Ahmet ve Ozan Arslan. "Fransız Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı Başlangıcında Çanakkale Boğazı Önlerinde Goben ve Breslau", **Çanakkale I Savaşı ve Tarihi,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2006, ss. 25-37.

Münir, Ahmet. "Umumi Harbin Başında Akdeniz'de İngiliz ve Alman Deniz Harekatına Ait Bir Kritik", **Deniz Mecmuası,** Cilt: 47, Sayı: 337, 1935, ss. 574-585.

Nesin, Aziz. "Namık Kemal'in Siyasal Gülmece Yazıları", **Tarih Toplum Dergisi,** İletişim Yayınları, Sayı: 18, 1985, ss. 24-27.

Noyan, Bahri. "II. Meşrutiyet'te Türk Donanması", **Hayat Tarih Mecmuası,** Cilt: 1, Sayı: 6, 1970, ss. 28-33.

Öndeş, Osman. "Drednot Savaşı", **Hayat Tarih Mecmuası,** Cilt: 1, Sayı: 2, 1976, ss. 46-53.

Özel, Sabahattin ve Önder Kocatürk. "II.Meşrutiyet'ten I.Dünya Savaşı'na Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi,** Sayı: 46, 2009, ss. 205-271.

Özgüldür, Yavuz. "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi Goeben ve Breslau Olayı", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 4, Yıl: 2, 2004, ss. 107-121.

Özgüldür, Yavuz. "Yüzbaşı Helmut von Moltke'den Müşir Liman von Sanders'e Osmanlı Ordusunda Alman Askeri Heyetleri", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı: 4, 1993, ss. 297-307.

Renzi, A.William. "Great Britain, Russia and the Straits, 1914-1915" **The Journal of Modern History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 1970, ss. 1-20.

Rooney, Chris. "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 34, Sayı: 1, 1998, ss. 1-29.

Şarman, Kansu. "İngiliz Gemileri Kime Vaat Edilmişti?", **Popüler Tarih Dergisi,** Sayı: 13, 2001, ss. 14-15.

Şeref, Abdurrahman. "1912 den 1918 e Kadar İtilaf Devletlerinin Akdeniz'de Sevkulceyşi Müşterek Faaliyetleri", **Deniz Mecmuası,** Cilt: 42, Sayı: 317, 1930, ss. 327-348.

Trumpener, Ulrich. "The Escape of Goeben and Breslau: A Reassessment", **Canadian Journal of History,** Cilt: 6, 1972, ss. 171-187

Trumpener, Ulrich. "Liman von Sanders and the German-Ottoman Alliance", **The Journal Of Modern History,** Cilt: 1, Sayı: 4, 1966, ss. 179-192.

Tuchman, Barbara. "Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar", çev. Turhan Özer, **Donanma Dergisi,** Cilt: 78, Sayı: 451, 1965, ss. 107-126.

Tuchman, Barbara: "Korkunç Takip", çev. Turan Özen, **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı: 10, 1967, ss. 43-49.

"U-Bot Kralı Miralay Gustaz Luppenin Grand-Amiral von Tirpitz hakkındaki beyanatı", çev. Salih Cemal, **Deniz Mecmuası**, Sayı: 317,1930, ss. 645-666.

von Bercham, Beda. "Gobenle Breslav'ın Kurtulmasında Avusturya Donanmasının Rolü", çev. Binbaşı Tahir, **Deniz Mecmuası,** Cilt: 44, Sayı: 326, 1932, ss. 187-208.

TEZLER

Özçelik, Mücahit. **Türk Basınında Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşı'na Giriş Süreci,** (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006.

Yıldırım, Özlem. **Dönemin Türk Basınına Göre Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Türk Yunan İlişkileri,** (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009.

ANSİKLOPEDİLER

Encyclopedia Britannica, Cilt: 5, ABD, 1965.

Encyclopedia Britannica, Cilt: 10, ABD, 1965.

Encyclopedia Britannica, Cilt: 20, ABD, 1965.

Encyclopedia Britannica, Cilt: 23, ABD, 1965.

Türk Ansiklopedisi, Cilt: 23, MEB Basımevi, Ankara, 1976.

1. Dünya Savaşı Ansiklopedisi, Cilt: I, Görsel Yayınlar Ansiklopedik Neşriyat Ticaret ve Sanayii Anonim Şirketi, İstanbul, 1976.

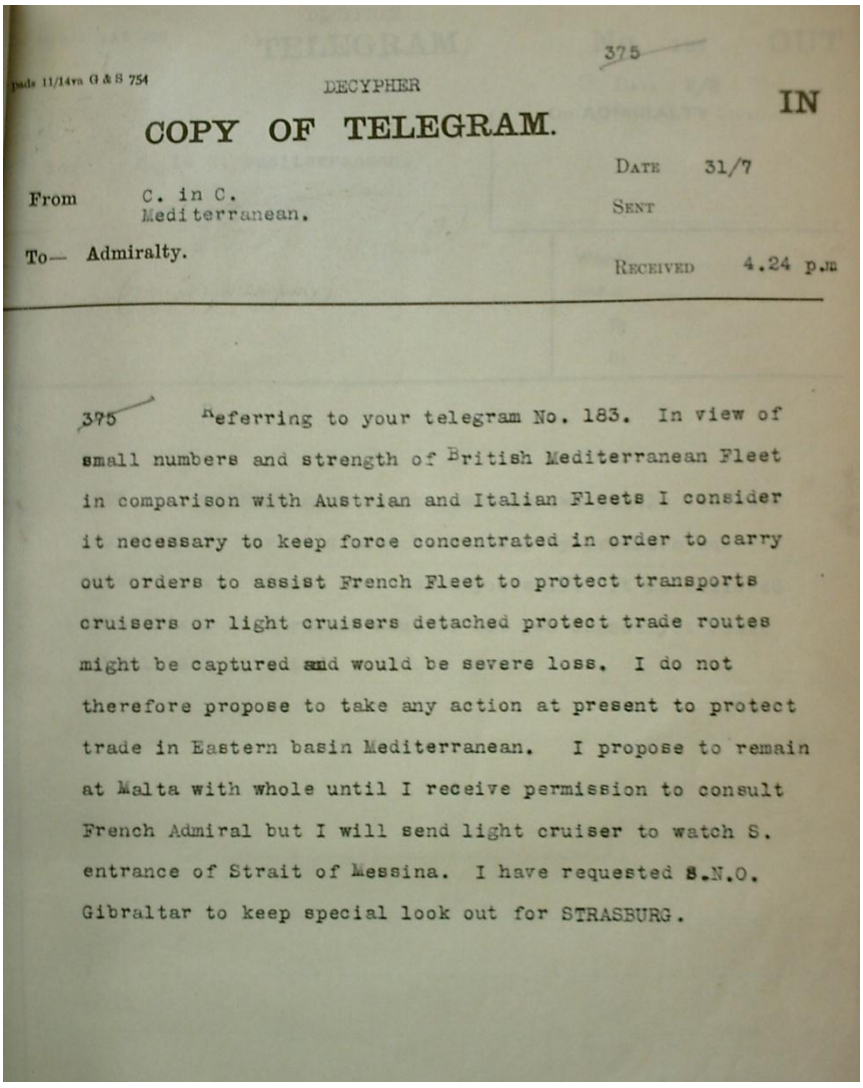
İNTERNET KAYNAKLARI

Meabe Joaquin, Jorge Paredes, Eduardo Saguier, Maximiliano Korstanje. **"The Universalization of The Nation-State and The Historical Crisis of It's Institutive Order",** İngilizce'ye çev. Estela Herrera, ss. 1-100**.** http://er-saguier.org/nationstatecrisis.org/archivo/Obra-Prologo-Ingles-Mapas.pdf, (30 Ekim, 2011).

