

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

KASTAŞ*1912-1922 TÜRK SAVAŞLARI BELGESELİ

DESTANLASAN GEMİLER

Hamidiye

Yavuz

Nusrat

Alemdar



Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

EROL MUTERCİMLER

Yayınlayan ● Kastaş A.Ş.
Kapak Resim ● Aykut Özbay
Kapak Film ● Baykara Reprödüksiyon
Kapak baskı ● Kristal Ofset
Dizgi ● Metin Dizimevi
Baskı ve Cilt ● Zafer Matbaası

BİRİNCİ BASKI

●
Şubat — 1987

●
İSTANBUL

EROL MÜTERCİMLER

DESTANLAŞAN GEMİLER

**Hamidiye Yavuz
Alemdar Nusrat**

KASTAŞ A.Ş. Yayınları
Başmusahip Sokak Talas Han 16-101
Cağaloğlu - İstanbul
Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>
Tel. : 520 59 70

Hudutlarımızın mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir.

**Gazi Mustafa Kemal
Hamidiye Kruvazöründe
(20 Eylül 1924)**

S U N U Ş

Altıyüz yıllık Osmanlı İmparatorluğu güçlü Donanması ile Karadeniz, Ege ve Akdeniz'i bir Türk gölü haline getirmişti.

Üç kıtadaki bu egemenliğimizi sağlayan Donanmamız zamanla daha da güçleneceği yerde denizlerde sancağımızı dalgalandıran gemilerimizin sayısı ve gücü azaldı. Deniz egemenliğimiz yitirildikçe de topraklarımız koparılmaya ve bu denizlerde de artık düşman sancakları dolaşmaya başladı.

Sultan II. Abdülhamid'in kuşkuları yüzünden o dönemin en güçlü gemileri Haliç'te çürümeye terk edilmesi nedeniyle kara ordusu donanma desteğinden yoksun kaldı. Durum böyle olunca pusuda bekleyen düşmanlarımız yakaladıkları bu olanağı çok iyi değerlendirdiler. Hiç beklenmedik bir zamanda, İtalyanlar donanmaları desteğinde Trablusgarp'ı işgal ettiler. Yine hiç umulmadık bir zamanda birer ilimiz olan «dört Balkan devleti» Trakya'dan saldırıya geçti. Deniz ulaşımı ve donanma desteğinden yoksun Türk Ordusu yenilgiden yenilgiye sürüklerdi.

Öyle bir an geldi ki; Yunan donanması Çanakkale önlerinde pusu kurarak Türk Do-

nanmasını Marmara'ya demirlemek zorunluluğu ile karşı karşıya bıraktı.

Ancak bıçak kemiğe dayanınca «Trablus-garp yenilgisi» ve «Balkan facialarının» yarasını sarmak üzere «HAMİDİYE KRUVAZÖRÜ-MÜZ» son bir gayretle Dz. Kd. Yzb. Hüseyin Rauf (ORBAY) Bey komutasında 13 Ocak 1913 tarihinde Çanakkale'den çıkarak Ege denizinde, Akdeniz'de, Süveyş Kanalı ile Malta arasında sancak dalgalandırdı. Bir zamanlar Ataları'nın «Türk Gölü» yaptıkları denizlerde yedi ay boyunca düşmanlarına bir kez daha korkulu düşler yaşattı, dostlarımıza teselli kaynağı oldu.

Daha yaralar sarılmadan Birinci Dünya Savaşına girmemizin ilk tetiğini çeken «ŞANLI YAVUZ» zırhlımız da Karadeniz'de Ruslara korku salmış, Boğaz'ın bekçiliğini yapmış, her Türk'ün gönlüne taht kurmuştur.

18 Mart 1915'te Avrupa'nın güçlü devletleri o döneme kadar kurulmamış güçte bir donanma kurarak Çanakkale Boğazı'nı zorlamaya başladılar. Bir araya getirilen «Büyük Armada»nın güçlü gemileri «NUSRAT» mayın gemimizin döktüğü mayınları geçemiyerek dön geri etmişlerdi. Bu mayınlar nedeniyle Boğaz düşman gemilerine mezar olmuş ve tarihe geçen «ÇANAKKALE GEÇİLMEZ»in ilk basamağı oluşturulmuştur.

Korkusuz «TAHLİSİYE GEMİSİ ALEM-DAR» da Karadeniz'de, bir merminin bir dönüm toprağa bedel olduğu ölüm kalım savaşında silah ve cephane ikmalini sağlamış

«Türk Kurtuluş Savaşı»nın başarıya ulaşmasında önemli etkenlerden birisi olmuştur.

Bu dört gemi üç döneme —1912-1922 arasında Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı ve Türk Kurtuluş Savaşı'na— damgalarını vurarak inanılması güç başarılarıyla dünya denizcilik tarihine altın harflerle destanlarını yazdırmışlardır.

Neden bu dört gemi?

Gemilerin de insanlar gibi ruhları olduğuna inanılır. Tarihe geçmiş insanların vücutları toprak olsa bile eserlerinin sonsuza dek yaşaması gibi, bugün omurgaları bile tıraş bıçağı olan bu efsaneleşen gemilerin kahramanlıkları sonsuza dek belleğimizde yaşayacaktır.

Bugünkü yaşam ortamımızı sağlamakta yadsınamaz payları olan bu gemilerimizin de ad ve başarılarının sonsuza dek yaşatılması için yarattıkları «destanı» kuşaktan kuşağa aktarmak herkesin boynunun borcudur.

Destanlaşan bu gemilerimizin yaşam öykülerini genç kuşaklara aktarabilmek için, resmi yayınlar, arşivler ve belgelerin yanı sıra, hiçbir yerde yayınlanmamış NUSRAT'ın mayın subayı Bnb. Nazmi Akpınar'ın anılarını bularak ve halen hayatta olan ALEMDAR'ın korkusuz subayı Sn. Celaleddin ORHAN'la da görüşerek hazırladım.

Bu kitabın yazılmasının ulusal bir ödev olduğuna inanıyorum. Bundan sonra üretilcek yeni yapıtların temelini oluşturabilirse bu mutluluk bana yetecektir.

Vatan savunması ve barış uğrunda canlarını veren denizcilerimizin ve bu gemilerimizin adları sonsuza dek yaşayacaktır.

Teşekkür borçlu olduklarım :

Çalışmalarımın başından beri beni cesaretlendiren Sn. Halit REFİĞ'e, sürekli desteğini esirgemeyen gazeteci ve yazar Sami KARAOĞREN'e, sorunların çözümünü sağlayan Dz. Kd. Alb. Sayın Yılmaz CENGİZ'e,engin bilgilerinden sürekli yararlandığım (E.) Amiral Vehbi Ziya DÜMER'e, daha uzun ömürlü olmasını dilediğim ALEMDAR gemisindeki geçmişini anlatan (E.) Dz. Alb. Sayın Celaleddin ORHAN'a, araştırmacı yazar harp Gazimiz (E.) Bnb. Nurettin PEKER'e ve NUSRAT'ın mayın subayı rahmetli Bnb. Nazmi AKPINAR'ın hiç bir yerde yayınlanmamış anılarını veren oğlu Sn. Sedat AKPINAR'a sonsuz şükranlarımı sunarım.

Erol Mütercimler

5 Ocak 1987

Yeni Levent - İstanbul

İÇİNDEKİLER

Sunuş	5
-------------	---

GAZİ HAMİDİYE

Balkan Savaşı ve Hamidiye	13
Varna Çarpışması	17
Hamidiye ve Abdülhamid	19
Hamidiye Adının Ortaya Çıkışı	22
Hamidiye Çanakkale Boğazı'ndan Çıkıyor ..	23
Hamidiye İstanbul'da	69
Yabancıların Gözü ile Hamidiye	74
Hamidiye Şanlı ve Uğurlu Gemi	74
1913'ten Sonra Gazi Hamidiye Kruvazörü ..	77

ŞANLI YAVUZ

Sıcak Haziran	85
Goeben Tarih Sahnesine Çıkıyor	95
Kaçış	98
Yavuz Geliyor Yavuz	103
İmza... Amiral Suşon	112
Sarı Saçlarına Giydirilen Kırmızı Fesler ...	113
Değiştirilemeyen Yazgı	115
Amiral Suşon'un Türk Donanma Birinci Ko- mutanlığına Atanması	117
Osmanlı Devleti Savaşa İtiliyor	118
Amiral Suşon Karadeniz'e Çıkmak İstiyor ..	120
Yavuz, Tarih Sahnesinden Bir İmparatorlu- ğun Çekilişini Hazırlıyor	122
Yavuz (I) Gemisi Nitelikleri	139
Yavuz Sultan Selim'den Şanlı Yavuz'a	140

NUSRAT

Çanakkale'ye Sürükleniş	159
Ters Dönen Yazgı	166
Nereden Çıktı Bu Mayınlar	175
18 Mart 1915 Zaferinin Sonuçları	183
Mayınlar Ne Zaman Döküldü	187
Çanakkale'de Denizciler	188

ALEMDAR

En Zor Yıllar	193
Alemdar Tarihsel Görevini Yerine Getirmek İçin Hazırlanıyor	198
Alemdar'ın Ereğli'den Ayrılışı ve Yolda Yakalanışı	202
Alemdar'ın Boşaltılması Batırılması	211
Ankara Hükümetinin Siyasi Gücünün Kabul Edilmesi	214
Alemdar'ın Ereğli'den Trabzon'a Kaçırılması	215
Pontus sorunu	220
Alemdar'ın Pontuscu Abacı Yanko Çetesini Yakalaması	225
Deniz Üstünde Kanlı Mücadele - Sarı Yarı Çetesinin Yakalanması	238
EK	243
Zamandizin	245
Kitapta geçen gemicilik deyimleri ve Türkçe Karşılıkları	269
Kaynakça	285
Krokilerin açıklaması	288

GAZİ HAMİDİYE
1913

BALKAN SAVAŞI ve HAMİDİYE

20'ci yüzyılın başlarında Avrupa büyük devletleri, kökleri XIX. yüzyıla kadar inen ve git-tikçe gelişen Balkan milletleri arasındaki müca-deleleri ve çıkan olayları kendi dış siyasi çıkar-larına göre çözmek amacındaydılar. Özellikle 1908 yılında Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından il-hakı, Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi, di-ğer taraftan da Boğazlar ve Osmanlı İmparatorlu-ğu üzerinde Alman nüfuzunun gelişmeye başlama-sı ve diğer etkenler iki bloka ayrılmış bulunan bü-yük devletler arasındaki çıkar çatışmasını daha da hızlandırdı. Bu arada büyük devletler, kendi si-yasi çıkarları için Balkan devletlerini Osmanlı İm-paratorluğu aleyhine kışkırtmaktan da geri dur-muyorlardı.

Genel olarak «Şark Meselesi»nin gergin bir aşamaya girdiği dönemde, Balkan Devletleri de, çökmekte olan Osmanlı İmparatorluğunun duru-mundan yararlanmak üzere, düşmanca bir siyaset izliyorlardı. Ayrıca Türk yönetimindeki topraklar-da yaşayan Rus, Sırp, Bulgar ırkdaşlarının sözde Osmanlı baskısından kurtarılması, bu devletler ta-rafından birer milli hedef olarak seçilmişti. An-cak Balkan devletlerinin asıl amaçları, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'da bulunan toprakla-rını ele geçirmektir. Bununla beraber, Balkan dèv-letlerinin hepsinin ayrıca kendilerine göre hesap-ları vardı. Bu nedenle de kendi aralarında bu işin gerçekleştirilmesi için birlik kurmakta zorluk çe-kiyorlardı.

İç politikada büyük fırtınaların koptuğu dönemde, Trablusgarp savaşı, 29 Eylül 1911 tarihinde patladı. İtalyanlar Trablusgarp ve Bingazi'ye asker çıkardılar. Ancak İtalyanlar belirli bir üstünlük sağlayamadılar. Yine de donanmalarının gücü sayesinde buralardan sökülüp atılamadılar, Ege ve Akdeniz'de Osmanlı devletinin Trablusgarp ile denizden ulaşımını kesmek için birtakım önlemler aldılar. Büyük karışıklıklar içinde bulunan Osmanlı İmparatorluğu Trablusgarp savaşının çıkması ile daha da büyük sorunların içine girdi. Bu durum 1912 ilkbaharından başlayarak iki devlet arasında bir anlaşma yapmak üzere, bazı teşebbüslere girişilmesine yol açtı.

Bu sırada Osmanlı devletinde «Büyük Kabine» iktidara geldi ve ilk iş olarak bir yıla yakındır sürmekte olan Trablusgarp savaşına, kesinlikle son verilmesi kararını aldı.

Trablusgarp savaşında Osmanlı devletinin askeri ve siyasi yenilgiye doğru gidişi, bir süreden beri hazırlanmakta olan Balkan devletlerini, Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan, Romanya ve Karadağ, Osmanlı devletine karşı eyleme geçmenin zamanı geldiğini anladılar.

Böylece, Trablusgarp savaşı, Balkanlardaki siyasi durumun daha da gerginleşmesine neden oldu. Bu durum üzerine Gazi Muhtar Paşa hükümeti, 22 Eylülde, Rumeli'de yarım seferberlik ilan etti, redif sınıflarından bazılarını silah altına aldı ve Makedonya'ya yığmaya başladı.

Osmanlı Başkomutanlığı, ordunun toparlanabilmesi ve eksikliklerinin tamamlanabilmesi için «en az beş yıllık bir zaman kazanılmasını» Bab-ı âli'ye bildirirken, bundan bir gün sonra yani, 30 Eylül 1912'de Balkan Devletlerinin seferberlik ilan etmeleri üzerine Osmanlı hükümeti de 1 Ekim 1912 günü seferberlik ilan etti.

Öte yandan, Trablusgarp savaşı nedeniyle Akdeniz İtalyan donanmasının denetiminde olduğu için, Makedonya'ya süratle kuvvet ve mühimmat gönderilemiyordu. Çünkü denizden ulaşım yolla-

rının büyük çoğunluğu Akdeniz'den geçiyordu ve Osmanlı donanması Boğaz'dan çıkamıyordu.

Sonunda, Osmanlı devleti ile İtalya arasında Uşi'de 15 Ekim 1912 günü bir anlaşma yapılarak, Trablusgarp savaşına son verildi.

Rusya'nın büyük desteğiyle birleşen Balkan devletlerinin kışkırtmalarına ve küstahlıklarına karşılık Bab-ı âli, 16 Ekim 1912 tarihinde de Balkan devletlerine karşı savaş açmaya karar verdi.

Aynı günün akşamı (16 Ekim) Harbiye Nazırı Nazım Paşa, Rumeli'deki Türk ordularına hücum emrini verdi. O gün Bulgaristan ile Sırbistan'da Osmanlı devletine karşı savaş ilan ettiler. Böylece, 17 Ekim 1912'de «Balkan hükümetlerinin ötedenberi arzu ettikleri artık oldu. Savaş başladı...» 18 Ekim 1912'de Yunanistan da Babıâli'ye bir nota vererek resmen Balkan devletlerinin yanında savaşa girdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu dört Balkan devleti yani Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ ile savaşmaya başladı.

Askerlerinin bir bölümü İttihat ve Terakki zamanında bir bölümü de Gazi Ahmet Muhtar Paşa hükümeti zamanında terhis edilmiş olan Osmanlı ordusu, Balkan savaşının başlaması ile birlikte Filibe'ye hücumla Edirne karşısındaki düşman ordusunun arkasını çevirmek istedi. Fakat şiddetli düşman mukavemeti buradaki Türk kuvvetini dağıttı ve püskürttü. Bunun üzerine Nâzım Paşa paniğe kapılarak, bütün orduya hemen genel taarruza geçilmesi için kesin emirler verdi. Rumeli'de iyi hazırlanmamış olan ordumuz, saldırıya geçen dört Balkan devleti karşısında hiç umulmadık büyük bir perişanlık içine düşmüş ve düşman orduları karşısında çabucak bozulmuştur. Yüz yıllarca Osmanlı'nın yönetiminde kalan bu devletlerin şimdi saldırması, ardından da eski efendilerinin ordusunu yenmeleri Türk halkı için onur kırıcı bir olay olmuştur.

Kuşkucu padişah Abdülhamit'in orduda yapılması gereken yenileşme ve geliştirme hareketlerini yapmamış olması, İttihat ve Terakkinin si-

yaseti orduya sokarak ordunun ikiye ayrılmasına neden olması, daha sonra iktidara gelen Hürriyet ve İtilaf Fırkasının birçok hatalı kararlar alması, kumanda heyetinde değişiklikler yapılması ve daha önce de sözünü ettiğimiz bir kısım erlerin terhisinde acele edilmiş olması gibi pek çok hatanın üst üste gelmesi, ordumuzun çok kısa bir sürede bozguna uğramasına neden olmuştur. Bütün bu nedenler bir araya gelince Türk ordusu geri çekilmeye başlamış, Edirne ve Yanya kaleleri kuşatılmıştı. Bu durum, donanmada da büyük bir üzüntü kaynağı olmuştu. Trakya yolları, bozgunu en acı biçimde ifade ediyordu. Perişanlık ve sefalet içinde İstanbul'a doğru göçen göçmenlerin arasında pekçok asker de vardı.

Ne acıdır ki; birçok adalara, Avrupa, Asya ve Afrika'da kıyılara sahip büyük bir deniz devleti o gün için Yunanistan'dan bile daha güçsüzdü.

İtalya savaşı süresince yalnızca Çanakkale Boğazı'nı bekleyen çağı geçmiş Osmanlı donanması tamir ve bakıma muhtaç bir durumda Balkan savaşına girdi.

İtalya donanmasının üstünlüğü karşısında Trablusgarp savaşında hiçbir varlık ve etkinlik gösteremeyen donanmamızın Balkan savaşında kendisini göstermesi gerekiyordu.

Bu savaşta, Trakya halkının yanı sıra askerlerin panik içinde İstanbul'a doğru geri çekilmesi sırasında bu perişan konvoy ancak Marmara denizindeki donanmamız tarafından kara harekatı etkili bir biçimde desteklenmişti. Günlerce süren bu acıklı çekilme hareketi sırasında diğer savaş gemileri gibi Hamidiye'de Tekirdağ-Marmara Ereğli ve Silivri kıyılarında pek çok Bulgar ve Sırp askerini yok etmiş, geri çekilen sivil halka destek olmuştur.

Daha sonra, donanmaya mensup büyük ve küçük savaş gemileri Karadeniz'de Boğaz'ın batı açıklarında ve Marmara'da Büyükçekmece körfezinde mevki alarak, Çatalca hattını savunmaya

çalışan ordumuza, iki yandan önemli ölçüde yardımcı olmuşlardır.

Büyükçekmece ile Terkos gölü açıkları arasındaki uzaklık 35 kilometre kadardır. Donanmamızdaki büyük, küçük, arızalı, çalışan tüm gemilerimizin aşırma atışlarıyla ordunun çekilmesini karadan destekleyerek Çatalca hattında tutunabilmemiz sağlandı.

Balkan savaşı başladığı zaman silah ve cephaneye ikmalini sağlamak üzere Romanya limanları ile İstanbul Boğazı arasında deniz ulaşımını güvenli biçimde sürdürmeye çalışan Türk Donanmasından Hamidiye tarih sahnesinde boy göstermeye başladı.

Bulgar torpidobotlarının zaman zaman Varna limanından çıkıp, deniz ulaşım yollarımızı kesmeye çalıştıkları öğreniliyordu. Bunun üzerine Hamidiye'ye Varna limanının sıkı bir gözetim ve denetim altında tutulması görevi verildi. Önce Kovarna bombalandı. Ardından asıl hedef olan Varna'yı bombalama eylemine girişildi.

VARNA ÇARPIŞMASI

20 Kasım 1912

Dolmabahçe Sarayı'nın önünde top atışıyla padişahı selamlıyan Hamidiye'nin güvertesindekiler «padişahım çok yaşa» diye üç kez bağırdıktan sonra Karadeniz'e açıldılar. Kurban bayramının ilk günüydü. Yanlarında iki torpidobot daha vardı. Birine Varna limanının kuzey kıyısı, diğerine güney kıyısı yönünde gece karakol görevi verilmişti. Bunlar, Bulgar gemileri Varna'dan çıktıklarında 'veri' tabancası ile işaret vererek bu gemilerin çıkışında caydırıcı unsur olacaktı. Akşam oldu, Hamidiye kıyıya yakın ağır yolla seyrini sürdürdü. Gece yarısını henüz geçmişti ki büyük bir patlama duyuldu. Rauf Bey (ORBAY) ceketini bile giymeden, köprü üstüne koşuyordu. Toplar sürekli olarak ateş ediyordu.

Karanlığın içinde Bulgar torpidobotunun sürekli ateş ettiği seçiliyordu. Rauf Bey de Bulgar gemilerine karşı dar hedef göstermek üzere manevra yaptırıyor ve ateşe devam ettiriyordu. Karşılıklı atışların sonunda Bulgar gemileri geri dönmek zorunda kaldılar.

Hamidiye'nin güvertesinde nöbetçi olanlar zamanında işaret verememiş, Bulgarların saldırısı engellenememişti. Düşman gemilerinden atılan torpillerden biri Hamidiye'nin burnuna isabet etmişti. Ancak canla başla alınan önlemlerle geminin batması engellenebildi. Geminin batmaması için yoğun çaba harcanıyordu. Bulgar gemileri geri döndükten sonra, Rauf Bey, gemi batarsa fazla sayıda mürettebatın ölmemesi için seyir subayı yüzbaşı Fahri'ye:

«Fahri, geminin başını kıyıya alın...» dedi,

Geminin pruvası* suya dalarak köprü üstüne kadar denize gömülüyordu. Kıyıya sekiz mil açıkta seyir subayı Fahri pusulanın başına gitti, patlamanın etkisiyle pusulalar yerlerinden oynamış işlemiyorlardı. Ancak yine de şansları vardı. Kış mevsimi olmasına karşın Karadeniz'de şimdiye kadar görülmemiş durgun bir hava vardı. Pusuladan yararlanamayınca berrak gökyüzündeki Ay'dan yön saptayarak geminin başını kıyıya aldılar. Top ateşine son verildi, hız düşürüldü.

Rauf Bey gemide her hangi bir tehlike olup olmadığını araştırmak için emir verdi. Çok önemli bir tehlike yoktu, baş tavlana su dolmuştu. Pusulalarda ayarlandı. Gemi yeniden İstanbul yönünde yol almaya başladı. Şimdi askerin bir bölümü baş tavladaki suyu tenekelerle boşaltırken bir bölümü de ambardan çıkartılan kömürleri kış güverteye yığıyordu. Böylece denge sağlanmış oldu. Geminin başı sulara gömülmesin diye hız artırılmadı. Sabah oldu, geminin durumu yeniden gözden geçirildi, önemli bir sorun yoktu. Biraz

* Gemicilik deyimleri için son bölümde sözlüğe bakınız.

sonra Turgut Reis ile Mecidiye kruvazörü verilen telsiz üzerine Terkos kıyıları açıklarında Hamidiye'ye eşlik etiler. Bu durumda Boğaz'dan girdiler. Köprüler açtırılarak Haliç'e geçtiler ve havuza alındılar.

«HAMİDİYE» ve ABDÜLHAMİD

Ünlü kuşkucu padişah İkinci Abdülhamit öz donanmasına karşı da büyük korku içinde idi. Yeni bir savaş gemisi almak şöyle dursun amcası Abdülaziz Han'dan miras kalan güçlü zırhlı donanmayı Haliç sularında çürümeye ve hareketsizliğe mahkum etti. Durum böyle iken nasıl oldu da döneminin en güçlü gemilerinden* olan «Hamidiye» bu padişah zamanında donanmaya katıldı. Hamidiye adlı bir modern kruvazör İngilizlerin «Elsvik», «Mecidiye» Amerikalıların «Kramp», aynı sınıftan üçüncü bir gemi olan «Drama» kruvazörü de İtalyanların «Ansaldo» deniz tezgahlarına sipariş edildiler...

Acaba, kendisini de amcası gibi, tahtından alaşağı eder korkusu ile gözlerine uyku girmeyen padişah birdenbire düşünce ve duygularını değiştirip, günahının bir kefareti olmak üzere mi, bu üç yeni kruvazörü donanmasına katmak istedi.

Hayır, İkinci Abdülhamid, göz göre göre mahvettiği Türk deniz kuvvetini «yeniden canlandırmak için» bu üç yeni gemiyi üç ayrı yabancı tezgaha ısmarlamış değildir. O, bu işe adeta zorlanmış, istemeye istemeye «Hamidiye» ile «Mecidiye» kruvazörlerine sahip olmuştur. Bu gemilerin Türk donanmasına katılışı çok ilginçtir:

1894, 1896 Ermeni ihtilal hareketleri üzerine

* «Abdülmecid» kruvazörü: 3200 ton, 101 metre boy, 12.30 metre genişlik, 22 mil sürat 300 mürettebat.

«Abdülhamid» kruvazörü: 3800 ton, 104 metre boy, 14.30 metre genişlik 22.3 mil hız 300 mürettebat.

«Drama» kruvazörü: 4500 ton, 104 metre boy, 14.50 metre genişlik, 22 mil hız, 314 mürettebat.

Anadolu'da bir takım İngiliz ve Amerikan misyonerleri kuruluşları da zarar görmüştü. Bu misyonerlerin dini propagandaları ile protestanlığı kabul edip ihtilal keşmekeşi yüzünden mallarını, mülklerini bırakarak Amerika'ya, İngiltere'ye ve daha başka yabancı ülkelere kaçmış Ermeniler de vardı. O sırada Birleşik Amerika'nın Abdülhamit nezdindeki büyük elçisi Mister Leşman adında birisiydi. O devrin kamuoyunca «Ermeni partırdısı» olarak adlandırılan bu isyanlardan 1896 yılında olanına özellikle İstanbul, yani İmparatorluğun paytahtı sahne olmuş, Ermeni fedailerini, yabancı devletlerin müdahalelerini sağlamak amacıyla, birtakım yabancı iş yerlerine ve resmi binalara, bu arada da Osmanlı Bankasının Galata merkezine, Bab-ı âli'ye saldırmışlar, o kadar ki Sadrazam Halil Rıfat Paşaya saldırıya kalkışmışlar, sadaret dairesini bombalarla havaya uçurma girişiminde bulunmuşlardı. Bu kargaşalıklar süresinde de pek çok yabancı kuruluş zarar görmüştü.

İşte bu yüzdendir ki, bu kargaşalıklarda, vatandaşları zarar görmüş bulunan yabancı devletler arasında, Birleşik Amerika hükümeti de Yıldız sarayına baş vurmuş, elçisinden başka, Abdülhamid'e tazminat ödettirmek amacıyla, Mister Çester adında özel temsilcisini İstanbul'a göndermişti.

Çester tazminatı almak için olmadık hilelere baş vuruyor Abdülhamid de haklı olarak bu istenen tazminatı ödememek için ayak diretiyordu. Sonunda çözümü yine Amerikalı Çester buldu:

«Devleti Osmaniye, Birleşik Amerika hükümetinin ısrarla talep ettiği 150.000 dolararıktan ibaret tazminatı, tazminat adı altında elbette ödeyemez, çünkü buna yürürlükte olan Osmanlı yasaları izin vermez. Ancak hiç bir Osmanlı yasası Osmanlı Devleti'nin bir yabancı devlet askeri imalathanesine veya tersanesine başvurup da savaş malzemesi, silah, cephane, savaş gemisi sipariş et-

mesini engellemiyor. Şu halde şayet acizane illeri sürmüş olduğum bu çare lütfen, merhameten tasvibi hümayunlarına iktiran eder de, Amerikan silah fabrikalarından ya da gemi tezgahlarından birine bir sipariş yapılmaya izin buyurulduğu takdirde, o sipariş bedeline bu 150.000 dolar ilave buyurulur, Birleşik Amerika Hükümeti de bu tazminat akçesini Osmanlı Hükümet maliyesinin kasasından değil de, siparişi almış olan fabrikadan tahsil eder, bu suretle de hem cümlece mu'ta olması gereken Osmanlı yasalarına aykırı bir harekette bulunulmuş olmaz hem de hükümetimin isteği sessiz, sedasız yerine getirilmiş olur...» (1)

Bu çözüm yolu İkinci Abdülhamid'in de pek hoşuna gitmiş olacak ki, öneri hemen onaylanır, Amerikanın Kramp tezgahına 3200 tonluk «Abdülmecid» kruvazörü Hümayunu sipariş edildikten başka, gene Ermeni ihtilali yüzünden İngiltere hükümeti tarafından talep olunan tazminatın ödenebilmesi için de aynı yola başvurulup İngiliz Elsvik gemi tezgahına «Abdülhamid» kruvazörü, İtalyan Ansaldo fabrikasına da «Drama» kruvazörü sipariş olunur.

Bunlardan «Abdülmecid» ile «Abdülhamid» kruvazörleri taksitleri tam zamanında ve düzenli ödenmiş oldukları için, 1903 yılında İstanbul sularına gelerek donanmaya katılmışlar, «Drama»nın taksitleri ise zamanında ödenmedikleri için, üç gemiden en büyüğü olan bu kruvazörümüz yıllarca tamamlanamamış, 1912 yılının sonuna doğru da inşaatı bitmişse de o sırada Osmanlı - İtalyan savaşının patlak vermesi üzerine İtalyan donanmasına «Libia» adı altında katılmıştır.(2)

Türk deniz tarihine «Gazi Hamidiye» olarak geçecek clan, her Türk'ün göğsünü gururla kabartan gemimiz böylece yabancıların zorlaması ile donanmamıza katılmış oldu.

(1) Cemaleddin SARAÇOĞLU, Gazi Hamidiye'nin şanlı Maceraları Gün Yayınevi İst. 1960, s: 46.

(2) a.g.e. S. 47.

«HAMİDİYE» ADININ ORTAYA ÇIKIŞI...

Geminin adı sorununa gelince, yukarıda da açıklandığı üzere kruvazöre önce devrin padişahı İkinci «Abdülhamid»in, Amerika'da inşa olunana da Hünkârın babası «Abdûlmecid»in adları verilmişti. Fakat o devirde Donanmayı Hümayunda bu adları taşıyan iki, hatta 1897 yılında İngiltere'de Nordenfeld tezgahına sipariş edilip İstanbul sularına geldikten sonra bir gün Sarayburnu'nda yapmış oldukları başarılı torpido hücumu Abdülhamid'in vehmine dokunduğu için tersanede üzeri örtülü kızağa çekilip orada daha su yüzü görmeden çürümeğe mahkum edilmiş olan «Abdülhamid» ve «Abdûlmecid» denizaltı gemilerimiz—buharlı makinelerle işleyen bu iki bot yalnız Osmanlı donanmasının değil, bütün dünya deniz kuvvetlerinin ilk denizaltı gemileri idiler—de hesaba katılacak olursa, 4 savaş gemimiz vardı. Bu denizaltı botlarından başka 1901 de İtalya da Ansaldo tezgahlarında yapılmış olan 145 tonluk üç bacalı iki torpidobot da «Abdülhamid» ve «Abdûlmecid» adlarını taşıyorlardı.

Demek oluyor ki, 1903 yılında hizmete giren yeni iki muhafazalı kruvazörümüz, üçüncü kez olmak üzere «Abdülhamid» ve «Abdûlmecid» olarak adlandırılmışlardı. İşin ilginç yanı bu adlar verilmiş olan iki denizaltı gemisi ile diğer iki torpidobot da resmen hizmette idiler ve bütün devletlerin resmi salnamelerinde adları geçmekte idi. Dahası da: Abdülaziz döneminde «Nusretiye» adı altında kızağa konulmuş olup Sultan Hamid'in tahta cülusundan sonra denize indirilerek hizmete sokulan zırhlı fırkateyne «Hamidiye» adı verilmiş, 1906 da İtalya'da Ansaldo fabrikasında bir seri halinde inşa ettirilen tek yassı bacalı, 2 direkli, 6 torpidobotun birine de «Hamidiye» adı takılmıştı ki, bu bot Trablus savaşında Reşadiye limanında düşmanın eline geçmemesi için mürettebatı tarafından infilak ettirilip batırılmıştı.

Bu şekilde hem sipariş biçimi, hem adlandı-

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

rılması pek acaip aşamalar gösteren bu yiğit kruvazör ancak 31 Mart askeri ayaklanmasının ardından İkinci Abdülhamid tahttan alaşağı edildikten ve gemi komutanlığına Hüseyin Rauf Bey atandıktan sonradır ki «Abdülhamid» adı «Hamidiye»ye çevrilmiş, aynı zamanda eşi «Abdülme-cid» de «Mecidiye» olmuştu.

«HAMİDİYE» ÇANAKKALE BOĞAZINDAN ÇIKIYOR...

Gemi havuzdan çıktı. Çanakkale'de donanmaya katıldı. Bir süre Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak Yunan muhripleriyle çatışmalarda bulundu. O sırada Averof, Limni adasının limanında onarımda bulunuyordu, bundan yararlanarak Midilli ve Sakız adalarını kurtarmak için çaba harcıyorsa da başarılı olunamadı. Çünkü kara ordusunun yorgunluğu ve yeni güçleri oluşturacak olan askerlerin sağlanamaması nedeniyle, donanmamız Averof'un yokluğundan yararlanamadı ve bu adalar geri alınamadı.

Rauf Bey, Averof'u kendi üzerine çekmek için Akdeniz'e bir akıncı harekâtı düzenlemesine izin verilmesi için çok uğraştı. Hamidiye'de savaş meclisi kurdu. Bu mecliste Rauf Bey başkan, yüzbaşı Fahri, Çarkçıbaşı Mahmut, topçu subayı yüzbaşı Ziya ve topçu teğmeni Mehmet Ali beyler üye olarak bulunuyordu. Kurul üyelerine Akdeniz harekâtına çıkılmasının önemini vurguladıktan sonra şöyle konuştu:

«Vatan bu yüz kızartıcı Balkan Savaşı'nda kendi evlâtlarından özveri ve kahramanlık bekliyordu. Türk ordusunda gördüğümüz bozulma hareketleri iyi yönetilmemekten kaynaklanmaktadır. Türk askeri iyi yönlendirilirse öyle kahramanlıklar yaratır ki dünya hayretler içinde kalır.

Türk adalarını Yunanlılar birer birer işgal ediyor. Biz, hareketsiz kalıyoruz. Akdeniz'e açılırız, Averof peşimize takılırsa donanmamız da

çıkart adaları kurtarır. Eğer takılmazsa, Yunan deniz ulaştırmasını ve adaları vururuz. Hiç olmazsa arkadaşlarımıza bir örnek oluruz. Hepinizden bu harekâta olabildiğince özveri beklerim.»

Yapılması düşünülen akıncı seyir için tasarılar hazırlandı. Rauf bey kişisel çabalarıyla bu çok tehlikeli akın harekâtını Başkomutanlığa kabul ettirdi.

31 Aralık 1912 Pazartesi sabahı komutan gemisi Barbaros zırhlısında, Hamidiye süvarisi Rauf beyin de katıldığı savaş meclisi toplandı. Donanma komutanı, Hamidiye'nin akın harekâtı ile ilgili olarak Başkomutanlık'tan almış olduğu emri Rauf beye bildirdi.

Hamidiye'nin Boğaz'dan nasıl çıkacağı saptandı. Bu toplantı Rauf Bey'e başarı dilenerek sona erdi. Komutan gemisindeki bu toplantı çok gizli tutulmakla beraber çeşitli olasılıklar üzerinde duruluyor, Hamidiye'nin subayları ortalarda çok gizli bir şeylerin döndüğünü sezinlemekle beraber kesin bir hükme varılamıyordu.

Hamidiye komutanının kiki Barbaros'tan ayrılırken, Rauf Bey'in gelişini dört gözle bekleyen personelde heyecan dcruk noktasına ulaştı. Levantlerin düzenli hareketlerle çektikleri kik deniz yüzeyinde kayarak Hamidiye'nin sancağına yanaştı. Rauf Bey güverteye çıkar çıkmaz ikinci komutana:

«Subay ve erler ile konuşacağım, tabura alın, hazır clunca bana rapor edin», dedi ve salona indi.

Az sonra tüm subay ve erat orta güvertede toplandı. Herkes çok önemli bir haber alacaklarını biliyordu. Asıl heyecan, daha yeni Deniz Harp Okulunu bitirmiş olan asteğmenlerin yüreğindeydi. Bu genç subaylar yeni katıldıkları donanmada çok ciddi bir sınav geçirmek üzere olduklarını biliyorlardı. İnsana geçmiyecekmiş gibi gelen çok kısa bir zaman sonra Hamidiye komutanı Kıdemli Yüzbaşı Rauf Bey gözüktüğünde tüm gemiyi çok büyük bir sessizlik kapladı. Donanma-

nın bu çok sevilen subayı telâssüz, ağır adımlarla kış köprü üstüne çıktı. İnsanı hemen etkisi altına alan güzel yüzündeki anlamlı bakışlarını asker üzerinde dolaştırdı ve konuşmaya başladı. Ancak komutanın konuşması, Hamidiye personeline, gemiye verilen görevle ilgili olarak bir ipucu vermediği gibi kuşkuları biraz daha arttırdı. Komutan bu konuşmasında, tarihten pek çok yiğitlik ve kahramanlık örnekleri verdikten sonra özetle şöyle dedi;

«Arkadaşlar, gemimize önemli bir görev verildi. Vatanımız milletimiz bu görev için bizden özveri bekliyor. Ben, Türk askerinde vatani için seve seve canını verecek özelliğın olduğuna inanıyorum. Efsanevi kahramanlıklarıyla Akdeniz'i titretmiş, yarattıkları harikalarla tarihimize şan salmış büyük denizcilerimizin evlâtları olduğumuzu göstereceğiz. Görevinize ona göre sarılın, sefere hazırlanın».

Hamidiye komutanı konuşmasının ardından, yerini geminin imamına bıraktı. Başta kendi olmak üzere er, subay herkes avuçlarını göğese açtı, başlarını öne eğdiler.

«Vatan için selâmet, gemiye nusret, personele kuvvet» dileyen imamın duasına hep beraber,

«Amin» diyerek katıldılar.

Toplantı dağıldığı zaman gemiyi birden neşe sağanağı kapladı. Herkes birbirine sarılıp kucaklaşıyor, sevinçlerini bağıra çağıra ortaya seriyordu. Gemiye verilen görevin kendilerinden fedailik beklediği biçimindeki komutan müjdesi hepsini çılgına çevirmişti. Bu gurur payı ölçülemezdi. Şimdi hepsi komutanının açıkça söylediği bu «gizi» çözmeye çalışıyorlardı. Beyinleri kemiren soru «acaba nereye gidiyoruz?» Sorunun yanıtını bulamıyorlardı. Olasılıklar çeşitliydi:

«Ariyatik'e gideceğiz».

«Pire'yi bombalayacağız».

«Limni adasını vuracağız».

Tüm olasılıklar havada kalıyordu. Kesin yanıtı bilen yoktu. Tartışma gece boyunca sürdü

gitti. Hamidiye komutanı Rauf Bey, donanma komutanlığından şu kısa emri aldı:

«Donanma-yı hümayunun harekâtını kolaylaştırmak için hükümeti seniyyemizce Bahrisefid ve Yunanistan sevhilinde, Başkomutanlık Vekâleti celilesinin emir ve tensibi veçhile akın harekâtı icrası münasip görülmüş ve bu husus için Hamidiye kruvazör-i hümayunu tensip edilmiştir. Ahval-i hava ve zulmet-i leyl müsait görölünce hareketle vazifeye başlamanız tavsiye olunur»¹.

Bu kısa emrin içeriği ve kapsamı çok genişti. Hamidiye tek başına Akdeniz'e çıkacak, 3 zırhlı, bir zırhlı kruvazör, 14 muhrip, bir denizaltı, 8 gambot, 6 yardımcı kruvazör olmak üzere «33» parçadan oluşan Yunan Donanmasının gözüne görünmeden Yunan ulaşım yollarını kesecek, ticaret filosuna saldıracak ve uygun zamanını bularak Yunan kıyılarını bombardıman edecekti. İyi güzel de, Hamidiye tek başına bu işi nasıl başara-caktı? Yunan donanması, Hamidiye'ye meydanı boş mu bırakacaktı? Kruvazörümüz, Akdeniz gibi kapalı bir denizde peşine düşmesi ve bir tarafta sıkıştırması olasılığı bulunan Yunan filosundan yakasını nasıl kurtaracaktı? Nerelere kaçacaktı?... Kaçmak?... Hamidiye'nin seyir defterinde şimdiye dek böyle birşey yazılmamıştı. Düşünülemezdi de... Rauf Bey ve Hamidiye, Barbarosların, Turgutların ruhlarının dolaştığı Akdeniz'de bayrağımızı şerefle dolaştırarak, korsanlık dönemini yeniden yaşatacaktı. Hamidiye aylarca tek

(1) Bu kısa emir günümüz Türkçesine şöyle çevrilebilir:

«Osmanlı ordusunun hareketini kolaylaştırmak için hükümetimizce Akdeniz ve Yunanistan kıyılarında, Başkomutanlığın emir ve tensibi gereği akın hareketinin yapılması uygun görülmüş ve bu konuda Hamidiye kruvazörü görevlendirilmiştir.

Havanın durumu ve gece karanlığının en uygun olduğu bir zamanda hareket ederek göreve başlamanız tavsiye olunur...»

Albay Mithat İŞİN, Balkan Harbi Deniz Cephesi, Dz. Basımevi İstanbul - 1946 sayfa: 259.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

başına Akdeniz'de yakacak, yıkacak, batıracak, et-
rafa korku salacaktı. Yelken dönemi kapandıktan
sonra dünya deniz tarihi henüz böyle bir serüven
yazmamıştı. Şu ana kadar yazmamıştı yazmasına
da, sonradan devletlerin korsan savaşı, ticaret sa-
vaşı, iktisat savaşı, kruvazör savaşı, akın harekâtı
gibi çeşitli adlarla tanımlayacakları ve Hamidiye'
yi taklit ederek uygulama alanına koyacakları bir
deniz savaşını Kıdemli yüzbaşı Rauf bey, bu şan-
lı seferi ile ilk kez tarihe geçirecek ve böylece
dünya uluslarına örnek olacaktı.

Bu çıkış seferini düzenlemek üzere tasarı ha-
zırlandı. 13 Ocak 1913 günü saat 17.35'te Nara'dan
hareket edildi. Barbaros Hayrettin zırhlısının pru-
vasından dolaştıktan sonra birden bire kar tipisi
bastırdı. Köprü üstü, baş ve kış taraflar karla
kaplandı. Az sonra baca bile kardan görünmez ol-
du. Buna rağmen seyir sürdürülecekti. Tipi her
geçen saniye şiddetini arttırıyordu. Artık göz gö-
zü görmez olunca, Kösetabya açıklarında demir-
lemek zorunda kaldılar. Deniz burada derin ol-
duğundan, iskele demiri beşinci kilitten kırıldı,
böylece çok değerli bir aygıtlarını yitirmiş oldu-
lar. Yeniden hareket ederek, Kösetabya'ya yakın
otuzüç kulaç derinlikteki suya demirlediler.

Bütün gemilerle ve kıyıyla ilişkileri kesilmiş-
ti. Zorunlu olarak hareketlerini bir gün sonraya
ertelediler. Ertesi gün, Erenköy önünde demirle-
diler ve Mecidiye Kruvazörü boğazdan dışarı çı-
karak, keşif harekâtında bulundu. Hem telsizlerin
dinlenmesinden hem de çevredeki Rumların ca-
susluklarından çekindiklerinden, hareketlerini
örtmek zorundaydılar. Bunun için de kurnazca bir
yol düşündüler.

Hamidiye'den bir saat önce hareket etmiş bu-
lunan Mecidiye kruvazörü ile Basra ve Yarhisar
torpido botları İmroz sularında bulunan düşman
muhriplerinin dikkatlerini Boğaz. ağzına çekmek
üzere Hamidiye'nin oldukça önünde seyrediyor-
lardı.

Boğaz, mayın tarlası ile kapalı olduğundan
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

ticaret gemileri sabahın belirli saatlerinde ancak kılavuz romokörlerimizin rehberliği ile boğazdan içeri giriyorlar ve çıkıyorlardı. Boğaz ağzında ve Çanakkale'de birikmiş olan ticaret gemileri, kendilerini klavuzlayacak romörkörlerimizi bekliyorlardı. Bu bakımdan çıkış harekâtı, bunların gözü önünde oluyordu.

Hamidiye, Boğaz'dan biraz açıldıktan sonra birden bire baş üstünde bir duman ve alev sütunu yükseldi, geminin kampanası kısa aralıklarla ses vererek gemide yangın olduğunu duyuruyordu. Yangın kampanasının sesini duyan güverteye fırladı, hortumlara yapıştı, kum kovalarına sarıldı ve yoğun bir koşturma başladı. Çok kısa bir sürede alev ve duman bulutu geminin her yanını sardı. Simsiyah dumandan Hamidiye görünmüyordu. Gemi hızdan düştü, harmanlayıp geri dönerek Çanakkale'ye dümen tuttu. Kruvazörümüz yana yana Boğaz'a doğru ilerlerken, Mecidiye kruvazörümüzü yardıma çağırıyor, öte yandan da komutan gemisi Barbaros zırhlısına telsiz veriyordu;

«Vinç makinasının stim borusu patladı, etrafta bulunan iki hartucun patlaması, gemide yangın çıkmasına neden oldu. Biri subay ikisi nefer, üç yaralımız var, yangını söndürmeye çalışıyoruz».

Bu haberleşme şifresiz olarak yapıldığı için İmroz Adası civarında Boğaz'ı gözetliyen Yunan muhriplerinden de, Boğaz ağzındaki yabancı ticaret gemilerinden de alınıyordu.

Mecidiye hemen Hamidiye'yi yedeğine aldı ve Boğaz'dan içeri sürüklemeye başladı. Olayı baştan sona kadar izleyen Yunan muhripleri hemen donanmalarını arayarak bu mutlu haberi ilettiler. Yunanlılar Hamidiye'nin uzun süre toparlanamayacağına ve savaş dışı kalmış olduğuna kesinlikle inandılar.

Hamidiye'de yangın söndürülememişti. Güvertesinde alev ve dumanlar yükseliyordu. Bu durumdayken Erenköy koyuna kadar getirildi. Ha-

midide'nin telsizi Yunan savaş gemilerinin sevinçli haberlerini alırken, gemidekiler için için gülüyorlardı. Hamidiye düşmanın göremeyeceği bir koya girdikten sonra yangın söndürüldü. Hamidiye'deki yangın düşmana kurulmuş bir tuzaktı. Bunun hazırlanmasındaki amaç Hamidiye'nin bir yangın sonucunda çalışamaz duruma geldiğine düşmanı inandırmak ve yapacağı harekâtı gizlemektir. Gemide bulunan gaz tenekelerinin içine kül dökerek üzerlerine de mazot serptikten sonra ateşlediler ve yangın süsü verdiler. Bu eğlenceli oyunu düşman yutmuştu.

O gece yarısına doğru Hamidiye Erenköy önlerrinden zifiri karanlıkta demirini aldı. Bütün ışıklarını söndürmüştü. Akdeniz'de yedi ay 24 gün korkusuzca dolaşacağı ve adını Dünya deniz tarihine «Kahraman Hamidiye» olarak yazdıracağı sefer için yol alıyordu. Daha önce hazırlanan tasarı gereğince, Gelibolu yarımadası kıyısına yakın, kuzey yönünde seyre başladılar. Semadirek adası ile İmroz adası arasında, İmroz ve Limni adalarının batı tarafından geçerek, Mikroni boğazına doğru seyre başladılar. Bir gün önce kar yağmıştı. Bu gecede, zifiri karanlığı, şimşeklerin ür-küntü veren sesleri ve görüntüleri yırtıyordu. Şimşekler çaktı durdu. Güvertedeki subay ve erlere başlık ve kamseleri giydirildi. Eğer bunlar giydirilmezse, o tarihlerde fes giyildiği için bu bayraksız seyreden geminin Türk olduğu hemen anlaşılırdı.

Hamidiye 15 Ocak saat 10.10 da Mikroni Boğaz'ından içeri daldı. Sancak tarafındaki Tinos, iskele tarafındaki Mikroni adalarının kıyılarına üşüşen halk, geçen kruvazörü seyrediyordu. Güverte-de şapkallı adamları görünce bunun Türk savaş gemisi olduğunu hiç akıllarına getirmiyorlardı. Kruvazörümüz 11.25 te Mikroni Boğaz'ından geçerek hızını tam yolla çıkardı ve Türk sancağını direğine toka etti.

Saat 12'yi geçiyordu. Hamidiye bütün heybe-tiyle (Syra) Şıra adasının önünde gözüktü. Kent

bir anda karıştı, kıyıda ve sokaklarda heyecanlı, telâşlı kaynaşmalar oldu. O anda kıyıdaki tamir atölyesinde yatmakta bulunan «Makedonya» adlı yardımcı kruvazörün Yunanlı askerleri hayretler içinde kaldılar. Ayrıca, liman ağzında Alexandria isimli bir İngiliz şilebi de vardı. Yandı denilen Hamidiye karşılarında duruyordu. Daha birkaç gün önce savaş dışı kaldı diye sevinçten deliye dönmüşlerdi.

Yunanlı denizciler Hamidiye'nin gece gündüz Çanakkale Boğazı önünde devriye gezen kendi savaş gemilerinden kurtulup da buraya gelmesini, hele hele Yunan donanmasından korkmadan büyük bir cesaretle Yunan adalarının ortasına kadar sokuluşunu bir türlü açıklayamıyorlardı. Bu, aklın mantığın alacağı bir şey değildi. Kısa süren bir bocalamadan sonra Pire'ye telsizle durumu bildirip yardım istemek için girişimde bulundular ancak Hamidiye bu telsiz yayını bozdu.

Hamidiye komutanı hiç acele etmiyordu. İşaret subayını çağırarak:

«Uluslararası işaret ile Şıra limanı başkanını gemiye davet edin ve İngiliz şilebine de limandan bir an önce ayrılmasını bildirin».

Birkaç dakika sonra Hamidiye'nin serenine bu sözleri belirtecek olan işaret bayrakları asıldı. Rauf bey, işaretlerin görülüp okunması için geçecek zamanı boşa geçirmek istemedi. Kentin biraz ilerisinde Fokya ile Kakamaşti burunları arasındaki gölgede barut depoları vardı. Rauf Bey verilen işaretlerin gereği yerine getirilinceye kadar buralarını bombardıman ettirecekti. Hamidiye az sonra bu depoların önündeydi...

«Salvo..... Ateş.....»

Gürleyen toplar bir anda fabrikada patladı. Önce ön duvarlar yıkıldı, büyük bir patlamanın ardından yukarı doğru toz bulutları irice açılmış bir mantar gibi yükselmeye başladı. Toz ve duman bulutu biraz yatışınca, fabrikadan eser kalmadığı görüldü. Bu kez toplar barut deposuna çevrildi.

Bir atış, bir atış daha, önce büyük bir patlama duyuldu, ardından yoğun duman bulutu ve alevden diller gökyüzüne doğru yükselmeye başladı. Kıyıdan art arda şiddetli patlamalar duyuluyor, her patlamadan sonra duman ve alev kümesi biraz daha genişliyerek yükseliyordu. Artık Hamidiye'nin burada yapacak bir işi kalmamıştı, harmanlıyarak döndü. Şıra limanı önüne geldi. Limanda kayıklar ve yelkenliler can havliyle kaçacak, sığınacak yer arıyordu.

Kenttekiler, yerleşim bölgelerinden kaçarcasına ayrılıp dağ yollarına dökülmüşlerdi. Bir çok binalar tarafsız ülkelerin bayraklarını çekmeye başladılar. Makedonya kruvazörünü telâşlı bir hava sarmıştı. Yunanlılar, gemiyi mendireğin içine doğru sığ suya çekmeye çalışırlarken öte yandan topları atışa hazırlamaya uğraşıyorlardı. İngiliz şilebi ise limandan ayrılmaya niyetli olmadığı gibi birde Yunan kruvazörüne siper olmaya çabalıyordu. Rauf Bey şilebin bu hareketine çok kızdı: İşaret subayına seslendi;

«İngiliz şilebine işaret kaldırın. Derhal demirini ya bırakarak ya da keserek hemen limandan ayrılınsın. Ateş açacağım.»

Bu işaret şilebe verildi, ancak gemi oralı olmadı. Yitirilecek zaman yoktu. Uluslararası deniz hukuk kurallarına uyulmuş, bu konuda yapılması gereken herşey yerine getirilmişti. Sabrı taşan Rauf bey topçu subayına emir verdi;

«Söz dinlemiyen bu şilebin yakınına bir mermi savurun».

Komutanın emri yerine getirildi.

Şilep, yakınında yükselen su sütunlarını görünce yapılan uyarıların sertleştiğini anladı.

«Hemen kalkıyorum».

diyerek, Hamidiye'ye işaret verdi. Demirini bırakarak aceleyle limandan ayrıldı. Makedonya sığ sulara çekilmek için tüm çabasını harcıyordu. Güvertesinde heyecanlı çırpınmalar göze çarpıyordu. Hamidiye'nin topları Makedonya'ya çevrilmişti ve bir daha adını anılmaz durumu getirmek

için sabırsızlanıyordu. Rauf Bey atış emrini verdi. Toplar gürlemeye başladı. İlk atıştan sonra Yunan gemisinin baş top mürettebatı toplarını atışa hazır duruma getirmekten cayarak kendilerini denize attılar, diğer bölümdeki askerler de bunlara ayık uydurunca gemi bir anda boşaldı.

Hamidiye'nin ilk salvosu kruvazörün baş topu hizasında ve su kesimi civarında gemiyi deleerek geçti ve rıhtımdaki fabrikanın kazanına isabet ederek bir patlama meydana getirdi.

Hamidiye üst üste atışlarla Makedonya'yı ateş ve duman yumağına çevirdi. Yer yer yangınlar başladı. Biraz sonra da çok büyük bir patlama duyuldu. Cephaneliği de isabet alan Yunan kruvazörü delik deşik olmuştu. Gemi yanmaya ve batmaya başladı. Hamidiye'nin Şıra önünde gözükmesiyle beraber gemi sığ suya çekilmiş olduğundan batmadı, ancak derinliğin elverdiği ölçüde gömüldü ve bir tarafa yıkıldı.

Rauf Bey'in arzusu yerine gelmişti. Adalarımızı işgalde önemli rol oynayarak burunları kanamadan kolay zaferler kazanan Yunan gemilerinden biri Hamidiye'den ilk darbeyi yemişti.

Hamidiye Şıra'da yapacağını yapmış, personele de istedikleri heyecanı tattırmış olduğundan ateşi keserek Şıra'dan ayrıldı. Rauf Bey Adalar-daki Yunanlılar'a Hamidiye'nin İzmir'e gideceğini sanmaları için 22 mil hızla doğuya yol verdi. Henüz 15 dakika kadar seyretmişti ki, Makedonya kruvazörünün bulunduğu yerden bir duman sütununun yükseldiği ve kentin bir bölümünü kapladığı görülüyordu.

16 Ocak 1913 perşembe gecesi saat 03.55 sularında Hamidiye yol kesip, hızını 10 mile düşürmüştü. Kible rüzgârı şiddetini arttırmıştı. Saat : 04.22 sıralarında Gazi Kruvazörü, Koka adasının 28 mil güneyine gelmiş ve rotasını 277 dereceye çevirip, batıya doğru yol vermişti.

Saatlerdir süren sağanak saat 7.30 da hızını arttırmıştı. Hamidiye saat 7.45 sularında Girit'in doğu kesimi güneyindeki Gaydaros adasının 20

mil kadar güneyinde bulunduğu sırada gözcünün gür sesi işitilmişti.

«Sancak başomuzlukta 3 savaş gemisi».

Bunların 3 Yunan muhribi olduğu, daha sonra Rauf Bey'e bildirilmişti.

Rauf Bey'in komutuyla gemi tam ters rotaya dönüp, son hızla uzaklaştı.*

Hamidiye'nin Şira'yı bombardımanı Yunanistan'da dehşet ve heyecan uyandırdı. Olay efsanevi bir biçimde dillerde dolaşmaya başladı. Atina ve Pire'de telâş baş gösterdi. Yunan hükümeti ile Yunan Deniz Bakanlığı bu çılgınca atılganlık ve cesarete akıl erdiremiyordu. Deniz Bakanlığı Pire'nin de bombalanacağına kesinlikle inanarak bunu Hükümet'e sunuyordu. Hükümet de Pire'nin silahlandırılmasının yarar sağlamıyacağını öne sürdü. Bu arada Donanma Komutanını bu işin sorumlusu olarak ortaya çıkardılar. Aslında bu Amiralin hiç bir suçu yoktu. Zaman yitirmeden Averof zırhlısının Hamidiye'nin peşinden takibini Donanma komutanına bildirdiler.

Hamidiye Yunanlıları şaşırttı. Rauf Bey Şira bombardımanının ardından iki saat doğu rotasında seyretmekle İzmir'e gidileceğine Yunanlıları inandırmıştı. İşte, Hamidiye'nin gittiği doğrultuya bakıp yanlış tahmin yürüten Yunan Donanma Komutanı da hükümetin verdiği emri uygun bulmadı, Hamidiye'yi İzmir'in ağzında yakalamak amacıyla Lonki sınıfı dört muhripi Sakız ve İpsara Adaları geçidine yöneltti. Rauf Bey Yunan hükümetini de Deniz Bakanlığı'nı da, Donanma Komutanlığı'nı da yanlış yola çekmeyi başardığından, bu üç kuruluş Hamidiye'nin izlenmesi için fikir birliğine varamadılar. Hamidiye, Ege denizindeki sayısız Yunan adalarının arasından geçerek, rahatça kuzeye doğru seyrediyordu. Gün batarken kruvazörümüz Naksos ile Faros Adaları'-

* Dz. Ütgm. Erberk İNAM, Rauf Bey, Dz. Basımevi İstanbul, 1965 S: 6. Alb. Mithat İŞİN, Balkan Harbi Deniz Cephesi Dz. Basımevi - İstanbul, 1946. S: 264

nın arasından geçiyordu. Ortalık iyice kararınca, Rauf bey gemiyi Pire-İskenderiye ticaret rotası üzerine aldı.

Bu seferin amaçlarından biri de Yunan ticaret yollarını kesmek ve ekonomik durumlarını sarsmaktı. Hamidiye bu rota da ticaret gemisine rastlamadı. Rauf Bey rotayı yeniden batıya çevirdi.

Girit Adası'nı geçtikten sonra Yunan Denizi'ne girip buradaki gambotlardan oluşan Yunan filosunu vuracak ve buradan da Adriyatik'e dalarak Sazan Adası'ndaki Yunan üssünü bombardıman edecek, dönüşte de Pire'ye uğrayacaktı. Hamidiye artık kıyılara sokulmadan kendisini açıklarda saklıyacaktı. Yunanlılar nerede olduğunu bilmedikleri gemimizin korkusuyla yaşamaya başladılar.

Bu biçimdeki hareket geminin kömür harcamasında artmaya neden oluyordu. Gemiye İngiliz kömürü yüklemek yerine Ereğli kömürü yüklenmesi beklenenin iki kat fazlası harcamaya yol açmıştı. Bu nedenle de Pire'ye baskından cayararak, en yakın yerden kömür bulma yolunu aramaya başladılar. Çanakkale'den kalkıştan önce Hamidiye'ye İngiliz kömürü diye yüklenen Ereğli kömürü ile karışık bir kömür verilmiş, pisliği fazla olan bu karışık kömür tüketimi normal harcamanın iki katına çıkartmıştı. Bu acı gerçeği gemi Çarkçıbaşı'sından öğrenen Komutan çok üzüldü ve zorunlu olarak Adriyatik, Pire bombardımanından cayararak, gemi adına gönderilmesi gereken 2000 lirayı almak üzere rotasını Suriye kıyılarına verdi. Boğaz'dan çıktıktan dört gün sonra kömür almak için kıyılarımıza yaklaşmak gereğini duyarak **18 Ocak sabahı** Beyrut limanına demirlediler. Hem parayı almak hem de Başkomutanlığa yazılmış olan telgrafları postaneye vermek için görevlendirilen personeli kıyıya götürmek üzere filika indirildi.

Filika henüz gemiden ayrılmıştı ki, gemi göz-cüleri kurşuni boyalı üç bacalı bir kruvazörün sü-

ratle limana doğru gelmekte olduğunu rapor ettiler. Bu gemiyi Şira bombardımanının intikamı-
ğerlendirdiler.

Üstün güçlü düşmana hareketsiz bir halde limanda yakalamak istemeyen Rauf Bey derhal hareket emrini verdi. Dışarı gönderilen filika ve mürettebatı ile geminin demiri zinciri ile ve tel halatlarıyla beraber limanda bırakılarak hemen hareket edildi. Limanda yapılacak bir çatışmadan Beyrut kenti çok büyük zarar göreceğinden burada çatışmaya girmek doğru olmazdı. Limandan çıkınca onlar da kruvazörü görmeye başladılar ve kuzey. yönünde seyre devam ettiler. Aralarındaki uzaklık iyice artıyordu. En sonunda düşman sandıkları savaş gemisini gözden yitirdiler.*

Seyir sırasında o gelen gemi «Averof» ise bir yere sığınmayıp savaşacak, sonuna kadar döğüşeceklerdi. Hemen bir savaş meclisi kuruldu ve batıya gitmeyip Port Said'e yol verilmesine karar verildi. Şimdi rota Port Said ve hedef kömür almaktı. Gemi için en önemli scrun, kömür alınacak bir limana gitmek zorunluğuydu. Akdeniz'deki hiç bir limanımızda kömür stoku yoktu, yabancı bir limandan alınması ise devletler arası hukuk kuralları ile sınırlı idi.

Bütün zorlukları çözebilecek bir karaktere sahip olan genç komutan gerekirse zor kullanarak, gerekirse savaş halinin uygun göreceği durumlara baş vurarak gemisinin akın harekâtını sürdürmek için gereksinim duyduğu kömürü bulacaktı.

Hamidiye 19 Ocak günü Port Said limanına girdi, tarafsız olan Mısır hükümeti geminin limanda 24 şaatten fazla kalamıyacağını ve ancak 150 ton kömürün verilebileceğini bildirdi.

Rauf Bey, Mısır Hidivi'ne girişimde bulunarak, 150 ton kömürü 360 tona çıkarmayı başardı. Bu

* Daha sonra bu geminin Almanların Breslav savaş gemisi olduğunu öğrendiler. Bu gemi daha sonra Midilli adıyla donanmamıza katıldı.

nı almak için peşlerine düşen Averof olarak de-

durum gemideki karamsar havayı dağıttı, bordaya yanaşan marinalardan subay, çavuş ve tüm erler tek amaç uğruna yek vücut halinde çalan kemencele, söylenen şarkılarla neşeinde kömürün postasına başlandı.

Yerli araplar Port Said'te olağanüstü ilgi gösterdiler. Geminin çevresini kayıklarla sardılar, dualar okundu. Allah'tan başarılarının sürmesi için dilekte bulundular. Bütün halkın ağzında,

«Allah-u yansuru Sultanv ea sakirü'l-İslâm» * bağırışları. İngilizler bu ilgiyi çok kışkandılar, biraz da çekindiler ve çeşitli bahanelerle Hamidiye'yi limandan ayrılmak zorunda bıraktılar.

360 ton kömürü alan gemi 20 Ocak'da Port Said'ten hareketle kanala girdi ve aynı gün Süveyş limanına demirledi.

Burada geminin makinelerindeki arızaların giderilmesi için beş gün limanda kalınması hakkında yapılan girişimler olumlu karşılandı. Bu yolla zaman kazanan genç Komutan Mısır Sefirimiz ile görüşmek üzere Kahire'ye gitti ve bu görüşme sonucu geminin Malta açıklarında kömür ikmalini yapmak üzere bir İtalyan kömür gemisinden sağlanabilmesi için İtalya'ya bir görevli gönderildi.

Beş günlük izin sona erdiğinden, Süveyş'ten hareketle gemiye gizli bir şekilde verilecek kömürü almak üzere Turisina kıyılarındaki ıssız bir koya gidildi.

Burada üç gün heyecanla kömür beklendi, bu süre mürettebatın yorgunluğunu gidermesine ve gelecek yorucu günler için kuvvet toplamasına yaradı.

Gizli olarak Süveyş'te hazırlanan kömür 29 Ocak günü geldi, yine subaylar başta olmak üzere büyük bir gayretle alındı.

Aynı gün İngiliz sefiri Hamidiye'nin tarafsız bir devletin limanı olan Süveyş'e çok yakın bir yerde bulunmasının uluslararası hukuk kuralları-

* Allah, padişaha ve İslam ordusuna yardım ediyor.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

na aykırı olduğundan, geminin hemen bulunduğu yeri terketmesi içeriğinde bir nota verdi. Bu nota üzerine Osmanlı hükümeti bu notanın özetini Mısır Sefirimize bildirerek, gemi süvarisine tebliğini ve bulunduğu yerden uzaklaşmasını istedi. Hükümetin emrine uyan gemi komutanı Turisina kıyılarından hareketle güneye inmeye başladı. Ancak, bordasındaki kömür yüklü araçları da yanına almış beraber hem seyrediyor hem de kömürü alıyordu.

360 ton kömür alındıktan sonra bordadaki araçlar bırakıldı ve Kızıldeniz'e yol verilerek, 3 Şubat Pazartesi günü Cidde'ye demirlendi.

Gemi burada kaldığı üç gün içinde makinele-
rin arızası giderildi, su, erzak ve kömür ikmalî ta-
mamlanarak, yeni bir kuvvet ve coşku içinde Ak-
deniz'e çıkmak üzere Cidde'den hareketle 9 Şu-
bat günü Süveyş kanalına girildi. Kanalin her iki
kıyısında büyük bir halk kitlesi toplanmıştı. Yu-
nan kruvazörü ile muhriplerinin Port Said önün-
de Hamidiye'yi bekledikleri her tarafa yayılmış
olduğundan, geminin Akdeniz'e çıkmaya kalkış-
ması Mısır'da endişe ve heyecan yaratmıştı. Kru-
vazörümüzün bu cesaret ve atılganlığına kimse
akıl erdiremiyerek şaşırıyor ve bu kahraman ge-
miyi görmek için kanal kıyılarına koşuyordu.

«Felyahya (Yaşasın) Hamidiye...»

«Felyahya Türkiye...»

«Felyahya Rauf Bey»...

bağırışlar, alkışlar ve içten sevgi ve hayranlık gös-
terileri arasında kanalı geçen gemi 6 Şubat gece-
si Port Said'e vardı.

Buradaki görüntü insana gurur ve heyecan
veriyordu. Yüzlerce stimbot, kayık içleri halkla
dolu olarak geminin etrafını sarmış, büyük teza-
hürat yapıyorlar, getirdikleri armağanları uzata-
rak kabulünü rica ediyorlardı. Kahraman Hami-
diye'nin cesur komutanı bu gösterilere köprü üze-
rinden karşılık veriyordu.

Rauf Bey Akdeniz'e çıkıldığını Port Said tel-

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

siz istasyonu aracılığı ile Başkomutanlığa bildirdi. Bu anda ajanslar Hamidiye'nin Akdeniz'e çıktığını bütün dünyaya duyuruyordu. Bu haber Türkiye'de gurur ve heyecan, Yunanistan'da ise korku, telâş, tarafsız ülkelerde ise takdir, beğeni ve hayranlık uyandırıyor.

Hamidiye Komutanının amacı Adriyatik'e bir saldırı düzenleyerek, Arnavutluk kıyılarını abluka almış bulunan Yunan Gambot filosunu vurmaktı.

Bu durumda Yunan hükümeti kendi donanmasını zayıflatmak pahasına kuvvetli savaş gemilerini veya Averof zırhlısını Adriyatik'e göndermek zorunda kalacaktı. Bu durum ise, Türk donanmasına Boğaz önünde serbestçe hareket yapmak olanağını kazandıracaktı. Eğer Yunan hükümeti yukarıda belirtilen biçimde gemilerini Hamidiye üzerine göndermezse o zaman da Hamidiye Yunan ve Adriyatik denizlerinde serbestçe harekâtını yapacaktı.

Hamidiye Adriyatik denizine yapacağı baskını gizlemek için deniz ticaret yollarından uzak, amacını belli etmeyecek çeşitli rotalarda seyrederek, Girit adasını geçip Mora'nın Batı tarafına kıvrılarak Yunan denizine girdi. Artık Adriyatik yolu açılmıştı.

Rauf Bey ilk önce Sazan adasındaki Yunan deniz üssünü ve gambot filosunu vurmak istiyordu.

Yeniden Akdeniz'e çıkmak üzere hareket edildi. Bu kez hedefleri Adriyatik ve Batı Yunan denizlerinde akınlar yapmaktı. Port Said'ten çıktıktan sonra hiçbir gemiye ve kıyıya kendilerini göstermeyecek biçimde manevra yaparak yollarına devam ettiler.

Hamidiye önce Adriyatik'e dalecek, Sazan adasındaki Yunan üssüne ve gambot filosuna vuracaktı. Bu amaçla tam Adriyatik'in ağzına varmıştı ki, günün doğmasıyla birlikte doğa istediğinde ne kadar korkunç olabileceğini ortaya koymaya başladı. Bir karayel fırtınası sökün etti ki bir benzerini

daha o güne kadar görmemişlerdi. Şiddetli rüzgar Hamidiye'nin armasında korkunç ısıklar çalmağa, denizler dağlar gibi kabarmağa başladı, güçlü dalgalar Hamidiye'yi göğüslüyor, ilerlemesine engel oluyordu. Gemi çok sallanıyor ve dalgalar baştan gelirken, **pruva** denize dalıyordu. Kıç tarafı, pervaneler sulan dışarıda dönecek kadar yukarıda kalıyordu. Pervanelerin dışarıda devir yapması makinelere büyük zarar veriyordu. Hamidiye'de zaman oluyor baş taraf havada kalıyor, kıç tarafları denize gömülüyor, zaman oluyor baş taraf köprüüstüne kadar sulara gömülüyor bu kez kıç taraf havada kalıyordu. Fırtına ve deniz kudurmuştu. Deniz ortasında karşılaşılabilircek tüm doğal felaketler el ele vermişti. Saldıran dalgalar baş kıç dinlemiyor, baş güverteyi baş topla birlikte bir anda çullayarak köprüüstünün altında patlıyordu. Dev bir dalgayı başarı ile atlatarak dalga tepesine çıkan gemi, karşıdan yeniden saldırıya geçen dev gibi başka bir dalgayı göğüslemek için tepesinde bulunduğu dalganın üzerinden iki dalga arasındaki geniş uçuruma hızla kayarken uskurları bir süre boşa dönüyordu ve makinelerin şiddetle seğirdimine neden oluyordu.

