

# EFSANE GEMİLER GOEBEN VE BRESLAU

**Nejat Tarakçı**  
**Jeopolitikçi ve Deniz Tarihçisi**

## **Giriş**

Liderler vardır ülkelerinin kaderini etkiler. Gemiler vardır dünyanın kaderini etkiler. Bu gemiler Yavuz ve Midilli adlarını verdiğimiz, Goeben ve Breslau'dur. Bu iki gemi sadece Almanya ve Osmanlı devletinin değil, Rusya'nın, İngiltere'nin, Fransa'nın ve Yunanistan'ın kaderini etkilemiş ve I nci Dünya Savaşı'nın Doğu Cephesindeki sonucu belirlemiştir. Bizlere tarih kitaplarında öğretilen, İngiliz gemilerinden kaçan bu iki Alman gemisinin Osmanlı Devletinin dünya savaşına girmesine neden olduğudur. Ama bu gemiler gelmeseydi Osmanlı'nın sonu ne olurdu, Türkiye Cumhuriyeti ve Bolşevik Rusya kurulabilir miydi? Bunları hiç düşünmedik. Tarihsel olaylar tesadüf değildir. Olaylar birbirine bağlı nedenlerle zincirleme olarak gelişirler. Her olayın neden ve şartları nihai sonuca giden basamaklardır.

## **Akdeniz'den Karadeniz'e**

I. Dünya Savaşı patladığında bu iki Alman gemisi Akdeniz'deydi. Teknik durumları hiç de iyi değildi. Dünyanın en hızlı (29 mil) gemisi olan Goeben kazan boruları arızasından azami 23 mil sürat yapabiliyordu. Bu nedenle, Ekim ayında Goeben'in Moltke ile değiştirilmesi planlanmıştı. Ancak İngilizler bunu hiç bir zaman öğrenemediler. Goeben'in, çapları 28 cm olan 10 topu vardı. Azami 27 deniz mili sürate sahip olan Breslau ise 10,5 santimlik 12 adet topa sahipti. İngilizler ise 7'si büyük 4'ü küçük 11 kruvazöre sahipti. Bunlardan üçünün top çapları 30,5 cm idi. Bu üç gemi Goeben ile isabet almadan muharebe edebilirdi. Ancak 23 bin tonluk Goeben'in İngilizler üzerinde yenilmez, yakalanmaz, mermi işlemez, batırılmaz şeklinde uhrevi bir imajı vardı. Sanki Goeben sihirli bir gemiydi. Bu iki Alman gemisine Amiral Souchon komuta ediyordu.

## **Dünya Savaşı Başlıyor**

2 Ağustos 1914'de Rusya Almanya'ya, bir gün sonra da Almanya Fransa'ya savaş ilan etti. 4 Ağustos 1914 sabah gün ağarırken Goeben ve Breslau Cezayir'deki Fransız üslerini bombardıman etti. Büyük hasar verdirdiler. Bombardıman emri ile birlikte Amiral Souchon'a İstanbul'a gitme emri de verilmişti. 4 Ağustos'ta İngiltere'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği haberi geldi. Kömür ikmali için her iki gemi Messina'ya çekildi. Amiral Souchon, Avusturya deniz kuvvetleri komutanı Oramiral Haus'a yardım mesajı çekti. Cevap gecikmedi: **İkinci seferberlik cesaret kırıcı oldu, gelemiyorum.** Tarafsızlıklarını ilan eden İtalyanlar kömür ikmali için zorluk çıkarıyorlardı. Son defa ikmale izin verildi. Ancak 2000 ton kömür alınabildi. Düşmanın, Messina Boğazı'nın her iki tarafını da tutmuş olması tahmin edilmesi en kolay şeydi. Güneyde bir İngiliz kruvazörü vardı. 6 Ağustos günü saat 11'de Alman Deniz Kuvvetleri karargâhından şu haber ulaştı: ... **Siyasi sebeplerden dolayı İstanbul'a gitmek henüz mümkün değil.**

## **Stratejik Karar**

Amiral Souchon şu muhakemeyi yaptı ve kararını verdi: ***Bu bilgi ve Roma'daki Alman deniz ataşesinin Adriyatik'e gitmem için acil tavsiyesi beni Çanakkale Boğazı'na gitmek kararından caydıramadı. Düşmanların üstün gücü ve her nevi ihtiyacın karşılanması imkânının olmayışı yüzünden Akdeniz'de kalman mümkün değildi. Adriyatik'e gitmeyi hiç istemiyordum. Avusturya'nın desteğine muhtaç vaziyette orada hiç bir aktif görevde bulunamayacağımı kesinlikle hissediyordum. Bu yüzden Türkiye'nin rızasıyla, olmazsa rızası hilafına Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçip savaşı Karadeniz'e taşıma kararım kesindi. Türkleri kadim düşmanları olan Moskoflara karşı birlikte harekete geçirebilmeyi ümit ediyordum.***

## **Kovalamaca Başlıyor**

İngiliz filosuna ise Amiral Milne komuta ediyordu. Milne, Goeben ve Breslau ile açık deniz savaşına girmekten çekiniyordu. Çünkü Goeben'in bir kaç isabetli savlosunun kendi kruvazörlerini batıracağından çekiniyordu. O nedenle gece torpito hücumu yapmayı planlamışlardı. Bunda başarılı olamazlarsa kömürleri bitene kadar Alman gemilerini kovalayacaklardı. Amiral Souchon, Adriyatik'e gidecekleri izlenimi vererek, İngilizleri aldatmayı planladı. Telsiz konuşmalarını açık olarak yaptılar. Berlin'e çektikleri mesajlarda Adriyatik'e gideceklerini belirttiler.