Sarıöz, Kadir. **Goeben'den Yavuz'a,** http://160.75.46.2/staff/kadir/Yavuz/Yavuz.html, pdf, (23 Mayıs 2013).

EKLER

EK 1: Akdeniz Filosu Komutanı'ndan Donanma Bakanlığına gönderilen 31 Temmuz 1914 tarihli telgraf



Pads 11/14vn G & S 754

375

DECYPHER

IN

COPY OF TELEGRAM.

DATE 31/7

From C. in C. Mediterranean.

SENT

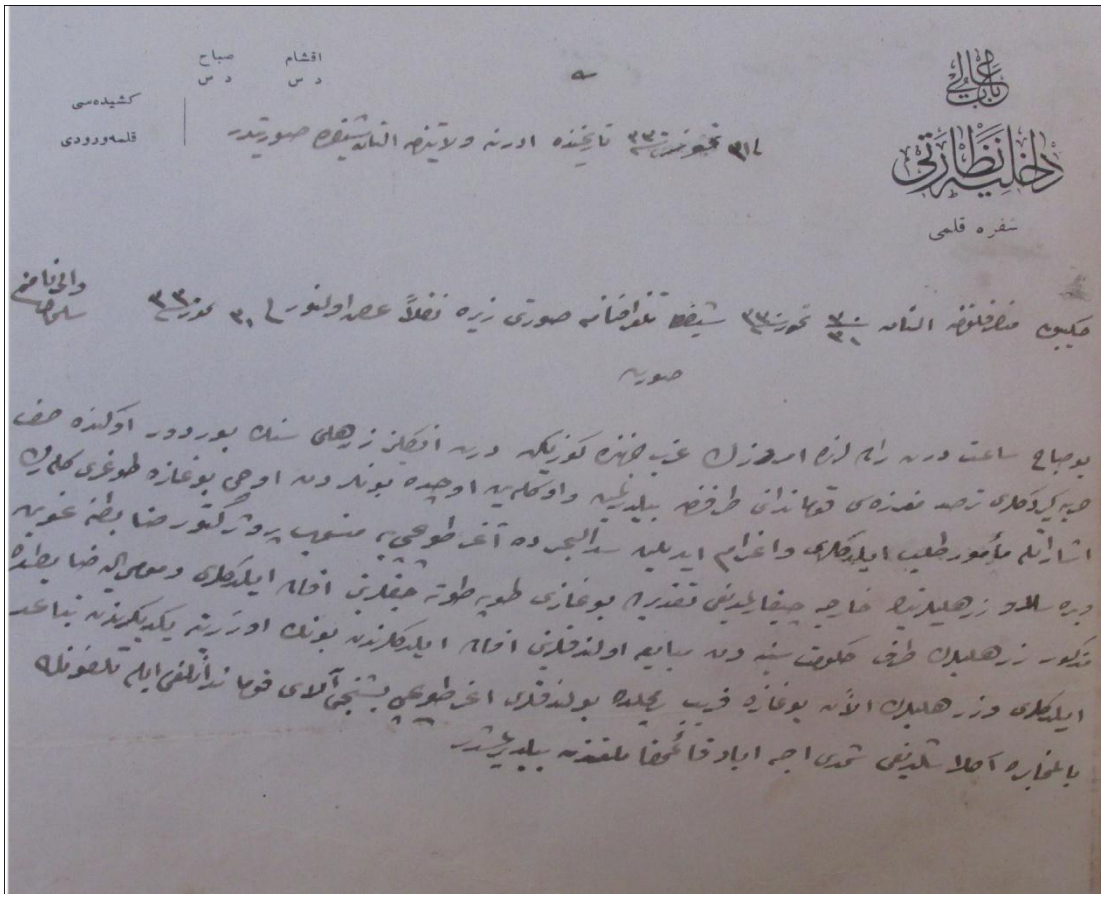
To— Admiralty.

RECEIVED 4.24 p.m

375 Referring to your telegram No. 183. In view of small numbers and strength of British Mediterranean Fleet in comparison with Austrian and Italian Fleets I consider it necessary to keep force concentrated in order to carry out orders to assist French Fleet to protect transports cruisers or light cruisers detached protect trade routes might be captured and would be severe loss. I do not therefore propose to take any action at present to protect trade in Eastern basin Mediterranean. I propose to remain at Malta with whole until I receive permission to consult French Admiral but I will send light cruiser to watch S. entrance of Strait of Messina. I have requested S.N.O. Gibraltar to keep special look out for STRASBURG.

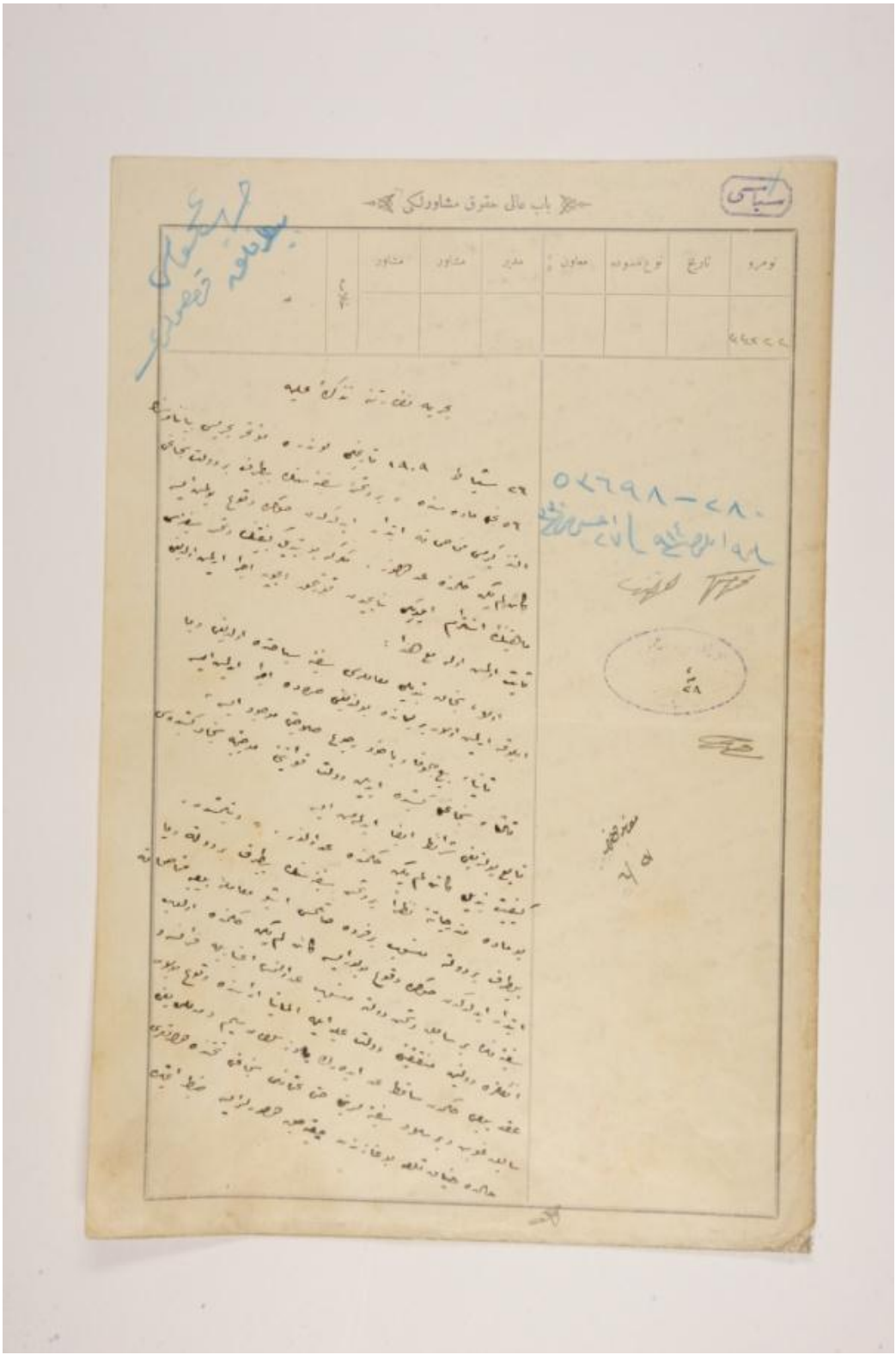
Kaynak: PRO. ADM. 137/4176, No: 375.