Fedakar makine subayları her an makinelerin valfları başında bulunuyorlar ve sürekli olarak istim açmakla devir sayısını ayarlamaya, seğirdimin makinelere zarar vermemesine çaba gösteriyorlardı. Çarkçıbaşı Mahmut bey, Rauf beye makinelerin çok yorulduklarını, makinelerin seğirdiminin çok korkunç olmaya başladığını ve uzun süre dayanamayacağını bildirdi. Geminin ocakları kömür yiyen aç gözlü obur gibiydi, doymak bilmiyordu. Ateşçiler cehennemi sıcakta neredeyse kavrulacaklardı. Birkaç kişinin buhardan yanmasına rağmen inatla savaşımalarını sonuna kadar sürdürdüler.

Fırtına o kadar azmıştı ki yükselen dalgalar kaptan köprüsünün altını çökertip 20 adet mermiyi kelepçelerinden söküp götürdü.

Geminin baş serdümeni Trabzonlu Sabri, ba-

caklarını yana açmış dümen dolabına iki eliyle sık sık sıkıya yapışmış, hem kendini, hem gemiyi abramaya çalışıyordu. Köprü üstündekiler, denizden sıırıslıklam olmuş güvertede, kayganlıktan ayakta durmanın çok zor olduğu bu ortamda zar zor yürüyerek denize uçmamak için demirlere yapışarak serdümenin yanına gidiyor ve,

«Aman Sabri!» diyerek sık sık sırtını okşuyorlardı.

Seyir bu koşullarda sürdürülemezdi. Rauf Bey köprüüstünde görüldü. Bocalamaya karar vermişti. Bocalayacaklarını makine dairesine, subay salonuna ve kamaralarına ,erat mangalarına bildirdi, herkesin dikkatli ve büyük bir yalpaya karşı hazır olmalarını ihtar etti.

Rauf Bey, köprüüstünde uygun bir dalga bekledi. Fırtına gücünden hiç bir şey yitirmeden sürüyordu. Köprüüstünün altında dalga dalga üstüne patlıyordu. Ne kadar süre geçtiğinin farkına varılamadı, belki çok kısa belki de çok uzundu. Sabırsızlıkla bekleyenlere yıl kadar uzun gelen sürenin sonunda dalganın tepesinden, karşıdan saldıran dalgaya doğru kayar ve geminin Pruvasıda (başıda) alt köprüüstüne kadar dalgaya gömülürken Rauf Bey'in sesi duyuldu:

«İskele alabanda... iskele makine stop! İskele makine yarım yol geri...»

Rauf bey uskurlardan bir tanesini geri çalıştırarak dümeni de alabanda ederek ve dalgaları da kollayarak ters yönde bir dönüş yaptı, bu sırada gemi o kadar çok sarsıldığı tabak, bardak, iskemle ne varsa parçalandı.

Bütün mürettebat köprüüstünde bacaklarını germiş, kollarını açmış ve yerlere yuvarlanmamak için puntel, vardevele, pusula dolabı gibi sağlam ne varsa onlara sarılmış, bu korkunç devrilişin sonucunu heyecanla bekliyordu. Saldıran dalgaya sancak kış omuzluğunu vermiş artık rahatlayabilmişlerdi. Huzura kavuşan Rauf Bey, seyir kamaraasına giderken Hamidiye, Sicilya Adası yönüne doğru seyre başladı.

Çılgınca saldıran deniz, Hamidiye'ye eskisi kadar güçlü etki yapmıyordu. Fırtına, tüm tasarılarını altüst etmişti. Hamidiye gerek hızı, gerekse arkadan gelen denizlerin etkisiyle çabucak «Siraküza» önlerine gelmişti. Sicilya adasının güneyine geçerek gemici dilinde «saçak altı» diye adlandırılan daha durgun sulara doğru sığınmağa çalışıyordu. Hava puslu, görüş uzaklığının kısa olduğu bu yerlerde seyir subayı Fahri Bey, adanın doğu kıyısında bulunan Siraküza fenerini bulmak için dikkat kesilmişti. Fenerin çok yakınından geçerek Sicilya'nın güneyine geçtiler. Artık durgun sulardaydılar. Ölüm cebelleşmesinden sonra ilk kez subaylar ve erat güvertede gezinmeye başlamışlardı. Herkesin içi dışına çıkmıştı. Hiç kimsede hayır kalmamıştı. Gemi bu fırtınayı yenebilmek için çok fazla kömür harcamıştı.

Akşama kadar süren azgın fırtına bu kez de Rauf Bey'in tasarısını boşmuş Adriyatik'e girmesine olanak tanımamıştı.

Gemi güneyden Sicilya'yı bordaladı ve adanın İskalamberi burnu açıklarında sabaha kadar oyalandı. Bu arada fırtına gemideki kömürün sebepsiz yere harlanmasına neden olmuş ve ambarlarda ancak 160 ton kömür kalmıştı.

Mısır'daki elçimizin girişimleri ile Malta açıklarında Hamidiye'yi beklemesi gereken İtalyan kömür gemisi de ortalarda görünmüyordu. Bu kadar kömür ile yabancı denizlerde dolaşmak olanaksızdı. Kömür ikmalî büyük bir dert olarak yine Rauf Bey'in karşısında idi, ancak onun yılmaz azmi, zekâ ve yeteneği ile çözümleneceği bir sorun yoktu, bu durumda genç Komutan Malta adasına gidip ikmalini yapmaya karar verdi.

Hamidiye 13 Şubat günü Malta'nın Valetta limanına girdi,

Yunan donanmasının varlığına karşın Hamidiye'nin Akdeniz'de tek başına korkusuzca dolaşıp, akın yapması yabancı ülkelerde de hayranlık ve takdirle izleniyordu. Muhteşem İngiliz donanması da kahraman gemimiz için aynı duygularla dolu

idi, akınını ilgi ve sempati ile izledikleri ve hakkında bir çok efsaneler duydukları Hamidiye'nin Malta'ya gelişi İngilizleri şaşkına çevirmişti. İngiliz bahriyelileri güverteye dizilerek bu «fedai» gemiyi beğeniyle seyrediyorlardı.

Gemimiz bu hava içinde İngiliz gemilerinin yanından geçerek limanda şamandıraya bağlandı.

Hamidiye buraya kömür almak için gelmişti, ancak uluslararası hukuk kuralları limanda 24 saat fazla kalmasına uygun değildi, verilecek kömürde geminin ancak en yakın Türk limanına gidebilmesine yetecek kadar olabilirdi.

Rauf Bey Malta Genel Valisi'ni ziyareti sırasında geminin onarıma gereksinim duyduğunu, kumanda köprüsünün alt kısmının fırtınadan çökmüş olduğunu söyledi, yine hukuk kuralları geminin Malta tersanesinde onarımına izin vermiyordu. Ancak Rauf Bey'in ince diplomasi becerisiyle konuşmasını hayranlıkla dinleyen Genel Vali geminin limanda üç gün kalarak onarılmasına ve 480 ton kömürün verilmesine izin verdi .

Malta Valisi'nin uluslararası hukuk kurallarının uygun olmamasına rağmen gemimize özel bir ilgi göstermesinde ve hoşgörülü davranmasında Rauf beyin kişiliğinin büyük bir rol oynadığı yadsınamaz gerçektir.

Gemimizin Malta'ya gelişini ajanslar dünyanın her yanına yaymışlardı. Hamidiye'nin Malta'da oluşu geçici de olsa Yunanistan'da bir ferahlık yaratmıştı. Özellikle Pire halkı günlerden beri bombardıman korkusu içinde idi. Yunanlılar Hamidiye'nin Akdeniz'de korkusuzca dolaşp, kendi gemileri tarafından yakalanmamasına akıl erdiremiyorlar, özellikle Süveyş'ten Akdeniz'e çıkarken kısıtlanmamasına bir anlam veremiyorlardı.

Yunan Deniz Bakanlığı Hamidiye'nin Malta'dan çıktıktan sonra Adriyatik'te bir harekât yapacağını veya Pire'yi bombardıman edeceğini düşünerek bu kez etkili, köklü bir önlem alma zorunluluğunu duyarak, Arnavutluk kıyılarını abluka etmekte olan gambot filotillasının Preveze'ye çekil-

mesi emrini verdi. Bu, Hamidiye'nin Adriyatik'e girmesi korkusunun bir tepkisinden başka birşey değildi.

Ayrıca Yunan Donanma Komutanlığı İpsara zırhlısı ile üç muhripte oluşan bir filoyu Pire'nin korunması için Yunan denizine gönderdi.

Hamidiye'nin Malta'dan çıkışında kısıtılmak için de dört Yunan muhribi Malta adası civarına sevk edildi.

Sonunda Rauf Bey bir filoyu kendi üzerine çekerek Yunan donanmasını bölme yolundaki amacına ulaşmıştı.

Dört Yunan muhribinin Malta önünde Hamidiye'yi beklemekte olduğu haberi Malta'da duyulmuş, resmi makamlarda bu konuyu doğrulamışlardı.

Ertesi akşam limandan ayrılmak zorunda olan Hamidiye için İngiliz bahriyelileri endişe duyuyorlar ve Hamidiye'nin ne gibi bir karar alacağını merakla izliyorlardı.

Hamidiye'nin korkusuz komutanı bu haberi umursamazlıkla karşıladı ve dört muhribin kendisini beklemesi Rauf Bey'in kararında ve programında hiçbir etki yapmadı ve krovazörümüz 17 Şubat Pazartesi gecesini 24.00'de İngilizlerin beğeni dolu bakışları altında limandan hareketle Akdeniz'e açıldı.

Oysa şimdi Hamidiye Malta'dan çıktıktan sonra kendisini bekleyen Yunan muhriplerini gözledi ise de izlerine bile rastlamadı. Süveyş ağzında Hamidiye'yi bekleyen Yunan gemileri gibi bunlar da gemimizle karşılaşmamış böylece de Yunan donanması bir fırsatı daha değerlendirememiş oluyordu. Artık Hamidiye Akdeniz'de efsanevi bir güç olmuştu. Hamidiye'nin Malta'da olduğunun duyulması üzerine Yunan gemilerinin Adriyatik ağzını tutması ve Pire'nin korunması için alınan önlemlerin Rauf Bey tarafından anlaşılması bir kehanet değildi, ancak Yunan Deniz Kuvvetleri ne gibi bir önlem alırsa alsın Rauf Bey Adriyatik'e bir akın yapmayı yine de tasarlamıştı.

Bu amaç için Sicilya'nın batı burnuna kadar seyrettikten sonra Malta kanalından geçerek sanki düşmanın sınırlarını bozmak istermişcesine Yunan denizine girdi ve burada bir süre seyrettikten sonra doğruya rota verdi.

Hamidiye'nin Malta'dan çıkararak Yunan sularında görüldüğü haberi beklenen etkiyi gösterdi ve Bulgar ordusunun ikmalî için Dedeağaç limanına çıkarılmak üzere çeşitli limanlarda askeri malzeme yükleyen Yunan nakliye gemileri bulundukları limanlardan denize açılmadılar.

Hamidiye akın hareketi ile güttüğü amacın bu aşamasını da uygulamış Yunan nakliye ve ticaret filolarını hareketsiz bırakmıştı.

Rauf Bey tasarladığı akını gerçekleştirmek amacı ile kömür ve diğer ikmalini yapmak üzere yeniden Suriye limanlarından birine gitmeye karar verdi. Çünkü bu kıyılarımız kömür stok edilmesini ve Elbe isimli İtalyan gemisinin de Beyrut'a gönderilmesi için ilgili makamlara Malta'dan hareketten önce telsizle haber verilmişti.

Hamidiye 120 ton kömürü kalmış olarak 22 Şubat günü Gazze'ye geldi, burada kömür bulunmadığını öğrenince de Hayfa'ya giderek 150 ton kömür alıp 23 Şubat günü Beyrut limanına girdi. Şubat'ın sonlarına doğru Beyrut'tan ayrılan Hamidiye rotasını batıya çevirdi.

Hamidiye'nin başlattığı bu «korsan savaşı» hareketi için Akdeniz'in en deli mevsimi seçilmişti. Fırtına fırtına üstüne patlıyordu. Hareketlerinden dört saat sonra lodos fırtınası başladı ve bir aralık kasırgaya dönüştü. Korkunç Lodos, Karayel'e dönüştü, Yıldız-Poyraz oldu. Hamidiye, Akdeniz'de hüküm süren, şimdi sükun edip gelen her çeşit fırtına ve dalgayla boğuşuyordu. Dalgalar lodostan, fırtına kuzeyden estiği için gemiyi yönetmek güçleşmişti. Doğa güçlerinin tehlikeli boyutlara ulaşan değişkenlikleriyle başa çıkılacak gibi değildi. Sürekli yalpa yaparak seyri sürdürdüler. Artık hızları da düşmüştü. Gemilerin uğrağı olmayan ve haritada Kakao diye adlandırılmış Gökova koyuna

girdiler. Bir kez daha kurtulmuşlardı. Çok dar bir boğazdan girilen ve iç içe iki limandan oluşan bu koya giren Hamidiye artık güvencedeydi. Koyun önünde bir de küçük ada vardı, bu da Hamidiye'yi direkleriyle birlikte düşmanın gözünden saklayacak kadar yüksekçeydi. Havanın durulmasından sonra Beyrut'a döndüler.

Beyrut'a demirlediklerinde halkın çok sıcak ilgisi ve sevgisi ile karşılaştılar. Gemi bir kutsal ziyaret yerine döndü. Yerli halk gücüne göre armağanlar getiriyordu. Sandıklarla portakal, hurma, tepsilerle baklava gelmişti. Araplar, bu efsane gemiyi ve korkusuz komutanını dualarla Tanrı'ya emanet ediyorlardı. Gemi tam bir bayram yeri gibiydi. Balkanlar'daki yenilginin ardından Akdeniz'de, Yunan donanmasının arasında üstelikle böyle bir havada cirit atan gemi, hakkı olan ilgiyi görüyordu. Osmanlı'nın şerefliydi, gururuydu bu gemi. Demirliken, Başkomutanlık adına gelen bir görevli «karadan irtibatını yitirmiş olan Arnavutluk'taki Batı Ordumuzun geri kalan kısmına para ve cephane gönderilmek istendiğini» söyledi. Hamidiye, bu para ve cephaneyi Adriyatik'te Preveze'nin Semeni ağzına çıkararak Batı Ordumuza teslim edecekti.

Beyrut'tan hareket edilerek kuzeydeki Arvas adasına gidildi. Kömür alınmağa başladı. Yeterli kömür alınamadan, direktteki gözcü bir savaş gemisinin gelmekte olduğunu haber verdi. Biraz sonrada bu geminin üzerlerine gelmekte olduğunu söyledi. Gemiye kömür taşıyan Araplar korktular ve kendilerini denize attılar, yüze yüze kıyıya kaçtılar. Bu gelen bir İngiliz savaş gemisiydi. İngiliz gemisi gittikten sonra, Araplar yine kömürü yüklediler. Hamidiye İskenderun'a yollandı. Bu limandan cephaneye Yanya ordusuna verilmek üzere beşbin altın alındı. Buradan Adriyatik kıyılarına gidilecek, alınan cephane ve altınlar Semene ırmağı ağzındaki Türk ordusu görevlilerine verilecekti.

Buradan hareket ettikten sonra Beş Parmak

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

limanına gittiler. Orada iki gün kaldılar, daha sonra seyre devam ettiler. Bu sırada herhangi bir gemiye rastlarsa, Hamidiye'nin eşi olan ve İtalyanlar tarafından bizim adımıza yapıp bize verilmeyen «Drama» kruvazörüne benzemesi nedeniyle bir İtalyan bayrağını da çekmek üzere hazırladılar.

Hamidiye, bu kez de Sicilya açıklarında çok güçlü bir fırtınaya tutuldu, denizler kabardığından hızı azaltıldı. Bu düşük mille Semene ırmağı ağzına zamanında varamadı ve buluşma gerçekleşmedi. Çok umutsuz ve darda olan ordumuza yardımcı olunamıyacaktı.

Puslu bir havada Otranto körfezine giren Hamidiye, beş mille **orsa alabanda** bir bekleyişe geçti. Akşam üzeri ortalık kararınca büyük bir cesaretle Otranto boğazından içeri girdi.

Hamidiye İtalya çizmesinin topuğunu dolaştığı sıralarda, İpsara zırhlısı ile üç Yunan muhribi hemen karşı tarafta bulunan Korfo adasındaydılar. Aldıkları emre göre Hamidiye'yi yakalamak üzere Doğu Akdeniz'e hareket etmek için hazırlıklar yapıyorlardı. Her ne kadar Hamidiye çok şanslı bir **gemiye** de, şansı yaratan Çanakkale'ye gidiyor izlenimi veren Rauf Bey'di.

Havanın kararmasından sonra, Otranto boğazına doğru onbir mille giden Hamidiye'nin üstüne birden bire parlak bir yıldız indi. Çok parlak olan yıldız, gemi mürettebatının şaşkın başkışları arasında geminin üstünde ışıklar saçarak parçalandı, eridi ve silinip gitti. Bu göktaşının gökyüzünde böyle ışık saçması denizcilik inanışına göre çok uğurlu yorumlanır. Bu uğurlu olay hemen belleklere başka bir olayı getirdi. Uğursuzluk sayılan bir olayı... Daha önce Varna seferine çıkan Hamidiye pruvasına konmuş olan yorgun bir Baykuş ve Rauf Bey'in Baykuş'a ateş ederek yaralaması anımsandı. Baykuşun geminin baş kısmına konması denizciler arasında uğursuz sayılır. Nitekim gemi torpillendi. Baykuşun geminin baş kısmına konması anımsandı. Şimdi yaşadıkları olay ise onlara **şans** geti-

reçkti. Otranto boğazından geçerken karşıdan kendisi gibi ışıklarını söndürmüş gelen bir gemi gördü. Geminin üzerine döndü. Bu bir Yunan gemisiydi. Bulunmaz bir av diye düşündüler.

Şüpheli gemi, gördüğü bu sancaksız üç bacalı savaş gemisini kendi savaş gemilerinden Averof sanıp ağır ağır Yunan bandırası çekti. Hamidiye'nin paraketesi, 11,41 mili gösteriyordu. Parakete toplanıp gemiye alındı ve makineleri stoper edilip Yunan şilebine yaklaşıldı. Yunan şilebinin kaptanına megafonla rumca olarak tayfasıyla birlikte hemen gemiyi terk edip Kinistin valflarını açması söylendi. Yunan şilebi kaptanı Hamidiye'ye geldi. Geminin adının «Leros» ve kaptanının adının «Yani», çarkçibaşısınıninki de «Arişleyi» olduğunu söylediler. Şilebin mürettebatı 20 kişiydi. Yunanlılar gemiye alındılar. Hepsi Hamidiye'yi Doğu Akdeniz'de bekliyordu. Gemi ve mürettebatına sanki hayaletlermiş gibi korkuyla bakıyorlar, onların insanüstü yaratıklar olduğunu düşünüyorlar ve hayata yeniden kavuşacaklarını akıllarının ucundan bile geçiriyorlardı.

Yunan şilebinin batırılması için üç yol vardı. Birincisi, Kinistin valflarını açmak ki, batması için oldukça uzun zaman geçmesi gerekliydi. İkincisi topla batırmak, bunu da top seslerinin çevreden duyulması ile Hamidiye, yüklendiği cephane ve ikmal maddelerinin yerlerine sağ salim teslimi tehlikeye düşecekti. Üçüncü yol mahmuzlamaktı. Rauf Bey tüm komutlarında olduğu gibi bunu da tereddütsüz ve zaman yitirmeden verdi.

— Mahmuzlamaya hazır ol!... Yere yat!...

Puruvasını, Leros'un baş ambar hizasına doğrultan Hamidiye mahmuzlamağa hazırды.

— Makineler tam yol ileri!...

— Makineler tam yol ilerde komutan...

Hamidiye'nin mahmuzu şilebe girmiş ve şilep ters tarafa yatmıştı. Darbesinin ortaya çıkaracağı sarsıntıya karşı yerlere yüzükoyun yatmışlardı.

Hamidiye'nin mahmuzu şilebe girdi. Çelik

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

gövde sarsıldı ancak çok fazla etkili olunamadı. Geminin, Hamidiye'nin puruvasında askıya alınmış gibi bir durumu vardı. Rauf bey tam zamanında komutu verdi.

— Makineler stop...

— Makineler yarım yol tornistan...

— Makineler tam yol tornistan ...

Hamidiye mahmuzunu, deşdiği düşman gemisinin karnından çıkardı. Leros ayrı biçimde kış ambarlar hizasından mahmuzlandı. İki mahmuzlama arasında yalnızca dört dakika geçmişti. İkinci darbede gövdenin içeri doğru göçtüğü görüldü. Zaman yitirilmeden yeni bir darbe daha vuruldu ve çelik gövde kağıt gibi kırtıldı. Yırtılan saçların gürültüsü makinelerin gürültülerine karışıyordu. Şilep iskele başomuzluğundan derin bir yara aldı. Bu kez çok geniş bir yırtık açılmıştı, şilebe su dolmaya başladı, dördüncü kez üzerine giderken, Leros bir anda çatırdayarak sulara gömüldü. Şilep dalgalara gömülmüş, deniz tarafından yutulmuştu. Saat 7.20'de başlayan bu işler saat 8.20'de sona ermişti.

Şilebin iyice battığı görüldükten sonra 102 dereceye Saman İskelesine doğru yeniden dümen kırıldı ve 11 mille seyre devam olundu. Hamidiye Saman İskelesi yönünde ilerlerken Leros kaptanı alınan ifadesinde tam bir doğrulukla ve çelişmeye düşmeden,

«Leros» vapuru «Şingin» Limanına Sırp Ordusuna erzak ve at götürdüğü, düşmanın «İpsara» zırhlısı ile dört torpido muhribi Korfu Adası'nda ve Şingin'de de beş tane daha nakliyatla kullanılan Yunan vapuru olduğunu, düşmanın bu sularda savaş gemisi olmadığını» söyledi.

Yanya kalesinin düştüğü de kaptandan öğrenildi, Şingin ve Draç limanlarındaki askeri durum hakkında değerli bilgiler verdi. Sorulan sorulardan biri de «Hamidiye'yi görünce niçin koskocaman bir Yunan bandırasını çektiği» idi. Buna yanıt olarak Yunanlı kaptan; «Hamidiye'yi Averof zırhlısı sanmış olduklarını» söylemişti.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

Çok zaman yitirilmişti. Semene ırmağı ağzına vardıklarında Türk birlikleri ile buluşmak için bekledikleri, kararlaştırılan «yakılmış ateş» işaretini göremediler.

Bu arada Hamidiye'nin iskele baş omuzluğunda bir Yunan destroyeri görüldü. Hamidiye'de hemen rotayı 90 derece değiştirerek kuzeye aldı. Dörtbin metre öteden giden destroyer Hamidiye'yi tanımıştı olanca hızıyla kaçmağa başladı. Bu gemiye, hangi bayrak altında seyrettiğini bilmedikleri için ateş açmadılar. Bu ateş büyük sorunlar yaratabilirdi. Bu sırada Rauf Bey tutsakları sorguya çekiyordu. Yunanlı kaptan Kosti, Yanya kalesinin teslim olduğunu söyledikten sonra Draç limanına Sırp ordusunun karargah kurduğunu, yine Sırplarca işgal edilen Şinkin ve Draç limanlarındaki askeri güçler hakkında değerli bilgiler verdi.

Bu bilgi üzerine, asıl görevleri olan parayı ve cepaneyi Semene ırmağı ağzında yerine ulaştırırmıyacıklarını anladıklarından kuzeye yöneldiler, yeni hedeflerine doğru hareket ettiler.

Rauf Bey her ne kadar kaptandan Şinkin limanı ile ilgili olarak bilgi aldıysa da bir kez Draç'a uğramayı uygun buldu. Hamidiye Draç'ta tek bir vapur bile bulamadan geri döndü. Türk genelkurmayının istihbarat eksikliği ortaya çıkmıştı.

Şimdi hedef Şinkin limanıydı. Draç'ta, Sırp askerlerinin çadırlarını birkaç mermiyle darmadağınık eden Hamidiye'nin rotası Şinkin'deki asker yüklü gemilerdi. Hedefe varınca üçbinbeşyüz metre uzakta durdu. Limana girmeğe çalışan birçok gemi gördüler. Ortada asker yüklü sekiz gemi görünüyordu. Bu gemiler, İşkodra'yı kuşatmak için gönderilen Sırp askerleriyle doluydu. Bu gemilerin hepsi Yunan bayrağı taşıyordu. Rauf Bey, limana varınca uluslararası hukuk kurallarına göre gemilerin limandan çıkıp teslim olmalarını istedi. Bu istek yerine getirilmeyince Hamidiye, bu gemilerin üstüne ateş kustu. Günlerdir doğayla yapılan mücadelenin hıncı bu gemilerden çıkarıldı. Aralıksız

mermi yağdırıldı. Limanda tam bir panik baş gösterdi. Gemilerdeki askerlerin bir bölümü filikalara binmeye çalışırken, bir bölümü de teçhizatlarıyla birlikte denize atlıyordu. İlk ateş mendireğin içine kaçmak üzere henüz hareket etmiş olan Zefo şilebine yönetildi. Bu gemi mermi yağmuru altında mendireğin içine kaçmayı başardı, ancak bu kaçış kurtuluş olmadı. Mendireğin içine vardığında almış olduğu yaralarla daha fazla direnç göstereemedi, sulara kaynayıp gitti. Hamidiye bundan sonra iç limandaki gemileri dövmeğe başladı. «Trifilya» vapuru yüklediği toplardan ikisini atışa hazırlayıp, bir iki mermi atmıştı. Ancak üzerine düşen mermilerin yarattığı karışıklıklar içinde ateşi sürdüremedi. «Ververiyotis» yirmiden fazla mermi isabeti aldı. Bu şilep güvertesinden sintinesine kadar Sırp askerleriyle doluydu. Gemi bütün filikalarını hazırlamış denize indiriyordu. Filikaların içeriside, filikaları tartan halatlarda insandan görünmüyordu. İlk mermi, şilebin baş direğini budadı. Koca direk, güverteye üst üste yığılmış olan askerlerin üzerine devrildi, yüzlercesinin kafasını ezdi beyinlerini parçaladı. Güverteye ve bordaya isabet eden mermilerin parçaları da henüz denize indirilmekte olan filikaların halatlarını kesti. Limanda kıyamet kopmuştu. Bombardıman sırasında bu gemide bulunan 900 kişiden, bombardıman sonunda yalnız 25 Sırp askeri kalmıştı. Kimisi denize atlamış, kimisi batmış ve boğulmuştu. «İşkodra» vapuru ise yara almamıştı.

Hamidiye bulunduğu yerden beş vapur görebiliyordu. Düşman gemilerinde yeterli tahribatı yaptığına inandıktan sonra, Hamidiye kısa bir süre iç liman bölgesindeki askeri yerleşim noktalarını da bombardıman etti. Tüm ateş yarım saat sürmüştü ve bu sürede Sırnı limanı tam bir ana baba gününe dönmüştü. Rauf Bey artık bir an önce bu limandan çıkmak için acele ediyordu, Korfo adasında bulunan İpsara zırhlısı ile üç muhrip bu dar alanda Hamidiye'yi kısıtırmak üzere Adriyatik'ten içeri girebilirlerdi. Bu olasılık Rauf Bey'i korkutu-

yordu. Boğaz'ı tıkayarak Hamidiye'nin çıkışına engel olabilirlerdi. Bu kuşkusunda da çok haklıydı. Draç bombardımanından bu yana çok zaman geçmişti, bu süre içinde Yunan savaş gemileri Hamidiye'nin yolunu kesmiş olabilirlerdi. Kısıkvrak yakalanmak da vardı. Bu tehlike gerçekleşmedi. Hamidiye boğazdan serbestçe çıktı, yeniden güneye seyre başladı.

Adriyatik körfezinin, Trieste yakınında Pola limanında Hamidiye'ye kömür verecek gemi telsiz bağlantısıyla bir türlü bulunamadı. Yine kömür bulamama karabasanı ile karşı karşıyaydılar. Kömür yokluğundan daha önemlisi, bir savaşa girse-ler atacakları cephaneleri de kalmamıştı. Depodaki kömürle ancak İskenderiye'ye gidebilirlerdi. İtalyan limanları yakın olmakla beraber düşmanca davranışları nedeniyle oralara gidemezlerdi. Malta'ya da ikinci kez gitmek istemediler, rota İskenderiye'ye çevrildi.

Uzun süredir havanın ilk kez iyi olması nedeniyle Rauf Bey, bu gün yaptıklarını telsizle İstanbul'a geçti. Serin Mart sabahında İskenderiye limanına varıldığında onaltı ton kömür kalmıştı.

Limana girdiğinde, liman bir bayram yerine döndü. Kayığa, motora atlayan Araplar, Hamidiye'nin çevresinde bir sevgi çemberi yaratıyorlar, bağırıp çağırıyorlardı. Şinkin bombardımanı dünya ajans ve gazeteleriyle bütün ülkelere bildirilmişti. İskenderiyeliler, Hamidiye'ye ayak basmak istiyorlar, bu efsane gemi ve komutanına yüz sürmek istiyorlardı. Gemiye çıkanlar topları öpüyor, efsaneleşmiş kahramanları görmek için birbirlerini çiğniyordu. Hamidiye ve Rauf Bey'in adı efsaneleşmiş, şan ve şöhreti artmıştı. Bu arada yüzlerce sandık portakal, hurma ve pirinç çuvalları armağan olarak gemiye bırakılıyordu.

Ancak bu gemi için en değerli yük kömürdü. Önce o alınmalıydı. Rauf Bey ise, hep kömür peşindeydi. Mısır Hidivi Abbas Halim Paşa'nın yardımıyla kömür bulundu. Hamidiye, kömür bulamayacak olursa İngilizler, daha önce Süveyş limanında bu-

lunan «Peyk-î Şevket» ve diğer bazı gemilerimize yaptıkları gibi Hamidiye'yi de silahtan arındırarak savaşın sonuna kadar limanda alakoyacaklardı. İngilizler bu geminin şöhretinden ürkmeye başlamışlardı. Bunun farkına varan Hidiv, kömürün parasını cebinden karşılayarak gerek duyulan kömürü aldı.

İngilizler, yirmidört saat içinde limandan çıkıp gitmesi için Rauf beyi sıkıştırıp duruyorlardı. Onlara göre Hamidiye'nin uluslararası deniz yasasını hiçe sayışının arkası gelmiyordu. Hamidiye bu baskıya dayanamadı, ve limandan ayrılmak zorunda kaldı. Kara suları dışına çıkararak demir attı. Rauf bey daha açığa gitmeyerek özellikle iki mil içinde kalmıştı. Buradan kömür almak daha kolaydı. Kömür gemisi de gelip Hamidiye'ye yanaşmıştı. Kömür alınmaya başlandı. Her iki gemi, ölü denizlerde bile sallandığından kömür postası yapan Arapları deniz tutuyordu. Sabahleyin, İngiliz Liman Başkanı Hamidiye'ye geldi.

«Siz üç mil açıkta değilsiniz?»

Seyir subayı Fahri Bey buna karşılık bahaneler uydurmaya başladı, harita üzerinde gösterdiği uydurma sınırlarla İngiliz'i sınırların dışında olduğuna inandırdı. Olayların üzerinde durmayan liman başkanı inanmış görünerek gemiden ayrıldı.

Buradan dört yüz elli ton kömürle dokuzyüz kilo makine yağı alınmıştı.

Açıkta demirlemiş olmasına rağmen, Hamidiye'nin içi dışı Mısırlı hayranlarıyla dolmuştu.

«Felyahya Hamidiye»

«Felyahya Türkiye»

«Felyahya Rauf bey»

sesleriyle çınılıyordu.

Hamidiye, 17 Mart 1913 günü, Mısırlıların sevgi gösterileri altında Gazze'ye doğru hareket etti. Gemiye bırakılan portakal sandıkları o kadar çoktu ki, Rauf Bey subay ve erata su yerine portakal suyu verdiriyordu. Gemidekilerin yiyip denize at-

tıkları portakal kabukları Hamidiye'nin dümen su-
yunda turuncu bir iz bırakıyordu. Denize bırakılan
kabuklar yüzünden Yunanlı'ların izlerini bulma-
ları olasılığına karşılık kabukların altılması ya-
saklandı.

Ertesi günü akşam üzeri Gazze'de demirle-
diler. Hava çok fırtınalıydı. Burada üç gün kalın-
dı. Gemi kömür yiyordu, yiyordu, doymuyordu.
Hayfa'ya gelindi, dört yüz ton kömür alındı. Bey-
rut'tan da altı yüz ton yağ alındı. Buradan Antal-
ya'nın güneyinde Kavalır limanına demirledi.

Hamidiye, Antalya'ya uğradığı zaman biri Baş-
komutanlıktan diğeri Deniz Bakanlığından olmak
üzere iki telgraf aldı. Bu telgraflarda; bir Yunan
zırhlısı ile iki muhribin Hamidiye'yi izlemek için
görevlendirilmiş olduğu bildiriliyordu. Ancak ev-
lerinden yurtlarından uzak olan personel karada
yatmaktan hoşlanmıyorlardı. Yunan savaş gemile-
riyle karşılaşmak için sabırsızlanan bu kahraman
insanların yönetimindeki Hamidiye bir gün sonra
Antalya'dan demir aldı. Serüven yaşamak umu-
duyla enginlere açıldı. Girit adasını dolandı. Mora'
nın güneyine indi. Ancak gemimiz artık zorlukla
dolaşabiliyordu. Dümen makinesinde iki gün üst
üste çıkan arıza, sıkıntılı anlar yaşattı. Gemi deni-
zin ortasında hareket etmeden iki saat boyunca
kaldı. Böyle bir anda Yunan gemileriyle karşılaş-
mak çok büyük bir felâkete neden olabilirdi. Öyle
bir an geldi ki arıza göstermiyen hiç bir yeri
kalmadı. Bir yara kapanmadan yenisi açılıyordu.
Zaman zaman gemiyi yazgısıyla baş başa bırakmak
zorunda kaldılar. Alnımıza ne yazılmışsa o olur
dediler. Rauf Bey ne hayallerle çıkmıştı Boğaz
dan. Mora sularına kadar sokulacaklar, Pire'yi
bombalıyacaktı. Bütün istek buydu. Ancak bu
koşullarda Pire'nin bombalanması olanaksızdı. Bı-
rakın tam yol yapmayı, orta bir hızla bile güvenli
biçimde seyir yeteneğini yitirmiş bu makinelerle,
Pire'yi bombardımana gitmek intihar gibi bir şey-
di. Bu koşullarda göz göre göre kruvazörümüzü
tehlikeye atmanın anlamsız olduğuna karar veren

Rauf Bey, istemiye istemiye «rota Doğu Akdeniz» dedi.

Hamidiye, Meis adası açıklarında, İpapandis adlı büyük bir Yunan barkosuna rastladı. Tekne 160 bin kiremit ve kasalarla maden suyu taşıyordu. Liman belgelerinin incelenmesinde; mürettebatın Türk ancak Yunan uyruğunda oldukları anlaşılınca, Rauf Bey çok kızdı. Şimdiye kadar hep savaş ve ticaret gemileriyle uğraşmışlardı, hayatını gemicilikle kazanan yoksul denizcilere hiç dokunmayan Hamidiye, yalnızca Yunan ticari ulaşımını baltalamakla uğraşmış, şimdi olduğu gibi yakaladığı pek çok tekneyi serbest bırakmıştı. Ancak bu kez durum biraz farklıydı, Yunan kisvesine bürünmüş bu barkoyu bağışlamak olanaksızdı. Teknedeki Yunan bandırası indirilerek, yerine Türk bayrağı çektili. Doğu Akdeniz'deki bir limanımıza teslim etmek amacıyla peşlerinden sürüklemeye başladılar aksilik bu ya yine fırtına çıktı. Tekneyi peşlerinde sürüklemek yerine güvenli bir koya demirletmeye karar verdiler. Anamur'un Beşparmak limanına demirledi. Hem teknenin korunması hem de tekneyi kurtarmak üzere gelecek olan Yunan gemilerine karşı savaşmak amacıyla karaya üsteğmen Şemseddin komutasında çok küçük bir ekip, bir top ve bir makineli çıkarıldı, Hamidiye limandan ayrıldı. Bu küçücük topluluk Hamidiye yürekliliğini taşıdığını kanıtlarcasına haftalarca çalışmalarını, talimlerini sürdürdü. İpapandis'i kurtarmaya gelecek olan Yunan savaş gemisini beklemeye başladı. Bir ay sonra bekledikleri gerçekleşti.

Mihali adlı yardımcı Yunan kruvazörü, Meis adasından aldığı bir Rum klavuz yardımıyla, 17 Nisan sabahı, Beşparmak limanına vardı, Yunan barkosunu görerek kıyıya beşyüz metre kadar sokuldu. İpapandis'i yedekleyip getirmek üzere filikasını indirmeğe başladığı sırada, üsteğmen Şemseddin, 37 milimetrelilik 2 topu ile Yunan yardımcı kruvazörüne ateş açtı. Bir anda şaşkına dönen savaş gemisi tornistanla 3500 metre uzaklığa açıldı,

oradan toplarını ateşledi, ancak başarılı atışlar yapamadılar. Bir süre sonra bataryamızın karşılık vermediğini görünce kıyıya 500 metre yaklaştı. Bu anda bataryamızın yağdırdığı mermilerin hemen tamamı geminin üstünde toplandı. 10 mermi geminin bordasına, 13 mermi güvertesine, 1 mermi kazan dairesine, 1 mermi subay salonuna isabet etmiş, köprü üstü delik deşik olmuş, cephanelik de isabet almıştı. Yunan kruvazörü neye uğradığını şaşırarak zor toplanlandı acele açılarak bol miktarda da mermi savurarak çekilip gitti. Bu bir avuç yiğit, Hamidiye ruhunu yaşatmışlardı.

Hamidiye, Beşparmak limanından ayrıldıktan sonra, hem Deniz Bakanlığının göndermiş olduğu cephaneyi almak, hem de su gereksinimini karşılamak üzere Silifke'nin iskelesi olan Taşucu'na uğradı. İçleri su dolu filikaları Hamidiye'nin bordasına getirildi ve hortumlarla filikalardaki su gemiye alınmaya başlandı. Bu sıralarda Hamidiye almış olduğu bir telgraftan; bir Yunan zırhlısıyla iki muhribin Anamur'a doğru geldiğini öğrendi. Rauf bey, hemen sudaki vasıtaları asarak geminin harekete hazır duruma getirilmesini emretti.

Hamidiye bundan sonra çok uzun süre Anadolu kıyılarında dolaştı durdu. Rauf Bey'in kıyılardan aldığı bilgiye göre artık Yunan donanması Hamidiye'nin arkasına destroyer filotillaları takmıştı. Bunlar, Anadolu kıyılarında onu kıştırabilmek için çok sık aramalar yapıyordu. Bunun üzerine Hamidiye, bir süre için Anadolu kıyılarını bırakarak yine Güney'e doğru inmek zorunda kaldı.

Çanakkale'den çıktığından beri peşine takılan Yunan savaş gemileri bir türlü Hamidiye'yi bulamıyorlardı!. İşin asıl ilginç yanı bu kadar kalabalık gemiden oluşan donanmanın nasıl olupta kruvazörümüzü yakalayamadığıydı. Hamidiye tılsımlı bir gemi olup çıkmıştı. Her halde bir gizli güç gemimizi görünmez yapıyordu. Bütün dünya, çok büyük cesaretle bayrağını dalgalandırarak dolaşan gemimize övgüler düzüyordu. Artık Akde-

niz'e, Rauf denizi veya Hamidiye denizi deniyordu.

Tehlikeli ve oldukça uzun süren seyirde en önemli can kaybı çok şanssız bir kaza sonucunda oldu. Geminin erzağı bitmek üzereydi. Gazze'den un almak için denize subayların yönetiminde bir filika indirildi. Bu sırada çatlak denilen ölü dalgalar öyle büyük ve tehlikeli boyutlardaydı ki bunları yenerek kıyıya çıkmak insanüstü bir cesaret ve yürek işiydi. Mühendis Rüştü Bey'in yönetimindeki filika dalga tepesinde ceviz kabuğu gibi savrulurken güç bela ve şans eseri olarak kıyıya varabildi. Denizin tehlikeli olduğu kıyıda Hamidiye'ye bildirildiyse de, gemiden ikinci filikanın indirildiğini gördü. Teğmen Celal Bey'in yönetimindeki sağlam filika ikinci çatlağın korkunç gücü karşısında çaresiz kaldı, gemidekilerin ve kıyıda bulunanların korkulu bakışları arasında parçalandı ve dört kişi dalgalar arasında kayboldu. Teğmen ve birkaç kişi, daha önce kıyıya çıkmış olan Rüştü Bey ve arkadaşları tarafından yeni bir çatlak gelene kadar geçen sürede kurtarıldı. Yaralıları yardımcı olmak amacıyla üçüncü filikanında denize indirildiği görüldü. Bu son filikada geminin doktoru ve ikinci komutan da vardı. İkinci komutan çatlağın gücünü görünce hemen geri döndü.

Hamidiye Çanakkale'den çıktığından bu yana durup dinlenmeden on bir bin mil yol almıştı. İyice hırpalanmış olan kazan ve makineler artık kesinlikle bakım ve onarıma muhtaçtı. Geminin içinde bulunduğu bu durumda seyretmesi artık olanaksızdı. Bir fabrikada onarım görmezse yol alamazdı. Rauf bey onarım listesini ve çarkçıbaşının bu konudaki raporunu Başkomutanlığa gönderdi. Geminin onarımı için en az iki ay gerekliydi. Akdeniz kıyılarında bir tersanemiz yoktu. Savaş olduğu için tarafsız bir limanda da onarım görmesi olanaksızdı. Başkomutanlıktan «başınızın çaresine bakın» biçiminde bir yanıt aldılar. Fabrikanın yapabileceği onarımı kendi olanaklarıyla yapmaya çalışacaklardı. Bu arızalarla Akdeniz'in

ortasında kalamıyacaklarına göre kendi küçük atölyelerinde başarmak zorundaydılar.

Başkomutanlık işini kolayını buldu. Hamidiye'nin, Cidde'ye veya Kameran'a giderek gemi personelinin yapabileceği tamiratın yapılmasını ve bu sırada üstün bir deniz gücünün Kızıldeniz'e girdiği haber alınır alınmaz, tarafsız bir limana sığınmasını Rauf beye emrederek işin içinden sıyrıldı.

Bu emre göre, Hamidiye ocaklarını çekecek, kazanlarında, makinelerinde işler açacak, onarıma başlayacaktı. Kruvazörümüzü açık bir limanda böylesine ortaya çıkarmak, Yunan savaş gemilerine gidin, Hamidiye'yi denizin dibine gönderin demekti. Bu emri gönderenler üstün Yunan deniz gücünü görürseniz tarafsız bir limana sığınır derken; gemi nasıl derlenip toparlanacaktı, açılmış işlerini hemen nasıl kapatacaktı, ne zaman fayrab edecek, ne zaman harekete hazır duruma gelecekti... Bütün bu soruları her halde kendilerine hiç sormadılar, ya da sormayı hiç düşünmediler.

Kazan suları iyice kirlenen ve bu nedenle de hızı gittikçe düşen Hamidiye, bu kirli suyu değiştirmek için Port Said'e uğramak zorunda kaldı. Burdan dört yüz doksan ton su aldı. Hamidiye'yi Kızıldenize sokan Rauf Bey burda bir haber aldı. Port-Said limanının üç mil açığında İspara tipi bir Yunan savaş gemisi demirlemiş, Hamidiye'nin çıkmasını bekliyordu. Hamidiye, Cidde'ye uğradıktan sonra gidip Kameran limanına demirledi ve oradan da altı yüz ton kömür aldı. Kurn fırtınalarının yaşamı altüst ettiği bu mevsimde Akdeniz'de ölü dalgalar yuvarlanıp duruyordu.

Hamidiye'nin Kızıldeniz'de bulunmasından yararlanmak isteyen Osmanlı Hükümeti, asi İmam İdris'in bulunduğu limana, Yemen valisi Mahmut Nedim beyi Hamidiye'nin götürmesini uygun buldu. Bütün dünya, özellikle de İslâm dünyası gözünde bir kahramanlık simgesi olan Hamidiye'nin bu bölgedeki araplar üzerinde yapacağı etkidenden yararlanmak istedi.

Cizan kasabası, Hüdeyda'nın kuzeyinde ve bir-

çok şap sığılıklarının bulunduğu bir denizin kenarındadır. Hüdeyda'dan Cizan'a gidiş iki gün sürdü. «Midi» kıyısında bir hafta kalındı ve bu süre içinde Seyyit İdris ile ilişki olanakları arandı. En sonunda Cizan bölgesinde Seyyit İdris ile görüşülebileceğı anlaşıldı. 4 Mayıs pazar günü «Midi»den hareket edilerek, öğleden sonra Cizan önüne, yedi metre derinlikte demirlendi.

Burada beş gün kalındı. Vali ve çevresindekiler Seyyit İdris ile birkaç kez görüştüler. Seyyit İdris adını duyarak pek merak ettiğı Rauf Bey'i görmek arzusunu sürekli olarak yinelemesine karşın, Mahmut Nedim Bey, gemiye dönünce, Rauf Bey'e «Her olasılığa karşı, siz gemiden ayrılmayın» diyerek bu görüşmeyi uygun bulmadığını belirtmiştir.

Bu ıssız kıyılardaki yoksul Bedeviler de, Hamidiye'ye bir veya iki teneke yağ ve birkaç koyun armağan etmeye uğraştılar. Cizan'da gemiye pek çok Arap konuk geldi. Topların siperlerinde yazılı, «İnnâ fetahna leke fethan mübiynâ» ayetini⁽¹⁾ başıra çağıra pek çok kez okudular.

21 Mayıs Perşembe günü Cizan'dan hareket edildi. Ertesi gün Kameran'a geldiler.

Seyyit İdris daha sonra «Hamidiye'yi İtalyanlar'a haber verdim ve böylelikle kıyılarımızdan uzaklaştırdım», diye etrafa yaydı.

Bu söylentileri yalanlamak için 30 Mayıs günü, yine Luhiyye'ye döndüler. Buraya demirleyerek bu kıyılardan ayrılmadıklarını gösterdiler. Osmanlı Hükümeti, Hamidiye'nin Kızıldeniz'deki var-

(1) «Biz sana kutlu bir fetih verdik»

Feth Sûresi birinci ayet.

Peygamberimizin, Hicretin altıncı yılında Hudaybiyya seferinden dönüşünde vahyedilmiştir ve Mekke fethini müjdelediğı için Feth sûresi adıyla anılmıştır.

Daha sonraları top ve taretlerin siperlikleri üzerine bu ayet yazılmıştır.

Kara orduları da sefere çıktıklarında veya törene katıldıklarında ya da herhangi bir nedenle kışlalarından çıktıklarında üzerinde bu ayet yazılı olan bir sancak ordunun önünde taşınırdı.

lığından olabildiğince yararlanmıştır. Bağdat ve Basra'da da durum iyi değildi. Hükümet Hamidiye'nin oralara da gitmesinin yararlı olacağını belirterek, Rauf Bey'in düşüncelerini sordu. Rauf Bey «Savaş Meclisini» topladı. Başçarkçı Mahmut bey, geminin kazan ve makinesinin iyi durumda olmadığını açıkladı bunun üzerine bu yolculuğun yapılamıyacağı Hükümet yetkililerine bildirildi.

Temmuz'un başlarında da savaşın sona erdiği haberi alındı.

Hamidiye'nin Kameron'dan Süveyş'e kadar yaptığı seyirde baş gösteren arızalar artık geçici onarımlarla geminin yol alamıyacağını gösteriyordu. Geminin bir fabrikaya bağlanması kesinlikle gerekliydi. Gemi, Akdeniz'de kaldığı sürece de buna olanak yoktu. Tek çözüm, geminin İstanbul tersanesine bağlanmasıydı. Buna karar veren Rauf bey Başkomutanlığa bir telgraf çekerek;

«Şu anda söz konusu olan arızaları olanakları ölçüsünde onarmaya çalışacaklarını ve Akdeniz'e girmek üzere Süveyş'ten hareket edeceğini» bildirdi.

Ancak kruvazörümüz bu cesareti gösterdiği halde Başkomutanlık ve Deniz Bakanlığı bir karar veremiyordu. Daha doğrusu bu çıkış hareketini göze alamıyorlardı.

«Henüz barış anlaşması kesinlik kazanmadığından emir verilmedikçe Süveyş'ten Akdeniz'e çıkılmayacaktır.»

Rauf Bey bu emri aldıktan sonra haftalar, geçti, Hamidiye'nin tutacağı yol hakkında ne Başkomutanlık ne de Deniz Bakanlığı bir karar veremiyordu. Her geçen gün gemide onarımı gittikçe olanaksız biçime giren yaralar açılıyordu. Bir süre sonra geride enkaz yığını kalacaktı. Yunan savaş gemileriyle karşılaştığı takdirde ne olacaktı?

Hamidiye sadece düşman donanmasıyla mücadele etmemiş aynı zamanda kokuşmuş Osmanlı bürokrasisi ve uyusuk Osmanlı paşalarıyla da ay-

nı şiddet de mücadele etmek zorunda kalmıştır. Bu mücadelenin boyutlarını görmek için koskoca Osmanlı İmparatorluğunun Deniz Bakanlığı, Birinci Dairesi (Erkanı Harbiye Dairesi)nin Hamidiye hakkında düşüncelerine, yazışmalara kısaca göz atmakta yarar vardır;

«Bahriye Nezaret-i Celilesine»

«Devletlû efendim hazretleri

Bahr-i ahmerde (Kızıldeniz'de) bulunan Hamidiye kruvazörünün Bahr-i sefide (Akdeniz'e) çıkmasında bir tehlike olup olmadığını ve çıkmadığını ve çıkmasına dair tehlike görülmediği takdirde donanmaya iltihakı (katılması) veyahut o havalide (bölgede) bulunan kıtaâtın (kıtaların) temin-i iaşesi (yiyecek içeceğin temini) için Arnavutluk kıyılarına giderek ablukayı ref'eylemesi (kaldırması) hallerinden hangisinin daha münasip (uygun) olacağının erkân-ı bahriyece taht-ı karara alınarak (karara bağlanarak) âcilen iş'ar buyurulması (açıklık getirilmesi) bâbında emr ü ferman hazret-i menlehülemrindir. (karar organının başında olan kişisindir.) 13 kânunusânî 1328(*) (Ocak 1912).

Savaş bakanlığının (Harbiye nezareti) Deniz bakanlığına (bahriye nezareti) yazıp gönderdiği bu yazıya karşılık, Bahriye Nezareti birinci dairesi şu yanıtı verdi;

«Harbiye Nezaret-i celîlesinin işbu tezkeresi mütalâa olundu. Hamidiye kruvazörünün harekâtı malûmesi ne gibi bir plan ve tertibata müstenit olduğuna dair birinci dairece katiyen bir malûmat mevcut değildir. Maahaza mezkûr kruvazörün Bahr-ı sefide çıkmasında tehlike mevcut olmakla beraber, düşman donanması içinde mezkûr kruvazöre faik ve onu takip etmesi mümkün olan «Averof» zırhlı kruvazörünün muharebe-i ahîresindenberi nevakıs velevazımını ikmâl etmek üzere olması ihtimaline binaen şu an-ı-tevakkufdan bilistifade donanma-yı hümayunai ltihak veya İz-

(*) Cemaleddin SARAÇOĞLU a.g.e. s: 219.

mir'e iltica edebilmesi de mümkün ise de suret-i icrasının sefine süvarisinin reyine bırakılması ve Arnavutluk sahilindeki ablukayı refetmek için yalnız başına sevhil-i mezkûreye azimetinden bir fayda me'mul olmadığı cihetle bu fikirden sarf-ı nazar edilmesi mütalâa kılınmış olmakla keyfiyetin bir kere de Şûra-yı Alî-i Bahriyece tezekküründen sonra nezaret-i müşârünileyhâya ona göre cevap itası...» (1) «14 kânunusânî 1328. Bahriye Nezareti birinci dairesi.» (*)

Yukarıdaki yazışma Osmanlı'nın Balkan Savaşı dönemindeki acıklı durumunu gözler önüne seren bir ibret tablosudur. Bu yazışmaya göre, Hamidiye'nin akıncı hareketiyle ilgili olarak herhangi bir tasarının ve olup bitenlerin İstanbulca bilinmediği açıkça belirtiliyor. Hem de kim tarafından? Deniz Bakanlığı birinci dairesi tarafından... Adı geçen sorumlu daire tarafından «kruvazörün Adriyatik denizine akınından bir yarar sağlanacağını sanmadıklarını» belirten öz düşünceleri de ekleniyor... Buna rağmen durumun bir de «Yüksek Bahriye Meclisine» sorulmasını istiyor.

«Hamidiye kruvazörünün Adriyatik sahilinde bir iş görmesi mümkün olamayacağından, mesuliyeti süvarisinin deruhte eylediği halde, donanma-

(1) «Savaş Bakanlığının işbu tezkeresi incelendi. Hamidiye kruvazörünün sözü edilen hareketinin nasıl bir tasarı ve tertibe dayandığına dair birinci dairede kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Bununla beraber sözü edilen kruvazörün Akdeniz'e açılmasında tehlike varsa da düşman donanması içinde bu kruvazörden daha güçlü ve onu izleyebilecek yetenekte olan Averof zırhlı kruvazörünün en son katıldığı savaştan bu yana eksiklerini ve gereksinimlerini karşılamak üzere olması olasılığı göz önünde bulundurularak henüz çatışmanın olmadığı şu günlerden yararlanarak donanmaya katılması veya İzmir'e sığınması olanaklı ise de bunun nasıl başarılacağı gemi komutanının kararına bırakılmıştır. Ancak Arnavutluk kıyılarındaki ablukayı kaldırmak için yalnız başına o kıyılara gitmesinde bir yarar görülmediği için bu düşünceden cayılması düşünülmüş olduğundan durumun bir kez de Deniz Bakanlığı Yüksek Şurasınca incelenmesinden sonra adı geçen Bakanlığa yanıt gönderilmesine...»

(*) Cemaleddin SARAÇOĞLU a.g.e. s: 220.

yu hümayuna iltihak etmesi elzem ve ehem olduğunu mutazammım harbiye nezareti celilesinden cevap tezkeresi bahriye nezareti celilesine yazılmasına...» 14 kânunusani 329, Şûrayı Alî-i Bahriye. (2) **

Osmanlı Deniz Bakanlığı, Hamidiye'nin yaptıklarından habersizdir. Ya da habersiz görünüyor.

Bu resmi yazışmalar insanı çıldırtan acı gerçekleri haykırmaktadır. Bu «yetkili ve sorumlu resmi daireler» neredeyse «Hamidiye» adlı bir kruvazörümüz yok diyeceklerdi.

Her ne kadar «Bahriye daireleri» olup biteni bilmeseler de; Hamidiye, Adriyatik denizinde aylarca çesurca dolaştı, hayatlarını ortaya koyarak düşman donanmasının ablukasını yardı, beş-altı tane düşman askeri taşıt gemisini batırdı. Şinkini de topa tuttular. Kısacası dünyanın hayranlığını kazanan, birinci ve ikinci dünya savaşlarında taklit edilmeye çalışılan akın hareketini başarıyla sürdürdü. Demek ki bahriyenin sorumlu ve yüksek koltuklarının olmaz, başarılamaz dedikleri her şey başarılmıştı.

Bütün bu tutarsızlıklar bir yana aynı yetkili ve sorumlu kişiler, Hamidiye'nin Akdeniz'e çıkıp anavatan sularına dönmesi için;

«Her bir mesuliyet, kruvazörün süvarisine ait olmak üzere hareketinizde serbestsiniz!» buyurmaktadır.

Aylar boyunca onarım yüzü görmiyen, makineleri çalışmaz durumda olan geminin sorumluluğu baştan beri kime aitti acaba?

Harekât süresince Rauf bey, İstanbul'dan gönderilen direktifleri hiçe sayarak yüreği ve beyni

(2) «Hamidiye kruvazöründen Adriyatik kıyısında bir iş görmesi olanaklı olamayacağından, sorumluluğu gemi komutanının üzerine aldığı halde, Donanmaya katılması kesinlikle gerekli ve önemli olduğunu içeren bir yanıt tezkeresinin Savaş Bakanlığından Deniz Bakanlığına yazılmasına...»

(**) Cemaleddin SARAÇOĞLU a.g.e. s: 221.

neyi emrediyorsa onu yapmıştır. Kısacası Hamidiye, kendinden çok güçlü düşman donanmasıyla uğraşırken, komutanı Rauf beyde kokuşmuş sistem ve bu sistemin uyşuk paşalar topluluğıyla mūcadele ederek dünya denizcilik tarihine özel bir sayfa açmışlardır.

Akdeniz'in çok durgun olduğı bu mevsimde Hamidiye, kum fırtınaları ortasında kalmaya mahkūm edilmişti. Rauf bey, beklemekle bir sonuç alınamıyacağını anlıyarak harekete geçmeye karar verdi. Çanakkale'ye girmek üzere Akdeniz'e açılmasına izin verilmezse istifasını verecekti. Rauf Bey bu enerjik kararıyla 3 Ağustos 1913 tarihinde hem Başkomutanlığa, hem de Deniz Bakanlığına birer telgraf çekerek;

«Teknik şartlar henüz müsait iken vakit kaybetmeden Çanakkale'ye avdetine müsaade edilmesini, aksi takdirde mevcut şartlar kruvazörün idare ve emniyetini imkânsızlaştırdığı cihetle, karşılaşılabacak terk-i silah (silahları bırakmayı kabul) utandırıcı bir vaziyete tahammül gayr-i kabil olduğundan (mümkün olmadığından) hizmet-i aske-riyeden affını», istedi.

Bu telgraf üzerine Başkomutanlık, Hamidiye'nin tutacağı yolu seçmesini ve kruvazör komutanına gerekli emri vermesini Deniz Bakanlığına bıraktı. Rauf beyin büyük bir kararlılıkla direktmesi sonucunda çıkar yolu bulup cesur karar veremeyen Deniz Bakanlığı dolambaçlı yollardan giderek tüm sorumluluğı Rauf beyin omuzlarına yıkıp işin içinden sıyrılmıştır. 20 Ağustos 1913 tarihli ve Deniz Bakanı Mahmut Paşa'nın imzasını taşıyan bu emirde; (1)

«Yunanlılarla katî sulh imzalanmadı. İş henüz müzakerededir. Bilfiil muhasamat (düşmanlık) vukua gelmiyorsa da, bilkuvve harb hali mevcut demektir. Taarruza uğramanız melhuz olabilir. Binaenaleyh tehlikesizce Kal'ai Sultaniyeye gelebil-

(1) M. İŞİN a.g.e. s: 407.

menizi temin eylemek hareket serbestisine me'zun-
sunuz. İhtiyat ve mektumiyet tabiidir.» (2)

Hamidiye'nin gelişini güven altına alıp, tehlikesizce Çanakkale'ye girişini sağlamak gücünü elinde bulunduran Deniz Bakanlığı, bunu sağlamak yerine gelişinizde güvenliğinizi sağlamakla yükümlüsünüz diyerek, kruvazörün Akdeniz'e çıkışına izin verir gözüküp de, gerçekte ise Kanal'dan çıkmamasını öneriyor, bunun dışında bir harekette ise tüm sorumluluğu Rauf beyin omuzlarına yıkıyordu.

Bu akıl almaz emrin gereği nasıl yerine getirilebilirdi? Hareket yeteneğini iyice yitirmiş olan gemi ile, Yunan donanmasının egemen olduğu denizlerden tehlikesizce geçebilmeyi nasıl sağlayabilir ve bu konuda güvence verebilir? Bir gemi komutanından bu nasıl istenebilirdi?

Rauf bey korkakça Kanal'a bağlanıp kalmaktansa tüm sorumluluğu yüklenerek Akdeniz'e açılmaya karar verdi. Gerekirse kahramanca çarpışarak bir cesaret ve şeref sembolü olarak Akreniz'in karanlıklarına gömüleceklerdi. Türk denizcisine de bu yakışırdı. Aylardır ölüme meydan okuyan bu insanlar şimdi mi korkacaklardı.

Rauf bey, Deniz Bakanlığının telgrafını alır almaz;

«Çanakkale'ye hareket ediyoruz» diyerek, emrini verdi. Hamidiye hiç zaman yitirmedi; Portsait açıklarında dolaştıkları ısrarla belirtilen Yunan savaş gemilerine de aldırmadı; aynı gün Süveyş'ten hareketle akşamı Portsait'e demirledi. Kruvazörümüz burada bir günde kömür gereksinimini karşılayarak 21 Ağustos cuma günü, ~

«Bismillah vira»

komutuyla, demirini aldı. Çanakkale'ye doğru, Ak-

(2) «Yunanlılarla kesin barış (antlaşması) imzalanmadı. Olay henüz görüşme aşamasındadır. Görünüşte çatışma olmuyorsa da her an savaşın çıkma olasılığı vardır. Her an ani bir saldırıya da uğrayabilirsiniz. Bununla beraber tehlikesizce Çanakkale'ye gelebilmenizi sağlayacak hareket serbestisine sahipsiniz. Dikkatli davranmanız ve işi gizli tutmanız esastır.»

deniz'e açıldı. Gemi ancak onbir mil hız yapabiliyordu.

Bir türlü yakalayamadıkları Hamidiye'yi avlamak üzere görevlendirilmiş olan Hidra zırhlısıyla üç muhribin Adalar Denizinin güney kısımlarında dolaşmalarına rağmen kruvazörümüz Adalar Denzine dalmayı başardı. Artık ana makine, gemiyi sürüklemek üzere son gücünü harcıyordu. Personel çok büyük çaba harcayarak her an her yerden patlak veren arızaları gidermeye çalışırken en tehlikeli bölgede en büyük arıza kendini gösterdi. 25 Ağustos öğleden sonra, Sisam adası yakınlarındayken İskele makinesinin minpreser gaydı kırıldı, bunun kırılmasıyla iskele makine elden çıkmış ve elde tek makine kalmıştı. Sancak makine ile ancak 5.5 mil hız yapabilirlerdi. Bu durum bütün tasarıları altüst etti. Kruvazör, Kuzey Ege'yi gece geçerek Çanakkale'ye girecekti. En tehlikeli bölgeyi gündüz, hem de 5 mil hızla geçmek çılgınlıktı. Bunun için Rauf bey baş gösteren aksaklığı gidermek amacıyla İzmir'e girilmesine karar verdi. Kruvazörümüz 26 ağustos sabahı sağ salım İzmir limanından içeri girdi.

26 Ağustos 1913 salı günü, saat 8.15 sularında ünlü Hamidiye kılavuz alıp İzmir limanına giriyordu. Akdeniz Hafif Filotillası Komodorumuz Hamidiye'ye geldi ve törenle karşılandı. İzmir Valisi ve protokolda bulunan diğer önemli kişiler de gemiye gelip Hamidiye'yi sevgiyle karşıladılar. Halk ise her çeşit tekne ile gece sabaha kadar kruvazörümüzün çevresinden ayrılmadılar, sevgi gösterilerinde bulundular. O zamanki Donanmaya Yardım Cemiyeti Hamidiye'nin yağlı boya bir tablosunu armağan etti.

28 Ağustos 1913 Perşembe günü Başkomutanlık şu mesajla tebriklerini gönderiyordu: *

(*) Erberk İNAM a.g.e. s: 64, karşılaştırma Mithat İŞİN, «Balkan Harbi Deniz Cephesi» s: 408.

İzmir'de Hamidiye Süvariliğine

İcra ettiğiniz hizmetten dolayı tebrik ve be-
yanı hoş âmedi eylerim.

Başkumandan Vekili
Ahmet İzzet

HAMİDİYE İSTANBUL'DA

Yedi ay, yirmi dört günlük ayrılıktan sonra İstanbul'da karşılanış çok muhteşem oldu. Yeşilköy'den Beşiktaş'a kadar kıyı boyları mahşeri bir kalabalık içindeydi. Hamidiye'nin insanı büyüleyen silueti Yeşilköy açıklarında görününce, karşılayıcı çıkan halk yeri göğü inleyen bağırışlarla karşıladılar.

«Yaşa Hamidiye»

«Varol kahraman Hamidiye»

Bu sırada muhrip filolarımız da alay sancaklarını çekmiş; personelini çamariva yapmış olduğu halde Hamidiye'yi karşıladı.

Bu karşılanma olayını o günün gazeteleri şu şekilde verdiler; (*)

«Osmanlı milletinin ve İslam ümmetinin geçirdiği en felaketli-Balkan Harbi-günlerinde şanlı şerefli mücadeleleri ile bütün kalblerde bir ihtiram mevkii kazanan Hamidiye kruvazörü ve bahadır süvarisi Rauf beyin İstanbul'a dönüşleri pek vatan perverâne tezahürlere vesile teşkil etmiştir. Bahriye Nazırı Mahmut Paşa, Maliye Nazırı Rıfat ve Dahiliye Nazırı Talat Beylerle muhtelif cemiyetler temsilcileri ve İstanbul şehri adına hey'etler ve cidden muazzam bir kalabalık tarafından karşılanan Hamidiye ve kahraman mücahitleri etrafları bayraklarla donatılmış vapurlar istimbotlar ve sandallarla dolu halk tarafından da coşkun tezahürlerle selâmlanarak, alkışlana alkışlana, gazaları tebrik edilmekte idi.

(*) Yakın Tarihimiz, İstanbul 1962, C. 3 sayı: 29, s: 100.

Sekiz dokuz aydan beri Akdeniz'de, Adriyatikte, Süveyş ile Kızıldeniz kıyılarında şan için can vermeyi göze alarak her tehlikeyi pervasızca göğüsleyerek dolaşan ve her dolaştığı yerde mutlaka bir değil, birkaç şecaat ve besâlet eseri bırakmağa muvaffak olan şanlı ve mehabetli «Hamidiye»nin epeydir görünmeyişinden doğan iştihak ve fedakarlığından duyduğu iftihar ile, altmışlık bir ihtiyar, o ferî kaçmış gözlerinden sıcak yaşlar dökerek, geminin merdivenlerini öperken, diğer bir ihtiyar, sopasına dayana dayana gelmiş ak sakallı bir köylü gaziler dedesi, Hamidiye'nin cesur ve fedakâr mürettebatı arasında, «Dünya ve âleme karşı yüzümüzü ağartan o kahraman nerede? Dünya gözü ile bir göreyim de, alından öpeyim.» diye Rauf beyi arıyordu. Ve böyle merdivenlerden üst güverteye kadar, heyecan ve şevk içinde çırpına çırpına gidip gelenlerin, haddi hesabı yoktu.

Balkan Harbinin o ruhlara sinen kapkaranlık havası içinde, bütün bir millet, tek bir ıssık haline gelen «Hamidiye»ye koşuyor ve onun artık adı bütün dünyaya yayılan kahraman süvarisini, bağrına basmağa doyamıyordu.»

Hamidiye'yi, padişah ve Hükümet adına Çanakkale'de karşılayan Binbaşı Ömer Fevzi Mardinî Bey, bütün mürettebat ve büyük bir ziyaretçi kalabalığı önünde verdiği ilk hoşgeldiniz söylevinde şöyle diyordu; (*)

«Bir yıla yakın bir müddet, şu zayıf tekneyi o geniş denizlerde yaşatan, boyunlarınızı ve sancağınıza düşmana eğdirmeyen, sizdeki sonsuz vatan ve millet sevgisinden başka ne olabilir?

Hamidiye bu mübarek sancağı; Karadeniz'de, Akdeniz'de, Adalar ve Yunan denizlerinde, Adriyatik'ta ve Şap denizinde, kısaca dünyanın üç kıt'asının kıyılarında ve dört düşman devletinin ordu-gâhları, istihkâmları, filoları karşısında şan ve şerefle dalgalandırmış; şevket ve satvetini muhafaza etmiştir.

(*) a.g.d. C. 3, s: 101.

Hamidiye bir ümit şulesiyle parlayan bir sey-yare (utup Yıldızı) gibi, ufukları dolaşırken, bütün dünya anladı ki; Türk donanmasının en zayıf gemisi bile gerektiği zaman, üstüne aldığı vazifeyi yapmağa bütün varlığı ile azmedecek ve bu uğurda her an karşısına çıkması mümkün ölümü seve seve karşılayacak hassaları mükemmelen haizdir, (özelliklere tam anlamıyla sahiptir).

Siz, sekiz ay evvel boğazlardan çıktığınız zaman, bir saat sonra mahvolabilirdiniz, fakat yine vazifenizi şan ve şerefle yapmış sayılabılırdınız. Çünkü, siz her tehlikeyi göze alarak fedakarlıkla çıkmış, fakat Cenab-ı Hakk ömre vefa etmemiş olurdu. Ancak bu ölümleri hâlis niyetle, dindar ve mütevekkil bir kalble aramış olmanız, sizi kazadan masun bulundurdu.

Çıkışı müteakip, kazaya uğrayıp gitseydiniz de sizden sonra gelecek olanlara bir hamâset örneği göstermiş olurdunuz.

Beşeriyetin, her anını yüzde yüz tehlikede gördüğü be mesaiyi, Cenab-ı Hakk selâmet ve muvafakiyetle terviç etti. Bir mucize derecesinde mükâfat ile nihayetlendirdi.

Hamidiye'nin sancağını teslim etmektense, batacağınıza, fakat bu batışı pahalıya mal edeceğinize, Hamidiye'nin sancağını, kendini değil, en âciz bir neferini bile teslim etmiyeceğinize, hâtta tarafsız bir devlete bile terk-i silah etmek niyetinde olmadığınıza kanaat getirdiğindendir ki, düşmanlarınız dahi, size lâıyk olduğunuz hürmet ve ehemmi-ti, ister istemez atfetmişlerdir.

Siz Akdeniz'e bir akıncı olarak çıktınız, lâkin korsanlığa asla tenezzül etmediniz, hiç bir tarafsız gemiden mücahede hayatınızı temin eden kömürünüzü bile ne zorla ne rıza ile istemediniz. Hiç bir âcize dokunmadınız, hiç bir yerde kimseye zulm etmediniz. Müdafaa vasıtası olmayan hiçbir gemiye, hiçbir binaya top atmadınız, hiçbir yerde tenezzül ve 'sukût göstermediniz, hiçbir kimseden pervaya etmediniz. Daima mert, daima şanlı yaşadı-

nuz esirlere kendi yemeklerinizi, kendi yataklarınızı verdiniz.

