

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>

H. W. Wilson

ÇEVİRİ

Lütfü Çekiç

ZIRH DEVRİNDE DENİZ MUHAREBELERİ

Cilt 1: 1850-1914



KitapyAYINEVi



KİTAP YAYINEVİ – 143
SAHAFTAN SEÇMELER DİZİSİ – 12

ZİRH DEVRİNDE DENİZ MUHAREBELERİ, 1. CİLT, 1850-1914 / H.W. WILSON

ÖZCÜN ADI
BATTLESHIPS IN ACTION, VOL. 1

© 2007, KİTAP YAYINEVİ LTD.
TANITIM İÇİN YAPILACAK KISA ALINTILAR DIŞINDA HİÇBİR YÖNTEMLE ÇOĞALTILAMAZ

ÇEVİRİ
LÜTFÜ ÇEKİÇ (Dz. Binbaşı)

YAYINA HAZIRLAYAN
EMİR YENER

DÜZELTİ
EYLÜL DURU

KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR, BEK

TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK

KAPAK RESMİ
EDUARDO DE MARTINO, MANŞ DEVRİYESİ, 1898
NATIONAL MARITIME MUSEUM, GREENWICH

GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK A.Ş.
DEREBOYU CADDESİ, ZAÇRA İŞ MERKEZİ B BLOK 1
MASLAK-İSTANBUL
T: (0212) 285 11 96
E: INFO@MASMAT.COM.TR

İNGİLİZCE DİLİNDEKİ BASIMI 1927, LONDRA
TÜRKÇE 1. BASIM: 1937, GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI, ANKARA
2. BASIM: NİSAN 2007, İSTANBUL, KİTAP YAYINEVİ

ISBN 975 6051-55-9 (TAKIM)
ISBN 975 6051-56-1 (1. CİLT)

YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL

KİTAP YAYINEVİ LTD.
CİHANĞİR CADDESİ, ÖZÖĞÜL SOKAĞI 20/1-B
BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
T: (0212) 292 62 86 F: (0212) 292 62 87
E: kitap@kitapyayinevi.com
W: www.kitapyayinevi.com

Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri 1850-1914 *1. cilt*

H. W. WILSON

ÇEVİRİ
LÜTFÜ ÇEKİÇ



KitapYAYINEVİ



Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube'si tarafından 1937'de deniz matbaasında bastırılan *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*'nin kapağı.

TÜRKÇE BASKI İÇİN SUNUŞ

Deniz hâkimiyeti ve bu amaçla verilen mücadele uygarlık tarihine damgasını vuran, tarih boyunca siyasi ve iktisadi meselelerde belirleyici rol oynayan bir unsur olagelmıştır. Antikçağ'da Atina ve Kartaca, Ortaçağ'da Cenova ve Venedik, Modernçağ'da ise İspanya ve Britanya deniz gücü üstüne inşa edilen büyük ticaret ve koloni imparatorluklarının en öne çıkmış birkaç örneğidir. Bu örneklerle istinaden Fernand Braudel, Immanuel Wallerstein ve Paul Kennedy gibi yirminci yüzyılın önde gelen birçok sosyal bilimcisi deniz hâkimiyetini ve deniz aşırı ticareti, teorilerinin merkezinde belirleyici bir yere koymuşlardır.¹ Ancak onlar deniz hâkimiyetini vurgulayan ilk kuramcılar değillerdi. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın başında, özellikle Anglosakson dünyasına mensup üyelerin başını çektiği seçkin bir grup entelektüel denizcilik tarihi alanında geçerliliklerini halen korumakta bulunan çok kıymetli eserler vermişlerdi. Elinizde tutmakta olduğunuz kitap işte bunların en önemlilerinden biridir.

19. yüzyıl bilindiği gibi dünya tarihinin en keskin değişim ve dönüşüm dönemlerinden birini teşkil etmektedir. Sanayi Devrimi önce Avrupa'yı, ardından tüm dünyayı her alanda kökten değiştiren bir olgu olarak "uzun" 19. yüzyıla damgasını vurur. İhtimaldir ki pek az olgu deniz savaşları kadar Sanayi Devrimi'nden etkilenmiştir. Yüzyıllardır deniz savaşlarının tek silahı olan ahşap gövdeli, yelkenli, toplarını bordasında taşıyan kalvon, sadece 30 yıl gibi bir süre zarfında yerini, ilk başta demir sonra çelikten inşa edilen, buharla hareket eden, toplarını döner taretlerde taşıyan zırhlılara bırakmıştır. Mayın ve torpido da deniz savaşına ikinci bir boyutu, su altını katan yeni silahlar olarak yine bu yüzyılda ortaya çıktılar. Yeni teknoloji için gereken teknik, sanayi ve sermaye altyapısı öyle büyüktü ki endüstrileşmeyi başaran bir avuç devlet dışında bu yeni gemilerden kurulu donanmaların yükünü kaldırabilecek bir hükümet dünya üstünde kalmamıştı. Nitekim okyanusları hâkimiyetlerine alan Avrupa güçleri ellerindeki hareket serbestisi ve silah üstünlüğü sayesinde 1800'de dünyanın % 35'ine hâkimlerken 1914 yılında bu oranı % 84'e çıkartmışlardı.² Deniz gücünün

1 Örneğin bkz. Immanuel Wallerstein, "Modern Dünya Sistemi", 2 cilt, Bakış Yayınları 2005.

2 Geoffrey Parker, "Askeri Devrim", Küre Yayınları 2006, s. 7

imparatorluk inşasındaki yerini bizzat yaşayarak algılayan A.B.D bahriyesinden Albay (daha sonra Amiral) Alfred Thayer Mahan (1840-1914) 1890 yılında basılan *The Influence of Seapower upon History 1660-1783* adlı klasik eseriyle donanmaya dayalı küresel güç konseptinin manifestosunu yazdı. Onun arkadaşı olan Herbert Wrigley Wilson ise 1926 yılında adeta Mahan'ın eserini tamamlar mahiyetteki iki ciltlik bu kitabı (1. cilt: Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri; 2. cilt: Büyük Harpte Deniz Muharebeleri) yayınlarak 19. yüzyıldan I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar olan dönemin deniz veçhesinden tarihini dünya literatürüne kazandırdı.

H. W. Wilson (1866-1940) bir gazeteci, tarihçi ve denizcilik yazarıydı. Britanya Kraliyet donanması'nın coşkunu bir destekçisi olarak 1890'lardaki donanma yenilenme programında kanaat önderliği yaptı.³ Sir Charles Beresford, Lord David Beatty ve Sir John Jellicoe gibi dönemin en ünlü İngiliz amirallerinin şahsi dostuydu. Bu ilişkileri ve gazetecilik mesleği amirallik dairesi ile kamuoyu arasında bir bağ oluşturmasını sağlıyordu. İlerleyen yıllarında hava gücünün de kararlı bir savunucusu oldu.

Wilson'un eserlerinin en önemlisi şüphesiz elinizde birinci cildini tutmakta olduğunuz *Battleships in Action*'dur. Günümüzde halen geçerliliğini korumakta ve bir ana kaynak olarak faydalanılmaktadır. Wilson, yakın dostu Mahan'ın tezine paralel olarak 19. yüzyılın deneyimlerini ve I. Dünya Savaşı'nı açık deniz harp filusunun nihai zaferi olarak yorumlamaktadır. Şahsi ilişkileri sayesinde, hepsi olmasa da, kamuya yasak birçok belgeyi kullanabilmiş; böylece, günümüzdeki stratejik gerçekler ne olursa olsun, bir tarih anlatısı olarak eserinin ölümsüzlüğünü sağlamayı başarmıştır. Kendisinin teknik konulara hâkimiyeti ve karakter analizleri bilhassa okunmaya değerdir.

Küçük sayılacak yaşlarımdan beri denize, gemilere ve tarihe duyduğum tutku beni askeri tarih, özellikle denizcilik tarihi araştırmalarına yöneltti. Ancak bu muazzam derinlik ve zenginliğe haiz alanın ülkemizdeki boşluğu; özellikle de temin edebildiğim matbu Türkçe kaynakların azlığı bana büyük üzüntü vermekteydi. Birkaç yıl evvel, sahaflarda yaptığım düzenli araştırmalarından biri esnasında 1937 senesinde deniz kuvvetleri komutanlığı matbaasınca basılmış bulunan, biri "Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri",

diğeri “Büyük Harpte Deniz Muharebeleri” başlıklı iki kitaba rast geldim. İkisinin de yazarının aynı oluşu bunların aslında iki ciltlik tek bir kitap olduğu fikrini bende uyandırmıştı. Nitekim önsözde yaptığım tetkik bu şüphemi doğruladı. O an elimde önemli bir eserin tuttuğumun farkına varmışım. Kitabın yeniden basılmasını sağlamak gibi beni ziyadesiyle heyecanlandıran bir fikir kısa sürede kafamda oluştu; lâkin lisans eğitiminin yoğun programı beni içine çekince bu fikrimi bir süreliğine tehir etmem gerekmişti. Nihayet 2006 ilkbaharında, mezun olmamdan az önce şanslı bir tesadüf sonucu tanıştığım değerli hocam Gabor Agoston beni Kitap Yayınevi yönetmeni Çağatay Anadol’a takdim ettiğinde H. W. Wilson’un kitabı tekrar aklıma geldi ve böylece bu eserin yeniden basılma serüveni başladı.

İlk başta düşündüğümüz bir tıpkıbasım yapmaktı, ancak Çağatay Anadol kitabın hafifçe sadeleştirilmesi gerektiğine karar verdi. Ben de kendisiyle mutabık kalarak işe talip oldum. Bunun çok fazla uzayacak bir iş olduğunu düşünmüyordum, lâkin Kitap Yayınevi çeviriye kontrol amacıyla kitabın İngilizce aslını getirtince vaziyet bambaşka bir şekil aldı.

Öncelikle belirtmek gerekir ki mütercim Deniz Yarbay Lütfü Çekiç çok etkileyici bir iş çıkartmıştı. Gerek İngilizce’ye gerek Osmanlıca’ya olan hâkimiyeti belli ki mükemmeldi. Onun metnini okumak Türkçeme çok şey kattı, kendisine rahmet diliyorum. Lâkin belki de Genel Kurmay’ın isteğine uygun olarak kitabın yanlış veya gereksiz ayrıntı olarak gördüğü kimi kıyımlarını atmış; dipnotların büyük çoğunluğunu, 16 adet cetveli, kaynakçayı ve birçok resim ile haritayı baskıya dahil etmemişti. Tüm bu bölümleri onun üslubuna uygun biçimde çevirmeye çalışarak metne ekledim. Sadeleştirme konusunda farklı bir yol izleyerek günümüzde kullanımdan tamamen düşmüş Osmanlıca sözcükleri hâlâ bilinen ve anlaşılan eşanlamlılarıyla değiştirdim. Böylece çevirideki o “eski” havayı korumayı amaçladım. Umarım başarılı olabilmişimdir. Bir yandan metni İngilizce aslıyla mukayeseli olarak kontrol ettim. *Redhouse Osmanlıca-İngilizce Sözlük* temel başvuru kaynağım oldu.

Tam bir Osmanlı münevveri olan mütercimin dili, birçok bağlaçla birbirine eklenmiş uzun cümlelerden oluştuğu için yer yer anlaşılması güç bir hale giri-

3 Bu dönem için bkz. Robert K. Massie, “Dretnot”, Sabah Kitapçılık 1995.

yordu. Gereksiz bağlaçları temizlemek; uyan yerleri noktalı virgül ile bağlamak; olmadığı yerde de cümleleri ayırmak yoluna gittim.

Bir diğer önemli zorluk harf hataları ile gemi, kişi ve yer isimlerinin yazılışıydı. Kitabın çevrildiği senelerde dil devrimi henüz gerçekleşmiş, yeni imlâ henüz tam oturmamıştı ve bu durum metinde açıkça görülüyordu. Bunların hepsini tek tek kontrol ederek düzeltmeye çalıştım. Yabancı isimlerin hepsini İngilizce metinden kontrol ettim, gerektiğince düzeltmeye uğraştım. Gemi isimlerini italik ile yazdım.