EK 2: Edirne Vilayeti'nden Dahiliye Nezaretine gönderilen 30 Temmuz 1330 (13 Ağustos 1914) tarihli yazı

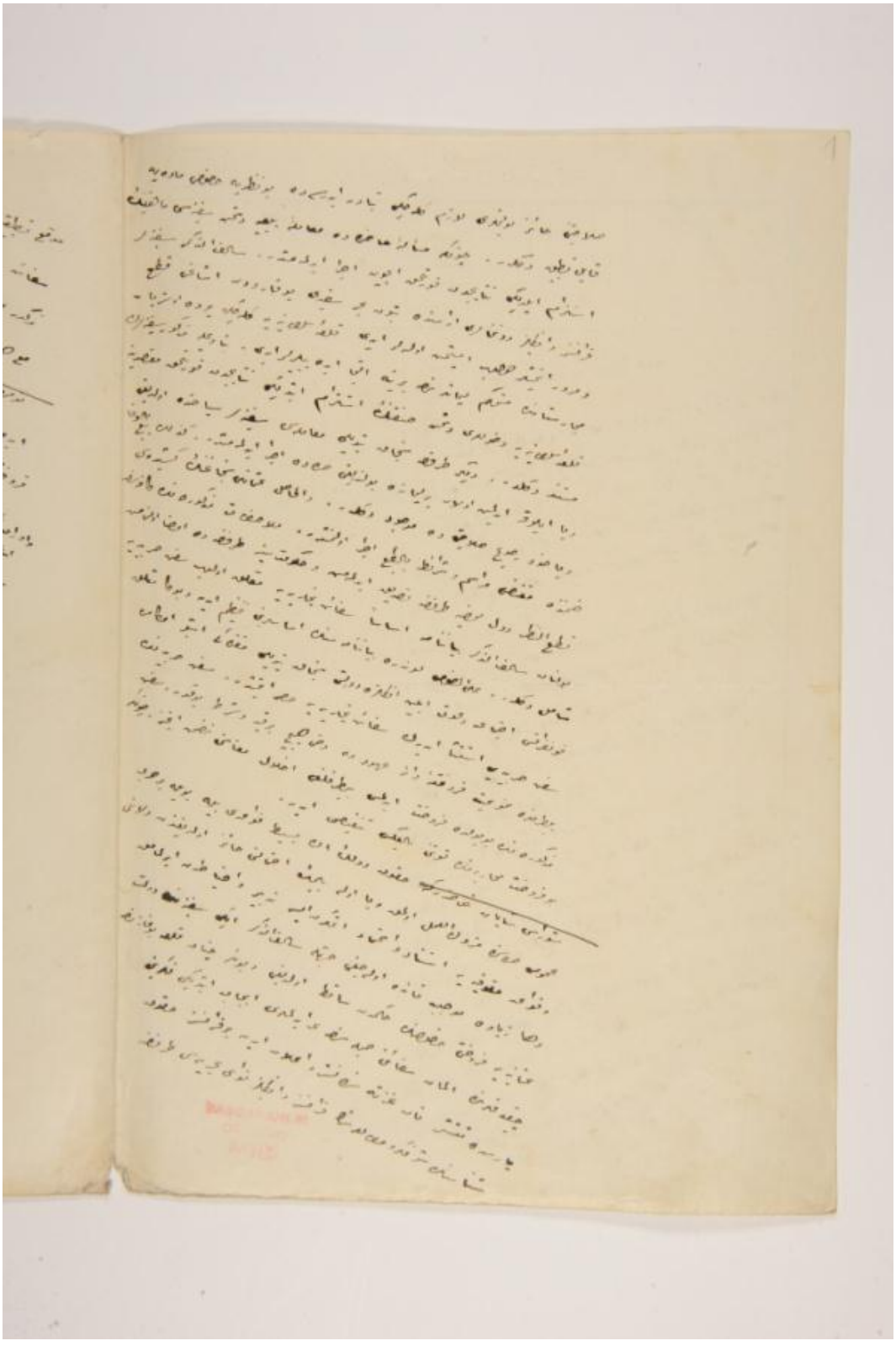


Kaynak: BOA. DH. EUM. 5.Şube, Dosya No:1 Gömlek No:12, Edirne Vilayeti'nden Dahiliye Nezaretine gönderilen 30 Temmuz 1330 (13 Ağustos 1914) tarihli yazı