Berlin'den Amiral Souchon'a gelen mesajda şöyle yazıyordu: **Majeste hazretleri Goeben'le Breslau'nun kapandan başarı ile kurtulmasını bekliyor.** Goeben ve Breslau ani bir rota değişikliği ile Adriyatik yerine Çanakkale'ye yöneldiler. İngiliz gemileri bunu fark ettiler. Ancak Alman telsizcileri İngilizlerin haberleşmesini yaklaşık bir saat süre ile karıştırdılar. Mataban Burnu yakınlarında Breslau ile Gloucester arasında kısa süreli bir topçu muharebesi oldu. Alman gemilerini takip eden İngiliz gemilerinin tereddüdü ve cesaretsizliği nedeniyle yola devam ettiler. Ancak kömür sıkıntısı çok kritik bir aşamaya gelmişti. Alman istihbaratı ve mükemmel organizasyonu semeresini verdi. Yunanistan'ın güneyindeki Maleas Burnu açıklarında bir kömür gemisinden ikmal yapıldı. Amiral Souchon, 7 Ağustos 1914'de Mataban Burnu açıklarında Breslau'ya şu emri verdi: ***Karadeniz'deki düşmana taarruz etmek, askeri bakımdan kati bir zorunluluk halini almıştır. Türkiye hükümeti ile bu hususta bir anlaşmaya varamasak dahi ben Boğazı zorlayıp geçeceğim, siz de tereddüt etmeden beni izleyiniz.*** Amiral Souchon'un bu kararlılığı ve öngörüsü son derece dikkat çekici idi. Bu kararlılık, Amiral'in Almanya'nın genel politik ve askeri stratejik hedefleri ve ulusal çıkarları konusunda çok iyi doktrine edildiğini göstermektedir. Bütün dünyada, savunma ve güvenlik konularında değişmeyen bir kural vardır. Her ülkenin savunma ve güvenlik doktrinleri o ülke subayları üzerine bina edilir. Çünkü onlar hiç bir kişisel çıkar gözetmeden sadece vatanın savunması ve bekası için yetiştirilirler. Gerektiğinde vatan ve millet için korkusuzca ölürlür. İkinci ikmal noktası orta Ege'deki Naksos Adası'nın doğusundaki küçük bir ada olan Danuse idi. 9 Ağustos 1914'de öğleden sonra ikmal başladı. Ada sakinlerinden bir kısmı gözetleme için tepelerde görevlendirildi. Adalıların muhtemel ihanetine karşı tedbir olmak üzere gemi isimleri ile gemilerin kış tarafında W.II ( II. Wilhem) yazılı tacın üstüne örtüler çekildi. Erler şapka şeritlerini tersine çevirdiler. Gemilere bayrak da çekilmedi. 10 Ağustos sabaha karşı saat 1'de Berlin'den ilginç bir mesaj geldi: **Boğaz'a giriniz. Teslim olmak için kaleden (Kumkale veya Seddülbahir olabilir) heyet çağırınız. Boğaz'dan geçerken kılavuz alınız.** Demek ki Bab-ı Ali ile Berlin arasında Osmanlı devletinin hemen savaşa girmesini önlemek amacıyla böyle bir diplomatik mekanizma kararlaştırılmıştı. Çünkü o tarihte Osmanlı Devleti henüz savaşa girmemişti. 10 Ağustos 1914 sabah gün ağarırken Danuse Adası'ndan hareket edildi.

## Osmanlı Savaşa Zorlanıyor

Enver Paşa, Balkan Harbinin intikamını almak istiyordu. Bunun için Alman ve Avusturyalılarla beraber harbe girmek lazım geliyordu. Ancak bu durumda bu küçük devletlerin hamisi olan İngiltere ve Fransa ile çarpışmak gerekiyordu. Şayet Rusya ile anlaşmaya varılırsa Kafkasya'daki kıtaları batıya nakledecekti. O zaman Alman kurmay subaylarını gemilere bindirip gönderecek, bir müddet bitarafılığı muhafaza edecekti. Bu maksatla Enver Paşa Rus sefiri ve Rus Ateşemiliteri ile gizlice görüşüyordu. Hatta bazı konularda anlaşmış bulunuyordu. Bundan Sadrazam Said Halim Paşanın bilgisi vardı. Alman sefiri bunu haber alınca İmparatora telsizle bildirmiş ve bir emrivaki ihdasına lüzum görülmüştü. İşte Alman harp gemilerinin yurdumuza sığınması bu planın icaplarına uygun icra edilmişti.<sup>1</sup>