Dipnotları aynen İngilizce aslında olduğu gibi yazdım; bu nedenle günümüzün standart referans üslubuna aykırı bir görünüm arz etmektedirler. İlk basıma alınan az sayıdaki dipnotu köşeli paranteze alarak, mütercimnin notları ile benim verdiğim birkaç dipnotu ayrı işaretlerle sayfa altında belirttim.

Asıl İngilizce metinde bir dizin mevcut değildi, lâkin günümüzde hiç bir ciddi akademik kitabın dizinsiz olamayacağını göz önünde bulundurarak muharebe, yer, kişi ve gemi isimlerini (italik) kapsayan bir dizini yayın yönetmenimiz sayesinde edisyonumuza ekledik ve çeviride İngilizce transkripsiyonla yazılmış Çin, Japon ve Rus isimlerinin bu baskıda Türkçe transkripsiyonla yazılmasını sağladık.

Ülkemizde son yıllarda denizciliğe yönelik ilgide görülen sevindirici gelişme ve bu konuda artan matbuata böyle önemli bir katkıda rol sahibi olmak benim için büyük bir onurdur. Metinde olabilecek tüm hataların sorumluluğu bana aittir. Bu önemli eserin deniz tarihini ve kültürünü öğrenmek isteyen tüm okuyuculara faydalı olabilmesini dilerim.

EMİR YENER

İSTANBUL, OCAK 2007

SUNUŞ

Elinizdeki eser, zırhın gemilere ilk tatbikinden Almanya'ya karşı yapılan dünya savaşının nihayetine kadar geçen süre zarfında vuku bulmuş deniz harplerinin bir tarihidir. Amacım bu tarihi vasat boyutlu iki cildin sayfalarına sığdırabilmek idi. Jutland muharebesine dair Alman Resmi Tarihi'nin en son ciltlerinde yer alan mühim malumatın kullanıldığı ilk İngilizce eser de budur. İngiliz Resmi Tarihi'nin kıymetli üçüncü cildi yazıldığı esnada, muharebenin kimi kısımlarını aydınlatıcı nitelikteki bu malumata ulaşamıyordum. Mesela Amiral Scheer'in bütün Büyük Filo'nun karşısında bulunduğu uzun müddet haberdar olmadığı burada meydana çıkmıştır.

Amiral Michelsen'in Alman denizaltıları hakkında yakınlarda neşredilmiş bulunan eseri bu tehlikeli gemilerin yetenekleri ve sınırlamalarına dair bilgimize büyük katkı yapmıştır. Yine, Albay Weniger'in geçtiğimiz sene Almanya'da neşrolunan Çanakkale seferi tenkitleri hayli yeni bilgi sunmuş ve bu büyük İtilâf muvaffakiyetsizliğinin bazı sebeplerini ortaya koymuştur.

Gerek Büyük Harp'te, gerek harpten sonra, İngiltere bahriyesine mensup birçok subay muhaberatımızın gizli kalması ricasıyla bana çok mühim malumat sağlamışlardır. Kendilerine müteşekkirim.

Harp esnasında hem Büyük Filo'ya hem de onun çeşitli kıtalarına birçok ziyaretlerde bulundum. Hele Jutland'ın arifesinde Scapa'ya yaptığım o son ziyareti unutmam kabil değildir. *Invincible*'in subaylarıyla vedalaşmamdan sonra onları bir daha göremeyecektim. Harpten önce İngiliz filolarının manevralarına iştirak edebilme ayrıcalığına sahip idim ve bahriyemizin 1896 ile 1914 arasındaki dönüşümüne bizzat şahit oldum. Yine bu sayede, görüşleri farklı dahi olsa istisnasız hepsi de meslek aşkı ve vatan sevgisiyle dolup taşan Lord Fisher, Lord Charles Beresford, Sir Robert Arbuthnot ve Sir Percy Scott gibi fevkalâde şahsiyetlerin dostluğuna nail oldum. Ayrıca, tümü engin tecrübelere dayanan fikirlerini dinlediğim Sir A. K. Wilson ile tanıştım.

Yerden tasarruf etmek için tarihe mal olmuş şahsiyetlerden bahsederken unvanları kullanmadım; mesela “Kont Beatty”den değil “Beatty”den, “Amiral von Scheer”den değil “Scheer”den bahsettim. Bunun saygısızlık değil, bilakis böylesi liderlerin kazanmış oldukları şöhrete bir saygı olarak görüleceğine inanıyorum.

Eserimde harbin beşeri yönüne özel bir vurgu yapılmamıştır; zira ateş ve dalgalar arasında ölümün bin türlüyle karşılaşmış bir kuşağa ne çektiği acı ve ızdırabı ne de muharebenin o üzücü görüntü ve gürültüsünü fasılasız hatırlatmaya ihtiyaç vardır. Semenoff’un *Suvaroff* gemisinde iken Tsushima’da yaşadıklarının tasviri bu nazarda yazılmış en iyi eserlerdendir¹ ki Jutland’da muharebe kruvazörleri ile ateş altında kalanlar da bunu teyit etmişlerdir. Bay Filson Young’ın Dogger Sığılası muharebesi tasviri de benzer biçimde gerçekçidir. Lord Beatty’nin komutanlığı gibi bir liderliğin kıfayetini ancak *Lion*’un açık köprü üstünde hüküm süren vaziyeti anlayabilen okuyucular teslim edeceklerdir. Kendisi orada, tıpkı Nelson gibi, fevkalâde büyük bir tehlike karşısında bir kahramanlık örneği olmuştur.

“Tarih kayıt tutmaktan fazla, lâkin övgüden de farklı bir şeydir. Seçmek ve yorumlamak icap eder. Olayları adeta uzak bir geçmişte vuku bulmuş, kişileri ise sanki ölmüş gibi saymalı ve öyle yorumlamalıdır; yoksa okuyucu yanıltılır” denmiştir.² Ancak hatalar işaret edilirken, tarihçinin haz olduğu malumata muharebe anında komutanın sahip bulunmadığını ve yahut üzerine ateş açılanın tarihçi olmadığını da akılda tutmak lazımdır. Dürüst bir muharrir gelecek kuşaklara faydalı olmak istiyorsa yanlış kararlar alındığını düşündüğü yerde bunu belirtmelidir elbet, lâkin bunu kendi yanlışlığına yontacak bir sansürcülük haline de getirmemelidir. En bü-

yük komutanlar dahi her zaman vaziyeti tam manasıyla görüp buna göre hareket edemeyebilirler.³ Napoléon yenilmez general ve amirallerin varolduğu düşüncesini hep hor görmüştür.

Büyük Harp’in muazzam ölçeğinden dolayı, en önemliler hariç tutulmak şartıyla, bütün harekâtları ayrıntılı şekilde anlatmak kabil olmadı. Lâkin kullandığım tüm kaynakları belirttim; daha fazla bilgi edinmek iste-

¹ *Master of Belhaven* kara muharebelerinin çarpıcı bir ruhiyat analizini yapmaktadır.

² Sir A. Macphail, *The [Canadian] Medical Forces*, s. 8

³ Mesela Napoléon’un 1812 ve 1813 senelerindeki harekâtı yahut Nelson’in Boulogne ve Santa Cruz taarruzları gibi.

yen okuyucular Alman, Fransız, İngiliz ve İtalyan otoritelerinin bu eserlerine başvurabilirler. Resmi tarihlerin dayandığı raporlar, tamimler, seyir defterleri ve emirnameler nadir birkaç istisna hariç tarihçilere veyahut kamuya açık değillerdir. Ancak A.B.D bahriye dairesinin Kuzey-Güney savaşına dair resmi evrakı yayınlamak suretiyle teşkil ettiği mükemmel örneğin er veya geç burada da tekrarlanması ümidimdir.

Bu eserim daha evvelki çalışmalarım *Ironclads in Action* ve *Downfall of Spain*'in konu ettiği dönemlerin olaylarını da havidir. Lâkin mezkûr kitapların bütün metinleri yeni bilgiler ışığında gözden geçirilmiş ve hemen tüm sayfaları baştan yazılmıştır. Malzeme çokluğu hasebiyle bilgileri ziyadesiyle sıkıştırmaya mecbur oldum yine de tüm önemli noktaları gerektiğince ele almış olduğumu düşünüyorum.

Bay W.G. Perrin'e sayısız yardımları için şükranlarımı sunuyorum. Rakipsiz bilgisini meşhur Amirallik Kütüphanesi'nden faydalanmak isteyen herkesin hizmetine çekinmeden sunmuştur. Kendisine olan borcumuzu kolay ödeyemeyiz. Bilahare Harp Dairesi Kütüphanesi'nden Bay F.J. Hudleston'a değerli yardımları için teşekkür ederim. Bu iki kütüphanenin, British Museum'un ve Patent Dairesi Kütüphanesi'nin yönetimlerine yapılacak tüm övgüler azdır. Her yardım talebimi karşılıksız ve cömert bir surette karşıladılar. Diğer dostlar arasından, her ikisi de bahriye meselelerinde büyük otoriteler olan Bay L. Carr Laughton ve Bay Edward Fraser'a pek çok noktalardaki yardımları için borçluyum.

Muharebe planlarındaki filo hareketlerini belirtir çizimler birebir doğru olmaktan ziyade fikir verici yaklaşık bir şema olarak kabul edilmelidirler. Makine ile müteharrik filoların çarpışmalardaki hareketleri öylesine karışıktır ki ziyadesiyle büyük haritalar renkli çizimler kullanmadan berraklıkla ortaya konmaları kabil değildir. Kaldı ki en iyi ve en gerçekçi hazırlanmış planlar dahi münakaşa konusu olabilmektedirler. Deniz gibi sürekli hareket halinde bulunan bir yüzey üstünde seyreden gemilerin kesin mevkillerini muharebenin pusu, dumanı ve hengâmesi içinde tespit etmek pek güç bir iştir.

Resimlerde ekseriyetle fotoğraf kullanılmıştır ve bunlar da birkaç istisna hariç, harp senelerinde çekilmişlerdir. Fotoğraf olmayan üç adet resim gerçekçiliklerine güvenilir deniz ressamlarının eseridirler.

Yabancı bahriye rütbelerinin İngiliz karşılıkları *Taschenbuch des Kriegsflotten*'de Weyer'in hazırladığı cetvellere göre belirtilmiştir; böylelikle bazı yabancı rütbelerin yarattığı laf kalabalığı engellenmeye çalışılmıştır.

Amalgamated Press'e ait malzemeyi kullanmam hususunda verdiği cömert izin için Sir George Sutton'a; İspanya-A.B.D harbine dair resmi eserlerinde mevcut kimi çizimleri kullanmam için bahriye ataşeleri vasıtasıyla gerekli izni veren A.B.D Bahriye Dairesi'ne sonsuz şükranlarımı sunarım.