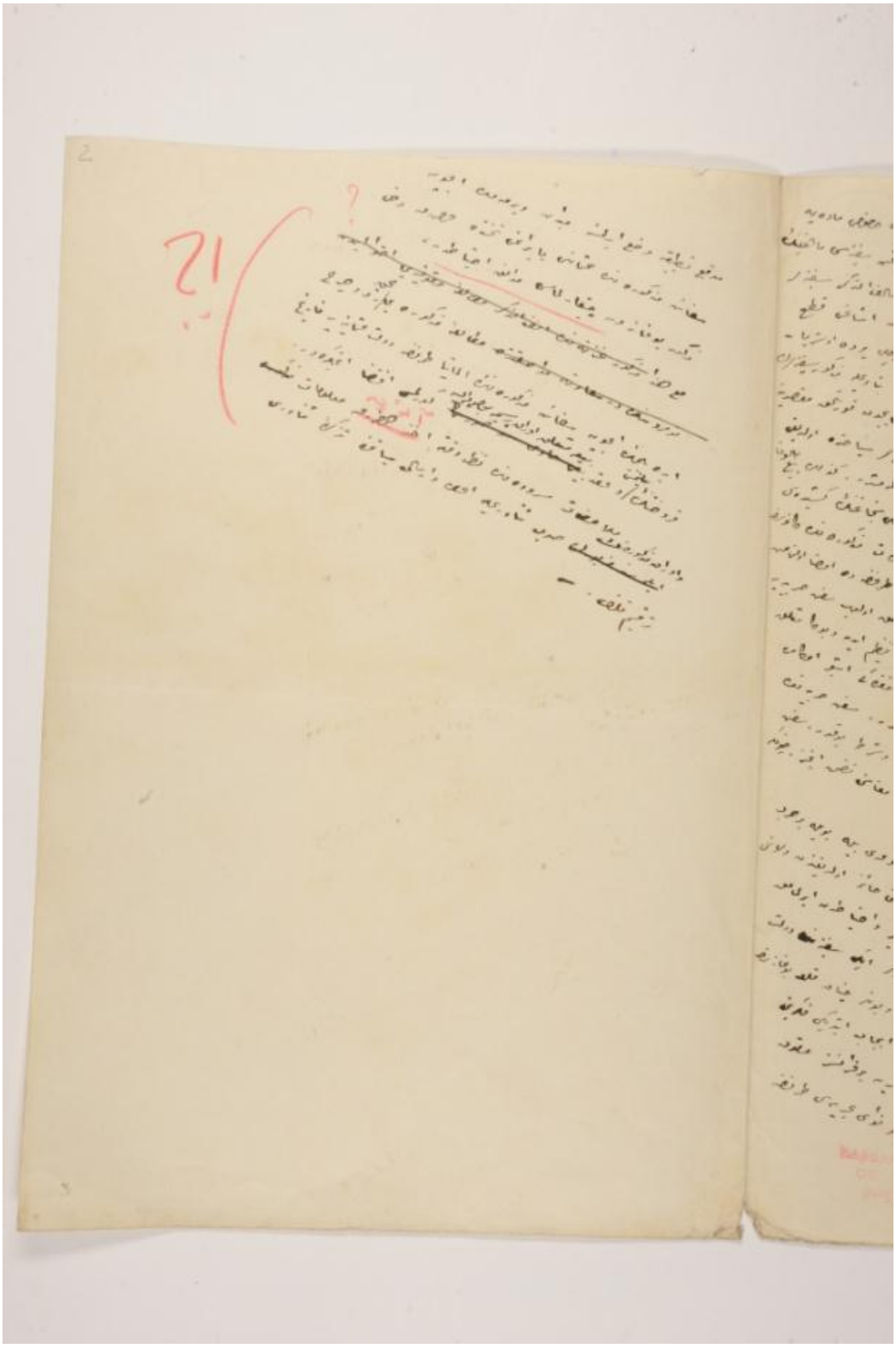
EK 3: Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliğinin 27 Ağustos 330 (19 Eylül 1914) tarihli tezkeresi



Kaynak: BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlek No: 3.

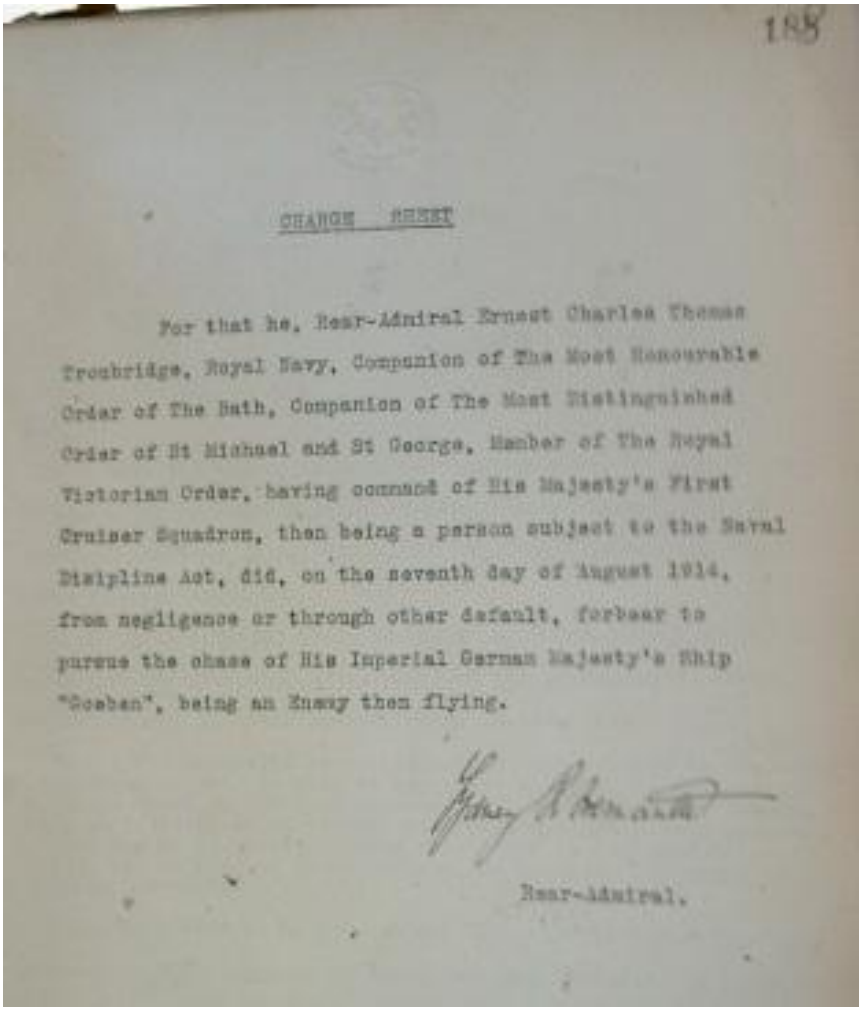


Kaynak: BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlek No: 3.



Kaynak: BOA. HRS. SYS. Dosya No: 2095, Gömlek No: 3.