Evet, herşeyi yalnız Cenab-ı Hakk'tan istediniz, yalnız Cenab-ı Hakk'a sığındınız ve bu suretle Cenab'ı Hakk'ın mükâfatına müstahak oldunuz ve şu âciz, hemen her gün tamire muhtaç durumda olan gemi ile, koca bir düşman filosuna karşı büyük bir varlık gösterdiniz.

Vatan kıyılarının taarruzdan korunması, fakir gemicilerimizin hareket serbestisini ve ticaretlerini sağladınız. Türk ordusu ve donanması adına yaptığınız hizmetler de ayrıca uzun bir fasıl teşkil eder. Yalnız şurasını hatırlatayım ki, Boğaz'dan çıkışınızla, Yunan donanmasından Averof gibi en kuvvetli zırhlısı ile dört torpido ve muhrîbi ayırtarak, Adriyatığı muhafazaya mecbur etmeniz, düşman kuvve-i asliyesini en azından üç dört misli zayıflatmıştır. Sonra da siz, üstünüze çektiğiniz bu filonun muhafazası altındaki havuza pervasızca girdiniz ve mühim vazifeler görerek Allahın avniyle gemilerinizi kurtarıp, sâlimen çıktınız. Başkaca, düşmanın asıl kuvvetinden birkaç torpidoyu üstünüze celp ile müteferrikan dolaştırdığınız ve bu suretle düşman kuvvetini bir parça daha zayıflattınız.

Bütün bu fedakârlıklarınızla milyonlarca vatan-daşı, büyük bir milleti sevindirdiniz. bu milletin en bahtsız günlerinde yüzünü ağarttınız. Barbaros'un taşıdığı bu sancağı, tıpkı onun gibi o denizlerde fermanferma olarak, şan ve şerefle gezdirdiniz. Saatlerce, günlerce, haftalarca değil, aylar ve aylarca vazife başında, top başında, uykusuz, huzursuz, sadece vatan ve millet aşkı ile kendinizi fedâ ettiniz.

Hamidiye'nin mübarek kıldığınız sancağını, hürmetle öperek, gazanızı bütün millet adına tebrik ederim.»

Müdafaa-i Milliye Cemiyeti adına «Hamidiye'yi» karşılayan cemiyet başkanı —daha sonra Mebusan Meclisi Başkanı olan— Celâlettin Arif bey'de, hoşgeldiniz söylevinde şöyle demişti;

«Rauf Bey, düşmanın alçakça tecavüzüne mertçe cevap vererek, ufacık geminizle koca bir donanmaya meydan okudunuz. Akdeniz'in nihayetsiz dalgaları arasında bulunan vapurlarının melekölmevti (ölüm meleği/Azrail) kesildiniz.

«Hamidiye»nin, ölümü istihkar (ölümü hiçe saymak) suretiyle ibraz eylediği hârikulâde cesaret, bütün dünyanın hayranlık ve takdirlerini mucip oldu. Yeryüzündeki Müslümanlar «Hamidiye»nin her hareketini, her çarhını yakından takip eder oldu. Düşman gemilerine attığınız güllerin tarakası, bütün Türkler'in ve Müslümanların kalblerinde ferahlık, sevinç ile çınlıyor ve hergün, herkes, «Bir Hamidiye'miz» var diye övünüyordu.

«Raûf» ismi, «Vatan uğrunda hayatı hiçe sayma» müradifi (eş anlamlı) kalacak ve bu isim Türk vicdanında ebediyen unutulmayacak ve bütün Türk ve Osmanlılar, her bahriyeliden bir «Raûf» olmasını bekleyecektir. Rauf bey,

«Bir gaza ettin ki hoşnut eyledin mü'minleri»

Hamidiye'nin etrafını motörler, kayıklar, sandallarla çeviren binler ve binlerle insan aynı duygularla, sevinç ve minnettarlıklarını belirtirken, Rauf bey, bütün bunlara karşı malûm olan büyük tevazuu ile, kısaca şu cevabı veriyordu;

«Muhterem Nâzırlarım, amirlerinden almış olduğum emri harfiyyen yerine getirmekten başka bir şey yapmadım. Ben ve arkadaşlarım, mürettebatım ile beraber hepimiz, ancak askerlik vazifemizi yaptık. Bu sebeple, bizler bu kadar sitayişlere lâyık değiliz.»

Hamidiye'yi en son ziyarete gelenlerden İstanbul Muhafızı Cemal Bey —sonraları Deniz Bakanı olan Cemal Paşa— ise, o kadar heyecanlı ve duygulu görünüyordu ki, daha söze başlarken gözleri yaşarmıştı:

«Kahramanlar...»

diye söze başlamış, titreyen bir sesle konuşmasını sürdürmüştü:

«Sizin fedakarlığınız; yarın denebilecek kadar

yakın bir gelecekte, Osmanlı Donanmasının yalnız Akdeniz, Karadeniz ve Şap denizinde değil, belki dünyanın bütün denizlerinde kemâli satvet ve şevketle cevelân edebileceği hakkındaki kanaatlerin kuvvet bulması için, bir başlangıçtır, diyeceğim. Sizin huzurunuzda söyleyecek söz bulamıyorum. Kalbim doluyor, taşıyor. Fakat söyleyemiyorum. Hususiyle sizin gibi fedakâr ve kahraman denizcilerimizin karşısında, bir kara askerinin söz söylemesi ne büyük bir cür'ettir. Sizleri tebrik eder, gazanızı takdis eylerim.»

YABANCILARIN GÖZÜ İLE HAMİDİYE :

«Hamidiye»nin kahraman komutanı Rauf bey, kazandığı başarıdan sonra dünyayı kendine hayran etti. Büyük Britanya İmparatorluğunun başbakanlığına kadar yükselecek olan Sir Antoni Eden'e;

«Okul sıralarındayken hepimizin dileği, ileride bir kruvazöre komuta ederek, «Hamidiye»yi taklit etmek ve onun süvarisi gibi, dünyanın hayranlığını üzerimize çekmekti...» dedirten parlak başarılarını ulusal deniz tarihimize altın harflerle yazmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Almanya İmparatorluğunun konuğu olarak, Cemal Paşa, Amiral Vasıf Bey, Rauf Bey ve diğer devlet büyükleri Almanya'ya gittikleri zaman, İmparator Rauf beye çok büyük ilgi göstermiş, onun elini avuçları içine alıp;

«Rauf bey, bizim (Emden) süvarisi de sizi taklit etmek istedi ama, bu işi sizin kadar beceremedi; siz geminizi sağ ve salim vatanınızın sularına getirebildiniz. Müller ise gemisini kaybetti...»

«HAMİDİYE» ŞANSLI ve UĞURLU GEMİ...

«Türk Donanmasına katıldığı günden, kadro dışı edilinceye kadar, hemen hemen yafım asırlık hayatı, baştan sonuna kadar, yurt uğruna hizmette geçen bu uğurlu tekne ilk iş olarak Sisam adasını

daki ayaklanmayı bastırdı. Balkan Savaşı'nda, Varan önlerinde bir torpido isabetiyle baş tarafı, baş üstündeki topa kadar sulara gömüldüğü halde batmıyarak, yedeğe alınmak suretiyle, İstanbul'a kadar gelebildi.

Tamirden sonra akıncı kruvazör olarak aylarca Akdeniz'de, Kızıldeniz'de, Adriyatik'te dolaştı. Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında Almanların, az çok başarı ile, sağladıkları akıncılığın kuruculuğu hemen hemen «Hamidiye'ye aittir.» (1)

Tıpkı bahtları açık, uğurlu yıldızlar altında doğmuş insanlar bulunduğu gibi, talihleri mütemadiyen (sürekli olarak) yaver gitmiş gemiler de vardır. (2)

Örneğin 1905 yılındaki ünlü Rus-Japon savaşında, ünlü Japon amirali «Togo»nun forsunu çektiği «Mikaza» savaş gemisi talihi yaver savaş tekneleri listesinin başında gelir. Kendisinden üç kat güçlü Rus deniz gücünün hakkından gelip bu korkunç varlığın bir bölümünü yok, bir bölümünü de esir'eden Amiral «Togo»nun bu uğurlu zırhlısını Japonlar, savaştan sonra bir iç patlama sonucunda harap olmasına karşın, büyük paralar harcayarak onu yeniden yüzdürdüler, sonra başlıca limanlarından birinde karaya çekerek onu ulusal zaferlerinin bir sembolü olarak bir müze durumuna getirdiler. Galiba bugün bile Rus-Japon savaşının kahramanı «Togo»nun sancak gemisi, o günkü durumu ile, Doğan Güneş İmparatorluğunun gençlerine, ulusal kahramanlığın, özverinin canlanmış bir örneği olarak, vatan sevgisi timsali vazifesi görmektedir.

Sonra 1914-18 Birinci Dünya Savaşının ünlü Alman korsan kruvazörü «Emden» gene aynı savaş süresinde bir iki saat içinde üç düşman zırhlı kruvazörünü bir çırpıda denizlerin dibine gömdüğü halde burnu bile kanamadan üssüne dönen İmpa-

(1) Dünya Gazetesi, 14 Mayıs 1953'ten aktaran C. SARAÇOĞLU a.g.e. s: 237, Refik ÖZGENER, Hamidiye'nin şerefli tarihinden yapraklar.

(2) C. SARAÇOĞLU a.g.e. 41.

ratorluk Almanyası bahriyesine mensup «U.9» denizaltı gemisi; gene aynı mücadelede Çanakkale’de, ölümü göze aldırıp gizlice döktüğü mayınlar yüzünden üç düşman savaş gemisini batıran küçük ancak yiğit «Nusrat» Türk mayın gemisi, gene o savaşın bütün dünyaca bilinen cesaretleri, kahramanlıkları dillerde destan «Möne», «Voff», «See Adler» korsan kruvazörleri; İkinci Dünya Savaşında birkaç kez gönüllü Japon intihar uçaklarının öldürücü saldırılarına hedef olup yara aldığı, tutuştuğu, torpitolandığı halde batmak bilmeyip üssüne dönen ve onarım gördükten sonra yeniden savaşlara katılan «Wasp» Amerikan uçak gemisi; İngilizlerin «Kossak» destroyeri, «Warspite» zırhlısı hep şanslı gemilerdi.

Bunlar, en olumsuz koşullar altında bile döğüşmelerine, ağır yaralar almalarına rağmen başarılar sağladılar, batıp gitmeden sancağını taşıdıkları ulusların savaş bandıralarını şanla, şerefle dalgalandıra, dalgalandıra savaşın sonunu getirdiler. Dünya denizcilik tarihinin kahramanlık sayfalarına maceralarını, başarılarını altın harflerle yazdırdılar.

İçlerinde «Emden» gibi, «See Adler» gibi şanla, şerefle batanlar da olduysa da, bunlar da dalgalara gömülmeden düşmanlarına o kadar çok zarar verdiler, düşman gemisi batırdılar ki, şanslı yaver tekneler listesinde hakları olan yeri almaya hak kazandılar.

İşte Türk bahriyesini, yiğit «Hamidiye»sini bu talihli gemiler listesine yazabilir, bu şeref listesinin başına geçirebiliriz de.

Kendi yaşadığı çağdaş dönemde, yelkenli gemiler döneminden kalma «akın savaşını» başlatan, Akdeniz’de sekiz ay gibi uzunca bir süre düşman donanması önünden kaçabilen gemimiz, en şanslı gemiler listesinin başına oturmaya hak kazanmıştır...

Hamidiye, yalnızca «akın hareketi» yapmakla kalmamış, pek çok savaş yeniliğini de yaratmıştır, örnek olmuştur.

Bir sahte baca eklenmekle geminin dış görünüşünü değiştirip düşmanı aldatmak, böylece de gafil avlamak savaş hilesini ilk düşünen bizim Hamidiyemiz olmuştur. Ancak bu hiyleye «Şıra» limanına inilirken değil, kruvazörümüz, gene bu akın hareketleri sırasında, Kızıldeniz'de seyir ederken, «Cidde» rotasında, başvurmuştur. Birinci Dünya Savaşında Almanların ünlü «Emden» korsan kruvazörü komutanı kahraman «Müller», limanda yatan «Yemşuy» adlı Rus kruvazörünü, Fransız destroyeri «Muske»yi batırması ile sonuçlanan ünlü akınında «Penang» limanına girerken kruvazöre dördüncü bir baca eklenmiş, böylece gemisine bir İngiliz kruvazörünün biçimi ve görüşünü vermişti. «Emden» böyle dört bacalı bir İngiliz kruvazörü görünüşü ile limana girerken demir üstünde yatan «Yemşuy» Rus kruvazörü ile rıhtıma bağlı ve ocakları çekilmiş bir durumda duran «İberville» Fransız küçük kruvazörü sanılmış, gerçek ancak son dakikalarda anlaşılmıştı. O zamanlar tüm denizcilik dünyasında büyük yankılar uyandıran bu savaş hiylesinin daha Balkan Savaşında bizim «Hamidiye»miz ve onun korkusuz komutanı Hüseyin Rauf, gemiye sahte bir baca eklemekle bunun uzaktan bakılınca sağlayacağı aldatıcı görünüş ile düşmanı aldatabileceğini düşünmüş olması, Türk savaş denizciliği tarihine altın harflerle yazılması gereken övünülecek bir buluştur.

1913'TEN SONRA GAZİ HAMİDİYE KRUVAZÖRÜ

1. Dünya Harbi'nde Yarbay Kasımpaşalı Vâsıf Muhiddin Bey kumandasında çok önemli görevler alan «Hamidiye», 29 Ekim 1914 günü Kırım'ın güneyindeki Kefe (Feodosiya)deki liman tesislerini, istasyonu, su deposunu ve zahire ambarlarını bombardıman etmiş, Kırım sahilleri boyunca harekâтта bulunmuş, tuz yüklü 300 tonluk bir yelkenliyi personelini gemiye aldıktan sonra mahmuzlayarak batırmış ve daha sonra 1223 ton-

luk «Schure» adlı bir ticaret gemisini durdurmuş, mürettebatını gemiye alarak bu gemiyi de deniz musluklarını açarak batırmıştır. 13 Kasım 1914'te «Midilli» kruvazörü ile birlikte Karadeniz'e çıkmış ve X. Kolordunun Ordu, Ünye, Samsun, ve Giresun limanlarından yapılan nakliyatında himaye görevi yapmıştır. 20 Kasım 1914'te Tuapse'yi bombardıman ederek yağ sarnıçlarını ve telsiz istasyonunu tahrip etmiştir.

Hamidiye, 1. Dünya Harbi süresince «Midilli» kruvazörü ve «Yavuz» muharebe kruvazörü ile birlikte defalarca Karadeniz'de harekâta katılmış, nakliyeleri himaye etmiş, Rus muhrip, kruvazör ve ana kuvveti ile karşılaşarak çarpışmıştır. Geminin yıpranan İngiliz yapısı topları 1. Dünya Harbi içinde Alman Krupp toplarıyla değiştirilmiştir. «Hamidiye», donanma ve İstanbul için hayati önemi olan kömür nakliyatının korunmasında da görev almış ve nihayet Almanların Sivastopol'u işgal hareketleri sırasında Rus donanmasını zararsız hâle getirmek amacıyla Sivastopol'a gitmiş ve Odessa'da batan ve Ruslar tarafından yüzdürülerek tamirine başlanılan «Mecidiye» kruvazörünü yedeğinde İstanbul'a getirmiştir. Novroseski'de bulunan ve Bolşevikler tarafından teslim edilmek istenilmeyen esirleri kurtarmış, Azak Denizi'nde Bolşeviklere karşı yapılan temizleme harekâtında nakliyeleri himaye etmiştir.

Görevleri yerine getirirken pek çok kez tehlikelerle burun buruna geldi. Bir kezinde batma, Karadeniz'in derinliklerine inmenin eşiğinden döndü.

Sakin bir Ocak ayı sabahı «Hamidiye», «Midilli» kruvazörüyle birlikte Karadeniz'in kuzey doğu bölgesinde keşif yaparlarken, birdenbire haberleri olmadan, düşman filosunun arasına düştüler. Bu beklenmedik durum karşısında fırsatı kaçırmak istemeyen Ruslar «Pamyat Merkurya» ve «Kagul» isimindeki iki büyük ve hızlı savaş gemisi ile küçük kruvazörlerimizi izlemeye başla-

dılar. Düşman gemileri, saatte 28 milden fazla hızla hareket eden «Midilli»yi yakalayamayacaklarını bildiklerinden, 22 millik «Hamidiye» üzerine yöneldiler. «Midilli»nin bundan önceki karşılaşmalarda yüksek hızı nedeniyle her zaman Rus donanması önünden alay edercesine basıp gittiğini unutmamışlardı. Silah bakımından kendilerinden güçsüz olan «Hamidiye»yi kaçırmak istemediklerinden onun üstüne yüklendiler.

Kara dumanlar savurarak üstüne gelen düşman gemileriyle savaşa girdiğinde batma tehlikesiyle karşılaşacağını bilen «Hamidiye», batıya, Karadeniz boğazına doğru yol verdi. Bu şekilde Rus kruvazörlerini ana filodan uzaklaştıracak ve «Yavuz»a yaklaştıracaktı.

«Midilli», bu tehlikeli durum karşısında yükü «Hamidiye»nin omuzlarından almak, onunla düşman gemileri arasındaki uzaklığı açmak için düşman kruvazörlerine sokularak dikkatlerini kendi üstüne çekmek istedi. Karşı taraf bu tasarımı sezdüğinden, batıya doğru olan rotaya devam ediyor. «Hamidiye»nin peşini bırakmıyordu; yardımcı olamama durumunda kalan «Midilli» bu ölüm, kalım yarışını açıktan seyretmek zorundaydı.

Kruvazörlerimiz bu tehlikeli durumu telsizle; Boğaz'da İstinye'de yatan Yavuz'a bildirdiler. Arada yüzlerce mil uzaklık olmasına karşın bu büyük ve güçlü savaş gemimizde de personel, tıpkı savaş meydanındaymış gibi, heyecanlı dakikalar yaşamaya başladı. Mücadeleyi uzaktan telsiz başında dinlemenin çaresizliğiyle kıvranıp duruyorlardı.

«Hamidiye», düşman gemilerinin ateş alanlarına düşmemek için sonsuz bir çaba harcıyordu. Makine personeli kazan önlerinde insan gücünün üstünde bir enerjiyle çalışıyordu. Tonlarca kömür, kuvvetli ateşçi erlerinin kürekleriyle, cehennem gibi ateş saçan ocaklara savruluyor... Buna rağmen kendisini izleyen düşman gemileri sürekli olarak aradaki uzaklığı kapatmaktaydı.

Güvertede herkes büyük bir soğukkanlılıkla

olayları izliyor. Toplar, atış menziline girildiğinde görevlerini yapacak biçimde hazır. Personel savaş yerlerinde emir bekliyor.

Bu sırada Yavuz'un telsiz kamarasında, hareketi savaş alanından gelen mesajlarla izleyen donanma yüksek komutası sinirli bir bekleyiş içine girmiştir. «Hamidiye» aradaki uzaklığın top atışına elverişli olmadığını, ancak Rusların atış menziline girmek için gemilerini son derecede sıkıştırdıkları, bacalardan fışkıran güçlü duman bulutlarından anlaşıldığı bildiriliyordu.

Amiral daha fazla dayanamadı;

«Bütün kazanlar fayrap edilerek istim kaldırılın».

«Yavuz» teknesinde henüz onarılmamış, iki büyük torpil yarasına rağmen cesur «Hamidiye» nin yardımına koştu. Bacalarından fışkıran kapkara dumanlar imdada yetişebileceklerinin en önemli göstergesiydi.

Tam hareket edeceği sırada «Midilli»;

«Dikkat! Dikkat!...»

diyerek yeniden konuşmaya başladı.

«Düşman kruvazörleri ters yüzü dönerek zıt yönde uzaklaşıyorlar... Hamidiye'yi yalnız bıraktılar...»

Herkes rahat bir nefes aldı.

Düşman kruvazörlerinin avlarının peşini birdenbire bırakıp gitmesinin nedeni önceleri anlaşılamadı. Yavuz, kara dumanlar savurarak Boğaziçinden yola koyulunca, kıyılarına yerleşmiş bulunan Rus casusları hemen durumu Rus donanmasına bildirdiler. Karadeniz'e korku saçmış olan Yavuz'un bu kalkış hareketi öğrenilince, Hamidiye'nin izlenmesine son verildi.

Bu heyecanlı kovalamaca sırasında «Hamidiye»de konuk olarak bulunan bir Alman deniz subayı Türklerin ölümle sonuçlanması kesin olan bu korkunç yarışta göstermiş oldukları cesaret karşısında;

«Allah, bu cesur, fedakar ve mütevekkil in-

sanlara mükâfat olarak sevgili gemilerini yani Hamidiye'yi bağışlamıştır.»

diyerek duygularını belirtiyordu.

I. Dünya Harbi'nin Türkiye aleyhine sonuçlanması ve Mondros Mütarekesi'nin imzasının ardından Haliç'e girmiş ve diğer donanma gemileri gibi Mütareke süresince burada bağlı kalmıştır. Bu süre içinde «Hamidiye», okul gemisi olarak kullanılmış ve 29 Ekim 1923'te 101 pâre top atarak Cumhuriyeti selâmlayan donanma gemilerinden biri yine Hamidiye Kruvazörü olmuştur. 1924 yılı başında Deniz Harbokuğu öğrencileri ve mühendisleri (asteğmenler) ne tatbikat yaptırmak ve kıyılarda şancak göstermek amacıyla Fethiye'ye kadar bir seyahat yapan «Hamidiye», uğradığı limanlarda halkın coşkun tezahüratiyle karşılanmış, yıllardan beri bir Türk savaş gemisine hasret çeken şehirli ve köylü sayısız vatandaş gemiyi gezmiş, bayrağını öpmüş ve sevinç gözyaşları dökmüştür. Atatürk, 12 Eylül 1924 tarihinde başlayan Karadeniz seyahatini «Hamidiye» ile yapmış, Trabzon, Giresun, Ordu ve Samsun limanlarını bu gemi ile ziyaret etmiştir. Atatürk, güçlü bir Türk donanmasının lüzumuna inandığını ve bunu gerçekleştirmek için her türlü tedbiri alacağını vaat eden yazısını «Hamidiye» nin hâtıra defterine bu seyahat sırasında (20 Eylül 1924) yazmıştır.

1925 yılında Rize köylerinde meydana gelen şapka aleyhindeki olayların büyüyerek civar ilçe ve illere yayılmasına meydan vermemek üzere, yaratanlar, yakalanıp İstiklâl Mahkemesi görevini bitirinceye kadar Rize'de kalmıştır. 1926'da Dış İşleri Bakanı Tefvik Rüştü (Aras) Beyi, Rus Hariciye Komiseri Çiçerin'le görüşmek üzere Odessa'ya «Hamidiye» gemisi götürmüştür.

«Hamidiye» uzun bir süre, tamirleri ikmal edilerek faaliyete geçen ve eğitime başlayan nüve hâlindeki Cumhuriyet donanmasının kumandan gemiliğini yapmış, Atatürk'ün İstanbul'a ilk

kez geliŖi olan 1 Temmuz 1927 tarihinde kendisini İzmit'te 21 pâre top atarak selâmlamıŖ ve donanmanın diğeri gemileriyle birlikte İstanbul'a kadar «Ertuğrul» yatına eşlik etmiştir. 2 Eylül 1928 târihinde bizzat Atatürk tarafından «Ertuğrul» yatından yönetilen donanma tatbikat ve manevrasında «Hamidiye» donanma kumandan gemisi olarak görev almıştır. Atatürk'ün İstanbul'da yapılan cenaze töreninden sonra na'sının «Yavuz» güvertesinde İzmit'e nakledildiğı 19 Kasım 1938 günü denizde yapılan törene «Hamidiye» de katılmıştır. «Yavuz» gemisinin faaliyete geçirilmesinden sonra «Hamidiye» uzun süre okul gemisi olarak hizmet vermiş, gerek ana vatan gerek yabancı memleket kıyı ve limanlarına birçok tatbikat seyahatleri yapmış ve bir süre de ihtiyat filo sancak gemisi olarak görevlendirilmiştir. Fesih ve kuvveden düşölmesinin ardından bir süre hatıra olarak muhafaza edilmiş ve nihayet 10 Eylül 1964 tarihinde hurdacılara satılmıştır.

ŞANLI YAVUZ

29 Ekim 1914 ve Sonrası

İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Wiston Chruchill, Çanakkale Savaşlarından 15 yıl sonra 1930 yılında «Revue Paris» adlı haftalık dergiye şunları söylüyordu:(¹)

«... Birinci Dünya Savaşında bu kadar insanın ölmesine, savaşın ağır masraflara mal olmasına, denizlerde binlerce ticaret ve savaş gemisinin batmasına başlıca neden; Türkler tarafından Çanakkale'nin karanlık sularına bir gece önce atılan ve bir çelik halat üzerinde sallanan (26) mayındır...»

Churchill'in sözünü ettiği; Çanakkale Deniz savaşının kaderini belirleyen bu 26 mayını döken gemi, «küçük mayın gemisi NUSRAT»tır.

Chruchill bir başka ünlü gemimiz hakkında ise şunları söylüyor:(²)

«Goeben, 1914 yılında Doğu ve Ortadoğuda yaşayanlara şimdiye kadar hiçbir geminin pusulasında yer almamış ölçüde çok ölüm, sefalet ve felaket taşıdı.»

Goeben yani «Şanlı YAVUZ» bir döneme damgasını vurmuş ünlü bir gemimizdir. Nusrat ve Yavuz'un yazgıları ortaktır. Daha doğrusu Nusrat'ın ortaya çıkışı, Türk tarihine altın harflerle yazılışı Goeben'in Türk kara sularına girişiyle başlar. 1900'lü yıllarda gemiler ulusların yazgıla-

(1) Fikret GÜNESEN, Çanakkale Savaşları-Kastay Yayınları İstanbul, 1986 s: 57.

(2) Redmaund Mc Laughlin - Yavuz'un Kaçışı, Milliyet Yayınları İstanbul 1978 s. 221.

rını belirleyen en önemli unsurlar olmuşlardır. Uçakların henüz geliştirilemediği, kara yollarının yetersiz olduğu bir dönemde «Savaş gemileri» adeta «tanrılaşmışlardır»... Mitolojideki tanrıların oynadığı sularda, savaş tanrısı «Mars'ın» yönetiminde destanlaşan bu iki geminin ilginç yaşamları çevresinde bir imparatorluğun tarihte gömülüşünün öyküsünü de vermeye çalışacağız.

Adı türkülerde söylenen, resimleri köy kahvelerine kadar bütün evlerin duvarlarını süsleyen «Şanlı Yavuz»; genç, yaşlı, çoluk çocuk tüm Türk milletinin tanıdığı, bildiği, hakkında efsaneleşmiş öyküler anlattığı bir savaş gemisidir.

Biz Türkler için inanılmaz ölçüde değer taşıyan bu savaş gemisinin yaşam öyküsünü, Alman tezgahlarında «Göeben» adıyla denize indirilişinden başlayarak, Boğazlardan yurdumuza girip «Yavuz» adını alışına ve Sivastopol'u topa tutarak Osmanlı'yı Birinci Dünya Savaşına sokuşuna kadar tüm olayları gerçeğine uygun olarak anlatmaya çalışacağız.

SICAK HAZİRAN

28 Haziran 1914 günü Saraybosna'daki İngiliz viskonsülü Mr. Jones İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'e bir telgraf gönderdi. Telgraf şöyle diyordu: «Alınan haberlere göre, Veliaht bu sabah patlayıcı bir maddeyle öldürülmüştür.»⁽¹⁾ Aslında Mr. Jones yanıliyordu; Avusturya-Macaristan İmparatorluğu tahtının varisi Arşidük Franz Ferdinand bombayla değil Sırp askeri istihbarat ajanları tarafından verilen otomatik bir tabancayla ve Bosnalı bir genç tarafından sıkılan kurşunlara hedef edilerek öldürülmüştü.

Bismarck'ın kehaneti doğru çıkmış «Balkanlarca şeytan işi çılgınca bir şey» Avrupa'daki savaş adlı barut fıçısını ateşlemişti.⁽²⁾

(1) David WALDER, Çanakkale Olayı - Milliyet Yayınları İstanbul 1970 s: 32.

(2) WALDER - a.g.e. s: 32.

1914-1918 arasındaki savaşın nedenleri o kadar çok yazıldı ki bir kez daha üzerinde durmuyoruz. Bu sıcak yaz gününde amatörcce işlenen cinayet, ilişkilerin çok sıcaklaştığı bir dönemde Dünyanın gördüğü ilk en kanlı savaşı başlattı.

Sırp milliyetçisi Princip'in çektiği tetik, Batı Avrupa'nın yüzyıllardır yok etmeğe çalıştığı Osmanlılar'ın Avrupa'daki topraklarını bölüşmeye çalışmaları için bir başlangıç oldu. Batı Avrupa kanlı bir miras oyununa girdi. Öyle bir oyun ki, sonuçta hiç kimse kazançlı çıkmadı. Yalnızca milyonlarca insanın kanı, politikacıların hırslarını ve silah tüccarlarının kazançlarını tatmin için aktı.

Bu savaşın başladığı dönem Osmanlı'nın en talihsiz dönemidir. Abdülhamid II tahttan indiriliyor, yerine Sultan Reşat geçiyordu. Aslında tahta İttihat ve Terakki'nin tecrübesiz, ateşli liderleri geçiyordu. Sultan Abdülhamid'in başarısız istibdat yönetiminin ardından gelen yeni yönetim döneminde de toprak kayıpları son bulmuyor, hızla, kimsenin kabullenmek istemediği tehlikeli son'a gidiyordu.

İtalya Trablusgarb'a göz dikmişti. Yemen isyanı için Trablus'tan bir tümen gönderiliyor, ardından İtalyanlar hemen Kuzey Afrika'ya saldırıyor ve Güney Akdeniz'de geniş topraklar elde ediyordu. Ardından yine İtalyanlar Çanakkale'ye geliyor, boğaz'ı geçemiyor, ancak oniki adaları ele geçiriyorlardı.

Arkasından İttihat Terakki en büyük hatayı yapıyor, 3 Temmuz 1910'da kiliseler ve okullar yasasını çıkarıyordu. Bu yasa birbirleriyle düşman durumunda olan Balkan Ülkelerini birleştiriyordu. Böylece elimizle düşman ülkeleri birleştirmiş oluyorduk. Ruslar Balkanlarda bir savaşa izin vermiyeceğini söyliyerek İttihatçıları kandırıyor ve bu yöredeki en güçlü 120 taburun erleri terhis ediliyordu. Ayrıca Sırbistan'ın modern topraklarının Osmanlı topraklarından (Selanik'ten) geçirilerek Belgrad'a taşınmasına izin veriliyordu... Bu hata zincirine sürekli olarak yeni baklalar eklenerek Osmanlı'nın tarih sahnesinden silinişi hızlandırılıyor,

savaş makinesinin dişlileri arasına hızla atılıyor-
du.

İttihatçıların hataları sonucunda güçlendirilen Balkan ülkeleri 8 Ekim 1912'de Osmanlı'ya savaş açtı. Karadağ, Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan, bu eski düşmanlar, hemde can düşmanları, Osmanlı hükümeti sayesinde birlik olmuşlar, eski efendilerine karşı çıkmışlardı. İmparatorluk için Balkan Savaşı acı bir yenilgiyle son buldu. Bulgarlar Catalca'ya kadar gelmişlerdi. Ege adalarını Yunanlılar almış, Rumeli tamamen yitirilmişti. Gerçi İkinci Balkan Savaşı'nda Edirne geri alınmıştı ancak, 2200 yıllık Türk tarihinin en gurur kırıcı yenilgisinin ağır yaraları bir daha sarılamayacaktı.

Balkan Savaşları sonucu Osmanlı İmparatorluğu 550 yıl hüküm sürdüğü Rumelini yitirmiş, egemenliği altındaki en küçük ülkelere yenilmişti. Osmanlı devletini yönetenlerle halk arasında derin uçurumlar bırakmıştı bu olanlar. Osmanlı'nın çekilmesi ile birlikte Avrupalılar bu toprakları paylaşmak için planlar yapmaya başladılar. Bu toprakların halkları ise kendi bağımsız devletlerini kurmak, yaşatmak istiyorlardı Bu kanlı miras kavgası, Avrupa'yı bir büyük savaşın içine sürükleyip attı.

İttihatçılar orduyu güçlendirmeye çalıştı. 14 Aralık 1913'te Alman ordusundan askeri kurul getirildi, ordunun eğitimine önem verildi. Büyük savaşa doğru güçlü bir ordu yaratılmıştı. Ancak yaraların sarılması, kayıp toprakların alınarak kırılan gururların onarılması için Almanya'nın yanında savaşa girilmesi istenir oldu. Aslında mağrur Osmanlı'nın savaş istemesi çok doğaldı. Savaş büyük ümitti. Bu nedenle de Birinci Dünya Savaşı'na katılmakta gecikilmedi. Yaratılan ordu Sarıkamış'ta ve Çanakkale'de eritildi. Ekonomi iflas etti.

Yaraları sarmak için son çare olarak savaşa girmek görülüyor ve Wilhelmvari bıyıklarıyla Enver Paşa Naciye Sultanı'nın yanında Boğaz'ın ka-

ranlık sularına bakarak olmayacak düşler kuruyordu.

Doymak bilmeyen savaş tanrısı kılıcını çekmiş cepheden cepheye koşarken İttihat ve Terakki'nin ileri gelenleri 2 Ağustos 1914 gecesı Boğaziçi'nde bir gizli toplantı yapıyorlardı. Sadrazam Sait Halim Paşa'nın Yeniköy'deki yalısında yapılan toplantıya İçişleri Bakanı Talat Bey, Savaş Bakanı Enver Paşa, Meclis Başkanı Halil Bey ve İstanbul'daki Alman sefiri Baron Von Wangenheim katılıyordu. 1 Ağustos 1914 Birinci Dünya Savaşının başlangıç tarihi oluyor ertesi gün ise beş kişi gizli bir antlaşma imzalıyordu. Bu antlaşmanın neler getireceği çok yakında görülecekti!..

Bu gizli toplantıdan bir hafta öncesine dönem. Maliye Bakanı Cavit Bey 23 Temmuz Pazar gününü şöyle anlatıyor: (1)

«Bugün sadrazamın konağına gittim. Sadrazam aceleyle birşeyler yazıyordu. Enver, Talat, Halil ordaydılar. Olağanüstü bir durum sezdim. Talat'tan nedenini sordum.

— Yemin ettik, diyerek söylemedi. Bu nedene şaşırdım. Kendisine;

— Yoksa Almanya ile anlaşma mı yapıyorsunuz? dedim.

Biraz sonra Sadrazamın yanına girdik. Kimseye söylemiyeceğimize yemin ettik. Hükümet üyelerinden saklıyacağımıza yemin etmek gibi saçma, ahmakça bir şey olur mu? Sadrazam bir kâğıt okudu. Bu Alman-Osmanlı anlaşması idi. Şaşkınlık içinde dinledim. Sonra benim fikrimi sordular. O kadar şaşırmıştım ki cevap veremedim, kararsız olduğumu, bu kadar çabuk karar veremiye-

(1) Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi - Yener Yayınları İstanbul 1976, C. I s: 89-92, karşılaştırma, Ş. Süreyya AYDEMİR, Enver Paşa - Remzi Kıtapevi, İstanbul 1981, C: II, s: 522-527.

ceğimi söylemekle yetindim. Diğer arkadaşlarda ise sevinç ve hayranlık vardı. Bir büyük devletle anlaşma yapıyormuşuz.

Beni kandırmak için bugüne kadar böyle bir antlaşma sonucu alabilmeye uğraştığımız halde başaramadığımızı, eğer savaştan önce böyle bir öneri karşısında kalsaydık, derhal kabul edeceğimizi söylediler. Savaştan önce kabul ile, savaş sırasında kabul arasında çok büyük ayrılıklar olacağını, savaştan önce bile olsa düşüneceğimizi söyledim.

Aramızda bir kez ve Sadrazamın evinde, Avrupa gruplarından birine katılmak için yapılan konuşmaları senet olarak göstermek istediler. O devirden beri durumların değiştiğini unutuyorlar.

Meğer, Sadrazam, Wangenheim ile konuşmaları sürdürmüş. Sonunda, şimdi, Almanya büyük bir savaşa girişeceği gün bunu başarmış.

Sadrazamın yanında tartışmayı uzatmadım. Antlaşmanın, Enver, Talat ve Halil arasında dört beş günden beri bilindiğini ve bir kaç gece, beni ve Cemal'i haberdar etmeksizin Yeniköy'de toplanıp tartıştıkları halde bizi uzakta bırakmaları canımı sıktı. Durumun inceliği olmasa hemen bir istifa ile cevap verecektim. Sadrazamın da antlaşmanın, bugün tarafından imzalanacağına ilişkin hiç bir şey söylemedi. Durum nedeniyle meclisin tatil edilmesi kararlaştırılarak yanından ayrıldık. .

Akşam, Talat bize geldi. Birlikte Enver'e gittik. Gerek evde, gerek yolda kendisine yapılan antlaşmanın memleket için nasıl bir ağır tehlike olacağını, çok korkmakta olduğumu, Almanya'nın bizi silahla koruyacağına ilişkin kaydın düştten öteye geçemeyeceğini, bir asker bile göndermeyeceğini, Rusya'nın saldırısına uğrarsak, ülkenin «mahv

ve harap» olacağını, savaşın sonunda Alman zaferinin kesin olmadığını, Ruslar kazanırsa bizim için, dünya haritasından silinmekten başka son olamayacağını, oysa Alman galibiyeti durumunda bize kötülük edemiyceklerini söyledim ve böyle bir sorumluluk yüklenmek istemediğimi anlattım.

Talat sözlerini ağzında tutuyordu. Bundan antlaşmanın imza edildiğini, fakat bana hemen söylerse, istifa ile cevap vermem korkusundan kararsız kaldığını anladım. Enver'in evi önünde otomobilden inerken:

«Ne yapalım, bu iş oldu bitti. Sadrazam imza etti, mukadderat,» dedi. Ben de;

“Bu mukadderat ile sürüklenmek istemem”. cevabını verdim.»

Alman - Türk antlaşmasının imzası 2 Ağustos 1914'te atıldı. Ancak görüşmeler Birinci Dünya Savaşından önce başladı.

Deniz Bakanı Cemal Paşanın, Fransa'dan döndüğü günlerden birisinde, Talat Bey kendisine şunları söylüyordu; ⁽¹⁾

«Paşa, Almanya bize şu ve şu koşullar içerisinde bir «ittifak» önerse ne dersin, kabul eder misin? İşte gördün ki Fransa'dan hayır yok. Fransa olmadığına göre Almanya'yı reddeder misin?»

Cemal Paşa hemen cevap verdi,

«Osmanlı Devletini tek başına kalmaktan kurtaracak olan böyle bir antlaşmayı hemen kabul ederim.»

Cemal Paşa akşam üzeri Şişli'deki evinin önünden otomobile binmek üzere iken Osmanbey gazinosunun köşesinden Enver Paşa'nın konağına giden caddeye sapan bir otomobil içinde Enver Paşa ile Talat ve Halil Beyleri gördü. Otomobil Maslak tarafından geliyordu. Bu üç kişinin nereden gelebileceklerini düşündü. Sadrazam Paşanın Yeniköy'deki yalısından başka bir yerden gelemi-

(1) Cemal Paşa -Hatıralar- Çağdaş Yayınları, İstanbul 1977, s: 142.

yeceklerine karar verdi. Bu son Temmuz akşamına kadar arkadaşlarının kendisinden gizli olarak herhangi bir şey yapabileceklerini düşünmemiştir. Ancak gizli bir şeyler döndüğünü anladı. Gideceği yere gidip geldikten sonra Enver Paşa'ya telefon etti. Geç vakit nereden geldiklerini sordu. Enver her zamanki soğukkanlılığıyla, biraz vakit geçirmek için Sadrazam Paşa'ya uğradığını ve orada tesadüfen Talat ve Halil Beyler'le karşılaştığını ardından da birlikte geri döndüklerini söyledi. Ancak cevabın söyleniş biçiminden ayak üstü uydurulmuş olduğu belli oluyordu. Cemal Paşa'nın şüpheleri daha da arttı. Ertesi gün Deniz Bakanlığı binasında bulunduğu sırada, Sadrazamın Yeniköy'deki yalısında bir bakanlar kurulu toplandığından, oraya gitmesi belirtildi.

Hemen makam otosuna binerek Şişli, Zincirlikuyu, İstinye yolu ile hareket etti. Ayazağa köşkü hizasına gelmişti ki, o güne kadar İstanbul'un görmediği şiddet de bir fırtına ve yağmura tutuldu. Yağmur ve rüzgâr o kadar şiddetliydi ki, otomobil ilerleyemedi. Yeniden Bakanlığa dönerek, istimbomla Yeniköy'e gitti. Sadrazam Paşa'nın yanına girer girmez; ⁽¹⁾

« Nerede kaldınız Cemal Paşa? Arkadaşlar beklediler beklediler, şimdi gittiler, otomobil ile hareket ettiğinizi Bakanlıktan haber verdikleri için yolda bora esnasında bir kazaya uğradığınızdan bile korktuk. Her ne hal ise, mademki geldiniz, artık merak edecek bir şey kalmadı demektir. Şimdi size gayet memnun olacağınız bir haber vereceğim. Bakalım ne olduğunu keşfedebilecek misin?»

Cemal Paşa ne olduğunu bulamadı. Ancak şimdiye kadar gizlenmiş önemli sırları öğreneceğini anlamakta gecikmedi.

«— Geçen gün ben yokken Enver Paşa, Talat ve Halil Beylerle kararlaştırılmış bir şey olsa gerek. Fakat ne olduğunu tahmin edemiyorum.»

«— Almanya hükümeti bize ittifak önerdi. Biz

(1) Cemal Paşa, a.g.e. s: 144-146.

de bunu memleket çıkarlarına uygun düşeceği için bugün de antlaşmayı sefir Wangenheim ile beraber imza ettik. Nasıl memnun oldunuz mu?

Hiç beklemediği bu haberin önemi karşısında dondu kaldı Deniz Bakanı.

«— Koşulları memleketin çıkarlarına uygun ise, memnuniyet verici bir siyasi başarı olarak kabul edilebilir.»

«— Karşılıklı eşit hukuk esasına dayanan ve her iki tarafın çıkarlarına kefil olan, şimdiye kadar hiç bir Osmanlı hükümetinin imzalamayı başaramadığı biçimde bir anlaşma!» dedi Sadrazam ve özel çalışma odasına doğru yürümeye başladı.

Ceviz mobilyalarla sade döşenmiş odaya birlikte girdiler. Sadrazam çalışma masasının önüne oturdu, Cemal Paşa'ya da yer gösterdikten sonra, kilitli gözden birkaç maddeden oluşan antlaşma metnini çıkardı. Deniz Bakanı dikkatlice okudu. Ardından,

«— Ya Avusturya? diye sordu.

«— Almanya ile imzaladığımız anlaşma maddelerini aynen kabul etmiş olduğuna dair sefir Pallavicini de, arkadaşlar buradan gittikten birkaç dakika sonra ve sizin gelişinizden yarım saat önce bir mektup getirdi.»

Sadrazam, çekmecedен, sözünü ettiği mektubu çıkararak Cemal Paşa'ya uzattı.

Deniz Bakanı,

«— Ya İtalya? diye sormaktan kendini alamadı.

«— Henüz Almanya Hükümeti bizim üçlü ittifak grubuna dahil olacağımıza dair İtalya'ya birşey açmamış olduğundan ondan şimdilik bir haber yok. Öncelikle Almanlar zemini hazırlayacaklar, İtalya'nın da Avusturya gibi ittifakımızı kabul edeceğinden eminiz.»

Sadrazam bu antlaşma işini kendisinin kotardığını, kesinleşinceye kadar kimseye konuyu açmadığını kesin bir dille belirtti. Ardından da şunları eklemeyi unutmadı:

«— Hatta Cavid Beyin şu ana kadar haberi yoktur. O'nu da davet ettim. Şimdi yoldadır. Buraya gelince ona da diğer arkadaşlara ve size olduğu gibi antlaşma metnini göstereceğim.»

Bunun üzerine Deniz Bakanı, bütün kabine arkadaşlarının bu işten haberi olup olmadığını sordu. Sadrazam devamla,

«— Bunlar içinde, bu teşebbüsün boyutlarından ürkersek, bu önemli devlet sırrının zamanından önce duyurulmasına neden olabilecek kimseler bulunduğu için, hepsini haberdar etmedim. Yalnız Seyhülislam Efendi Hazretleriyle, Halil ve Talat, Cavid Beyler ve Enver Paşa ile siz biliyorsunuz. İbrahim Bey'le, Şükrü Bey'i Talat Bey haberdar edecek ve geri kalanlar bu sırrı bilmeyeceklerdir. Bu kadar önemli bir konuda her çeşit önlemi almak bir görevdir. Pek iyi amma, her gerçeği öğrendiğiniz halde, henüz düşüncenizi belirtmediniz.»

«— Cenab-ı Hak memleket hakkında faydalı sonuçlar alınmasına yardımcı olsun. Elhayrı-fi mavaaka!» (Her olayın hayrı kendiyile gelir)

Cemal Paşa sözlerine başkaca birşey eklemeydi. Sadrazam Paşa'yı da başarısından ötürü kutlamayı unutmadı!

Daha sonra Enver, Talat, Cavid ve Halil beylerle Cemal Paşa bir araya gelmişlerdi. Cemal Paşanın durumdan ötürü canı sıkılmış gibi görünüyordu. Bir ara istifadan bile söz etti. Ancak bu konuda içtenlikli olduğu söylenemez. Yine de her şeye rağmen diğerleri görevlerini yerine getirerek istifadan caydırdılar. Enver Paşa'nın evinde yapılan bu tartışmaların ardından Sadrazam'ın yalısına gidildi. Cavit Bey'in endişeleri Sadrazama aktarıldı. Bunun üzerine Sadrazam, bu anlaşmada bazı değişiklikler yapılabileceğini belirtti.

«— Elbet, onu bana bırakınız,» diyerek sorunu çözmüş oldu!

Bir takım çevreler, özellikle de Hürriyet ve İti-

lafçılar ile İttihat Terakki karşıtları, İttihat ve Terakki ileri gelenlerini Osmanlı'yı savaşa sürüklediği için suçlarlar. Diğer konulardaki hataları bir yana bu savaşa girme konusunda başka çıkar yolları da yoktu. Dünya kaçınılmaz biçimde «İlk büyük savaşa» doğru giderken, Osmanlı İmparatorluğu da bu savaşın yanında sessiz ya da başka bir deyimle tarafsız kalınamıyacağını farkettiler. Çünkü taraflardan hangisi kazanırsa kazansın Osmanlı İmparatorluğunun yeniden paylaşımı kaçınılmaz biçimde ortaya konacaktı. Bu durumda yapılabilecek en doğru hareket ölünecekse savaşarak ölmek» sözünde özetlenebilirdi. Bu da yandaş aramak ve onunla birlikte savaşa girmekti. Osmanlı hükümetinin tüm çabasına rağmen İngiltere ve yandaşları onu birliklerine kabul etmediler. Sonuçta Almanya'dan başka ittifak yapacak grup kalmadı. Bunu Mustafa Kemal'in 10 Ekim 1919'da Sivas'tan dönemin Harbiye Nazırı (Savaş Bakanı) Cemal Paşa'ya gönderdiği telgrafta açıkça görebiliriz.⁽¹⁾

Bu telgrafta Mustafa Kemal Osmanlı İmparatorluğunun taraflardan birinin yanında savaşma özgürlüğüne bile sahip olmadığını açık bir biçimde ortaya koymaktadır. Bu düşüncelerin Milli Mücadele'nin başlama aşamasında, o günün koşulları gözönünde tutularak ileri sürüldüğü söylenebilir. Zaten bu görüşü doğrular bir düşünceyi Mustafa Kemal Yunus Nadi Bey'e de aktarmıştır. 26 Şubat 1943 günü Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan bir yazısında Yunus Nadi, «Bu harbe katılmakla İttihat ve Terakki fena mı yaptı?» Bu sorunun cevabını rahmetli Büyük Atatürk şöyle vermiştir; «Türkiye geçen büyük harbe behemehal iştirak etmeliydi ve iştirak şeklide ancak devletin yürüdüğü yolda olabilirdi. Harbe giriş zamanı, orduların sevk ve idaresi gibi hususlar münakaşa olunabilse bile prensipte yanlış yoktur»..⁽²⁾

(1) Bu telgraf'ın tam metni için bkz. Tevfik Çavdar - Talat Paşa Dost Yayınevi - İstanbul 1984, s: 352.

(2) T. ÇAVDAR, a.g.e. 353.

GOEBEN TARİH SAHNESİNE ÇIKIYOR

İttihat ve Terakki ileri gelenleri aralarında tam bir birlik kuramamışken görüşme üstüne görüşme yapıyorken Akdeniz'de dolaşan «bir gemi» Enver Paşa'nın ve Osmanlı İmparatorluğunun yazgısını çizmek üzere rota saptıyordu. Bu geminin çizeceği rota aslında İttihat ve Terakki ileri gelenlerinin en başta da Enver Paşa'nın, doğrudan doğruya da İmparatorluğun geleceğini belirleyecekti.

Savaşın Avrupa sınırları içinde kalacağı düşüncesi ancak birkaç ay sürebildi. Kısa bir zaman sonra bir Alman amiralinin davranışları yüzünden herşey altüst oldu. İngiltere'nin verdiği ultimatomun sona ermesine yakın saatlerde, Amiral Souchon (Suşon), emrindeki yeni ve yollu «Goeben» adlı savaş kruvazörü ve «Breslau» adlı hafif kruvazörle Akdeniz'de yol alıyor ve savaş patlak verirse, Fransız Kuzey Afrikasından gönderilecek birlikleri taşıyan konvoyların yolunu kesmeyi tasarlıyordu. Oysa 4 Ağustos sabahı Alman Amirallik Dairesinden yeni bir emir aldı: «Breslav ile Göben'in çok acele İstanbul'a gitmesi son derece önemlidir (1)»

Goeben Destanı'nın aslı topçuluktur. Topçulukta gelişmeler çok hızlı biçimde sürüyordu. 1918 yılında İngiltere 12 inçlik, onar toplu, yedi gemiyi tamamlamıştı. Almanların elinde ise 11 inçlik toplara sahip dört gemi vardı. Alman donanması, bütün gemilerini 12 inçlik toplarla donatmak için, 1911 yılını bekledi. Goeben Almanya'da inşa edilmiş 22640 tonluk, 26 mil süratinde, 26 santim çapında toplarla silahlı, modern ve dretnot sınıfına yakın bir savaş gemisiydi. Bu özellikleriyle tek başına Rusların Karadeniz filosunun üstesinden gelecek bir gemi olmamasına rağmen hızı açısından, o anda İngilizlerin Akdeniz'de bulunan bütün gemilerinden üstündü.

(1) Emil LUDWIG -Yavuz ve Midilli- Burçak Yayınları, İstanbul 1968, s: 23.

4 Ağustos 1914 günü saat 10.30'da, İngiltere'nin Almanya'ya verdiği nota ile tanıdığı sürenin sona ermesinden on iki saat önce, Malta'nın 300 mil kadar batısında garip bir rastlantı gerçekleşti. İki Alman gemisi görülmemiş büyüklükte, hız ve savaş gücü yönünden eşine rastlanmamış çapta bir zırhlı ve yanındaki refakat muhribi İngiltere'nin iki modern savaş kruvazörü ile karşı karşıya geldiler... Fransa birliklerine asker getiren konvoyların bulunduğu iki Kuzey Afrika limanını etkili bir biçimde bombalamışlar, doğuya, tarafsız Messina kentine dönüyorlardı... İngilizler de batıya kaçıp, Atlantik'e açılacağını sandıkları düşmanı izlemekle görevliydi. Düşman gemiler, 40 mil civarında bir hızla birbirlerine yaklaşıyorlardı. Henüz karşılıklı savaş ilan etmemiş olan iki ülkenin gelecekleri, birkaç saniye süresince belirsiz kaldı. Sınırlerin bir an zayıflaması ya da aşırı gayretkeşlik şiddetli bir savaşa yolaçabilirdi, ateş gücü yönünden büyük üstünlüğe sahip İngiliz gemileri de herhalde bu çatışmadan galip çıkarlardı.

«Selam» amacıyla ateşlenecek topları, ağır topların salvosu izleyebilirdi. Ancak aradaki uzaklık altı mile inince iki gemide de Amirallik Fursu bulunmadığı görüldü. Topçular yerlerini almış, hazır bekledikleri halde ateş açılmadı ve kaderin getirdiği fırsat bir daha geri dönmek üzere geçip gitti.

Bundan sonra da Goeben Birinci Dünya Savaşı'nın en ilgi çekici olaylarını yaratmak üzere Çanakkale'ye oradan da İstanbul'a gitmeyi başardı. Karadeniz'e çıkışıyla da Osmanlı Devleti Almanya'nın yanında savaşa katılmak zorunda kaldı.

Yirminci yüzyılın başında gemilerde aranan temel nitelik gösterişi. Ünlü denizciler süslü püslü yatlarda kaptanlık yapıyorlardı. Savaş gemilerindeki eğitim gittikçe hantallaşmaya neden oluyordu. Ancak yüzyılın başında, 1905 yılında HMS Dreadnot'unun ve 1906 yılında da Invincible sınıfı savaş kruvazörlerinin (hız ve ağır top yönünden tamamen yeni buluşları kapsadılar) yaratılması, 1914 - 1918

arasında denizlerde çok büyük çatışmaların görülmesine neden oldu.

İngilizler Goeben'i iyi tanıyorlardı ve bir süreden beri de onun tüm hareketlerini izliyorlardı. Çünkü savaş başladığı zaman onun, Kuzey Afrika'dan Avrupa'ya asker taşıyan Fransız nakliye gemilerine saldıracağından korkmaktaydılar.

Gemi sayısı yönünden üstün oldukları halde, denizlerde egemenlik İngilizlerin elinde değildi. Şimdi her şey, Batıda Fransızlar'a yardım etmek, Avusturya'lıları Adriyatik'te kısıtırmak, Goeben'i bulup hücum etmek gibi, adeta birbirleriyle çelişen birçok görevin yerine getirilmesine bağlıydı. En son belirttiğimiz konuda ilk hareket, 3 Ağustos günü saat 18.30'da Amirallikten gelen bir telgrafla kendini belli etti:

«Goeben'in, Akdeniz'den çıkmasını engellemeye hazır iki savaş kruvazörü derhal son hızla Cebelitarık'a gidecektir.» (1)

Goeben'in o zaman Akdeniz'deki en hızlı zırhlı ya da kruvazör olduğunu herkes kabul etmişti. Ancak 1914 yılının yaz ayları için artık bu görüş geçerli değildi. Goeben'in kazanları buhar çıkarıyor, bu da hem hızını, hem de menzilini azaltıyordu. Ekim ayında onun yerine Moltke zırhlısı geçecekti.

Arşidüklerin öldürülmesi üzerine savaşa katılabileceklerini düşünen Amiral Suşon gemisindeki onarım çalışmalarına hız verirdi. Temmuz sıcağında ekipler gece gündüz canla başla çalışıyorlardı. Gemi Messina'ya vardığı zaman bazı kazanlarının zaman zaman söndürülmesine rağmen 18 mil. hıza ulaşabilmişti.

1 Ağustos'ta Birindizi'de Breslau ile buluştuktan sonra, iki gemi ertesi gün Sicilya'da, Messina'ya vardılar. Breslau'da 1911 yılında denize indirilmiş, 4500 tonluk, 25000 beygir gücünde, 27 mil hız yapan ve 12 tane 4.1 inçlik topu bulunan bir hafif kruvazördü.

(1) Mc Laughlin a.g.e. s: 75.

Messina'ya geldiklerinde gemiye gelen şifreli mesaj şöyle diyordu;

«Savaş tehlikesi belirdi» (1)

Suşon «seferberlik» emrini bir süre persone-
linden gizli tuttu. Kazanlarının bir bölümü arıza-
lıydı. Ancak takipçileri onların ne kadar zor du-
rumda olduklarını bilmiyorlardı. Goeben Akde-
niz'deki en hızlı gemi olarak biliniyordu.

Goeben'in yaygın ününü herkes kabul etmiş-
ti.

Suşon, ne kadar kötü durumda oldukları or-
taya çıkmadan önce hareket emrini verdi...

«Bütün makineler tam yol ileri...»

Seferberlik emrini güvertede müzikle; «Fre-
dericus Rex» adlı Prusya marşıyla açıkladı. Bütün
gemiye bir sevinç dalgası sarmıştı. (2).

Suşon, Cezayir'de saldıracağı hedeflere yak-
laşırken, gece saat 02.35'te telsizle savaşın en
önemli ve etkili mesajlarından birini aldı:

«Türkiye ile anlaşma. Goeben ve Breslau der-
hal İstanbul'a gidiniz.»

(İmza) Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanlığı. (3)

KAÇIŞ

4 Ağustos günü İngiltere'nin Akdeniz filosu
kumandanlığından Amirallik Dairesine şu şekilde
bir şifre çekildi: (4) «Indomitable ve Indefatigable
gemilerimiz Breslau ve Goeben'i sürekli olarak iz-
liyorlar.»

Amirallik ise filo'ya şu emri verdi: «İzlemeye
devam ediniz. Savaş her an başlayabilir.» Ünlü
kaçış ve kovalamacayı Indomitable'nin güvertesin-
den izliyoruz.

Aynı günün sabahı saat 10.32 Breslau'nun In-

(1) a.g.e. s. 80.

(2) a.g.e. s: 81.

(3) Mc Laughlin a.g.e. s: 83. Karşılaştırma, WALDER
a.g.e. s: 37.

(4) Alan MOORHEAD -GALLIPOLI- Milliyet Yayın-
ları, İstanbul 1972, s: 32.

domitable'nin sancak yanından, son süratle doğuya doğru ilerlediği görüldü.

10.34. İskele yanında, yaklaşık olarak 17.000 yarda uzakta, 20 mil kadar hızla doğuya doğru ilerleyen Goeben görüldü. Savaşa hazır, yalnız topları gidiş doğrultusunda idi. Bütün mürettebat savaş yerlerini aldı. Goeben sanki Indomitable'ye yaklaşmak veya önünden geçmek istermişcesine, iskele yanına yöneldi. Bunun üzerine İngiliz gemisi de sancağa döndü, o iskeleye dönmeye devam etti ve 8.000 yarda kadar ara ile geçtiler. İngiliz komutan Kennedy'de, Goeben'i daima yandan görece şekilde, yavaş yavaş iskeleye dönme emri verdi. Bunun üzerine Goeben de iskeleye döndü, İngilizlerde dönmeye devam ettiler. Sonunda Almanlar iyice doğuya yöneldiler ve bu rotada, 20 mil hızla ilerlemeye koyuldular. Şimdi Indomitable onu 7.000-10.000 yarda kadar geriden izlemeye başladı. Indefatigable de yanındaydı...

O gün öğleden sonra adı geçen iki İngiliz zırhlısı Alman gemilerini yakın mesafeden birer gölge gibi izleyip durdular. Bu süre içinde her istedikleri an 30 santimlik toplarıyla Goeben'i denizin dibine gönderebilirlerdi. Ancak İngiltere'nin Almanya'ya verdiği ultimatomda tanınan süre gece yarısından evvel sona ermiyordu. Londra'daki kabine, o andan önce savaş halinin başlamaması için bütün silahlı kuvvetlere kesin emir vermişti. Bu son derece tahrik edici bir durumdu. O kadar ki, Akdeniz'in lacivert sularında yarışan bu dört gemiden çok uzaklarda, Londra'da Birinci Deniz Lordu Prens Louis of Battenberg «havanın kararmasına çok vakit olduğunu, bu arada Goeben'in kolayca batırılabilirliğini» Churchill'in kulağına fısıldamaktan kendini alamamıştı. «Hücum gerçekleştiği anda deniz üzerinde saatin kaç olduğu sonradan istendiği kadar tartışılabilirdi!..»

Ancak hükümetin emrine uyuldu ve saatler gelip geçti... 16.35'te Goeben gözden yitirildi. Takip sadece altı saat sürmüştü. Güneş battıktan son-

ra Goeben hızını 24 bile çıkarttı ve karanlıklara karıştı.

Goeben'in arızalı kazanları ile kendisini izleyen üç gemiden nasıl kurtulduğunu anlatmak çok ilgi çekici olacaktır. Hem Indomitable hem de Goeben 25.5 mil hız yapabilecek biçimde yapılmışlardı.

Goeben'in türbinlerinin İngiliz Parsons, İngiliz gemilerinin zırhlarının da Alman Krupp fabrikalarında yapılmış olması hem talihin hem de uluslararası ticaretin garip bir cilvesiydi.

Goeben'in bazen üç kazanının birden arızalanmasına rağmen, makineler 23 mil hız yapacak devri sağlayabiliyorlardı, böylelikle mucizelerin mucizesi gerçekleşiyor, İngiliz gemilerinden kurtulabiliyordu.

Bu kurtuluş için, kazan ve makine dairelerinde görülmemiş çaba, insanüstü güç harcanıyordu. Toplarda ve köprüüstünde görevli olanlar dışında, gemideki herkesin kömür kürekleme için kazan dairesi ile ambarlara gelmeleri emredilmişti. Ateşçiler, erler, subaylar, herkes kömür taşıyor, ateşe atıyor, külleri temizliyordu. Boğucu hava ciğerlerle, kalbi sıkıştırıyordu. Zırhlı güverte, makine dairesindekileri temiz havadan ayırdığı için, vantilatörlerin sağladığı sıkışık ortamda yaşamak zorunda bırakıyordu. Kazanlara yakın olan kömürlere dokunulmuyor, önce en uzak ambarlardaki kömür kullanılıyordu. Geminin boyu hesaba katılırsa, buraların kazan dairesinden ne kadar uzak olduğu ortaya çıkar. Bu yüzden de herkes, yardıma çağrılmıştı. Geminin içinde cehennem bir gürültü vardı. Oluşan buhar, boru ağızlarından kükreyerek fışkırıyor, açık ocak kapılarından içeriye girip, kor halindeki kömürleri körükliyor ve gürültüyle buhar bacalarına tırmanıyordu. Makine dairesini ise, aşırı hızla dönen türbinlerin vızıltıları kaplamıştı. Goeben bütün gücünü kullanıyordu. Goeben Destanının yayılmasının nedeni bozuk kazanalarına karşın ulaştığı hızdı.

İngiliz filosu onun izini ancak savaş başla-

dıktan iki gün sonra bulabildi. Goeben ve Breslau o sırada Messina Boğazı'nda kömür yüklemekle meşguldüler ve İngilizlerin farkında olmadıkları Alman zırhlısının kumandanı Amiral Suşon'un derhal İstanbul'a hareket etmek üzere Berlin'den emir almış olduğuydu. 6 Ağustos günü, akşamın saat 5'inde Goeben ve Breslau, savaşa hazır bir şekilde, güvertelerinde bandolar çalarak Messina Boğazı'ndan çıktılar. Onların, Fransız gemilerini vurmak üzere Batı'ya veya Avusturya'nın Pola üssüne sığınmak niyetiyle Kuzeye yöneleceğini tahmin eden İngiliz filosu, Sicilya'nın batısında, Adriyatik'in ağzına doğru vaziyet almıştı. Halbuki Alman gemilerinin rotası Güney-Doğu'ya dönüktü.

Bu sırada hayalinden bile geçmeyecek bir sürü etken Suşon'un lehinde çalışıyordu. Hiç kimse, ne Amirallik dairesinde, ne de İngiliz donanmasında Alman gemilerinin İstanbul'a doğru rota tuttuklarını düşünememişti, anlaşılan Churchill'in de Tyne'daki darbeyi gerçekleştirdikten sonra Türklerden korkusu kalmamıştı. Goeben ve Breslau Kraliyet donanmasına ait gemiler tarafından izleniyordu, ancak Suşon'un doğu rotasını tutuşu, belirli bir hedefe gitmekten çok bir güvenlik önlemi olarak kabul edilmekteydi.

Churchill'in, Akdeniz'deki Amirali Sir Archibald Berkeley Milne'a gönderdiği talimat bir bakıma hayli karışıktı. Burada üstün kuvvetlerle karşılaşmaktan kaçınılmasının sözü ediliyordu ki; Amirallik Birinci Lordu, daha sonra bundan Avusturya-Macaristan donanmasına ait Adriyatik'teki ağır yollu gemileri vurguladığını söyleyecektir. Milne ve yardımcısı Amiral Sir Ernest Troubridge de bundan kendi komutaları altındaki gemilerin, «Goeben» kadar güçlü olmalarına karşılık, yinede onunla kapışmamaları gerektiği sonucunu çıkarttılar. Avusturya-Macaristan donanması Birinci Lord'un aklına gelmiş olabilirdi. Ancak izledikleri Alman gemilerinden başka gemi görmeyen filo kumandanları başka gemiyi akıllarına nerden getireceklerdi. Nelson olsa Alman gemilerine karşı saldı-

rıya geçerci, ne var ki yıllardır süren barış devresi ve kolayca elde edilen üstünlük duygusu, Kraliyet donanması üzerinde etkisini yapmıştı, oysa ne Milne ne de Troubridge birer Nelson değillerdi. Böylece talihinde yardımıyla Suşon ve gemileri 11 Ağustos'ta Çanakkale Boğazı'nın önüne herhangibir engelle karşılaşmadan vardılar.

Bu olağanüstü kovalamacada Goeben'in kazan dairesinde korkunç bir dram yaşanıyor. Gloucester'in yardımına gelecek gemilerden kurtulmak sorunu daha üstün gayretler gerektirecekti. Halbuki 18 millik hızı sürdürmek bile, hatırı sayılır bir başarıydı.

Ateşçiler sessizlik içinde yiğitçe, yılmadan çalışıyorlardı... Ocak kapılarını açıyor, kömür taşıyor, külleri temizliyor, yeni kömür atıyorlardı. Ter; pırıl pırıl parlıyan vücutlarından aşağıya süzülüyordu. Ocaklardan yayılan cehennemisi sıcak derilerini yakıyor, saçlarını kavuruyor, ama çalışma sürüyordu... Asıl savaş alanı, mücadelenin merkezi burasıydı!..

Bu hızla devam edilirse, kazan borularının hasara uğraması kaçınılmazdı. Malzeme, aşırı yükü karşılayacak nitelikte değildi. Ateşçilerden birisi tehlikeli biçimde haşlandı. Üstelik bu ilk değildi. Sessiz, gösterişsiz bir kahramanlık sergileniyordu. O kazanlardaki esrarengiz korkunç tıslama her an tekrarlanabilir, islim ve kaynar sular bütün yakıcı ve öldürücü güçleriyle adamların çıplak vücutlarının üzerine boşalabilirdi. Ancak yine de kimse görevini bırakmıyordu. Dört kazanla Goeben'in düşman hatlarını yarması ve başarıya ulaşması için göğüs gerilen olağanüstü eziyetler arasında hayatlarını yitirdiler.

7 Ağustos günü İngilizler'in Gloucester zırhlısı ile Bresleau arasında karşılıklı atışlar yapıldı. Breslau'nun atışları çok isabetliydi. Bir salvo-daki bütün atışlar hiçbirisi 30 yarıdan daha uzak olmamak üzere Gloucester'in yanına düştüler. Ateş açılınca Goeben de rotasını 16 derece değiştirerek, Breslau'ya katıldı ve o da ateş açtı.

Ancak menzilin çok dışındaydı. Gloucester yeniden ilk rotasına döndü ve artık yeterince birbirine yaklaşmış olan düşmanı izlemeye koyuldu.

Gloucester'den yapılan atışlar sonucunda Breslau isabet aldı, ancak yine de yoluna devam etti.

İki Alman gemisi Ege Denizi'ndeki adaların arasında, alışılmış gemi rotalarının dışında ilerlerken, kömür ikmali yapacakları gemiyle buluşmayı sağlamaya çalışıyorlardı. Suşon, Türkiye ile telsiz bağlantısı kuramadığı için «General» gemisi aracılığıyla radyo bağlantısı kurdu ve İstanbul'daki Alman Deniz Ataşesine haber gönderdi:

«En imkânsız görünen şeyleri başarmamız bile gerekse ne yapıp yapıp Boğazlardan, ister Türk Hükümetinin izniyle, ister onların resmi onayı olmadan geçmemi sağlayın. 9 Ağustos sabahı Goeben, kayalık Denusa Adasına (Noksos yakınlarında) uzak, ama sakın körfezinde demirledi. Breslau'da birkaç saat sonra kömür gemisi ile birlikte ona katıldı.» (1)

Her iki gemide bütün gece boyunca kömür gemisine yanaşarak sabaha kadar kömüraldılar.

YAVUZ GELİYOR YAVUZ

İstanbul'da heyecan son kerteye ulaşmıştı. Enver Paşa soğukkanlılığını yitirerek gizlice Rus Sefirini çağırttı ve O'na, daha bir hafta önce Almanlarla imzalamış olduğu antlaşmayı hükümsüz kılacak başka bir «İttifak» önerisinde bulundu. İleri sürdüğü koşullardan birine göre, Rusya bu işe yanaştığı takdirde, Liman Von Sanders de içlerinde olmak üzere tüm Alman subayların görevlerine hemen son verilecekti. Almanya'nın bu öneriden o zaman hiç haberi olmadı. .