## Türkiye'ye Kavuşma

Alman gemileri, Çanakkale Boğazı girişindeki mayınlı sahaların yerlerini biliyorlardı. Ancak değişip değişmediğini bilmiyorlardı. Saat 12'de Berlin'den şu emir verildi: **Mümkün olan süratle en kısa zamanda Çanakkale'ye giriniz.** Demek ki, Almanya ve Osmanlı hükümeti arasında siyasi mutabakat sağlanmıştı. Saat 15'de Midilli Adası bordalandı. Breslau personeli gemilerinin yeni adının bu adanın ismi olacağını henüz bilmiyorlardı. Telsiz konuşmalarından İngiliz gemilerinin çok yakında olduğu anlaşılıyordu. Saat 17'de Kumkale'nin dış tabiyesiyle Seddülbahir kalesinde dalgalanan Türk hilali görüldü. Türk torpido botları Goeben'in yanına gelerek; dümen suyumuzu izleyin işaretini verdi. Torpido botlar Alman gemilerini yeni dökülmüş olan mayınlı saha içinden emniyetle geçirdi. Goeben ve Breslau maceralı, çok tehlikeli ve yorucu 7 günlük bir seyirden sonra saat 19.30'da Çanakkale limanına demirlediler. İlk defa kendilerini ülkelerindeki gibi güvende hissedebilecekleri bir limandaydılar. İngilizler, Goeben ve Breslau'nun Çanakkale Boğazı'na girdiğini bir gün sonra ancak ayın 11'inde öğrenebildi. İngiliz basını savaş sansürüne rağmen sesini yükseltmişti. Alman kruvazörlerinin kaçıp gitmeleri nasıl mümkün olabilmişti, bunun sorumluluğu kime aitti? Almanya tarafından bakıldığında da çok önemli bir kafa karışıklığı vardı. 4 Ağustos 1914 günü Alman Deniz Kuvvetleri tarafından verilen İstanbul'a gitme emri. Dışişleri Bakanlığının itirazı üzerine sonradan geri alınmıştı. Amiral Souchon daha sonra gelen emirler karşısında kendi inisiyatifini kullanmak mecburiyetinde kalmıştı. Fransızlar suçu

---

<sup>1</sup> Samih Nafiz Tansu, İki Devrin Perde Arkası, Pınar Yayınevi 1964 s. 121

İngilizlerin üzerine atıyordu. Her iki İngiliz amiral de harp divanına sevk edildiler.

### **Türk Bayrağı Altında Görev**

Çanakkale'den kömür ikmali sonrasında 13 Ağustos 1914'de Goeben ve Breslau Tuzla'ya hareket etti. Gelişen durum üzerine İngiltere, Osmanlı devletinin sipariş ettiği ve parasını ödediği Reşadiye ve Sultan Osman adı verilen kruvazörleri teslim etmedi. Teslim almaya İngiltere'ye giden personel geri döndü. Bu gemilerin bedeli donanma yardımı kampanyası ile toplanmıştı.

Bu iki gemi bir defa İstanbul limanına girip de Osmanlıyı müşkül bir duruma sokunca, Alman amirali Souchon da gemileri enterne etmeğe yanaşmayınca Talat paşanın bulduğu bir formülle ancak muvakkaten tarafımıza kiralanmış olan bu harp gemileri ile, Alman bahriye zabitan ve erleri Osmanlı İmparatorluğu emrine girmişlerdi. Bu gelişme üzerine Rus, İngiliz ve Fransız elçileri protesto ederek İstanbul'dan ayrıldı.<sup>2</sup>

Goeben ile Breslau 15 Ağustos 1914 günü Osmanlı Devleti hizmetine girdi. Goeben'in adı Yavuz Sultan Selim, Breslau'nun adı Midilli olarak değiştirildi. Ertesi günü gemilerin direklerinde Türk yarım ayı dalgalanıyordu. Gemilere Türk personel de verilerek müşterek bir organizasyona gidildi. Osmanlı Donanmasının komutası Amiral Souchon'a verildi. Almanlar dâhil herkes fes giymeye başladı. Osmanlı Devletinin daha önce Almanya'dan satın alınmış Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin ile Mesudiye adlı üç hattı harp gemisi vardı. Ayrıca kruvazör olarak Balkan Harbi'nden beri bilinen Hamidiye ve Mecidiye ile Berk ve Peyk isminde iki torpido kruvazörü vardı. Osmanlı gemi personeli hemen hemen hiç eğitim görmemiş denilecek durumdaydı. Teknik ve pratik bilgiden, torpido atmasından, yara savunma hizmetleriyle, top eğitimlerinden habersizdiler. Gemilerin hepsi, tekneler, makineler ve toplar düzensizdi. Mesudiye'nin ağır topları sökülmüştü. İşte bu gemilerden sadece Hamidiye kruvazörü bir dereceye kadar iş görebilecek durumdaydı. Filo bir kere olsun seyir hazırlanmamış ve bu sebeple de savaş gücünü tamamen kaybetmişti. Amiral Souchon, bu gemilerle açık deniz harekâtına girebilmek için mümkün olan kısa zamanda hazırlanma emri verdi. Osmanlı gemileri 30 yıldan beri Karadeniz'e açılmamışlardı. Ancak önce Çanakkale'nin emniyetini sağlamak gerekiyordu. Boğazlardaki tahkimatlar son derece yetersizdi. Almanya'dan Amiral V. Usedom başkanlığında sahil savunma uzmanlarından kurulan bir heyet buralara gelerek kale tertiplerini hızla