EK 4: Tümamiral Troubridge'nin İthamnamesi



188

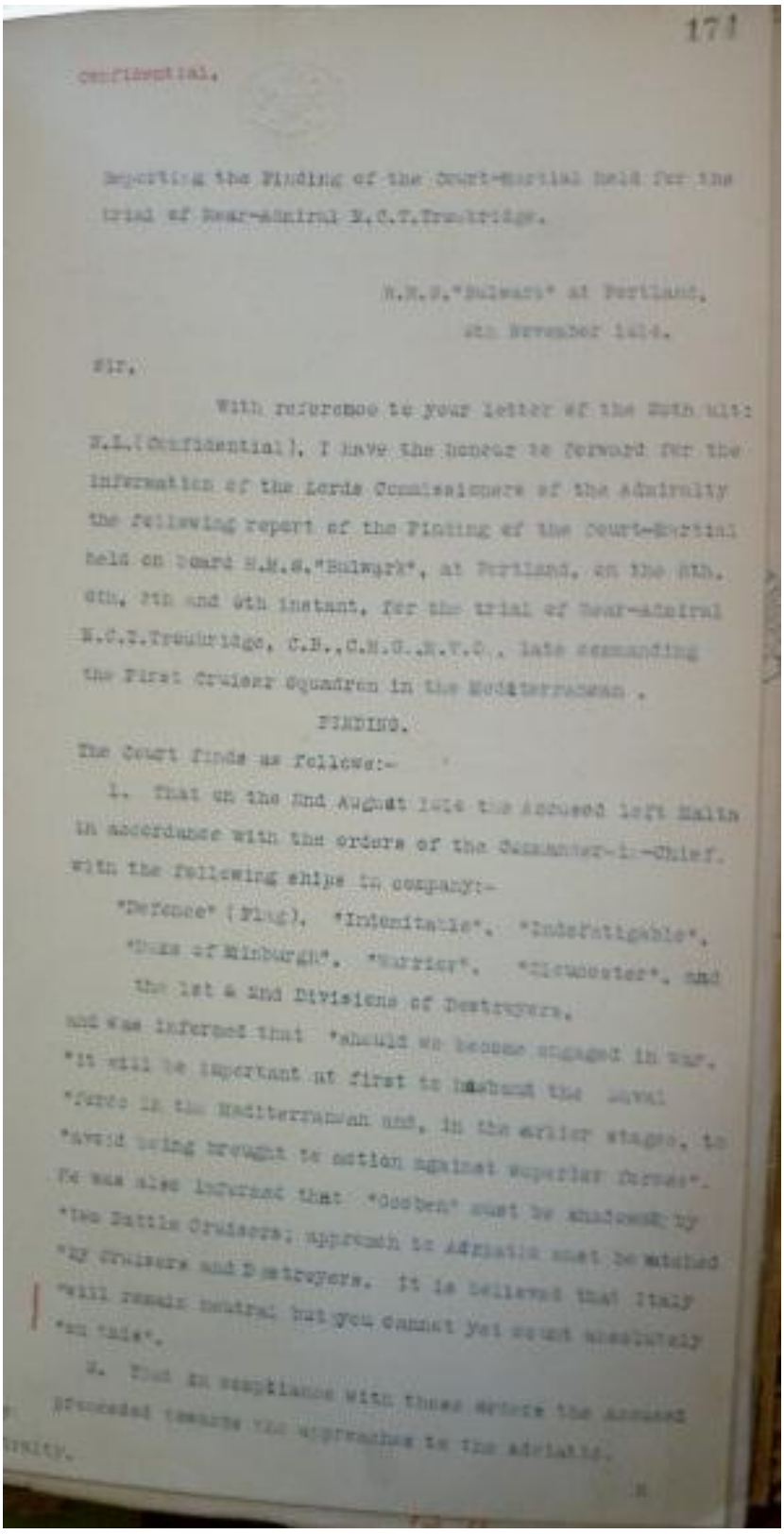
CHARGE SHEET

For that he, Rear-Admiral Ernest Charles Thomas Troubridge, Royal Navy, Companion of The Most Honourable Order of The Bath, Companion of The Most Distinguished Order of St Michael and St George, Member of The Royal Victorian Order, having command of His Majesty's First Cruiser Squadron, then being a person subject to the Naval Discipline Act, did, on the seventh day of August 1914, from negligence or through other default, forbear to pursue the chase of His Imperial German Majesty's Ship "Goeben", being an Enemy then flying.

Rear-Admiral.

Kaynak: PRO. ADM. 156/76.

EK 5: Tümamiral Troubridge'nin yargılandığı Askeri Mahkemenin karar tutanağı



171

Confidential.

Reporting the Finding of the Court-Martial held for the trial of Rear-Admiral E.C.T.Troubridge.

H.M.S."Bulwark" at Portland,
4th November 1914.

Sir,

With reference to your letter of the 30th ult: M.L.(Confidential), I have the honour to forward for the information of the Lords Commissioners of the Admiralty the following report of the Finding of the Court-Martial held on board H.M.S."Bulwark", at Portland, on the 4th, 5th, 7th and 8th instant, for the trial of Rear-Admiral E.C.T.Troubridge, C.B.,C.M.G.,M.V.O., late commanding the First Cruiser Squadron in the Mediterranean.

FINDING.

The Court finds as follows:-

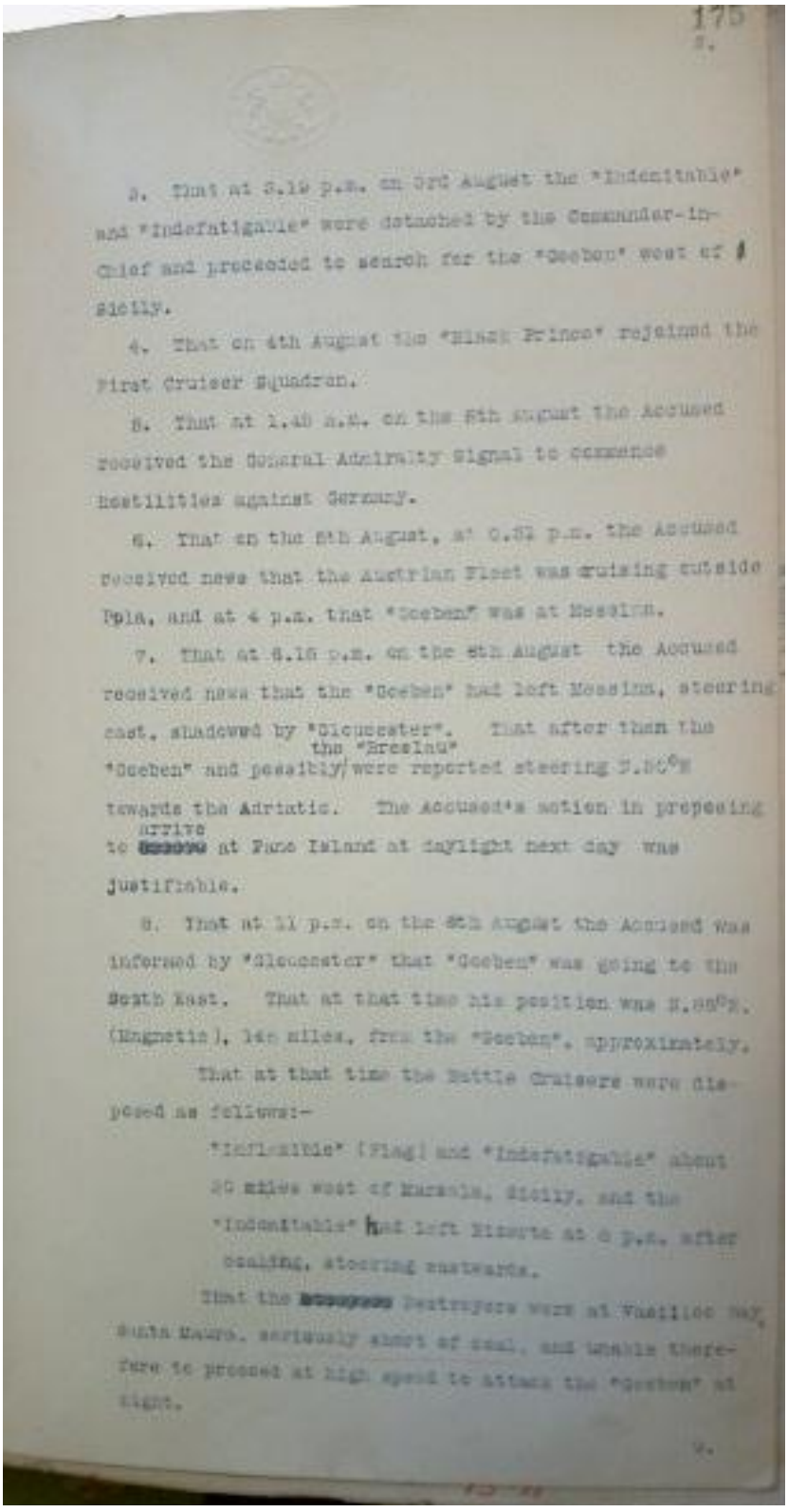
1. That on the 2nd August late the accused left Malta in accordance with the orders of the Commander-in-Chief, with the following ships in company:-