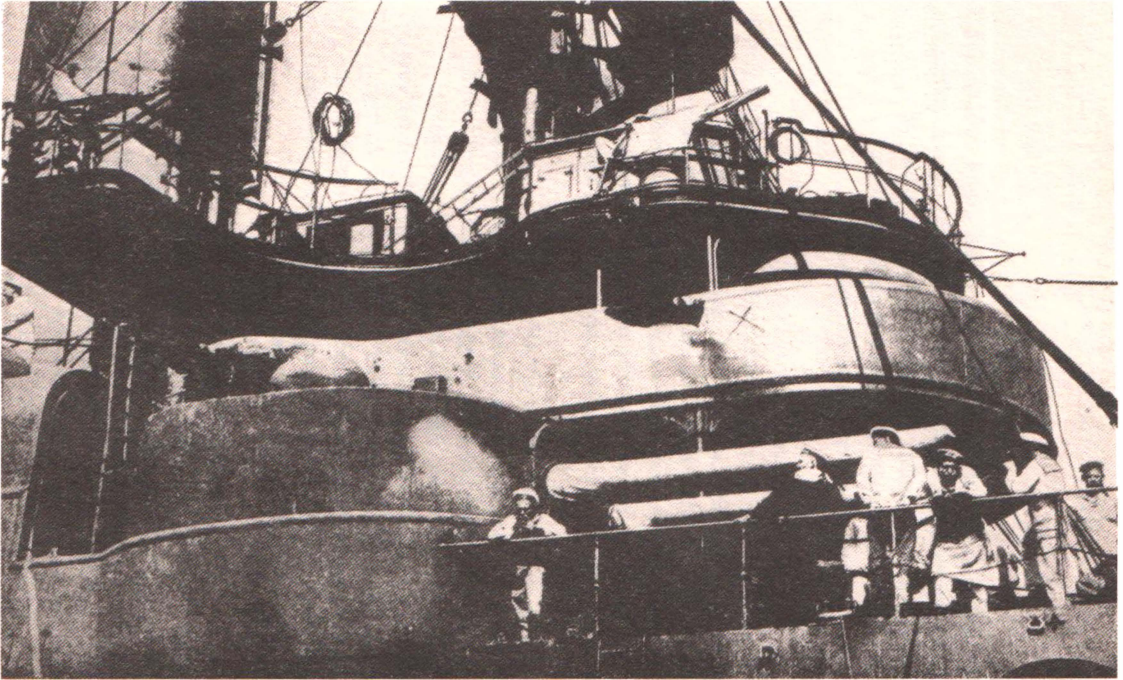
1894-5 ve 1904-5 harplerine dair gerek Japon Resmi Tarihi gerek İngiliz Resmi Tarihi'nde muallâkta kalmış kimi noktaları aydınlatan fevkalâde kıymetli malumatı, Japon İmparatorluk Bahriyesi'nin seçkin subayları Albay T. Toyoda ve Yarbay İzawa sayelerinde edindim. Kendilerine büyük borcum vardır. Nezaketleri ve cömertliklerini övmek için kelimeler kifayetsizdir.

Daily Mail gazetesine 2.000 sterline mal olan o meşhur *Blücher*'in batışı fotoğrafını kullanma izni için, mezkûr gazetenin editörü ve Associated Newspapers Ltd. genel sekreteri Bay Thomas Marlowe'a; güzel eseri *The Fighting at Jutland*'da yer alan *Queen Mary*'yi, batarken gösterir o son resmini kullanma izni için Binbaşı H.W. Fawcett'a; dikkate şayan eseri *Scapa with a Camera*'da yer alan resimleri kullanma izni için Bay C.W. Burrows'a; harpte torpido isabeti ile batan tek dretnot olan *Szent Istvan*'ın son anlarını gösterir; *Storia della Marina Italiana* adlı eserinde bulunan iki resmi kullanma izni için Signor Camillo Manfroni'ye; *Queen Elisabeth*'i harp armasıyla gösteren şahane bir fotoğraf için Bay Humprey Joel'e ve sayısız yardımlarından dolayı, modern donanma resimbilimi sahasında rakipsiz bir otorite olan Dr. Oscar Parkes'a müteşekkirim.

Muharip tarafları ayırmak için bir taraf gemileri italik, diğer taraf gemileri ise küçük ebatlı büyük harflerle yazılmıştır.

H.W. WILSON, 1926

203 Elgin Avenue, Londra, W.9.



Resim 1. Rus muharebe gemisi *Çesareviç*'in köprü üstü.

Fotoğrafta görülen çarpı işareti, 10 Ağustos 1904 muharebesinde Amiral Vitgeft'in ölümüne sebep olan merminin vurduğu yeri göstermektedir. Merminin saçıntıları köprüyü silip süpürmüştü. Komuta kulesine vakf olan diğer bir isabet ise dümeni sıkıştırmıştı.

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ FASIL 21

Zırhın gemilere tatbiki - Sinop vakası - İngiliz ve Fransız bahriyelerinin ilk zırhlı gemileri
Amerika iç savaşı - *Merrimack* ve *Monitor* - *Merrimack*'ın ahşap gemilerle muharebesi
Monitor ile sonuçsuz bir muharebe - Mississippi nehrindeki harekât
Grant ve Topçekerler - Amiral Farragut New Orleans'da - Vicksburg'un düşmesi
Güney hükümetlerine vurulan darbe

İKİNCİ FASIL 47

Güney sahillerinin ablukası - Harekâtın genişlemesi - Kuzeyliler ileri üsler tesis ederler
Abluka hattını yarmak - *Peterhoff* vakası - Monitorlar Charleston'da
Farragut Mobile'de - *Tecumseh*'in batması - Mobile'in düşmesi - Fisher Kalesi'nin düşmesi
Albemarle'nin torpidolanması - Ablukanın tesiri - Ticaret muharipleri
Alabama'nın macerası - Mezkûr geminin *Kearsarge* gemisi tarafından batırılması
Güneylilerin zırhlı gemi almak için yaptıkları teşebbüsler - Cenevre hakem mahkemesi

ÜÇÜNCÜ FASIL 74

1864 Danimarka harbi - Avusturya ve İtalya harbi - Amiral Tegethoff
Amiral Persano ve İtalya bahriyesi - Mezkûr bahriyenin kusur ve noksanları
Avusturya gemileri - İtalyan üstünlüğü - Ancona önünde Avusturyalılar
Persano'nun tereddüdü - Lissa adasına hücum - İtalyanların istihkâmlarla muharebesi
Tegethoff'un sahneye girişi - "Zırhlılar, düşman gemilerini mahmuzlayın!"
Re d'Italia'nın batması - Persano, *Kaiser* gemisini mahmuzlamaktan kaçınır
Donanmalar birbirlerinden ayrılırlar - Avusturyalılar zaferlerini tamamlamazlar
Güney Amerika'daki deniz harekâtı

DÖRDÜNCÜ FASIL 97

1870 Fransız ve Alman harbi - Alman sahillerini ablukası - *Meteor* ve *Bouvet*
İspanya iç savaşı - Tuna nehrinde batan Türk gambotları
Türk filotillâsının ricat hattının kesilmesi - *Huascar* gemisinin isyanı
Shah gemisiyle vuku bulan muharebe - Şili ile Peru arasında zuhûr eden harp
Esmeralda ve *Huascar* - *Independencia*'nın kaybı - Angamos muharebesi
Huascar'ın zaptı ve Callao civarındaki harekât

BEŞİNCİ FASIL 115

İngiliz filosu İskenderiye'de - Bombardıman emri - İstihkâmların bombardımanı
Gemiler hafif hasar uğrarlar - İstihkâmların düşmesi - Fena toptuluk
Fransızlar tarafından Sfax'ın bombardımanı - Courbet Çin'de - Foochow harekâtı
Mingen istihkâmlarının düşmesi - Şili ihtilâli - *Blanco Encalada*'nın torpillenmesi
Caldera harekâtı - Valparaiso'nun zaptı - *Itata* hâdisesi - Brezilya iç savaşı
Rio limanındaki garip vaziyet - *Aquibadan*'ın torpidolararak batırılması

ALTINCI FASIL 136

Çin-Japon harbi - Bu iki devlet bahriyesinin vaziyetleri - Asan harekâtı
Tsi-Yuen mağlûp - *Kowshing*'in batması - Çin filosu denize çıkıyor
Japonlar gözüdürler - Yalu muharebesi - Çinlilerin büyük zayıatı
Japon komutan gemisi hareketten sakıt - İki tarafın zayıatı ve mukayese
Kuvvetli Çin gemileri kaçıyorlar - Port Arthur'un zaptı - Wei Hai Wei'ye hücum
Türk Yunan harbi - Güney Afrika harbi ve Taku istihkâmları

YEDİNCİ FASIL 169

İspanya-A.B.D. harbi - *Maine* Havana'da
Mezkûr geminin limanda berhava olması - Bu hâdisе hakkında verilen yanlış hüküm
İspanya bahriyesinin vaziyeti - A.B.D. donanması - İspanya hükümetinin fena emirleri
Amiral Cervera komutayı üstlenir ve Karayip adalarına müteveccihen hareket eder
Santiago'ya varış - Amerikalıların harekâtı - San Juan'ın bombardıman edilmesi
Amiral Sampson Santiago'yu abluka eder - İspanya filosuna huruç emri verilir

SEKİZİNCİ FASIL 200

Santiago muharebesi - İspanyol gemileri limandan çıkarlar
A.B.D gemileri hücum ederler - Cervera'nın komutan gemisi hareketten sakıt
Diğer İspanyol gemileri ya batmış veya karaya bindirmişlerdir - İsabet ve zayıat
Schley'e karşı yapılan ithamlar - Puerto Rico'ya taarruz - Uzak Doğu'da Amerikalılar
Dewey'in Manila'ya hareketi - Mumaileyhin buradaki İspanyol gemilerini tahribi
Zayıat - Manila'nın zaptı - Amiral Cervera'nın talihsiz seferi

DOKUZUNCU FASIL 231

Rusya ve Japonya - Kore'ye hakimiyet meselesi - Rusların hataları - Harekât plânı
Rus kuvvetleri dağınık bir halde - Amiral Togo'nun komutanlığı - Japon donanması
Japonya'nın tabii olarak haiz bulunduğu üstünlük - Rus teşkilâtı - Vladivostock filosu
Çar'ın talimatı - Port Arthur filosu iyi hazırlanmamış bir halde

ONUNCU FASIL 250

Japon donanması denize açılır - *Asama*'nın *Variag* ile muharebesi - *Variag*'ın batması
Port Arthur filosuna karşı torpido hücumu - Üç Rus gemisi harekettten sakıt
Amiral Dewa, Port Arthur'da keşif yapar
Togo'nun uzak mesafeden yaptığı bombardıman - Zayıat ve hasarlar
Port Arthur'u kapatmak teşebbüsü boşa çıkar - Komutayı Amiral Makarov üstlenir
Makarov'un faaliyeti

ON BİRİNCİ FASIL 272

Makarov'un huruç harekâtı - Rus komutan gemisi mayına çarparak batar
Port Arthur'u kapatmak için yapılan ikinci bir teşebbüs akim kalır
Japonlar tarafından yapılan çıkartma harekâtı Port Arthur'un iletişimini keser
Japonların uğradıkları felâketler - *Hatsuse* ve *Yashima*'nın mayına çarpması
Ruslar huruca karar verirler - Amiral Vitgeft limandan çıkıp tekrar döner
Vitgeft'in gemilerine karşı yapılan neticesiz torpido hücumları ve
limandan çıkması için verilen yeni emirler

ON İKİNCİ FASIL 286

Rus filosu denize çıkar - 10 Ağustos 1904 muharebesi - Karışık manevralar
Uzak mesafeden muharebe - Japon komutan gemisine mermi isabeti
Muharebenin buhranlı anları - Rus gemilerine vâki olan iki tehlikeli isabet
Vitgeft'in ölümü - Rus filosunun kaçı - İsabet ve zayıat miktarı
Japonlar *Rieshitelny* muhribini zapt ederler - Vladivostock kruvazörleri
Akıncılık ve ticaret gemilerine taarruz - Japon muhasara toplarının kaybı
Kamimura'nın talihsizliği - 14 Ağustos 1904 muharebesi - *Rurik* batar
İki gemi kaçmayı başarır - Zayıat

ON ÜÇÜNCÜ FASIL 311

Port Arthur filosunun son saatleri - *Asahi* mayına çarpar - 203 rakımlı tepenin zaptı
Limandaki Rus gemilerinin harp edemeyecek bir hale getirilmesi
Japonlar Baltık filosunu karşılamağa hazırlanıyorlar
Amiral Rojestvensky ve yapmış olduğu harekât - Kuzey denizi vakası
Tarafsız üslerden istifade - Mumaileyhin Rus hükûmetine gönderdiği haber
Nebogatoff'un acayip filosu - Baltık filosunun Tsushima'ya hareketi
Muharebe emirleri - Ruslar, Japon gemilerinin
telsiz muhaberatını duymağa başladılar