Ertesi gün yüksek rütbeli bir Alman subayı

(1) Mc Laughlin a.g.e. s: 117.

telaş içinde Harbiye Nezaretine (Savaş Bakanlığı) gelip Enver Paşa ile görüşmek istediğini bildirdi. Bu sonradan 10.000 kişilik bir Türk kuvveti tarafından Süveyş Kanalına yapılacak harekâtın tasarılarını hazırlayacak olan Yarbay Kress Von Kressenstein'di. Çanakkale Boğaz Komutanlığından gelen mesajı Enver Paşa'ya götürüyordu, bundan sonrasını Von Kressenstein'in kendinden dinleyelim: (1)

«10 Ağustos sabahı, Boğaz'ı kapayan Çanakkale müstahkem mevkiinden Türk Başkomutanlık vekâletine (Enver Paşa'ya) bir telgraf gelmişti. Bu tegrifta, Boğaz'ın dışındakı bulunan Göben ve Breslav Alman savaş gemilerinin, içeriye girmek için izin istedikleri bildiriliyordu. Ben telgrafı alarak, hemen Enver'in odasına koştum. Ve kendisinden, bu izni vermesi için ricade bulundum Enver'in, böyle önemli bir kararın, sadrazamla görüşmeden önce kendisi tarafından verilemeyeceği hakkındaki itirazına karşı, bu işte yapılacak bir gecikmenin, bir daha onarılamıyacak biçimde sonuçlar doğurabileceğine Enver'in dikkatini çektim. Ve İngilizlerin, herhalde pek yakında ve gemilerin peşinde olduklarının kabul edilmesi gerektiğini anlattım. Enver:

— Gemiler içeri alınsın, cümlesiyle kararını bildirdi.

Bunun üzerine:

— Alınan gemilerini İngilizler izleyerek Çanakkale'yi zorlayacak olurlarsa, bunların (İngilizlerin) üzerine ateş edilsin mi, sorusunu sordum. Enver:

— Bu benim tek başıma karar verebilmemin olanaksız olduğu bir sorundur. Bunu ancak Bakanlar Kurulu çözümleyebilir. Çün-

(1) Enver Paşa, Şevket S. AYDEMİR, C. 2 s: 534-535. Baron Von Kreess, Türklerle beraber Süveyş Kanalına, Genelkurmay Başkanlığı yayını 1943.

ku bu durum, İtilaf Devletlerinin derhal savaşa geçmesi ile sonuçlanabilir, dedi. Ben:

— En büyük üstlerinin, en gerekli bir anda, Çanakkale müstahkem mevkiî komutanlarını, açık ve kesin emir vermeksizin kendi başlarına bırakmanın, onları ne kadar zor bir duruma sokacağı ve bu gibi ağır sorumlulukların alt kademelere yükletilmemesi gerektiğini, büyük bir kesinlikle Enver'e açıkladım. Enver düşüncemi onayladı. Ve benim yeniden:

İngilizler'e ateş edilsin mi, edilmesin mi?

Soruma:

— Evet, yanıtını verdi. Kalbim dehşetle ferahlamıştı. Enver'in cesaretine, karar verme gücüne ve sorumluluğu sevmesine, kesin bir hayranlıkla onun çalışma odasından çıktım.

Kendisine başkomutan vekili olarak, Osmanlı devletinin tüm savaş güçlerinin sınırsız emir komutası verildiği zaman Tuğgeneral Enver, 33 yaşında bulunuyordu..

Von Kress, Enver Paşa'dan giriş iznini ve İngilizler üzerine ateş açılması yolundaki emirleri alınca doğruca odasına koştu. Hemen Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığına, Alman gemilerinin içeri alınması ve İngiliz gemileri onları izlerse ateş açılması emrini ulaştırdı.

Bu gemilerin gelmesinin söz konusu olduğu günlerde Türk Donanması Heybeliada önlerinde yatıyordu. O tarihlerde donanmamızda öğretmen sıfatıyla İngilizler vardı. İngiliz Amiral Limpus işaretle Muhrip Filotilla Komodor vekili olan Gayretivataniye gemisi komutanı Cemil (ÖZDENİZ) Bey'i Amiral gemisi olan Barbaros Hayrettin zırhlısına çağırdı. Komutan gitti. Amiral o'na şunları söyledi: (1)

(1) Rıza Lebip ASAL "deniz ortasında ölümü yenen adamlar- Kervan Kitapçılık, İstanbul 1976, s: 14-22. Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci cilt s: 51.

— Numuneihamiyet ve Gayretivataniye gemileri hemen islim tutarak 15 mil hızla Çanakkale'ye hareket edeceklerdir. Oradaki dört gemiye katılacaksınız. En kıdemli komutan sensin. Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Bey'e kendini tanıtt. Her olasılığa karşı Boğaz savunmasında gemilerimizin torpido tiyüblerinden yararlanacaksınız. Tasarılarını da hazırla.»

Amiralin verdiği emirler yerine getirilip hemen Çanakkale'ye hareket ettiler. Orada, Cemil Bey Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Bey'le görüştü:

Cevat Bey kendisine:

— Cemil Bey, ben, deniz işlerinden sizin kadar anlamam. Maddi ve manevi sorumluluğu olduğu gibi size ait olmak üzere gereken tasarıları hazırlayınız. Yalnız siz sürekli olarak Çimenlik yönünde demirli kalınız. Çünkü bana gerekli olacaksınız.

Komodor vekili Cemil Bey, diğer dört geminin de durumlarını inceliyerek gerekli olan tasarıyı hazırladı. Bunun birer tanesini Amiral'e ve Müstahkem Mevki Komutanına verdi. Çanakkale'de kendilerine katıldıkları gemiler Kütahya* ve Draç sınıfından dört İtalyan yapımı hücumbotlardı.

10 Ağustos 1914, saat 17.17

Boğaz'a son hızla yaklaşmakta olan zırhlılar görüş uzaklığı içine girince beklenen Alman gemileri olduğu görüldü. Müstahkem Mevki Komutanlığının emriyle karakol görevi yapmakta olan Kütahya hücumbotu ve Gayretivataniye, gemileri klavuzlamakla görevlendirildi. Gemi komutanı Binbaşı Cemil iki Alman savaş gemisinin üzerine doğru Boğaz'dan tam yolla çıktı.

(*) Bu sınıf botlar Osmanlı Donanmasında 9 tanedir. 1906 yılında İtalya'dan alınmıştır. 29 Kasım 1906'da konvoy halinde Cenova'dan hareket edilerek Osmanlı donanmasına katılmışlardır. Bu botların özellikleri Tonajı: 165 ton. Eni: 5.53 m. Makine Gücü: 2700 HP. Stim makinesi Hızı: 24 Knt. Boyu: 51.02 m. Bu sınıftan «DRAÇ, MUSUL, URFA, AKHİSAR, ALPAGOT, ANKARA, KÜTAHYA, ANTALYA, TOKAT» hücumbotları vardır.

Goeben'e yaklaştığı zaman, «Boğaz'dan içeri gireceğim, bana kılavuzluk yapınız» işaretini aldı.

O'da işaretle:

— Hızınızı azaltınız ve peşimi takip ediniz.

Bunun üzerine «Goeben ve Breslau» hızlarını 15 mile indirdiler ve bu hızla Gayretivataniye'nin klavuzluğunda çok tehlikeli olan mayın hatlarından geçip Boğaz'dan içeri girdiler ve Çanakkale'ye getirildiler.

Bu arada, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa da bir motorbotla, «Goeben'in» bordasına yanaştı. (Gayret-ivataniye) önde (Goeben) ve (Breslau) arkada, Nara'ya kadar geldiler. Burada Alman savaş gemileri demirlediler.

Biraz sonra «Goeben»in ikinci Komutanı Madlong, (Gayret-ivataniye'ye) gelerek Komutan'a; «Kömüre şiddetle gereksinmemiz var. Bize, Türk Donanması için kömür getiren ve Nara'da bulunan İngiliz şilebinin yükü olan kömürü vereceksiniz,» dedi..

Gerçektende o günlerde kömür yükü ile Nara'ya gelmiş bir İngiliz şilebi vardı. Türk donanmasının kömürünü getirmişti. Alman komutanın bu isteği Müstahkem Mevki Kumandanlığına bildirildi. Biraz sonra İngiliz şilebindeki kömürlerin Alman savaş gemilerine verilmesinin sağlanması emredildi.

Bunun üzerine Binbaşı Cemil, İngiliz şilebinin süvarisine durumu anlattı ve kömürü Alman savaş gemilerine teslim etmesini bildirdi. Ancak şilebin süvarisi;

«Ben, Türk gemileri için kömür getirdim, Alman savaş gemilerine kömür veremem» dedi.

Buna karşılık Binbaşı «Aldığım emir böyledir» deyince, İngiliz süvari:

«Öyle ise yükümü Nara'ya boşaltacağım, aslında kontratım böyledir,» dedi.

Binbaşı durumu hemen Müstahkem Mevki Kumandanına ilettili. İstanbul'a Bahriye Nezareti'ne telsizle bildirdiler. Aradan kısa bir zaman geçtikten sonra, telgrafla cevap geldi.» Şimdi silah-

lı askerlerle İngiliz şilebine gidin ve kömürün Alman savaş gemilerine teslim edilmesini sağlayın..»

İngiliz şilebinin süvarisinin, kömürün Alman savaş gemilerine verilmesine kesinlikle razı olmayacağını bilen Cemil Binbaşı, Cevat Paşa'ya durumun hassaslığını açıkladıktan sonra, «Eğer, biz silahlı askerlerle İngiliz şilebini kömürünü Almanlara vermeye zorlarsak belki çok önemli bir sorun çıkar. Bana izin verin, ben bu sorunu başka bir biçimde çözümliyeyim.»

Cevat Paşa'nın izni üzerine İngiliz şilebinin kömürü Almanlara teslim edilmedi. Onun yerine orada bulunan Türklere ait kömür yüklü bir kaç mavnadan kömür sağlanarak Almanlara verildi.

Alman gemilerinin Boğazdan içeri girmelerinden bir gün sonra, başta «İnfleksibl» ve «İndemteybl» kruvazörleri olmak üzere beş İngiliz savaş gemisinin Boğaz'a yaklaştığını nöbetçi botlarımızdan biri görüp, Komodor Vekili olması nedeniyle «Gayretivataniye» Komutanı Binbaşı Cemil'e rapor etti. İngiliz gemiler, nöbetçi bota; «İki Alman savaş gemisi bizden kaçtı. Boğaz'dan içeri girdiler. Ya bunları boğazdan dışarı çıkarın ya da izin verin biz de içeri gireceğiz», dediler.

Cevat Bey'e bilgi verildikten sonra derhal İstanbul'a Bahriye Nezaretine mesaj çekilerek direktif istendi. İngiliz savaş gemilerinin Amiraline de; «İstanbul'a yazdık, alacağımız cevabı beklememiz gerek..» dendi.

«BİR ÇOCUĞUMUZ OLDU»

Enver Paşa'nın odasında oynanan dram artık bir komedi halini almaya başladı. Çanakkale de Goeben ve Breslau demir atmış bekliyor, kömürünü yüklüyordu. Boğaz dışında ise İngiliz savaş gemileri Almanları bırakmamak için duruyorlardı. İstanbul'da ise Enver Paşa'nın ve Alman Askeri Islahat Heyetindeki Almanlardan başka geçiş iznini bilen yoktu. Osmanlı Devletini yönetenler olayı 18 Ağustos gecesi öğrenebildiler. Aynı

gece Sadrazam Sait Halim Paşa'nın yalısında Maliye Bakanı Cavit Bey, Halil Bey, ve Talat Bey toplanmıştı. Enver Bey geldiğinde iki geminin Boğaz'dan girişlerini; «Bir çocuğumuz oldu» sözleriyle açıkladı.

Aslında çocuk bir değil ikiydi. Yakın bir gelecekte bu çocuklar analarının ölümüne neden olacaktı.

Kabine üyeleri ve Sadrazam şaşırmıştı. Bu olayın «İtilaf» devletleri ile savaşa girmek anlamını taşıdığını söylediler. Enver Bey ise başka çare olmadığını düşman İngilizlere karşı, dost Almanları korumak zorunda olduğunu söyledi. Uzun tartışmalardan sonra Alman denizcilerinin silahlarını teslim etmelerinin istenmesi veya limandan çıkarak Akdeniz'e dönmesinin bildirilmesi kararlaştırıldı. Alman elçisi Wangenheim'e haber yollandı. Wangenheim ile ilk kez Sadrazam görüştü. Sait Halim Paşa Alman elçisine, gemilerin uluslararası kurallara uygun olarak silahsızlanması gerektiğini anlattı. Elçi bu sözler üzerine hiddetlenerek gemilerin silahlarını bırakmayacağını söyledi. Gemilerin Türklerin izniyle ve arzusuyla geldiklerini, şimdi yapılan davranışın döneklik sayılacağını sözlerine ekledi. Sadrazam biraz daha direnince Wangenheim köpürdü, küstahlaştı, Fransızlar ile İngilizlerden korktuklarını, bu yüzden Alman dostlarına olan sözlerini yerine getirmemekle sadrazamı suçladı. Alman elçi daha sonra da tehdit etti. Eğer, Türkler ısrar ederse, Almanya'nın Rusya ile anlaşabileceğini ve Osmanlı İmparatorluğunu paylaşacaklarını açık açık söyledi. Oysa o sırada Almanya, Rusya ile savaşa gireli 10 gün oluyordu. Wangenheim ile Enver Paşa ve Talat Bey de konuştular. Ancak Alman elçisi giderek kabalaşıyordu. İttihatçıların bu iki ileri gelen adamı durumu kabullenmekten başka bir çözüm olmadığını anladılar. Wangenheim gittikten sonra Enver Paşa, Sadrazam Sait Halim Paşa, Talat Bey ve Cavit Bey bir çıkar yol aramaya başladılar. Ca-

vit Bey'in kuşukaları gerçekleşmişti. Suskunluğunu doruğa ulaştığı bir anda Halil Bey yerinden fırladı;

«Gemileri satın alalım.»

Sahneye konan bu dramın ikinci perdesi de böylece sona ermiş oldu. Artık eski oyuncular aralarına katılacak yenilerle beraber son perdeyi oynamak üzere görüşmelerine biraz ara verdiler. Bulunan çözüm yoluna sevinip sevinmediklerini bilemiyoruz. Ancak bu önerinin gereklerini yerine getirmeye koyuldular.

Gerçi gemileri satın alacak para yoktu ama böyle gösterilebilirdi. Durum hemen Alman elçisine bildirildi. Wangeheim biraz düşündü ve sonra İmparatora sormak ve onayını almak gerektiğini bildirdi. Osmanlı yönetiminin ünlü dörtlüsü bunun üzerine gazetelere açıklama yaparak Göeben ve Breslau'yu satın aldıklarını söylediler. Almanlar Osmanlı yöneticilerini 'oldu bitti' karşısında bırakmışlardı. Onlarda Almanları aynı durumda bırakmak için, iki zırhlıyı seksen milyon marka satın aldıklarını gazetelere açıkladılar. Her şey tam anlamıyla komediye dönüştü.

Gemilerin satın alındığı dünya kamuoyuna duyurulmuştur ancak İstanbul'daki elçilerin olaya tepkisi çok sert oldu. Gemilerin Boğaz'dan dışarı çıkarılması için olağanüstü baskılar yaptılar. Harbiye Nezaretine birisi geliyor birisi gidiyordu. Bu işten en çok tedirgin olanlar İngilizlerdi. Harbiye Nezaretinde Enver Paşa'nın odasında çok sert tartışmalar olmaktadır. Büyükelçi Sir L. Malett çok sinirli biçimde odaya girdi.

«Paşa hazretleri, sizinle hükümetim adına çok önemli bir konuda görüşmeye geldim.. Devletinizden sığınma hakkı isteyen Alman savaş gemilerini, derhal silansızlandırmanızı ve Çanakkale'den çıkartmanızı hükümetim adına talep ediyorum.» Buna karşılık Enver Paşa ise;

«Ekselansları, bu gemilerin Devleti Osmaniye

tarafından satın alınmış olduklarını herhalde bilmiyorlar.»

Sir Lui Mallet çok sinirlidir,

«Paşa hazretleri, hükümetinizin bu davranışının Devletler arası hukuk kurallarına aykırı olduğunu hatırlatmak isterim.»

Büyük elçinin küstahça davranışına Enver Paşa'nın tepkisi de sert olur,

«Ekselans, Hukuk kuralları bu andan itibaren kaldırılmıştır. Bu açıklamanın aksine, herhangi bir davranışınız olursa, ortaya çıkacak sonuçtan hükümetinizin sorumlu tutulacağını bilmenizi isterim.»

Mallet yumuşama gereği duymak zorunda kaldı,

«Muhterem Paşa hazretleri, bütün Avrupa'yı kaplıyan savaşı yakından izlediğinizi sanırım. Bu durumda, Osmanlı halkı arasında ve hükümetinizin içinde beliren Alman hayranlığının, Devletinizi kötü sonuçlara götüreceğinden korktuğumu itiraf ederim.»

Büyükelçinin bu cüretkâr konuşması Enver Paşa'ya aradığı fırsatı vermiştir,

«Ekselanslarının kaygıları boşunadır. Biz, Göben ve Breslau adlı savaş gemilerini sadece kendi ihtiyacımız olduğu için satın aldık, durumu da Alman hükümetine bildirdik. İngiliz tersanelerinde 7,5 milyon Sterlinge yaptırdığımız Sultan Reşat ve Sultan Osman adlı gemilerimize hükümetiniz tarafından el konulmasının, Osmanlı halkının öfkesini çektiğini sanırım takdir edersiniz.» Enver Paşa çok anlamlı biçimde gülümserken, Mallet, Churchill'in yaptığı bu önemli hatayı tamir edecek söz bulamamanın sıkıntısı içinde bir süre sessiz kaldı. Neden sonra «Paşa hazretlerinin sözlerini bir teminat olarak kabul ettiğimi ve hükümete böyle ileteceğimi bildiririm» diyerek, Savaş Bakanı'nın odasını terkederken Enver Paşa kendine özgü gülümsemesini sürdürmekteydi.

İMZA... AMİRAL (ŞUSON) SOUCHON

Sadrazamın yalısında toplantı üstüne toplantı yapılırken, gazetelere demeçler verilirken, Göben ve Breslau son süratle kömür alma işine devam ediyorlardı. İngiliz Amirali'nin isteği doğrultusunda çekilen mesaja 24 saat sonra yanıt geldi;

«Göben ve Breslav Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınmıştır. Bu gemilere Yavuz ve Midilli adları verilmiştir, ve Osmanlı Bayrağını da çekmişlerdir. İngiliz Amiraline bu yolda bilgi veriniz»⁽¹⁾

Bunun üzerine Binbaşı Cemil, Müstahkem Mevkiden bir muhabere görevlisi olarak İngilizlerin Amiral gemisi «İnfleksibl»in bordasına yanaştı ve durumu İngiliz Amiraline anlattı.

Amiral verdiği yanıtta, «Sizin gerçekten böyle gemilere gereksinmeniz vardı, bu nedenle çok memnun oldum, ancak bu satın alma işini belgelendirebilirmisiniz» dedi.

Komodor Vekili de «Aldığımız telgrafın içeriği budur» diye karşılık verdi.

Bu yanıtın tatmin olmayan İngiliz Amiral Malta'da bulunan Baş Amiralleriyle muhabere edeceğini söyledi.

Ancak bir süre sonra İngiliz gemilerinin Boğaz'a yaklaşmakta olduğu görüldü ve İmroz Adası civarında İngiliz donanmasının toplandığı haber alındı. Keşifte bulunmak üzere Boğaz'dan çıkan «Gayret-i Vataniye» gemimizin bordasına paralel olarak aynı hızla İngiliz gemileri de ilerlemeye başladılar. Az önce kapalı olan toplarının muşambalarını açtılar, mantar kapaklarını çıkardılar. Boğazın dışında bir saat kadar borda bordaya seyrettiler. Bu izlemeden usanan «Gayret-i Vataniye» aniden rotasını değiştirdi. Amaç, engellemeye karşılaşmadan İngiliz donanmasının Boğaz dışındaki toplanma yerini saptamaktı. Ancak, gemimiz

(1) R.L. ASAL a.g.e. s. 19.

rotasını değiştirdikten sonra ilerlediği rota doğru-
su üzerinde gúneyden birdenbire iki İngiliz dest-
royeri belirdi ve «Gayret-i Vataniye»nin ilerleme-
sini önlediler. Rotayı yeniden değiştirdi. İngiliz
gemilerinin durumlarından, yaptıkları önleme ha-
reketinden de anlaşılyordu ki «Gayret-i Vata-
niye» sancak tarafına gidemiyecekti. Bu koşullar al-
tında keşif görevi yapılabildiği kadarıyla yerine
getirildi ve Tavşan Adası arkasında altı nakliye
gemisi gördükten sonra geri döndü. Keşif sonucu
telsizle «Bahriye Nezaretine» ve Donanma Baş Ko-
mutanlığına bildirildi.

Bir süre sonra Tuzla'dan bir telgraf alındı. Bu
telgrafta Binbaşı Cemil'in şahsına hitaben aynen
şöyle yazıyordu;

«şimdi Nümune-i Hamiyet-i de beraberinize
alarak Tuzla'da bulunan Amiral'e katılınız.» (1)

Telgrafın altındaki imza, heyeti talimiye re-
isi İngiliz Amiral «Limpos»un değil Alman Ami-
rali «şuson»un imzasıydı. Bu şunu gösteriyordu.
uzun süreden beri İngilizlerin yönetiminde olan
donanma bundan sonra Almanların yönetimine
geçmiştir. Donanma Komutanlığına da Amiral şu-
son getirilmiştir.

SARI SAÇLARA GIYDIRİLEN KIRMIZI FESLER :

Osmanlı Hükümetinin Almanlardan kopması
olanaksızdı. Ancak diğer güçlü úlkelere de açıkça
taraf tuttuklarını açıklayamazlardı. Bu açmazlar
arasında Von Kressenstein'in deyiimiyle «şark dip-
lomasisinin şaheseri» oyunlar sahnelenmeye baş-
landı.(2) Enver Paşa, Rus Elçiliği Askeri Ateşesi
General Leontijev ile konuşuyor, sürekli olarak bir
Osmanlı-Rus beraberliğinden söz ediyordu. Cemal
Paşa ise Fransızları 'uyutmayı' yükümlenmişti,
dostluk görüşmeleri yapılyordu. Maliye Bakanı

(1) a.g.e. s: 21.

(2) I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi, C. I, s: 137.

Cavit Bey ise İngilizlere, Sadrazamın sözü olduğunu, savaşa girilmeyeceğini anlatıyordu. Yabancı ülke elçileri birşeyler döndüğünden kuşkuluyor ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun tarafsızda kalabileceği bir savaşı hemen kabulleneceğini sanmıyorlardı.

16 Ağustos günü Göeben ve Breslau İstanbul'a gelmişti. 18 Ağustos'ta ise gemilere Alman denizcilerinin şaşkın bakışları arasında Türk Bayrağı çekildi. Amiral Suşon ve diğer komutanlar mürettebata artık Osmanlı ordusu emrinde olduklarını bildirdiler. Gemilerin üzerindeki Göeben ve Breslau yazıları silindi, Enver Paşa'nın taktığı yeni isimler konuldu. «YAVUZ SULTAN SELİM ve MİDİLLİ». Göeben (Yavuz), Breslau Midilli) oluvermişti. İngilizlerin el koyduğu Sultan Reşat ve Osman gemilerinin yerlerine yenileri alınmıştı. İstanbul gazeteleri çok ateşli yazılar yazıyordu. Halk coşkundu.

Almanların 'General' gemisinden birkaç sandık, Yavuz ve Midilli'ye getirildi. Bunların içinde Afrika'ya götürülmek üzere hazırlanmış fesler vardı. Küçük ve hava geçirmez bu fesler mürettebatın canını sıkmıştı ama birkaç gün sonra Osmanlılar bu ciğer rengi feslerin yerine, Osmanlı feslerini gönderdiler. Artık bütün Almanlar ilk kez fes giyiyor ve gülüşüyorlardı. Gemilerinde ise bunları atarak mavi başlıklarını giyiyorlardı. Alman denizciler, diğer Türk gemilerinde de görev alarak bunların onarılması ve Türk mürettebatın yetiştirilmesi ile uğraşmaya başladılar. O güne kadar Türk Donanması İngiliz Amiral Limpus'un danışmanlığıyla yönetiliyordu. İngiliz Amiral bu görevden alınarak yerine Alman Amiral Suşon getirildi. Artık Türk donanması tümüyle Alman denetimindeydi. (1)

Almanlar'ın denetimine geçen donanma gözden geçirildiğinde bir İngiliz oyunu daha ortaya çıktı. (2) Tüm gemiler kullanılmaz hale getirilmiş-

(1) E. LUDWIG a.g.e. s: 57.

(2) E. LUDWIG a.g.e. s: 59.

ti. Savaş, kimsenin aklının ucundan bile geçmemiş, gemiler tam anlamıyla «çay bahçesi» görünümüne büründürülmüşlerdi. Almanlar ilk iş olarak gemileri elden geçirmeye başladılar, eğitim sistemini değiştirdiler. İngilizler döneminde eğitim ve tatbikat nedir bilmeyen donanma şimdi düzenli çalışma temposuna girmişti.

Amiral Şuson imzalı telgrafı alan «Gayret-i Vataniye» Komutanı Binbaşı Cemil, çok kısa süre içinde gerçekleşen bu değişikliğe hayret etmekle beraber verilen emre uydu ve «Numune-i Hamiyet» de alarak derhal hareket edip Tuzla'ya gittiler. Burada «Yavuz»a yanaşıp kendilerini Amiral'e rapor ettiler. O zaman Gayret-i Vataniye'ye, Yavuz'un ikinci Komutanı «Madlong»u Komodor olarak tayin ettiler. O günden sonra gemiye Komodor forsu çekilerek Alman Amiralinin komutası altında manevralar yapılmaya başlandı (1).

DEĞİŞTİRİLEMİYEN YAZGI

Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a varışından sonra Çanakkale Boğaz'ı kapatılmıştı. Boğaz'ın kapatılmasıyla en büyük darbe Rusya'ya indirilmiş oluyordu, bu, Batı dünyası ile tüm bağlantısının kopması demekti. Rusya'nın başkentinden 10 bin kilometre uzaktaki Vladivostok ve kışın uzun süre donan limanlarından başka deniz kapısı yoktu. Boğaz'ın kapatılması Rusya'ya çok pahalıya mal olacaktı.

Osmanlı Hükümetinin bu davranışı Alman çıkarlarına çok uygundu. Bu nedenle İngiltere ve Fransa'da rahatsız olmaya başladı. Daha önceleri «Osmanlı Devleti dostluk etmeğe değmez» diyen mağrur ülkelerin ağız değiştirmeye başladığı görüldü.

Churchill: «Türkler kendilerine sığınan Alman denizcileri silahtan arındırır ve ülkelere yollarsa, tarafsızlığını sürdürürse el koyduğumuz gemi-

(1) L. ASAL a.g.e. s: 22.

leri verebilir, bunlar için aldığımız para konusunu da görüşebiliriz...» diyordu. (1)

Parçalanmasına çoktan karar verilmiş «Hasta adam»ın (2) yüzüne tüm kapılar kapatılmıştı. Bu sırada tüm cephelerde savaşa giren Almanya tek dost olarak görünüyordu. Ancak İstanbul'daki Alman büyükelçisi ülkesinde tasarlanan, Türkiye üzerindeki tasarıları, hemen gerçekleştirmek amacındaydı. Önce Yavuz ve Midilli'deki mürettebatın durumunu sadrazama ihtar etmek gereğini duydu. Amiral Suşon her ne kadar fes giymişse de emirleri sadece Alman İmparatorundan alırdı. Türk ilgililerin bunu akıllarından çıkarmaması gerekti. Osmanlı komuta makamları Amiral'e karışmamalıydı. (3)

Diğer yandan İtilaf Devletleri Osmanlı'nın tarafsızlığına çok büyük önem veriyorlardı. 17 Ağustos'ta Osmanlı Devletine; tarafsız kaldığı takdirde Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün garanti edileceğini ve her türlü saldırıya karşı korunacağını» bildirdiler. Elçilerle yapılan görüşmelerde Osmanlı Devleti koşullarını şöyle belirtti;

«Yunan işgalindeki adaların geri verilmesi, Mısır sorununun çözülmesi, Kapitülasyonların kaldırılması, Rus tecavüzü olasılığına karşı güvence verilmesi, ülkelerin iç işlerine karışılmaması istenildi. İtilaf Devletleri adalar sorununun savaştan sonra ele alınabileceğini, Rusya'nın saldırıda bulunmayacağını bildirmekle beraber, gemilerdeki Almanların ve Alman askeri heyetinin ülkeden çıkarılmalarında ısrar ediyorlardı. Bu görüşmeler olurken 17 Ağustos'ta Osmanlı hükümeti tek taraflı olarak kapitülasyonları kaldırdığını ilan etti. Fransa, Marn muharebesini kazanınca görüşmeler gevşedi.»

(1) I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi s: 237.

(2) WALDER a.g.e. s: 20.

(3) I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi s: 237.

27 Eylül günü Çanakkale Boğaz'ı önüne mayın dökülerek 1 Ekim günü Boğaz'ın kapandığı duyuruldu. Bu karardan sonra İngiliz, Fransız savaş gemilerinden kurulu kuvvetli bir filo Boğaz önüne geldi. 14 Ekim'de Boğaz'dan çıkmak isteyen bir Türk torpidosuna, İngiliz amirali, Boğaz'dan çıkacak savaş gemilerini topa tutmak emrini aldığını bildirdi.

AMİRAL SUŞON'UN TÜRK DONANMA BİRİNCİ KOMUTANLIĞINA ATANMASI :

18 Ağustos'ta Bahriye Nezareti, Donanma Komutanı Yarbay Arif'e Amiral Suşon'un emrinde olduğunu bildirdi. Amiral bir gün önce Türk gemilerini denetlemişti.

Satın alındıkları duyurulan iki gemi, savaşın sonuna kadar Alman personeli tarafından sevk ve idare edilmişler ve Almanlar bütün savaş boyunca, Türk Alman deniz kuvvetlerinin birlikte çalışmasından söz etmişlerdir.

Amiral Suşon daha Çanakkale'den girdiği andan başlamak üzere işlere karışmaya başlamış, o sırada Çanakkale'de Boğaz'dan çıkmak üzere beklemekte olan bir Fransız ticaret gemisinin telsiz aygıtına da el koymuştur. Çanakkale'deki Rus, İngiliz ve Fransız konsolosluklarının protestoda bulunmalarına yol açan bu hareket karşısında, Başkomutanlık aygıtın geri verilmesini ve bundan böyle Boğaz'da duracak yabancı ticaret gemilerinin, hareketlerine kadar telsizlerinin geçici olarak çalışamaz bir duruma getirilmesini bildirmişti.

18 Ağustos'ta yaptığı bir denetleme sonunda donanmanın yönetimini hemen üzerine alan Alman amirali, geleceğe ilişkin düşüncelerini gerçekleştirmek amacıyla hemen sıkı bir eğitime başlamış, gemilerde fazla bulduğu personeli çıkarmış, savaş gücünün yetersizliğini öne sürerek her gemiye bir Alman subayı vermiş ve filotilla komodorluğuna da bir Alman subayı atamıştı. Bu atamalar hakkında Bahriye Nezaretinin düşüncesi so-

rulunca kendisine bu gibi işlerde Nezaretten izin alınması bildirilmişti. Alman subayların eğitim amiri olarak görev yapacak ve ancak Türk komutanının bulunmadığı zamanlarda onun yerini alacaktı. Bu yolla ilk günden başlayarak donanmayı savaşa hazırlamaya başlayan Amiral, 9 Eylül 1914 te Donanma Birinci Komutanlığına ve o ana kadar bu görevi yapmış olan Yarbay Arif de Donanma İkinci Komutanlığına atandı.

Donanma gemilerinde bir temizleme işlemine girişen Suşon, Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berkisatvet, Peykişevket, Yedigârmillet ve Taşoz sınıfından dörder muhrip ile bir filo kurdu. Bunun dışında kalan Mesudiye muharebe gemisi, eskiliği ve ağır toplarının onarımı için İngiltere’de kalmış olduğundan dolayı, orta ve küçük çaptaki topları yüzen bir batarya olarak kullanılmak üzere, 5 eylül’de Çanakkale’ye gönderildi

OSMANLI DEVLETİ SAVAŞA İTİLİYOR

Sefain Süvarilerinin Şahıslarına, (Gemi Komutanlarına — Kişiye özel)

«Donanmayı Hümayun birinci kumandanlığına tayin buyrulan Amiral Suşon cenapları tarafından Donanmayı Hümayu’nun talim etmek üzere denizde bulunduğu sırada vereceği her türlü emirlere harfiyen riayet edilmesi ve tereddüt edilmeden emirlerin yerine getirilmesini talep ederim.» (1)

24 Ekim 1914
Bahriye Nazırı
Ahmet Cemal

Alman Madlong Komodor olarak tayin edildikten sonra, 18 Eylül günü Yavuz, Midilli ve diğer Türk gemilerinin katılmasıyla birlikte Heybeliada önlerinde padişah Sultan Reşat’ın da katıl-

(1) L. ASAL a.g.e. s: 22, a.g.e. s. 23, karşılaştırma, Ş.S. AYDEMİR - Enver P. C. II, s: 564, karşılaştırma: Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci cilt s. 465.

dığı bir resmi geçit yapıldı. Törenden sonra Komodor; «Cemil Bey, filotillaya emir veriniz, yarın biz burada olmayacağız. Onlar biz yokken liman eğitimlerini sürdürsünler. Biz yarın Gayreti Vatanıye ile hareket edeceğiz. İstim tutup on beş mil sür'at üzerine hazırlanınız. Sabah saat altında vira demir edeceğiz.»

Alman Komodor Madlong'un bu emri üzerine «Gayret-i Vatanıye» dört kazanı fayrap edilerek on beş mil üzerinde istim tutuldu. Sabah altıda da vira edip kalktı...

Binbaşı Cemil, Komodor'a nereye gideceğiz? diye sordu.

«Karadeniz...»

On dört mille Kavak önlerine geldiler. Bu sırada Alman Komodor şu emri verdi:

«Üç torpido atışa hazır olsun. Gemiye de savaş durumuna getiriniz, ihtiyat cephanelerini de çıkarınız.»

Gemide, Midilli'nin çarkcısı da Komodor'un konuğu olarak bulunuyordu. Gemi Boğaz'ın mavi sularını yarıp baş kısmından geriye doğru beyaz köpükler saçarak Kavaklar'ı geçip Karadeniz'in sularıyla kucaklaştı. Alman Komodor gidilen rota konusunda bu ana kadar hiç bir şey söylememişti. En sonunda Türk filotillası Komodor Vekili dayanamayıp sordu; «hangi rota üzerinde seyredeceğiz?»

«Rota Sivastopol.. Sür'at 18 mil..»

Çürk mürettebat ne yapılacağını bilmeden emre itaat ederek 18 mil hızla Sivastopol'a doğru yol almaya başladı... Her gün tek başına yemek yiyen Komodor bu öğle yemeğini Cemil Bey ve konuğu olan Alman çarkçı subayla birlikte yedi. yemek sırasında;

«Cemil bey, bu gün yapacağımız iş çok önemlidir. Belki de savaşa girilecektir. Sivastopol'a geldiğimiz zaman kıyıda 7-8 mil kadar açıkta ve 6 mil yolla ilerliyeceğiz. Şayet bir Rus gemisi bizi görürse, Çürk destroyerinin Sivastopol'a hücum

ettiği kanısına kapılacak ve bize ateş edecektir. Bu yolla da Ruslarla Türklerin savaşa girmesi bir oldu bitti olacaktır.» (1)

Bu planı dinledikten sonra, her halde Türk Komodor Vekili yediği yemeğin farkına bile varamamıştır. Kendisi, Sivastopol akını hakkında ne Bahriye Nezaretinden ve ne de ilgili dairelerden her hangi bir emir almamıştı. Durumu telsizle İstanbul'a bildirmeside olanaksızdı.

Çünkü gemiye Türk telsizci yerine Alman telsizci alınmıştı. Bu durum karşısında geminin Türk çarkçı başısı ve ikinci komutanı ile konuyu etraflıca görüştü. İçinde bulunulan koşullarda Alman Komodora uymaktan başka çıkar yol olmadığına karar verdiler.

Sivastopal önlerine gelindiği zaman hızlarını 6 mile indirdiler ve 10 mil açıkta bir aşağı bir yukarı dolaşmaya başladılar. Özellikle Türk mürettebat büyük bir heyecan içindeydi, sinirler son derece gerilmişti. Şimdi Ruslar topa tutacak, bize hücum edecekler de savaş çıkacak diye düşünmekten hepsinin sinirleri bozuldu. Savaş şimdi çıkacak, biraz sonra çıkacak diye diye gerginlik içinde akşamı buldular. Ruslar tarafından herhangi bir hücumu uğramadıkları için Madlung'un beklediği savaş çıkmadı. Akşamın karanlığının çöktüğünü gören Alman Komodor, tam yolla geri dönülmesini emretti.

AMİRAL SOUCHON (SUŞON) KARADENİZ'E ÇIKMAK İSTİYOR

Rus Dışişleri, Enver Paşa'nın yaptığı önerileri değerlendiremediler. İngilizlerde Osmanlı'yı önemsemediler, Fransızlar çekimser kaldılar, üstüne üstlük Ruslar biz nasıl olsa «Hasta adamı» bir tokatta deviririz diyerek kendilerinden çok emin biçimde Boğazların gelecekteki sahipleri gibi davranmaya başladılar. Daha önce de belirttiğimiz gi-

(1) L. ASAL a.g.e. s: 24.

bi Osmanlı da çareyi Alman'ın dostluğuna sığınmakta buldu. Özellikle Rusya'nın tavrı, en yetkili kişilerin sözleri tedirginlik yaratıyordu;

«Bu savaş bize İstanbul ve Boğazlar'ı sağlamazsa hiç bir anlam taşımaz. Çarigrad(*) bizim olmalıdır. Bizim tarihi görevimiz, kutsal ödevimiz Ayasofya kubbesi üstüne Prova Slaviye haçını dikmektir. Ortodoks haçını dikmektir. Rusya yüzyıllardan beri süren ayıbının öcünü Türklerden almazsa seçilmiş ulus sayılmaz...»⁽¹⁾

Osmanlı Hükümet yetkililerinin çaresizlik içinde kıvrandıkları bu dönemde Amiral Suşon ise aldığı bilgiler ve talimat sonucu Türkleri savaşa itmenin zamanının geçtiğini biliyor ve bir oldu bitti için yollar arıyordu. Marmara'da iki günlük bir tatbikattan sonra «Türk bahriyelilerini deniz tutuyor, çok fırtınalı olan Karadeniz'de ileride iş görebilmek için bunları alıştırmak gerekir. Bunun için tüm savaş filosu ile Karadeniz'e çıkma izninin verilmesini dilerim.» diye rapor yazmıştı. Amiral bu izni alırsa Karadeniz'de Ruslarla karşılaşacak ve bir çarpışma yaratacaktı. Bu sıralarda Türk yetkililer ile Alman Komutanlar arasında Rusya'ya karşı nasıl bir savaş planı uygulanacağı da konuşulmaya başlandı. Bu toplantılarda ileri sürülen görüşler; Romanya'ya asker çıkarmak, Odessa'ya çıkarma yapmak, Bulgaristan aleyhe dönerse üzerine yürümek, Rus donanmasını Karadeniz'de sıkıştırıp batırmak, Süveyş'e yürüyüp Mısır'ı almak gibi çeşitli seçenekler üzerinde yoğunlaşıyordu.

Osmanlı Hükümet yetkilileri ile Almanlar arasında bu tartışmalar yapılırken, İngiltere'de Türkler'e karşı izleyeceği savaş politikasını saptamaya uğraşıyordu. Churchill Yunanlıları destekleyerek Gelibolu'ya çıkarma yapmak istiyordu. Bu neden-

(*) Çarigrad: İstanbul demektir.

(1) Dünya Savaşı Ansiklopedisi s: 241.

le Yunan donanmasını güçlendirmek için her şey yapılmalıydı. Churchill'in görüşü şöyleydi;

«Türkiye'yi derhal kalbinden vurmak için Yunan ordusu desteklenmiş deniz gücüne dayanarak Gelibolu yarımadasını ele geçirebilir. Bu ise bize Çanakkale Boğazı'nı açar. Marmara'ya girer, Türk ve Alman gemilerini batırır, oradan Karadeniz'deki Rus donanması ile bağlantı kurar ve tüm duruma hakim oluruz.» (1)

YAVUZ, TARİH SAHNESİNDEN BİR İMPARATORLUĞUN ÇEKİLİŞİNİ HAZIRLIYOR;

Amiral Suşon artık Yavuz adıyla anılmakta olan Goeben'i sık sık Karadeniz'e tatbikata çıkarıyordu. Bir kezinde Karadeniz'den tatbikattan dönmekte olan Yavuz ani bir şekilde Büyükdere önlerinde, Rus Sefaretinin karşısında, kıyıya yakın bir yerde durdu. Gemi bandosu Alman uniformalarıyla güverteye dizilip Sefaret personeline Alman milli marşlarından oluşan uzun bir konser dinlettiler. Sonra yine feslerini başlarına geçirdiler ve gemi uzaklaştı.

1914 yılı Ekim ayında Rus donanması da Osmanlı'yı rahatsız etmeye başlamıştı. İstanbul Boğazı önünde dolaşıyorlar, Türk donanmasının her hareketini izliyorlardı. Ayrıca İstanbul'da sıkı bir casusluk ağı kurmuşlardı. Bir ara İstanbul Boğazı ağzında görülen mayınların Ruslar tarafından döküldüğü ileri sürüldü.

Amiral Şusun ise artık planını kurmuştu. Berk gambotu ve bir kaç torpidobot ile bir mayın tarama gemisi katılacaktı. Amiral, Rusya'nın en güçlü deniz kalesi Sivastopol'a saldırmaya karar verdi.

Daha önce Sivastopol açıklarında Komodor Madlong'un tasarısı gerçekleşmemiş ve geri dönüp İstinye'de demirlemişlerdi. 29 Ekim akşam üstü Amiral Şusun imzalı bir telsiz telgraf «Gayret-i

(1) I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi s: 242.

Vataniye»ye ulaştırıldı. Telsiz mesajında şöyle deniyordu:

«şimdi filotillayı beraberinize alarak Rumeli Karaburun mevkiinden on mil açıkta bana katılınız.»

Gemi zaten istim üzerindeydi. Derhal hareket ederek filotilla ile beraber gece saat 10 sularında amiral gemisinin bulunduğu yere geldi.

şuson işaretle Cemil Bey'i ve Madlong'u amiral gemisine istedi. Beraber Yavuz'a çıkarak amiralle görüştüler. Amiral, Cemil Bey'e biri kırmızı, diğeri beyaz iki zarf verdi. Komodor'a ise yalnız kırmızı bir zarf verdi. Ardından;

«Bunları geminizde açıp okur, gereklerini yerine getirirsiniz», dedi.

Komodorla beraber gemiye döndüler. Cemil Bey'in aceleyle açtığı zarflardan biri, Bahriye Nezareti'nden geliyordu. «Karadeniz'de yapılacak olan manevralar sırasında Amiral şuson tarafından verilecek emirlerin aynen yerine getirilmesi ve son derece itaat isteniyordu».

İkincisinde Amiral şuson tarafından yazılan emir vardı;

«şimdi Muavenet-i Milliye'yi de yanınıza alarak Rusya'nın Odesa limanına hücum edeceksiniz. Orada bulunan Rus Savaş Gemilerini batırıp döneceksiniz.»

Hızla kamarasından fırlayan Cemil Bey gerekli emirleri verdi ve «Gayret-i Vataniye», «Muavenet-i Milliye» gemileri «Midilli»yle birlikte 15 mil yolla Odesa yönünde ilerlemeye başladı.

Amiral bütün gemilere özel görevlerini bildirdi. Yolda giderken bir emir daha verdi, «Elinizden geleni yapınız. Türkiye'nin geleceğı söz konusudur.»

Bundan sonra Yavuz tek başına yola çıktı. Yanında iki mayın tarama gemisi vardı. Türkiye kıyıları boyunca yol alıyor, ama casusların anlamaması için onların görüş alanı içinde bulunmuyordu. Sivastopol'un tam karşısında bulunan Amasra'ya kadar geldi. Mayın tarama gemisi şimdi ön-

den gidecek ve Sivastopol koyuna mayın dökcekti.

Yavuz tarihi rolünü oynamak üzere kıydan açılırken Novrosiski'ye giden Midilli ve Gayret-i Vataniye ile diğer gemiler kıydan çok uzaktaydılar ve Odesa istikametinde denizi yutuyorlardı.

Odesa, Boğaz'dan 330 mil uzaktadır. Hareketten bir süre sonra hızlarını arttırarak Odesa ile olan uzaklığı kapatmaya başladılar. Alman komodor Cemil Bey'i yanına çağırdı. Önünde durmakta olan çuvaldaki Rus bahriye şapkalarını göstererek;

«Cemil Bey, sizin gemiciler mutaassıpmıdır, gereğinde şapka gibebilirler mi?»

«Bizim hepimiz, memleket uğrunda gerektiği zaman her şeyi yaparız. Taassubun memleket işlerinde yeri olamaz.»

Bu konuşmanın hemen ardından Komodor gemideki subay ve erlerle bir konuşma yapmak için hepsini güverteye topladı. Madlong topluluğa yaptığı konuşmada; «Yapacağımız iş çok önemlidir. Türkiyenin geleceği bizim başarımıza bağlıdır... Sizden, Cemil Bey'in emirlerine son derece itaat etmenizi istiyorum.»

Gemilere savaş havası hakim olmuştu. Şimdi herkes yüzlerine vuran Karadeniz'in serin havasında savaşın soğukluğunu duyumsuyordu. Bütün subay ve erler verilecek emirleri görevleri başında büyük bir sessizlik içinde bekliyorlardı.

Bu koşullar içinde nihayet Odesa önlerine geldiler. Odesa'ya hiç gitmedikleri için limanın mendirek durumunu harita üzerinde saptamaya çalışıyorlardı. Ancak gerektiği gibi saptamak olanaksızdı. Amaçları, mendirekten içeri girerek limanda ve mendirek içinde bağlı bulunan Rus savaş gemilerinden bazılarını batırmaktı. Mendireğin fenerleri yanmıyordu, her taraf zifiri karanlıktı.

Komodor'a Odesa'nı nbordalandığı haber verildi. Alınan emir üzerine hızlarını azaltıp gemileri 8 kerte iskeleye aldılar ve kıyıya dikey olarak ağır ağır inmeye başladılar. İki gemi de bütün ışık-

larını söndürmüştü. Karanlık içinde harita ve pusulanın yardımıyla yol alıyorlardı.

Tam bu anda mendirekten bir gemi çıktı. Bu geminin fenerleri yanıyordu. Mendirek içinden süzüle süzüle çıkan bu geminin izlediği rotadan mendireğe girilecek Boğaz'ı öğrendiler.

Gemiye iyice yaklaştıkları zaman borda fenerlerini yaktılar. Bu durumda bir balıkçı kayığı gibi görünüyorlardı. Geminin üzerine geldikleri zaman bunun bir ticaret gemisi olduğunu gördüler. Bu gemi, yol vermeleri ve üzerine düşmemeleri için düdük çalmaya başladı. Ancak biraz sonra savaş gemisiyle karşı karşıya olduğunu anlayınca tehlikeyi limana bildirmek için hiç durmaksızın düdük çekmeye başladı, ancak iki Türk gemisi de mendireğin boğazından içeri girmişti bile.

Mendireğin içinde ilk gördükleri savaş gemisi Rus'ların «Donetz» gambotu oldu. Gemi, kıçtan kara almış bir durumda mendireğin içinde bağlı bulunuyordu. Bu gemiyi 40 metre gibi çok kısa uzaklıktan görmüşlerdi. «Donetz» de onları gördü ve derhal geminin kampanası korkunç bir gürültüyle çalmaya başladı. Şimdi «Donetz»in tüm subay ve erleri görevleri başındaydı ve hızla topların kılıfları sıyrıldı. Tüm olup bitenler saniyeler içinde oluyor, saldıran ve saldırıya uğrayanlar zifiri karanlıkta gölgelerin hareketlerinden ne olup bittiğini çözebiliyordu.

Artık durum içinden çıkılmaz hale gelmişti. Bütün liman düdük ve kampana seslerinden inliyor, Odesa'nın nereden çıktıkları belli olmayan gemilerin saldırısına uğradığı etrafa duyuruluyordu.

Geçen süre her iki tarafında aleyhine çalışıyordu. Bu saniyeleri iyi değerlendiren mücadeleyi kazanacaktı. Donetz ile olan uzaklığın çok kısa olması top veya torpil kullanma konusunda kararsızlığa itiyordu. Bu kadar kısa uzaklıkta etkili olmasına rağmen torpil kullanmak çok tehlikeliydi. Çünkü atılacak torpil, atan gemiye de çok büyük zararlar verebilirdi. Ancak yitirilecek zaman yoktu.

Komodorla birlikte Cemil Bey'in büyük bir soğukkanlılıkla verdikleri ani karar sonucunda torpido ateşlendi. Torbil, hareketini su içinde izlemeğe fırsat kalmadan hedefe isabet etti. Önce büyük bir çatırdama duyuldu, ardından düdük sesleri, insan feryatları ve bir patlama ardından bir büyük patlama daha duyuldu. Donetz ikiye bölünmüştü. Düdük sesleri, bağırışmalar ve ikiye bölünen Rus savaş gemisinden havaya uçan enkaz yığınlarının suya düştükçe çıkardıkları su sütunları arasında üstlerine düşen ateş toplarına, çelik parçalarına rağmen, Türk gemileri mendirek içindeki işlerine hızla devam ettiler.

Alman komodor, büyük bir sevinç içinde heyecanla etrafa övgüler yağıdırıyor, cesaret veriyordu. Mendirek içinde bulunan bir kaç büyük Rus ticaret gemisi de top ateşine alınarak parçalandı. Top ateşini yiyen gemi, önce düdük seslerine boğuluyor, ardından insan feryatları patlamalara karışıyor ve havaya uçan gemi parçalarının suya hızla düşüşleri maytap aydınlığında izlenir gibi izleniyordu. İnfilak eden her gemi ortalığı bir an için aydınlatıyor, kendi ölümünü biraz sonra ceset haline gelecek diğer gemilere izlettiriyordu.

Odesa limanı, o gece, denizin üstünde yüzen ateş adacıklarıyla tam bir cehennemi andırıyordu. Bütün ışıklar yanmış, projektörler çalışmaya başlamış, saldıran gemileri liman dışında arıyorlardı. Bu gemilerin mendirek içinde olabileceğini düşünmeleri olanaksızdı. Şimdi Odesa açıkları ışık silindirleri içinde aydınlanıyor, gemiler aranıyordu. Türk gemileri de bu durumdan yararlanarak önlerine gelen irili ufaklı pek çok gemiyi batırdılar.

İlk olarak batırdıkları «Donetz»den eser kalmamıştı. Yeniden onun bulunduğu tarafa yöneldiklerinde bu gemiden üç gemicinin denizde yüzdüklerini gördüler. Ancak Komodor bunların kurtarılmasına izin vermedi.

Denizdeki Rus gemicilerini kurtarmak konusunu Komodorla tartıştıkları sırada, mendirek içinde bir Rus motorunun kendilerine doğru en az 15

mil hızla geldiğini gördüler. Derhal projektörlerini yaktılar. Projektörün aydınlığında motorun içinde bir liman kaptanı karanlıkta kollarını iki yana açıp kapayarak yüksek sesle bağıırıyordu:

«Kimsiniz, kimsiniz?..»

Alman Komodor, Türk komodor yardımcısının yüzüne baktı. Göz göze geldiklerinde Rus kaptanın ne yapmak istediğini her ikiside anlamıştı. Yapmak istediğı 15 mil hızla gelip gemilere çarp-mak ve kendisinin ölümü pahasına da olsa bu ha-reketi ile gemileri hasara uğratmaktı.

«Dayan Cemil» dedi, Alman komodor.

Bir elliyedilikte ona attılar, ne kaptan kaldı ne de motor.

Odesa limanına da bir iki mermi salladıktan sonra mendirek girişine doğru yön değıştirdiler. Aslında bu sırada da Ruslar ani gece baskınının yarattığı şoktan kurtulmuşlar, kıyıdaki top bataryaları ile üzerlerine ateş kusuyorlardı. Türk gemileri ateşi kesmişti. Bununla beraber etraflarına düşen mermilerin çokluğunu havaya çıkan su sütunlarından anlıyorlardı.

Tam mendireğin çıkış yerine yaklaştıkları sırada, karanlıkda birdenbire önlerinde büyük bir cisim belirdi. Bunun büyük bir gemi olduğunu ancak çok yakınına sokuldukları zaman anlayabildiler. Bu koca gemide tek bir ışık bile yanmıyordu. Yalnız güverte ve baş tarafta bazı insanların telaşlı telaşlı koşuştukları bir gölge halinde farkediliyordu.

Gemiye biraz daha yaklaştıklarında bunun savaş gemisi olmayıp, büyük bir yolcu gemisi olduğunu gördüler. Alman komodor da dikkat kesilmiş, gemiyi inceliyordu. Cemil Bey ve komodor tam yolla geriye dönmek kararındaydılar. Bu anda karşılarına çıkan geminin, olduğu gibi bırakılmasını düşünen Binbaşı Cemil makineye tamyol işaretini vermek üzere elini telgrafa götürdüğü sırada komodor Madlong emir verdi:

«Cemil, ateş et, gemiyi batır»

Komodorun bu emri üzerine üç mermi de bu gemiye atıldı ve koca Fransız gemisi homurdanarak bir anda parçalandı, çok kısa süre içinde de karanlık sulara gömüldü.

Odesa limanının mendireğinden çıktıktan sonra tam yolla ilerlemeye başladılar. Rus'ların sahil bataryaları arkalarından durmadan ateş ediyorlardı. Şans, bu gece iki gemiden yana olduğu için yara almadan kurtuldular. Şimdi rota «İstanbul Boğazı'ydı». Cemil Bey'in eli telgrafta «tam yol» komutunu verdi...

Bu grup, görevini tam hakkıyla yerine getirirken Yavuz'un köprü üstünde Amiral Şusun Sivastopol'un yıllar önce İngilizler tarafından zorlandığını ancak başarıya ulaşamadığını düşünüyordu. Dünyanın en sağlam deniz kalelerinden birisiydi Sivastopol. 30.5 luk toplarıyla çok modern bir kulesi vardı.

Mayın tarama gemisi şimdi önde gidecek ve Sivastopol koyuna mayın dökecekti. Bu köhne mayın gemisi savaşın en tehlikeli görevlerinden birini yapıyordu. Eski şehir hattı tipi olan gemi İstanbul'da en ilkel koşullarda, ilkel araçlarla mayın gemisi olarak savaşta işe yarar hale getirilmişti. Sivastopol koyuna birçok ırmak döküldüğü için buraya mayın bırakmak çok güçtü. Gecenin karanlığında gemi sessizce limana yaklaşıyordu. Mürettebatın sinirleri son derece gergindi. Gece saat birde Sivastopol'a 15 mil yaklaştıklarında ansızın üzerlerine bir projektör çevrildi. Sivastopol limanını ağzını mayınlayacak olan Türk gemisindekiler donmuş kalmışlardı. Aynı anda ışıldak Yavuz'un da üstüne çevrildi. Bir Rus devriye gemisi olmalı diye düşündüler. Işıldak giderek daha parlak ışık saçıyordu. Bu, devriye gemisinin hızla yaklaşmakta olduğunu gösteriyordu. Yavuz dikey olarak fener dubasına doğru yol alırken ışık daha da güçlendi ve dubayı geçtikten sonra birden azaldı. Gemidekiler derin bir soluk aldılar. Demek ki ışık hareketsiz bir kaynaktan geliyordu. Henüz ilk sıkıntının izleri geçmemişken bir ışıldak daha orta-

ya çıkıverdi. Dosdoğru Yavuz'a çevrilmişti... Sonra mayın gemisinin bu ışılda içinde tüm çizgileriyle görülmesi heyecan yarattı. Ancak sonradan bunun bir göz aldanması olduğu anlaşıldı. Mayın gemisi ışıldağın yanından geçiyor, karadan gözük-müyordu.

Yavuz 29 Ekim sabahı saat 05.00'de Sivastopol'a yedi mil uzaklıkta mayın tarama cihazlarını suya atmış olan Samsun ve Taşoz muhriplerinin arkasında seyre başladı.

Mayın gemisi çok güç olan işini rahatça basarmıştı. Mayınlar kıyıdan iki mil uzağa yayılmıştı. Ruslar ise hiçbir şeyin farkında değillerdi. Yavuz gün ışıyana dek bekledi. İlk ışıklar ortalığı aydınlatırken bir Rus gemisinin verdiği telsizi yakaladılar. Telsiz;

«Binbaşıya, Odessa biraz önce Türk gemilerinin saldırısına uğradı. Donetz gambotu ağır hasara uğradı».

Bu telsizi yakalayan Suşon, «Demek ki Gayret-i Vataniye ve Muavenet-i Milliye görevlerini başarıyla yerine getirmişler.»

diye düşündü. Gülümsedi. Ancak arkasından,

«Midilli ne yaptı, acaba...»

düşünmek bile istemedi.

Amiral Suşon sis ardındaki Sivastopol'un yavaş yavaş ortaya çıkan silüetini gözlüyordu. Gün ışıdı. Yavuz artık Ruslar tarafından görülebiliyordu. Gemi herşeyi ile savaşa hazır. Toplarını ateşlemek üzereyken karadan müthiş bir top atışı başladı. Atış çok şiddetli olmakla beraber ürküntü vericiydi. Önce karadan görülen alevler ardından çok şiddetli patlama sesleri ve havaya metrelerce yükselen su sütunları hareketsiz çehrelerce izleniyordu.

Yavuz Sivastopol kıyı bataryalarına sekiz kilometreye kadar yaklaştı ve bunların on dakika önce açmış oldukları ateşe saat 06.30 da karşılık vermeye başladı. Amiral Suşon.

«Sivastopol'u cehenneme çevirin...»

Zikzak seyretmek suretiyle açtığı bu ateşte ağır toplarıyla 47 ve orta bataryalarıyla da 12 mermi harcadı. Onuncu salvodan sonra kış bacasına isabet eden üç mermi, güvertede ağır hasara yol açtı. Hatta bir tanesinin yarattığı etki nedeniyle kazanlardan biri iş görmez hale geldi. Karşılıklı korkunç atış düellosu başlamıştı. Ruslar karadan yüze yakın top ile ateş ediyorlardı. Daha önce Odesa'ya yapılan akın telsizle bildirildiği için Sivastopol gerekli önlemleri almıştı. Bu nedenle çok şiddetli bir engel ile karşılaştılar. Sis tam anlamıyla dağılmamış, ortalık pusluydu, karadan atılan yüzlerce merminin çıkardığı su sütunları yeniden denize dökülürken ayrı bir sis tabakası oluşturuyordu. Yavuz'un ilk amacı 30.5 luk topların bulunduğu zırhlı kuleyi yıkmaktı. Kuleden de Yavuz'a ateş yağıyordu. Bir ara kuleden yağdırılan ateşin kesildiği farkedildi. Kulenin işi bitmişti. Gemi kıyıya üç bin metre kadar yaklaştı. Bu kez askeri bölgeler ateş altına alındı. Havanın puslu olması nedeniyle, ne karaya ve ne de o sırada harekete geçmiş olan Rus muhriplerine karşı yapılan ateşten bir sonuç alınamadı. Bu karşılıklı ateş onbeş dakika sürmüştü, amaca ulaşılammıştı. Amiral Suşon mayın gemilerine emir verdi; «Son hızla atış alanından kuzey doğuya doğru gidin.»

Yavuz bir süre sonra güneydoğu yönünde gördüğü dumanlar üzerine yöneldiğinde üç Rus muhribiyle karşılaştı. Bunlar, 12 km.den yapılan ateş karşısında geri çekildiler. Bu sırada, Sivastopol'a doğru seyretmekte olan, 700 mayın yüklü, Prut adlı mayın gemisine rastlanarak onbeşlik toplarla kısa zamanda batırıldı. Mürettebatından 75 kişi «Samsun» ve «Ttaşoz» muhripleri tarafından kurtarıldı. Bundan sonra «Mariupol»dan gelmekte olan 1708 tonluk «İda» ağzına görülmeksizin 60 mayın dökmüş olan Nilüfer mayın gemisi de Boğaz'a dönerken 1852 tonluk «Grandük Aleksandr» Rus gemisiyle karşılaşmış, mürettebat ve yolcularını gemiye aldıktan sonra top ateşiyle batırmıştı. «Nilü-

fer» 30 Ekim'de ve «Yavuz» 31 Ekim'de öğleden sonra Boğaz'a döndü.

«Midilli» ve «Berkisatvet» gemileri Novrosiski liman şehrini bombardımanlamayla görevlendirilmişlerdi. «Berkisatvet», 29 Ekim sabahı ortalık ağarırken bu limanın ağzına geldi. Biraz sonra şehir tüm çıplaklığıyla karşısında olacaktı. Gemi görevini yerine getirmek için hazırlanırken, «Midilli», Kerç boğazı önünde 60 mayınlık bir engel kurmakla uğraşıyordu. Bu mayınları döktükten sonra 18 mil hızla Novrosiski'ye rotalandı.

«Berkisatvet» limanın bombalanacağını bildirmek üzere kıyıya gönderdiği filikanın geri dönmediğini görünce mendireğe girip onu gemiye aldı ve saat 10'da savunmaya hazırlandıkları görülen Rus kuvvetleri üzerine ateş açtı. Şimdi kıyıda da ateşle karşılık veriliyordu. Ortalık tam kızışmaya başladığı anda «Midilli» geldi ve bombardıman işini üzerine alarak, «Berkisatvet», telsiz istasyonu ile limandaki gemileri tahrip etmekle görevlendirildi. Şimdi hem «Midilli» hem de «Berkisatvet» henüz uyanmaya başlamış olan limanı cehenneme çevirmek üzere salvolarına başladılar. Görevi alır almaz atışlarını yönlendiren «Berkisatvet» çok kısa sürede telsiz istasyonunu havaya uçurdu. Ardından atışlarını liman içine çevirdi. «Midilli» ise kıyıyı dövüyordu. Ruslar neye uğradıklarını şaşırıyorlar. Atışları çaresizliklerini gösteriyordu. «Berkisatvet»in namluları bir anda liman içini birbirine katmaya başladı. Mermiyi yiyen gemi düdük sesleriyle beraber insan seslerinin birbirine karıştığı bir garip can pazarına dönüyordu. Havaya fırlayan çelik ve tahta parçaları isabet ettirilen mermiler kadar öldürücü, tahrip edici olmaya başladı. İkiye bölünen gemiler, bir bölümü parçalanan diğer bölümünden alevler fışkıran irili ufaklı savaş gemileri, denize atlayıpta kurtulurmuyum diye düşünen gemicilerin havada ikiye bölünüşleri bu ateş cehenneminin ürkütücü manzarasıydı. Liman içini birbirine katan «Berkisatvet» mürettebatı deminden beri kıyıya salvo yağdıran «Midilli»nin atışla-

rının daha korkunç manzara yarattığını gördüler. Deminden beri ölüm saçan gemi, enkaz yığınları arasında yol bulup dışarı kaçmaya çalışırken gördüğü manzara ürküntü vericiydi.

Yüksek taş binaların tamamı harap olmuştu. Top mermisini yiyen koca koca yapıların duvarlarından toz bulutu yükseliyor, ardından beton parçaları kopuyor yeni bir toz bulutu yaratarak dökülüyordu. Atış o kadar şiddetli ve seriydi ki Ruslar'ın artık yapacak birşeyleri kalmamıştı. Kıyıdaki top yuvalarının tamamı susturulmuştu. Şimdi şehir ve liman korunmasız karşılarındaydı. Berkisatvet'ten geri kalanları da «Midilli» yok ediyordu. Her nasılsa limanda ayakta kalmış olan bir maçunayı gözüne kestirdi, peşpeşe yapılan atışlar maçunayı bir anda ikiye böldü, can çekişen bir kaç küçük gemiyi daha liman sularına gömdükten sonra kıyıda yarım kalan işini hatırladı ve topları ateş kusan canavar gibi bir anda akaryakıt depolarını ateş altına aldılar, işte asıl felaket o zaman oldu. Peşpeşe mermileri yiyen yakıt depoları önce havaya simsiyah duman kümeleri çıkarıyorlar ve irice bir mantara benzeyen bu kümelerin ortasından alevler gökyüzüne bir dil gibi uzanıyordu. Biraz sonra bu ateş yığını öylesine büyüdü ki tahrip olup yıkılan depo duvarlarından dökülen akaryakıtı tutuşturdu. Şimdi alev seli duvarlardan akıyor kentin içinde alevden nehre dönüşüyordu. Görülen manzara tam anlamıyla bir yanardağın infilakına ve ardından fışkırttığı lav seline benziyordu.

1,5-4 kilometreden yapılan bu atışlarla iki gemi kenti iki saat alevler içinde bırakarak geri döndüler. Midilli geri çarkederken bir Alman ateşçi yanardağ felaketine uğramış kente bakarak şöyle diyordu; «Ürpertici görünüş, ama Doğu Prusya'nın intikamını aldık». Almanların gerçek amaçları bu sözlerde saklıydı.

Harekata katılan tüm gemiler İstanbul Boğazı'ndan içeriye bayraklarla donatılmış olarak ve şiddetli alkışlar arasında girdiler. Halk coşkulu, İttihat ve Terakki'nin bir bölüm üyeleri memnun,

Alman komuta heyeti sevinçli. İmparatorluk gidecekmiş, çökecekmiş, tarih sahnesinden silinecekmiş kimin umurunda...

29 Ekim 1914 günü sabahı. İngiliz Büyükelçisi L. Mallet Talat Paşa'nın huzurundadır⁽¹⁾

«Paşa Hazretleri, iki zırhlı, Karadeniz'de, kavgaya edecek çocuk arayan haşarı, ama iki tehlikeli haşarı iblis gibi dolaşıyorlar. Doğu hudutlarınızda yığınak yapıyorsunuz. Şimdi de, iki gün evvel Sina çölündeki Bedeviler sizden aldıkları emir üzerine Mısır hududuna tecavüz etmişlerdir.»

Enver Paşa'nın aksine sakın ve insana güven veren tavır davranışa sahip, sıcak bakışlı Talat Bey;

«Nereyi aşmışlar, dediniz...»

İngiliz Büyükelçisi şaşkınlık içindedir..

«Paşa... Mısır hududunu aşmışlar...»

Talat Paşa bir kahkaha atarak,

«Böyle bir hudut mu var Ekselans.. Biz Mısır hududu diye birşey tanımıyoruz. Eğer İngiltere'nin tecavüze uğradığını anlatmak istiyorsanız bu da doğru olmasa gerektir. Zira, Mısır'da siz varsınız amma, bu geçicidir. Anlaşmamız öyle değil mi? Mısır, İmparatorluğumuzun bir parçası olmuyor mu?»

Talat Paşa, aynı gün öğleden sonra kendisini ziyaret eden Amerikan Büyükelçisi Morgenthau'ya sözü geçen olayın aslını şöyle anlatmaktadır;

«Bedeviler, kanalın karşısında kuyular kazmışlardır. Kuyu kazmak suç değildir. Ne var ki, İngilizler bu kuyuların, Mısır'ı işgale gelecek Osmanlı ordusunun su ikmali için kazıldığını düşünmektedirler.. Ateş ederler ve kuyuların tahribine çalışırlar. Bedeviler, ondan sonra müdahale ederler...»

Bu açıklamaları dinledikten sonra Amerikalı diplomat;

«Sabah, İngiliz Büyükelçisini kabul etmişsiniz.

(1) İlhan BARDAKÇI - Bir İmparatorluğun Yağması, 2. Baskı, s: 131.

Kendisi ile konuştum. Size bildirmemi benden resmen istediği husus şudur; İngiltere bu hareketi, bir savaş halinin başlangıcı sayabilir.»

Talat Paşa konuşmasını şöyle sürdürdü,

«Tarih bizi savaşa girmeye istemekle suçlayamayacak Ekselans. Kendisi ile konuştuğunuzu söylediğiniz meslektaşınız, bu savaşın dışında kalmak ve hiç değilse yanlarında olmak için nasıl gayret sarfettiğimizi size anlatabilir. Ama istemediler. Çar Aleksandr'ın hasta olarak ilan ettiği Osmanlı devletinin cenazesinde bulunmak istiyorlar..»

Her zaman ki sakin tavrı içinde konuşmaya devam eder,

«Savaşın dışında kalmış olsak da girsek de, değişecek hiç bir şey yok. Bugün, şu anda Almanya'nın safında yer almak çıkarımıza uygun düşüyor. Eğer bir ay sonra durum değişir de, devletimin çıkarları onların yanında olmamızı gerektirirse, şüphe etmeyiniz, halkın ve devletin selameti için yapılması gerekeni yapacağım. Zaman kaybedecek durumda olmadığımızı siz de biliyorsunuz...»

Talat Paşa, gözlerini büyükelçinin gözlerine dikti. Biraz melankolik, biraz tahrik edici bir gülüşle şunları ekledi;

«Ich bin mit die Deutchen... Ben Almanlarla beraberim.»

İstanbul'daki yetkililer Güney Rusya kıyılarının bombardıman edildiğini Kurban bayramının birinci günü öğrendiler. Bu haber hem şaşkınlık hem sevinç yarattı. Sevinenler arasında padişahın da bulunduğu söylenmektedir. O gün geleneksel bayram tebriki merasimine Sadrazam Said Halim Paşa gelmedi. Rahatsızlığını öne sürdü. Aslında kendisine bir «emri vaki» yapıldığı zannıyla istifa etmek istiyordu. Padişahın huzurundaki merasimden sonra başta Talat Bey olmak üzere bütün kabine üyeleri Yeniköy'deki yalıya gittiler. Said Halim Paşa üzgündü. Açık bir şekilde istifa edeceğini, sadrazamdan habersiz böyle eylemlere girilen bir yerde hükümet başkanı olarak kalmanın anlamı olmadığını söyledi. Talat Bey ve diğer-

leri buna bir çözüm bulunacağını söyleyerek istifa-
fasını geri aldirdılar.

Osmanlı Kabinesinde hemen herkes olaydan habersiz görünmeye çalışıyordu. Bombardıman haberi kendisine getirildiği zaman Bahriye Bakanı Cemal Paşa, Serkl Doryanda poker oynamaktadır. Donanmanın Boğaz'dan çıkışından Deniz Bakanı'nın bilgisi olmaması olanaksızdı. Buna rağmen, Cemal Paşa şunları söyleyecektir:

«Allah Allah, hiç haberim yok. Demek, benim bilgim dışında yapmışlar bu işi...(1)

İşin daha garip yanı, 29 Ekim gecesı, Talat Paşa Amerikan elçisi ile yeniden görüşmesinde kendisine;

«Bombardımanın tam sorumluluk taşıyan Amiral Suşon tarafından uygulandığını, kendisinin bu konuda haberdar bulunmadığını» söyleyecektir. Ancak bu söylenenlere hiç bir yabancı elçi inanamamaktadır.