---

<sup>2</sup> Samih Nafiz Tansu s.121

ve kullanılabilir ve savunmaya uygun bir duruma getirdiler. Bu tahkimatlar ve Alman topları olmasaydı Çanakkale Muhaberelerini kazanabilir miydik? İşte Goeben ve Breslau'nun İstanbul'a gelişinin diğer bir sonucu! Türk gemilerinin savaş yeteneklerini artırmak için, gemilerdeki Türk komuta heyetleri arasına Alman personelinin sokulması yolunda anlaşıldı. Hangi Türk gemisinde olursa olsun gerekli görülen yerlere Alman subay ve astsubayları getirildi. Balkan Savaşı'nda da Yunan gemilerinde İngiliz personel vardı. Özellikle topçu personel Yunanlılara kolay bir zafer kazandırdı. Kısa bir süre sonra Türk gemileri de istenilen düzeye gelmişti. Bu arada bakım, eğitim ve teknik yardımı daha önce İngilizlere teslim edilen Osmanlı gemilerinde ilginç vakalarla da karşılaşılıyordu. Örneğin, makinelerle kazan arasındaki borular o kadar ustalıkla ayrılmıştı ki, buhar geçişi azaltılmış ve torpido botların sürat yapması önlenmişti. Almanlar bunu derhal düzelterek gemilerin yeniden süratlenmesini sağladılar. Ayrıca Almanlar, tam yolla giderken ve süratle dönüş yaparken torpido atmasını da öğretiler. Türkler, İngilizlerden buna ait hiç bir şey öğrenmemişlerdi. Türklerle Almanlar arasındaki güven artmış, arkadaşlık hayli ilerlemişti. İzin günlerinde Türk denizcileri Alman denizcileriyle beraber geziyordu. Almanlar da fes giydiğinden halk şaşkınlıkla bakıyordu. Türkler Almanca, Almanlar da Türkçe öğrenmeye çalışıyorlardı. Amiral Souchon, Eylül 1914 sonunda donanmanın savaşa hazır olduğunu bildirdi. Almanya, Osmanlı Devletine Rusya'ya karşı savaş girmesi yönünde baskı yapmaya başladı. Bu teklif, Osmanlı kabinesinde tepkiyle karşılandı. Osmanlı Devletinde her şey noksandı. Para ve mühimmat stoklarını Balkan Harbi yutmuştu. Bu sebeple bütün ihtiyaçlar Almanlar tarafından sağlanacaktı. Osmanlı Kabinesinde yalnız Harbiye Nazırı Enver Paşa ile Dâhiliye Nazırı Talat Paşa tüm sorumluluğu üzerlerine alarak Almanya tarafını tutuyordu. Diğer üyeler harbe girmekten çekiniyorlardı. Amiral Souchon, Enver Paşa'yı harbe girmesi için sürekli sıkıştırıyordu.

Amiral Souchon, Osmanlının Rusya ile olası bir anlaşmasının önüne geçmek maksadıyla donanmanın manevrasını kasken Karadeniz'e nakletmiş ve Türk bayrağı altında seyreden harp gemilerine bir Rus nakliye gemisini batırtmış, sonra Rus torpitolarını takiben Sivastopol limanını bombardıman ettirmişti. Böylece Almanya'nın Osmanlıyı kendi yanında harbe girme planı gerçeğe dönmüştü. Bu haberi alan Enver Paşa çok hiddetlenmiş; Bunu niçin yaptılar? Buna niçin meydan verildi? Diye bağıra bağıra odasında bir aşağı bir yukarı gezinmişti.

Rusya hariciyesinin gizli dosyalarından birinde Rusya'nın Roma Büyük Elçisine çektiği telgrafta: ..... **“Müttefiklerimiz tarafından Türkiye'ye bağımsızlık ve toprak bütünlüğünün temini teklif edilmiş olup, karşılığında Osmanlının tarafsız kalması arzu edilmişti.. .... Ancak Alman harp gemilerinin Odesa ve Sivastopol limanlarımızı bombalamış olmaları, ortada hiçbir tahrik yok iken ve dostluk devam ederken bu feci suikastin yapılmış bulunması, Türkiye'yi sonu gelmez bir maceraya sürüklemiştir”** <sup>3</sup> denmektedir. Bu bilgiler Osmanlının gerçekten bir oldu bitti ile savaşa sokulduğu açıktır. Bu durum 1918'de Mondros Mütterakesi ile teslimiyete giden bir yolu açmıştır. Ancak tarafsız kalarak savaşa girmese bile İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı üzerindeki emellerinden vazgeçeceğini düşünmenin büyük bir saflık olacağını da teslim etmek gerekir. Türkler ve Almanlar kader birliği içinde savaşı bütün güçleri ile devam ettirdiler.

### **İlk Dökülen Alman Kanı ve Bitmeyen Mücadele**

Osmanlı devletinin geleceği için Karadeniz'deki ilk Alman kanı 17 Kasım 1914'de Yavuz gemisinin Ruslarla girdiği bir çatışmada döküldü. Yavuz'un arka güvertesinde ölen top personelinin cenazeleri sıralandı. Direkte Türk hilali dalgalanırken ölümlerin üzerine Alman harp bayrağı örtüldü. Bando matem marşı çalılıyordu. Kahraman ölümler denize verildiler. Onların mezarını ne haç, ne de çelenk süsledi. Denizciler kutsal mezarları olan denize kavuştular. Üç şiddetli yayılım ateş ateşi onları selamladı.