ON DÖRDÜNCÜ FASIL 331

Tsushima muharebesi, 27/28 - Mayıs - Ruslar keşfedildiler - Togo'nun endişesi
Kuvvetlerin mukayesesi - Japon kruvazörleri Rusların etrafını sararlar
Rojestvensky'nin felâketli hatası - Togo'nun yaptığı cesurane dönüş manevrası
Filolar ateş açarlar - *Asama* sakatlanır - *Osliaibia*'nın batması
Japon humbaralarının yaptığı müthiş tesirler
Başarısızlıkla neticelenen torpido hücumları - *Suvaroff*'un akıbeti - Japonların zayıtı
Komutayı Nebogatoff üstlenir - Torpido hücumlarıyla geçen bir gece
Birçok Rus gemileri batar - Nebogatoff teslim oluyor - Baltık filosunun hezimetini
Rusların zayıtı - Harpten sonra divanı harp

ON BEŞİNCİ FASIL 366

İtalyanlar tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na verilen ulti-matom
İtalyanların denizdeki üstünlüğü - Trablus bombardımanı - Tobruk'un zaptı
Beyrut harekâtı - Ege Denizi'ndeki harekât
Çanakkale istihkâmlarının bombardımanı - Rodos'un zaptı - Türk Yunan harbi
Feth-i Bülend'in torpidolanması - *Hamidiye*'nin torpidolanması
Çanakkale boğazı önündeki harekât - *Hamidiye*'nin seferi

ON ALTINCI FASIL 386

Zırhlı sınıfına mensup gemilerin uğradıkları kazalar
Captain zırhlısının fırtınalı bir havada alabora olması,
Vanguard zırhlısının *Iron Duke* zırhlısı tarafından mahmuzlanarak batırılması
Großer Kurfürst zırhlısının *König Wilhelm* tarafından mahmuzlanması
Victoria zırhlısının kaybedilmesi - Amiral Tryon'ın esrarlı emri
Emir icra edilir *Victoria* mahmuzlanır - Tryon ile beraber 338 kişi ölür
Zırhlılarda vuku bulan cephane infilâkları - *Mikasa* muharebe gemisinin kaybı
Aquibadan zırhlısının batması - *Iéna* ve *Liberté* muharebe gemileri - Tehlikeli barutlar
Büyük harpte vuku bulan cephane infilâkları - sebepler hâlâ meçhul

KAYNAKÇA 418

DİZİN 429

CETVELLER 449

HARİTA LİSTESİ

Harita 1. Hampton Roads ve Merrimac Monitor'a karşı	33
Harita 2. New Orleans ve Mobile	41
Harita 3. Kinburn, Port Royal, Vicksburg, Charleston	43
Harita 4. Konfederasyon Eyaletleri ve demiryolları	48
Harita 5. Lissa Muharebesi ve Lissa Adası	81
Harita 6. Kaldera Körfezi'nde Angamos harekâtı	III
Harita 7. İskenderiye'nin bombardımanı	119
Harita 8. Rio de Janeiro ve <i>Aquidaban</i> 'ın batışı	135
Harita 9. Yalu Muharebesi	153
Harita 10. <i>Vei-hai-vei</i> ve Sarı Deniz Muharebeleri	159
Harita 11. Santiago Muharebesi	193
Harita 12. Manila Muharebeleri	219
Harita 13. 1904'te Uzakdoğu	235
Harita 14. Port Arthur ve Çemulpo	255
Harita 15. 10 Ağustos 1904 Muharebesi	287
Harita 16. Japon Denizi Muharebesi, 14 Ağustos 1904	305
Harita 17. I. Zuşima Muharebesi	338
Harita 18. II. Zuşima Muharebesi	343
Harita 19. III. Zuşima Muharebesi	45
Harita 20. Zuşima'dan sonra Japon takibi	355
Harita 21. İtalyanların Trablus harekâtları	371
Harita 22. Taku ve Trablus'un bombardımanı	373

RESİM LİSTESİ

Resim 1. Rus muharebe gemisi <i>Çesarevitç</i> 'in köprü üstü.	13
Resim 2. 1- <i>Merrimack</i> 'in kazamat zırhı 2- <i>Monitor</i> 'un dikey kesiti 3- <i>Monitor</i> 'un güverte planı	25
Resim 3. <i>Merimack</i> ile <i>Monitor</i> 'un zırh dağılımı	29
Resim 4. <i>Monadnock</i> ile <i>Passaic</i> monitorları açık denizde	56

Resim 5. <i>Re D'Italia</i> Tegetthof'un Sancak Gemisi <i>Ferdinand Max</i> tarafından mahmuzlanarak batıyor.	85
Resim 6. İlk İngiliz Zırhlılarından <i>Infexible</i> ve İptidai Zırhlılardan <i>Aleksandra</i>	123
Resim 7. Çin Zırhlıları Çen Yuen ile <i>Ting Yuen</i> 'in Plan Çizimleri	139
Resim 8. Çin Kruvazörü <i>Çih-Yuen</i> ve Japon Hafif Kruvazörü <i>Yoşino</i>	145
Resim 9. A.B.D. muharebe gemisi <i>Maine</i> 'in Kkesit çizimi.	173
Resim 10. A.B.D. ve İspanya bahriyelerinin başlıca harp gemileri.	177
Resim 11. Santiago muharebesinde batan İspanyol zırhlı kruvazörü <i>Vizcaya</i> ve A.B.D. Zırhlı Kruvazörü <i>Brooklyn</i>	185
Resim 12. Amiral W. T. Samson, Amiral G. Dewey, Amiral Cervera, Amiral Montojo.	195
Resim 13. İspanyol zırhlı kruvazörü <i>Vizcaya</i> 'nın enkazı ve berheva haldeki <i>Oquendo</i>	205
Resim 14. A.B.D. zırhlı kruvazörü	213
Resim 15. Japon muharebe gemileri <i>Hatsuse</i> ve <i>Yaşima</i>	241
Resim 16. Japon hafif kruvazörü <i>Takasago</i> ve zırhlı kruvazörü <i>Asama</i>	257
Resim 17. Amiral Togo, Amiral Kamimura, Amiral Vitgeft, Amiral Rojestvensky	265
Resim 18. Rus zırhlı kruvazörü <i>Rossia</i> ve Japon muhribi <i>Sazanami</i>	299
Resim 19. <i>Peresviet</i> ve <i>Retvisan</i> muharebe gemileri	313
Resim 20. Rus muharebe gemileri <i>Osliaabia</i> ve <i>Suvarof</i>	325
Resim 21. Togo'nun filosu Zuşima'da	333
Resim 22. <i>Victoria</i> , <i>Camperdown</i>	401
Resim 23. <i>Victoria</i> 'nın son anları ve İptidai Zırhlı <i>Vanguard</i>	403

BİRİNCİ FASIL

Zırhın gemilere tatbiki - Sinop vakası - İngiliz ve Fransız bahriyelerinin ilk zırhlı gemileri - Kuzey-Güney savaşı - Merrimack ve Monitor - Merrimack'ın ahşap gemilerle muharebesi - Monitor ile sonuçsuz bir muharebe - Mississippi nehrindeki harekât - Grant ve Gambotlar - Amiral Farragut New Orleans'da - Vicksburg'un düşmesi - Güney hükümetlerine vurulan darbe.

Gemilere zırh kaplama fikri 19. asır başlarına tesadüf eder. Bir zamanlar harpte pek ziyade kullanılan roketin mucidi Sir W. Congreve 1805 tarihinde sahil istihkâmlarına karşı hücum için havan toplarıyla donatılmış zırhlı yüzen bataryalar inşasını teklif etti. Amerika'daki gemi planları arasında 1836 tarihinde demir zırh ile kaplanmış gemi dizaynları vardı; bu dizaynların mucidi olan Stevens 1842 tarihinde 4 inçlik dövme demir levhalarla muhafaza altına alınmış büyük bir yüzer batarya planı yaptı. 1841 tarihinde Fransız Generali Paixhans gemileri humbara ateşine karşı muhafaza için haddeden çekilmiş demir levhalarla takviyesini teklif etti. 1843 tarihinde kaptan Labrousse isminde bir Fransız kuvvetli makinelerle donatılmış, mahmuzlu ve tamamen demirden mamul bir firkateyn inşasını teklif etti ki bu firkateyn aynı zamanda kavisli bir demir güverte ile muhafaza altına alınmış bulunuyordu.¹ 1844'te Fransız bahriye mühendislerinden Dupuy de Lôme esas hareket kuvveti istim olan ve yelkeni ancak tâli vazifelerde kullanılan bir firkateyn planı yaparak Fransa hükümetine takdim etti.²

30 Ekim 1853'te vuku bulan Sinop muharebesi, yanlış bir telakki neticesi olarak humbara ateşinin ahşap gemilere karşı son derecede müthiş olduğunu ispat ettiğinden zırhın büyük ölçüde tatbikine sebebiyet verdi.³ Sinop hadisesinde yedi firkateyn, üç korvet, iki yandan çarklı vapur ve iki nakliye gemisinden ibaret bulunan bir Türk filosu Amiral Nahimof komutasındaki altı pruva hattı gemisi (Kalyon), iki firkateyn ve üç vapurdan mürekkep bir Rus filosu tarafından tahrip edilmişti. Türk filosunun 4.000 libreden ibaret bulunan borda ateş gücü karşısın-

1 Chevalier, s. 133.

2 Dislere, s. 8.

da Ruslarınki 11.600 libre, yani Türklerin ateş gücünün takriben üç misli derecesinde ezici bir üstünlüğe haizdi. Türk filosunda humbara atan bir tek top bulunmadığı halde Rus filosunda humbara atan topların adedi 200'den fazla idi. Bununla beraber Ruslar tarafından hiç humbara kullanılmamış da- hi olsaydı firkateynlerle o zamanın harp hattı gemisi olan kalyonlar arasında vuku bulacak bir muharebeden esasen başka türlü bir netice beklene- mezdi. Vakada Türklerden bir vapur kurtulup kaçtı ve diğerleri tamamen mahvoldu. Rus zayiati 38 ölü 240 yaralı ve Türk zayiati 2.000 ölü ve yaralı- dan ibaretti.

Bu muharebenin neticesinde İngiliz ve Fransızlar, Türkler lehine harbe girdiler ve aradan bir sene geçtikten sonra da 28 Haziran 1854 tari- hinde Napoléon III *Lave, Tonnante, Congrève, Foudroyante, Dévastation* is- minde beş tane yüzer batarya inşasına karar verdi. Bu gemilerden her biri 1.600 ton hacminde olup sahillerde kullanılmağa elverişli fakat denizcilik hassalarından mahrumdu. Tekneler 4,5 inç kalınlığında dövme demir zırh- la muhafaza altına alınmış, makineleri tek uskurlu ve saatte süratleri ancak 6 mil kadar olup beheri 56 librelik 16 kaval top ve küçük çapta diğer iki top ile donatılmış bulunuyordu. Gemilerin planları İngiliz bahriye nezaretine de verildi ve bahriye nezareti pek o kadar heves göstermemekle beraber ay- nı plan üzerine sekiz gemi ismarladı.⁴ Bunlardan dört tanesi (*Glatton, Me- teor, Thunder* ve *Trusty*) ahşap olup 1.469 ton hacminde idi. Diğer dört ta- nesi de (*Etna, Erebus, Terror* ve *Thunderbolt*) demirden mamul ve 1.850 ton hacminde idi. Gemiler, 4,3 inç kalınlığında dövme demirden mamul bir zırh ile muhafaza altına alınmıştı ve 12-16 top taşıyordu.

Fransız yüzer bataryalarından *Devastation, Lave* ve *Tonnant* 17 Ekim 1855'te Karadeniz'de Dinyeper nehri ağzını müdafaa eden Kinburn istihkâ- mına karşı yapılan harekâta iştirak ettiler. Bu istihkâm kuzeye doğru uza- nan uzun ve kumsal bir dil üzerinde bulunuyordu. Müttefikler istihkâmın dışarıyla olan irtibatını kesmek için dilin kaide kısmına asker döktüler. Çı- kartma üç zırhlı duba hariç, bir çok ahşap gemiler, gambot ve havan toplarıyla donatılmış diğer gemilerden mürekkep kuvvetli bir İngiliz-Fransız fi- losu tarafından himaye görmekte idi. Bataryalar istihkâma 920-1.200 yarda mesafeye kadar sokuldular; dört saat bombardımandan sonra istihkâm düş-

tü ve Ruslar teslim oldular. Fransızların zırhlı gemilerdeki toplam zayıtı 2 ölü, 15 yaralıdan ibaretti; Rusların zayıtı 45 ölü ve 130 yaralı idi. Burada zırh eski usul kaval toplara karşı kesin bir muvaffakiyet kazandı.⁵ *Dévastation*'a 64, *Tonnant*'a 65 ve *Lave*'a 60 isabet vaki olmuş; mermilerden üç tanesinin lomarlardan içeri girmiş bulunmasına rağmen teknelerinde önemli bir hasar hâdis olmamıştı. Bu gemilerin su seviyesinden yükseklikleri son derece az olup her birinin icabında alabora edilebilir üç direk ve bir bacası vardı.