Fakat yapılan bu saldırıya nasıl bir özür bulunabilirdi. Derhal büyük devletlerin ve Rusya'nın elçileri ile görüşme yoluna gidildi. Talat Paşa, bu arada Amerikan Büyükelçisini çağirtır;

«Lütfen, derhal Rus Büyükelçisi Giers'e gidiniz. Hükümetimin ortaya çıkan bütün zararları ödemeğe kararlı olduğunu ve bunu teklif ettiğini biz-zat bildiriniz..»

Amerikan Büyükelçisi Morgenthau Rus Büyükelçisi Giers'e gittiği zaman, elçinin ülkeyi terk ediş hazırlığı içinde olduğunu gördü,

«Size bir teklif getirdim... Osmanlı Hükümeti, gemilerin Odesa limanında verdikleri zararı tamamen tazmin etmek arzusundadır. Bu tür hareketlerin bir daha tekrarlanmıyacağı konusunda garanti verecekler...»

Büyükelçi Giers karşı teklifte bulunur,

«Tazminatı nasıl olsa alırız. Talat Paşa'ya söyleyiniz. Türkiye, ülkedeki bütün Almanlarla, bu

(1) S. BİLBAŞAR - Çanakkale 1915, İstanbul 1971, s: 35, karşılaştırma, İ. BARDAKÇI a.g.e. 135.

gemilerin Alman asıllı mürettebatım derhal ülkeden çıkartmalıdır. O zaman konuşabiliriz. Fakat gitmek konusunda kararlıyım. Haberiniz olsun. Bulgaristan'da bekleyeceğim. Türkler bu teklifi kabul ederlerse, geri gelebilirim.»

Ancak olayların böylesine girişimlerle önü alınamazdı. Nitekim bu girişimlere devletlerin verdiği yanıt bir dizi ağır koşulun yerine getirilmesi durumunda savaş haline geçilemeyeceğini söylemekten ibaret kaldı. Bu koşulların hiç bir egemen devlet tarafından kabul edilmesi söz konusu olamazdı. Bu girişimler yapılırken başta Rusya olmak üzere İtilaf devletlerinin elçileri de Osmanlı hükümetinden pasaportlarını istiyorlardı. Yabancı elçilerin ülkeden ayrılışlarının ertesi günü İstanbul'da çıkan gazetelerde şu küçük haber göze çarpıyordu; ⁽¹⁾

«Dersaadet'te bulunan ecnebi sefaret mensuplarının gidişinden sonra Osmanlı Devleti'nin hal-i harpte bulunduğu hükümetlerin teb'aları da dün hususi bir yolcu katarı ile Avrupa'ya müteveccihen İstanbul'dan müfarakat etmişlerdir.»*

3 Kasım'da, Ege'deki İngiliz filosu, Churchill'in emriyle, ancak Amiral Limpus'un ısrarlı biçimde karşı çıkmasına karşın, Seddülbahir'le Kumkale'ye ateş açtı, elde edilen sonuçlar, göz doldurucu oldu. Seddülbahir'deki cephaneliğe isabet eden bir mermi, çok şiddetli bir infilaka neden oldu. Çevredeki topların hemen hepsi tahrip oldu. Birkaç Türk mermisi her hangi bir etki yapmadan denize düşer ve İngiliz gemileri geriye dönerlerken, kısa sonbahar öğle sonrasında, Boğaz üstünde yoğun bir duman perdesi yükseliyordu.

(1) İ. BARDAKÇI a.g.e. 151.

(*) İstanbul'da bulunan yabancı elçilik mensuplarının ayrılışlarından sonra, Osmanlı Devletinin savaşta bulunduğu hükümetlerin teb'aları da (vatandaşları da) dün bir yolcu treni ile Avrupa'ya doğru İstanbul'dan ayrılmışlardır.

YAVUZ (I) GEMİSİ NİTELİKLERİ

GEMİNİN NİTELİĞİ :

TİPİ : Muharebe Kruvazörü
ADI : Yavuz Sultan Selim (I)
(Eski adı Goben) Sonra-
dan Yavuz (I)

TEZGÂHA KONMASI : Ağustos 1909

DENİZE İNİŞİ : 22 Mart 1911

HİZMETE GİRİŞİ : Temmuz 1912

TÜRKİYE'YE DEVRİ : Ağustos 1914

İNŞA TEZGÂHI : Blohom and Voss, Ham-
burg Almanya

TONAJI : 23 580 Ton

BOYU : 186,1 m.

ENİ : 29,53 m.

ÇEKTİĞİ SU (AZAMI) : 8 m.

TAM YÜKSEKLİK : 14,08 m.

MÜRETTEBAT : 1013

SİLÂHI : 10 Adet 28/50 Top, ikili
beş Taret

10 Adet 15/45 Top

12 Adet 8,8/45 Top

4 Adet Makineli Tüfek

3 Adet 53,3 S/M lik tor-
pido tüyübü (biri başta,
ikisi baş omuzluklarda)

ZIRHI : 26,7 - 12,7 S/M Zırh Ku-
şak

Taretler: 20 - 22,7 S/M

Zırh Kule: 20/SM

Orta Batarya: 12,7 S/M

Zırh Güverte: 2,5 - 7,5
S/M

BÖLME ADEDİ : 15 su geçmez bölme

GÜVERTE ADEDİ : 7

MAKİNASI : Parsons Turbin

PERVANESİ : 4 Adet

BACA : 2 Adet

KAZANLARI : 24 Ad. Schuls Tornieroft,
German Marine Type

ALDIĞI KÖMÜR	: 10000 Ton normal, 3018 Ton azami
ALDIĞI SU	: Kazan suyu 522 Ton Kullanma suyu 365 Ton İçme suyu 87 Ton
MAKİNE BEYGİR GÜCÜ	: 86 000 SHP.
SÜRATİ	: 28,6 mil (17 Mart 1930 sürat denemelerinde 6 saat 26,8 ve 4 saat 27,1 mil yapmıştır.)
SEYİR SİASI	: 5350 Mil (10 mil ile) 2370 Mil (23 mil ile)

«YAVUZ SULTAN SELİM»den «ŞANLI YAVUZ»a

Birinci Dünya Savaşının başlaması ile birlikte Rusların Kafkas orduları ileri harekâta başladılar. Kafkas cephesindeki Osmanlı ordusunun, X. Osmanlı kolordusu kıtaları ile takviyesi için Samsun'da bulunan bir alay ile Giresun'da bulunan iki alayının deniz yolu ile Trabzon'a nakledilmesi gerekli görüldüğünden bu kıtaları taşıyacak gemilerin yakın korunması için «Midilli» ve «Hamidiye» kruvazörleri görevlendirildi. Kafilenin uzaktan himayesi amacı ile de Yavuz gemisi yanında «Berk-i Satvet» muhribi olduğu halde 6 kasım gecesi Karadeniz'e çıktılar.

Yavuz, Kırım güneyindeki Yalta'ya doğru seyir ederken Rus donanmasının da Zonguldak limanını bombardıman ettiği haberi alındı. Yavuz bu yöne rota değiştirdi. Rus donanması Sivastopol'a döndüğünden karşılaşma olmadı. Yavuz, 7 kasım 1914 günü Boğaz'a döndü. «Midilli» ve «Hamidiye»nin nakliyatı koruma görevleri devam ettiğinden 9 kasım günü Yavuz tekrar Karadeniz'e çıktı. Rus gemilerine rastlanılmadığından 12 kasım günü yeniden Boğaz'a döndü. 17 kasım 1914 günü Amiral Eberhard komutasındaki beş zırhlı, iki kruvazör ve on iki torpidobottan oluşan Rus donanmasının Trabzon limanını kısa bir sü-

re bombardıman ettikten sonra batı rotası ile uzaklaştığı haberi alındı. Y. ve «Midilli» gemileri Ruslar Sivastopol'a varmadan denizde karşılaşmak üzere Karadeniz'e çıktılar. Gece sakin geçti. 18 Kasım 1914 günü saat 12.05'te «Midilli» bir Rus kruvazörü gördü ve kısa bir zaman sonra ikinci bir kruvazör ve biraz sonra da beş Rus zırhlısı görüldü. Saat 12,20'de Rus komutan gemisi «Evastafi» ile Yavuz karşılıklı olarak top atışı açtılar. Hava sisli olduğundan topçu savaşına uygun değildi. 7500 m gibi kısa mesafeden açılan bu ateş sonunda Yavuz'a bir 30,5 cm lik Rus mermisi isabet etti. «Evastafi» gemisine de Yavuz'un bir mermisi isabet etmiş idi. Bu mermi Rus zırhlısının köprü üstünde hasar yaratmış ve telsiz tertibatını tahrip etmişti. Üçüncü salvoda Yavuz'un 28 cm lik dört mermisi «Evastafi»nin 20,3 cm lik taretine ve 15 cm lik top kazmetine isabet etti. 4 subay ile 29 er hemen, 1 subay ile 19 er de aldıkları yaralardan dolayı sonradan öldüler. Yavuz'un iskele 3 numaralı 15 cm lik top kazmetine isabet eden bir Rus mermisi de 12 kişilik top mürettebatını öldürmüş ve cephaneliğe sızan barut gazı da cephanecileri zehirlemişti. Bu erlerden bir kısmı sonradan öldüler. Sis dolayısıyla Rus donanmasının diğer gemileri ateşe iştirak edememişler ve savaş Yavuz «Evastafi» arasında 14 dakika sürmüştü.

Sis devam ettiğinden Rus gemileri savaş sahasından ayrılarak Sivastopol'a döndüler. Bu arada Tuapse'yi bombardıman etmek üzere denize çıkan «Hamidiye»yi korumak için Yavuz ve beraberindeki «Peyk-i Şevket» daha bir kaç gün denizde kaldılar. Rus savaş gemileri bu günlerde denize çıkmadılar. Yavuz 29 Kasım günü Boğaz'a döndü. 6 Aralık 1914 günü iki piyade taburu, iki dağ bataryası, 100 süvari ve malzeme yüklü dört gemiye refakat eden «Mecidiye» ile «Berk-i Satvet» ve «Peyk-i Şevket» muhriplerini korumak amacı ile saat 18,30'da Karadeniz'e çıktı. III. orduya gitmekte olan Başkomutan vekili Enver Paşa ile bir Alman generali de gemide bulunuyordu. Konvoy ve

Yavuz Karadeniz'i olaysız geçtiler. Trabzon önlerine Ruslar mayın döktüklerinden kıtalar ve malzeme Rize'ye çıkarıldı. Halk Yavuz'u ve diğer gemileri büyük bir sevinç ile karşıladı. Nakliyeler boşaldıktan sonra «Mecidiye» ve «Berk-i Satvet»in himayesinde Rize'den ayrıldılar.

Yavuz, 10 aralık 1914 günü «Peyk-i Şevket» ile birlikte Batum önlerine gidip uzak mesafeden istihkâmları bombardıman etti. 12 Aralık'ta Boğaz'a dönüldü. Yavuz ve «Hamidiye», 21 Aralık 1914 günü Trabzon'a asker götüren üç nakliye gemisini korumak için tekrar denize çıktılar. Nakliye gemileri 23 Aralık 1914 günü Trabzon'a ulaştılar, boşaltma işine başladılar. Yavuz ve «Hamidiye» düşman savaş gemilerini kollamak üzere açık denizde kaldılar. «Hamidiye» 24-25 Aralık 1914 gecesi Batum'u bombardıman ettiğinden Yavuz bu gemiyi himaye etti. Bu sefere Müşir Baron von der Goltz Paşa da Yavuz ile katılmışdı. Yavuz, 26 Aralık 1914 günü Boğaz'dan girmek üzere iken saat 13,35'te biri sancak, diğeri iskele tarafından olmak üzere iki Rus mayınına çarptı ve geminin içine 600 ton su doldu. Dayanıklı bölmeler sayesinde gemi yüzme kabiliyetinden bir şey kaybetmesi. İstanbul'da Yavuz'u alacak büyüklükte bir havuz bulunmadığından onarım için Almanya'dan gelecek mühendis, malzeme ve işçileri beklemek için Yavuz İstinye'de kaldı. 13 Ocak 1915 günü Sinop'a telsiz malzemesi götürülecek olan bir vapuru himaye amacı ile «Mecidiye» kruvazörünün denize çıkışında Yavuz da birlikte çıktı. Bu sefer sırasında telsiz muhaberesi kesilmedi. Bu çıkıştan amaç Yavuz'un hareketsiz kalmadığını ve gerektiğinde Karadeniz'e çıkabilecek durumda olduğunu Rus ajanlarına, Rus telsiz istasyonları kanalı ile Rus donanmasına duyurmakdı. Aldıkları görevler dolayısıyla Karadeniz'de bulunan «Midilli» ve «Hamidiye» kruvazörleri 27 Ocak 1915 günü düşman gemileri ile karşılaşmışlar ve Rus kruvazörleri tarafından takip edilmeğe başlanmışlardı. «Hamidiye» durumunun tehlikede olduğunu anlayın-

ca telsiz ile Yavuz'dan yardım istedi. Bu telsiz üzerine Yavuz denize çıktı ve «Hamidiye»ye Yavuz geliyor mesajını ulaştırdı. Yavuz'un Karadeniz'e çıktığını anlayan Rus kruvazörleri izlemekten cayarak uzaklaştılar. Yavuz ile buluşan «Hamidiye» birlikte olarak ertesi gün Boğaz'a girdiler. İtilâf devletleri donanmalarının 19 şubat 1915 günü Çanakkale boğazı istihkâmlarını bombardımanları sırasında Yavuz'un iskele tarafındaki yarası kapatılmış, sancak taraftaki yara onarılmakt idi. Düşman donanmasının Boğaz'ı geçmesi ve İstanbul önlerine gelmesi halinde Yavuz'un İstanbul boğazının savunulmasına katılması planlanmıştı. Düşman bombardımanları sırasında yaraların onarımı için kullanılan sandıkların sökölüp çıkarılması için önlem alındı. Düşman bombardımanı sonuçsuz kalınca onarıma hızla devam olundu. Çanakkale'ye bombardımanlar başladıktan sonra, müstahkem mevki tahkimatını takviye amacı ile Yavuz'dan iki adet 15 cm lik ve iki adet 8,8 cm lik top sökölüdü. Rus donanması 28 mart 1915 günü saat 10,40' ta Amiral Eberhard komutasında olarak İstanbul boğazı açığına gelerek fenerler bölgesini kısa bir süre bombardıman etti ve hemen Sivastopol'a döndü.

Bu sıralarda Rusların Odessa limanında bazı nakliyat hazırlıkları yaptıkları haberi alınmıştı. Hem bu hazırlıkları dağıtmak hem de Yavuz'un etkin bir durumda bulunduğunu Ruslara göstermek amacıyla Odessa'yı bombardıman planı hazırlandı. Bu görev «Hamidiye» ve «Mecidiye» kruvazörleri ile dört muhribe verildi. Yavuz ve «Middilli» bu kuvveti desteklemek üzere Sivastapol önlerinde bulunacaklardı. Rus donanması 30 Mart 1915 günü Zonguldak ve Ereğli limanlarını kısa bir süre bombardıman ederek üslerine dönmüşlerdi. Odessa harekâtına katılacak gemiler, 1 Nisan 1915 günü Karadeniz'e çıktılar. «Mecidiye» kruvazörünün Odessa önünde bir mayına çarparak batması bu harekâtı başarısızlığa uğrattı. Sivastapol önünde bulunan Yavuz, «Hamidiye» kruvazörüne

harekâtın iptal edildiğini ve Boğaz'a dönme emri-
ni verdi. Bu mesajlar Yavuz'un Sivastapol önün-
de bulunduğunu Ruslara anlatmak üzere kuvvetli
telsiz cihazları ile verildi. Yavuz Sivastapol önle-
rinde rastladığı şeker yüklü bir Rus vapurunu ba-
tırdı. «Midilli» de gördüğü başka bir Rus gemisi-
ni batırmıştı. Bu sıralarda bir Rus kruvazörü ve
arkasından da Rus ana kuvveti gözüktü. Rus kru-
vazörü «Midilli»ye bir kaç mermi attıktan sonra
uzaklaştı. Gece Yavuz ve «Midilli» Rus muhriple-
rinin hücumlarına uğradılarsa da, torpido isabeti
olmadı. Her iki gemi de 4 Nisan 1915 sabahı Bo-
ğaz'dan içeri girdiler.

Çanakkale savaşları sırasında Rusların da İs-
tanbul boğazına karşı bir saldırı da bulunmaları
olasılığı karşısında. Yavuz'un harekâta hazır
bir durumda bulunduğunu ve Türk donanma-
sının Çanakkale savunma savaşlarına rağmen kuv-
vetini korumakta olduğunu Ruslara göstermek üze-
re Yavuz'un Mayıs başında tekrar Karadeniz'e çı-
karılması gerekli görüldü. Bu amaçla Yavuz, «Mi-
dilli» ve «Hamidiye» kruvazörlerinden oluşan bir
kuvvetin 6 Mayıs 1915 günü Karadeniz'e çıkarıl-
ması kararlaştırıldı. Gemiler saat 06,00'da Boğaz'-
dan çıktılar. Verilen harekât emrine göre, «Hami-
diye» 30 derece boylam dairesinin doğusunda, «Mi-
dilli» 32 boylam dairesinin batısında, Yavuz da
bunların arasında keşif ve ticaret savaşı yapacak-
lardı. «Hamidiye» 7 Mayıs'ta Zongoldak'a uğradı
ve kömür aldı. Rus donanmasının bombardıman-
larından heyecanlanmış olan halk, Türk gemileri-
nin Karadeniz'de dolaşmakta olmalarından sevin-
di, maneviyatları yükseldi. «Midilli», Köstence ön-
lerine gitti, bayrak gösterdi. Bu harekât süresinde
Rus gemilerine rastlanılmadı ve gemiler saptanan
zamanda Boğaz'a döndüler. 9 Mayıs 1915 günü bir
Rus kruvazörünün Ereğli'yi bombardıman ettiği
haberi alındı. Yavuz derhal harekete hazırlandı ve
saat 13.00'te Karadeniz'e çıktı. Rus kruvazörü kı-
sa bir bombardımandan sonra Ereğli'den ayrıldığı
için Rus gemilerine rastlanmadı. Yavuz geceyi de

Ereğli önlerinde geçirdi ve 10 mayıs sabahı düşman gemilerinin Boğaz yakınlarında bulunduğ u hakkında bir mesaj aldı. Derhal düşmanın rapor edildiğ i mevkie hareket eti. Saat 07,15'te beş Rus zırhlısını gördü. 16000 m den bu gemilere ateş açtı. Ruslar karşılıkta bulundular. Yavuz'a iki adet 30,5 cm lik Rus mermisi isabet etti. Bunlardan biri 15 cm lik bir topta hasar yaptı ise de, personel kaybı olmadı. Telsiz muhaberatından diğ er Türk gemilerinin de denizde olduğunu anlayan Ruslar ateş keserek sahadan ayrıldılar ve Sivastopol'a döndüler. Ruslar çekildikten sonra Yavuz da Boğaz'a döndü. Ruslar Türk donanma birliklerinin Karadeniz'e çıkamamaları için Boğaz açığında pek çok mayın tarlası meydana getirdiler. Askerî fabrikaların, trenlerin ve İstanbul şehrinin kömür gereksinimini karşılamak üzere Zonguldak ile Boğaz arasındaki kömür nakliyatı önem kazandığından bu yol muhrip ve gambotlarla korunmakta ve bu gemiler de kruvazörlerle himaye edilmekte idi. Yavuz da İstinye'de hazır bulunuyordu. 18 Temmuz 1915 günü «Midilli» bir kömür nakliye kafilesini korumak amacıyla Boğaz'dan çıkarken bir Rus mayınına çarptı ve yaralanarak geri döndü. 1915 temmuz ayı içinde Rus Karadeniz filosu için Nikolaev'de inşa edilmekte olan 23 mil süratinde ve 12 adet 30,5 cm lik top taşıyan iki dretnottan ilki olan «İmparatoriçe Mariya» donanmaya katıldı. Bu gemi ile Rus Karadeniz donanması çok kuvvetlenmiş oluyordu. Yavuz, 9 Ağustos 1915 günü 18,30'da Karadeniz'e çıktı, bir kısım kömür nakliye gemisini Zonguldak'a götürdü. Bu seyirde Yavuz'a bir kaç kez denizaltı hücumu oldu. Yapılan sakınma manevraları ile hücumlar geçirtilirdi. 29 Ağustos 1915 günü kömür gemilerini korumak için Karadeniz'e çıkmış olan «Hamidiye» ve «Muavenet-i Milliye» Rusların yeni ve büyük muhriplerinin hücumlarına uğradılar ve Yavuz'dan yardım istediler. Yavuz'un Karadeniz'e çıktığını anlayan Rus muhripleri sahayı terk ettiler. Bu seferde de Yavuz'a bir kaç denizaltı saldırısı yapılmıştı. Yavuz 20, 27 ve

28 Eylül ile 5 ve 6 Ekim 1915 tarihlerinde de kömür nakliyatını korumak amacı ile Karadeniz'e çıktı. 1915 yılı kasım ayı sonlarında Rusların ikinci dretnotu «Ekaterina II», donanmaya katıldı. Bu gemiden başka 9 yeni ve büyük muhrip ve 6 denizaltı gemisi Rus donanmasına katılmıştı. Yavuz, yine kömür gemilerini himaye amacıyla 7 Ocak 1916 günü saat 17,40'ta Karadeniz'e çıktı. 8 Ocak sabahı Zonguldak önlerine vardı. Gece olaysız geçmiş, 8 Ocak sabahı saat 08,23'te iki Rus gemisi görülmüştü. Yavuz bu muhripleri kovalarken Rusların yeni gemisi «Ekaterina II» ile karşılaştı. Rus gemisi saat 09,40'ta Yavuz'a ateş açtı. Yavuz da ana bataryası ile cevap verdi. Rus gemisinin taretlerinde arıza çıktığından ateşe devam edemeyerek sahadan ayrıldı ve gözden kayboldu. Yavuz da Boğaz'a döndü.

1916 yılı şubat ayı başlarında Rus ordusu Erzurum'a yaklaşmış ve Türk ordusunun kaybı da fazlalaşmıştı. Bu cepheye karadan takviye kıtaları göndermek de zorluk çekiliyordu. Az miktarda da olsa deniz yolu ile bir miktar er ve malzeme ikmalinin denizden yapılması başkomutanlık makamından isteniyordu. 29 subay, 400 er, bir dağ bataryası, makineli tüfek müfrezesi, bir uçak ve lüzumlu yakıt, 10000 tüfek, 300 sandık cephaneyi aldı ve 4 şubat 1916 günü Karadeniz'e çıktı. Düşman kuvvetlerine görünmeden Trabzon'a vardı. İkmal kıtalarını ve malzemeyi Trabzon'a çıkardı ve düşmanın bulunması muhtemel bölgeler dışından Boğaz'a döndü. Uzun zamandan beri havuzlanamayan Yavuz'un karinası kirlenmiş, pervane saftlarında boşluklar meydana gelmişti. Bu arızaları havuza girmeden özel tertibatla gidermek için gemi nisan ayı içinde İstinye tersanesine bağlandı. 1916 yılı temmuzunun ilk günlerine üçüncü Osmanlı ordusunun Ruslara karşı girişeceği taarruz harekâtına yardım etmek üzere Yavuz'un Karadeniz'e çıkması ve Kerç boğazı önlerine kadar giderek yolda rastlayacağı Rus gemilerini batırması planlandı. Bu amaçla Yavuz, 3 Temmuz 1916 günü

saat 01,00'de Boğaz'dan çıktı, 4 Temmuz sabahı Tuapse önüne vardı. Petrol depolarını, liman tesislerini ve gemileri bombardıman etti.

1917 şubat ayında Rusya'da ihtilâl olmasına rağmen savaş hali devam ediyordu. Savaşın başından beri Rus donanmasına komuta eden Amiral Eberhard görevinden ayrıldı ve yerine Baltık denizindeki Rus filotillalarına komuta etmiş bulunan Amiral Kolçak, Karadeniz Rus donanması komutanlığına getirildi. Bu yeni komutan mayın savaşına önem verdiğinden elindeki bütün olanakları kullanarak Türk gemilerini Boğaz'ın içinde hapsedmek üzere İstanbul Boğaz'ı açığına çok sayıda yeni mayın maniaları meydana getirdi. Kömür nakliyatı Türkiye için hayati bir önem taşıdığından Türk donanmasında mayın tarama işine elverişli ne kadar gemi var ise bu işe ayrıldı. 9.10.1917 gecesi İmroz (Gökçeada) adasından kalkan İngiliz uçakları İstanbul'un çeşitli yerlerine, bu arada İstinye'de bulunan Yavuz gemisine de bomba hücumu yaptılar. Atılan bombalardan biri Yavuz'un çok yakınında bulunan «Yadigâr-ı Millet» muhribine isabet etti ve bu gemiyi batırdı.

Savaşın başından beri Türk donanmasına komuta etmekte olan Amiral Souchon 24 Ağustos 1917 tarihinde Alman açık deniz donanması, kruvazör filosu komutanlığına atandı ve yerine Tümmiral Rebeur von Paschwitz getirildi. Komuta devir ve teslim töreni 4 Eylül 1917 günü Yavuz'da yapıldı. 2 Aralık 1917 tarihinde başkomutanlık, Makedonya'da bulunan iki düşman tümeninin Selanik yoluyla Filistin'e nakledileceğine dair bilgi edildiğini ve bu nakliyata denizaltı gemileri ile hücum edilmesini donanma komutanlığından istedi. O tarihlerde elde bu amaç için kullanılabilecek denizaltı gemisi bulunmadığından Yavuz ve «Midilli» gemileri ile Selanik'e bir akın yapılabileceği cevabı verildi. Bu teklife her ne kadar bu iki geminin düşmanın üstün kuvvetleri ve mayın maniaları karşısında böyle bir görevde kullanılmasının tehlikeli olacağı cevabı verilmiş ise de, donan-

ma komutanlığının Berlin'deki deniz kurmay başkanlığından onay almış olması üzerine başkomutanlık, tehlikelere rağmen hareketi uygun gördüğünü donanma komutanlığına bildirmek zorunda kalmıştı. Yavuz ve «Midilli» gemileri yanlarında «Muavenet-i Milliye», «Numune-i Hamiyet», «Basra» ve «Samsun» muhripleri olduğu halde Nara'dan kılavuz alarak saat 04,50'de denizaltı ağı maniasından geçtiler ve saat 05,47'de Seddülbahir önüne vardılar. İlk hedefleri İmroz adası idi. Saat 06,10'da Yavuz iskele tarafından bir mayına çarptı. Gemiler yollarına devam ettiler. İmroz'da bulunan iki İngiliz muhribi Yavuz'u görünce adanın kuzeyine doğru uzaklaştılar. Bu iki gemi «Midilli» tarafından izlendi. Saat 07.42'de Yavuz, Kefalo'daki telsiz istasyonunu tahrip etti, limanda bulunan iki vapuru batırdı. 07,49'da «Midilli» tarafından görülüp ateş altına alınan «Reglan» ve «M 28» adlı monitorlara ateş açıldı ve bu iki savaş gemisi batırıldı. Saat 08,28'de İngiliz uçakları Yavuz'a bomba hücumuna geçtiler. Yavuz bu uçaklara karşılık verdi. Bu sırada «Midilli» bir mayına çarptı. Her iki Türk gemisi de İngiliz mayın tarlası içine düşmüşlerdi. Saat 08,55'te Yavuz'da ikinci kez mayına çarptı. «Midilli»ye yaklaşmak isteyen İngiliz muhripleri Yavuz tarafından uzaklaştırıldı. Saat 09,00'da «Midilli» iki mayına daha çarptı. Beş dakika sonra beşinci bir mayın «Midilli»yi batırdı. Bu durum karşısında donanma komutanı, Limni adasına yapacağı harekattan vazgeçti ve Boğaz'a dönme kararı verdi. Muhriplerin eşliğinde Boğaz'a doğru seyir yapan Yavuz üçüncü bir mayına daha çarptı. Bölmeleri mukavemet ettiğiinden su üstünde kalma kabiliyetini yitirmedi. Boğaz'dan içeri girdi. Nara sığığını dönerken burada karaya oturdu. İngiliz uçakları Yavuz'a hücumlarını tekrarladılar. Yavuz'un ve müstahkem mevkiin uçaksavar topları İngiliz hava hücumlarına karşı koydularsa da, Yavuz'a iki bomba isabet etti ve hafif hasar meydana getirdi. Yavuz'u sığılıktan kurtarma işi altı gün sürdü.

İngilizler hava hücumlarından sonuç alamayınca gemiyi, denizaltı gemisi ile batırmayı planladılar. Korfu adasında bulunan bir denizaltı gemisini Çanakkale'ye çağırdılar. Bu denizaltı gemisi 27 Ocak 1918 günü Boğaz'dan girip mayın hatlarının altından geçerek 28 Ocak günü Nara'ya vardı ise de, Yavuz iki gün önce yüzdürülerek İstanbul'a hareket etmiş olduğundan başarı sağlayamadı. Yavuz üç mayın yarası ile İstinye'ye bağlandı ve mütarekeye kadar burada kaldı. Mondros mütarekesinin imzalanmasından sonra geminin Alman personeli gemiden ayrıldı ve Yavuz 2 Kasım 1918 Türk bahriyesine teslim edildi. Saat 16,15'te Amiral Paschwitz'in forsu indirildi ve yerine Amiral Arif Paşa'nın forsu çekildi. Mütareke şartları gereğince Türk donanmasının bütün gemileri Haliç'e alındı. Köprülerden geçemeyen Yavuz da Tuzla'ya götürülerek burada İngiliz muhriplerinin denetiminde tutuldu. İstiklâl Savaşı'ndan sonra Yavuz Boğaz içinde Bebek'e, Büyükaada arkasına ve daha sonra da İzmit'e çekildi. Okullardan mezun olan subay ve astsubaylar yıllarca bu gemide kurslar gördüler.

Yavuz, Türk bahriyesine, top atış kontrol sistemine ait bazı önemli aksam Almanlar tarafından sökülüp alınmış, karinasında üç mayın yarası ile savaş kabiliyetini kaybetmiş bir durumda devredilmişti. Geminin Türk personeli top, torpido, makine ve diğer aksamı işler ve kullanılır bir durumda tuttular.

Atatürk, Türkiye Cumhuriyetinin kuvvetli bir donanmaya sahip olması gereğine inanmış ve denize ait konulara ağırlık verip deniz kuvvetinin diplomasi sahasında oynayacağı rolü daima takdir etmiştir. 1924 yılı eylül ayında «Hamidiye» ile Karadeniz'e yaptığı seyahatte bu geminin hatıra defterine: «Hudutlarının mühim ve büyük kısmı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak

gayedir.» diye yazmışlardır. Atatürk 1925 yılı 21 Eylülünde Bursa'ya yapacağı seyahatte İzmit'e kadar tren ile gelmiş ve Mudanya'ya deniz yolu ile gitmişlerdir. İzmit'e çok geç saatlerde varmış olmasına rağmen seyahate başlamadan önce o zaman henüz onarılmamış olan Yavuz'a uğramış ve kısa bir süre gemide kalmıştır. Bu ziyaretinde donanma komutanına Yavuz için: «Bu gemiyi büyük Türk milletinin ihtiyacı olduğu sağlam ve kuvvetli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret silâh bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir ve gurur sağlayacaktır.» demişlerdir.

30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekâleti kurulduktan sonra ilk olarak Yavuz'un onarımı işi ele alındı. Bir çok yabancı gemi inşa şirketi Yavuz'u yurt dışında onarmak için teklifte bulundular ise de, hükümet geminin Türkiye'de onarılması hususunda prensip kararına vardığından gemiyi Türkiye'de onaracak bir firma arandı. 9 Mayıs 1925 tarihinde Frender adlı bir Alman firmasına yüzer havuz sipariş edildi. Gölcük'te inşasına başlanan havuz 1926 yılı Aralık ayında tamamlandı. Onarım işi Fransızların St. Nazaire gemi inşa şirketine verildi ve onarım 25 Şubat 1930 tarihinde son buldu. Liman, seyir ve atış tecrübeleri tamamlandıktan sonra gemi tek gemi eğitimine başladı. Bu eğitimin sonunda donanma kuruluşuna girdi ve donanma komutanlığı forsu Yavuz'a çekildi. Gemi faal kadrodan çıkarıldığı 1950 yılı sonuna kadar donanma komutanlığı gemisi olarak kullanıldı.

Uzun yıllar Doğu Akdeniz'de Türk deniz kuvvetinin bir denge unsuru olarak bulunmasını sağlayan Yavuz zaman zaman diplomatik amaçla yabancı memleketlere ziyaretlerde bulunmuş ve yabancı devlet adamlarının Türkiye'ye yaptıkları ziyaretlerde yine diplomatik amaçlarla karşılama törenlerinde yer almıştır.

Atatürk, Millî Mücadeleden sonra İstanbul'a 1 Mart 1927 tarihindeki ilk gelişlerinde Ankara'dan

İzmit'e tren ile seyahat etmiş ve İzmit'ten Dolmabahçe önüne kadar da donanmanın gemileri refakatinde ve «Ertuğrul» yatı ile gelmişlerdir. O zaman onarılmak üzere İzmit önünde demirli yatan Yavuz, cumhurbaşkanını, alay sancakları ile donatılmış ve personeli de çımarıva yerlerinde olarak 21 pare top ile selâmlamıştır.

1933 yılı eylül ayında donanma Akdeniz'de tatbikat yapıyordu. Donanmanın Antalya'da bulunduğu sırada Yavuz'un iki muhrip ile birlikte Varna'ya hareket etmeleri ve başbakan İsmen İnönü' yü İstanbul'a getirmeleri emri verildi. Başbakan İnönü Bulgaristan'a siyasî görüşme ve bir anlaşma yapmak amacıyla gitmiş bulunuyordu. Yavuz Varna'ya 23 Eylül 1933 günü varmış ve şehri 21 pare top atışı ile selâmlamıştı.

4 Ekim 1933 tarihinde Yugoslavya kralı I. Aleksandr ile kraliçe Mari'nin Atatürk'ü ziyaret amacıyla İstanbul'a gelişlerinde Yavuz Dolmabahçe sarayı önüne demirlemiş ve misafirleri Varna'dan getirmekte olan «Dubrovnik» muhribi, «Zafer» ve «Adatepe» muhripleri tarafından boğaz dışında karşılanmış ve birlikte Dolmabahçe'ye gelmişlerdi. Misafirlerin Dolmabahçe'ye varışlarında Yavuz top atışı ile selâmlamış, «Dubrovnik»in cumhurbaşkanını 21 pare top ile selamlamasını Yavuz da 21 pare top atışı ile cevaplandırmıştır.

Cumhuriyetin 10. yıl dönümü törenlerinde bulunmak üzere Türkiye'ye gelmiş olan Rus mareşalleri Voroşilov ve Budennı, İzmir'den İstanbul'a seyahatlerini «İzmir» vapuru ile yapmışlardı. «İzmir» vapuru Çanakkale Boğaz'ı dışında «Zafer» ve «Kocatepe» muhripleri tarafından karşılanmıştı. Kafile Dolmabahçe önüne vardığında Yavuz ve diğer muhripler tarafından karşılandılar ve Yavuz'un top atışları ile selâmlandılar. Rus mareşalleri İstanbul'da bazı askerî birlikleri ve bu arada Yavuz'u da ziyaret ettiler. 9 kasım 1933 tarihinde Yavuz ve muhripler, mareşalleri İstanbul Boğaz'ı dışına kadar uğurladılar.

İran şahı Rıza Pehlevî'nin 1934 yılı haziran

ayında Türkiye'ye yaptığı ziyarette Yavuz ve donanmanın diğer aksamı Karadeniz'e çıkarılmış ve Şah'ın deniz yolu ile yapacağı seyahatte görevlendirilmişlerdir. 14 Haziran 1934 günü maiyeti ile birlikte Trabzon'a varan Şah, burada Yavuz ile «Zafer» ve «Tınaztepe» muhripleri tarafından karşılandı. Doğruca Yavuz'a geçmiş bulunan Şah, bu gemide misafir edildi. Akşam saat 17,00'de iki muhrip refakatinde Trabzon'dan ayrılan Yavuz, Samsun'a hareket etmiş ve bu limanda «Mecidiye» kruvazörü ile «Adatepe» ve «Kocatepe» muhripleri tarafından karşılanmıştı.

Samsun'da karaya çıkan Şah, kara yolu ile Ankara'ya hareket etmiştir. Cumhurbaşkanı Atatürk ve İran Şahı Ege bölgesinde yaptıkları gezide Çanakkale'ye gelişlerinde «Adatepe» ve «Kocatepe» muhripleri tarafından karşılanmışlar, ertesi gün Marmara denizinde muhriplerin yaptıkları manevra ve sis perdelerini seyretmişler ve Dolmabahçe önüne geldiklerinde Yavuz tarafından top atışları ile selâmlanmışlardı.

İki İngiliz muhribinin refakatinde «Nahlin» yatı ile 3 Eylül 1936 günü Çanakkale bölgesine gelen İngiltere kralı VIII. Edward, «Adatepe» ve «Kocatepe» muhripleri refakatinde 4 eylül günü İstanbul'a varmış ve Haydarpaşa açıklarında demirlemiş bulunan Türk donanması tarafından karşılanmıştır. Bu merasimde Yavuz, İngiltere kralını 21 pare top atışı ile selâmladı. «Nahlin» yatı Türk savaş gemilerinin arasından geçerek Dolmabahçe sarayı önüne demirlemiş ve saray rıhtımında Atatürk tarafından karşılanmıştır.

İngiltere kralının ziyaretinden sonra Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti donanmasını İngiliz filosunun yapmış olduğu ziyareti iade amacı ile Malta adasına göndermeyi uygun gördü. Donanma dönüşte Yunanistan'a uğrayacak ve bu devlete resmî bir ziyaret yapacaktı. Bu amaçla komutan gemisi Yavuz ve dört muhrip 17 Aralık 1936 günü İstanbul limanından hareket ettiler. İstanbul halkının büyük bir kısmı şehrin kıyılarından, bir kıs-

mı da özel vapur ve motorlarla, kayıklarla Yavuz'u ve diğer gemileri uğurladılar. Dört denizaltı gemisi ile enizaltı ana gemisi bir gün önce hareket ettirilmişlerdi. Donanma, 20 kasım 1936. günü Malta adasının La Valetta limanına vardı. 26 kasım da Türk gemileri Malta'dan ayrıldılar ve 28 Kasım 1936 günü Yunanistan'ın Phaleron limanına demirlediler. 3 Aralık tarihine kadar burada kaldılar. Yunan kralı II. Georgios ve veliaht 1 Aralıkta Yavuz'u ziyaret ettiler.

Ürdün kralı Emir Abdullah'ın misafir olarak İstanbul'da bulunduğu 1937 yılı haziran ayında krala donanma ile bir gösteri yapmak gereğini görmüş olan Atatürk, Ankara'dan İstanbul'a gelecekleri 5 haziran günü bütün donanma gemilerinin Haydarpaşa önünde bulunmalarını istemişlerdir. 5 haziran günü saat 15.00'te tren ile Haydarpaşa'ya gelen Atatürk, Emir Abdullah ve diğer protokoldeki kişiler tarafından karşılanmış ve rıhtıma geldiklerinde Yavuz tarafından 21 pare top atışı ile selâmlanmışlardır. Burada «Ertuğrul» yatına binen Atatürk ve Emir Abdullah, yat ile donanma gemileri arasından geçmiş ve çımarıya etmiş bulunan gemiler personeli tarafından «Yaşasın Cumhuriyet» haykırışları ile selamlamışlardır.

Atatürk'ün İstanbul'da yapılacak cenaze töreni için komutan gemisi Yavuz ile «Hamidiye» kruvazörü, muhripler, denizaltı gemileri ve avcı botları Haydarpaşa önüne, törene katılmak üzere İstanbul'a gelmiş olan yabancı devlet bahriyelerine mensup savaş gemileri de Moda - Fenerbahçe açıklarına demirlemişlerdi. Törenin yapıldığı 19 Kasım 1938 günü tabutun Dolmabahçe sarayından Sarayburnu rıhtımına getirilene kadar süren üç buçuk saatlik yürüyüş süresince her beş dakikada bir topları ile saygı atışı yapmıştır. Tabut Sarayburnu'nda «Zafer» muhribine teslim edilmiş ve Haydarpaşa önündeki Yavuz'a bu muhrip tarafından aktarılmıştır. Haydarpaşa önünde Yavuz'a aborda olan «Zafer» muhribi tabutu bu gemiye

teslim etmiş ve tabut saat 13.40'ta kış taretler altındaki katafalka konularak gemideki ihtiram nöbeti başlamıştır. Saat 13.41'de Yavuz'dan 101 pare top atılmağa başlanmış, bu atışa Moda önlerinde demirli bulunan Alman, Fransız, İngiliz, Romen, Yunan ve Rus gemileri de 21 pare top atarak iştirak etmişlerdir. Saat 15.36'da Türk ve yabancı bahriyelere mensup gemiler hareket etmişler ve kafilé Büyükkada arkalarına kadar hep birlikte seyretnmişlerdir. Yabancı savaş gemileri burada kafiléden ayrılmışlar ve Yavuz kış güvertesinde Atatürk'ün tabutu olduğu halde törene katılan Türk gemileri ile birlikte İzmit'e doğru seyrine devam etmiştir. İzmit limanına demirlenmesinin ardından «Zafer» muhribi Yavuz'a aborda olmuş ve tabutu alarak saat 19.51'de mayın iskelesine çıkarmıştır.

Yavuz'un kış direği, düşmana gemi rotasının saptanmasında yardımcı olmaması için II. Dünya Savaşı'ndan önce çıkarılmış ve gemi tek direkli bırakılmıştır. Uçak sanayiindeki ilerleme ve havadan deniz hedeflerine karşı geliştirilen hücum taktiği karşısında Yavuz uçaksavar sistemi, 4 adet 7,6 cm. lik, 26 adet 40 mm. lik ve 24 adet 20 mm lik otomatik uçaksavar topu ile takviye edilmiş idi. II. Dünya Savaşı içinde Yavuz sürekli çalışır ve savaşa hazır bir durumda bulundurulmuş, donanmanın yaptığı tüm tatbikat ve atış eğitimlerinde komutan gemisi görevini yapmıştır. Donanmanın 11 Kasım 1947 tarihinde Karadeniz'de yaptığı atışlı tatbikatta Cumhurbaşkanı İsmet İnönü de Yavuz'da bulunmuş ve donanmanın 13 Kasım 1947 günü Haydarpaşa önündeki geçit resmini Yavuz'un köprü üstünde izlemiştir. Yavuz, Akdenizde yapılan 1950 yılı sonbahar manevralarından sonra 30 Aralık 1950 tarihinde ihtiyata alınarak Gölcük yakınlarındaki Kavakaklı önündeki şamandıralara bağlanmıştır. 1954 yılı ekim ayına kadar ihtiyatta bekletilen Yavuz kadrodan çıkarıldığı için 14 Ekim 1954 günü Kavaklı'dan Gölcük deniz üssünün poyraz rıhtımına çekilmiştir. Bura-

da alın yazısının sonunu bekleyen gemi, nihayet hükümetçe malzemesinden yararlanılmak üzere M.K.E'. Kurumuna devredilmiş ve 7 haziran 1973 tarihinde donanma komutanlığınca düzenlenen bir tören ile Gölcük'ten ayrılarak parçalanmak üzere Seymen bölgesine götürülmüştür.

Burada yazgısının sonunu belirleyecek uzun bir bekleyiş içine girdi. Bir dönemlerin şanlı gemisi, şarkılara isim vermiş, deniz subaylarının rüyalarına girmiş, düşman donanmasının korkulu düşü olmuş heybetli gemi, şimdi martılara yuvalık etmektedir. Gemi sökücülerinin hırslı soluğunu, her an duymakta olan gemiyi 1972 yılının Temmuz ayında ziyaret eden tarihçi Peter Liddle, O'nu: «karaya vurmuş, soluyan bir balina gibi üzüntü verici ölüme terk edilmişliği içinde, yine de ihtişamlı olarak tanımladı!..»

Kaçınılmaz son geldi. 7 Haziran 1973 tarihinde donanma komutanlığınca düzenlenen bir törenle Seymen bölgesine götürüldü. Gemi sökücülerinin ellerine bırakıldı... Şimdi ruhu nerelerde dolaşıyor, bilinmez ki...

Osmanlı İmparatorluğunu, seferberliğini tamamlamadan Birinci Dünya Savaşı'na katılmasına neden olan Yavuz, Rusların Karadeniz'deki egemenliklerini zayıflatmış, varlığı ile itilaf devletlerinin Çanakkale'yi geçmek üzere giriştikleri savaşlar sırasında bu devletlerle, her zaman da Rusların Karadeniz Boğazı'na çıkarma yapmalarına engel olmuştur. Böylece de İstanbul Boğazı'nın savunulması için yüzbinlerce şehit verilmesinin önüne geçmiştir.

Yavuz'un pervanelerinden biri ile muharebe yedek idare mevkii ve onbeşlik toplarından biri de Beşiktaş'taki Deniz Müzesine getirilmiş ve direği de Heybeliada'daki Deniz Harp Okulu rıhtımına dikilmiştir. Sökülen koca Yavuz'dan kalan son parçalardan yapılan bir küçük maket de 1976 yılında Türkiye'ye gelen Alman Savunma Bakanlığına armağan edildi.

Adı; türkülerde söylenen, köylüsü kentlisi

herkes tarafından bilinen Yavuz, Türk milleti için apayrı bir önem ve değer taşır. Adına en çok efsane anlatılan gemi Yavuz'dur.

Kahraman geminin Türk Donanmasındaki hizmetleri hiç bir zaman unutulamaz. Dünya deniz tarihinin ölümsüzleştireceği Yavuz adı nesilden nesile aktarılacak ve hiç bir zamanda unutulmayacaktır...

NUSRAT 1915

ÇANAKKALE'YE SÜRÜKLENİŞ

10 Downing Street'de Başbakanlık Konağı Kabine Odası...

Harp Konseyi'nin 25 Kasım'da yaptığı ilk toplantısında Churchill, Çanakkale Boğazı'na ordu ve donanmanın beraber yapacakları bir taarruzun pek uygun olacağını hemen ileri sürdü. Öneri, Kitchener'in Mısır'ın savunması hakkında bir tartışma açmasından sonra ortaya geldi ve Churchill, Mısır'ı savunmanın en iyi yolunun, Türkiye'yi can alıcı bir bölgeden tehdit etmek olacağını öne sürdü. Kitchener, tartışma götürmeyecek bir biçimde, başka bir cepheye gönderilebilecek sayıda asker olmadığını ortaya koydu. Mısır'da kurulmakta olan ordu, Churchill'in önerdiği gibi bir hareket için, ne yeter derecede büyüktü, ne de yeter derece de hazırlıklıydı⁽¹⁾. Churchill **Gelibolu yarımadası'nı istila etmek için** ortak bir güç gönderilirse Osmanlı İmparatorluğu'nun bazı koşulları kabul etmek zorunda kalacağını belirtti.

Konsey, Churchill'in, Amirallik Dairesi'nin bu girişim için gemi toplamaya başlaması önerisini reddetti⁽²⁾

1914 yılı Aralık ayının sonunda Lord Hankey, Osmanlı İmparatorluğunu da içine alan bir sarma hareketi öneriyordu. Churchill ise, Lord Fisher'in ortaya attığı eski bir tasarıya uyarak

(1) Robert RHODES, Gelibolu Harekatı, Belge Yayınları İstanbul 1973, s: 37.

(2) a.g.e. 37.

Schleswig-Holstein'e bir çıkarma yapılmasını önerdi. Bunda başarıya ulaşırsa, bütün Baltık Denizi Kraliyet Donanmasına açılmış olacak; bir Rus ordusu, İngilizlerin desteği ile Berlin'in doksan mil yakınına kadar ulaşabilecekti. Lloyd George ise raporunda ya Selanik'e, ya da Mısır'ı tehdit eden Osmanlı ordusuna engel olmak için Suriye kıyılarına bir çıkarma yapılmasını uygun görüyordu.

Yine bu sıralarda Churchill, Başbakana yazdığı bir yazıda «Benzer görüşleri paylaşıyoruz vardığımız sonuçlar, tartışılmaz degildir. Ben, Gelibolu'ya, savaşın ilanında hücum edilmesini önermiştim... Bu arada zorluklar arttı... Zannedirim ki, Savaş Konseyi'nin her hafta bir kaç gün, aralıksız toplanması yerinde olur. Haftalık aralıklarla, hiçbir konu, sonuç alınabilecek şekilde tartışılmaz» diyordu.

Başbakan, Savaş Konseyi'ndeki bu dikkat çekici düşünce değişikliğinin ve olayların gidişini beklemeye zaman bulamadan 2 Ocak 1915'te Dışişleri Bakanlığına Rus ordularının Başkomutanı Grandük Nikola'dan bir telgraf geldi. Grandük, ordularının Kafkas cephesinde karşılaştığı direnci azaltmak için Türklere karşı bir hareket yapılmasını istiyordu⁽³⁾. Bu istek kulak ardı edilemezdi. Çünkü Ruslar iyice sarsılmış, silah ve cephaneleri önemli ölçüde azalmıştı. Kitchener, telgrafı Churchill'e gösterdi ve aynı gün ona gönderdiği bir yazıda şunları yazdı «Elimizde çok kuvvet yok... Saldırımızın etkili olabileceği tek yer Çanakkale Boğazıdır.» Kısa bir süre sonra da Kitchener, Ruslara bir harekata girişilebileceği karşılığını verdi. Ancak bu arada söz konusu harekatin Osmanlılar'ın Kafkaslardan hatırı sayılır oranda birlik çekmelerini sağlayacağını sanmadığını da açıkça belirtti.

Ertesi sabah (3 Ocak) Grandük'ün telgrafını

(3) a.g.e. s: 39, S. BİLBAŞAR a.g.e. s: 45, A. MOORE-HEAD, a.g.e. s: 43.

duyan Lord Fisher'de, Churchill'e Osmanlı İmparatorluğu'na hemen saldırılması gerektiğini yazdı. Hint kolordusunun ve 75.000 kişilik askeri gücün Fransa'dan gemilere bindirilerek Çanakkale Boğazı'nın Kumkale bölgesi yakınlarında karaya çıkarılmalarını öneriyordu. Aynı zamanda Yunanlılar Gelibolu Yarımadası'na saldırmaya zorlanacak, Bulgarlar İstanbul'a yürüyecek, Ruslar da Sırplar ve Rumenlerle birlikte Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na saldıracaktı. Bu arada İngilizlerin eski savaş gemilerinden kurulu bir filo da Çanakkale Boğazı'nı aşmaya çalışacaktı.

Amirallik, Fisher'in tasarısını uygun bulmadı. Kitchner de elinde çok fazla sayıda birlik olmadığını söylüyordu. Batı'daki hatlardan tümen bile çekilse, Fransa'daki İngiliz komutanlarının şiddetli itirazları ile karşılaşacaktı. Kaldı ki, Balkan cephesi düşüncesi Bulgaristan ile Yunanistan arasındaki derin düşmanlığı hesaba katmıyordu. Ancak, Churchill, Fisher'in son cümlesinden yararlanarak eski savaş gemilerini kullanmayı ihmal etmedi.

3 Ocak'ta Churchill, Amiral Carden'a gönderdiği telgrafta, «Sizce Çanakkale Boğazı'nı gemilerle zorlamak uygun bir davranış mıdır?» diye soruyordu. Carden'da verdiği karşılıkta, Boğaz'ın kolayca aşılamıyacağını, ancak çok sayıda gemi kullanılırsa belki bir sonuç alınabileceğini belirtti. Aslında, Churchill'in istediği de buydu. Carden'dan hareketin tüm ayrıntıları ile hazırlanmasını rica etti.

Savaş Konseyi'nin daha sonraki bir toplantısından önce Oramiral Carden, Amiralliğe tasarısını açıkladı. Boğaz'a yapılacak saldırı dört evreye ayrılmıştı;

1 — Boğaz'ın girişindeki bütün kalelerin yok edilmesi,

2 — Kepez köyüne kadar savunma hatlarının ortadan kaldırılması için şiddetli bombardıman,

3 — Boğaz boyunca kalelerin yıkılması,

4 — Mayın tarlaları arasından bir kanal açılarak donanmanın Boğaz'ı geçip Marmara denizine çıkmasını sağlamak.

Carden bütün hareketin bir ay süreceğini tahmin ediyordu. Tasar uzmanlarca çok beğenildi. Fisher de karşı çıkmadı ve yeni denize indirilen «Queen Elizabeth» zırhlısının son atış denemelerini Çanakkale'deki kalelere karşı yapmasını istedi. Churchill tasarıyı 13 Ocak'ta sevinçle Savaş Konseyi'ne sundu.

Savaş Konseyi'nin son ve en önemli toplantısı 13 Ocak tarihinde yapıldı. Bütün gün süren zor ve yorucu bir çalışma oldu. Kış akşamı görünmesin diye tüm perdeler kapatılmıştı. Hava ağırlaşmış ve masa, her uzun toplantıdan sonra olduğu gibi, son derece dağınık görünüyordu. Tüm Konsey üyeleri bütün gün süren tartışmalardan bitkin görünüyorlar, son kararı alabilmek için güçlerini toplamaya çalışıyorlardı. Tam bu sırada işler dramatik biçimde değişmeye başladı; zira Churchill birden bire o ana kadar çok iyi koruduğu sırrını, Çanakkale Boğazı'na denizden yapılacak bir hücumu ortaya attı. Düşünce, herkesi hemen büyüledi. Birden bire hava değişmiş tüm bıkkınlık dağılmış, yorgunluk unutulmuştu. Artık herkesin çok güvendiği Deniz Kuvvetleri, Akdeniz'de ateş hattına gidecekti. Churchill planlarını kendisinden beklenen ustalıkla açıkladı. Artık tüm üyeler ikna edilmişti ve aşağıdaki karar oy birliği ile alındı:

«Amirallik Dairesi, Şubat ayında, ana amacı İstanbul'un zaptı olmak üzere Çanakkale Boğazı'na yapılacak deniz hücumunda hazırlık ve uygulanması ile görevlendirilmiştir.»

28 Ocak'ta toplanan Savaş Konseyinde, İngiltere Başbakanı Lloyd George'nin: «Üzerinde özenle durulmadan kararlaştırılan ve hazırlanan seferler, genellikle felaketle sona erer» uyarısına rağmen, Amiral Carden'in tasarısı tümüyle onaylandı. Buna göre;

«Önce uzak mesafeden endirekt bir bombar-

dıman yapılacak, sonra Boğaz dışındaki Orhaniye, Kumkale, Seddülbahir ve Ertuğrul Bataryaları susturulacak.»

«Çanakkale ve Kilitbahir hattına kadar olan bölgedeki mayınlar taranacak.»

«Donanma, Boğaz içine girerek iç tahkimatı tahrip edecek».

«En son mayın engelleri taranacak» ve,

«Donanma Marmara denizine girdikten sonra, General Hamilton komutasındaki İngiliz tümeni Gelibolu Yarımadası'na çıkararak, donanmanın gerisini güven altına alacaktı. Donanmada, Kuvvetlerin bir bölümü ile Boğaz'da sürekli olarak devriye gezecekti.»

İngilizler tarafından, donanmanın üç gereksinimini karşılamak üzere Limni Adası ileri üs olarak seçildi.

Amiral Carden'in istediği gemiler, Şubat ayının ilk haftasında Limni sularında toplanmaya başladılar, İngiliz gemilerine destek olarak Fransızların 4 zırhlısı ile Ruslar'ın «Askold» isimli bir hafif kruvazörü de bu kuvvete katıldı. Böylece, 16 zırhlı «hattı harp gemisi», 4 kruvazör, 14 muhrip, üzerinde 6 uçağı taşıyan bir uçak taşıyıcı gemi, 6 denizaltı, 21 mayın tarama gemisi, 30'dan fazla mayın tarama ve imha botu, 1 muhrip ana gemisi, 1 ganbot ve çeşitli yardımcı gemilerden oluşan toplam 100'den fazla gemiden oluşan bir donanma o zamana kadar Dünya'da ilk kez uygulanacak bir hareket için bir araya gelmiş en güçlü armadayı ortaya çıkarıyordu.

Bu çok güçlü «Armada»nın, komutanlık görevi, hareketin tasarlayıcısı olan Amiral Carden'e verilmişti. Kendisine yardımcı olarak da, Amiral de Robeck atandırılmıştı.

Müttefikler, artık zorlayıp geçebileceklerine inandıkları Çanakkale hareketi için hazırlıklarını tamamlamışlardı.

Düşman böylesine büyük hazırlıklar içerisindeyken Türk cephesinde durum nasıldı acaba? Başkomutanlık emrinde bulunan Çanakkale Müs-

tahkem Mevki Komutanlığı, Boğaz'ı savunmakla görevlendirilmişti. Boğaz savunmasının temeli karadaki topçu bataryaları ve mayın engellerine dayanmakta, donanma tarafından da desteklenmekteydi, donanmanın bu desteği genel olarak;

«— Boğaz dışında gözlem ve keşif hareketi.»

«— Mayın engellerinin kurulması ve sürekli olarak kontrolü.»

«— Deniz bataryaları ile, kıyı torpido bataryalarının sürekli olarak kullanılabilir hale getirilmeleri,»

«— Marmara'daki düşman denizaltıları ile mücadele,»

«— İstanbul - Çanakkale deniz nakliyatının korunması,»

şeklinde sağlanmaktaydı. Ayrıca, Gelibolu yarımadası'nın savunması için de eldeki sınırlı olanaklara karşılık oldukça büyük bir güç ayrılmıştı.

Boğaz dışındaki gözlem ve keşif hareketleri 1 Ağustos 1914'te başlamıştı. Draç sınıfı 2 botla sürdürülen bu hareket, Akhisar botunun 2 İngiliz muhribi tarafından geri çevrilmesi ile 26 Eylül'de sona ermiş, bunun üzerine 27 Eylül 1914'de Boğazlar'ın kapatıldığı ilan edilmişti. Bu arada çok az sayıdaki uçaklarda, keşif ve gözetleme uçuşlarında bulunuyordu (1)

Gerek mayın engellerinin korunması, gerekse gemilerle yapılan muharebelerde büyük rol oynayan kıyı topçu bataryalarımız, genellikle orta ve kısa menzilli toplardan oluşturulmuş Dardanos, Mesudiye, Muin-i Zafer, Kumburnu, Ertuğrul ve Hamidiye bataryaları idi.

Alman Amirali Merters'in önerisi ile Mesudiye zırhlısının da yüzer bir batarya olarak kullanılması düşünüldü, Gemi komutanının, bu hareketin uygun olmayacağını belirten raporuna rağmen, 17 Eylül 1914'de Mesudiye, Sarı Sığlar koyunda 5 kulaça demirlettirildi. Mesudiye, bulun-

(1) Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci cilt s: 105 (Gen. Kur. Bşk'lığı Yayını)

du mevkide kara bataryaları gibi görev yapacaktı. Ancak hiçbir deniz taktiğine uymayan bu karar Mesudiye zırhlısının sonunu o günden sap-tamış oluyordu. Çünkü 13 Aralık 1914'te, B-II bor-da numaralı bir İngiliz denizaltısı, mayın hatları-mızı geçerek, 800 metreden attığı torpido ile Mesu-diye'yi iskele kış omuzluğundan yaraladı. 10 da-kika içinde iskele tarafına yatan gemide 10 maki-ne subayı ile 24 er şehit oldu. (1)

Mayın engellerinin kurulması ve sürekli ko-runması, Türk Deniz Kuvvetleri'nin Boğaz savun-masında gördüğü hizmetlerin en başında gelir. İlk mayın engeli, Selanik gemisi tarafından, Havuz-lar-Kepez Burnu arasında 4 Ağustos 1914'de ku-rulmuştu. Daha sonra 18 Mart 1915 tarihine kadar Selanik, İntibah, Sivrihisar ve Nusrat gemileri tarafından Çanakkale Boğazı'nda 403 mayın ile 12 mayın engeli hattı oluşturulmuştu.

Birleşik Armada'nın harekatı 19 Şubat 1915 Cuma günü sabahın erken saatlerinde başladı. Bir yandan düşman gemilerinin Boğaz'a yaptıkları saldırılar ve tabyalarımızı usandıran ağır topçu ateşi sürerken, diğer yanda da düşman mayın ta-rayıcıları mayın engellerini etkisiz duruma getir-meye çalışıyordu.

Ancak harekat uzadıkça uzuyor, başarısız-lık Amiral Carden'in sinirlerini iyice yıpratıyor-du. Sağlığı bozuk olan ve Malta adasındaki sakin yaşamından alınarak bu zor görevin başına geti-rilen Amiral 14 Mart'ta Churchill'e çektiği telgraf-ta; hava uygun olursa üç gün sonra yani 17 Mart'ta Boğaz'ı bütün kuvveti ile zorlayacağını bildirdi. Ancak aynı gün aşırı yorgunluktan yatağa düştü. Bunun üzerine, 17 Mart 1915 günü Churchill, Amiral de Robeck'i Akdeniz Filosu komutanlığına getirerek, harekâtın sevk ve yöntemi ertesi gün neler olabileceğinden habersiz olan bu talih-siz Amiral'e bırakıyordu.

Churchill, Amiral de Robeck'e gönderdiği ha-

(1) a.g.e. s: 110.

berde, hareketin hiç geciktirilmeden ve başka bir emir beklemeksizin ilk fırsatta gerçekleştirilmesini emrediyor, şansının açık olması dileğinde bulunuyordu. Amiral de Robeck görevi memnuniyetle kabul ettiğini ve hava koşulları uygun olduğu anda 18 Mart günü saldırıya geçileceğini bildirdi.

TERS DÖNEN YAZGI...

Churchill tarafından Amiral de Robeck'e dilenen 'talih', on gün önce, yedi Mart'ı sekize bağlayan gece kapanmıştı bile.

18 Mart deniz savaşının kaderini saptayacak olan Nusrat (*) mayın gemisi Boğaz sularına 3 Eylül 1914'te geldi. Aslında tahlisiye romörkörü olarak yapılmış oldukları halde güvertelerinde yapılan basit değişikliklerle mayın dökme işinde kullanılmış bulunan diğer tekneler bunun üzerine İstanbul'a döndüler. Özellikle «İntibah» romörkörünün onarıma şiddetle gereksinimi vardı... Nusrat'a gelince, Almanya'da özel şekilde mayın dökme gemisi olarak inşa edilmiş bu tekne dar alanlarda kolayca manevra yapabiliyor ve az su çektiğinden mayın alanları üzerinde güvenle dolaşabiliyordu. (1)

* (Cumhuriyet döneminde adı YARDIM)

Tipi: Mayın gemisi.

İnşa yeri: Almanya (Kiel)

Tonajı: 360 T.

Hizmete girişi: 1912

Boy: 40 m.

Eni: 7.4 m.

Çektiği su: 2m.

Silahları: 1 Ad. 7,5/40 Top, 2 Ad. 4.7 Top, 2 mk. 5b..

Sürati: 15 mil.

Hizmet dışı: 16.6.1957.

(1) S. BİLBAŞAR a.g.e. s. 62.

Cumhuriyet döneminde 1 Ad. 3.7 S/M. Top konuldu 30 Ad. mayın taşıır.

Düşman gemilerinin sularımızda sürekli olarak dolaşmaları ve zaman zaman kıyılarımızı bombalamaları, topraklarımıza bir saldırı yapılacağını açıkça belirtiyordu. Müstahkem Mevki Komutanlığı daha önce yapılan Boğaz savunma hazırlıklarına ek olarak yeni mayın hatları döşedi ve kıyı bataryalarını yeniden denetimden geçirdiler. Ani bir saldırıya karşı olanaklar ölçüsünde tüm savunma önlemleri alınmıştı...

17 Mart 1915 Çarşamba... Limni Adası'nın Mondros limanında Birleşik Armadanın Amiral gemisi Queen Elizabeth'de tüm komutanlar toplanmışlar, az sonra başlayacak olan son ve en önemli toplantıyı beklemektedirler... Subay salonundaki görevli subay içeride bulunanları uyardı.

«Dikkat! Amiral Robeck».

Robeck yerini aldıktan sonra kendine aşırı güvenli, çevresini süzdü ve ağır ağır konuşarak;

«Arkadaşlar, bu gün burada, Çanakkale Boğazı'na yapacağımız hareketin son çalışmalarını yapmak üzere toplandık...»

Amiral Gebrat: «Harekatın zamanını öğrenebilir miyiz?» diye telaşla sordu.

Bunun üzerine Robeck, «Deniz Bakanı Sir Winston Churchill'e hareketin hava koşulları uygun olduğu anda hemen yapılacağını, tasarının aksatılmadan uygulanacağını mesajla bildirdim Amiralim... Aslında meteoroloji hava koşullarının yarın uygun olacağını bildirdi. Şu sıralarda da Boğaz'daki mayınların son durumunu bildirecek raporu bekliyorum.

Subay salonunda yapılan toplantıya Amiral De Robeck, Amiral Gebrat, General Hamilton, Albay Sedler ve Binbaşı Brodie katılmaktadır. Brodie mayın arama uzmanıdır ve büyük bir talihsizlikle, Birleşik Armadanın yolunun açık olduğunu ve Erenköy koyunda hiç bir mayın tehlikesinin olmadığını rapor etmektedir... Bu habere salondaki herkes çok sevindi. Hatta Albay Sedler dayana-

madı «Bu durumda tasarrufların ana hatlarını öğrenebilir miyiz, Amiralim» diye sordu.

Bunun üzerine Robeck, «Boğaz'ın girişindeki Türk bataryaları daha önceki saldırılarımızla ortadan kaldırıldı. Türklerin elindeki 90 topu bizim elimizdeki 250 ağır ve seri atışlı topumuz 10 dakika içinde susturur. Birinci grupta ben, ikinci grupta Amiral Gebrat bulunacaktır. «Gebrat'a doğru hafifçe gülümseyerek açıklamasını sürdürdü: «Amiral Gebrat, Boğaz bataryaları susuturulup ve mayın engelleri temizlendikten sonra, Marmara'ya girme onurunu da size bırakıyorum.» Bu cömertçe ikrama karşılık ne denir ki? Gebrat, «teşekkür ederim Amiral Robeck». Salondakilerin hepsi, bu hareketin Armadanın kesin zaferiyle sonuçlanacağına inanıyorlardı.

18 Mart sabahı erkenden, ileri gözcü karakolundan Müstahkem Mevki Komutanı Mirliva Cevat'a Bozcaada önlerinde birkaç düşman gemisinde bazı hareketler gözlemlendiği bildirildi. Bunun üzerine Cevat Bey hemen bir «tayyare» keşfi çıkardı. Yapılan keşifle gemilerin hareketi doğrulandı. Artık bütün Müstahkem Mevki beklenen büyük deniz saldırısını karşılamaya hazırды.

Saat 8.30'dan beri Boğaz ağzında yerlerini almakta olan Birleşik Armada hazırlanan tasarıya göre yerleşimini 10.00 sularında tamamladı. Bulutlar arkasından yavaş yavaş kendini göstermeye başlayan Mart güneşi havanın pusunu, sisini hafifçe esen rüzgarında yardımıyla açmaktaydı.

Denizin üstünde gri renkli yüzen kaleler tüm korkunçlukları ile ortaya çıktılar. Güçlü Armada üç grup olarak ilerlemekteydi. Amirallik forsu birinci gruptaki Queen Elizabeth'de dalgalanıyordu. Agamemnon, Inflexible, Lord Nelson, mayın dönemin en büyük devleri ve muhripler, mayın tarayıcıları gelmekteydi.

İkinci grup'un başında Fransız Ouichen, Irresistible, Albion, onların arkasında üçüncü grup'

un başı, Suffren, Bouvet, Gaulois, Charlemange ve daha bir çok gemi seyir halindeydi...

Robeck'in «ateş serbest flamasını toka edin» emri ile «ateş serbesttir» komutu peşpeşe geldi... Önce Triumph zırhlısının 11.15'de açtığı ateşle saldırı başladı. ⁽¹⁾ Birkaç dakika içinde yüzlerce salvo ile cehennemi bir gürültü ve ateş kasırgası, büyük istihkamlarımızı yerle bir etti.

Saat bir sularında filo Çanakkale'nin 8 mil kadar aşağısında bir noktaya gelmiş bulunuyordu. Gemiler burada hız kestiler ve demir atmaksızın, ancak akıntıyı karşılayacak kadar bir yolla hareketsiz kaldılar. Kıyı tabyalarını bombardımana işte bundan sonra başladılar... Dış bataryalardan Namazgah, Rumeli Mecidiyesi, Anadolu Hamidiyesi, Çimenlik Tabya kısmen sustu.

Kalelerden karşı ateşte bulunulmuyordu. Amiral Robeck uzun süredir kıyıdan karşılık görmemesine hayret ediyordu. Ancak saat 12 sularında kıyıdan ateş başladı. Bir mermi Inflexible'nin pruva direği sehpasının merkez ayağına isabet ederek köprüüstüyle, alttaki kamarada yangın çıkardı. Üç dakika sonra taretlerden birine vuran mermi orasını altüst etti, aradan iki dakika geçmeden güvertede aynı anda üç mermi birden patladı. Artık geçen her dakika Boğaz'a giren gemiler için bir cehennem, bir dehşet ortamı yaratıyordu.

Savaş gemileri, büyük mermilerin çıkardığı dev su sütunları arasında top atışları gümbürtüsünün tepelere çarpıp dönmesinin yarattığı korkunç bir uğultu içinde, ağır ağır Boğaz'dan yukarı seyrederken, kararlı ve oldukça isabetli bir atışla karşılaştılar. Karadan yükselen kahverengimsi siyah geniş duman sütunları, gemilerden gönderilen mermilerin oralarda yarattığı yangının sürdüğünü göstermekteydi.

Kıyılardan açılan ateşle gemilerdeki hasar her

(1) Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci cilt s: 177.

geçen dakika daha da artmaktaydı. Inflexible'nin **pruva çanaklığının** gemiden uçtuğu görüldüğü anda Queen Elizabeth'in **vinç bumbası** parçalanıyor ve ardından gelen bir başka mermi de bu görkemli geminin ön bacasında büyük bir delik açıyordu...»