Midilli 17 Aralık'ta Feodosia'daki Rus torpido botlarını ve diğer deniz tesislerini bombardıman ederek büyük hasar verdirdi. 28 Aralık 1914'de Yavuz gemisi Boğaz'a girerken mayına çarparak savaş kabiliyetini önemli ölçüde kaybetti. Yavuz'u onaracak imkânlar İstanbul'da yoktu. İlk iş olarak Almanya'dan mühendisler, gemi inşa ustaları ve malzemenin getirilmesi gerekiyordu. Çünkü İstanbul'da teknik personel ve malzeme hiç yok gibiydi. Müttefikler Çanakkale Boğaz ağzında yığılmaya başlamışlardı. Boğazları zorlayarak geçmeyi planlamışlardı. Bunun ilk işaretleri 19 Şubat 1915 günü başladı. Müttefik filo Boğaz'ın dış tabiyelerini topa tuttu. Bu durumda Amiral Souchon Yavuz'un 15 cm.lik toplarını söktürerek, cephane ve mayınlarla Çanakkale'ye gönderdi. 25 Şubat günü 7 saatlik yeni bir bombardıman sonucunda Boğaz ağzındaki tabiyeler büyük hasar aldı.

---

<sup>3</sup> Samih Nafiz Tansu s. 122-123

18 Mart 1915 müttefikler için kara bir gündü. Nusret'in mayınlarına ilave olarak Türk-Alman kıyı savunma birlikleri de zaferde büyük rol oynamıştı. Yavuz'un onarımı Mart sonlarına doğru tamamlandı. Yavuz'un 64 metre karelik mayın yarası cidden çok ağır koşullar içinde başarı ile kapatılmıştı.

18 Temmuz 1915'te Midilli Karadeniz'e çıktıktan sonra derin suda mayına çarptı. Büyük bir yara aldı. Baş tarafına 650 ton su doldu. Kendi olanakları ile zor da olsa İstinye Tersanesi'ne geldi. Burada havuza alındı. Ancak kazan dairesinde 8 kişi can vermişti. Onları Tarabya sırtlarına defnettiler. Bugün aynı yerde Alman Başkonsolosluğu ve onun bahçesinde Alman şehitliği bulunmaktadır. Bahçedeki en yüksek tepenin üstünde ise Türk ordusunun ilk hocası ve danışmanı Helmuth von Moltke'nin anısına bir dikilitaş vardır. Midilli şehitlerine ilave olarak feldmareşal Baron von der Goltz ile sefir von Wangenheim ile daha birçok Alman şehidin mezarı da buradadır. Her yıl 18 Mart günü yapılan Çanakkale Deniz Savaşı törenlerinde burada da bir tören yapılarak bu şehitlerin de anılması uygun olacaktır.

### **Alman Denizcileri Çanakkale'de Siperlerde**

Alman denizcileri sadece denizlerde savaşmadılar. 24 Mayıs 1915'te Gelibolu'ya müttefik çıkarması başlayınca Yavuz ve Midilli personelinden oluşturulan 44 kişilik bir makineli tüfek bölüğü, üsteğmen Bolz komutasında kara muharebelerine katıldılar. Bu kahraman denizciler büyük yararlılıklar sağladılar. İlk bölükteki 44 kişiden 7 kişi sağ kaldı. Bolz yaralanmıştı. Kısa zamanda iyileşen Bolz yeni bir makineli tüfek bölüğü ile yeniden kara muharebelerine katıldı. Tam dokuz hücumu geri püskürttüler. Yeni bölük de çok zayıf verdi. Bolz bölüğü geri çekerek kalanlar ve İstanbul'dan gelen personelle 3 subay ve 150 er ve 12 makineli tüfek oluşan yeni bir bölükle yeniden cepheye geri döndü. İngilizlerin Suvla Koyuna yaptıkları çıkarmada Midilli'den Deniz Teğmeni Hildebrand 4 makineli tüfekle ilk hatlarda mevzilendi. Teğmen Hildebrand dâhil 16 kişilik mürettebatın 12'si şehit oldu. Almanların Çanakkale cephesine katkıları bununla kalmadı. Alman personelin görev aldığı Muavenet gemimiz, İngiliz zırhlısı Goliat'ı batırdı. Almanya'dan cepheyi yarararak Akdeniz'e giren ve Çanakkale'ye kadar gelen Alman U-21 denizaltısı Triumph ve Majestic gemilerini batırdı. Bu durum müttefik filonun caydırılmasında ve geri çekilme kararının verilmesinde büyük rol oynadı.

## **Edirne'deki Alman Cephane İmalathanesi**

I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı cephesinde hatırlanması gereken bir başka olay da Edirne'nin Karaağaç bölgesinde Almanlar tarafından kurulan cephane yapım laboratuvarıdır. Alman filo komutanının isteği üzerine cephane imali için Almanya'dan Deniz Albayı Piper ve teknik personel Karaağaç'a geldi. Her türlü ham madde yoksunluğuna rağmen top mermileri üretimi harekâtı idame edecek şekilde sürdürdürebildi. Midilli gemisi mayın yarası nedeniyle İstinye'de havuzda olduğu sırada bir kısım personel Karaağaç'taki imalathanede görev aldı.