Bu ilk zırhlı gemiler denize dayanmaz, idaresi güç, sahillerden başka mahallerde kullanmağa yaramaz ve yedekte olarak çekilmeğe muhtaç teknelerdi. Mamafih bu gemilerin zuhuru bataryaları zırhla takviye edilmiş açık deniz gemilerinin inşasını icap ettirdi. Fransızlar 4 Mart 1858 tarihinde dört zırhlı fırkateyn sipariş ederek diğer milletlere ön ayak oldular. Bu dört gemiden en meşhuru *Gloire* idi.⁶ Gövdesi ahşaptan mamuldü ancak bordaları 4,7 inçlik demir levhalarla donatılmıştı. Palavra* bataryası 56 librelilik mermi atan 34 toptan mürekkepti ve üst güvertesinde de mihver üzerinde müteharrik iki büyük top vardı.⁷ Gemi tam arma donatılmış ve saatte 13 mil sürat verebilen uskurlu bir makine ile teçhiz edilmişti.

İngiltere bahriye nezareti Fransızlardan geri kalmak istemediğinden 1859 tarihinde *Warrior*⁸ ve *Black Prince* isminde iki büyük zırhlı gemi inşasına karar verdi. Bu gemilerden her biri 9.210 ton hacminde ve demirden mamul olup vasat kısmında 4,5 inçlik levhalarla muhafaza edilmişti. Esas plana göre gemilerin silahları palavrada ve borda zırh levhalarının arkasında olmak üzere 24 tane 68 librelilik kaval; keزالik palavrada fakat borda zırhı dışarısında aynı çapta sekiz kaval; üst güvertede mil üstünde müteharrik 68 librelilik iki kaval ve 40 librelilik kuyruktan dolma toptan mürekkepti.⁹ Beherinde 92 tane su geçmez bölme vardı. Armaları kaba-

3 Sir R. Custance, *Ship of the Line in Battle*, s. 8-9.

4 Dislere, s. 12.

5 Lyons, s. 368. Harita III'e bakınız.

6 Diğer üçü *Couronne*, *Normandie* ve *Invincible* idi.

7 Humbara mermileri 86 libre ağırlığında idi.

8 25 Mayıs 1859'da kızağa konuldu; Ekim 1861'de tamamlandı. Bu tarihte Fransa'nın inşa edilmiş veya tamamlanmakta olan altı; İngiltere'nin yedi zırhlı gemisi vardı.

9 Mayıs 1862'de silahları 26 adet 68 librelilik kaval top; dört adet 70 librelilik ve on adet 110 librelilik kamadan dolar şışhane topuna döndürüldü. Sonraları mükerrek olarak yeniden silahlandırıldı.

* Eski gemiler kat kattı. Palavra bataryası geminin üstünden itibaren ikinci katındaki bataryadır - Mütercimin notu.

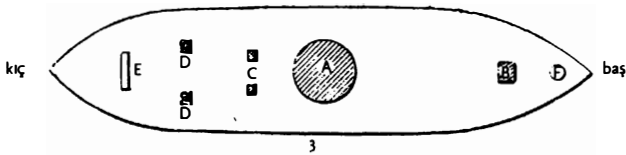
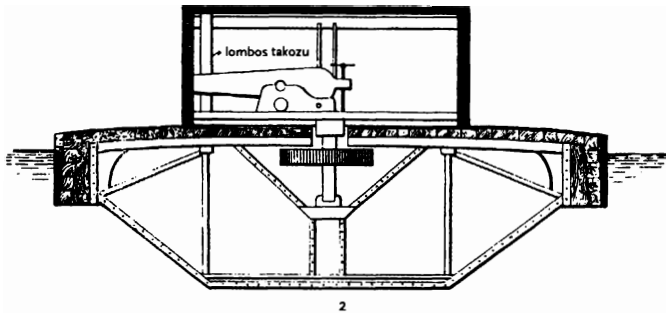
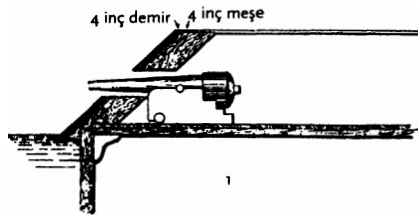
sorta donanım olup yelkenle seyrettiği zaman uzaktan lâıykıyla görülebilecek şekilde yapılmış iki bacası vardı; süratleri 14-14.5 mil ve denizcilik hassaları mükemmel olan bu gemiler, İngilizler tarafından meydana getirilen zırhlı harp gemilerinin ecdadıdır.

Zırhlı harp gemilerinin ilk defa olarak ehemmiyetli bir derecede kullanılmaları A.B.D toprakları üzerinde Kuzey-Güney savaşının vuku bulunduğu 1861-1865 tarihine tesadüf eder. Bu savaş, Birlikçiler ismiyle yad olunan kuzey eyaletleriyle Konfederasyon denilen güney eyaletleri arasında vuku buldu. Cümlesi merkezi hükümete sadık kalan kölelik aleyhtarı sanayici eyaletler Mason-Dixon hattının* kuzeyinde kaldığından bunlara Kuzeyliler; müstakil bir Amerika Konfedere Devleti kurmak isteyen kölelik taraftarı, pamuk ekici güney eyaletleri ise hattın güneyinde kaldığından Güneyliler adıyla da yad olunuyorlardı.

Savaşın başlangıcına tesadüf eden 1861 Nisan'ında Birlikçiler hükümetinin bahriyesi küçük ve kıymetsizdi. Bu bahriyede, hiç biri zırhlı olmamak şartıyla, istim ile müteharrik kırk kadar gemi vardı. Bu kırk gemiden otuz sekizi işe yarar bir halde olup yirmi dört tanesi ecnebi istasyonlarında bulunduğundan Birlikçi limanlarında ancak sekiz gemi vardı. Bu gemilerden başka, bahriyeye mensup olan diğer gemiler demir ve makine asrında artık modası geçmiş birtakım yelken gemilerinden ibaretti. Teşkilât da yoktu ve bahriye dairesi sivil bir nâzır idaresinde müstakil birtakım şubelerden mürekkepti. Bahriyenin subay ve mürettebat mevcudu 7.600 olup bunun içinde bulunan 1.563 subaydan 322'si Güneyliler tarafına iltihak etmişti.

Subayların istidat seviyeleri yüksek olmakla beraber terfilerin geç olması ve terfi ettirilecek subayları seçim için iyi bir usul bulunmaması yüzünden subayların ortalama yaşları harp için elverişli addolunan yaşın çok

* Mason-Dixon hattı A.B.D'nin Pennsylvania, Batı Virginia, Delaware ve Maryland eyaletlerinin sınırlarından geçen bir çizgidir. Pennsylvania ile Maryland sömürgeleri arasındaki bir sınır ihtilafını çözmek amacıyla İngiltere hükümetinin görevlendirdiği Charles Mason ve Jeremiah Dixon isimli iki kadaströ uzmanı tarafından 1763-67 seneleri arasında belirlenmiştir. 1820 yılında A.B.D içindeki kölelik taraftarları ile aleyhtarlarını yatıştırmak için yapılan "Missouri uyuşması" uyarınca hattın güneyindeki eyaletlere köleliği devam ettirmek salâhiyeti verilince esas anlamının dışına çıkarak bir kültürel sembol haline gelir. Bu özelliğini halen Güney A.B.D ve Kuzey A.B.D' yi ayırdığı farz edilen bir sınır olmak hasebiyle korumaktadır (kaynak:Encyclopedia Britannica) —ed.n.



Resim 2. 1-Merrimack'in kazamat zırhı 2-Monitor'un dikey kesiti 3-Monitor'un güverte planı
A Taret, B Komuta Kulesi, C Bacalar, D D Havalandırma Manikaları, E Uskur Yuvası, F Çapa Yuvası

ilerisinde bulunuyordu. Bununla beraber kuzey eyaletleri büyük bir ticaret filosuna ve aynı zamanda çok miktarda gemi inşa kaynaklarına mâlik bulundukları gibi mütekait Deniz Albayı Gustavus V. Fox¹⁰ isminde gayet muktedir bir subayı bahriye nâzırına yardımcı olarak tayin etmek suretiyle bir kurmay başkanı elde etmişlerdi.

Güney eyaletlerinin sınai kaynakları zayıftı ve büyük bir ticaret filoları yahut gemi inşa vasıtaları yoktu; mevcut tezgâhlarının kudretine nazaran 2 inçten kalın bir demir levhayı bükemiyorlardı. Maden hususunda ve makine olanakları itibarıyla de ihtiyaç içinde bulunuyorlardı. Bu eyaletlerin iktisadi kudretleri başlıca pamuk ihracatına dayanıyordu; binaenaleyh bir defa bu ticarete set çekilecek olursa iktisadi yönden pek fena bir vaziyete düşmeleri muhakkaktı. Güney eyaletlerinin beyaz renkli insanları cidden muharip, cesur, sabırlı ve meşakkate alışkın bulunmakla beraber iş adamı ve müteşebbis insanlar değillerdi. Güneylilerin bu eksikleri demir, silah, elbise ve hemen her türlü malzeme yönünden olan ihtiyaç ile birleşerek daha harbin başlangıcında mezkûr eyaletleri güç vaziyete sokmuştu.¹¹

Amerikalılar tarafından ilk defa yapılmış olan zırhlı gemi *Merrimack* isminde ahşap fırkateynden tadil suretiyle inşa olunmuş bir gemi idi. Bu gemi Birlikçiler bahriyesi adına Virginia'da bulunan Norfolk tersanesinde tamir edilmekte iken tesisin Güneyliler eline düşmesi üzerine ateş verilerek batırılmıştı. Bilâhare 1861 Mayıs'ında Güneyliler tarafından enkaz çıkarıldı ve yapılan tahribattan pek az müteessir olduğu görülerek güvertesindeki aksam söküldü. Güverteye yan tarafları meyilli olmak üzere bir kazamat konuldu. Bu kazamat demiryolu raylarından yapılmış ve 2 inç kalınlığında iki kat demir levha ile muhafaza altına alınmıştı. Kazamatın içinde on tane top vardı; bu toplardan baş ve kış taraftakiler 7 inçlik şişhane topu olup hem omurga ve hem de kemere istikametlerine ateş edecek şekilde yerleştirilmişti. Her iki bordasında birer tane 6 inçlik şişhane ve üçer tane de kaval top vardı. Topların cephaneleri tamamen humbara idi ve hiç som mermi yoktu. Halbuki o tarihteki humbaralar zırha karşı tamamıyla faydasızdı. Geminin direği yoktu; bir bacası vardı ve makinesi ile akıntıya karşı kendini ancak sürükleyebiliyordu. Ahşap olan baş tarafına dökme demirden yapılmış küçük bir mahmuz konulmuştu. Baş tarafında küçük bir kule vardı ve bu

kule 4 inç kalınlığında demir levhalarla kaplanmıştı. Kazamatın zırhı meyilli bir tarzda su kesiminin iki ayak altına kadar iniyordu ve esasen tekneden hafif bir surette dışarı doğru çıkıntılı bulunuyordu. Güneyliler zırhlının inşaatını 1862 senesi Mart'ında tamamladılar ve Komodor Franklin Buchanan isminde bir subayı komutan; ekserisi ticaret gemilerinden toplanmış 320 kişiyi de mürettebat olarak gemiye verdiler.