Saat 12'yi birkaç dakika geçe Queen Elizabeth'de bulunan de Robeck kaleleri kısa mesafeden tesir ateşine almanın zamanı geldiğine inanarak, Fransız filosu komutanı Amiral Guepratte'a gemilerini ileri sürmesini emretti.

Fransız Amiral hiç bir zaman tartışmayan, verilen her emre uyan, tehlikeden kaçınmayan karakterde bir komutandı. Sabahtan beri beklediği emrin verilmesi üzerine, «Şimdi sıra Fransızlarda» diyerek gemilerine hareket emri verdi. Dört Fransız teknesi İngiliz zırhlılarının arasından geçerek, yarım mil kadar önlerinde, onların atşelerine engel olmayacak biçimde konum aldılar. Bulundukları yer topraklarımızın atış uzaklıkları içinde olduklarından her an isabet almaları tehlikesi ile karşı karşıyaydılar. Fransız gemileri yelpaze gibi iki yana açılarak İngiliz gemilerine rahat atış alanı bıraktılar. Bundan sonra geçen kırkbeş dakika korkunç bir ateş düellosu biçiminde geçti.

Boğaz'ın bu sıradaki manzarasını göz önünde canladnırmak güç değildir: Toz duman içinde kalmış toprak tabyalar, ara sıra bunların arasından uzanan alevden bir dil pörülüyordu. Etraflarında sular hallaç pamuğu gibi atılırken akıntıyı kesmeye devam eden kurşuni renkli dev savaş gemileri göğe savrulan su sütunları arasında zaman zaman görünmez oluyorlardı. Karadaki toz duman bulutu içinde yükselen alevler olmasa insan kalelerin varlıklarını da unutabilirdi!. Bir zamanlar tanrıların «Lir» seslerinin dinlendiği bu sularda şimdi kıyılarda yankılanan top sesleri kulakları sağırlaştırıyordu.

İkinci filonun gemileri kalelerle muharebeye tutuştuktan kısa bir süre sonra Gaulios, su kesiminin altından yara alınca, çekilmek zorunda kaldı

ve bir süre sonra, Boğaz'ın ağzının hemen dışındaki bir küçük adacıkta, baştan kara etti. Inflexible peş peşe isabetler aldı. Geçici bir süre ateş hattından ayrılmak zorunda kaldı. Ancak 14.30'da yerine dönmüş bulunuyordu. Bu arada Agamemnon da yirmibeş dakika içinde oniki isabet aldığı için uygun bir yere doğru çekilmekteydi. Lord Nelson, Albion ve Charlemagne da bir takım isabetler almış olmakla beraber hasar ciddi boyutlarda değildi. Saat 14'de, kalelerin ateşi gevşemiş olduğundan, De Robeck geride bekleyen altı savaş gemisine yer açmak için ikinci gruptaki gemilerin çekilmelerini emretti.

Bu sıralarda Türk tabyalarında işler iyi gitmiyordu. Bütün telefon telleri kopmuş, tabyalar da telefon haberleşmesi kesilmişti. Toplardan bazıları susmuş, diğerleri yarı yarıya toprağa gömülmüş, bazıları da kama tertibatı tutukluk yaptığı için çalışamaz duruma gelmişti. Bu nedenlerden ötürü topçuların ateşi adamakıllı gevşemişti.

Ancak, savaş gemileri büyük bir yay çizerek sağa dönüp, çekilmeye başarlarken, Erenköy koyunda hızla seyretmekte olan Bouvet, birden bire büyük bir patlamayla sarsıldı*. Güverte bir an içinde havaya uçmuştu ancak gemi yine de seyrediyordu. Hiç hız kesmeden yoluna devam ettiği sırada, gittikçe artan bir meyille yan yatmağa başlamış olan gemi alabora olup sulara gömüldüğünde, patlamanın üzerinden sadece iki dakika geçmiş bulunuyordu. Herşey bu iki dakika içinde olup bitmiş, koca gemiden su üzerinde canını kurtarmaya çabalayan iki üç personelden başka bir şey kalmamıştı. Gemi komutanı Rageot ve 639 kişilik mürettebatı denizin derinliklerine gömüldü. Bu geminin batışını görenlerden biri sonradan, gördük-

(*) Kaymakam Nihat Bey, Erkanı Harbiye Umumiye Tarihi Harp Külliyyatı, Cihan Harbinde Osmanlı Harekatı Tarihçesi Cüz: 1, Çanakkale muharebatı sayfa: 15 İstanbul 1338 (1922). Adı geçen eserde «Büve mayına çarptı ve batı» diye kesinlikle belirtmiş.

lerini, «Bir tabak, suda nasıl kayıp giderse, o da öylece kayıp gitti.» diye anlatmıştır. (1)

Bu andan itibaren, her şey ters gitmeye başladı. Mayın tarama gemileri, obüs mermilerinden bir fırtına demeti ile karşılaşınca, durakladılar, sonra da kaçtılar. 16.11 de, Bouvet'nin battığı yerin yakınında manevra yapmakta olan Inflexible bir mayına çarptığını rapor etti ve çok tehlikeli biçimde yan yatmaya başladı. Üç dakika sonra, Irrestible'in de yana yatmakta olduğu ve sancak tarafından mayına çarptığını bildiren yeşil flamanın, sancak seren cundasında dalgalandığı görüldü.

Bu gelişmeler, Queen Elizabeth'de büyük dehşet uyandırdı. Erenköy koyunun mayınlardan temizlenmiş olduğuna kesinlikle inanıldığından, bu aksilikler serisinin, ya şiddetli akıntının sürükleyip getirdiği yüzer mayınlar, yahut Boğaz'da karşıdan karşıya atan gizli torpido kovanları yüzünden ortaya çıktığı tahmin olundu. Osmanlı Deniz gücünün başındayken, Amiral Limpus kıyıya torpido kovanları yerleştirmesini önermekle kalmamış, Türk Deniz Bakanlığına tasarılar da hazırlamıştı. Bu tasarımların uygulanıp uygulanmadığı bilinmiyordu. Bu durumda, de Robeck savaşı kesmeye karar verdi. Bir sürü koruyucu destroyerin ortasında, Inflexible» sürünerek Boğaz'dan çıktı ve nihayet, Tenedos'a varabildi. Dikine inen bir merminin çarptığı Suffren'de ağır hasar görmüştü. Irrestible'in durumu da kötüydü, derken saat 18.30 sularında bir iç patlamayla yaralanan gemi, tehlikeli biçimde yana yattı ve dümen tertibatı sıkıştığından, çok büyük bir daire çizerek, serseri biçimde başıboş dönmeye başladı. Mürettebat kurtarıldıysa da, kendi yazgısına bırakılan savaş gemisi, daha dört saat akıntılarda sürüklendi durdu. Daha sonra bu gemiden de hiç eser kalmadı.

Muhteşem Armadanın ve gururlu de Robeck' in başına gelen bu felaket ne idi? Düşünüyorlar,

(1) A. MOOREHEAD a.g.e. s: 83.

düşünüyorlar işin içinden çıkamıyorlardı. Raporlarına güvenilir gözüyle bakılan deniz pilotları, berrak sularda hiç birşey görmemişlerdi. Binbaşı Brodie 17-18 Mart gecesini bir devriye sandalında, Erenköy Koyunu bir tel halatla tarayarak geçirmişti ve yeni bir mayın dizisini bulamamış olamayacağına inanıyordu.

Tarihin bugüne kadar yazmadığı ölçüde sefil bir geri dönüş başladı.

Mart güneşinin son ölgün ışıkları filonun perişan manzarasını aydınlatmaktadır. Türk Komutanları yüksekçe bir tepenin üzerinde, alçalmakta olan güneşin kızıldığı altında Boğaz'dan artık perişan bir durumda çıkan düşman donanmasının son gemisini izlemektedirler. Cevat Bey buğulu gözlerle, «Gittiler» diye söylendi. «Geçemediler... Geçemeyecekler.»

NEREDEN ÇIKTI BU MAYINLAR...

Cevat Paşa'nın arkasında düşman Armadasının bu sefil çekilişini izleyen Nazmi bey kimdi? Nasıl oldu bu iş? Gururlu Amiral de Robeck «Marmara'ya girme onurunu» gönül rahatlığıyla bağışlar-ken, Albay Sedler, «beş çayını» Boğaz'da içme düş-leri kurarken şimdi dön geri ediyorlardı. Bu olay-lardan 10 gün öncesine 6 Mart 1915 Cumartesi ge-cesine dönelim...

Her an görev verilebilir düşüncesiyle mayın uzmanı Yüzbaşı Nazmi Bey yarı uyur yarı uyanık durumdayken emir erinin sesiyle doğruldu. Ken-disini Cevat bey bekliyordu. Hemen fırladı, kalk-tı. Kendisini bir anda Komutanın kapısının önün-de buldu. Gece yarısını geçiyordu. Çanakkale Müs-tahkem Mevki komutanı Miralay Cevat beyin ka-pısı vuruldu... «Gir» emri üzerine, aralanan kapı-dan, Balkan Savaşından sonra, Çanakkale Boğazı Mayın Komutanlığına ve klavuzluğa tayin olan 1.80 boyunda, iri yapılı, güleç yüzlü Yüzbaşı Naz-mi ağır ağır içeri girdi.

Cevat Bey, bu cesur subayı çok önceden ta-nırdı. O, Balkan Savaşı'nda bir-iki düşman gemisi-ni batırmakla da ün yapmış, gösterdiği yararlılık ve kahramanlıklardan ötürü çeşitli madalyalar ve nişanlar almıştı.

Cevat Bey, odanın bir köşesinde Alman Ami-ral Usedom ile konuşmasını birden kesti, çok ön-ceden tanıdığı bu silah arkadaşına yaklaştı. Sağ eliyle elini tutup sıkarken, sol elini de Hafız Naz-mi Bey'in omuzuna koydu. Sonra gözlerinin içine dikkatle çok kısa bir süre baktı.

«Oğlum, dedi. Sana çok önemli bir görev ve-

riyorum. Vatanın selameti bu görevin başarıyla yerine getirilmesine bağlıdır.» Nazmi Bey dikkat kesilmişti. Cevat Bey konuşmasını sürdürdü; «Yalnız bir gerçeği gizlememiş olmak için söyliyeyim ki, üzerine alacağın görevde, ölmek şansı sağ dönmek umudundan daha fazladır. Ancak şunu da bil ki, bu görev uğrunda ölmenin şerefi, bu derece şerefli bir görevi yerine getirmekten mahrum kalan kahramanların azaplarından çok büyüktür. Başarabilecek misin?»

Mayın Grup Komutanı Hafız Nazmi Bey, hiç kıpırdamadan, Komutanına karşı da saygısızlık etmeden çok sakin bir sesle karşılık verdi;

«Asker değil miyim komutanım, vatana olan borcumu elbette ödeyeceğim. Zaten vatan elden gittikten sonra hayatımın ne önemi kalır ki?...»

Albay Cevat Bey'in gözleri doldu,

«Berhudar ol Yüzbaşım.»

Bu konuşmanın ardından kısa bir süre sessizlik oldu. Deminden beri tutmakta olduğu Nazmi Bey'in elini bıraktı, kendisini izlemesini emretti. Köşedeki geniş masaya doğru yürüdüler.

«Elinizde kaç mayın var?»

«Yirmialtı, komutanım»

«Düşman, yarından sonra belki de iç istihkamlarımızı susturmak için büyük bir saldırı yapacaktır. Yarın gece yarısı denize açılacaksın. Elindeki mayınları Kepez'le Karanlık Liman arasına dökeceksin...»

Cevat Bey ve Nazmi Bey, üzerinde Boğaz'ın büyük bir haritası bulunan masanın kenarına iyice sokuldular. Alman, sabit bakışlarla Nazmi Bey'i süzüyor; komutan yumuşak bir ses tonu ile gereken açıklamaları yapıyordu. Haritada bir noktayı işaret ederek,

«Yarın akşam, Nusrat'la buraya mayın dökeceksin. Bütün mayınları, şu gördüğün Karanlık Limanda kıyıya paralel olarak dökeceksin. Düşman hareketinizi sezer, size saldırıya kalkışırsa, kıyı topraklarımız, önceden aldıkları talimata uygun olarak hareket edecek ve sizi himaye ateşiyle koru-

yacaklar. Kendinizi göstermemeye çaba harcayın Allah yardımcınız olsun!»

İki asker birbirlerini selamladılar. Çanakkale Mayın Grup Komutanı Yüzbaşı Nazmi Bey odadan çıktı.

Mayınların her zamankinden farklı olarak döşenmesinin nedeni, şuydu; Türk Karargahındaki uzmanlar er geç düşmanın saldıracağını biliyorlardı. Boğaz'a giren ilk grup gemiler uzun menzilli atışlardan sonra ikmal için geriye çekilmek zorundadırlar. Bu gemiler hem geriye çekilecekler böylece arkadaki gruba da yer açacaklardı. Bunu çok iyi değerlendiren mayın uzmanları Türk topolarının menzili dışındaki Erenköy koyunun bu dönüş için en uygun yer olarak seçileceğini de düşündüler ve mayınları adı geçen bölgeye kıyıya paralel olarak döşenmesi için planlarını yaptılar.

Nazmi Bey ertesi gün Nusrat mayın gemisi komutanlığını yapacak olan Tophaneli Yüzbaşı Hakkı'yı buldu. Her iki subay da çok iyi arkadaşılar. İki gün önce kalp krizi geçiren Nusrat'ın genç komutanı Yüzbaşı Hakkı Bey, sağlığı için yerine bir başkasını görevlendirmeyi öneren Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Bey'in ısrarlarına rağmen, savaşın ve ülkenin sorumluluğunu omuzlarında duyarak görevi kabul etti.

«Hakkıcağım, kardeşim, bu gece Karanlık Li-man'a gidiyoruz, elimizdeki son 26 mayını da dökeceğiz. Saat 24'de demir yerinden ayrılacağız.»

Gidecek bütün personel toplandıktan sonra, verilen talimat kendilerine iletildi. Gemi sintinesine kadar gözden geçirilmeye, mayınlar yüklenmeye, ocak kıvılcım saçıp, dışarıdan görünmeyecek biçimde tavlınmaya başladı. Almanya'dan Edirne'ye trenle oradan da güçlükle 2 Mart 1915 günü Çanakkale'ye getirilmiş olan 26 mayın, 7 mart'ı 8 Mart'a bağlayan gece küçük Nusrat'ın güvertesine yüklenmişti.

Nazmi Bey ve Hakkı Bey, komutan kamara-sında masaya yayılı eski Boğaz haritası üzerinde izleyecekleri rotayı ve mayınları dökecekleri hat-

tı çizmeye başladılar. Son bir haftalık rasat cetvelini incelediler. Gemideki hazırlıklar sona erdikten sonra karaya indiler. Dost, hemşeri bir helâlleşme sahnesi başladı ki görülmeğe değer. Namazlarını da kıldıktan sonra yeniden gemiye döndüler.

7 Mart'ı 8'e bağlayan gece yarısı Çarkçıbaş1,

«Kazan tavlانیp, stim toka edildi, komutanım. Artık bacalardan duman ve kıvılcım çıkma ihtimali kalmadı... Makineler manevraya hazır. Gemi harekete hazır...» diye rapor etti.

Bunun üzerine Yüzbaşı Hakkı, emrederek;

«Başüstü, Bismillah viraya hazır ol.»

«Başüstü viraya hazır, Bismillah vira.»

Gemide sadece alınan zincir sesleri, ırgat gıcirtısı ve makinelerin çalışmaya başladıklarını belli eden mekanik, ritmik gürültüler duyuluyordu.

Geminin baş kısmındaki er, köprü üstüne doğru bağıırıyordu:

«Üç kilit güvertede...» Demirin vira edildiği anda çıkardığı ses geminin her noktasından duyuluyordu. «İki güvertede»... «bir güvertede»... demirin vira gürültüsü sessiz ortamın fon müziğidir adeta... «Apiko salpa»... şimdi gıcirtılar duyulmaktadır. «Demir göründü»... «Demir loçaya oturdu, başüstü... «loçaya oturan demirin çıkardığı tok ses güvertede yankılandı.

Yüzbaşı Hakkı, «Ağır yol ileri, dümen iskele alabanda» komutunu verdi. Sadece, makine telgrafının sesi ve su şıpırtıları yıldızsız, ıssız, simsiyah fakat çok sakın bu gecenin duyulan sesleri idi.

Serdümenin sesi makine tıkırtılarını bastırmadı fakat köprüüstündeki derin sessizliği bozdu. «Pruva 270... Pruva 260... Pruva 250...»

Yüzbaşı Hakkı, «Ortala, 180 de viya... Pruva 180... Gemi rotada...»

Nusrat demir alarak Çanakkale'den uzaklaşmıştır. Bütün ışıklarını söndürüp, kıvılcım atmasın diye ocaklarını bastırmıştır. Nazmi Bey'in kılavuzluğunda mayın hatlarının arasından beyaz

köpükler saçarak büyük bir güvenle verilen rota-
da yoluna devam etmektedir. Makinelerin düzenli,
tempolu sesine, geminin yarattığı küçük dalga-
cıkların hışırtısı karışmaktadır. Maskeli ışıklar al-
tında rotayı izleyen gemide, Yüzbaşı Nazmi'nin
serdümene verdiği komutlar duyulmaktadır.

«Sancak alabanda, viya böyle... Tamam...»

Gemi daha önce döşenen mayın hatlarının
arasından geçiyor, Nazmi Bey aşağıya inmiş, ce-
ketini çıkarmış elleri yağ içinde makaraları yok-
luyor ve yaylara bakıyor, az sonra denize indirilecek
mayınları teker teker gözden geçiriyordu. Son kontrolleri
bitirdikten sonra ilk mayın platformun üstüne alındı. Artık atış anı bekleniyordu.
Nazmi Bey yeniden köprü üstüne çıktı. Harita üzerinde
bulundukları noktayı işaretledi.

«Şimdi buradayız... Biraz sonra Akyarlara doğru
döneceğiz...»

Deniz sakin, hava simsiyah, zifiri karanlıkta
idi. Uzaklarda dolaşan düşman devriye gemileri
pırıl pırıl yanan projektörleri ile suyun yüzünü
aydınlatmaktadır. Bir an, suyun yüzüne değen
ışık silindirler hemen ardından denizi yalayarak,
havaya kalkıp yeniden denizin yüzeyinde başka
bir noktayı aydınlatıp derinlere inmekte, ardından
yine uzaklara gitmektedir. Daha yakınlarda, dev-
riyeye çıkmış düşman gemilerinin projektör ve
ışıldakları, zaman zaman Nusrat'ın karşı yakasını
noktalamaktaydı.

Simsiyah koyuluk içinde, ışıkları karartılmış
360 tonluk Nusrat'ın köprüüstünde Yüzbaşı Hakkı'nın
ve Yüzbaşı Hafız Nazmi Bey'in gözleri, ufuk
çizgisindeki düşman devriye gemilerinin yollarını
Kepez de, Seddülbahir'e çevirip çevirmediklerini
dikkatlice izliyordu. Gemilerin bekledikleri bölge-
ye girmelerinin ardından Karanlık Liman yönünü
tutarak yol almaya başladılar. Erenköy önlerine
vardılar.

«İskele alabanda...»

«Dikkat tam yol... İleri...»

Nusrat, Anadolu yakasına, Akyarlar'a doğru

yol almaktadır. Sonunda yeni mayın hattının hazırlanacağı noktaya geldiler.

«Makineler yarım yol...»

Nazmi Bey, Hakkı Bey'e, «Tam yerindeyiz, ben, aşağıya inip sıradan başlıyorum. Borudan konuşuruz...» dedi ve mayınların başına geçti.

Maskeli bir ampulün ışığında derinliği ölçenlerin sesi duyuldu. «Elli».

«Dikkat! Elli yarda var.»

«Bir numaralı mayın hazır».

«Bir numaralı mayın bismillah fundo».

«Bismillah fundo».

Yavaş ilerlemekte olan gemiden karanlığın içine salıverilen mayın birkaç saniye sonra tok bir sesle suya çarptıktan sonra su damlacıkları çıkarpı denizin karanlığı ile kucaklaştı.

«İki numaralı mayın fundo»

«Üç numaralı mayın fundo».

Aynı komutlar 26 kez yineleni. Bir kaç dakika sonra tüm mayınlar belirlenen rota doğrultusunda dökülmüştü. Geri dönüşte de aynı mayınların arasından geçileceği için Nazmi'nin kulavuzluğuna gerek vardı. Ellerini yıkayıp köprüüstüne çıktı.

«Tamam Hakkıcığım. Dönelim artık. Çağır var-dabandrayı, üç yeşil bir kırmızı çaksın. Sancaktan verinki dışardan görünmesin... Yaz rapora, saat, 3.20..»

«Dikkat makineler tam yol ileri... Rota 43 derece...»

«Her iki makine tam yol ileri cevap verdi... rota 43 derece...»

Makineler ulaşabilecekleri en yüksek devirde, çok hızlı tempoda çalışmaktadırlar. Şimdi en az mayınların dökülüşü kadar tehlikeli olan geri dönüş yolculuğu başlamıştır.

«Pruva 43, gemi rotada. Her iki makine tam yol ileri... cevap verdi...»

Verilen görevi eksiksiz yerine getirmenin sevincini duyan iki cesur, silah arkadaşı denizci Yüzbaşılar, geri dönüşün de en az geliş kadar zor olacağını biliyorlardı. Daha önceki dökülen ma-

yınlar, düşman devriye gemilerinden daha tehlike-
liydi ve aralarından kazasız belasız geçmek zorun-
daydılar.

Gözleri bir karaltıya takıldı. Mayınlardan bi-
ri olduğuna karar verdiler. Fakat düşman devriye
gemilerinin geri dönmüş olabileceği akıllarına ge-
lince ikisinin de neşesi kaçtı. Bu gemilere yaka-
lanmak her şeyin sonu demekti. Ancak olan olmuş,
düşman devriye gemileri de geri dönmüşler ve ara-
larındaki uzaklığı hızla kapatarak arkalarından
geliyorlardı. Ara verdikleri projektörle taramaya
yeniden başladıkları zaman Nusrat'ı görecekler ve
her şey bitecekti. Bütün personelden buz gibi ter-
ler boşanıyordu.

Nihayet korktukları başlarına geldi ve düş-
man gemisinin projektörleri yandı. Karanlığı ya-
ran projektör ışığı az öteden, hızla, üzerlerine doğ-
ru, denizi tarayarak geliyordu. Artık görülmemek
ve kurtulmak umudu kalmamış gibiydi. Işık dal-
gası kıyıları, dalgaları taraya taraya, arada bir
durarak, arada bir geriliyerek ağır ağır üzerlerine
geliyordu. Bu ışık silindiri ölüm kılıcına dönüşmüş,
Nusrat'ın böğrüne saplanacaktı ki, bir mucize
gerçekleşti. Ölüm ve ışık dalgasının içine girmele-
rine saniye kala, Türk kıyılarından yanan projek-
tör bir mucize yarattı.

Bizim kıyıda birden bire yanan projektörü-
müz, birkaç saniyelik zaman dilimi içinde, düş-
man projektörünü denizin üstünde yakaladı. İki
projektör şimdi göz gözeydiler. Ortalığı sise yakın
yoğun bir beyazlık kapladı. Beklenmedik bu ışık
kavgası Nusrat'a yaşam umudunu geri verdi. Şim-
di karşılaşan iki projektör, iki düşman göz birbir-
inden kurtulmak için olağanüstü bir savaşa baş-
ladılar. Düşman projektör, kurtulmak için yoğun
çaba harcıyor, bir türlü başaramıyordu. Bizimki
bir an olsun boş bırakılmıyordu. Nusrat, bu bazen
üstünde, bazen yanında süren ışık çarpışmasının
altından sessizce sıyrıldı. Olanca islim üstünde, Çan-
akkale yönünde yol almaya başladı.

«Makineler tam yol ileri... cevap verdi...»

O anlarda duyulan heyecan, yaşanan sıkıntı

bir ömrü doldurabilir, bütün bir ömrü tüketebilir-
di. Nazmi Bey sevinçle, kader arkadaşının omu-
zuna vurdu.

«Geçmiş olsun Hakkı!»

Fakat Yüzbaşı Tophaneli Hakkı cevap vereme-
di. Nusrat mayın gemisinin komutanının hasta kal-
bi bu ışık savaşındaki heyecana dayanamamış, he-
yecan kasırgası içinde duruvermişti.

Şimdi Nusrat, büyük bir gurur ve duran bir
yürek taşıyordu.

Ancak Yüzbaşı Hakkı ve Nazmi Beyler, Deniz-
cilik tarihimizin şanlı sayfalarının yeni bir köşe-
sinde göreve bağlılık, cesaret ve fedakârlık simge-
si olarak hakları olan yeri aldılar.

18 Mart 1915 tarihinde kazanılan başarının en
önemli sahibi Hafız Nazmi Bey, Binbaşılıktan
emekli oldu. Ölümüne dek Deniz Yollarında kıla-
vuz kaptanlık yaptı. Yaşadığı sürece alçak gönül-
lülüğünden ve utangaçlığından hiçbir şey yitirme-
di. Yaşamı boyunca O'nu pek az gazeteci konuşt-
urabildi ve İngilizlerin bir türlü kabullenemedikle-
ri yenilginin sırrı ortaya çıkmış oldu. Sir Winston
Churchill yıllar sonra bu kahramanlara övgüler
yazdı.

1940 yılının 5 Mayıs günü Tophane rıhtımın-
dan bir küçük romorköre konmuş, al bayrağa sa-
rılı bir tabut, çok az insanın katıldığı bir törenle
kaldırıldı. Bu kutsal cenaze, 18 mart zaferini ka-
zandıranların başı, geçmişin Çanakkale Müstahkem
Mevki Komutanlığı Mayın Grup Komutanı Bin-
başı Nazmi (AKPINAR) beydi. 65 yıllık ömür, bir
an olsun vatan sevgisinden uzak kalmamıştı.

Nusrat'ı(*) da herhangi bir tören bile yapmadan
gemiler mezarlığına gönderdik. Adının anısına ge-
mi yaptık, bir maketini Çanakkale Boğazı'na koy-
duk. Şimdi Boğaz'dan barış amacıyla geçen gemi-
ler O'nu saygıyla selamlıyorlar...

(*) Yazarın Notu: Hurdaya çıkarılan bu gemi 1966 yı-
lında İsmail KAPTANOĞLU firmasına satıldı. Daha sonra
çeşitli eller değiştirdi ve son olarak 27.10.1983'te Mustafa
OKAN Kardeşleri Koll. Şti - MERSİN adresinde «Kaptan
Nusret» adıyla yük gemisi olarak kullanılmaktadır.

18 MART 1915 ZAFERİNİN SONUÇLARI

Müttefik donanmasının 18 mart günündeki başarısızlığı için çok şey söylendi. İngilizler bu işin tüm faturasını son keşfi yapıp mayın yoktur raporu verene pilota çıkardılar ve O'nu idam ettiler.

Nusrat'ın 7 - 8 Mart gecesi bir şehit vermek pahasına döktüğü mayınların ve Türk topçusunun başarısı bir ülkenin elden gitmesini, düşman donanmasının bayraklarını gururla dalgalandırarak Marmara'ya girmesini engelliyordu. Enver Paşa'nın Kafkaslardaki yenilgisini unutturuyor, yeni düşler kurmasına olanak tanıyordu. Rusya'nın yardım yollarının tıkanmasına neden olarak «dünyanın ekonomik haritasının değişiminde» baş etken oluyordu.

«18 Mart 1915 zaferi, top ve mayın silahlarının müşterek çalışma mahsulü olup, bunda mayın baş rolü oynamıştır denebilir.» (1)

Daha da önemlisi, denizden geçemeyeceklerini anlayan İngilizler, kara hareketine karar verdiler ve bu kez de karşılarında Mustafa Kemal gibi bir savaş dehasını buldular. Türkiye ise, Çanakkale savaşları sonunda artık yıldızı sönmeye başlayan

(1) Dz. Alb. Saim BESBELLİ, (1914-1918) Çanakkale'de Türk Bahriyesi, 424 sayılı Donanma Dergisi Eki İstanbul 1959, sayfa: 25.

Enver Paşa yerine Mustafa Kemal'in doğuşuna tanık oluyordu. Burada doğan «sarışın savaş tanrısı» «Çanakkale Geçilemez» diye tüm dünyaya haykırıyor, yakın bir gelecekte bu ülkenin kurtarıcısı olacağını müjdeliyordu. Bu büyük komutan kısa bir süre sonra Türkiye Cumhuriyetini yaratacak ve Çanakkale'nin «sarı paşası» Türk halkının gönlünde ve gözünde «ATATÜRK» olacaktı.

Çanakkale Muharebeleri Türk Harp tarihinde sadece altın bir sayfa olarak yer almamış ve Birinci Dünya Savaşının bir parçasını oluşturmamıştır. Tersine bu kanlı muharebeler başlı başına bir olay hatta Dünya Tarihinin bir dönüm noktası olmuştur. Bizim açımızdan Çanakkale Savaşları bir bütünün iki parçasıdır. Deniz savaşıyla, kara savaşıyla gurur duyuyoruz.

Dönemin Fransa Başbakanı; Çanakkale için «Türkler Boğaz'ı kapamakla savaşın iki yıl uzamasına ve müttefiklerin milyonlara varan insan gücü ve yüzlerce milyarlık maddi kayba uğramasına sebep olmuşlardır.»

Birinci Dünya Savaşı'nın Çanakkale'ye sıçraması daha çok Çarlık Rusya'nın lehine olmuş ve Kafkasya cephesinde 300.000 kişilik bir Türk ordusunu karşılarında görmekten kurtulmuşlardı.

Çanakkale'de İtilaf Devletleri başarılı olup da Rusya'ya açılmış olsaydı, Rusya Karadeniz yoluyla büyük lojistik desteğe kavuşacak, tarafsız kalan Balkan Devletleri zorunlu olarak düşmanlarımızın tarafına geçecekti. Eğer böyle olsaydı Osmanlı İmparatorluğu kısa sürede kesin yenilgiye uğrar, savaş çok önceden biter ve belki de bugün Dünya daha başka bir görünüm alırdı.

Müttefik filo, üç büyük gemisini (İrizistibl, Oşın ve Buve) kaybetmiş (40.400 ton) üç tanesi de (İnfileksıbil, Golva ve Sufren) ağır yaralanmış (41.600 ton) bu şekilde eldeki gücün üçte biri yitirilmişti. İnsan kayıplarında 800 ölü ve yaralıyı bulmaktaydı. Bu suretle, büyük umutlar bağlanmış

olan bu büyük taarruz, düşman için büyük bir düş kırıklığı ile, savunanlar için de bir zafer olarak sonuçlanmıştı.

Dünya çapındaki bu büyük savaşta Erenköy koyundaki mayın hattının rolü önemli olmuştur. Bu alanda yabancı eserlerde raslanan düşüncelerden birkaçı aşağıda sıralanmıştır: (2)

İngiliz General Oglander'ın, «Çanakkale-Gelibolu Askeri Harekatı» adlı eserinin I nci cildinde: «Pek uygun başlamış olan gün, bu meçhul mayın hattının o olaganüstü ve ortalığı kırıp geçiren başarısı yüzünden, tam bir başarısızlıkla sona erdi. Bu 20 mayının seferin talihi üzerindeki etkisi ölçülemez.»

Sir Ccolyen Corbet'in, «harekatı Bahriye» adlı eserinin II nci cildinden: «Felaketlerin hakiki sebebi keşif ve tayin olununcaya kadar çok geçmedi. Hakikat şu idi ki, 8 mart gecesinde Türkler, habermiz olmadan Erenköy koyuna paralel olarak 20 mayın dökmüşler ve balıkçı gemilerimiz, aramaları esnasında bunlara rastlamamışlardı. Türkler bu mayınları özel amaçla manevra sahamıza koymuşlar, gösterdiğimiz bütün ihtiyat ve sağgörüye rağmen, baş döndürücü bir zafer kazanmışlardır.»

Çanakkale'yi yalnız deniz kuvvetiyle geçmenin baş teşvikçisi ve o zamanın Bahriye Nazırı olan Çörçil (Churchill) de, 1 Ağustos 1930 tarihli «La Revue de Paris» dergisinde şöyle der:

«Çanakkale'nin Boğaz ağzı tabyaları, şubat 1915 sonunda, Müttefik filonun içeri girip Erenköy önlerinden iç tabyaları uzak mesafeden bombardıman etmelerine elverişli bir duruma getirildikten sonra, bu bölgede mayın aramasına ve yüzen mayınların kontroluna başlandı. Bu bölge, geceleri bir İngiliz muhrip filotillası tarafından ka-

(2) Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınlar Seri No: 3 Ankara, 1976. Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt Deniz Harekatı sayfa: 184-186.

rakol edilmekte ve gündüzün de muharebe gemileri ve uçaklar tarafından gözetim altında bulundurulmaktaydı. Boğaz'ı savunanlar, büyük taarruza bir hazırlık olarak muharebe gemilerinin hemen her gün bu bölgede bulunduklarını görünce, bunları hasara uğratmak amacıyla, burasını mayınlamaya karar verdiler. Fırtınalı bir günde, 8 Mart 1915 sabahı, İngiliz muhriplerinin geri çekilmiş olduğu bir saata, Nusrat adındaki Türk mayın gemisi, bilinen mayın hatlarının önüne bu yeni hattı kurdu. Bu hat, diğerleri gibi Boğaz'ın orta hattına dikey değil, paralel idi. Bu engel, Türklerin elindeki son ihtiyat olan demirli mayınlardan, ibaretti. Bunun değeri 6-7 bin franktan fazla olmazdı.»

«1915 yılında bütün Avrupa'da milyonlarca insan bir ölüm kalım mücadelesine girmişti. Büyük taarruzlar yapılmaktaydı. Büyük Milletlerin kahramanları korkusuzca muharebeye atılmaktaydılar. 2-3 milyon asker ölü ve yaralı idi. Milletlerin zenginlikleri akıp gidiyordu. Dört, beş bin harp gemisi, denizlerde hareket halindeydi. Fakat Nusrat gemisinin gizlice döktüğü bu 20 demir kap, harbin devamı ve dünyanın geleceği bakımından diğer bütün gayretlerden daha mükemmel ve daha kesin sonuçlu hedeflere varmak içindi.

Bu engel, İngilizler tarafından başarı ile başlanmış olan Çanakkale hareketini durdurán bir takım psikolojik karışıklıklar doğurdu. Yalnız başına bu engeldir ki, Çanakkale'nin geçilmesini önledi; ve gene bu engeldir ki, Türkiye'yi bir bozgudan kurtardı ve harbi uzattı. Bu yüzden mağluplar kadar muzaffer Avrupa da sarsıldı. Kendilerini Fransa, Flandern, Polonya, Galiçya, Balkanlar, Filistin, Suriye ve Kuzey İtalya topraklarının örttüğü 6-7 milyon insan, düşmanlarının kurşun ve gülleriyle değil, 18 mart sabahı Çanakkale'nin kuvvetli akıntısı altında, ağırlıklarına bağlı bulundukları tel halatları üzerinde gerili duran 20 demir kap yüzünden yok olup gittir.»

MAYINLAR NE ZAMAN DÖKÜLDÜ?..

Bu mayınların dökülüş tarihi bazı kaynaklarda 17/18 Mart 1915 gecesi olarak gösterilmiştir. Bir kısım kaynaklarda da 7/8 Mart 1915 gecesi olarak belirtilmiştir. Bu tarih konusunda güvenilirliğine inanabileceğimiz birkaç kaynaktan alıntıları aşağıya aktarıyorum:

Bu kaynaklardan ilki Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları Seri No: 3«Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII'nci cilt» sayfa 173 ve 174'te şu bilgileri vermektedir:

«Nusrat, bu mayınları yükleyerek 8 mart sabahı saat 05.00'te harekete geçti. Nara'dan kalkan gemi, Anadolu kıyılarını izleyerek seyre başladı. Hava hafif sisli ve yağışlıydı. Mayın hatlarını başarıyla geçen gemi, dumansız bir seyirle saat 07.00'ye doğru belirtilen yere vardı. Saat 07.10'da geri dönüşe geçilirken, her biri 80 kilo şarjlı 26 mayın, poyraz-lodos istikametinde, yüzer metre aralık ve 4,5 metre derinlikte döşendi. Bu sırada ortalık yeni ağarmaktaydı. Bu hareket sırasında hiçbir düşman gemisine rastlanmadığına göre, bu bölgedeki karakol yapmakta olan düşman gemileri sabaha karşı geri çekilmişlerdi. Saat 08.00'de Nusrat, Çanakkale önüne demirlemiş bulunuyordu.

Bahrısefit Boğazı Mevki Müstahkem Komutanlığı (Akdeniz Boğazı Msütahkem Mevki Komutanlığı)nın 9 nolu harp ceridesinin 677'nci sayfasındaki kayıt aynen şöyledir;

Tarih: 23 Şubat 1330 (8 Mart 1915)

Ceridenin tutulduğu yer: Hacıpaşa çiftliği (Müstahkem Mevki Karargahı). Hava sisli ve kapalıdır. Yağmur ve ara sıra şimşek çakıyor.

Saat 5 evvel (05.00): Torpil gemisi Nusrat, Karanlık limana gidip yüzer metre aralıkla olaysız 26 torpil döktü.

Saat 07.30 evvel (07.30): Arkasından torpil motoru olduğu halde Nusrat, Kepez burnu'ndan görüldü, dönüyor. Sis ve yağmur, saat 10.00'a kadar sürdü.

(2) İkinci eser;

«Çanakkale Harbi Hatıralarım» yazan Em. Dz. Albay Şakir TUNÇÇAPA

423 sayılı Donanma Dergisi eki İstanbul-1958 sayfa 10'da şunlar yazılıdır.

«8 Mart 1915 pazartesi:

Bugün saat 06.30'da Nusrat mayın gemisi Karanlık Liman'a gayrimuntazam bir surette mayın döktü. Düşman bunu hiç hissetmedi.»

(3) Mukbile TARKAN Çanakkale'yi ve 18 Mart'ı anlatıyor;

18 Mart 1970 tarihli Milliyet gazetesi (aktaran F. GÜNESEN a.g.e. 73)

«8-9 Mart gecesi Nusrat mayın gemisi Karanlık Liman'da Anadolu sahiline paralel olarak denize mayınlar dökmüştür.»

(4) Son olarak da bu mayın dökme işlemini başarıyla gerçekleştiren gerçek kahraman Binbaşı Nazmi (AKPINAR) Bey'in Çanakkale Deniz müzesinde bulunan kendi el yazmalı anı defterinde yazdıklarını hiç değiştirmeden aktarıyorum. Bu defterler dört tanedir. Birinci defter, sayfa: 25'ten:

«23 Şubat 1330 Pazartesi (8 Mart 1915) Alınan emir üzerine öğleden evvel saat 5,30'da Nusrat vapuru ile (Paleo kastro mevkiinden) başlanarak Erenköy hizasında bitmek üzere 26 karbonik torpil ile bir hat teşkil edilmiş ve salimen geri dönmüştür. Düşman görmemiştir. Düşman istihkamatı hafif surette bombardıman etmiştir»

Bu yazılanlar, özellikle Bnb. Nazmi'nin günlüğü göstermektedir ki mayınlar 7/8 Mart 1915 gecesi dökülmüştür.

ÇANAKKALE'DE DENİZCİLER: (1)

18 Mart zaferinin yaratıcısı Nusrat mayın gemisi ve mürettebatından başka yine pek çok deniz subayının ve denizci araç gerecinin yardımları görülmüştür. Boğaz savunmasında en büyük rolü

(1) Vehbi Ziya DÜMER - Deniz Mecmuası 1 Nisan 1935 Cilt 47 Sayı 336.

oynıyan bataryalar (ağır toplar) donanmadan çıkarılan vasat çaplı toplardan meydana getirilmiş ve bunları kullanan personel gemilerden alınmıştı. Mesudiye zırhlısından çıkarılan 3 adet 15 s/m lik top Baykuştepe eteğine yerleştirildi ve Mesudiye bataryası adını aldı. Bu batarya Dz. Yzb. Kemal komutasında 18 Mart'ta çok büyük kahramanlıklar gösterdi ve çok isabetli atışlar yaptı. Bu bataryanın yakınlarına yerleştirilen ve Muinizafer bataryanın yakınlarına yerleştirilen ve Muinizafer bataryası adı ile Dz. Mülazım Haydar komutasında verildi. Bu bataryalar daha sonraları Ertuğrul yatının 4 tane 5.7 s/m lik topu ile takviye edildi. Barbaros'tan çıkarılan 3 tane 10,5'luk top Soğandere'nin denize döküldüğü yer yakınına yerleştirildi ve Barbaros bataryası adı ile Dz. Mlz. İhsan kumandasına verildi. Berk-i Satvet'ten çıkarılan 6 adet 5,7'lik top Berkisatvet bataryası adı ile Anadolu kıyısında Akyarlar denilen bölgeye yerleştirildi ve Dz. Yzb. Mustafa'nın komutasına verildi. Asarı Tefvik ve Muinizafer gemilerinden çıkarılan 5 adet 15 s/m lik toplar Dardanos bölgesine yerleştirildi ve Asaritevfik bataryası adı ile kara subaylarından yüzbaşı Hasan kumandasına verildi. Bu bataryada 18 Mart savaşında çok büyük kahramanlıklar ve yüksek başarı gösterdi. Gerek komutanı Hasan ve gerekse tarassut subayı Mevsuf'un şehit olması üzerine Asaritevfik adı, Hasan-Mevsuf'a çevrildi.

Seferberlikten düşman donanmasının taarruzuna kadar ve savaşın sonuna kadar deniz kuvvetlerinin payına düşen görev yalnızca mayın hatları döşenmesi ve set bataryaları yapmak olmamıştır.

Mesudiye zırhlısının çağdaş gemilerden eski olması nedeniyle donanmadan çıkarıldı. Bu zırhlı merkez grubunun ateşine yardım etmek için Boğaz Komutanlığı'nın ısrarlı isteği üzerine Çanakka- le'ye gönderildi. Sarısığlar koyuna demirlenerek yüzen istihkam durumuna getirildi.

Aydınreis, Nurulbahir ve birkaç gambot, De-

mirhisar ve Akhisar sınıfı botlar Boğaz Komutanlığı emrine verildiler ve denizaltı gemisi arama ve izlemeyle görevlendirildiler.

Barbaros ve Turgut zırhlıları düşman zırhlıları ile aşırma atışla muharebeler yaptı. Cepheler üzerindeki yoğun bombardımanı üzerine çekti. Bütün filotilla Çanakkale'ye yapılan asker, erzak ve cephane iletimini (taşınmasını) savaşın sonuna kadar yılmadan başarıyla yürüttüler. Nihayet Boğazı geçecek düşman donanması ile çarpışmak üzere tüm olanakları ile hazır bulundu.

Kara savaşlarının sürdüğü dönemde de Türk donanması boş durmadı. Çıkarma işine yardım eden, mevzilerimizi yan ateşine alan, düşman zırhlıları ile endirekt olarak savaşa karıştı. Torpidoları ile Boğaz'a ve Boğaz dışına akınlar yaptı. Düşmanın en güçlü zırhlılarından birini batırdı. Atıl-ganlıkları ve cesaretleri ile düşmana parmak ısırttı. Hele Marmara'daki denizaltı izlemesi ve cepheye taze erzak, dinç mürettebat, cephane yetiştirme-si Çanakkale başarısının belli başlı öğelerinden birisidir.

ALEMDAR 1922

EN ZOR YILLAR

18 Mart günü Çanakkale'de uğradıkları ağır yenilgiden sonra İngilizler Geibolu yarımadası'na asker çıkararak kara hareketına giriştiler. Bu kez de karşılarında Mustafa Kemal'i buldular. Aylarca süren bu savaş tarihe Mehmetçiğin kahramanlık destanı olarak yazıldı. Aslında bu savaş kazanan da kaybeden de kahramanca çarpıştı.

Kara orduları Komutanı Ian HAMILTON sonu gelmeyecekmiş gibi görünen yenilgileri nedeniyle görevinden alındı. Yerine Charles MUNRO, 28 Ekim 1915 günü Gelibolu'ya geldi. Yeni komutan, Aralık ayına değin birçok başarısız saldırıda bulundu. Albay Mustafa KEMAL düşmanı yok etmek için son bir Türk saldırısının tam zamanıdır diyordu. Ancak üstlerine yine de söz dinletemedi. Bunun üzerine M. Kemal yarımada'daki görevinden alınmasını istedi.

10 Aralık'ta, M.Kemal Gelibolu'dan ayrıldı. İstanbul'a döndükten 10 gün sonra da 19 Aalık'ta müttefik kuvvetleri yarımadayı boşaltarak çekip gitme hazırlıklarını hızlandırdılar.

Munro ve Kitchner bütün cepheyi boydan boya dolaştıktan sonra Çanakkale'nin geçilemeyeceğine karar verdiler. Buna kesinlikle inandılar ve yenilgiyi kabullendiler. Bunun hemen sonrasında 22 Kasım 1915'de de Arıburnu ve Anafartalar cephesi boşaltıldı.

1916 Ocak'ın dokuzunda da sisli, puslu berbat bir havada soğuktan morarmış son iki bin askeride Prens George kruvazörü alıp çekildi.

İngiliz kumandan kurşun renkli ağır bir sis perdesi arkasında, yenilginin her çeşidini tattığı bu belalı yerlerden bir daha dönmemek üzere uzaklaşıp ülkesine dönerken, Mustafa Kemal, Enver Paşa'ya ve Cemal Paşa'ya rağmen İstanbul'un ya da başka deyimle «payitahtın» kurtarıcısı olarak Çanakkale'den İstanbul'a dönüyordu.

Ardından M.Kemal başka cephelere de gitti. Osmanlı tüm cephelerde çökmüş binlerce vatan evladını bir hayal uğruna Sarıkamış'ta buzlara gömmüş, Balkanlar'da efendisi olduğu ulusların önünde onursuz yenilgiler almıştı. Kuzey Afrika'da, Galiçya'da, Yemen'de yüzbinlerce Anadolu çocuğunu toprağa gömüyor, 1918'de silah bırakışmasını imzalamak zorunda kalıyordu.

30 Ekim 1918 Çarşamba... (1)

Mondros Ateşkes Anlaşması imzalandı... İtilaf devletleri adına hareket eden İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Calthrope ile, Deniz Bakanı Rauf Bey'in başkanlığındaki Türkiye delegeleri arasında Limni'nin Mondros Limanı'ndaki Agamemnon zırhlısında yapılan görüşmeler sonuçlandı. 25 maddelik anlaşmanın imzalanmasıyla Türkiye açısından Birinci Dünya Savaşı sona erdi. Anlaşma hükümlerine göre Müttefikler için boğazlar açılacak, istihkamlar işgal edilecek, Türkiye, savaşta aldığı tutsakları geri verecek, sınırların korunması ve iç güvenliğin sağlanması için gerekli olandan fazla asker terhis edilecek, Türk savaş gemileri limanlarda göz hapsine alınacak. Müttefikler, güvenliklerinin tehdit edildiğine karar verdikleri durumlarda önemli noktaları işgal edebilecek-

(1) Zeki SARUHAN, Kurtuluş Savaşı Günlüğü C. I, Öğretmen Dünyası Yayınları Ankara, 1982, s: 1 ve s: 226-227

ler, limanlar ve demir yolları bu devletlere açılacak, karşı devletlere kapatılacak, Müttefikler isterse Türkiye Kafkasları boşaltacak, Toros tünelleri işgal edilecek, telsiz ve telgraf hatları denetlenecek...

Amiral Calthrope, Mondros'ta Türk delegeleri başkanı Deniz Bakanı Rauf Bey'in isteği üzerine ona bir mektup verdi: «Hiç bir Yunan savaş gemisinin İstanbul'a gitmemesi, İstanbul'un işgal edilmemesi konusundaki kuvvetli isteğinizi hükümetime bildirdim...» Rauf Bey, 2 Kasım'da İstanbul'da gazetelere verdiği demeçte «Sizi temin ederimki, İstanbul'umuza tek bir düşman askeri çıkmıyacaktır» diyecek, Caltrophe'un mektubu ve Rauf Bey'in bu sözleri bir güvence sayılacaktır. 13 Kasım'da Müttefik filosu ile birlikte Yunan savaş gemileri de İstanbul'a gelecektir.

İşgaller birbirini kovalayacak, ülkenin her yeri düşman çizmesi ile çiğnenmeye başlayacaktı... Türk donanması İstanbul'da ve Yavuz gemisi de İzmit'te 20 Kasım 1918'de gözaltına alındı... Azınlıklar yıllarca ekmeğini yediği bu vatana ihanete başladılar. İnsanlık dışı davranışlarda bulundular. İstanbul'daki Rumlar kiliselerde toplanarak Yunanistan'a bağlılık yeminleri ettiler. Damat Ferit Hükümetini kurdu. Yurt severler büyük üzüntü içindedirler, yavaş yavaş direniş hareketleri kıpırdanmaya başladı. Bu arada ünlü Bekirağa bölüğü siyasilerle dolmaya başladı... Samsun'da, Rum çetelerine karşı mücadele etmek üzere, Teğmen Hamdi askerlerini alarak dağa çıktı. Malta'ya sürgünlük başladı...

15 Mayıs 1919... Türkiye Kurtuluş Savaşı'nın dönüm noktası... Sabah saat sekizden başlayarak 12.000 mevcutlu Yunan kuvveti İzmir'e çıkmaya başladı. İzmir'in işgali Türk halkı için kabul edilemezdi, edilmedi de. Mustafa Kemal bu ortamda bir yolunu bularak Samsun'a çıkıyor, Türk'ün özgürlük meşalesini yakıyordu. İşgal orduları hızla

yeni yerlere giriyorlar, Yunan güçleri tutunmaya çalışıyor yerli işbirlikçileri Ermeniler, Rumlar, Pontusçular silahlanarak yerli halka saldırıyordu.

Türk milletini parçalayıp yutmak isteyen düşmanlarımıza karşı Mustafa Kemal'in çevresinde toplananlar ulusal andımızı gerçekleştirmeğe uğraşıyorlar ve haklı davamızı dünyaya duyurmağa çalışıyorlardı. 1919 ve 1920 yılları isyanlar, ihanetler, işgaller ile geçmişti. Doğu cephesi iyiye giderken, Batı cephesi kötüye gidiyordu.

Kazım Karabekir Paşa yönetimindeki ordu Ermeni ordusunu yenerek Sarıkamış ve Kars kurtarılıyor, Gümrü ve Moskova Anlaşmalarına doğru gidiliyordu. Batı cephesindeki ordumuzun Doğu'dan gelecek yardımla büyümesini önlemek için Yunanlılar taarruza geçmişti.

Cephenin çetecilikten sıyrılıarak düzenli ordu durumuna getirilmesine çalışılmış ise de, kumanda altına girmek istemeyen Çerkes Ethem ve kardeşleri bozguna uğratılarak Yunanlılar'a sığınmak zorunda bırakılmışlardır. Yunanlılar'a kaçışın ertesi günü de Yunanlılar büyük saldırıyı başlatmışlardır. Ancak 10 Ocak 1921'de Birinci İnönü zaferimiz ile sonuçlanan bu başarısız saldırının ardından iki tarafta hazırlıklarını hızlandırmıştı.

Yunanlılar'a hazırlanmalarında İngilizler yardımcı olurken, Türkler'in yardımcısı kendi varlığıydı, ana yardım yolumuz Karadeniz bölgesiydi. Elimizde motoru ve yelkenli takalardan başka taşıma aracı yoktu. Cephelere gidecek yardımları İnebolu ve diğer iskelelere götürmek için bu araçlar yetmiyordu. Ruslar kendi çıkarları doğrultusunda silah ve cephane verdikleri halde bunları taşıyacak gemi ve romorkörleri vermiyordu. Taşıma araçlarımızın kendi olanaklarımızla sağlanması gerekiyordu. Karadeniz'de tersanemiz yoktu. İstanbul'daki tersane ve donanmamız düşman elinde, denizyol-

ları denetimleri altındaydı. İnönü Savaşı'ndan sonra en üst düzeye ulaşan taşıma araçları sıkıntısı, İstanbul'daki denizcilerimizce de biliniyordu. Ancak gerekli gemileri kaçırmak çok zordu. Hiç kimse cesaret edemiyordu. Bu ortamda bir tek Alemdar kurtarma gemimiz korkusuz personeli tarafından kaçırıldı. Bu gemi Birinci İnönü Savaşı'ndan 13 gün sonra Boğaz'dan çıkıp Ereğli'deki Kuvayı Milliye Hükümetine kaçtı. Bir ara Fransızlar'a yakalandıysa da, kendisini tutsak alanları atlatıp, bu kez onları tutsak ederek dünya denizlerinde görülmeyen bir olayı gerçekleştirdi ve ulusal cephe ve siyasetimizde başarılı bir çıkış açtı.

Alemdar'ın başarısından sonra Fransızlarla yapılan anlaşmanın ardından Afganistan'la, Birinci İnönü zaferinden sonra da Moskova ile yapılan anlaşma üzerine Doğu sınırında tehlike kalmayınca, doğudan deniz yoluyla yardımlar akmağa başladığında, telaşlanan Yunanlılar 26 Mart 1921 de genel saldırıya geçtilerse de, 31 Mart günü binlerce ölü bırakarak kaçmışlardır, böylece İkinci İnönü zaferi de kazanılmıştı. Bu başarının kazanılmasında Alemdar gemisinin Novrosiski-Trabzon-İnebolu-Akcaşehir iskelelerine peşinde kendisini denizin dibine göndermek için adım adım izleyen «Dâna» gemisiyle mücadele ederek taşıdığı ağır cephanenin çok büyük payı olduğu resmi belgelerle doğrulanmıştır.

Tutsak olmaksızın ölümü yeğleyen bir ulus olarak Kurtuluş Savaşı'nı başlattık. Anadolu'nun her yöresinde başlayan bu kutsal savaştaki tek deniz savaşını yapan kahraman Alemdar gemisi de, denizcilere ölüp esir olmamanın, taşıdığı bayrağın şerefini korumanın en büyük örneğini vermiştir.

Bu küçücük teknenin yarattığı kahramanlık destanı sonucunda, Fransızlar, Anadolu Hükümeti ile anlaşarak denizlerimizde Türk bayrağının egemenliğini ve milli hükümetimizin varlığını tanımışlardır.

Vatan'a yardım uğruna her şeyi göze alarak İstanbul'dan kaçan Alemdar, yine esir olmuş, savaşmış kurtulmuş, esir almış ve Fransız deniz kuvvetlerinin saygınlığına ağır bir darbe indirmiştir.

Ulusal güçlerimizin yoksulluk içinde olduğu ve deniz araçlarına en çok gereksinim duyduğumuz bir dönemde, Alemdar gemisinin Ulusal güçlerimize katılması, deniz savaş tarihimize altın bir sayfa eklemiştir.

Kimdir, nedir Alemdar gemisi? Alemdar gemisi 1898'de Danimarka'da galvanizli çelikten yapılmıştır. 750 beygir gücündeki çift kazanlı ve güçlü makinesi ile oniki mil hız yapabilmektedir. Bağımsızlık Savaşı'ndaki kahramanlıklarından ötürü, 1951'de kazanları yeniden değiştirilerek zengin ve çağdaş kurtarma araçları ile donatıldığından asıl yetenek ve yeterliği korunmuştur.

Geminin personeli 28 kişi olup kurtarma işlerinin önemine göre personel sayısı artmaktadır.

Alemdar gemisi, Karadeniz'de tartışılmaz bir egemenlik kurmuştur. 1912 Balkan Savaşı'nda Averof gemisinin oynadığı rolü oynamıştır. Denebilir ki onu gölgede bırakmıştır.

ALEMDAR TARİHSEL GÖREVİNİ YERİNE GETİRMEK İÇİN HAZIRLANIYOR

Karadeniz'de kış aylarının ünlü fırtınaları sürerken, Kuruçeşme'de, demirli duran Alemdar'ın tüm ocakları yanmakta ve islim tutmaktadır. Tarih 23.1.1921 (1). Alemdar bu akşam kurtarma görevinin dışında bir göreve gitmenin heyecanlı tartışmasına sahne olmaktadır. Dondurucu soğğun hüküm sürdüğü bu kış akşamında Alemdar, baş

(1) Türk İstiklâl Harbi V nci cilt Genelkurmay Başkanlığı Harb Dairesi Resmi Yayın Ankara, 1964 sayfa 34.

ve kışın fenerlerini yakmış, nöbetçiler dışında diğer personelin kamaralarına çekildiği sessiz bir gemi durumuna gelmiştir. Ancak dışarıdan görülen bu manzaraya karşın kamaralarda olağanüstü bir hazırlık başlamıştı. Ocakçılar tüm gayretleri ile çalışıyorlardı ve tam islim tutulmuştu. Dondurucu rüzgar ısıklık çalarak geliyor geminin her yerini yayarak yerini yeni bir dalgaya bırakıyordu.

Gece saat 24.00'de çarkçı Osman Efendi son kez gemiyi dolaştı. Sintinelerine kadar her yerini gözden geçirdi. Arkadaşlarına yapacakları görevi bir kez daha anlattı, onların ulusal duygularını okşadı. Şimdi personelde islim üzerindeydi. Baş ve kış fenerleri söndürüldü. İkinci çarkçı Üsküdarlı Osman efendi komutunu verdi:

«Başüstü Bismillah viraya hazır ol.»

«Bismillah vira,»

Çok büyük bir cesaretle yola çıkan bir avuç insan nereye gidiyordu? Bu yolculuk nasıl başladı?

«İdarei Mahsusanın» yolcu vapurlarından «TİRİMÜJGAN», Bafra'da karaya oturmuştu. Bunun üzerine İstanbul'dan, Süvari Trabzonlu Osman bey, yönetiminde Alemdar kurtarma gemisi uzman bir ekiple olay bölgesine gönderildi. Alemdar'ın Çarkcısı Üsküdarlı Osman Efendi, Yağcısı Süvarinin oğlu Hikmet Efendi de gemide bulunmaktaydı. Çarkçı Osman Efendi, kurtarma çalışmaları sırasında görevli olarak Samsun'a gönderildi. Samsunlular, İstanbul'da olup bitenleri öğrenmek amacıyla Osman Efendiyle dostluk kurdular. Osman Efendi'de Damat Ferit Hükümeti'nin yaptığı onur kırıcı davranışları yüreği kanayarak anlatıyordu. Samsun Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin uyanık, gözü pek üyelerinden Ömer (Karataş) ve arkadaşları, Osman Efendinin vatanseverliğinden yararlanarak, Trabzon ve Samsun'da silah ve cephane yığıldığını, Karadeniz'de Alemdar gibi gemilere ivedi gereksinim duyulduğunu anlattılar. Sadece anlatmakla kal-

madılar, İstanbul'a dönünce, gemiyi kaçırmayı için ikna ettiler. (2)

Tirimüjgan'ın kurtarma işi zorlaşınca, sökmesi, taşınması kolay olan bölümlerini alarak, geri döndüler ve Kuruçeşme önlerine demirlediler. Geminin çarkcısı Osman Efendi, Kuvayı Milliye'nin Karadeniz'de gemiye şiddetle gereksinim duyduğunu düşünerek, Alemdar'ı Anadolu'ya kaçırma tasarıları yapmaya başladı. Bu düşüncesini gemi kaptanı Trabzon'lu Osman Efendi'ye açtı.

Gemi kaptanı Osman Beş yaşlılığını öne sürerek kendi yerine geminin yağcısı ve lostromosu olan oğlu Hikmet'i götürmesini söyledi. Bunun üzerine kaçma hazırlığı başladı.

5 Şubat'ı 6'ya bağlayan fırtınalı gecede vira demir ederek yola çıkan Alemdar'ı pek çok tehlike bekliyordu. Ancak tehlikeli yolculuğa kimsenin aldıracağı yoktu. Çılgınca tasarımı gerçekleştirmeye çalışan bir avuç insanın başarma şansları hiç yok gibiydi, eğer yakalanırlarsa kurşuna dizilirlerdi, yakalanmazlarsa bu fırtınalı denizde boğulabilirlerdi. En kötüsü de peşlerine düşecek düşman gemisi ile savaşmak zorunda kalırlarsa, kesinlikle denizin dibini boyarlardı.

Görüldüğü gibi her üç durumda da kesin, tek olasılık vardı, ölüm... Ancak başardıkları takdirde Ulusal Güçlere gerekli olan deniz aracını ulaştırmış olacıklardı ki, bu hizmetin büyüklüğü ve önemi yanında tüm tehlikeler göze alınırdı. Ve aldılarda...

Boğaz'da karakol bekleyen İngiliz savaş gemisinin önünden geçerken, İngilizler, nereye gittiklerini sormaları üzerine; «Karadeniz'de batmak üzere olan bir gemiyi kurtarmaya gittiklerini» söy-

(2) Nurettin Peker, Öl Esir Olma, Okat Yayınevi-İstanbul 1966, s. 27, Yazarın Notu: Alemdar'ın İstanbul'dan kaçırılışı şimdiye dek pek çok eserde anlatılmıştır. Biz N. PEKER'in yapıtını esas aldık. Çünkü hemen tüm bilgiler belgelere dayanıyor.

Yazarın kendi ifadesine göre yıllar Miladiye çevrilmişse de aylara çevrilmemiştir. Biz tüm tarihleri miladiye çevirerek veriyoruz.

liyerek İngiliz gemisini atlattılar, 12 mil olan hızlarını kazanlarını zorlayarak 14 mile kadar çıkararak Ereğli'ye yol verdiler. Simsiyah bulutların gökyüzünü kapladığı bu fırtınalı günde, azgın dalgalara bata çıka yol alan Alemdar'daki personelin sinirleri son derece gerginleşti. Ele geçmemek için makinelerini son güçle çalıştırmakta olan Alemdar sarsıla sarsıla, zangır zangır titreyerek özgürlüğe doğru yol alıyordu.

Yakalanmak ve Mustafa Kemal'in Ulusal Güçlere ulaşamamak korkusu ile geçirilen ızdıraplı bir geceden sonra, 6 Şubat 1921 sabahı saat 08.00'de Karadeniz Ereğlisi'ne gelerek Çobançeşme önüne demirlediler. Sabah esen serin rüzgarın yüzleri rahatlatan okşayışını duyarak karaya çıktılar. Çıkar çıkmazda sevinç gözyaşları ile toprağı öptüler, başta Ereğli Liman Başkanı Nazmi Bey olmak üzere Ereğli halkı ve yerel direnişçilerden İpsiz Recep, Devrekli Muharrem Çeteleri gelerek geçmiş olsun dediler ve sevinç gösterilerinde bulundular.

İstanbul'daki Müttefik Donanması Baş Komutanı İngiliz Amiral Galtrop, İngiliz ve Fransız Donanmasına her ne pahasına olursa olsun Alemdar korsan gemisinin yakalanmasını, eğer bu başarılmazsa batırılmasını emretti. Bu emir, denizaltı avcı muhriplerine, hücumbotlarına, şasörlere ve Zonguldak'taki Fransız kuvvetlerine kadar her yere ulaştırıldı.

Amiral Galtrop bu emirleri yağdırırken, Alemdar'ın Ulusal Güçlere katılımı büyük bir sevinçle «Ankara'ya» bildiriliyordu. (3)

ANKARA: Bahriye dairesine şifre — Ereğli, 25.I.1921 Alemdar gemisi dün gece Kuruçeşme'den üçüncü çarkçısıyla 8 mürettebatı tarafından kaçırılarak Kuvayı Milliye'ye iltihak etmek üzere limanımıza iltica etmiştir.

Gemi tahtı emniyette olup talimatınıza makine başında intizar ediyoruz.

**Karadeniz Ereğli Liman Reisi
Nazmi**

(3) N. PEKER a.g.e, s. 24.

ALEMDAR'IN EREĞLİ'DEN AYRILIŞI VE YOLDA YAKALANIŞI

ANKARA: Bahriye Dairesine şifre — Ereğli 26.1.1921 Alemdar gemisinin nerakısı ikmal edilerek süvari İsmail Kaptan, Yzb. Adil Bey nezaretinde Trabzon'a hareket ettirildi.

Karadeniz Ereğli Liman Reisi Nazmi

Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey yazışmalar sonunda Alemdar'ın noksansız olarak Trabzon'a gönderilmesi emrini aldı. Bunun üzerine gerekli eksiklikler giderilerek gemi «vira demir»e hazırlandı. Hem bu yolculuk hem de daha sonra verilecek olan görevler açısından gemi personeli çok eksikti. Alemdar'a deneyimli, deniz kurdu mürettebat gerekliydi. Ereğli'de Birinci Dünya Savaşı'ndan dönme usta denizciler çoktu. Liman Reis'i Nazmi Bey bunları biliyor ve tanıyordu. Bu zor görevi başarabilecek olanları topladı, durumu anlattı olgun ve gururlarını okşayıcı bir sesle:

«Evladlarım, haydi gidin eşyalarınızı getirin, sizi Alemdar gemisine verdim, Düşmanla çarpışan ordumuza silah, cephane taşımak üzere gemiyi Trabzon'a götüreceksiniz. Vatan sizden hizmet bekliyor. Uğurunuz, yolunuz açık olsun.»

Nazmi Bey'in yüreklere işleyen baba sözleri yiğit denizcileri coşturdu. Evlerine koştular. Gereksinim duyacakları ne varsa omuzladıkları gibi soluğu Alemdar'da aldılar.

Liman Reis'i Nazmi Bey'in çağrısına koşan bu yiğit denizcilere ekmek ve katık parası olarak Ereğli Müdafaai Hukuk Cemiyetince onar lira verilmiştir (*)

Kutsal görevler almak üzere Trabzon'a doğru yol alan geminin eksik olan personeli, Liman Başkanı Yüzbaşı Nazmi Bey'in özel çabaları ile sağ-

(*) Alemdar'ı kahramanlıkları ile tanıtan bu cesur denizcilerin adları kitabın sonunda EK tedir.

lanabilmekti. Ereğli'deki gönüllü halktan başka, Ankara'da bahriye dairesinin onaylaması ile Ereğli'de katılan deniz subayları da vardı. Bu subaylar İstanbul'dan Anadolu'ya silah kaçırmakla tanınmış, yakalandıkları halde kaçmalarıyla ün salmışlardı. Alemdar'ı ilk kaçıran Çarkçı Osman Efendi hastalandığından tedavi için Ereğli'de kalmıştı.

7 Şubat'ta personel ve tüm gereksinimleri karşılanan Alemdar'ın gemi salonunda Liman Reisi Nazmi Bey ve görevli subaylar toplanarak Trabzon'a gidişin tasarısını saptadılar. Buna göre;

Fransızlar, Zonguldak'ta kömür kuyuları olan Fransız kuruluşlarının adamlarını ve çıkarlarını korumak amacıyla Mondros bırakışmasından yararlanarak Zonguldak'ı işgal etmiş olduklarından, burası tehlikeli idi. Alemdar Zonguldak açıklarından geçerken ışıkları söndürülecek, karanlıkta sessizce kaçacaktı. İlk iskele Amasra Limanına varınca, geminin kara boyalı rengi, kireç badanası ile beyazlatılacak ve brandalarla uydurma donanım yapılarak biçimi değiştirildikten sonra Kerempe, İnceburun rotası ile Sinop limanına girilecekti. Buradan da bilinen rota ile Trabzon'a varılacaktı. Fakat yıldız karayel fırtınası arttığından ancak, gemi 8-9 Şubat gecesi limandaki yelkenliden 80 ton kömür alabildiğinden 8-9 Şubat 1921 gecesi saat 03.00'te vira demir etti ve aile yakınları ile Ereğli'lerin candan uğurlayışları ile ayrıldılar.

Alemdar'ın Ereğli'ye geldiğini ve sessizce yeni sefere hazırlandığını gizlice izleyen Ereğli'de yaşayan Rumların bu durumu telefon ve özel adamları ile Kandilli'deki Fransız ve İtalyan ajanlarına bildirmeleri üzerine Zonguldak'tan İstanbul'daki Başamiral Galtrop tamamlayıcı haberi almış ve kızgınlığından Boğaz'da sorumlu karakol gemilerini sıkıştırarak her ne pahasına olursa olsun yakalanmasını emretmişti.

Ereğli Limanında Alemdar'ın personeli, kömür, su yiyecek ikmali yaptıktan sonra, gemi 8/9 Şubat gecesi sabaha karşı hareketle Sinop veya

Trabzon'a gitmek üzere makinelerini harekete geçirdi. Gemi yola çıkarken, Ereğli'deki Rumlar, geminin yeni bir sefer için hazırlandığını Zonguldak ve Kandilli'deki Fransız va İtalyan casuslarına bildirdiler.

Alemdar'ın makineleri «tam yol ileri» komutuyla denizi yutmağa başladı. Limandaki batıklar geçildi. Ağıza varılıp burun dönüldü. Süvarinin emri tüm gemiye yayıldı; «Lumbozları karartın, dışarı ışık sızmasın, açıkta güvertede sigara içmeyin düşman görmesin... Su uyur düşman uymaz. Çok dikkat edin, bu günler unutulmaz.»

«Burnu döndük, Zonguldak yönünde yol alıyoruz. Tam yol fayrap.»

Gemi, Ereğli Ölüce fenerini bordaladığı sırada; o zamana kadar tüm ışıklarını söndürmüş, top ve makineli tüfekleri ile ateşe hazır durumda avını bekleyen Fransız C-27 motörgambotu birden bütün ışıklarını yakarak Alemdar'a saldırdı.

Dümen kırıp Alemdar'ı bordalarken istoper edip teslim olması uyarısında bulundu. Tuzağa düşen Alemdar'ın süvarisi üç düdük çekerek istoper ettiğini bildirdi. Hızla rampa eden Gambottaki Fransızlar;

«Siz Alemdar değil misiniz? Nereye gidiyorsunuz?...»

«Evet Alemdarız, Amasra limanında batmış bir gemiyi kurtarmaya gidiyoruz.»

«Hayır, siz İstanbul'dan kaçtınız. Biz sizi bekliyorduk. Durunuz, karşı gelerseniz batırılacaksınız.»

Bir subayla iki silahlı Fransız askeri Alemdar'ın köprüüstüne çıkarak gemi kaptanını tehditleri altına aldılar.

İsmail Hakkı Kaptan iki yanındaki otomatik tabancaları görünce köpürdü ve gambotun komutanına bağırdı:

«Bu tabancalar ne oluyor? Bıraksınlar da selametle iş göreyim...»