"Defence" (Flag), "Indomitable", "Indefatigable", "Duke of Edinburgh", "Warrior", "Gloucester", and the 1st & 2nd Divisions of Destroyers.

and was informed that "should we become engaged in war, "it will be important at first to husband the naval "force in the Mediterranean and, in the earlier stages, to "avoid being brought to action against superior forces". He was also informed that "Goeben" must be shadowed by "two Battle Cruisers; approach to Adriatic must be watched "by Cruisers and Destroyers. It is believed that Italy "will remain neutral but you cannot yet count absolutely "on this".

2. That in accordance with these orders the accused proceeded towards the Straits of Otranto.

Kaynak: PRO. ADM. 156/76



175
8.

3. That at 3.19 p.m. on 3rd August the "Indomitable" and "Indefatigable" were detached by the Commander-in-Chief and proceeded to search for the "Goeben" west of Sicily.

4. That on 4th August the "Black Prince" rejoined the First Cruiser Squadron.

5. That at 1.45 a.m. on the 5th August the Accused received the General Admiralty Signal to commence hostilities against Germany.

6. That on the 5th August, at 6.52 p.m. the Accused received news that the Austrian Fleet was cruising outside Pola, and at 4 p.m. that "Goeben" was at Messina.

7. That at 8.16 p.m. on the 6th August the Accused received news that the "Goeben" had left Messina, steering east, shadowed by "Gloucester". That after them the "Goeben" and possibly the "Breslau" were reported steering S.80°E towards the Adriatic. The Accused's action in proposing to arrive at Pano Island at daylight next day was justifiable.

8. That at 11 p.m. on the 6th August the Accused was informed by "Gloucester" that "Goeben" was going to the South East. That at that time his position was S.80°E. (Magnetic), 140 miles, from the "Goeben", approximately.

That at that time the Battle Cruisers were disposed as follows:-

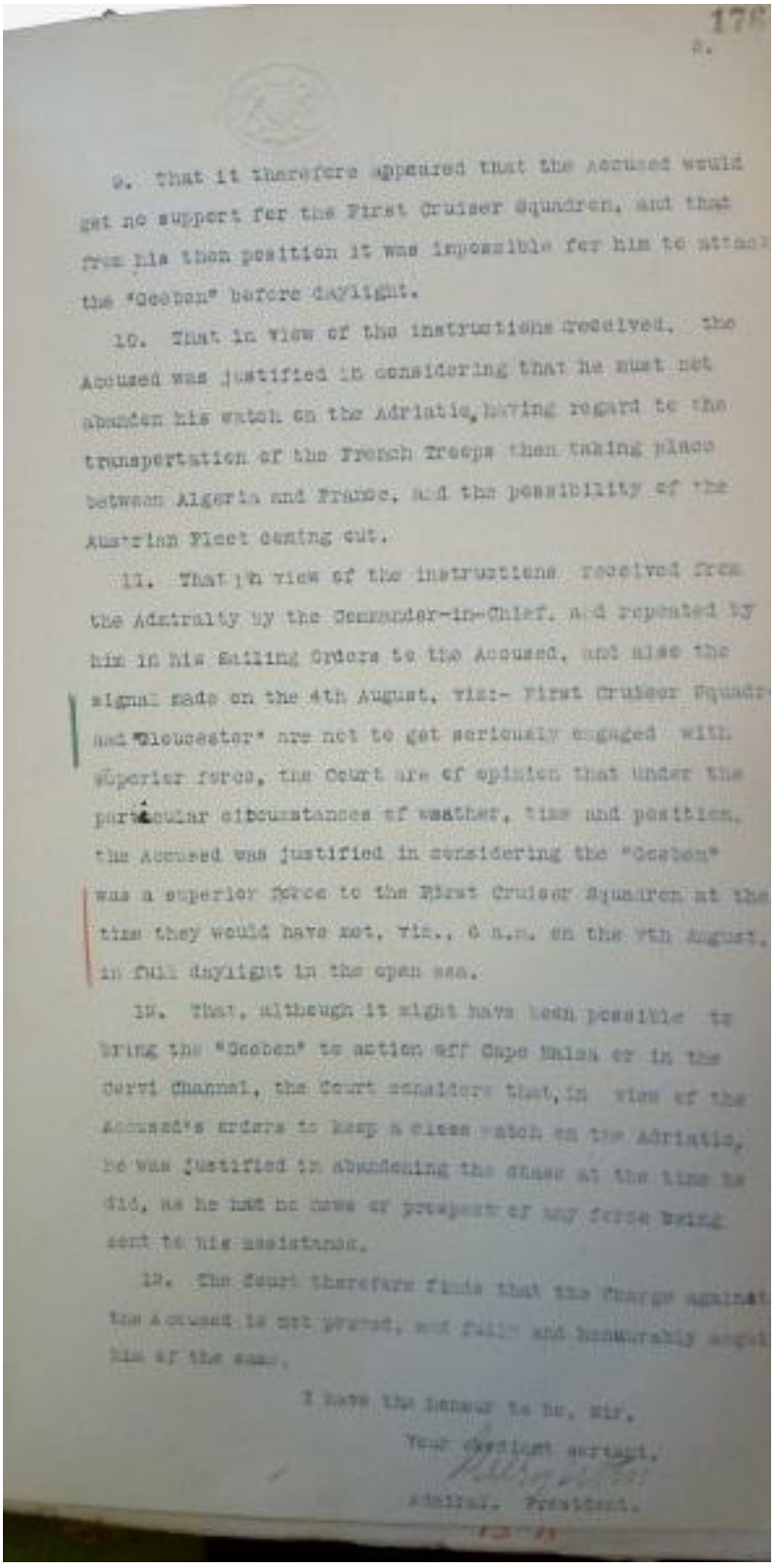
"Inflexible" (Flag) and "Indefatigable" about 30 miles west of Marsala, Sicily, and the "Indomitable" had left Bizerta at 6 p.m. after coaling, steering eastwards.

That the Destroyers were at Vhatlice Bay, Santa Maura, seriously short of coal, and unable therefore to proceed at high speed to attack the "Goeben" at sight.

9.

KAYNAK: PRO. ADM.156/76.

ek s.8



176
8.

9. That it therefore appeared that the Accused would get no support for the First Cruiser Squadron, and that from his then position it was impossible for him to attack the "Goeben" before daylight.

10. That in view of the instructions received, the Accused was justified in considering that he must not abandon his watch on the Adriatic, having regard to the transportation of the French Troops then taking place between Algeria and France, and the possibility of the Austrian Fleet coming out.