Güneylilerin zırhlı gemi yapmakta olduklarının haber alınması Birlikçi bahriye dairesini aynı şekilde veya daha kuvvetli gemiler inşasına sevk etti. Bu surette yapılan gemilerden en meşhuru İsveçli mühendis John Ericsson tarafından dizayn edilmiş olan *Monitor* gemisi idi. Bu zat kuvvetli bir zırh ile muhafaza altında bulunan döner taretler dahilinde bir veya iki top koymak fikrini düşünmüştü. Aynı fikir İngiliz bahriye albaylarından Cowper Coles'un da aklından geçmiş ve 1860 tarihinde İngiltere bahriye nezaretine verdiği bir planla güvertesinde her biri iki topu hamil ve tavanı kubbe şeklinde döner dokuz taret bulunan sala benzer bir gemi inşasını teklif etmişti. Coles, 1861 tarihinde *Rolf Krake* isimindeki çift taretli Danimarka gemisini dizayn etti.¹² *Monitor* 25 Ekim 1861'de kızağa konuldu ve 19 Şubat 1862'de inşası biterek teslim alındı. 1.225 ton hacminde olup güvertesinde ve geminin merkez kısmında bulunan taretine bir inç kalınlığında sekiz kat demir levha kaplanmıştı. Taretin çapı 20, yüksekliği 9 ayaktı. Geminin merkezinde bulunan bir mihver üzerinde devrediyor ve bu devir, küçük bir istim makinesi vasıtasıyla temin olunuyordu. Topun içeri çekilmiş olduğu zamanlarda mazgallar ağır birtakım demir takozlar vasıtasıyla kapatılıyordu. Baş tarafta bulunan komuta kulesi güverteden 4 ayak yükseklikte ve başa doğru top atılmasına mâni olacak bir vaziyette idi. Kule 9 inç kalınlığında demir takozlardan yapılmış kabataslak bir şeydi ve 5,8 inç genişliğinde mazgalları hâvi bulunuyordu. Geminin güvertesi 1,5 inç kalınlığında iki kat demir levha ile kapanmış ve teknenin su hattı civarına tesadüf eden kısmı, diğer bir gemi tarafından mahmuzlanarak batırılmasına mâni olacak surette, bir inç kalınlığında beş kat demir levha ile muhafaza altına alınmıştı.

Geminin güvertesi su ile beraberdi; iki bacasıyla iki manikası istenildiği zaman yerinden çıkarılabilir bir vaziyette idi. Silahları ise 11 inçlik iki kaval top idi. Bu

10 d. 1821, öl. 1883.

11 1862 senesinde, Vicksburg civarındaki üç mil tutarında demiryolu rayının Mississippi nehrindeki Konfederasyon gemilerine zırh sağlamak üzere sökülmesinden başka çare bulunamamıştı.

12 bkz. s. 39

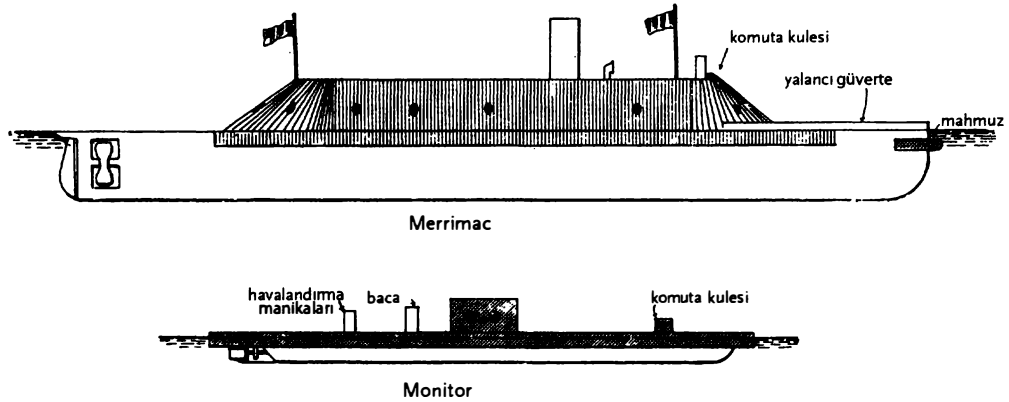
toplar, gayet yavaş bir suretle olmak üzere 166 libre ağırlığında yuvarlak som mermi atıyordu. Geminin komutanı Yüzbaşı John Worden idi ve mürettebatı ise tamamen gönüllülerden mürekkepti çünkü gemi inşa mühendisliği açısından *Monitor* kuşku ve tehlikeli bir tecrübe addolunuyordu. Filhakika denizcilik itibariyle çok fena olan gemi 29 Aralık 1862'de battı; 65 kişilik mürettebatın da 16'sını beraber götürdü.¹³ Görüntüsü öylesine görülmeyen idi ki "bir sal üstündeki peynir kutusu" diye tasvir edilmişti. *Monitor*'un da aynen *Merrimack* gibi düşman ateşine maruz zırhsız hiçbir noktası yoktu; yalnız *Merrimack*'ın 22-24 ayak su çekmesine mukabil ancak 10,5 ayak su çekmekte olduğundan sahillerde iş görmek itibariyle *Merrimack*'a üstündü ve manevra açısından *Merrimack*'dan daha kullanışlı idi.

Monitor, küçük bir römorkörün yedeğinde olduğu halde 6 Mart 1862 tarihinde New York'tan Hampton Roads'a müteveccihen hareket etti. Refakatinde de konvoy vazifesi yapmak üzere iki tane küçük gambot vardı. Hampton Roads bölgesi, James nehrinin ağzını muhafaza eden bir dizi Birlikçi harp gemisi tarafından tarassut altında bulunduruluyor ve *Merrimack*'in her an kendini göstermesi bekleniyordu. *Monitor*'un seferi, geminin denizcilik hususunda ne kadar fena olduğunu tamamen meydana çıkardı: havalandırma sistemi bozulmuş ve gemi su yapmıştı. Süvarisi başka birisi olsaydı belki de geri dönerdi. Gemi bu suretle 8 Mart günü öğleden sonra Chesapeake körfezi ağzına geldi ve içerden top sesleri işitilmesi üzerine ilerlemeyerek akşam üstü karanlık bastıktan sonra Hampton Roads'a vâsıl oldu.

O gün Hampton Roads'ta bir muharebe vuku bulmuştu ki bu muharebe zırhlı ve zırhsız gemiler arasında vuku bulan ilk muharebe idi. Muharebenin cereyanına gelince: *Merrimack* öğleden biraz evvel Elizabeth

nehirinden (haritaya bakınız) aşağıya doğru yavaş yavaş inmeğe başladı. Geminin maksadı, kara ordusu komutanlığının talebi üzerine, Hampton Roads'a demirlemiş bulunan Birlikçi filosuna mensup eski ve ahşap gemilere hücum etmektir. Bu gemilerden 24 toplu *Cumberland* uskunası ile 50 toplu *Congress* firkateyni Newport News'in önüne demirlemişti. İki geminin mürettebatı subay ve asker toplam 800 kişi idi.

13 *Monitor* cinsi gemilerin fena denizcilikleri, bunlara komuta eden beş subayın raporunda vurgulanmıştır (*Armoured Vessels* s. 109). Bu subayların dediğine göre "açık denizde abluka icra etmek için tamamen uygunsuzdurlar." Resim 1 düşük denize mukavemeti göstermektedir.



Resim 3. Yukarıdaki çizimlerde *Merimack* ile *Monitor*'un zırh dağılımı resmedilmiştir. Görüldüğü üzere beherinin su üstünde kalan kısmı o devirdeki topların delemeyeceği demir plakalarla mahfuzdu.

Merrimack'ın süvarisi Buchanan, kesin bir netice almak kararıyla evvela *Cumberland*'e doğru ilerledi ve biraz sokulduktan sonra bu gemi ile *Congress*'in ve sahil istihkâmlarının müşterek ateşi altında kaldı. Fakat ortada garip bir hadise cereyan ediyordu: Kuzeylilerin attıkları mermiler *Merrimack*'ın zırhına çarpınca lâstik top gibi geri gidiyor ve gemiyi delmiyordu. Halbuki *Merrimack*'ın güllerinin ahşap gemilerde yaptığı tesir büsbütün başka idi. Buchanan ilerlemesine devam etti ve nihayet mahmuzunu *Cumberland*'in pruva kısmına yerleştirerek su kesiminin altında büyük bir delik açtı. Bundan sonra *Merrimack* geriledi ve bu gerileme esnasında mahmuzu yerinden çıkarak rakibinin teknesinde saplı kaldı.

Cumberland hemen batmağa başladı, fakat mürettebatı top başından ayrılmayarak faydasız olan ateşlerine devam ettiler. Muharebe vuku bulurken *Congress* demirini alıp yelken yapmış ve kaçmağa uğraşırken sığ suda karaya gitmişti. *Merrimack* bu sefer *Congress*'in üzerine döndü ve mezkûr gemiyi omurgası istikametinde topa tutabilecek surette mevki alarak bir saat kadar ateş etti. Bombardıman neticesinde firkateyn birkaç yerinden ateş aldı ve nihayet içindeki mürettebat beyaz bayrak çekti.

Congress tahrip edildiği zaman akşam olmasına az vakit kalmış ve cezir dolayısıyla da sular çekilmeğe başlamıştı. İşte bu sebepten dolayı *Merrimack*, körfezde bulunan *Minnesota*, *Roanoke* ve *St. Lawrence* isminde Birlikçilere mensup üç büyük ahşap gemiyi tahribe vakit bulamayarak Norfolk'a dönmeğe mecbur oldu. *Merrimack*'ın uğradığı bütün hasar mahmuzunu kaybetmesinden ve bir de toplarının iki tanesinin battal olmasında ibaret kalmıştı. İnsanca zayıtı 2 ölü ve 8 yaralı idi.⁴ Buna mukabil karşı taraftan iki gemi batırmış, 257 kişi öldürmüş; Hampton Roads sahasını paniğe uğratmış, Birlikçilere korku ve dehşet salmıştı.

O gece *Monitor* geldi ve ertesi sabah olası bir taarruza karşı *Minnesota*'nın yanına demirledi. Konfedereler, yanmakta bulunan *Congress*'in meydana getirdiği aydınlık içinde yeni gelen gemiyi görmüşler ve hüviyetini anlamışlardı. 9 Mart tarihine tesadüf eden ertesi gün sabahleyin saat 08:00'de *Merrimack* Yüzbaşı C. Jones komutasında olarak bir defa daha dışarı çıktı ve *Minnesota*'ya doğru ilerlemeğe başladı. Bunu gören Yüzbaşı Worden derhal *Monitor* ile araya girerek *Merrimack*'a doğru ilerledi ve bu suretle bu iki ge-

mi arasında yakın mesafeden bir muharebe başladı. Bu muharebede gemilerden hiçbiri diğerine karşı mühim bir hasar yapamıyordu.

Merrimack'ta som mermi bulunmadığı için attığı toplar monitorun zırhını delemiyordu; keza *Monitor*'un 11 inçlik kaval toplarına gelince bunlar da *Merrimack*'ın zırhına karşı aynı derecede tesirsiz kalıyordu. Neticeyi gören Worden azimli bir hareketle *Merrimack*'ı mahmuzlamağa teşebbüs etti ise de muvaffak olamadı. *Merrimack* her on beş dakikada bir defa borda ateşi yapmak suretiyle iki zırhlı bir müddet muharebe ettiler. Bu tarzda muharebeden bir netice çıkmayacağını gören Jones, nihayet *Monitor*'u bırakarak *Minnesota*'ya hücum etmeğe karar verdi ve hedefine doğru ilerlerken, çok su çektiğinden dolayı karaya oturarak 15 dakika kadar hareketsiz kaldıktan sonra tekrar yüzdü.