Fransız komutan emir verdi:

«Tabancalarınızı indirin...»

Ardından Alemdar'ın kaptanına :

«Haydi kaptan... İstikamet Zonguldak limanı. Önümüze düşün.»

Silahsız Alemdar'ın bir hızlı gambot önünde yapacak hiçbir şeyi yoktu. Çaresizdi. Zonguldak istikametine yöneldiler.

Kozlu önlerine geldiklerinde Üsteğmen Rizeli Ali Efendi gemi komutanına seslendi:

«İsmail Kaptan biraz daha kıyıya sokul! Ben bir cankurtaran yeleği sardım. Karaya çıkıp ulusal hükümete durumu bildireyim».

Üsteğmen korkuyu aklının ucundan bile geçirmiyordu ancak fırtınanın ayaklandığı dalgalar bu girişime olanak tanımayacak kadar korkunçtu. Komutan buna izin vermedi:

«Olmaz Efendi Kaptan; sabırlı ol, elbet bir çaresini bulacağız. Hükümete de haber veririz.»

Alemdar boynu bükük önde yol alırken, C-27' de dümen sularında seyrederek avını kaçırmamak için onu sürekli olarak projektörleri ile göz altında tutuyordu. Tüm personel son derece üzgündü. Malta sürgünleri listesinde bulunan Ali Reis denize atlayıp kurtulmayı tasarlıyordu. Yine de birbirlerine destek olarak ertesi güne umutla bakmaya başladılar. Yarın ne getirecekti?

Saat 7'de Zonguldak'a geldiler. Fransızlar sevinçli, Türkler ise son derece üzgündüler. Fransızlar bu başarılarından dolayı birbirlerini kutlarken Alemdar'a giren birkaç Fransız da arama yapıyordu. Danimarkalılardan kalma hiç bir işe yaramıyan 6 tüfekle 6 tabancayı ve bu arada buldukları ekme, sebze bıçaklarını da aldılar. Beykoz'lu Adil Bey'le, Çarkcı Ali Bey'in sakladıkları iki tabancayı bulamadılar.

Saat 08.00'de Alemdar'a Fransız bayrağını kışında dalgalandıran bir filika yanaştı. İçinde işgal güçlerinin Karadeniz komodoru ve Zonguldak liman başkanı Fransız deniz yüzbaşı Tilli vardı. Yüzbaşı Tilli iki kara ve dört deniz erinden kurulu silahlı bir manga getirmişti.

Alemdar'ın komutanı ve subayları onu ince-

likle lumbar ağzında karşılaşmışlardı. O da çok nazik davrandı:

«Bonjur kaptan» diyerek Alemdar Komutanının elini sıktı. İsmail Hakkı Kaptan da aynı nezaketle karşılık verdi.

Yüzbaşı Tilli geminin komutasını eline almıştı. Komutan kamarasına yerleşmiş emirler veriyordu. Beraberinde getirdiği silahendazları geminin çeşitli yerlerine dağıttı ve nöbete soktu. İsmail Hakkı Kaptanı çağırarak kömür durumunu sordu. Aralarında geminin gereksinimleri ile ilgili olarak kısa bir konuşma oldu. Fransız yüzbaşısı daha sonra:

«Alemdar'ı İstanbul'dan kaçırınlar kilemlerdir?»

«Onların hepsi Ereğli'de. Biz gemiyi Ereğli'den teslim aldık.»

«Hemen hareket edeceğiz. Demiri vira ediniz»

«Ne tarafa gideceğiz?»

«Ereğli'ye...»

Tilli, kaçak Alemdar'ı İstanbul'daki amirleriyle götürüp teslim etmeği çıkarlarına daha uygun görüyordu. Üstelik bu işin çok olacağını sanmıştı. Çünkü Türkleri tanııyordu. Ancak Fransızların Barbaros'un torunlarını Akdeniz'den, Mehmetçikleri de Çanakkale'den iyi tanımış olmaları gerekirdi.

9 Şubat 1921 günü öğle vakti, Alemdar, Zonguldak limanından çıkmış, batıya yol vermişti. Balkaya önlerine geldiklerinde Tilli emrini değiştirdi:

«Doğru İstanbul'a gideceğiz.»

C-27 Fransız ganbotu Alemdar'ı bir mil geriden izlemekteydi.

İstanbul rotasında seyredilirken, Alemdar'ın esir kahramanları bu durumdan kurtulmanın yollarını aramaya başladılar. Eğer İstanbul'a varırlarsa Nemrut Mustafa Paşa divanında yargılacaklar, ya İngilizler'in ünlü hapishanesine tıkiacaklar ya da darağacını boylayacaklardı. Bile bile ölüme gidilemezdi. Gemideki Fransızlara belli et-

meden birbirleri ile buluşarak anlaştılar. Fransızları bağlayarak gemiyi bir yere bindirmeyi kararlaştırdılar. Tasarıları şuydu: Kış güvertede bulunan telleri (Tirimüjganı kurtarmak için önceden alınanlar) istif ediyor gibi yapacaklar, aralarında kavga çıkaracaklardı. Muhafızlar kavgacıları ayırmaya geldiği zamanda üzerlerine saldırarak silahlarını alacaklar, onları bağlayıp hapsedeceklerdi. Bu iş içinde parolayı kararlaştırdılar, İsmail kaptan «Alabanda sancak» diye bağırdığı anda hepsi ok gibi fırlayıp gerekeni yapacaklardı. Peki Fransızların hepsi kavgayı ayırmaya gelmezlerse ne olacaktı? Bunun da kolayını buldular. İçlerinde kemençe çalmasını bilenler hemen harekete geçecek diğerleri de Horan'a başlayacaklardı. Böylece kavgaya gelmeyen Fransızlar da horan'a geleceklerdi. Herkesin görevi belirlendi. Ali Bey'le Adil Bey herkesi dolaşarak tasarıyı en ince ayrıntısına kadar anlattılar... İş uygulamaya kaldı.

Kışüstünde toplanan birkaç kişi tel halatların istifi yüzünden birbirine hakaretle sille tokat kavgaya tutuştular ancak Fransızlar ayırmaya gelmediler. Durumun akışını gören İsmail kaptanla, Adil Bey kavgayı ayırdılar, kavgacıları barıştırdılar, haydi 'horan'a diyerek onları aşağı davet ettiler. Az sonra aşağıdan kemençenin kıvrak sesi, Karadeniz'in oynak türküsü yukarı doğru yayılmaya başladı. Kavgayı ayırmayan Fransızlar, oyuna dayanamayıp geldiler. Aralarına katılan konukların tamamlandığını görenler kaşla gözle işaretlettiler. İsmail kaptan gür sesiyle parolayı verdi. «Alabanda sancak, ha çocuklar».

Fransızca bilen İsmail kaptan Tilli'yi oyalar-ken birden bire «Alabanda Sancak ha çocuklar» diye bağırmaya başladı. Herkes daha önce belirlenen görevlerini yıldırım hızı ile yerine getirmeye başladılar. Adil Kaptan, Hasan (CANVER) ve lostromo İsmail, tabancalı olan Yüzbaşı Tilli'nin üzerine çullanıyorlar ve etkisiz duruma getirerek harita odasına kilitliyorlardı. Aşağıda ise oyuna kaptıran Fransızlar daha ne olduğunu anlayamadan

üzerlerine yıldırım gibi saldıran Türklerden kurtulamayıp çok kısa süre içinde etkisiz kıldılar, silahları alınıp subay salonuna hapsedildiler. Artık Fransızlar ürkek bir durumda ölümü bekliyorlardı.

Adil Bey esirlere Fransızca, «Hürriyetimizi, vatanımızı kurtarmak için böyle harekete mecburduk, korkmayın, bundan sonra Türklerin konuğusunuz. Canınız canımız kadar değerlidir, ancak yanlış bir davranışta bulunmayın rica ederim...» diyerek Türk'ün merhametini sergiledi.

Şimdi Alemdar'da gerçek bir bayram havası esiyordu. Tüm personel sarmaş, dolaş olmuştu, esaretten özgürlüğe kavuşmanın tadını çıkarıyorlardı.

İsmail kaptan «İstikamet Ereğli, makineler fayrap emrini verdi...»

Serdümen Recep Reis, dümen dolabını çevirdi, Ereğli'ye dümen kırdı. Fransız C-27, Alemdar'ın geri döndüğünü görünce, o da dönerek tam yolla gelmeye başladı, şimdi nefesleri kesen kovalamaca başlıyordu.

Alemdar kurtulmuş sayılmazdı. Oniki mil gibi kendi gücünü de zorlayan hız yapmasına karşın C-27 yirmiiki mille kovalıyordu. Bu özgürlüğe kaçış çok sürmedi.

Şimdi C-27, Alemdar'ın önüne geçmek istiyor, başaramıyor, ardına geçiyor, top ve makinelilerini çevirerek İstanbul'a dönmesini istiyordu, her şeyi göze alan Alemdar dönmeyince de, makinelileri ile sürekli ateşe başladı.

Durum bir an umutsuzlaşıyordu. Alemdar'ın galvanizli saçtan yapılmış gövdesine mermiler etki yapmayınca, baştaki top ile Alemdar'ın baş tarafına ateş açtılar. Gemideki Fransızları da öldürürüz korkusu ile Alemdar'ı batıracak biçimde atış yapamıyorlardı. Bu nedenle Alemdar'a yanaşmak veya bindirmek istediler.

Gambotun üstünlüğüne rağmen tekrar esir olmaktansa ölümü yeğleyen personele İsmail kaptan; elinde silah olan ateş etsin emrini verdi. Tilli'nin

başındaki Hasan (CANVER) dışarı fırlıyor elindeki Fransız tabanca ile ateş ediyordu. Adil Bey, Fransızlardan alınan tüfekle, kendilerine birkaç metre yaklaşan ve rampa yapmak isteyen gambotun top başındaki nişancısına lombozdan ateş ederek cansız yere seriyor diğerleri de ellerindeki silahlarla ateşe devam ediyorlar ve top başına gelmeye çalışanları etkisiz duruma getiriyorlardı. Umarsız kalan gambot ateş ederek geri kaçmaya başladı. Bu arada kahramanca karşı koyan Türklerden ölen ve yaralananlar oldu.

Kurşun yağmuru altında dümen dolabını korumasız olarak yöneten Recep Reis vurulunca, geminin yön değiştirerek açığa doğru sürüklendiği görüldü. Adil Bey ve arkadaşları dümen köprüsüne koştularsa da kurşun sağanağı nedeni ile sokulamadılar. Geçen her saniye onlar için çok değerliydi. C-27'nin makineli tüfeklerinin bu bölüme çevrilmiş olmasına rağmen Adil Bey son bir gayretle yukarı sıçradı, dümen vaftının kapalı olduğunu gördü. Lostromo İsmail savaşa katılmak amacıyla kapının önünden ayrılınca Tilli pencerenin camını kırarak aşağı atlamış ve vaftı kapatmış bu nedenle de dümen çalışmıyormuş. Hemen vaft açıldı, dümen doğrultulurken Tilli'de biraz hırpalandıktan sonra yeniden kamaraya kilitlendi.

Artık, sonu yavaş yavaş belli olan mücadele sürerken Alemdar da Ereğli'ye yaklaşıyordu. C-27'deki Fransızlar durumun kötüye gittiğini görünce son bir çare olarak bombalar, kancalar, baltalarla hazırlanıyorlar ve rampa ederek güverte savaşı yapmak üzere tekrar saldırıyorlardı. Alemdardakiler de aynı biçimde karşı koyuyorlardı. Fransızlar tasarılarını uygulamada biraz geç kaldılar, Alemdar, Ereğli limanı ağzına gelmişti.

Alemdar son hızla beyaz köpükler saça saça limandan içeri girerken top ve makineli sesini duyan Ereğli halkı kıyıda toplandı ve moral kazandırıcı sözlerle bağırmaya başladı. Bazıları sandallarla Alemdar'a yardıma gittiler. Birkaç kişi gemiye çıkarak Fransızlarla çarpıştı.

Alemdar'ın Çobançeşmesi önlerine bindirmesine engel olmak isteyen gambot, kıyı ile Alemdar arasına girerek savaşmayı sürdürdü. Gambot, rampasına 100 metre kala kıyıdaki siperlerden İpsiz Recep ve arkadaşlarının yaylım ateşi başladı. C-27 iki ateş arasında kalmıştı. Kıyıdan gelen ateş çok şiddetliydi.

İki ateş arasında kalan Fransızlar üç top daha savurdular. Bunlardan biri Alemdar'ın bacasına isabet etti. Gambot'ta yara almaya başladı. Kurşun yağmuru Fransızları bunalttı, bunun üzerine top ve makinelileri bırakarak güverteyi boşalttılar. Bunu gören bir grup Türk sandallarla yanaşıp gambota atlamayı düşündüler.

Kıyıdaki siperlerden açılan yoğun yaylım ateşine karşı koymayan ve sandalların saldırışı karşısında manevra olanağı bulamayan C-27 çözüm yolunun kaçmakta olduğunu anladı. Tornistan yaparak gözden kayboluncaya kadar son hızla tornistanla çekip gitti. Kıyıdakilerin sevinçleri, Alemdardakilerin gözyaşları ile birleşti ve mutluluk yumağına dönüştü.

Nefesleri kesen bu mücadele iki saat sürmüştü. Alemdar kendini kurtarmış, çok büyük bir utku kazanmıştı. Bu savaşta kaybımız, yürekli serdümen Rizeli Recep Kahya şehit ve üç yaralı olup Fransızlarınkı ise, 2 ölü ve üç yaralıdır. Biri Yüzbaşı Tilli ve 4'ü er olmak üzere beşi de tutsaktır.

Süvari karaya bindirmekten vazgeçmiş yolu kesmişti. Buraları iyi bilen İsmail ve Ali kaptanlara gemideki İhsan Bey yardım ederek Ereğli ağzındaki batık gemilerin leşlerini aşarak Çobançeşmesi önünde Kavakdibi denilen yere hafifçe baştankara ettiler. Kurtuluşun mutluluğu içindeki personel sarmaş dolaştı, hepsi güvertede toplandı ve Türk bayrağı göndere çekildi, değerli eşyalar ve personel karaya çıkartıldıktan sonra sintine muslukları açılarak, daha sonra yüzdürülmek üzere gemi, küpeşteye kadar oturtuldu, düşmanın yeniden geri geleceği bilindiğinden bu önlemler alınıyordu.

9 Şubat 1921, gemi jurnaline bir büyük gün olarak işlendi.

Kastamonu ve Havalisi Kumandanlığına*

Ereğli saat 17.00 27.1.1921

«Dün gece Fransız tahtelbahir muhribi tarafından yakalanıp Dersaadete sevkolunan Alemdar vapuru mürettebatı yolda muhafızlarını basarak Ereğli limanına iltica etmiştir. Esnâyi firarda tahtelbahir muhribi tekrar yetişerek iki saat kadar mürettebata ateş etmiş ve mürettebat arafından mukabele olunmuştur. Yüzbaşı Tilli ile 4 asker esir olup bizim üç asker yaralı bir tanesi şehiddir⁽¹⁾. Esnâyi ilticâda mürettebatı teşci için üzerlerine sandallar çıkarılmış ve böylece limana sokulmuştur. Limanda gemi tekrar düşman eline düşmemek için batırılmasına emir verilmiştir. Sahilden muhrip üzerine ateş elan devam etmekte olduğu ve lâzım gelen tafsilat arzolunacağı.»

Liman Reisi Nazmi

Bu başarıdan çok memnun olan Muhittin Paşa derhal Erkanı Harbiye ile görüşmüş bu raporun altına el yazısı ile (Göstrilen gayret için beyânı memnun iyet ve tebrikât edelim. Alemdar'ın batırıldığı da isabet. Fransız yüzbaşısı ile efradının muhafazasını Ereğliye yazalım. Ve cereyan eden ahvalden Erkânı Harbiye'yi Umumiye'yi serian haberdar edelim. Müsadememin neticesini alınca ona göre emir veriliriz.)

MUHİTTİN

Erkânı Harbiyeye 27.1.1921

ALEMDAR'IN BOŞALTILMASI - BATIRILMASI

Alemdar'ın silahlı bir karakol gemisinin elinden, savaşıarak kurtulması haberi İstanbul'da bomba gibi patladı. İşgal kuvvetleri komutanlarının o

(*) N. PEKER a.g.e. s: 37.

(1) Serdümen Recep Kâhya şehid olmuştur. İstanbul-lü Ömer üç yerden, Ketencilerden Tahir göğsünden, Ortaköylü Şaban başından ağır yaralanmıştır. a.g.e. s: 26.

gece uykuları kaçmış, tüm saygınlıkları zedelenmişti. O geceyarısı Fransız amiraline gereken buyruklar verilmişti. Fransız bahriyesine utanç veren bu olayın tamiri için Karadeniz'e çıkan üç savaş gemisinden oluşan Fransız filosu 16 Şubat 1921 sabahı Ereğli limanı önüne gelmişti. Fransız amirali Türk hükümet yetkililerine bir ultiatom verdi. Bu nota üç temel maddeyi içeriyordu:(¹)

1) Esir edilen Fransız subayı ile erlerin geri verilmesi,

2) Fransız gambotuna ateş açarak zarara yol açan Alemdar personelinin teslimi,

3) İstanbul hükümetinin malı olan Alemdar gemisinin verilmesi.

Bu temel isteklerin dışında bazı istekler de vardı. Amiral bu notayı verdikten sonra çok kalmadı. Ereğli önünde bir muhrip bırakarak diğer iki gemi ile limandan ayrıldı. Bu gemiler öğleden sonra Zonguldak'a doğru gittiler. Ereğli kasabası bombardıman edilmek tehlikesi ile karşı karşıya kaldığından halk, evlerini boşaltarak, boş arazilere ve tepelere doğru uzaklaştılar. Türk topçuları ise mevzilerine girmiş, olabilecek bir top ateşine karşılık vermeğe hazırlanmışlardı.

Liman Başkanı Nazmi Bey Alemdar'dan dışarıya çıkarılması kolay olan değerli araçlarla, gemi personelinin dışarı çıkarttı. İhsan (AKMAN)'a deniz valflarını (sintine musluklarını) açtırarak yeniden yüzdürmek üzere küpeşteye kadar oturtularak batırıldı. Alemdar Çobançeşmesi önünde sığ sığa oturtulmuş, neredeyse batmış bir durumdaydı. Fransızların öc almak için geleceği düşünüldüğünden böyle yapmak zorundaydılar. Böylece geminin elden çıkması önlenenecekti.

Esir edilen Fransız yüzbaşısı Tilli ile dört Senegalli Fransız eri askeri garnizonda konuk edilmişler ve göz hapsine alınmışlardı.

Fransız muhribi 16 Şubat akşamına kadar li-

(1) Emrullah NUTKU, İstiklâl Savaşında Denizciler, Yakın Tarihimiz Dergisi C. I, s: 314.

manda kaldı. Her gece projektörüyle kasabayı aydınlattı. Özellikle Çobançeşmesi kıyısında yarı yarıya batmış bir durumda yatan Alemdar'ın başını bekledi. Gündüzleri de bazı gösteri hareketlerinde bulundu. Bu hareketlerle Türklere meydan okuyordu. Ancak beş gün süren bu tavırlarla Fransızlar bir sinir savaşına girmişlerdi. Bugünlerde halk ta, kenti korumak için önlem alan askeri kıtalarda tedirgin olmuşlardı.

Bölge komutanı Muhittin Paşa bu ultimatomu B.M.M. hükümetinin incelemesine sunmakla beraber bunu kendisine ileten Fransız subayına şöyle şu yanıtı verdi:

«Fransız esirlerini geri vermeye hazırız, fakat kahramanlar verilmez. Geleneğimiz değildir. Alemdar gemisi bize gerekli...» (2)

Beş Fransız tutsak, 10 Şubat 1921 günü Ereğli'den içeri gönderildiler.

11 Şubat 1921'de Fransızlar'ın Valdek Roussou zırhlısı kruvazörü ile 2 Torpido muhribi Ereğli önlerinde gösteri yaptıktan sonra Zonguldak'a demirlediler. Fransız Amirali Dumenil, Alemdar'ın tutsak aldığı 5 Fransız'ın geri verilmesini istedi. Muhiddin Paşa ise, bundan böyle Alemdar'la Osmanlı sancağını taşıyan gemilere karasularımızda dokunulmaması konusunda söz verilirse esirlerin geri verilebileceğini, ters bir davranış gösterilirse esirlerin yaşamlarının garanti edilemeyeceğini söyledi.

1914 - 1918 Savaşı'nın galip devletlerinden biri olan Fransa'nın bayrağını gururla dalgalandıran donanmalarından bir gemilerinin, küçük kurtarma gemisi Alemdar'a yenik düşmesi, hatta esir vermesi Fransızlar'ın çok ağrına gitti. Üstelik bu akıl almaz serüvenin yankıları gittikçe büyüyordu. Silahsız bir küçük geminin bir savaş gemisini üstelikte müttefiklerin Zonguldak'taki temsilcisi Fransızlar'ın bir gemisini yenmesini ve beş askeri tutsak alması dünya denizcilik tarihinde şim-

(2) a.g.e. s: 314.

diye kadar yazılmamıştı. Kırılan onurlarını Ereğli önlerine gönderdikleri iki torpito ile kurtarmak isteyen Fransızlar, yakarız yıkarız diyerek tehditler savurdular. Ancak karşılarında Ulusal Güçlerin cesur temsilcisi Muhiddin Paşa'yı buldular. Fransızlar'ın karşılarında korkaklıkları ile tanınan padişah ve Damat Ferit yoktu. Yaşamla özgürlüğü eşdeğerde tutan Türk Milleti vardı.

Uzun uzun görüşmelerden sonra Muhittin Paşa'nın ve dolayısı ile de Ankara hükümetinin kararlı karşı koymaları ile Fransızlar istenen koşullara boyun eğdiler.

ANKARA HÜKÜMETİNİN SİYASİ GÜCÜNÜN KABUL EDİLMESİ

Alemдар'ın benzersiz başarısının ertesi günü Ereğli önüne gelerek Fransız tutsakların teslimini; yoksa bombardıman edeceğini bildiren Amiral Dumenil'in ultimatomuna ve deniz gösterilerine aldırış eden olmadığından, Fransızlar zorunlu olarak Türk hükümetinin koşullarını kabullenmek zorunda kaldılar. Tutsakların geri verilmesi ve Alemдар'ın Ereğli de hareketsiz kalması koşulu ile karasularımızın 10 mil açıklarına kadar gemilerimize dokunmamayı garanti etmişlerdir.

Zayıf zamanımızda yapılan bu anlaşmanın önemi çok büyüktür. Ankara hükümetinin mücadelesini kabullenmek istemeyen iç ve dış karşıt güçler bu anlaşmanın gerçekleşmesi ile Kurtuluş Savaşımızın yasallığını kabullenmek zorunda kalmışlardır.

Tartışmalı görüşmelerden sonra, Fransızlar ilk anlayışı gösteren; ulusal, siyasi varlığımızı tanıyan ilk devlet olması nedeni ile Ankara Hükümeti'nin sempatisini kazanmışlardır. Bu anlayış Ankara itilafnamesine yol açmış, Mudanya ve Lozan'da destek olmuştur.

18 Ocak 1921'de Ulusal davaya ihanet eden Çerkes Ethem çetesi yok edilmişti, 10 Ocak 1921

de kazanılan Birinci İnönü Savaşı umutları artırmış, bu utkudan üç gün sonra Alemdar özgürlük yolunu seçerek Mustafa Kemal'in emrine koştı. Şimdi de Fransızlarla anlaşma yapılarak Türk Ulusuna çok büyük bir direnme gücü ve özgürce yaşama bilinci veriliyordu.

ALEMDAR'IN EREĞLİ'DEN TRABZON'A KAÇIRILIŞI

Ordumuz tarafından kazanılan Birinci İnönü ve 23 Mart 1921'de de Yunanlılarca başlatılmış olan İkinci İnönü muharebeleri sırasında, Ordumuzun denizden yapılmakta olan asker, malzeme, silah ve cephane takviyesine engel olmak amacı ile, düşman 26 Mart 1921'de tüm kıyılarımızda denizden abluka ilan etti. Özellikle Kütahya, Eskişehir ve Sakarya muharebeleri sırasında ve daha sonraki günlerde bu abluka gittikçe şiddetlendi. Birçok limanlarımız da bombalandı. Bu durumda Ulusal Hükümetin bir küçük yelkenli kayığa bile gereksinimi vardı.

Ereğli'de Çobançeşmesi önünde, karaya gitmesi için çifte demirle demirli bulunan Alemdar'ın Fransızlarla yapılan anlaşmaya göre, Milli Mücadelenin sonuna kadar hiç bir harekete karışmadan Ereğli'de demirli kalması gerektiğinden, Trabzon'a gitmesi için açıktan emir verilemiyordu. Bu nedenledir ki fırtınalarla karaya gitmemesi için çifte demirle güven altına alınması gerekmişti. Bununla beraber Alemdar gibi bir tekneye çok gereksinim vardı. Hem gemi karaya gitmemesi için emniyet önlemleri alınıyor hem de yeni süvari ve subaylarla kadrosu dolduruluyordu. Gizliden gizliye yeni bir yolculuğa ve serüvene hazırlanıyordu.

29 Haziran 1921 günü Bahriye Dairesi Reisi Şevket (DORUKER) Bey ansızın ve gizlice Ereğli'ye geldi. Alemdar'ın komutanı Kd. Yzb. Nuri (PEKERGİN) ile yaptığı görüşmede:

«Nuri Bey, cephane ve çeşitli nakliye için ge-

miye, dolayısı ile de Alemdar'a son derece gereksinimimiz var. Fransızlarla yaptığımız anlaşmaya göre size resmen emir veremiyoruz. Sorumluluğu üzerinize alarak Alemdar'ı Trabzon'a kaçıracağız. Yolda düşmana yakalanırsan sorumlu sen olacaksın, haydi yolun açık olsun» diyerek, alınacak önlemler kararlaştırıldı.

Şevket Bey Müfreze Komutanı Reşat ve Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanı Hulusi Bey'lerle gizlice görüştüktan sonra 2 Temmuz 1921 günü İnebolu Motoruyla, İnebolu yolu ile Ankara'ya gitti.

Ertesi günü gemi oturduğu yerde yüzdürölüp başı deniz tarafına çevrilerek yeniden olduğu yerde emniyete alındı. Ancak geminin bu hareketini gören Rumlar hemen Zonguldak'taki Fransızlara durumu ihbar ettiler. Bunun üzerine bir Fransız motorganbotu Ereğli'ye gelerek Alemdar'a bir subay gönderdi. Alemdar'dan Müfrezemize hemen durum işaretle çakıldı. Müfreze komutanının emri ile farnsızca bilen Teğmen Celal (Celaleddin ORHAN) Alemdar'a gitti. Fransız subayı;

«Böyle denize açılmaya hazır bir durum almış olmanızın sebebi nedir?

«Burası açık liman, mevsim ise fırtına mevsimidir. Gemi dalgalarla oynuyor ve **karinası** dibe vuruyor. Denizlerle parçalanmasına engel olmak için karadan sağladığımız büyük demirlerle demirledik. Amacımız, kışı tehlikesizce geçirmektir,» dediler.

Ertesi gün bir Fransız muhribi gelerek geminin durumunu bir kez daha inceledi. Bu incelemeler sık sık yinelandı.

Eylül ayı ile beraber Karadeniz'de fırtınalar mevsimi de başlamıştı. Alemdar'ı Trabzon'a kaçırma için Zonguldak'taki Fransız motorganbotlarının denize açılmıyacakları kadar sert bir havadan yararlanmak üzere haftalardanberi bekleniyordu. 24 Eylül günü başlayan **Kestanekarası** fırtınası gittikçe şiddetini artırarak, Fransız motorganbotunun Zonguldak limanından dışarı çıkartmı-

yacak kadar şiddetlenince, artık Alemdar'a gün doğmuştu. Gece karanlığında Alemdar'ın hareketini sağlamak için geminin fayrap ettiğinin Ereğli'deki Rum casuslarca görülüp ihbar edilmemesi amacı ile karada önlem alınmıştı. Hareketi gizlemek amacı ile, bir kısmı Ereğlili olan Alemdar mürettebatına fırtına öne sürülerek evlerine gitme izni verilmediği gibi, karaya da tek kişi çıkarılmamış ve hatta dikkati çekmemesi düşüncesi ile gemiye erat için et, ekmek, gibi yiyecek bile alınmamıştı.

24/25 gecesi fırtına bütün şiddeti ile sürerken Alemdar denize açılmağa hazır bekliyordu. Bu derece şidetli bir fırtınada düşman denize açılmayaacağı gibi Alemdar'ın da çıkabileceğini düşünemezlerdi. Çünkü, o korkunç havada gece denize açılmak demek, kesinlikle ölümü göze almak demektir. Böyle havalarda Karadeniz'in kapkara suları daha bir ürküntü verici koyuluğa bürünüyordu. Ancak, Kurtuluş Savaşı gibi bir ortamda ölümden korkmak hiç bir yurtsever denizciye yakışmazdı. Bu savaşta ölüm ve herhangi bir tehlike düşünülemezdi.

Kıyı gözetleme istasyonlarımızla Liman Reisliklerinden gelen şifre ve telefonlardan bölgelerinde hiç bir düşman savaş gemisi görülmediği anlaşıncı, hareket emri verildi. 24/25 Eylül gecesi Alemdar, Ereğli'den Trabzon'a gitmek üzere demirlerini keserek, büyük bir sessizlik içerisinde, Karadeniz'in hırçın dalgalarına gömülerek, karanlıklar arasında özgürlüğün aydınlığına yitip gitti.

O gece, ne telgraf memurları uyudu ne de Müfreze komutanlığında görevli subaylar uyudu. Sabaha yakın Amasra'dan şifre telgraf geldi. Alemdar'ın sağ salim Amasra'ya girdiğini yazıyordu. Herkes derin bir nefes aldı...

Alemdar'ın siyah renk olan boyası kurşuni renge boyandı, branda bezinden sahte bir baca daha eklenerek, Amasra'da bulunan subay ailelerinden alınan çamaşırlardan da bir Fransız bayrağı

yapıldı, bu bayrak gemiye çekilip ertesi günü Samsun'a doğru yola çıkıldı.

Gemi fırtına nedeni ile Samsun'a uğramadı. Bir taraftan azgın dalgalar bir taraftan Vona'ya sığınmış olan Yunan muhripleri, öte yandan kıyılarda dolaşan düşman gemileri bu hareketi hem zorlaştırıyor hem de gemiyi beklemekte olan Trabzon'daki görevlileri umutsuzluğa sürüklüyordu. Alemdar, Samsun'dan kalktıktan sonra yakalanmamak için ve güvenlik nedeniyle hiç bir yere uğramadığından Trabzon'da üzüntülü bir hava esiyordu. Halk artık iyice Alemdar'ın batırıldığına inanmaya başlamıştı. Tam bu sırada Alemdar yeni büründüğü şekliyle, alay sancakları ile donatılmış ve arka direğinde büyük bir Türk bayrağı dalgalanarak Trabzon'a giriyordu. Gemiden yükselen tekbir sesleri ile, geminin Trabzon mendireğine aborda olması çok duygulu sahnelerin yaşanmasına neden oldu. Alemdar'ın yazdığı destan günlerce Trabzon'da yankılandı durdu.

Birkaç gün sonra, gemi Rusya'dan cephane getirmek üzere Novorosiski limanına hareket etti. Oradan getirilen ilk malzemler İkinci İnönü Savaşı'na yetiştirildi.

Ereğli'den geldiğinden beri Türk ve Rus limanları arasında savaş araçları taşıyan Alemdar, silahlandırıldıktan sonra taşıma işlerinde çalışan kahraman teknelerimizi korumak ve Karadeniz'de güveni sağlamakta kullanıldı. Bu işte de korkusuzca görevler yaptı.

7 Haziran 1922 Çarşamba günü ünlü Yunan savaş gemisi Averof'u peşine takarak, Rus limanlarından 2000 tonluk cephaneyi yüklemiş gelmekte olan Şahin gemisine yol açtı. Böylece Şahin, Samsun limanına gelerek yükünü boşalttı. Alemdar'ın cesareti ile güçlü Yunan donanması atlatıldı ve bu cephaneler Samsun'a boşaltıldı. Samsun-Ankara yolu ile de ve çoğu kez deniz yolu ile İnebolu'ya gelerek karadan cepheye ulaştırıldı. 26 Ağustos 1922 «büyük taarruza» yetiştirildi. Yine

Alemdar tehlikeyi göze alarak düşman donanması önünde ölüm dansı ederken, Şahin vapuru 21 uçağı bu kestirme yoldan cepheye ulaştırmıştır.

Alemdar'ın bu hareketi Balkan Savaşı'nda Hamidiye kruvazörünün hareketına benziyordu. Alemdar bu başarısından sonra bir hafta daha doluşarak Romanya'dan 30 mil açıktaki 24 saat daha karakol yaptıktan sonra yağ ve kömür için Amasra'ya döndü ve gereksinimleri karşılanması için Alemdar'ın topları karaya çıkarıldı.

PONTUS SORUNU

Yunanistan, bağımsızlığına kavuştuğu 1829 yılından, 1921 yılına kadar geçen sürede, tamamı Osmanlı topraklarından alınmak suretiyle, tam üç misli büyümüştü. Onlar için artık durmak yoktu ve üstelik Osmanlı'nın öldüğü, yeni bir devletin doğum sancılarının çekildiği bu dönem bir kez daha ele geçmezdi. Türk topraklarında «Büyük Ülkü» «Megalo İde'ayı» gerçekleştirerek eski Bizans İmparatorluğunu diriltmek amacıyla önce İzmir'e çıktılar ve Ege dolaylarında ilerlemeye başladılar. Öte yandan Trabzon ve Samsun dolaylarında eski Pontus krallığını diriltmek istemişlerdi.

Yunan ordusu «Büyük Ülkü'yü» silah zoru ile gerçekleştirmek kararındaydı. Batı yönündeki yüklerini hafifletmek amacıyla silahlı birliklerimizi gerilere yaymak tasarısını gerçekleştirmek istemişlerdi. Bu nedenle de Pontusculuğu diriltmeye çalıştılar. Ortaya çıkarılmaya çalışılan bu «Pontusculuk» nedir?

Eski Yunanlılar, M.Ö. VI. yüzyılda Samsun ve Trabzon bölgesinde bazı ticaret kolonileri yaratmışlardı. Bu bölgede, Yunanlılar tarafından bağımsız bir Pontus Krallığı M.Ö. 281'de kuruldu. Bu olaydan sonra, bu bölgede bir daha bağımsız Yunan devletine rastlanmadı.

İşte, tarihten gelen bu hatıraya bağlı olarak, Etniki Eterya'nın tahrikleri sonucu, Samsun ve Trabzon havalisindeki bir avuç Rum azınlık, böl-

gede «Pontus Devleti»ni tekrar diriltmek sevda-sına düştü.

Etniki Eterya'nın yanında, Pontus düşüncesini uyandıran örgüt, Merzifon'da bulunan misyonerlerin yönetimindeki Amerikan Koleji oldu. Bu kollejin, öğretim ve yönetim kurullarının kışkırtmaları, Rumlara yardımları sonucu 1904 yılında «Pontus Cemiyeti» adıyla bir cemiyet kuruldu. 1908'de Meşrutiyetin ilanından sonra ise, «Müdafai Meşrutata» adıyla bir ihtilal örgütü daha kuruldu. 1910'dan itibaren de, «Pontus adıyla bir dergi yayınlanmaya başlandı. Kollej, tam bir Pontus merkezi durumuna gelmişti. «1920 yılı sonlarına doğru kurulan Merkez ordusunun, Merzifon'daki Amerikan Kollejine ummadıkları bir zamanda yaptıkları bas-kında, Kollej'in Rumlar hesabına çalıştığını belgeler ile ortaya çıkardı. Okulda o günkü Yunanistan'ın ülkeye katacakları yerlerle, yaratmayı tasarladıkları Büyük Yunanistan'ı, Büyük Ermenistan ve Pontus haritalarının birçok çeşitleri ve bunlarla ilgili yüzlerce cilt kitap ele geçirildi. Bu okulun resmi araçları ile cephane taşınmasında bir sakınca görülüyordu. Merzifon'un kuzeyinde yuvalanmış bulunan Ermeni ve Rum çeteleri, buradan besleniyor ve yardımlar yapıyordu. Her yerde olduğu gibi, Merzifon'da misyonerlik, Batı emperyalizminin ve bölücülüğünün hizmetinde bulunuyordu.

Amerikan Kolleji'nde ele geçirilen bir haritada, Pontus Devleti'nin sınırları şu alanları kapsı-yordu: Başkenti Samsun olmak üzere Batum'dan İnebolu'ya kadar Trabzon, Ordu, Samsun, Sinop, Kastamonu, Yozgat, Sivas, Gümüşhane, Tokat, Amasya, Çorum ve Erzincan ilinin bir bölümü. Pontuscular, bu sınırlar içerisindeki kentlerin hemen hepsinde örgütlenmiş, örgütlerini köylere kadar yaygınlaştırmışlardı.

Birinci Dünya Savaşı'nda, pontuscu Rumlar da Ermeniler gibi Rusya'nın gücüne dayanıyordu. Fırsat buldukça da Rusya'nın hesabına çalışıyorlardı. Rusya'da, Rumları bölgedeki işgal ve egemenliği-

ni kolaylaştırmak için kullanıyordu. «Birinci Dünya Savaşı'nda Karadenizli Rumlar, Yunanistan ve Rusya yararına casusluk yaptılar ve Türk cephesi gerisinde etkin düşmanlık hareketlerinde de bulundular. Rus orduları Trabzon'a girdiği zaman, düşman ordularını sevinçle karşılayan Rumlar ve özellikle Rum Trabzon Metropolit Hrisantos, Rumların da işine geldiği için iç yönetimi hemen eline aldı. Ruslar, Rum azınlığını kentte ve ilçelerdeki belediye meclislerinde bu suretle üstün ve söz sahibi duruma getirdiler. Diğer taraftan da Rumları silahlandırma programını serbestce uygulamaya başladılar. Çar ordularının dağılacağı zamanlara doğru Batum'da General Anonya adında Rum asıllı bir Rus generalinin komutası altında bir Rum tümeni oluşturuldu. Bu Rum tümeni, işe başlamadan, 1917 Bolşevik İhtilali üzerine dağılıp gitti.»

Ruslar, Trabzon'u işgal edince Rumlar iyice şımarmışlar, Ermenilerle birlikte Rus silahları gölgesinde Müslümanları öldürmeğe başlamışlardı. Trabzon Metropolit Hrisantos, Ruslar Trabzon'a yaklaşırken, Müslümanların moralini bozmak için yayınladığı bir bildiride, Rusların Erzurum, Van ve Muş'u aldıklarından, Türk ordusunun silahlarının Ruslar'a geçtiğinden ve Türk Alman İttifakının bozulduğundan söz ediyordu.

Pontuscular, Patrikhane ve Yunanistan'ın her çeşit desteğine sahiptiler. Bu iki destekçi, Pontus olayları başlamadan daha elli yıl önce bölgede Rumluluğu güçlendirme siyasetini izlemeğe başlamıştı. Bu süre içerisinde, Samsun'a dışarıdan 30 bin kadar Rum getirilip yerleştirilmişti. Bölgede, Rum ve Ermenilerin konuştuğu dil Türkçe idi. Yunanistan'dan gelen papazlar ve öğretmenler, buradaki Rumlara Türkçeyi unutturup, Yunancayı öğretmek için olanca güçleri ile çalıştılar. Yunancayı bilmeyenler, aşağılık insanlar olarak gösteriliyor, bu arada, Türkçe konuşmakta direnen Türk uyruğuna bağlılığını sürdüren birçok Rum öldürülüyordu.

Mondoros Mütarekesi'nden sonra Pontuscular,

iyice şımararak yeraltı çalışmalarını açığa çıkardılar. Hareketin elebaşısı, Trabzon Metropolit Hrisantos idi. Patrik tarafından, doğrudan doğruya Pontus davasında lider olarak görevlendirilmişti. Hrisantos, Paris Konferansı'na heyetler ve bildiriler göndererek, konferansa katılan delegelerden, Pontus sorununu ele almalarını, Rumları Türk zulmünden kurtarmak için himayelerinde bir «Pontus Cumhuriyeti»nin kurulmasını istiyordu.

Pontus hareketinin ikinci adamı, Trabzon'lu bir işadamı olan Konstantin Konstantinides idi. «Konstantinides de Pontus hareketini desteklemek için çok para harcamış. Avrupa ve Amerika'daki Pontuscuları 4 Şubat 1918'de Marsilya'da düzenlediği ilk Pontus kongresinde bir araya getirmiş, yönetim kurulu başkanlığı da kendisine verilmişti. Pontus hareketi içindeki üçüncü güçlü kişi ise, Albay D. Katenyotis idi. Bu Albay, Venizelos tarafından görevlendirilmiş, durumu yerinde saptamak ve Pontus Rumlarını askeri birlikler halinde teşkilatlandırmak üzere, Batum ve Tiflis'de bulunmuştu, Yunanistan, Kızılhaçın yardımı ile kılık değiştirerek birçok Yunan subayını, Rum halkı eğitip, örgütlendirmek için Karadeniz havalisine göndermişti. Bunlar, Pontus hükümetinin temelini kurmaya çalışıyorlardı. Megalo İdea'nın şampiyonu Venizelos, 5 Ekim 1920'de Lloyd George'a gönderdiği telgrafta, Pontus hakkındaki düşüncelerini bildiriyor, Güney Rusya'ya göçmüş olan Rumların Pontus'a geri getirilmesini ve bunlara «Pontus Devleti» kurdurulmasını istiyordu. Ona göre, «Ermenistan ve Gürcistan'la işbirliği yapacak olan bu devlet, İslamlığa ve gerektiğinde de Rus emperyalizmine karşı sağlam bir engel olacaktır.» Görülüyor ki, Venizelos, her zamanki gibi yine İngiliz amaçları ve çıkarlarını korur biçimde demeciler veriyor, İngiliz Emperyalizminin gönüllü yardımcısı olmak istediğini, Pontus sorununda da ortaya koyuyordu.

Venizelos gibi, Pontuscuların da yaslanmak is-

tedikleri devlet İngiltere idi. Trabzon'a bir İngiliz alayı gönderilmesi, İngiliz subaylarının denetiminde jandarma birlikleri kurulmasını istiyorlardı. İngilizler, Türkleri öldürmek için Ermenilere silah verdikleri gibi, Samsun'a geldiklerinde aynı amaçlarla Pontusculara da binlerce silah vermişlerdi. İngiliz ve Yunan silahları ile silahlanan Rumlar, Türkleri toptan öldürmeye, Müslüman köy ve kasabalarını yakmaya başlamışlardı. Pontuscuların silahlı mücadeleden amaçları, Müslümanları dehşete düşürmek, Türk çoğunluğunu azaltmak, köyleri yakıp yıkmak, hükümeti savaş sonunda zorluklar içinde bırakmak ve Pontus Devleti idealini gerçekleştirmekti. Bu devletin kurulması gerçekleşikten sonra, Yunanistan'la birleşecekti. Bu tasarılarını gerçekleştirmek için «Donanmaları ile kıyılarımızda abluka uygularken, 'ikmalimizi', yani yaşamamız için en gerekli olan destek yollarını kesmeye çalışıyorlardı.

Ablukayı yapan Yunan gemileri, kıyılarımıza gizlice silah ve cephane ile birlikte sivil kıyafetli Gerillacı subaylarda çıkarmışlardı. Bunlarda Birinci Dünya Savaşı'ndan bu yana dağlarda haydutluk yapan yerli Rumlardan çeteler kurarak Türk köylerini basmağa, evlerini yakmağa, silahsız halkını öldürmeğe başlamışlardı.

Yunanlıların Sakarya saldırışı öncesinde sayıları yirmibeş bini bulan Pontuscu haydutların kökünü kazımak zamanı gelmişti. Ancak yöresel güçlerin olanakları yeterli değildi.

Nihayet Mustafa Kemal Paşa'nın Millet Meclisindeki istekleri üzerine Nurettin Paşa komutasında kurulan 20 bin kişilik Merkez Ordusunun çabası ile köylerde ve dağlardaki Pontus çeteleri sarılarak yok edildiler. Deniz yolu ile kaçmak isteyen çete artıklarını da Kahraman Alemdar karakol gemisi yakaladığından Pontusculuğun kökü kazındı. Böylece tarih boyunca doğru dürüst bir devlet olamayan Pontusculuk, İngiliz emperyalizmi ve Yunan düşleri ile tarihe gömülüyordu.

ALEMDAR'IN PONTUSCU ABACI YANKO ÇETESİNİ YAKALAMASI

Büyük zaferin kazanılmasından sonra Karadeniz kıyılarına bir Pontus devleti kurulması tasarısı suya düşmüştü. Dağlardaki çetelerde, artık, Anadolu topraklarında barınamıyacaklarını anladıklarından çeşitli yollarla kaçmaya başladılar. Bunların, Rusya'ya, Bulgaristan'a kaçmak için vasiata bulmakla uğraştıkları haber alınmıştı. Ankara'daki yöneticiler, onları kaçarken deniz üstünde topluca yakalatmak için çözüm yolları düşünüyordu. Bu kutsal ödevi başarmak denizcilere düşüyordu.

Alemdar'ın alın yazısında kahramanlık ve şanlı görevleri başarmak yazılmıştı. İstiklal Savaşı'nda çok büyük yararlıkları görülen Şahin vapurunu kurtarmaya giderken şanlı geçmişine yeni bir sayfa eklenmesi için koşullar oluşuyordu.

Apranosyan Kumpanyasının 1300 tonluk, 7 mil hız yapabilen bir şilebi iken Ereğli limanında el konularak Nakliyatı Bahriye emrinde «Şahin» adı ile çalıştırılan gemi İstiklal Savaşı Deniz cephesinde çok büyük yararlılıkları görülmüştü. Savaş arçalarını birçok tehlikelere göğüs gererek taşımıştı, son yüklediği deniz mayınlarını Akçakoca iskelesine boşalttıktan sonra, sığındığı Amasra limanında yatarken 25/Ekim/1922'de kopan çok şiddetli batıkarayel fırtınasında karaya oturmuş ve batmıştı. Alemdar kurtarma gemisi batan şilebi kurtarmak için emir almıştı.

Amasra'da Şahin'i kurtarmak için haftalarca uğraşıldı. Ancak mevsim kurtarma işine uygun değildi, mevsim kış ve sürekli olarak korkunç fırtınalar patlıyordu. Tüm çabalar boşa gitti ve Şahin'in kurtarılmasından vazgeçildi. Alemdar'a Şahin'in mürettebatını alarak Trabzon'a dönmesi emredildi.

25 kasım 1922 akşamı idi. Gemi Komutanı Mustafa Nail Bey gizli bir telgraf aldı. Geminin güverte Teğmenini çağırarak bu telgrafı kendisine oku-

du. «Deniz Birliklerinin Samsun ve çevresinde yaptıkları sıkı ve etkili izlemeleri sonucunda, artık buralarda barınamıyacaklarını anlayan, dağlardaki Rum Pontus çetelerinin vatan hainlerinden kiralandıkları motorlarla Batı'daki ülkelere kaçmakta oldukları bildirilerek onların yakalanmaları emrediliyordu.»

O gece hareket ettiler. Teğmen Celal Orhan 4-8 sabah vardiyasının nöbetçi subayı olarak köprüüstünde bulunuyordu. Yanında serdümen ve gözcü eri vardı. Gemide vardiyadakilerden başka herkes uykudaydı. Teğmen, pruvadan esen frişka rüzgar yorgun vücudunu üşüttüğü için **vardasülonun** arkasına büzülmüş uykusuzluktan kapanmakta olan göz kapakları ile mücadele ede ede ufku tarıyordu. «Ayancık» yakınlarına geldikleri sırada ortalık iyice ağarmış, geminin ilerlemekte olduğu doğu ufkunda, sarının, turuncunun her tonunu taşıyan güneş tepsi gibi görünüşüyle yavaş yavaş yükseliyordu. Seyretmeye doyum olmayan bir manzaraya dalmış olan Teğmen Celal pruva istikame-tinden bir yelkenli gördü. Komutanının bir gün önceki uyarısını anımsadı. Acaba, bu, eşkiya motoru muydu? Bir süre tekneyi dürbünle izledi. Tekne denize doğru açılıyordu. **Pupasından** aldığı rüzgarla kıyıya yakın seyretmesi gerekirken enginlere açılmasına bir anlam veremedi. Yelkenliye doğru dümen kırdırdı. Az sonra, yelkenlide dümen kırdı, başını kıyıya doğru çevirdi. Bu hareketten kuşkulanan teğmen yine üzerine dümen kırdırınca, motor yeniden açığa dümen kırdı. Bu hareket gemiden kaçmak istediğini gösteriyordu. Bunun gemiden kaçmak istediğine karar verince, komutanın uyandırılması için haber gönderdi. Komutan elbisesiyle kamarasında mindere uzanmış yatıyordu. Durumu öğrenince köprüüstüne geldi. Teğmen, O'na yelkenliyi gösterip açıklamada bulundu. Gizli emirle bildirilen, Rum eşkiyası motorlarından biri olabileceğini söyledi. Komutan da;

«Sanmıyorum, siz rotanızı bozmadan devam ediniz» diye emir vererek yeniden yatmaya gitti.

Az önce denize açılmakta olan yelkenli şimdi kıyıya doğru seyretmeye başlamıştı. Teğmen yeniden heyecanını yenemeyerek Komutan'a haber yolladı. O'da geldi, yelkenliyi inceledi, yeniden yatmaya gitti.

İçinden gelen şiddetli arzuyla heyecan yaşamak isteyen teğmen, serdümene, yelkenliye yakın seyretmesini emretti. Yabancı tekneye doğru çok yaklaşmışlardı. Sancak omuzluğunda ve birkaç yüz metre açıklarında olan tekneye dürbünle baktığında içinin hınca hınç insanla dolu olduğunu gördü.

«Gel üstüne» emrini vererek, şimdi tekneye daha çok yaklaşmışlardı. Daha fazla dayanamadı. Makineye stop vurarak, yelkenliye durması için de canavar düdüğüne asıldı. Sabahın erken saatlerinde acı acı bağırان canavar düdüğü ile makine telgrafının sesi gemidekileri bir anda güvertede topladı. Seyir kamarasından fırlayan komutan;

«Ne oluyor, Celal Efendi? deyince, teğmen de; «Eşkiya, efendim» dedi.

Komutan cesaretine güvenilir bir subaydı. Ancak, gemide, biri teğmene, diğeri de yüzbaşı Ruhi'ye ait olmak üzere iki piyade tüfeğı ile 150 mermiden başka işe yarar silah yoktu. Daha önce de, geminin silahsız olduğunu bilen komutan, geminin rotasının değiştirilmemesini söylemişti. Şimdi ise bir oldu bittiyle karşı karşıya olduğu için geri dönmiyerek döğüşmeyi göze aldı. İki tüfekle cephaneyi güverteye getirttiler. Şimdi sıra yelkenlinin içinde neler olduğunu öğrenmeye gelmişti. Teğmen Celal hemen **patalyayı mayna ettirmişti** bile. Komutan yelkenlinin içinin aranmasını ikinci komutan yüzbaşı Nedim'e emredince, ikinci komutan kendisinin evli olduğundan söz ederek, bekar bir subayın gönderilmesinin daha uygun olacağını ileri sürdü. Komutan'da bekar subayların tecrübesiz teğmenler olduklarını söyliyerek kendisinin gitmesi gerektiğini yineliyordu. Bu tartışmanın, personelin karşısında tatsız biçimde uzadığını gören teğmen Celal,

serüven arayan duygularını bastıramıyarak ileri atıldı, kendisinin gönüllü olarak gönderilmesini komutandan rica etti. Bu ricayı uygun bulan komutan, tekneyi iyice arayarak ne kadar silah, ne kadar cephane bulunduğunu saptamasını istedi. Patalyaya atlamak üzereyken tüfeğinin bir tanesini gemide bırakmayı uygun gördü. Ancak o kadar silaha karşı tek silahın ne işe yarayacağını da bilmiyordu. Tabancasını beline bağladığı sırada çarkçıbaşı Adil Bey yanına geldi. Yelkenliye yaklaşmasını, hele içerisine girmesinin çılgınlık olacağını, çünkü karşısındakilerin eşkıya olduklarını söyleyerek kontrolünü uzaktan yapmasını söyledi. Cesaretinden kuşkulanamayacak Adil Bey bu uyarısında çok haklıydı. Çünkü içinde ikiyüze yakın silahlı eşkiyanın bulunduğu bir teknenin üzerine iki silahla gidilemezdi. Ancak tehlikeyi bilerek görevi tam anlamıyla yerine getirmek de bir subayın şeref borcuydu. Adil ve Ruhi Beyler'de diğer arkadaşları onun geleceğinden umudu kesmiş gibiydiler. Teğmen ise neşeliydi.

Lumbar ağzına birikmiş arkadaşlarının başarı dilekleri arasında, harekete hazır patalyaya binmek üzereydi. Kendisini acıyla süzen çarkçıbaşına elini uzatarak Allahaismarladık çarkçıbaşım diyince, bu cesur adam teğmenin elini tutarken birdenbire verdiği kararla;

«Geliyorum, ben de seninle geleceğim», dedi.

Az önce işin çok tehlikeli olduğunu söyleyen Adil Bey, deniz erinin elindeki tüfeği alarak;

«Ben daha iyi nişancıyım» dedi. Teğmenin neşesi kaçmıştı, bu tehlikeli görevin eğer başarabilirse şerefini kimse ile paylaşmak istemiyordu. Hemen köprüüstündeki komutana seslenerek Adil Beyin de gelmek istediğini, halbuki görevi ilk önce kendisinin aldığını söyledi. Komutan;

«Görevin yerine getirilmesi ile sen görevlisin, seni feda ettim,» teğmen çok sevindi, «ancak Adil Bey de gitmekte kararlı ise seninle beraber bulunabilir» yanıtını verdi. Az önce kaybolan neşesi

yerine gelmişti. Hemen patalyaya atladı ve gemiden avara ettiler. Fakat tam bu sırada komutana yeniden seslendi;

«Komutanım, eğer eşkiya bizi serbest bırakmaz da rehin olarak alırsa ne yapacağız?» diye sordu.

«Yelkenliye yalnız sen çıkacaksın, can kaybına meydan vermemek için, sen çıkar çıkmaz patalya yelkenliden uzaklaşacaktır. Sana gelince, seni feda ettim. Haydi çocuğum Allah seni korusun.»

Bu sözlerle bir kat daha gururlanan teğmen 'al beraber' komutuyla kürekçileri harekete geçirdi. Şimdi patalyadaki beş kişi sonu belirsiz olan yolculuğa çok sessiz biçimde fakat çok hızla devam ediyorlardı. Her geçen saniye tekneye biraz daha yaklaşıyorlardı. Tekneye yaklaştıkça da heyecan artıyordu. Adil Bey ve Celal gözlerini hedeflerine dikmiş, üzerine gittikleri tehlikenin ne biçim bir şey olduğunu anlamaya çalışıyorlardı. Artık yelkenliye çok yaklaşmışlardı. Tekne tepeden tırnağa kadar silahlı, sırtlarında yamçılar bulunan, kapkara insanlarla hıncahınc doluydu. Bütün küpeşte boyunca, küpeştelere dayanmış ateşe hazır durumda tüfekler onlara çevriliydi. Bu anda Adil Bey'le, Celal içlerinden gelen bir sesle birbirlerine baktılar. Bakışları birbirlerinin gözlerinin içine saplanmıştı. Adil Bey bir başkasının duyamayacağı kadar yavaş bir sesle,

«Tekneye çıkmayacaksın, haydi dönelim» dedi.

«Olmaz çıkacağım».

«Olmaz diyorum sana, durumu görmüyor musun? Öleceksin».

«Olabilir, fakat emir böyle».

«O halde beraber çıkacağız».

«O hiç olmaz, emir yalnız benim çıkmamda».

«Son kez söylüyorum, öleceksin, gel dönelim».

«Duymadınız mı, komutan beni feda etti, görevimi yapacağım.»

Teğmenin, dümeni yöneten elleri doğal bir yönlenme ile manevrasını yapmış ve patalyayı yavaştırmıştı. Dağda yaşamının izlerini gösteren saç ve sakalı birbirine karışmış, kılıksız, vahşi bakışlı insanlar dolu bu tekneye, küpeşteye dizilmiş tüfek namlularına basmadan girmek olanaksızdı.

Teğmen Celal, «Yahu bu ne biçim karşılayış? Alın şu tüfekleri içeriye be arkadaşlar!» diye seslenince kış üstünden birisi Türkçe olarak yer açılması için eşkiyalara seslendi. Bunun üzerine bulunduğu yerden birkaç tüfek geri çekildi. Patalyaya derhal uzaklaşma emri vererek çabucak tekneye atladı. Bu insan kalabalığı içinde birilerinin omuzuna basmamak için güç bela kış tarafa kadar gidebildi. Kaptan kamarasının üstüne sıçrayıp oturdu. «Merhaba» diyerek hepsini selamladı. Burada, zorla, kabadayılıkla yapılacak bir iş olmadığını anladığından, işi kurnazlıkla, tatlılıkla başarmalıydı. Motorun sahibi ve kaptanı Sandıkçı Şükürü ve makinisti Ali ile konuşmağa başladı. Nereden gelip nereye gittiklerini sordu, Liman kağıtlarını istedi. İçindekilerin yolcu olduğunu, hükümetin izniyle Kızılırmak kıyılarından yüklendiğini ve İstanbul'a gitmek istediklerini söyleyen kaptan, motorun kağıtlarını teğmene uzattı. 35 tonluk olan bu motorun ne Samsun ne de bölgedeki diğer limanlardan vizesi yoktu, kaçak oldukları belliydi. Teğmen hem uysallık hem de eşkiyada güven uyandırmak için,

«Çok güzel, kağıtlarınız tamam, yolcuların gitmesine hükümetin izin verdiğinden de bilgimiz var. Ancak İstanbul'a gitmek için izlediğiniz yol yanlış... Kıyıyı izleyiniz. Hem de bir fırtına çıkarsa açıkta barınamazsınız» dedi.

Bu sözler eşkiyalar üzerinde olumlu etki uyandırdığından namlular içeri çekildi. Bu şakiler, yıllardan beri Samsun dağlarında katliam yapan, Abacı Yanko çetesi diye anılan pontuscuları. Motorun anbarıda doluydu. Silahlı insanların arasında bir kaç kadın başıda görünüyordu. Hepsinin gözleri Celal'in üzerine dikilmiş en ufak ha-

reketini kaçırmıyorlardı. Teğmen, üstünde oturduğu kaportadan büyük bir soğukkanlılıkla etrafını süzüyor, aşağı sarkıttığı ayaklarıyla daireler çizdiriyordu. Ne yapacağını ne söyleyeceğini düşünürken gülümsemeye çabalıyordu. Oturduğu yerden bir hamlede sıçrayarak aşağı indi ve az önce üzerinde oturduğu kaptan köşkünden içeri bakınca dondu kaldı. İrkilmişti irkilmesine ancak bunu çetecilerden saklamak için biraz kenara çekildi. Kamara içerisinde tıpkı dışardakiler gibi 5-6 eşkiya oturmuşlar ve kanlı gözlerini de gözlerine dikmişler öylece O'na bakıyorlardı. Bir bölümünün elinde kendisine doğru çevrilmiş tabancalar, iri yarı bir haydudun elinde de pırıl pırıl bir hançer vardı. Kanlı gözlerle onu baştan aşağı süzüyorlardı. Ölümün soğuk nefesini ensesinde duyumsadı. Yaşamının hiç bir döneminde ölümle böylesine burun buruna gelmemişti. Şimdiye kadar onlarda teğmene saldırmadıklarına göre demek ki çekindikleri bir şeyler vardı. Bundan yararlanması gerektiğini çok çabuk kavradı ve karşısındaki ölüm meleğini unuttu bir an. Adamların duraksamasından ve ürküntülerinden yararlanmalıydı.

«Ne o arkadaşlar? Kiminizin elinde tabanca, kiminizde hançer, daha yok mu yahu? Hep bu ikramlar bir tek bana mı? Yoksa belimdeki şu tabanca sizi ürkütüyor mu? Ben size bir düşman gibi değil, bir dost gibi geldim. Alın, onu vereyimde içiniz rahat etsin»... diyerek belindeki tabancayı kaptanın ayakları dibine atıverdi.

Herkes biraz merak, biraz ürkeklikle teğmenin hareketlerini izliyordu. Kaptan yerdeki tabancayı aldı ve teğmene geri verdi.

«Beyim yanlış anladın, sen bize ne fenalık ettin ki onlarda sana etsin, hele sen şunu al» diyerek tabancayı teğmene uzattı.

Teğmen Celal;

«Pek alâ, öyle olsun, zaten hükümetin gitmelerine izin verdiği bu adamlara ne diye fenalık

edelim?» diyerek tabancayı beline yerleştiriyordu ki, makinist;

«Geminizde top var mı?» diye sordu. Bu soru iyiye işaretti. Belliki adamlar topun varlığından ürküyorlardı. Hemen bundan yararlanmanın bir yolu bulunmalıydı. Teğmen çok çabuk toparlandı. Alemdar'ın küpeştesinden gözüken tahlisiye tulumbalarının bir bölüm büyük borularının ağızları gözüne ilişti.

«İşte, görmüyormusun alev toplarını?» Adam çok şaşırmıştı.

«Bu alev topları da nasıl şeyler?»

«Basit bir şey canım. Uzaktan hedefe çevirip-te çalıştırınca hedefi yakıyor.»

«Yaaa...» uzun süre gözlerini Alemdar'dan çekemedi.

Teğmenin bu ölüm yatağında işi kalmamıştı. Kendisini bekleyen gemisine dönmesi gerekiyordu. O sırada Alemdar'ın makinesinde arıza olmuş, manevra yaparken slaydrod'u eğrildiğinden, (*) hareket edemez duruma gelmişti. Bu nedenle çarkçıbaşı Adil bey gemiye geri çağrıldığından teğmenin patalyası da ortada yoktu. Celal'in bu gelişmelerden hiç bilgisi olmamıştı. Ancak patalyasız kalması biraz da işine geldi,

«Arkadaş benim sizle işim bitti. Allah selamet versin, güle güle gidin. Yalnız benim vasıtam gemiye dönmüş, sizin bot beni gemiye bırakıversin. Nasıl olsa sizden birisi, bizim gemiye kadar gelecek. Çünkü gemi belgeleriniz vize edilmemiş. Süvari beye söyleyelimde sizi kontrol ettiğimizi belirten vizeyi yapsın, mühürlesin».

Kaptanın bu öneriye canının çok sıkıldığı hareketlerinden anlaşılıyordu. Teğmen çekingenliklerini yok etmek, ürkekliklerini gidermek için;

«Belgelerinizi mühürletmeden, vizesiz gide-

(*) Slaydrod: Bir makine aksamı. Slaydrod'un bu durumdayken eğrilmesi çok büyük şans olur. Gemi tornistandayken eğrilmiş, eğer gemi tornadayken eğrilseydi doğrudan yelkenlinin üstüne bindirecektik. C. ORHAN.

mezsınız. Çünkü bu kıyıda karakol yapan bizden başka dört gemi daha var. Hem onlar bizim gibi hoş görül  davranmıyabilirler. Halbuki belgeleriniz vizeli oldumu kimse bir ey diyemez».

Teğmenin amacı motorun yöneticilerinden birini, özellikle de makinisti Alemdar'a götürüp motoru hareketsiz bırakmaktı. Teğmenin sözleri kaptan üzerinde olumlu etki yaptı. Ancak botla gemiye gelmek hiç birinin işine gelmiyordu. Reis bir süre düşündü. Sonra kamaraya girdi. Oradaki eşkiya reisleriyle konuştu. Biraz sonra elinde bir tomar para ile çıka geldi.

«Beyim biz gelmiyelim, belki komutan bize darılır. Artık sen bir zahmet ette bizim botla gidip belgeleri m h rlet, sonra senin sandalın ile çektirir bize gönderirsin.» dedi. Parayı teğmene uzattı. Artık Celal'in şansı dönmüştü. Bu öneri bulunmaz bir şanstı.

«İyi ama reis ben bu para tomarı ile gemiye d nememki... D nersem komutan bunu hoşg rmez. Eğer kendisine verilirse çok hoşuna gider. Onun için sen hele biraz daha ekleki mühür kolay basılsın,» Ancak adamların gelmeye hiç niyetleri yoktu. Yine de makinisti ikna için;

«Doğrusunu isterseniz kaptanın gelmesi doğru değıl, deniz hali bu, belki de birdenbire hava çıkar, bu kadar insanı deniz ortasında kaptansız bırakmaktansa senin gelmen daha uygundur. Mademki motorun da bozuk senin burada yapacak fazla işin de yok... Haydi, haydi uzatmayında bir an evvel işi bitirelim ki bizde çekip gidelim».

Teğmenin bu önerisi hem kaptanın hem de gemidekilerin hoşuna gitti. Makinistin bir an önce gidip gelmesini uygun gördüler. Makinist istemiyerek bota atladı. Teğmen de hepsine «Allaha ısmarladık» diyerek bota girdi ve motordan uzaklaştılar. Makinist, başına geleceğı anlamış gibi, homurdanarak karşı koyuyor, kürekleri suya daldırıp çıkarıyordu. Bereket versin Alemdar'dan olayları dürbünle izleyen komutan geminin patalyasını gönderince teğmenle makinist oraya geçti

ve botu da yedeğe bağlattı, bir an önce gemiye geldiler. Komutan;

«Herifin üstünü arayın bomba filan olmasın» diye bağırmaya başladı. Komutanın haklı olduğundan hiç şüphe yoktu ancak, bu sert emirle geminin lumbarağazında görülen müzelik tüfeklerle hazırlanmış eratin manzarası makinistin rengini attırdı. Teğmene dönerek,

«Sen benim başımı belaya sokacaksın» dedi. Gemiye yanaştılar. Lumbarağazında adamın üzerindeki silahlar alınırken, teğmen hemen komutanın yanına çıkarak durumu kısaca özetledi. Kendisini merakla bekleyen arkadaşlarının arasına döndü. Arkadaşları ile ateşli ateşli konuşmaya daldılar.

Teğmenin işi başarıyla sonuçlandırmasından cesaret alan komutan, motorun kaptanını getirmesi ve kırk silahla cephanesini vermelerine, eşkıyaları razı etmesi için teğmeni yeniden yelkenliğe gönderdi. Motorun makinistini göz hapsine aldirdi. Yeniden motora giden teğmen, komutanın selamını ileterek, motor kaptanıyla biraz daha para göndermek koşuluyla onları salıvereceğini anlattı. Sonunda serbest bırakılacakları ümidine kapılan çetenin başları daha çok para vererek, kaptanın çabucak gidip gelmesine razı olmuşlardı. Kaptanın Alemdar'a getirilmesine memnun olan komutan sevincini belli etmiyerek kaptana çıkıştı. Tüfek ve cephanenin neden teslim edilmediğini sordu. Bunlar gelmeyince sorumlu olacağını ve aksi takdirde motoru topla batıracağını kaptana anlattı. Teğmen tüfek işini unutmuştu. Yalnız bu unutma işi bilinçli olarak düzenlenmişti. Verilen görevin yerine getirilebilmesi için tüfeklerden söz edilmemişti. Komutanın ısrarları karşısında kaptan teğmenle birlikte motora gitmeye razı oldu. Şimdi kaptanla eşkıyanın elebaşısı arasında şiddetli bir tartışma başlamıştı. Bu tartışmaya teğmeni karıştırmıyorlar ve silah yerine daha fazla para vermeyi öneriyorlardı. Tüfek vermeye hele bunları cephaneleri ile birlikte ver-

meve kesinlikle yanaşmıyorlardı. Israrla nedenini sorup duruyorlardı. Teğmen işlerin sarpa saracağını görünce;

«Yahu nedeni ne olabilir ki, ben size açıklıyayım. Sinop askeri komutanlığından gemiyi görmüşler ve saatlerden beri bu motorun yanında ne yaptığımızı telsizle sormuşlar (O tarihlerde Alemdar'da da Sinop'ta da telsiz yoktu) Komutan durumu tüm ayrıntıları ile anlatınca silah ve cephaneleri alıp kendilerini salıverin emrini almış. Şimdi siz silah vermezseniz komutan sorumlu olur. Üstelik silahlarınızın hepsinide istemiyor, sadece kırk tanesini istiyor.»

Silahların verilmesi ile kurtulacaklarına inanan çete başları ancak yirmi silah verebileceklerini, mermi veremeyeceklerini bildirince, belki bundan da cayarlar diye düşünen teğmen hemen kabul etti. Gemideki iki tüfekle beraber yirmiiki olacaktı. Ellerinde 150 kadar da mermi vardı. Pontuscularla bir çatışmaya girerlerse bu cephane yetmiyecekti ancak Alemdar'ın kalın saç gövdesi, yelkenlinin ahşap gövdesinden daha dayanıklı olduğundan eşkıyaların teknesine bindirebilirlerdi. Alemdar'dakiler küpeştede güven altında saklanabilir, yelkenlidekiler ise açıkta olduklarından rahatça hedef oluşturabilirdi.

Teğmen yirmi tüfeği almaya komutanını ikna edebileceğini söyliyerek bu silahları aldı ve kaptan ile beraber Alemdar'a döndü. Komutan pazarlıkta ayak diretmenin yarar sağlamıyacağını anlayınca, yirmi tüfeği alakoymakla beraber teğmeni dördüncü kez ve kaptanla birlikte motora gönderdi.

Teğmen bu kez, kaptanla değilde doğrudan eşkıyanın başı olan Abacı Yanko ile konuştu;

«Komutanımın size selamı var, ancak tüfek verip cephanesini vermemenize çok kızdı. Sinop'a gidildiğinde mademki tüfekleri aldınız, cephanelerini niçin almadınız diye sorarlarsa ne cevap verecek. Bundan başka istediği kırk tüfeğe karşılık verdiğiniz yirmi tüfeğin gerisini ve cephaneyi

istiyor. Eğer vermezseniz serbest bırakılmanız için tüm silahlarınızı isteyeceğini söyledi. İnsan azmanı Abacı Yanko birden bire bağırmaya başladı.

«Artık tek bir mermi bile veremem».