11. That in view of the instructions received from the Admiralty by the Commander-in-Chief, and repeated by him in his Sailing Orders to the Accused, and also the signal made on the 4th August, viz:- First Cruiser Squadron and "Gloucester" are not to get seriously engaged with superior force, the Court are of opinion that under the particular circumstances of weather, time and position, the Accused was justified in considering the "Goeben" was a superior force to the First Cruiser Squadron at the time they would have met, viz., 6 a.m. on the 7th August, in full daylight in the open sea.

12. That, although it might have been possible to bring the "Goeben" to action off Cape Matapan or in the Cervi Channel, the Court considers that, in view of the Accused's orders to keep a close watch on the Adriatic, he was justified in abandoning the chase at the time he did, as he had no news or prospect of any force being sent to his assistance.

13. The Court therefore finds that the charge against the Accused is not proved, and fully and honourably acquits him of the same.

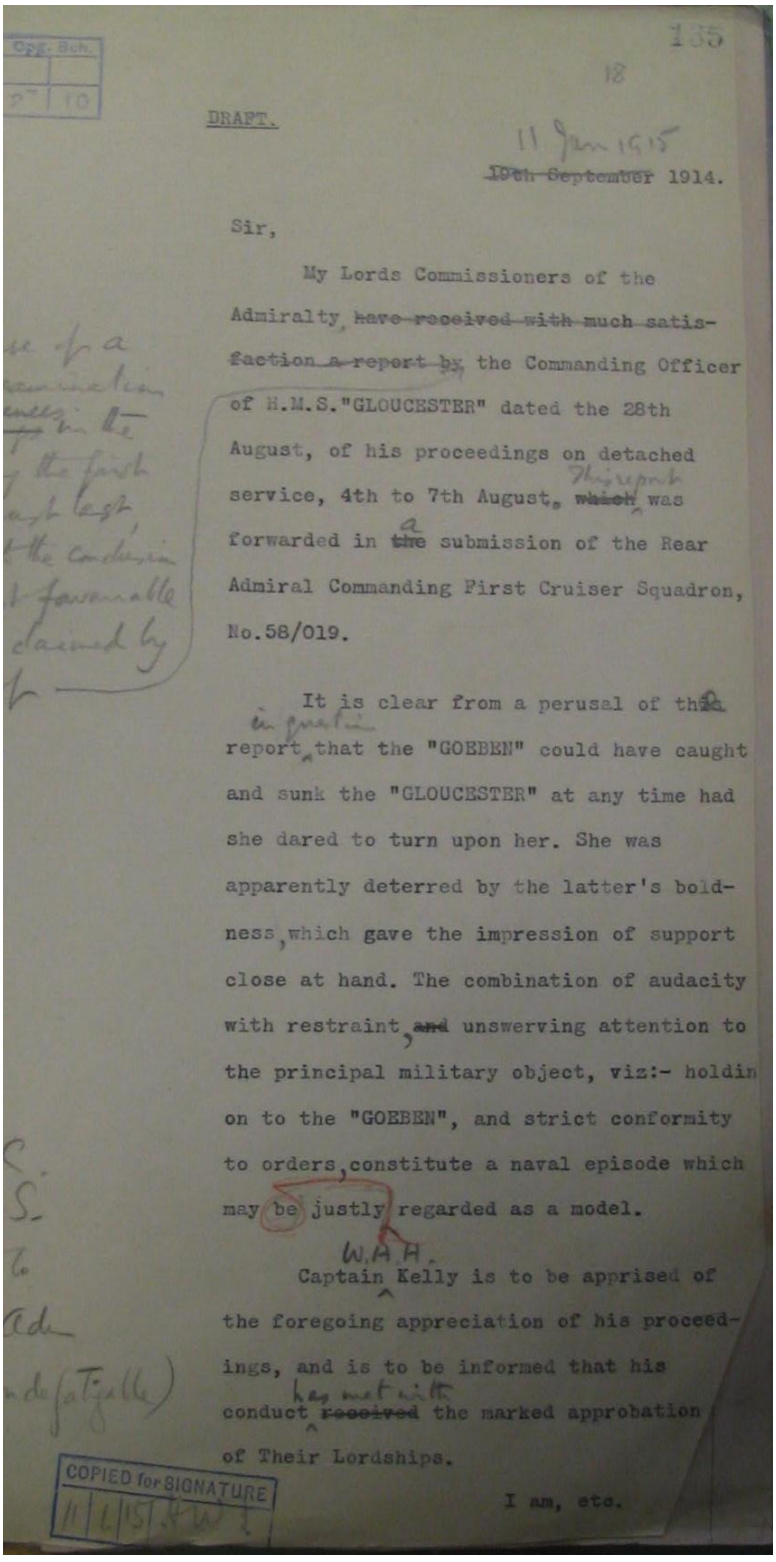
I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

Admiral, President.

KAYNAK: PRO. ADM. 156/76.

EK 6: Donanma Bakanlığınca, 1915'te hazırlanan HMS Gloucester'ın kaptanı Howard Kelly'i tebrik taslağı



DRAFT.

11 Jan 1915

~~19th September~~ 1914.

Sir,

My Lords Commissioners of the Admiralty ~~have received with much satisfaction a report by~~ the Commanding Officer of H.M.S."GLOUCESTER" dated the 28th August, of his proceedings on detached service, 4th to 7th August, ~~which~~ this report was forwarded in ~~the~~ a submission of the Rear Admiral Commanding First Cruiser Squadron, No.58/019.

It is clear from a perusal of this report, that the "GOEBEN" could have caught and sunk the "GLOUCESTER" at any time had she dared to turn upon her. She was apparently deterred by the latter's boldness, which gave the impression of support close at hand. The combination of audacity with restraint, ~~and~~ unswerving attention to the principal military object, viz:- holding on to the "GOEBEN", and strict conformity to orders, constitute a naval episode which may be justly regarded as a model.

W.A.H.

Captain Kelly is to be apprised of the foregoing appreciation of his proceedings, and is to be informed that his conduct ~~received~~ has met with the marked approbation of Their Lordships.

I am, etc.

Kaynak: PRO. ADM. 137/3105.

EK 7: Resimler ve Haritalar



Plân 41

Goeben in 1914 senesindeki harekâtı

Kaynak: Wilson.

Kaynak: PRO. ADM. 186/605, Naval Staff Monographs, s.186.