## **Karadeniz'de Rus Üstünlüğü**

Karadeniz ve Çanakkale bölgesinde mayın silahının harbin kaderini belirlediğini söylemek abartı olmaz. Karadeniz'de Rusların mayınlaması sonucunda Osmanlı donanması Boğaz'dan çıkışta ve girişte büyük sorunlar yaşıyordu. Aynı şekilde Midilli ve diğer gemiler Tuna nehri ağzı, Odesa, Sivastopol, Kerç Boğazı ve Novorosisk limanlarını periyodik olarak mayınlıyorlardı. 1916 başlarından itibaren Zonguldak ve Ereğli'den büyük gemilerle kömür nakletmek imkânsız hale gelmişti. Kıyı rotalarını kullanan küçük mavna ve gemilerle kısıtlı bir taşıma yapılabilirdi. Bu sistem ile ayda en fazla 12.000 ton kömür taşınabiliyordu. Filonun elindeki 2000 tonluk yedek kömür Yavuz'un bir seferlik ihtiyacına bile yetmiyordu. Kömür darlığından Yavuz çalışamaz hale gelmişti. Karadeniz'deki 5 Alman denizaltısı ile kuvvet dengesi bir ölçüde sağlanabiliyordu. 1917 yılı başlarında İstanbul'a bir Rus taarruzu bekleniyordu. Ruslar Türk liman ve iskelelerini kolaylıkla bombardıman edebiliyorlardı. Bu nedenle Karadeniz'de kıyı savunması aciliyet gerektiriyordu. Bu maksatla Boğaz sahillerine 15 cm lik toplar için mevziler hazırlandı. Midilli, Hamidiye, Yavuz ve Turgut Reis gemilerinden sökülen uygun toplar buralara yerleştirildi. Osmanlı filosu tamamen saf dışı kalmıştı. Karadeniz'de Yavuz ve Midilli dışında vurucu güç kalmamıştı. Ruslar zamanı kendi lehlerine kullanmasını çok iyi becerdiler. Deli Petro'nun alt yapısını kurduğu gemi inşa endüstrisi harp süresince aralıksız çalışarak Kraliçe Maria ve II. Katerina adlı iki kruvazör yaptı Bu gemilerdeki uzun menzilli toplar 26 km den atış yapabiliyorlardı. 1917 yılı Eylül ayı sonunda Filo komutanı Amiral Souchon, Alman 4 ncü Açık Deniz Filo Komutanlığına atanarak Almanya'ya çağrıldı. Tüm Alman personel ona hayrandı. Ayrılışı büyük bir üzüntü yarattı. Yerine Türk Filosu Komutanlığına Amiral von Rebeur-Paschwitz getirildi.

## **Ekim Devrimi ve Karadeniz’de Sukunet**

Başlangıçta, Rusya’da 7 Kasım 1917’de çıkan Bolşevik İhtilalin Karadeniz’deki harekâta hiçbir etkisi olmadı. Ancak daha sonra Yeni Bolşevik Rus hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında 16 Aralık 1917’de saldırmazlık anlaşması imzalandı. Bu Karadeniz ve bölge için çok önemli bir anlaşmaydı. Artık Karadeniz’de ve Kafkaslar ’da düşman yoktu. Bundan sonra kömür nakliyatı serbestçe yapılmaya başlandı. Öncelikle torpido botlar bizzat Zonguldak’a giderek stoklarını tamamladılar. Rus ihtilalinin Karadeniz cephesini etkileyen en olumlu yönü, Rusların Karadeniz’den çekilmeleri oldu. Midilli de Zonguldak’a giderek ikmalini tamamladı ve İstanbul’a dönerek Almanya’dan uzakta girilen dördüncü Noel’ini kutladı. Bu arada Heybeliada’daki Türk Deniz Harp Okulu’nda Alman subayların ders verdiğini ve eğitimin Alman literatürüne göre planlanıp yürütüldüğünü de belirtelim.

## **Midilli’nin Ölüm Yolculuğu**

Karadeniz’de düşman kalmayınca, Amiral Rebeur Yavuz ve Midilli’yi Çanakkale’de kullanmaya karar verdi. Amaç İmroz (Gökçeada) ve Limni adasında konuşlu İngiliz gemilerine darbe indirmektir. Boğaz çıkışında Yavuz mayına çarptı. Harekâta devamında sakınca yoktu. Yavuz’un mürettebatı kendi aralarında Yavuz’un 6 mayına kadar dayanacağını iddia ediyorlardı. Bazıları bu sayıyı 12’ye kadar çıkarıyordu. Yavuz ve Midilli önce İmroz’daki telsiz istasyonunu tahrip ettiler. Daha sonra Midilli, monitör tipindeki iki İngiliz gemisini saf dışı etti. Ada’daki bomba ve cephane depolarını havaya uçurdu. Yavuz bir askeri yük gemisini batırdı. İngilizler iki gemiye uçak hücumu başlattılar. Midilli’de uçaksavar topu yoktu. O nedenle Midilli’ye Yavuz’un pruvasına geçmesi emredildi. Manevra esnasında Midilli bir mayın tarlasına düştü. Önce arkadan isabet aldı. Manevra imkânını kaybetti. Yavuz yedeklemeye gelirken başka bir mayın isabeti daha aldı. Bu arada Yavuz da bir mayına çarptı. Uçaklar gemiye hiç bir isabet kaydedememişti. Midilli bu hengâme içinde Yavuz’u mayın için sürekli ikaz ediyordu. Bu sırada bir düşman denizaltı periskopu tespit edildi. Son olarak dördüncü kazan dairesinin altından da bir mayın isabeti oldu. Midilli yaklaşık yarım saat içinde beş mayına çarpmıştı. Artık kazan dairelerinin ve cephaneliklerin terkedilmesi gerekiyordu. Gemiye terk emri verildi. Gemi yan yatmış batarken komutan saygı duruşuna geçerek gök gürültüsünü andıran bir sesle bağlılık yeminin tekrarlamıştı. Bu ses Yavuz’un güvertesine kadar ulaşmıştı. Terk emrini veren gemi komutanı, köprü üstünde dimdik kalmıştı. Çünkü kendisine emanet edilen gemi onun şeref mezarı olacaktı.