Teğmen, o halde ben gidiyorum diyerek patalyaya atladı. Tekneden 20-30 metre uzaklaşmıştı ki kendi aralarında rumca tartışan eşkıyalar bir karara varmış olacaklar ki; kaptan yeniden seslendi. Patalya geri döndü. Yirmi tüfek yerine on tüfek ve cephane vermek istediklerini söylediler. Buna da şükür diyen teğmen hemen kabul etti. Beraberce gemiye döndüler. Şimdi 32 tüfekte 350 mermiden oluşan bir ateş güçleri vardı. Çetecilerle savaşa karar verdiler. Ancak bu işi kan dökmeden başarmak isteyen komutan kaptana her şeyi açık açık anlattı. Bütün çetenin teslim olması gerektiğini, kendilerine yardım ederse ona yardımcı olmaya çalışacağına ve cezadan kurtulması için ne gerekirse yapacağına söz verdi. Kaptan da durumun umutsuzluğunu gördüğünden kabul etti. Ancak motora gitmek için yanına teğmeni de istedi.

Komutan da «ne dersin, başladığın işi yine sen bitirmek istermisin» diye sorunca teğmen emredersiniz, deyip beşinci kez yola çıktı. Motora gittiler. Komutanın çete başıyla görüşmek istediğini söylediler. Diğerleri karşı çıktı.

«Komutanın emirleri kesindir. Benimle gelmezseniz üzerinize ateş açıp yakacağını size bildiriyorum».

Çete başları aralarında rumca şiddetli tartışmalara girdiler. Sonuçta Yanko'nun yardımcılarının ikisinin gitmesi kararlaştırıldı. Komutan bunları güler yüzle karşıladı. Yemek ikram etmek istedi. Yalnız kahve ve sigara içtiler. Komutan amacını açıkladı. Bütün silahları teslim etmedikçe bir yere gidemeyeceklerini açıkça anlattı. Bunu arkadaşlarına bildirmelerini istedi. Durumun çaresizliğini ve başkaca bir çıkış yolu olmadığını anlayan çeteciler, başkanları olan Abacı Yanko'-

ya bir mektup yazarak durumu bildirdiler. Her iki çetecide kamarada tutsak edildi. Bunların yazdığı mektup yelkenlide okununca kızılca kıyamet koptu. Bağırışlar çağırışlar arasında her şeyin sona erdiğini anladılar. Bir miktar silahla beraber Abacı Yanko'da Alemdar'a geldi. Böylece kan dökülmeden dördü kadın olmak üzere 169 kişiden oluşan Pontuscu azılı Abacı Yanko çetesi yakalanmış oldu.

Topsuz tüfeksiz bir gemi olan Alemdar, Türk deniz subaylarının cesareti, ölümü hiçe sayan tutum ve davranışları ile yıllarca bölgedeki Türk'lere kan kusturmuş olan eşkiyaları toparlamayı başardı.

Denizde onarılması olanaksız olan slaydrod'un düzeltilmesi çarkçıbaşı Adil Bey'in, gemide konuk olarak bulunan Aziz usta, ikinci çarkçı Osman ve üçüncü çarkçı Hikmet'in insanüstü çabaları ile gerçekleştirildi. Alemdar ancak hava karardıkdan sonra Sinop limanına demirlemişti. Vali'ye başvurarak eşkiyayı teslim almalarını istediler.

Abacı Yanko ve arkadaşları gemiden kıyıya çıkarıldıktan sonra, Alemdar'dakiler birkaç saatlik dinlenme olanağına kavuştular. Topsuz tüfeksiz Alemdar'ın güçlü ve silahlı rum çetesini yakalaması halkın çok ilgisini çekmişti. Hayretler içindeki halk, geminin personelinin etrafını çevirip büyük ilgi gösteriyor, bu akıl almaz başarıyı dinlemek için meraklı sorular yöneltiyordu. Yerel hükümet ile sabahdan akşama kadar gerekli işlemleri bitirdikten sonra, Karadeniz'in insanı ürküten koyuluğunda beyaz köpükler saçarak enginlere yol alan Alemdar'ın güvertesinden, canlı, kıvrak Anadolu türküleri yayılmaktaydı. Gecenin ve denizin karanlığında enginlere giden bu ezgileri neşeyle söyleyenler, Trabzon açıklarında karşılaşacağı ikinci Pontus çetecileri ile girişecekleri kanlı ve zorlu çatışmadan habersiz, başardıkları bir benzeri daha olmayan zor görevin sevinciyle yol almaktaydılar.

Teğmen Celal (ORHAN) yorgun, mutlu, baş üstünde onları izlemektedir.

DENİZ ÜSTÜNDE KANLI MÜCADELE

Aylar geçiyor, Alemdar Karadeniz'de silahlı karakol yapıyordu. Cephane taşıma işlerini koruyordu. Bu günlerin birisinde, Trabzon'dan Batum'a gitmek üzere hazırlanırken, 12 Mayıs 1923 günü Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığından gizli bir emir aldı. Komutan Yzb. Mustafa Nail'e gelen emirde Pontoscı Sarı Yani çetesinin Polatana'dan sağladığı bir motor ile kaçmakta olduğu ve bunun yakalanması emrediliyordu. (1)

27 Ekim 1922 olayında Abacı Yanko'dan alınan silahlarla mürettebatdan silahsız olanlar da silahlandırıldı. Cephaneleri arttırıldı. Hükümet tarafından yardımcı olarak Jandarma yüzbaşı Mahmut Bey komutasında atıcı seçme 8 kişilik bir jandarma mangası verildi.

Alemdar gece yarısı Trabzon'dan yola çıktı. Gece savunması önlemi alınmış, gemi karartılmıştı. Kuzey yönünde rota vererek ağır yolla kıyıdan uzaklaşıyordu. Geminin başında ve kıçında iki gözcü etrafı gözetlemekle görevlendirilmişti. Trabzon'un beş mil açığına gelince gemi zikzak seyrederek avını aramağa başladı. Saatler geçmesine rağmen hiç bir ize rastlanmadı. Komutan, çok ağır yolla seyrederek, o bölgeden ayrılmayarak, günün ağarmasını bekledi. Gün ağarırken Trabzon'un 6 mil açığında Batum rotası üzerinde seyreden bir motor görüldü. Süvari silahbaşı emrini vererek son yolla üzerine yaklaştı. Alemdar avını bulmuştu ve kaçırmak istemiyordu. Bir saa-

(1) Türk İstiklal Harbi, V nci cilt Ankara 1964 s: 97 Olay tarihi 13 Mayıs 1923 olarak verilmiş.

(2) N. PEKER a.g.e. S: 122 de ise:

Alemdar'ın seyir defterindeki kayıt. Olay Tarihi: 12 Mayıs 1923, Mevki: Trabzon'un 6 mil kuzeyi, Süvari (komutan): Kıdemli Yüzbaşı Mustafa Bey (ERCİVELEK) İkinci kaptan (komutan): Nedim Bey, Teğmen Sururi ve Nuri Arif Beyler, Mürettebat: 18 kişi, Yardımcı: Jandarma Yüzbaşı Mahmut Bey ve 8 jandarma eri.

te yakın bir süre izledikten sonra ona yaklaşmış ve önlemişti.

Eşkıya motoru, Alemdar'ın hızla üzerine gelmekte olduğunu görünce kıymetli eşyalarını aşağı, denize atmaya başladı, bu arada bazılarının da denize atlağığı görüldü. Eşkıyanın bu durumunu gören Mustafa Nail onlara acıdı Alemdar'ı istopere aldırdı, düdük öttürdü. Denize atlamanın yanlış bir şey olduğunu anlatmaya çalıştı. Komutan böyle düşünürken, istoper etmelerinden yararlanarak denize atlayanlar yeniden motora alındı. Alemdar'dan bir patalya avara ettirilerek iki tayfa gönderildi. Kim oldukları sorduruldu. Motor-
dan üç kişi geldi. Yolcu olduklarını söylediler. Ancak, motordakilerin Pontuscu Sarı Yani çetesinin adamları oldukları anlaşıldı. Trabzon Liman Reisliğinden almış olmaları gereken hareket vize kâğıtlarını alarak kaptanla 'elebaşlarının' gemiye gelmelerini, kaçarlarsa yakalayıp Trabzon'a götüreceklərini söylediler. Sandal motora döndü. Alemdar Komutanı Abacı Yanko çetesine yaptıkları gibi; işi kan dökmeden ve çatışmaya girmeden çözmek istiyordu, ancak buna olanak olmadığını anlamakta gecikmediler. Alemdar'ın ateş gücü motordakilerin gücünden çok azdı. Alemdar'daki 19 mavzere karşı motorda 50 tüfek vardı. Ancak Alemdardakiler, kolayca kurşun işlemeyen, sac küpeşte siperi arkasında döğüşecekler, buna karşın motordakiler, şiddetli yaylım ateşi karşısında delinecek olan ahşap güvertede kalacaklardı. Motor rahatça batırılabilirdi.

Sandal motora gittikten sonra eşkıyalarda bir kaynaşma oldu. Çok kısa uzaklıktan ateşe başladılar. Alemdar komutanı da silahlı müfreze-ye ateş emrini verdi. Mahmuzlamak için de makine dairesine hücum emrini ilettiler. Deniz üstünde bir muharebe başlamıştı. Alemdar'ın kumanda bölgesi olan köprüüstüne ateş yağıyordu. Saldıran Alemdar'ı hareketsiz bırakmak istiyorlardı, zikzak yaparak mahmuzdan kurtulmak için çabalıyorlardı. Motordaki insanlarda heyecan, telaş son

kerteye ulaşmıştı. Onlara da isabet oluyor ve bağırışmalardan yaralananlar olduğu anlaşıyordu. Motordakiler atışlarını tam köprüüstünde yoğunlaştırdılar. Gemiye buradan yönetmek olanağı kalmamıştı. Bir aralık istim borusunu kurşun deldiğinden geminin düdüğü öter kaldı. Komutan'ın önündeki âyar puslası da isabet aldığından parçalandı. Kurşun yağmuru altında baca ve köprüüstünün tahta bölümleri delik deşik oldu. El dümen donanımını donattırarak Alemdar'ı kıçtan yönetilir bir duruma getirdiler.

Alemdar komutanı işi kestirmeden çözmek için, bir aralık motoru mahmuzlamak istediye de, hızlı motor, önünden kolaylıkla kaçıyordu. Muharebe yarım saat kadar kıyasıya sürdü. Çeteciler geminin ahşap kısımlarında çok büyük tahribat yapıyorlardı. Buna karşı kendi motorlarında da tehlikeli yaralar açılmaya başladı. Nişancı olan jandarmaların ve özellikle teğmen Sururi ve Arif Beyler'in boşa gitmiyordu kurşunları, eşkıyanın çoğunu öldürüyordu. Paniğe kapılan çeteciler, Türkler'in eline geçmesin diye kadınları diri diri denize atmaya başladılar.

Alemdar olanca hızıyla motorun üzerine yönelmişti. Onu mahmuzlayıp batıracaktı. Bu sırada motorun makinesine bir mermi rastladığından, stop edince eşkıyalar çaresiz kaldılar. Artık Alemdar'ın motorlarını mahmuzlayarak batıracağını ve hepsinin birden boğulacaklarını sandılar. Ateş keserek beyaz çarşaf gösterdiler. Bu teslim olduklarının bir işaretiydi. Alemdar komutanı da hepsini canlı olarak yakalamak istediğinden, motoru batırmaktan caydı ve ona yaklaştı. Asker ve subayları küpeşte gerisine güven altına aldıktan sonra motora yaklaştı. Fakat stop durumundaki motor yeniden çalışmaya başladı ve zikzaklar yaparak yine mahmuzdan kurtuldu. Alemdar'ın çok yaklaştığını gören çeteciler oldukça yakın uzaktan tekrar ve şiddetli olarak ateşe başladılar, çarpışma yeniden kızıştı. Yüzden fazla tüfekle ateş eden eşkıyanın kurşunları Alemdar'ın sac-

laına çarpıp biri belki on oluyordu. Atış yerlerinin demirleri mantar ve kaputlarla örtölerek tehlikeli sıçramalar önlendi. Komutan, ateşleri kesilinceye kadar ateşe devam kararı verdi.

Komutan Mustafa Nuri bey, önlerinde zikzaklar yapan motorun dümencisine ateş etmeleri için Sururi ve Arif beylere emir verdi. Vurulan dümenci papas giysiliydi. Yerine bir diğeri geçti, O'da vuruldu. Eşkıyaları yöneten eli silahlı bir papaz daha dümene geçti. Yine zikzaklar başladı. O da vurulanca motor hareketsiz kaldı ve ateş kesildi. Motora yaklaştılar. Gemiden indirilen sandalla Nuri Arif Bey komutasında 8 kişi motora gitti. Aralarındaki açıklık on metre olunca elinde tabancası ile Nuri Arif motora girdi ve motoru Alemdar'a bağladılar. Motorun içi yaralı ve ölülerle doluydu. Sağlam kalıp teslim olanlar, onlara canavarca bakıyorlardı. Çetenin elebaşısı Deli Yani de ölüler arasında idi. Yaralılara insanlık görevi yerine getirilerek yardım edildi. Silahlar toplandı, Alemdar'a taşındı.

Deniz üzerinde bir karartı gördüler, üzerine doğru gittiler. Bunun bir kadın olduğunu görünce hepsi hayretler içinde kaldı. Gemiye stop ederek denizi oynatmadan yanaştılar. Ayancıklı Ahmet, ip ve simitle suya atladı. Suda hafif bir oynama olunca kadın denize inmeğe başladı. Ahmet yüzerek yetişti, kadını batmaktan kurtardı. Gemiye aldılar. Kadın ayıldığı zaman kocasının bu eşkıyaların başı olduğunu söyledi. Kadın, Türklerin eline geçmesin diye kocası denize atmış üstünden de dört beş el ateş etmiş fakat kadın birkaç yarayla kurtulmuş... Denize atılan diğerkadınlar bulunamadı.

Silahlı 130 eşkıyadan doksanı ölmüştü. Koruma önlemleri sayesinde Alemdar da hiç kimsenin burnu bile kaanamadı. Motor kaptanı Rizeli Ahmet Kaptan ilk çatışmada çeteciler tarafından öldürülmüştü, diğerkı Türk tayfa su içinde korundundan hayatta kaldılar. İki saat süren bu çatışmadan, motoru yedeğe alarak Trabzon'a doğru hareket ettiler. Alemdar da insanca kayıp yoktu an-

cak gemi hasar görmüştü. Pusulası kullanılmaz duruma gelmiş, kaptan köprüsüne ve diğer bölgelere iki binden fazla mermi isabet etmişti.

Trabzon'da sağ olan kadınlardan başka 35 erkeği ölülerle beraber Hükümete teslim ettiler. Bu kanlı başarıdan sonra denizden kaçmanın ardı kesildi. Bütün Kurtuluş Savaşımız boyunca vatandaşlarımızı dağa kaldırarak işkence yapanlar, insanlık dışı davranışta bulunanlar . geçte olsa adalet önünde hesap verdiler ve kurşuna dizildiler.

Alemdar(*) yine eskisi gibi birçok tehlikeleri göze alarak savaş araçlarını ve göçmenleri taşımağa devam etti. Savaş sonuna kadar vatana ve millete değerli hizmetlerde bulundu.

Şimdilerde Karadeniz'de barış amaçlı dolaşan tüm gemileri ilk şehit Serdümen Recep Reis'in ruhu sevgiyle izlemektedir...

(*) Alemdar (I) Kurtarma gemisini Deniz Yollarından satın alan Bahattin HİÇYILMAZLAR Şirketi; Alemdar'ı 27.10.1971 yılında başka bir denizcilik şirketine sattı. Gemi birçok el değiştirdikten sonra, 1973 yılında tıraş bıçağı yapımı için gemi sökücülerinin ellerine bırakıldı...

Bu gemiden yalnızca bir fener kaldı geriye...

EK :

A — Alemdar'ı İstanbul'dan büyük bir cesaretle kaçıran gemi mürettebatının adları:

1. İkinci çarkçı Üsküdarlı Osman Efendi.
2. Üçüncü çarkçı makine lostromosu Trabzonlu Hikmet Efendi.
3. Güverte lostromosu Üsküdarlı Ali Reis (Malta sürgünü).
4. Serdümen Trabzon'lu Rıfat Reis
5. Güverte tayfası iken serdümenlik ve kaptanlık yapan Recep Kâhya (ilk ve son şehit)
6. Ateşçi Göreleli Yusuf
7. Kamarot Erzincanlı Salih
8. İstanbul'lu Avram.

B — Alemdar'ı 8-9 Şubat gecesi Ereğli'den yola çıkaran kahramanların adları:

Birinci süvariliğe: Emekli sivil, İsmail Hakkı kaptan.

İkinci kaptanlığa: Rize'li Ali Bey, kaptan.

Çarkçı başılığa: Beykoz'lu Adil Bey.

İkinci çarkçı ve makine lostromoluğuna: Hikmet Efendi.

Serdümenliğe: Recep Kâhya.

Serdümen: Rıfat Reis.

Ateşçi: Göreleli Yusuf Efendi.

Güverte lostromosu: Ali Reis.

Kamarot: Salih Efendi.

Diğer kamarot musevi Avram efendi Alem-
dar'ı İstanbul'dan kaçıranlardan ise de, Ereğli'de
başka görevde bırakılmıştır.

Ereğli'den alınan personel:

Ereğli'nin Orhanlar mahallesinden Hasan CA-
NER.

Ereğli'nin Orhanlar Mahallesinden Yakup
TAFTAN.

Ereğli'nin Orhanlar Mahallesinden Fikri
ULUSULU.

Ereğli'nin Orhanlar Mahallesinden Çırakların
HİLMİ.

Ereğli'nin Orhanlar Mahallesinden Çekirgeoğ-
lu İSMAİL.

Ereğli'nin Akarca Mahallesinden Tevfik TE-
TİK.

Ereğli'nin Kozlu Mahallesinden Tahsildar Ha-
san EFENDİ

Ereğli'nin Ketenciler köyünden Tahir EFEN-
Dİ.

Ereğli Merkezinden İstanbul'lu Ömer EFEN-
Dİ.

Ereğli'nin Orta Köyünden Şaban EFENDİ.

Ereğli'nin Orta Köyünden Ali Dursun TE-
VETOĞLU.

Ereğli'nin Kırımlı mahallesinden İstanbul'lu
Reşat EFENDİ.

Ereğli'nin Mürtaza Mahallesinden Hacı Ya-
kup'un TAHSİN.

ZAMANDIZIN

1911 YILI

- 5/Haziran/1911** : Sultan Reşad'ın Barbaros zırhlısı ile Makedonya ve Arnavutluk gezisine çıkması.
- 29/Eylül/1911**: İtalyanlarla Trablus savaşının başlaması.
- 29/Eylül/1911** : Alpagot, Tokat, Hamidiye torpido-
larının Preveze ve Reşadiye sularında batırılması.
- 2/Ekim/1911** : Hüdeyde'de bir motor gambotumuzun İtalyanlar tarafından batırılması.
- 6/Aralık/1911** : Akabe'de Haliç gambotunun batırılması.

1912 YILI

- 7/Ocak/1912** : Konfide önlerinde gambotlarımızın İtalyanlarla çarpışması.
- 26/Şubat/1912** : Avnullah ve Ankara'nın Beyrut'ta batırılması.
- Mayıs/1912** : İhsaniye'nin Vatide batırılması.
- 16/Temmuz/1912** : İttihat ve Terakki partisinin ve Sait Paşa kabinesinin iktidardan çekilmesi.
- 27/Temmuz/1912** : Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın kabineyi kurması.
- 1/Ağustos/1912** : Yunan donanmasının savaş hazırlıklarına başlaması.
- 1/Ekim/1912** : Donanma komutanlığına Albay

Tahir Beyin tayini ve Albay Servet Beyin ayrılması.

- 1/...Ekim/1912 : Türk limanlarında bulunan ve gelecek Bulgar ve Yunan gemilerine el konulmasını Babıâli'den Bahriye Nezareti'ne bildirilmesi.
- 6/Ekim/1912 : Albay Sermet Beyin Karadeniz filosu kumutanlığına tayini.
- 7/Ekim/1912 : Donanmanın Başkomutanlık emrine bağlanması.
- 7/Ekim/1912 : Donanmanın tamir için Çanakale'den hareketle Haydarpaşa'ya demirlemesi.
- 19/Ekim/1912 : Varna'nın donanmamız tarafından birinci bombardımanı.
- 21/Ekim/1912 : Varna'nın donanmamız tarafından ikinci bombardımanı.
- 24/Ekim/1912 : Varna'nın donanmamız tarafından üçüncü bombardımanı.
- 26/Ekim/1912 : Yunanlıların Sakız'a asker çıkarmaları (3/1/1913)'te tamamen zaptedilmiştir.
- 21/Ekim/1912 : Yunan donanmasının Limni Adasına asker çıkarması. (Bir gün sonra tamamen zaptedilmiştir.)
- 29/Ekim/1912 . Gazi Ahmet Muhtar Paşa kabinesinin ve Kâmil Paşa'nın kabineyi kurması.
- 31/Ekim/1912 : İmroz, Taşoz, Semadirek, Bozba bu adalarının Yunanlılar tarafından işgali.
- 31/Ekim/1912 : Selânik'te Fethibülent'in batırılması.
- 3/Kasım/1912 : Büyük devlet donanmalarına mensup savaş gemilerinin İstanbul'a demirlemesi.
- 4/Kasım/1912 : İpsara Adası'nın Yunanlılar tarafından zaptı.
- 7/Kasım/1912 : Bozcaada'nın Yunanlılar tarafından zaptı.
- 20, 21/Kasım/1912 : Gecesi Hamidiye'nin torpitolanması.
- 21/Kasım/1912 : Yunanlıların Midilli'ye asker çı-

karmaları (19 - Aralık - 1912'de tamamen zaptı.)

1/Aralık/1912 : Osmanlı donanması ana kuvvetinin Nâra'ya demirlemesi.

7/Aralık/1912 : Albay Ramiz Beyin Asaritevfik'ten Barbaros'a geçerek Donanma komutanlığını üstüne alması ve Albay Tahir Bey'in ayrılması.

16/Aralık/1912: İmroz Deniz savaşı.

1913 SENESİ

14/Ocak/1913 : Hamidiye kruvazörünün Akdeniz'e çıkışı.

15/Ocak/1913 : Hamidiye kruvazörünün Şira'yı bombardımanı.

18/Ocak/1913 : Mondros deniz savaşı.

4/Şubat 1913 : Donanma komutanı Alb. Ramiz Bey'in azli ile yeniden Alb. Tahir Beyin atanması.

9/Şubat/1913 : Asaritevfik zırhlısının Karadeniz'de karaya oturması ve batması.

10/Şubat/1913 : Basra muhribinin Çanakkale boğazı'nda karaya oturması.

8/Mart/1913 : Girit Adası'nın resmen Yunanlılar tarafından zapt ve işgali.

14/Mart/1913 : Meyis Adası'nın Yunanlılar tarafından zaptı. (Yeniden Yunanlılar tarafından boşaltılmış ve bundan sonra yine işgal edilmiştir).

16/Mart/1913 : Sisam Adası'nın Yunanlılar tarafından teslim alınması.

11/Mart/1914 : Cemal Paşa'nın, Harbiye Nazırı oluşu. Mayın işlerinin, Kıtaaatı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişliğinden Deniz Kuvvetlerine devredilmesi.

İngiltere ve Fransa'ya muhrip ve denizaltı gemileri ısmarlanması.

15/Mart/1914 : Fransa'da yaptırılan Preveze ve Hızırreis sınıfı yedi gambotun teslime hazır oluşu.

- 1/Mayıs/1914** : Fatih muharebe gemisinin İngiltere'ye ısmarlanması. Yunanistan'ın, B. Amerika'dan Idaho ve Misisipi muharebe gemileri satın alması.
- 25/Mayıs/1914** : Muhrip ve torpidobot filotillalarının Haliç'ten çıkarak Marmara'da eğitime başlaması.
- 1/Haziran/1914** : Gerginleşen Türk - Yunan ilişkileri dolayısıyla Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın başkanlığında yapılan görüşmelere İngiliz Deniz Islâh Heyeti ile Alman askeri heyetinin katılması.
Çanakkale önlerinde Yunan harp gemilerinin görülmesi.
- 11/Haziran/1914** : Taşoz muhribinin, bir askeri heyetle birlikte, Sakız, Midilli ve Limni Adaları bölgelerinde incelemeler yapması. Türk Ege kıyılarında muhafaza ve himaye bölgelerinin kurulması.
- 13/Haziran/1914** : Çanakkale Boğazı ile İzmir körfezinin kapatılması için hazırlık emri verilmesi.
- 31/Temmuz/1914** : Yunan harp gemileri Limni bölgesinde. İki Yunan uçağının Çanakkale'nin Yeniköy üzerinde uçması.
- 1/Ağustos/1914** : Boğazlar dışında Türk harp gemilerinin İstanbul'a çağırılması.
Almanya'da genel seferberlik.
Fransa'da genel seferberlik.
Almanya'nın Rusya'ya harp açması.
- 3/Ağustos/1914** : Seferberliğin birinci günü.
İtalya'nın, tarafsızlığını ilân etmesi.
Filotilla'ya, Çanakkale'den çıkmaması emrinin verilmesi.
Karadeniz Boğazı bölgesinde Rus harp gemilerinin görülmesi.
Boğazların kısmen kapatılması hakkında emir verilmesi.
Seferberlik bölgelerinde sıkıyönetim ilânı.
Mebusan Meclisinin kapatılması.

- 4/Ağustos/1914** : Türkiye'nin tarafsız oluşunu devletlere bildirilmesi.
Enver Paşa'nın, Başkomutan Vekili oluşu.
Başkomutanlık Vekâletinin Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına, Alman ve Avusturya harp gemilerinin içeri bırakılması hakkında emir verilmesi.
Çanakkale'de bir ve Karadeniz'de iki mayın hattının kurulması.
- 6/Ağustos/1914** : Avusturya - Macaristan'ın Rusya'ya harp açması.
Çanakkale'de ikinci, Karadeniz Boğazı'nda üçüncü mayın hattının kurulması.
- 7/Ağustos/1914** : Türkiye'de sansür konulması.
Reşitpaşa vapurunun, Reşadiye ve 1'nci Sultan Osman muharebe gemilerinin personelini yükleyerek İngiltere'den ayrılması.
- 8/Ağustos/1914** : Başkomutanlık Vekâletinin, Göben ve Breslav Alman harp gemilerinin Çanakkale'den girmelerine izin verildiğini Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirmesi.
- 9/Ağustos/1914** : 9'ncu Tümen Komutanı Albay Cevat'ın Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına atanması.
- 10/Ağustos/1914** : Göben ve Breslav gemilerinin Çanakkale'den girmesi, İngiltere'nin olayı protesto etmesi.
- 11/Ağustos/1914** : Weymouth (Veymut) İngiliz kruvazörünün, Çanakkale Boğazı önünde, kılavuz isteğinin kabul edilmemesi, iki Alman harp gemisinin içerde olduğunun, cevap olarak bildirilmesi.
- 12/Ağustos/1914** : Göben ve Breslav Alman gemilerinin Türkiye tarafından satın alındığının Veymus İngiliz kruvazörüne bildirilmesi.
- 14/Ağustos/1914** : İngiliz Islah Heyetinin Donanma ile ilişkisinin kesilmesi.
Reşitpaşa Vapuru Lizbon'da.
- 15/Ağustos/1914** : Göben ve Breslav'ın, Yavuz Sultan Selim ve Midilli adlarıyla Donanmaya katılması,

Çanakkale Boğazı önüne bir İngiliz abluka filosunun gelmesi.

16/Ağustos/1914 : Rusya'nın, Kerç ağzını mayınlaması.

Rus harp gemilerinin, Türk kıyılarında gözükmeye devam etmeleri.

18/Ağustos/1914 : Bahriye Nezaretinin, Donanma Komutanı Yarbay Arif'e, Amiral Suşon emrinde olduğunu bildirmesi.

B.Amerika'nın tarafsızlığını ilân etmesi.

Boğaz önündeki İndomiteybil muharebe kruvazörünün Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına, Yavuz ve Midilli hakkındaki mektubu.

27/Ağustos/1914 : Amiral Troublidge'nin, Çanakkale önündeki İngiliz abluka filosu komutanı olması.

Karadeniz ve Çanakkale Boğazı Müstahkem Mevki Komutanlıklarına deniz müşaviri olarak birer deniz subayının atanması.

29/Ağustos/1914 : Alman Deniz Müfrezesinin, Almanya'dan Bakırköy'e gelmesi.

30/Ağustos/1914 : Adı geçen müfrezeden 160 kişilik bir grubun, Çanakkale'ye gelmesi.

31/Ağustos/1914 : Hastalanan Amiral Şak yerine Amiral Fon Uzedom'un Sahil ve Mayın Kıtataı Genel Müfettişliğine atanması.

2/Eylül/1914 : Onarımı biten Barbaros muharebe gemisinin Donanmaya katılması.

3/Eylül/1914 : Donanmanın Marmara'da tatbikat ve manevralara başlaması.

5/Eylül/1914 : Mesudiye muharebe gemisinin, Çanakkale Boğazı savunması ile görevlendirilmesi.

6/Eylül/1914 : Alman deniz müfrezesinden 103 kişilik bir grubun, Karadeniz Boğazı'na gelmesi.

8/Eylül/1914 : Kapitülâsyonların kaldırılması kararı.

9/Eylül/1914 : Amiral Suşon'un, Donanma Bi-

rinci Komutanlığına ve Yarbay Arif'in ikinci komutanlığa atanması.

10/Eylül/1914 : Donanmada harp hazırlıkları, Suşon'un, Başkomutan Vekiline olan cevabı yazısında, 13 eylülde Rus filosunu arayarak temasa geçebileceğini bildirmesi.

14/Eylül/1914 : Suşon'un Karadeniz'e çıkmak için izin istemesi; Bahriye Nezaretinin red cevabı vermesi.

15/Eylül/1914 : Alman başbakanının, Karadeniz'de azimkarâne hareket edilmesini bildirmesi.

17/Eylül/1914 : Donanmanın, Marmara'da Padişah Mehmet V. huzurunda bir geçit resmi yapması.

18/Eylül/1914 : Suşon'un Karadeniz'e çıkmak için yeniden izin istemesi.

19/Eylül/1914 : Karadeniz Boğazı'nda dördüncü mayın hattı.

20/Eylül/1914 : Amiral Karden'in, Çanakkale önündeki İngiliz filosu komutanı ve Amiral Keprat'ın Fransız filosu komutanı olması.

21/Eylül/1914 : Gemilerin eğitim için teker, teker, Karadeniz'e çıkabileceğinin Amiral Suşon'a bildirilmesi

22/Eylül/1914 : 13 parçadan oluşan bir Rus filosu, Zonguldak önlerinde.

25/Eylül/1914 : Çanakkale'deki Dardanos (Hasan-mevsuf) bataryasının beş adet 150 mm.lik topuyla hazır oluşu.

26/Eylül/1914 : İngiliz muhriplerinin, Çanakkale boğazı dışında keşif görevinde olan Akhisar torpidobotunu çevirerek bundan böyle görevinden alıkoymaları, bunun üzerine Boğaz'ın tamamen kapanması (27 eylül)

28/Eylül/1914 : Türk karasularının altı mil olması; yasak bölgelerin ilân edilmesi.

1/Ekim/1914 : Amiral Suşon'un filo ile Karadeniz'e çıkmak istemesi.

Kapitülâsyonları kaldırma kararının yürürlüğe girmesi.

Çanakkale Boğazi'nda beşinci mayın hattı.

- 6/Ekim/1914** : Genelkurmay 2'nci Yarbaşkanının imzası ile Suşon'a, Karadeniz'e çıkması için izin verilmesi
- 7/Ekim/1914** : Başkomutan Vekilinin, Donanma ile Çanakkale'ye gelmesi.
- 8/Ekim/1914** : Donanmanın, Çanakkale'den dönmesi.
- 9/Ekim/1914** : Portekiz'in tarafsızlığını ilân etmesi.
- 10/Ekim/1914** : Suşon'a filo ile Karadeniz'e çıkması izninin iptal edilmesi buna rağmen Suşon'un harekâfına devam etmesi.
- 12/Ekim/1914** : Karadeniz'deki filonun telsizle geri çağırılması; bir kısım gemilerin dönmesi. Midilli'nin, Sulina'dan iki Alman vapurunu alarak Boğaz'a getirmesi.
- 22/Ekim/1914** : Başkomutan Vekilinin, Rus filosuna taarruz etmesi için Suşon'a yalızı emir vermesi.
- Yadigar sınıfı iki muhribin, Çanakkale boğazından çıkarak bir müddet sonra geri dönmesi.
- 24/Ekim/1914** : Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın Suşon'un emirlerine kesin olarak uyulması hakkında, gemi komutanlarına gizli emri.
- İngiliz elçisinin, Şattularap'ı mayınla kapamak hazırlığımızı protesto etmesi.
- 26/Ekim/1914** : Rus filosunun Karadeniz'e açılması.
- 27/Ekim/1914** : Suşon'un filo ile Karadeniz'e çıkması, Kilyos önünde gemilere, Rus limanlarına yapılacak baskına ait hareket emrinin verilmesi.
- 28/Ekim/1914** : İki İngiliz harp gemisinin, asker yüklü beş taşıt gemisiyle Bahreyn adaları önlerine gelmesi.
- Amiral Suşon'un, siyasî durumun harbin başgöstermesi gerektirdiği hakkında Alman elçiliğinden bir telsiz alması.
- 29/Ekim/1914** : Türk filosunun Karadeniz harekâ-

tiyle harp durumunun başlaması. Suşon'un bu taarruz hakkında Bahriye Nezaretine gönderdiği telsiz raporu.

30/Ekim/1914 : Odesa kablosunun Kilyos'taki ucunun tahrip edilmesi.

İzmir'in mayınla kapatılmasının tamamlanması.

İngiliz elçiliğinin, Rus limanlarına yapılmış olan taarruzu protesto etmesi.

31/...Ekim/1914 : Rus elçisinin İstanbul'dan ayrılması.

Marmara'dakiler dışında, Fenerler'in söndürülmesi.

2/Kasım/1914 : Rusya, İngiltere, Fransa, Japonya, Belçika, Sırbistan ve Karadağ'ın Türkiye ile siyasî ilişkilerini kesmeleri.

Düşman memleketlere ait gemilerin müsadere emrinin verilmesi.

3/Kasım/1914 : Çanakkale Boğaz ağzındaki tabyaların kısa bombardımanı.

İstinye'deki farbikalara elkonulması.

4/Kasım/1914 : Sularımızdaki 40'a yakın düşman ticaret gemisinin müsadere edilmesi.

3'üncü Kolordunun Çanakkale savunmasıyla görvelendirilmesi.

Midilli ve Hamidiye'nin Karadeniz'de ilk konvoy himayesi.

Rusların Karadeniz Boğaz'ını ilk mayınlama hareketi.

5/Kasım/1914 : İngiltere ve Fransa'nın, Türkiye'ye harp açmaları.

Kıbrıs adasının İngiltere'ye bağlanması.

6/Kasım/1914 : Bir Rus filosunun Zonguldak'ı tutması.

Ruslar'ın, 5/6 Kasım gecesi himayesiz olarak Karadeniz'e çıkmış olan Mithatpaşa, Bezmiâlem ve Bahriahmer taşıt gemilerini batırmaları.

İngilizlerin Şattularap'ta Fav limanına çıkarma yapmaları.

11/Kasım/1914 : Türkiye'nin resmen harp ilânı.

- 14/Kasım/1914** : Türkiye'nin Cihadı Ekber ilânı.
- 17/Kasım/1914** : Bir Rus filosunun, Trabzon'u topa tutması.
İngilizlerin, Basra'da ileri harekete geçmesi.
- 18/Kasım/1914** : Yavuz ile Rus filosu arasında Balıklava muharebesi.
Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın, aynı zamanda 4'ncü Ordu Komutanlığına atanması.
- 20/Kasım/1914** : Hamidiye'nin, Tuapse'yi topa tutması.
- 21/Kasım/1914** : Türk kuvvetlerinin Basra'yı boşaltarak Korna'ya çekilmesi.
Nilüfer Mayın gemisinin Karadeniz'de batması. Kruvazörlerin taşıt gemilerine Trabzon'a kadar eşlik etmeleri.
- 10/Aralık/1914** : Yavuz ve Peykin, Batum'u topa tutması.
- 13/Aralık/1914** : B-11 İngiliz denizaltı gemisinin, Çanakkale Sarısığlar koyundaki Mesudiye muharebe gemisini batırması.
Marmara'da düşman denizaltı gemisi araştırmasının başlaması.
- 18/Aralık/1914** : Mısır'da İngiltere himayesinde krallık ilân edilmesi.
- 21/Aralık/1914** : Yavuz ve Hamidiye'nin, yüklü taşıt gemilerini Trabzon'a götürmeleri.
- 25/Aralık/1914** : Midilli'nin-Rus hafif kuvvetleriyle muharebesi.
- 26/Aralık/1914** : Yavuz'un iki mayın isabetiyle yaralanması.
- 30/Aralık/1914** : Rone mayın arama tarama römorkörünün, Karadeniz Boğazı'nda batması.
- 1/Ocak/1915** : Mısır'a taarruz hazırlığı.
Çanakkale seferinin itilâf devletlerince ele alınışı.
- 2/Ocak/1915** : Berk'in, Boğaz açığında mayınla yaralanması.
- 10/Ocak/1915** : Burak Reis gambotunun, Boğaz açığında mayınla yaralanması.

11/Ocak/1915 : Emden Alman kruvazörü persone-
linden bir kısmının Hudeyde'ye varmaları.

14/Ocak/1915 : Birinci Süveyş Kanalı seferi.

15/Ocak/1915 : Amiral Karden (Carden)'in, Çanakkale Boğazını zorlama planını hükümetine bildirmesi.

Safir adlı Fransız denizaltı gemisinin, Çanakkale Boğazı'nda batırılması.

28/Ocak/1915: İtilâf Devletleri'nin Çanakkale'ye taarruz kararı. Çanakkale'deki Fransız filosunun, Amiral Karden'in emrine girilmesi.

9/Şubat/1915 : Midilli'nin Yalta'yı bombardımanı.

Fransa'nın, Çanakkale'nin denizden zorlanmasına uyması.

11/Şubat/1915 : Süveyş kanalına taarruzun suya düşmesiyle, Gazze- Birüssebi hattına çekilmesi.

17/Şubat/1915 : Yarbay Arif (Donanma 2'nci Komutanı) komutasındaki Barbaros ve Turgut muharebe gemileri Çanakkale'de.

19/Şubat/1915 : Çanakkale Boğazı ağzı tabyalarının Müttefik İngiliz - Fransız filosu tarafından bombardımanı.

25/Şubat/1915 : Çanakkale Boğazı ağzı tabyalarının Müttefik İngiliz-Fransız filosu tarafından ikinci kez bombardımanı.

26/Şubat/1915 : Çanakkale Boğazı dahilindeki tabya ve bataryaların bombardımanına ve mayın arama taramasına başlanması.

27/Şubat/1915 : Çanakkale'de 10'uncu mayın hattı.

4/Mart/1915 : Barbaros ve Turgut gemilerinin, Queen Elizabeth İngiliz muharebe gemisinin endirekt atışlarına karşılık vermesi.

4/Mart - 10/Nisan/1915 : İstanbul Anlaşması.

İstanbul ile Güney Marmara ve Çanakkale Boğazı kıyıları dışında, Boğazların Rusya'ya verilmesi.

- 8/Mart/1915** : İzmir'de Yenikale'nin bombardımanı.
Nusrat mayın gemisinin, Erenköy koyunda 26 mayınlık bir kat kurması (11'nci mayın hattı).
- 14/Mart/1915** : İngiliz Generali Hamilton'un, Çanakkale'deki İtilâf kuvvetleri başkomutanlığına getirilmesi.
- 16/Mart/1915** : Amiral de Robek'in, hastalanan Amiral Karden'in yerine geçmesi.
- 18/Mart/1915** : Çanakkale'de büyük Boğaz muharebesi, İtilâf filolarının Boğaz tahkimatına büyük taarruzu.
- 28/Mart/1915** : Karadeniz Boğazı'nın Rus filosu tarafından bombardımanı.
Askold Rus kruvazörünün, Çanakkale'deki İtilaf filosuna katılması.
- 3/Nisan/1915** : Odesa'ya yapılan akında Mecidiye kruvazörünün batması.
- 16/Nisan/1915** : Ege denizinde üstün düşman kuvvetiyle karşılaşan Demirhisar torpidobotunun, Sakız Adası güneyinde baştan kara etmesi.
- 17/Nisan/1915** : Çanakkale'de Kepez'de oturan E-15 İngiliz denizaltısının ele geçirilmesi.
- 19/Nisan/1915** : İngilizlerin, geceleyin E-15'i tahrip etmeleri.
- 23/Nisan/1915** : Mondros'taki İtilâf Kara Kuvvetlerinin, çıkarma için randevu yerlerine gitmeleri.
- 25/Nisan/1915** : Gelibolu Yarımadası ve Kumkale'ye düşman çıkarması. AE-2 Avusturalya denizaltısının ilk düşman denizaltısı olarak Marmara'ya girmesi.
Rus filosunun Karadeniz Boğazı'nı bombardıman etmesi.
- 30/Nisan/1915** : Sultanhisar torpidobotunun Marmara'da AE-2, denizaltı gemisini batırması.
- 1/Mayıs/1915** : Nurülbahir gambotunun, Marmara'da bir denizaltı tarafından batırılması.

- 2/Mayıs/1915** : Karadeniz Boğazı ve Kozlu'nun bombardımanı.
- 2/3/Mayıs/1915** : İzmir İstihkamlarının bombardımanı.
- 4/Mayıs/1915** : İğneada'nın bombardımanı.
- 5/Mayıs/1915** : Ereğli'nin bombardımanı.
- 6-8/Mayıs/1915** : İkinci Kirte Muharebesi.
- 9/Mayıs/1915** : Zonguldak - Kozlu ve Ereğli'nin bombardımanı.
- 10/Mayıs/1915** : Yavuz ile Rus filosunun muharebesi.
- İtalya - İtilâf Devletleri deniz anlaşması.
- 13/Mayıs/1915** : Muavenet muhribinin Morto limanında Golyat İngiliz muharebe gemisini batırması.
- Süveyş Kanalı'na ikinci Türk taarruzu.
- 14/Mayıs/1915** : Çörçil ve Amiral Fiser'in istifa etmeleri.
- 16/Mayıs/1915** : Sinop kıyı telsiz istasyonunun faaliyete geçmesi.
- 27/Mayıs/1915** : U-21 Alman denizaltısının, Seddülbahir önünde Macestik İngiliz muharebe gemisini batırması.
- Düşmanın İzmir körfezindeki Uzunada (Kösten) ve Hekim adasını işgal etmesi.
- 22/Haziran/1915** : Marmara'daki bir İngiliz denizaltısına mensup bir kısım personelin zapt ettiği 14 numaralı Haliç vapurunun, bu personel tarafından aÇnakkale'den çıkarılması.
- 29/Haziran/1915** : Nara'da (Çanakkale) bir denizaltı engel ağı kurulması hazırlıklarına başlanması.
- 15/Temmuz/1915** : Çanakkale'ye İngiliz monitorlarının gelmeye başlaması.
- Zonguldak bombardımanı.
- 18/Temmuz/1915** : Midilli'nin, bir mayın isabetiyle yaralanması.
- 26/Temmuz/1915** : Maryot Fransız denizaltısının Çanakkale Boğazı'nda batması.
- 28/Temmuz/1915** : Nara denizaltı engel ağının tamamlanması.

- 31/Temmuz/1915** : Rus denizaltısı Krab'ın Karadeniz Boğazı'na mayın taarruzu.
- 6/Ağustos/1915** : Suvla'ya (Anafartalar) düşmanın çıkarma yapması.
E-11 denizaltısının Marmara'da Peyk torpido kruvazörünü yaralaması.
6-10 ağustos, Arıburnu ve Seddülbahir'de şiddetli muharebeler.
- 8/Ağustos/1915** : Barbaros muharebe gemisinin, Marmara'da E-11 denizaltısı tarafından batırılması.
- 12/Ağustos/1915** : Saros Körfezi'ndeki bir İngiliz uçak ana gemisinden havalanan uçağın, Mahmut Şevket Paşa vapuruna karşı ilk defa torpido silahını kullanması.
Anafartalar'da düşman taarruzu.
- 27/Ağustos/1915** : Kıyı Genel Müfettişliğinde bir Nakliyatı Bahriye Şubesinin kurulması.
- 2/Eylül/1915** : Boğazlar Genel Komutanlığının başına Müşir Fon Uzedomun getirilmesi.
- 4/Eylül/1915** : E-7 İngiliz denizaltısının, Nara denizaltı engel ağında yakalanarak batırılması.
- 10/Eylül/1915** : İngiltere Harbiye Nazırı Lord Kiçner'in Çanakkale sorununu görüşmek üzere Fransa'ya gelmesi.
- 11/Ekim/1915** : Gelibolu yarımadasının düşman tarafından boşaltılmasının ilk defa söz konusu oluşu.
- 16/Ekim/1915** : Fransa'nın Bulgaristan'a harp açması.
Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın, Alman Bahriye Nazırı Amiral Fon Tirpitz'e bir müşavir isteği hakkındaki mektubu.
- 21/Ekim/1915** : Rus filosunun, Varna ve Burgaz'ı bombardıman etmesi.
İtilâf devletlerinin, Çanakkale'yi denizden yeniden zorlama planı.
- 30/Ekim/1915** : Fransızların Turkuvaz denizaltısının, Çanakkale'nin Akbaş mevkiinde ele geçirilmesi.

- 5/Kasım/1915** : Gelibolu yarımadasını boşaltma hazırlıkları.
UB-14 Alman denizaltısının, E-20 İngiliz denizaltısını Marmara'da batırması.
- 10/Kasım/1915** : Turkuvaz Fransız denizaltısının, «Müstecip Onbaşı» adıyla donanmaya katılması.
- 29/Kasım/1915** : UC-13 Alman denizaltı gemisinin, Sakarya ağzındaki karaya gitmesi.
- 10 Aralık 1915** : Yavuz'un Batum'u bombardıman etmesi.
Rus muhriplerinin Kefken'de Taşköprü ve Yozgat gambotlarını batırmaları.
Anafartalar ve Arıburnu'nun boşaltılması için İtilâf kuvvetlerine emir verilmesi.
- 16/Aralık/1915** : Durakreis gambotunun Burakreis'e benzerliği dolayısıyla Kemalreis olarak adlandırılması.
- 8/Ocak/1916** : Yavuz - İmparatoriçe Marya muharebe gemisi arasında muharebe.
- 27/Şubat/1916** : Midilli'nin, Trabzon'a silah, mühimmat ve uçak bombası götürmesi.
- 2/Mart/1916** : Rus filosunun Trabzon'u bombardıman etmesi.
- 11/Mart/1916** : Midilli'nin, Tirebolu'ya bir piyade kuvveti götürmesi.
- 1/Nisan/1916** : Midilli'nin, Trabzon'a asker, silah ve mühimmat götürmesi.
- 4/Nisan/1916** : Midilli - İmparatoriçe Marya karşılaşması.
- 27/Nisan/1916** : Midilli asker ve cephane yüküyle Samsun'da.
- 3/Mayıs/1916** : Uzunada'nın (İzmir) işgali harekete geçilmesi.
- 3/Haziran/1916** : Bahriye'de kılıç yerine meçin kabul edilmesi.
- 4/Temmuz/1916** : Yavuz'un Tuapse'yi bombardıman etmesi.
- 6/Temmuz/1916** : Amiral Kolçak'ın Rus Karadeniz filosu komutanı olması.
- 15/Temmuz/1916** : Deniz kuvvetlerinde serpuş

olarak, «cemaliye» denilen sipersiz başlığın kabul edilmesi.

Bir Alman zeplin balonunun, ilk defa İstanbul üzerinde uçuşması.

21/Temmuz/1916 : UB-46 Alman denizaltı gemisinin Karadeniz'de batması.

22/Temmuz/1916 : Midilli - Rus filosu muharebesi.

25/Temmuz/1916 : Erzincan'ın düşmesi.

27/Temmuz/1916 : Midilli için Almanya'dan 1916 modeli sekiz adet 150 mm.lik krupp topunun gelmesi.

31/Temmuz/1916 : Rus Krab denizaltısının, Karadeniz Boğazı'ndaki iki fener arasına 60 mayın dökmesi.

16/Ağustos/1916 : Almanya'dan trenle üç mayın çıkarma motorbotunun gelmesi.

31/Ağustos/1916 : Almanya'dan üç mayın çıkarma motorbotunun daha gelmesi.

13/Eylül/1916 : Kütahya torpidobotunun, Karadeniz'de batması.

17/Eylül/1916 : Malatya gambotunun, Karadeniz Boğazı önlerinde mayınla yaralanması.

28/Ekim/1916 : Gayret muhribinin, Varna güneylerinde karaya oturarak batması.

21/Aralık/1916 : 12 ve 16 No.lu motorgambotların, Varna dönüşlerinde Rus muhripleri tarafından batırılması.

1...Şubat/1917 : Almanların, kayıtsız şartsız denizaltı harbini açmaları.

4/Şubat/1917 : Talât Paşa kabinesinin kurulması.

2/Nisan/1917 : Japonların bir kruvazör ve sekiz muhribinin Alman denizaltıları ile mücadele için Akdeniz'e gelmesi.

14/Mayıs/1917 : Donanma Cemiyetinin, yeni bir tersane kurulması amacıyla piyango tertiplemesi.

29/Mayıs/1917 : Romen yardımcı kruvazörlerinin, ilk defa Samsun ve Gerze önlerinde görülmesi.

- 16/17 haziran 1917** : Rusların, Zonguldak önünü mayınlamaları.
- 24/Haziran/1917** : Midilli'nin, Tuna ağzını mayınlaması.
- 9/10/Temmuz/1917** : İngilizlerin İstanbul'a yaptıkları hava akınında İstinye'deki Yedigâr muhribinin batması.
- 25/Ağustos/1917** : Amiral Suşon'un, görevini Amiral Fon Paşvitz'e devre başlaması.
Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın, Alman ve Avusturya - Macaristan İmparatorlarının çağrısına gitmesi.
- 1/Eylül/1917** : Harpten sonra Yavuz, Midilli, 12 muhrip ve 12 denizaltının Türkiye'ye satılması hakkında Berlin'de bir sözleşmenin imzalanması.
- 4/Eylül/1917** : Amiral Fon Paşvitz'in Donanma Birinci Komutanlığı görevine başlaması.
- 2/Ekim/1917** : Hamidiye'nin okul gemisi yapılması kararı.
- 17/Ekim/1917** : Alman imparatoru Wilhelm II, Yavuz ve bir filotilâ ile Çanakkale'de.
- 30/Ekim/1917** : Hamidabat torpidobotunun, İğneada'da batması.
- 20/Ocak/1918** : Yavuz ve Midilli'nin İmroz Adası'na baskını.
Midilli'nin kaybedilişi. Yavuz'un Nara'da karaya oturması.
- 26/Ocak/1918** : E-14 İngiliz denizaltı gemisinin, Kumkale önlerinde batırılması.
- 8/Mart/1918** : Karadeniz Boğazı'ndaki mayınların kaldırılması,
Karadeniz'deki fenerlerin yakılması.
- 25/Nisan/1918** : Karadeniz Boğazı mayın hatlarının tamamen kaldırılması.
- 12/Mayıs/1918** : Sivastopol'da ele geçirilen Meci-diye kruvazörünün tekrar Türk bayrağına kavuşması.
- 20/Mayıs/1918** : Batum'da bir Bahriye Komutanlığı kurulması.

- 13/Temmuz/1918** : Mecidiye'nin, Hamidiye'nin yedeğinde olarak İstanbul'a getirilmesi.
Bahriye Nezareti ile Rum Patrikhanesi arasında yapılan bir anlaşma ile, Heybeliada'daki Papaz Okulu binasının, geçici olarak Bahriyeye devredilmesi.
Heybeliada Çam limanındaki nekahathane-nin,Deniz Mızıka Çırak Okulu olması.
- 23/Ekim/1918** : Amiral Kaltorp'un Türk mütareke delegelerini Mondros'a istemesi.
- 26/Ekim/1918** : Türk mütareke heyeti Mondros'ta.
- 27/Ekim/1918** : Halep'in düşmesi.
Mondros'ta mütareke görüşmelerinin başlaması.
- 30.../Ekim/1918** : Türkiye ile İtilâf Devletleri arasında Mütarekenin imzalanması.
- 30/Ekim/...1918** : İngiliz Akdeniz Filosuna mensup 22 savaş gemisinin İzmir Limanına gelmeleri;
- 30/Ekim/1918** : Amiral Calthrope'nin Rauf Orbay'a yazdığı mektup: «Mümkünse hiç bir Yunan gemisinin İstanbul ve İzmir Limanına gönderilmemesi için yaptığınız istekleri hükümetime naklettim.»
- 31/Ekim/1918** : Amiral Calthrope'nin İngiltere Dışişleri Bakanlığına çektiği telgraf : «Mütareke koşullarında İstanbul'un işgali diye bir hüküm yoktur.»
- 31/Ekim/1918** : İngiliz Kabinesinin verdiği emir: «İstanbul işgal edilecektir.»
- 31/Ekim/1918** : Mütarekenin, öğleden itibaren yürürlüğe girmesi.
Boğazlardaki Alman personelinin İstanbul'a çağırılması.
- 1/Kasım/1918** : Boğazlar Umum Komutanlığının kaldırılması.
- 1/Kasım/1918** : İngiliz Mareşali Marshall, İngiliz Kara Kuvvetlerine Musul'un işgalini emretti;
Amiral Calthrope'e verilen emir: «Müttefik

Filo'nun içinde Yunan savaş gemilerinin de var olduğunu Türk'lerden gizleyiniz!»

2/Kasım/1918 : Yavuz'un Türk bahriyesine devredilmesi.

Alınan deniz personelinin Korkovado vapuruyla Odesa'ya denizaltılarının Sivastopol'a gitmeleri.

2/Kasım/1918 : Osmanlı Dışişleri Bakanı'nın gazetecilere demeci:

«Mütareke koşulları içinde Hükümetimizin hükümlerlik haklarına dokunacak bir hüküm yoktur.»

3/Kasım/1918 : İzzet Paşa hükümeti istifasını verdi;

İngiliz Generali Cassel, Musul Vilayetinin İngilizlere teslim konusunu General Ali İhsan (Sabı) ile konuştu: General Cevat (Çobanoğlu)

Osmanlı Genelkurmay Başkanlığına atandı;

Nuri Sait Paşa, Araplara ittifak önerdi.

5/Kasım/1918 : Osmanlı Harbiye Nezareti ordulara terhis emri verdi;

Robert Cecil'in Amerika basın mensuplarına demeci: «Türkiye'deki azınlıklar kesinlikle kurtarılmalıdırlar.»

Mustafa Kemal Paşa'nın, İzzet Paşa'ya sorusu: «İngilizler bütün Anadolu'yu işgal etseler; buna izin verecekmisiniz?»;

Kars ilinde İslâm Şûrası toplandı;

7/Kasım/1918 : İngiliz mayın arama - tarama filotillası Çanakkale Boğazı'ndaki Osmanlı mayın manialarını kaldırmaya başladı. (Başka bir tarama birliğinin de İzmir Körfezindeki mayınları kaldırmaya başlaması muhtemeldir.)

İngiliz subaylarından Murphy ve Chilton Osmanlı Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine irtibat subayı olara katandılar.

İngiliz öncü komutanları İstanbul'a geldiler; İngiliz Mareşali Marshall'ın Ali İhsan (Sabı) Paşa'ya emri: «Türk birliklerini kesinlikle Musul'dan çıkarınız».

- 8/Kasım/1918** : İngiliz Amirali Calthorp'a verilen emir: «Bütün Türk birlikleri 1914 Kafkas sınırına çekilsinler»;
- 13/Kasım/1918** : 55 savaş gemisinden kurulu mütefrik filo İstanbul'a geldi;
General Wilson Garnizon Komutanı olarak, Amiral Calthrope komiser olarak, onun başkanlığında Amiral Webb İngiliz, Amiral Amet Fransız, Kont Sforza İtalyan temsilcisi olarak vazife yapacaklar; Her iki boğazdaki kaleler İngiliz ve Fransız birlikleri tarafından işgal edildi;
Mustafa Kemal Paşa Anadolu'dan İstanbul'a geldi Mustafa Kemal'in, kendisine işgal donanmasının gemilerini göstermesi üzerine «Geldikleri gibi giderler» dedi.
Galip devletler bir «Mütareke Komisyonu» kurdular;
- 14/Kasım/1918** : İngiliz Amirali Seymour küçük bir filo ile İzmit'e geldi;
- 20/Kasım/1918** : Türk Donanması İstanbul ve İzmit'te gözaltına alındı.
Allenby'nin önerisi : Türk'lere sert bir baskı yapılmalıdır.
- 24/Kasım/1918** : Vahdettin General G. Ward'a demeci: «En fazla İngiliz milletinin hoşuna gitmesi ve ona hayranlığım bana babamdan miras kalmıştır. Ermeni tehciri sorumluları yakında cezalandırılacaklardır.»
İstanbul'da Allenby, Milne ve Marshall'ın yetki bölgeleri saptandı.
Fransız Amirali Âmet'in emri: «Adana şehrinden askerlerinizi çekiniz.»
Amiral Milne, Karadeniz Kuvvetleri Komutanı olarak İstanbul'a geldi.
Amiral Legay-Sivastopol'da bulunan Rus Filosunu emrine aldı.
- 9/Aralık/1918** : Yavuz'un İstinye'den İzmit'e çekilmesi.
- 19/Aralık/1918** : Alman askerleri, Büyükkada ve Heybeliada'da gözaltına alındı (Herhalde Ya-

vuz muharebe kruvazörünün Alman mürettebatı olacak).

Fransız ve Yunan kıt'alarının Odessa'yı işgal.

Cevat Paşa'nın (Çobanlı) Harbiye Nazırı olması.

12/Nisan/1919 : Yunan'lıların Averoff zırhlı kruvazörünün İzmir'e gelmesi; Venizelos'un Clemenceau'ya mektubu :

«İzmir'de soykırım var!»

23 Nisan 1919 : İtalyan kıtaları Derince Limanına çıktılar.

29/...Nisan/1919 : İtalyan'ların Duello muharebe gemisi İzmir'e geldi.

5/...Mayıs/1919 : Loyd George, Yunanlıların İtalyan'lardan önce İzmir'e çıkarma yapmalarını öneriyor.

10/Mayıs/1919 : Venizelos'un isteği: «İzmir'i işgal edeceğimiz Türk'lere 12 saat önce haber verilmelidir.»

16/Mayıs/1919 : Mustafa Kemal Paşa astlarıyla birlikte Cuma Selamlık töreninden sonra Bandırma vapuruyla İstanbul'dan Samsun'a hareket etti.

Rauf Orbay'ın önerisi: Vapurla gitme; vapuru batırıp seni öldürebilirler...»

Mustafa Kemal'in yanıtı : «Bir kez kararımı verdim, batırırlarsa vatan sağ olsun!»

İzmir'in Yunanlılar tarafından işgal tarihi ile Umuru Bahriye Müdürlüğünün kurulması (20 Temmuz 1920) arasında geçen zaman süresinde milli mücadele en çetin dönemini yaşamıştı. Büyük Türk milletinin kendi ana yurdunu savunmak ve onu düşmandan temizlemek için parça parça kurduğu savunma örgütlerini bir araya toplayarak Büyük Millet Meclisi ve bu meclisin hükümetini kurmak, kurulacak silahlı kuvvetleri yeniden askeri örgüte bağlamaya çalışmak, Birinci Dünya Savaşının, Osmanlı topraklarını pay etmeyi hedef almış olan galip devletler ve Padişahla İstan-

- bul hükümetinin düşmanca girişimlerini önlemek, yer yer çıkan ayaklanmaları bastırmak bu çetin yaşantının başında geliyordu. Bu sürenin faaliyet kronolojisi aşağıdaki gibi idi:
- 15 Mayıs 1919 Yunanlıların İzmir'i işgali.
 - 17 Mayıs 1919 Yunanlıların Çeşme'yi işgali.
 - 19 Mayıs 1919 Atatürk'ün Samsun'a ayak basıp İstanbul hükümeti ve galip devletlere karşı ilk direnmeye başlaması.
 - 21 Mayıs 1919 Yunanlıların Menemen'i işgali.
 - 25 Mayıs 1919 Yunanlıların Manisa'yı işgali.
 - 27 Mayıs 1919 Yunanlıların Ayvalığı işgali.
 - 29 Mayıs 1919 Türklerin Ayvalığı geri alması.
 - 3 Haziran 1919 Alihoti ayaklanması.
 - 12 Haziran 1919 Yunanlıların Bergama'yı işgali.
 - 15 Haziran 1919 Yunanlıların Dikili'yi işgali.
 - 28 Haziran 1919 Türklerin Aydın'ı geri alması.
 - 4 Temmuz 1919 Yunanlıların tekrardan Aydın'a girmesi.
 - 14 Temmuz'da 1919 Doğu illeri kongresi.
 - 23 Temmuz 1919 Erzurum kongresi.
 - 31 Temmuz 1919 Balıkesir Milli Kongresi.
 - 30 Eylül 1919 Malatya ayaklanması.
 - 4 Eylül 1919 Sivas Kongresi.
 - 12 Eylül 1919 Anadolu'nun İstanbul hükümetiyle ilişkisini kesmesi.
 - 27 Eylül 1919 Birinci Bozkır ayaklanması.
 - 24 Ekim 1919 İngilizlerin Merzifon ve Samsun'dan çekilmesi.
 - 2 Ekim 1919 Ferit yerine Ali Rıza Paşa'nın Başbakan olması.

- 8 Ekim 1919 İkinci Bozkır ayaklanması.
- 19 Ekim 1919 Adapazarında ayaklanma hazırlıkları.
- 22 Ekim 1919 Milli kuvvetlere karşı Aznavur harekâtının başlaması.
- 25 Ekim 1919 Fransızların Gaziantep'i işgali.
- Kasım 1919 Fransızların Urfa ve Maraş'ı işgali.
- 27 Aralık 1919 Hey'eti Temsiliye Merkezinin Ankara'ya nakli.
- 1920 başı Yozgat, Zile Yenihan ayaklanmaları.
- 4 Ocak 1920 Yunanlıların Bozdağ saldırısı.
- 11 Ocak 1920 Maraş'ın Fransızlardan kurtarılışı.
- 19 Ocak 1920 İstanbul'da Meclisi Mebusan'ın toplanması.
- 6 Şubat 1920 Aznavur'un ikinci saldırısı.
- 16 Mart 1920 İngilizlerin İstanbul'u kesin işgali.
- 11 Nisan 1920 Vahdettin'in Milli Mücadele aleyhine fetva çıkartması.
- 12 Nisan 1920 Urfa'nın Fransızlardan kurtarılması.
- 13 Nisan 1920 Düzce ve Bolu ayaklanmaları.
- 23 Nisan 1920 Ankara'da Büyük Millet Meclisinin açılması.
- 19 Mayıs 1920 Yunanlıların cephede saldırıya geçmeleri.
- 8 Haziran 1920 Aşiretlerin ayaklanmaları.
- 18 Haziran 1920 Büyük Millet Meclisinde Misak-ı Milli için yemin töreni.
- 30 Haziran 1920 Yunanlıların Balıkesir'i işgali.
- 4 Temmuz 1920 Yunanlıların Karamürsel'i işgali.

— 10 Temmuz 1920 Umuru Bahriye Müdür lüğünün teşkili.

Bu olaylar içinde en önemli deniz olayı İngilizlerin 6 Temmuz 1920 tarihinde Gemlik, Mudanya ve İzmit'i işgal etmeleri olmuştu. Bu olayın etkisi Marmara Denizi'nin Türk askeri deniz ulaşımına kapanması. Yavuz Muharebe Kruvazörünün İzmit'ten Tuzla'ya nakledilmesi ve Çulhane Çuha fabrikasının İngilizler tarafından bombardımanla yerle bir edilmesi idi.

K A Y N A K Ç A

- AYDEMİR Şevket Süreyya, Enver Paşa C. I Remzi Kitabevi İstanbul-1972.
- ALPAGUT Ali Haydar, Balkan Harbi'nde Türk Filosu, Deniz Basımevi-İstanbul-1939.
- ARTUÇ İbrahim, Büyük Dönemeç SAKARYA, Kastaş Yayınları, İstanbul-1986.
- ASAL Rıza Lebip, deniz ortasında ölümü yenen adamlar, Kervan Kitapçılık, İstanbul-1976.
- BARDAKÇI İlhan, Bir İmparatorluğun Yağması 2. baskı, İstanbul.
- BELEN Fahri, 20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti Remzi Kitabevi-İstanbul-1973.
- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, c. IV. Deniz Basımevi-1984.
- BİLBAŞAR Sayhan, Çanakkale 1915, İstanbul-1971.
- CASSAR George, Çanakkale ve Fransızlar, Milliyet Yayınları İstanbul-1972.
- CEMAL PAŞANIN Hatıraları, Çağdaş Yayınları İstanbul-1977.
- ÇAVDAR Tefik, Talat Paşa, Dost Yayınları, İstanbul-1984.
- DINAMO Hasan İzzettin, Kutsal İsyan c. 3 May Yayınları İstanbul-1974.
- GÖKMAN Muzaffer, 30 Ağustos'a Doğru, Eğitim - Öğrenci Yayınları - İstanbul-1976.
- GÖNESEN Fikret, Çanakkale Savaşları, Kastaş Yayınları, İstanbul-1986.
- İŞİN Mithat, Balkan Harbi Deniz cephesi, Deniz Basımevi, İstanbul-1946.
- İNAM Erberk, Rauf Bey - Deniz Basımevi - İstanbul-1965.

- INCI Tevfik, Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekatı, Deniz Basımevi İst.-1952.
- JAMES Robert Rhodes, Gelibolu Harekatı, Belge Yayınları, İstanbul-1973.
- KOCABAŞ Süleyman, Türk-Yunan Mücadelesi, Vatan Yayınları, Kayseri-1984.
- KURŞAD-ALTAN-EGELİ-Kıbrıs'ta Yunan Emperyalizmi, Kutsun Yayınevi, İstanbul-1978.
- LUDWIG Emil, Goben ve Breslau. Burçak Yayınevi-İstanbul-1968.
- Mc LAUGHLIN Redmond, Yavuz'un Kaçışı, Milliyet Yayınları İstanbul-1978.
- MOORHEAD Alan, Çanakkale Geçilmez «GALLIPOLI», Milliyet Yayınları, İstanbul-1972.
- ORHAN Celaleddin, Askerlik Hatıralarım, Deniz Basımevi, İstanbul-1982.
- SARACOĞLU Cemaleddin, Gazi Hamidiyenin Şanlı Maceraları, Gün Yayınları İstanbul-1960.
- SARIHAN Zeki, Kurtuluş Savaşı Günlüğü, Öğretmen Dünyası Yayınları c. I Ankara-1982.
- ŞİMŞİR Bilal, Sakarya'dan İzmit'e, Milliyet Yayınları, İstanbul-1972.
- PEKER Nurettin, Öl Esir Olma, Okat Yayınevi, İstanbul-1966.
- UÇAROL Dr. Rifat, Bir Osmanlı Paşası ve Dönemi, Milliyet Yayınları, İstanbul-1972.
- WALDER David, Çanakkale Olayı, Milliyet Yayınları İstanbul-1970.
- Genelkurmay Harp Dalresi Başkanlığı Yayın, Türk İstiklal Harbi V. c., Ankara-1964.
- Genelkurmay Harp Dairesi Başkanlığı Yayınları, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. c.
- Yakın Tarihimiz c. I. -3-4, İstanbul 1962.
- Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi, Yener Yayınları, c. I., İstanbul-1976.
- Türk Ansiklopedisi c. 33.
- Çanakkale Gazileri Hatıraları, Dernek Yayını.
- Binbaşı Nazım Bey'in Hatıra Defteri, Çanakkale Deniz Müzesinde (El yazılı, basılmamış)
- Donanma Dergisi Sayı 336, İstanbul-1935 (V.Ziya Dümer imzalı yazı).

Donanma Dergisi, Ekl, sayı-336, İstanbul, 1935 (Fevzi KURTOĞLU imzalı yazı).

Donanma Dergisi sayı: 423 İstanbul-1958 (Şakir TUNÇÇA-PA imzalı yazı).

Donanma Dergisi sayı: 424 İstanbul-1958(Saim BESBEL-Lİ imzalı yazı).

Deniz Müzesi Uzmanlar Çalışma Dosyalarından Em. Dz. Alb. Doğan ÖLKAN'ın YAVUZ I gemisi Tarihçesi Çalışması.

Deniz Müzesi Uzmanlar Çalışma Dosyalarından, Hamdiye Kruvazörünün Akın Harekatı..

Hayat Dergisi - Mart 1965 (Turgut ETİNGÜ) Imzalı yazı.

Yedi Gün Dergisi - Sayı: 106. İstanbul 1935 (Naci SADULLAH) Nazmi 'Kaptan adlı yazı.

Destan yazdıran gemiler de, ünlü kahramanlar gibi, Adı ve Şanı ile - Gövdeleri traşbıçağı olsa bile - Ulusunun gönlünde sonsuza dek yaşarlar...

İnanılması güç ama! gerçek zaferleriyle, yakın tarihimizin ÜÇ DÖNEMİNE,

— Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşımıza - DAMGALARINI VURAN:

* Balkan Savaşı yenilgisinden sonra Ege, Kızıldeniz ve Akdenizde - akın harekâtında - Türk'ün Şanı'nı ve Sancağı'nı 7 ay dalgalandıran Gazi HAMİDİYE Kruvazörümüz'ün

* Birinci Cihan Savaşı'na girişimizin ilk tetiğini çeken, Boğazların Bekçisi, Şanlı YAVUZ Zırhlımız'ın

* 18 Mart 1915 günü devrin en güçlü donanmasına Çanakkale Boğazı'ndan geçiş izni vermeyen kahraman NUSRAT Mayın Gemimiz'in

* Kurtuluş Savaşı'mızda Karadeniz Limanlarından cephe ikmalini sağlayan korkusuz ALEMDAR tahliye gemimiz'in

Dünya Denizcilik tarihine destan yazan bu ünlü dört Savaş gemisinin belgesel yaşam öyküsü...