Amiral Wilhelm SOUCHON



İstanbul'da halkın ziyareti

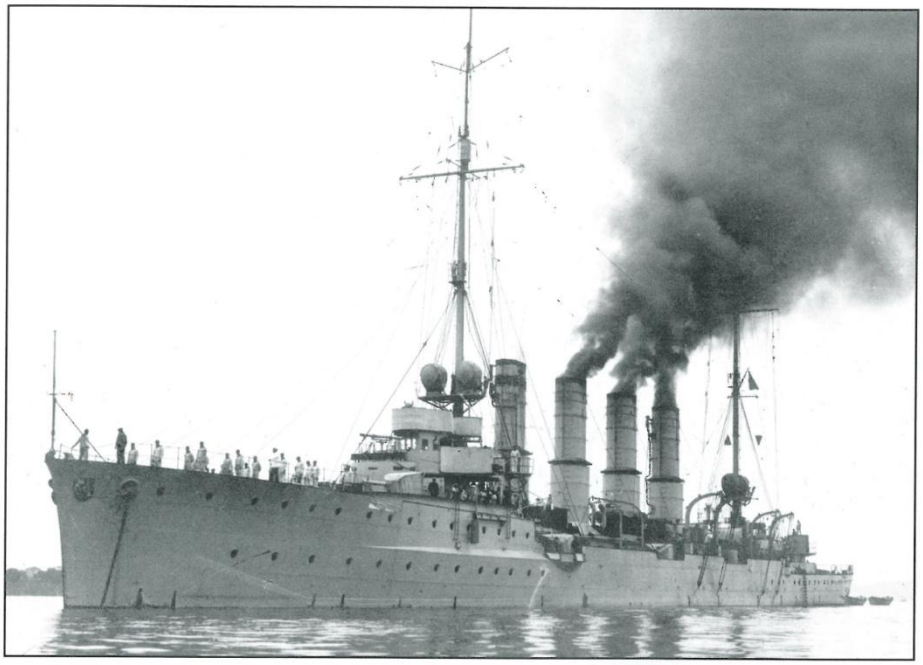


Amiral Souchon Türk ve Alman subaylarıyla birlikte

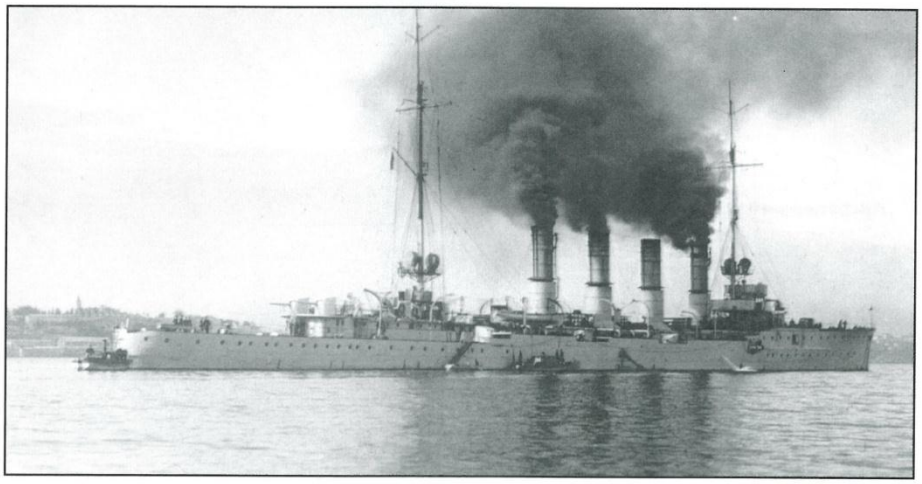


Fes giyinmiş Alman gemi mürettebatından bir grup

Kaynak: Yıldırım, s. 23, 36.

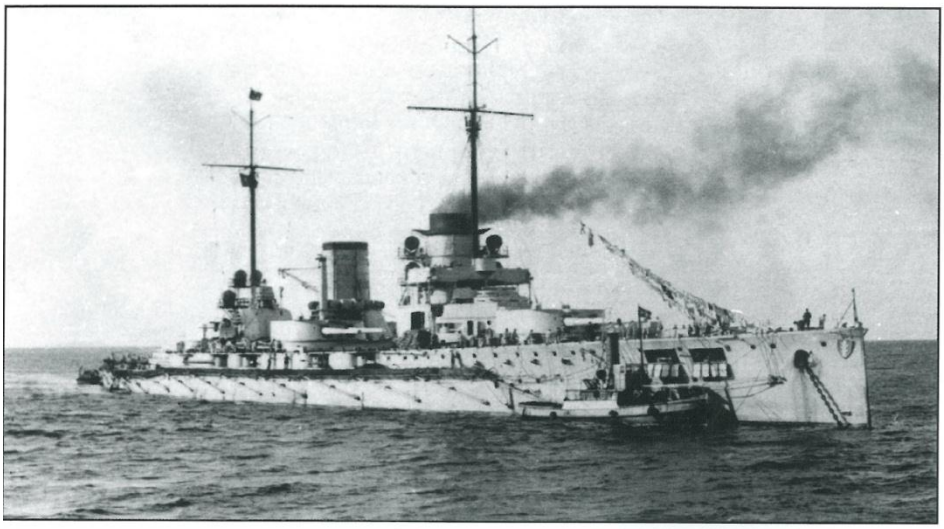


Midilli, 1914 yılında İstanbul'da Bığaziçinde demirli. (Henüz baş üstündeki ikiz toplar ilk inşa edildiği şekilde. Kruvazörün burnundaki amblem plakası belirgin bir şekilde görülüyor.) ***Koll.: A.Güleryüz***

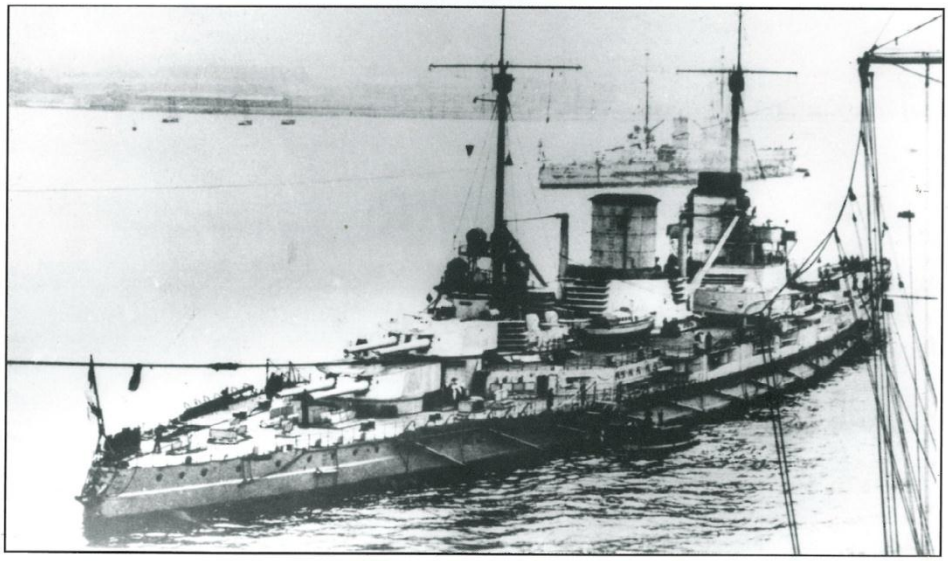


Midilli, Boğaziçi'nde İstinye önlerinde. ***Koll.: A.Güleryüz***

Kaynak: Ahmet Güleryüz, **Yavuz ve Midilli,** İstanbul, 2007, s.29.



SMS Goeben 1913 yılında İstanbul'u ziyaretinde, Ahırkapı önlerinde (üstte).
Koll.: A.Güleryüz



SMS Goeben'in ikiz kardeşi SMS Moltke, Kayzer açık deniz filosuna bağlı diğer savaş gemileri ile beraber Kiel'de.
Koll.: A.Güleryüz

Kaynak: Güleryüz, s. 24.