Suda bulunan personel sancak marşını söylüyor, ölümün karşısında bile iyi bir Alman denizcisi olduklarını ispat ediyorlardı. Personelinin yarısından fazlası gemi ile beraber batmış, birçokları da dalgalarla boğuşarak ölüme kavuşmuştu. Tahminen 6 derece sıcaklıktaki deniz suyu birçoğunu dondurmuş, bazıları da kalp sektesinden ölmüşlerdi.

### **Yavuz Sivastopol'de Havuza Alınıyor**

Midilli'nin batışı sonrası Boğaz'a girerken Yavuz üçüncü kez mayına çarptı. Bundan daha kötüsü kumlara da oturdu. Altı gün buradan kurtulamaya çalıştı. İngiliz uçakları bu sürede 300 en fazla bomba attılar. Turgut Reis kruvazörü sayesinde yedinci gün kurtuldu. Çekme halatı Almanya'dan getirilmişti. Alman lojistiğinin hızını lütfen tasavvur edin. Yavuz, Kayzerin doğum günü olan 27 Ocak 1918'de Dolmabahçe önüne flamalarla süslü olarak demir attı. Midilli'nin batırdığı HMS Raglan'ın kurtulan komutanı, Alman yüzbaşı von Nordec'e şöyle demişti: **Halkınız Kayzerine ne borçlu olduğunu bilmiyor. Alman donanması olmasaydı harp çoktan biterdi.** Yavuz'un, iki eski mayın yarası ve her biri bir duvar kadar büyük olan üç mayın yarası ile kolu kanadı kırık. Yaralarının yeri ve durumu ancak dalgıçlar vasıtasıyla biraz tesbit edilebiliyordu. 23 bin tonluk Yavuz'un havuza alınması gerekiyordu. Çünkü 1914'den bu yana hiç havuza girmemişti. İstanbul'da havuzlama imkânı yoktu. Sivastopol'deki havuza girmesine karar verildi. Çünkü 28 Nisan 1918'te Almanlar bu şehri işgal etmeyi başarmışlardı. Yine de risk vardı. Yavuz zorunlu olarak işgalden 2 gün sonra 1 Mayıs 1918'te Alman birliklerinin hurraları ve musikisi ile karşılanarak limana girdi. Rus gemileri kaçmışlardı. Geride kalan malzeme çok işe yaradı. Rus gemilerine göre hazırlanan dok takozları Alman mühendisler tarafından yeniden hazırlandı. Ruslar yardım etmeyi reddetmişlerdi. 100 denizcinin 14 gün çalışması sonunda Yavuz havuza alındı. Arka arkaya üç kaplamadan ikisi delinmişti. Zırh plakaları kısmen yerinden oynamıştı. Fakat daha mükemmeli düşünülemez olan Alman gemi inşa tekniği ve tersane işçiliğinin zaferi, her zaman meşhur olmuş olan Hamburg tersanesi Blohm&Voss'un şaheseri, Amiral Tirpitz inşa planlarının ve işbirliği yapanların doğruluğunun ispatı olarak Goeben Sivastopol dokunda mağrur bir şekilde duruyordu. Yaraların kapatılması için malzeme yoktu. O nedenle sadece geminin karinası temizlendi. Yavuz yeniden göreve hazır. Novororisk limanında el konulan ve seyrine müsaade edilmeyen 50 den fazla ticaret gemisi kurtarıldı.

## **Neden Efsane Oldular?**

Efsane olmak kolay bir iş değildir. Çünkü efsaneler topluma mal olurlar ve kuşaktan kuşağa aktarılırlar. Midilli adını alan Alman İmparatorluk gemisi Breslau 20 Ocak 1918'de batışına kadar 3 yıl 2 ay 22 gün Osmanlı Devletine hizmet etti. Rus gemilerini batırdı, limanları ve tesislerini bombardıman etti, çok sayıda mayın döktü. Küçük çaplı çıkarma bile yaptı. Özellikle Kafkas cephesi için yapılan Karadeniz'deki nakliyatın korunmasında ve idamesinde büyük yararlar sağladı. Bir vurucu güç için büyük bir risk olmasına rağmen, doğu cephesinde işler karışınca personel, cephane, malzeme, buğday ve tütün bile taşıdı. Rusların lojistik üssü olan Batum'a onlarca hücum yaptı. Yavuz'la (Goeben) birlikte Karadeniz'de Rus deniz kuvvetlerine göz açtırmadı. Böylece bu iki gemi Karadeniz halkının idolu haline geldi. Türkülerine, tekerlemelerine yansıdı. Karadeniz halkı Yavuz ve Midilli gemilerine o kadar güven bağlamış, o derece sevgi göstermiş idi ki, iki gemiyi görünce bayram yapar, halk ozanlarının düzdükleri şu türküyü söylerlerdi; Yavuz geliyor, Yavuz, denizi yara yara; söyleyin Midilli'ye insin Pulatana'ya (Akçaabat Limanı) . Midilli gemisini Karadeniz halkı dört bacasından tanıyordu. Bu gemiler onlara güven verdi. Moral aşıldı. Her kasaba ve şehir önünde binlerce kişi onlara el ve bayrak salladı. Koyunlarını, tavuklarını, fındığını, üzümünü, incirini karşılıksız verdi. Bir seferinde koyunların sayısı o kadar fazla idi ki Midilli'nin kış üstünde koyunlar için küçük bir ağıl bile oluşturulmuştu.. Daha sonra her iki gemi Çanakkale cephesinde de büyük yararlılıklar gösterdiler.