Merrimack kendini kurtardıktan sonra *Monitor*'u mahmuzlamağa karar verdi ve hücum etti fakat manevra kudreti pek az ve bu gibi dar sularda idaresi gayet zor olduğundan dolayı bundan daha kullanışlı olan *Monitor* kendisini çarpışmanın şiddetinden kurtardı. Husule gelen netice *Monitor*'un keskin kenarlı zırh kuşağının *Merrimack*'ın baş tarafında bir yara açmasından ibaret kaldı. Gemiler birbirlerinden ayrıldılar fakat *Merrimack*'ın yarısından içeri fena halde su giriyordu. Gemiler, iki saatten beri birbirleriyle muharebe etmekte olduklarından dolayı *Monitor*'un taretindeki cephaneye başlamış ve cephaneliğinden yeniden mermi çıkarmak lüzumu hâsıl olmuştu. *Monitor* az su çektiğinden dolayı bu işi yapmak için *Merrimack*'ın sokulamayacağı derecede sığ suya giderek burada taretine mermi çıkarmağa başladı. Bunu gören *Merrimack* evvelen bu gemini ricat ettiğini zannetti ise de *Monitor* saat 11:30'da tekrar gelerek muharebe yeniden başladı. Bu seferki muharebede Konfedereler, evvelce tatbik ettikleri usulü değiştirmiş ve *Monitor*'un doğrudan doğruya zırh kulesine ateşe başlamışlardı. Filhakika bu ateş iyi bir tesir yaptı ve mermilerden bir tanesi mazgalların dışında patlayarak Worden'ı sersemletti; gözlerini de geçici olarak görmez bir hale getirdi. Worden büyük bir ıstırap içinde bulunmasına rağmen itidalini kaybetmedi ve *Monitor*'un harp sahasından uzaklaştırılmasını emrederek gemiyi sığ suya aldırarak burada yirmi dakika kadar kaldı. *Merrimack*, *Monitor*'un girdiği

14 Resmi sayıdır. (Official Records, seri I, Cilt VII, s. 42).

şığ sulara giremediğinden ve yine şığ sulara oturmuş olan Birlikçilere mensup ahşap gemileri tahrip edebilecek mesafeye sokulmak imkanı da olmadığından Norfolk istihkâmlarına müteveccihen hareket etti.

Zırhlılar arasında ilk defa vuku bulan bu muharebeden kesin bir netice alınamamış ve her iki taraf da, taarruz kudretlerinin noksanlığı dolayısıyla hasmını tahribe muvaffak olamamıştı. *Monitor* 22 isabet almıştı; bu isabetlerden ikisi zırh kulede, dokuz taret kısmında, sekizi borda zırhı üzerinde ve üçü de güvertede idi. *Merrimack* da yirmi bir isabet vardı;¹⁵ fakat hiçbir yerde zırhı delinmemişti ve bazı noktalarda mermilerin yapmış oldukları hasarlar kolaylıkla tamir edilebilir bir halde idi. Bu geminin filikalaları tamamen parçalanmış; bacası ve istim borusu delinmiş; mürettebatından da on bir kişi yaralanmıştı. *Monitor*'daki yaralılar altı kişi idi ve bunlardan Yüzbaşı Worden'dan başkasının yaraları hafifti.¹⁶

Aradan bir ay kadar bir zaman geçtikten sonra, 11 Nisan 1862 tarihinde *Merrimack* tekrar dışarı çıktı. Gemi mükemmelen tamir edilmiş ve topları için de som mermi tedarik olunmuştu fakat bu sefer de Birlikçi gemileri muharebeyi kabul etmediler. Gerçi *Merrimack* o sırada Yorktown yarımadasında harekât yapmakta bulunan Birlikçi Generali McClellan'ın ordusunun ikmâl yollarını tehdit altında bulunduruyordu¹⁷ ve bu geminin karşısına çıkacak *Monitor*'dan başka gemi de yoktu. Fakat *Monitor* ciddi bir muharebeyi kabul ettiği takdirde zırh kulesinin hedef seçilerek geminin delinip muharebenin kendi aleyhine son bulması ihtimali vardı; halbuki Hampton Roads'da kalmakla Güneyliler tarafından buralara konulmuş olan ablukayı tesirsiz bir hale getirebiliyordu. Nihayet McClellan'ın harekâ-

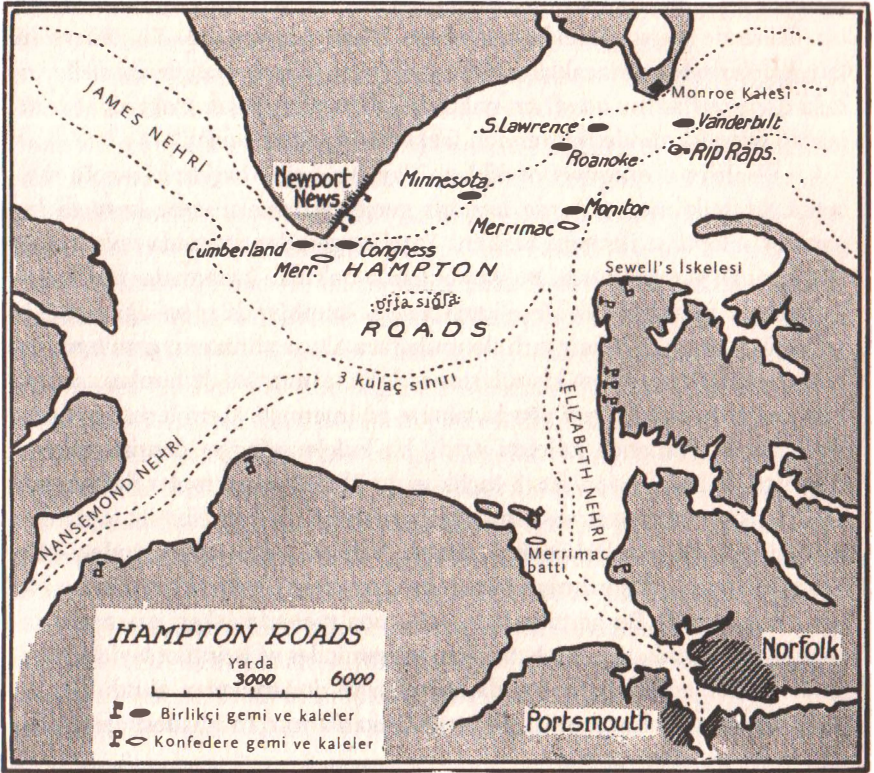
tı neticesinde Güneyliler Norfolk'u tahliye ettiler ve limanda bulunan *Merrimack*'ı 11 Mayıs 1862 tarihinde karaya bindirerek yaptılar.

Kuzey-Güney savaşının başında Mississippi nehrinin Cairo'dan New Orleans'a kadar olan kısmı Güneylilerin eline geçmişti. Bu bölgeyi geri alarak nehrin kontrolünü sağlamak keyfiyeti Birlikçilerin strateji uzmanlarınca kabul edilmiş planın üç mühim maddesinden birini teşkil ediyordu; bu planın diğer iki mad-

15 Konfederasyon yetkilileri *Monitor*'un kırk bir isabet kaydettiğini söylemişlerdir; *Monitor*'un da boş menzilden kırk bir atış yaptığı dikkate alınırsa Konfederasyon kaydı muhtemelen doğrudur.

16 Bkz. *Official Records*, Seri I, Cilt VII, 26.

17 McClellan'ın ordusuna yaptığı "felç" etkisi için bkz. *Official Records*, Seri I, Cilt VII, s. 99.



Harita 1. Hampton Roads ve Merrimac Monitor'a karşı.

desi Konfederasyon sahillerine abluka koymak ve Güneylilerin silahlı kuvvetlerini mahvetmekti. Mississippi nehri Konfederelere mensup arazinin batı kısmında bulunan başlıca büyük şehirler arasında en mükemmel bir ulaşım yolu idi. Bu nehir vadisi Konfedere arazisinin doğu kısmını, zahi-re vesair yiyecek üretimiyle meşhur olan Arkansas, Missouri, Louisiana ve Texas hükümetleri arazisinden ayrılmakta olduğundan Birlikçi kuvvetleri

bir defa bu nehri tutacak olursa Konfedere arazisini ikiye ayıracak ve nehir üzerinde tesis edecekleri üslerden hücumlar yaparak Konfedereleri tam kalplerinden vuracaklardı.¹⁸ Bu tarihlerde Güney eyaletlerinin ellerindeki demiryollarının adedi az, nakliyat kabiliyetleri gayet aşağı idi ve bunlardan ekserisi günde iki trenden fazla tahrik edemiyordu.¹⁹

Nehrin ehemmiyetini dikkate alan Birlikçiler başkanı Lincoln riyasetindeki hükümet, nehirde harekât gerçekleştirmek üzere kuvvetli bir gambot* filotillâsı inşasını başlattı. Yapılan gemiler arasında dokuz adet düz karinalı gambot vardı. Bu gambotlarda bulunan kazamatlar pruva istikametinde vuku bulacak ateşe karşı 24 inç kalınlığında meşe ağacı ve 2,5-3,5 inç kalınlığında demir zırh ile muhafaza altına alınmıştı; gemilerin orta ve kış taraflarının bazı kısımlarına zırh konulmuş ise de bunların arkası kazamatlarda olduğu gibi ağaçla takviye edilmemişti. Gemilerin koni şeklinde küçük kumanda kuleleri vardı; bu kuleler ağaç ve demirle takviye edilmişti. Silahları, 9 inçlik, 8 inçlik ve 32 librelik kaval toplar ile bazı şişhane topları ve kullanılması son derece tehlikeli olan 70 librelik toplardan mürekkepti. Güverteleri muhafazasızdı; halbuki nehir sahillerindeki yüksek mevzilere yerleştirilmiş topların ateşine maruz kalacakları için bu büyük bir kusur idi. Bu gemiler kara ordusuna mensup askeri makamlar tarafından yaptırıldı; mürettebatı askerler, gemiciler ve istimbot tayfaları arasından tefrik edildi; subayları da ordudan ve donanmadan alındı. Güney hükümetlerine gelince, onlar da kendi imkanlarının müsaadesi derecesinde benzer gemiler yaptılar.

Kuzeylilerin gambot filotillâsı General U.S Grant komutasındaki ordunun harekâtını Cairo'dan himaye etti. 6 Şubat 1862 tarihinde Henry kalesine karşı karadan ve denizden yapılan harekete iştirak eyledi. Henry kalesinin bazı bataryaları Tennessee nehrinin her iki sahili üzerinde bulunduğundan nehir yoluyla güney arazisinin merkezine giden yola hakim bir vaziyette idi. Harekât esnasında gambotlar, Konfedere bataryalarının şiddetli ateşine maruz kaldılar ve bu bataryalardan atılan bir mermi *Essex* gambotunun kazanına isabet ederek 28 kişiyi öldürdü. Bununla beraber

* Gambot: gambot, yardımcı savaş gemisi –ed.n.

gemilerin zırhı topa karşı iyi mukavemet gösterdi ve stratejik açıdan gayet mühim olan bu istihkâmın zaptına büyük ölçüde yardım etti.

Henry kalesinin zaptından sonra Tennessee nehri açılmış olduğundan gambot filotillâsından üç gemi nehirden yukarıya çıkıp bu nehir üzerinde bulunan ve Memphis-Ohio tren hattının nehirden bağlantısını temin eden köprüyü yıktı ve Konfederelere ait bir kaç vapurla mühim miktarda harp malzemesini zapt veya tahrip eyledi. Bundan başka gambotlar Tennessee nehri üzerinde 100 milden fazla bir mesafe katederek Chickasaw mevkiine kadar geldiler ve bu mevkiin biraz ilerisinde nehri kat etmekte bulunan Memphis-Charleston demiryolu hattını tehdit etmeğe başladılar. Bu demiryolu hattı, Konfedere arazisinin Atlantik okyanusu sahiliyle Mississippi vadisini birbirine bağlayan iki demiryolu hattından birini teşkil eylemek itibariyle stratejik açıdan gayet mühimdi.²⁰

Henry kalesi düştükten sonra General Grant, Donelson kalesine doğru hareket etti. Bu istihkâm Cumberland nehri yoluyla olan ulaşımına hakim bir vaziyette çeşitli kuvvetli bataryalardan mürekkepti. Bu harekâtta da zırhlı gambotlar keza ile müştereken hareket ediyorlardı. Gambotlardan biri 13 Şubat 1862 tarihinde Konfederelere ait bir bataryayı topa tuttu ve bu bataryadan atılan büyük bir mermi geminin zırhını delerek on iki kişiyi öldürdü. Geminin ateşi istihkâm üzerinde büyük bir tesir yapmamış ve yalnız General Grant'ın sahillerde tahkimat yapmakta olduğu bu sırada Konfederelerin dikkatlerini kendi üzerine çekmekten ibaret kamıştı.