## **Tarih Asla Tesadüf Değildir**

Goeben ve Breslau Osmanlı emrine girmemiş olsa bile, Rusya'ya yardım için Müttefikler Osmanlı Devletinden Boğazları açmasını isteyecekler ve Boğazlarda fiilen bir işgal zaten başlayacaktı. Bu durumda, Osmanlı Devleti, Rusya ve Müttefikler arasında her iki deniz cephesinden sıkıştırılacaktı. Hurda ve eğitimsiz Osmanlı donanması toparlanamayacaktı. Çanakkale Boğazı önceden tahkim edilmemiş olacağından, müttefikler buradan zorlanmadan geçecekler ve İstanbul 1918 yerine dört yıl önce işgal edilmiş olacaktı. Çanakkale Zaferi diye bir şey olmayacaktı. Böylece İstiklal Savaşı'nı başlatan milliyetçi duygular öne çıkamayacak, ülkenin her tarafı kolayca işgal edilecekti. Sevr Anlaşmasına gerek kalmayacak, İngiliz ve Fransızlar Ruslarla anlaşarak Osmanlı Devletini istedikleri gibi paylaşacaklardı. Rusya'da Bolşevik ihtilalinin şartları İngiliz ve Fransızların yardımları ile ortadan kalkacak, belki Çarlık Rusya'sı bu gün de

devam ediyor olacaktı. Bu olasılıkları ortadan yok eden gemiler Goeben ve Breslau ile onun fedakâr personeli idi.

İngilizler ise Goeben ve Breslau'nun Akdeniz'den İstanbul'a gidişinin yarattığı etkileri Çanakkale'deki acı veren kayıplar ve dünya çapındaki stratejik gerileme yaşadılar. Bu durum en yetkili ağızlarca açıklıkla ifade edildi. Şöyle ki; İngiliz The Times: **Bizim için utanç verici bir olay olmasına rağmen hiç bir milletin Goeben ve Breslau gibi iki gemisinin harbin mukadderatına bu kadar etkili olmadığını itiraf etmek lazımdır. Bu konu deniz harp tarihindeki önemini daima koruyacaktır. Alman gemilerinin Messina'dan kaçıp kurtulmaları büyük sorumluluklar yüklemektedir, dahası var, Messina Boğazı'nda yaptığımız büyük hata Gelibolu'daki müthiş başarısızlığımızı ve Küttelemare'nin muhasarasını hazırlamıştır. Hiç bir harpte yapılan tek bir hata buradaki gibi büyük ve geniş sonuçlar doğurmamıştır.**

Deniz işleri uzmanı G. Fiennes de şöyle yazmıştır: **Dünya tarihinde politikaya bu kadar çok felaket getiren bunlar gibi hiçbir gemi görülmemiştir. Goeben'le Breslau'nun Messina'dan kaçıp gitmelerinde gösterdiğimiz hata kadar başka hiç bir hatamız bize bu kadar pahalıya mal olmamıştır. Onların buradan kaçıp gitmeleri Gelibolu'da bıraktığımız kurbanlara, Bulgaristan'ın harbe girmesine ve Selanik macerasına sebep olmuş ve yardım kaynaklarımıza büyük külfetler yüklemiştir. Bu olay aynı zamanda deniz kuvvetlerimizin Mısır ve Filistin'de gereği kadar başarı gösterememesine neden olmuştur.**

Görüldüğü üzere tarihte o dönemde önemi fazla fark edilemeyen bir olay, zincirleme olarak ne kadar farklı sonuçlar yaratabilmektedir. İngiltere açısından yapılan bu değerlendirmeler, Almanya ve Osmanlı Devleti açısından da çok önemli sonuçlar yaratmıştır. Fark edilemeyen gerçek şudur. Goeben ve Breslau tarihin akışını değiştirmişlerdir. Ayrıca bu iki gemi yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin tarihinde ve sosyal-kültürel hayatında da kalıcı bir etki bırakmıştır. Atatürk'ün deyişiyle, bu denizlerde şehit olan Alman denizcileri de artık bizim evlatlarımız olmuşlardır. Bu gemiler, Türk halkının kültürel kimliğine kazanmıştır. Ama biz Alman gemisi Goeben'i, Türk gemisi Yavuz'u jilet yaptık. Ülkemizin ve dünyanın kaderini değiştiren Nusrat mayın gemimizi yıllar sonra yeniden inşa ederek teselli bulabildik. Tarihimize ve o tarihi yapanlara sahip çıkalım. Kahramanlarımızı yeni kuşaklara anlatarak onları yâd edelim.