14 Şubat tarihine tesadüf eden ertesi gün gambotların tekrar istihkâmlara hücum yapmaları ve mümkün olduğu takdirde istihkâmların önünde ilerleyip geçerek bunları arka taraftan vurmaları; dolayısıyla Konfederelerin nehir yoluyla olan ricat hatlarını kesmeleri emrolundu. Muharebe şiddetli oldu ve gambotların ricatıyla son buldu. Gemilerdeki zayıt 11 ölü ve 43 yaralıdan ibaretti. Filotillânın sancak subayı²¹ Foote da yaralıları arasında idi. Gambotların ricatı bunların dümen teribatının ateş karşısında kolaylıkla sakatlanarak gemile-

18 Mississippi'nin stratejik önemi için bkz. J. Early, *Memoir*, s. 34.

19 A.B.D içindeki toplam 31.256 mil demiryolunun 9.283 mili. Schwab, s. 273. Bkz. Harita IV

20 [Bu hattın batı kısmı bilâhare 1862'de Birlikçiler tarafından zapt edildi; ileriki sayfalarda bulunan demiryolları haritasına bakınız.]

21 [1862 tarihine kadar Birlikçi bahriyesinde albaydan daha büyük rütbe yoktu ve bu albaylardan filolara komuta edenlere resmen "Sancak subayı-Flag Officer" denilirdi.]

rin idaresinin imkansız bir hal almasından ileri gelmişti. İstihkâmlardaki Konfedere kuvvetleri muvaffakiyetsizlikle son bulan bir huruç hareketini müteakip, 16 Şubat tarihinde teslim oldular.

General Grant'ın komutanlık itibariyle şeref ve mevkiini yükseltmiş olan Vicksburg seferini bir tarafa bırakacak dahi olsak yalnız gambotların kendi emrindeki ordu kuvvetleri için yapabilmeleri muhtemel hizmetleri evvelden tahmin ve takdir ederek onlarla ortak harekât eylemesi bile kendisinin büyük komutanlıktaki kudretinin derecesini gösterecek başlı başına bir hadise teşkil eder. Tennessee nehri yolu açıldıktan sonra Grant'ın fikri derhal Konfedere arazisi dahiline doğru ilerlemekte fakat kendisinden daha yüksek komuta mevkiinde bulunan zevat bu kadar cüretli bir seferi tasvip etmediler ve netice olarak büyük bir fırsatın kaçırılmasına sebebiyet verdiler. General Grant geçici olarak komutanlıktan çıkarılarak bir müddet sonra yine yerine getirildi. Döndüğü zaman, Birlikçi kuvvetlerini kendisinin vaktiyle teklif etmiş olduğu bölgenin hayli ilerisinde bulunan ve büyük bir Konfedere ordusunun yığınak noktası olan Shiloh mevkiine kadar ilerlemiş bir halde buldu. Bu mevkide Nisan'ın 6'sı ile 7'sinde iki ordu birbirleriyle çarpıştı ve Shiloh muharebesi ismiyle anılan muharebe vuku buldu. Bu muharebeye iştirak eden iki gambot bizzat Grant'ın söylediği üzere "büyük bir gayretle"²² çalıştılar ve 6 Nisan gecesini Konfedereler cephesini 15 dakikada bir mermi düşürmek suretiyle bombardıman ettiler.

Bu esnada diğer bazı gambotlarla General John Pope komutasında bulunan bir kuvvet Mississippi nehrinde bulunan No. 1 adasını²³ aldılar. Bu gambotlardan ikisi adanın zaptından evvel akıntı aşağı seyrederek adayı geçtiler. Fakat Donelson kalesine karşı yaptıkları harekâttan aldıkları ders üzerine bu hareketi gece yaptılar ve gemileri top ateşine karşı muhafaza için bordalarına içi kömür ve ot balyalarıyla dolu mavnalar bağladılar. Buna ilaveten ateşten korunmak için halat, zincir ve ağaç gibi olanaklardan da istifade ettiler. Ada 8 Nisan tarihinde teslim oldu. Bundan sonra Birlikçi kuvvetleri nehirde aşağı inerek daha güneyde bulunan Pillow kalesine kadar gittiler. Burada 10 Mayıs günü Konfederelere mensup birtakım vapurlar ile Birlikçilere mensup dört gambot arasında bir çarpışma vuku buldu. Vapurlar demir mahmuzla teçhiz edilmiş ve top ateşine karşı da keres-

te ile muhafaza altına alınmıştı. Bunlar, gambotlardan ikisini mahmuzladılar ve bir tanesini batırmağa muvaffak oldular.

Bundan evvel Birlikçi hükümeti yedi vapur elde etmiş ve bunları mahmuzlayabilecek tarzda takviye ettikten sonra o günlerde harekât sahasına sevk eylemişti. Sahilden harekâta eden kıtaların hücumu neticesinde Pillow kalesi düştükten sonra Kuzeylilerin nehir filotillâsı 6 Haziran günü Memphis'e giderek burada bulunan Konfedere gemilerine hücum etti. Kuzeylilerin kuvveti beş gambot ile iki vapurdan mürekkepti. Bu kuvvet Konfederelerden, ikisi mahmuz ve ikisi top ile olmak üzere, dört gemi batırdı. Konfederelerin diğer gemileri kaçmağa teşebbüs ettilerse de bunlardan ancak bir tanesi savuşabildi; diğerleri tamamen tahrip veya zapt olundu. Muharebe üzerine Memphis derhal teslim oldu. Şimdi Mississippi nehri güneyde bulunan Vicksburg mevkiine kadar açılmıştı. 17 Haziran günü White nehri üzerinde bulunan St. Charles kalesine gambotlar tarafından bir bombardıman yapıldı. Bu bombardımanda *Mound City* gambotuna isabet eden bir mermi geminin istim dramını deldi ve 175 kişilik mürettebatından 82'sini istimle haşlayarak öldürdü; 43 kişi de kendilerini suya atarak boğuldular.²⁴ Bu vaka gambotların top ateşine karşı kâfi derecede mahfuz bulunmadığını gösteriyordu.

1862 senesi Mart'ında sancak subayı (Amiral) David Glasgow Farragut, Mississippi nehrinde bulunan ve güneye doğru inmekte olan filotillâ ile birleşmek üzere mezkûr nehri Meksika körfezinden zorlamağa karar vererek bu iş için lazım gelen planları hazırlamağa başladı. Farragut 1801 doğumlu ve o sırada 61 yaşında olduğundan gerçi bir deniz harbi için ihtiyar sayılırdı fakat yaşı ilerlemiş bulunmasına rağmen, ihtiyar General Moltke gibi tabiatındaki bütün faaliyet ve azimliliği tamamen muhafaza etmiş bir subaydı. Farragut yakın mesafeden muharebe etmek lüzumuna inanırdı ve harpte en iyi savunma usulünün düşmanı etkili bir ateş altında bulundurmak olduğu hakkındaki düsturu sürekli olarak tekrarladı. Bununla beraber zırhın kıymetini de göz ardı etmezdi; nitekim bilâhare Mobile körfezine karşı yaptığı harekâta zırhlı gemilerin varışına kadar filosunu hareket ettirmeyip bekletmişti.

22 *Personal Memoirs*, cilt I, s. 367.

23 [Bu ada, nehirde vuku bulan değişiklikler dolayısıyla bundan çok zaman evvel ortadan kaybolmuştur.]

24 *Official Records*, Seri I, Cilt XXVIII, s. 171.

Farragut'un Mississippi nehrini açmak hususunda başlatmış olduğu vazife çok zordu. Nehrin munsabında bulunan topuğun üzerindeki suyun derinliği o senenin ilkbaharı için müstesna bir surette azdı fakat topuğun öbür tarafında sular derin ve akıntı kuvvetli idi. Nehir dahilindeki zırhlı gambotlar istihkâmların ateşi altında akıntı aşağıya seyretmek suretiyle kendilerine yol açıyorlardı. Fakat Farragut bu işi akıntı yukarı seyretmek suretiyle yapmağa mecbur olduğundan vazifesi gambotlarinkinden daha güçlü. Bununla beraber Farragut kendi komutası altındaki gemilerin, nehrin ağzında bulunan zayıf istihkâmları geçerek bunların geri hatlarını ke-seceğine ve nihayet teslime mecbur bırakacağına emin bulunuyordu.²⁵ Farragut, dört ahşap uskurlu şalopa (sancak gemisi *Hartford* dahil her biri 22 parça 9 inçlik kaval top taşır), yandan çarklı bir fırkateyn, üç ahşap uskurlu korvet ile altı vapurun oluşturduğu toplam 154 top ile donatılmış bir ana kuvvet ve her birinde 13 inçlik yivsiz bir havan topu bulunan yirmi uskundan mürekkep bir filo ile 17 Nisan günü Mississippi nehrine dahil oldu.

Farragut'un yolu üzerinde New Orleans'dan 70 mil aşağıda olmak üzere Konfederelere ait iki istihkâm vardı. Bunlardan nehrin sol sahilinde bulunan Jackson kalesinde 75 top vardı ve istihkâm taştan yapılmıştı. Bu istihkâmı biraz geçince sağ taraf sahilinde ve dönemeç bir noktada nehrden yukarı doğru gelecek gemilere ateş edebilecek tarzda yapılmış 53 toplu St. Philip kalesi geliyordu. İçlerinde yeni top olmak üzere mevcut bulunan bir kaç şişhane topunun da kudretleri az ve kullanımları emniyetsizdi. İstihkâmlardaki silahların kudretsizliğini bir dereceye kadar telâfi etmek için Konfedereler tarafından nehrin Jackson kalesi kısmında karşıdan karşıya ağaç bir mania yapılmıştı. Fakat bu mania Farragut'un hücumundan biraz evvel akıntı tesiriyle birbirinden ayrılarak nehrin her iki sahiline dağılmıştı. Bundan sonra Konfedereler birtakım eski uskunaları yan yana demirlediler ve bunları zincir ile birbirine bağlayarak yeniden bir mania hattı meydana getirdiler. Bundan başka Konfederelerin ellerinde toplam 41 top taşıyan küçük bir filotillâ vardı. Bu filotillâdaki gemilerden başlıcası *Manassas* isminde bir römorkördü. Bunun su hattından yukarı olan kısmına kaplumbağa kabuğu şeklinde ve dışı 1,5 inç kalınlığında demir levha kaplı ağaç bir mahfaza yapılmış ve pruva tarafında büyük bir kaval top konulmuştu.

Bundan başka birtakım istimbotlarla beraber iki büyük zırhlı gemi daha mevcut idiyse de bu zırhlı gemiler henüz tamamlanmamış bir halde bulunuyorlardı. Velhâsıl Farragut seri davranarak Konfederelerin daha iyi hazırlanabilmelerine meydan bırakmamıştı.

Farragut'un havan toplarıyla donatılmış bulunan uskunaları 18 Nisan'da Jackson Kalesi'ni bombardımana başladılar. Bu bombardımanda uskunalar her ne kadar istihkâmın şiddetli ateşine maruz kalarak yerlerini değiştirmeye mecbur oldular ve buna mukabil büyük bir hasar veremedilerse de Konfedereleri tâciz etmekten geri kalmadılar. Bombardıman günlerce devam etti ve bu esnada Farragut'un gambotlarından ikisi 20 Nisan gecesi nehirdeki mania hattında bir gedik açmağa muvaffak oldu.²⁶ 23 Nisan'da Farragut bir subay göndererek bu gediği muayene ettirdikten sonra artık fazla vakit geçirmemeğe karar vererek 24 Nisan günü öğleden sonra ikide istihkâmların önünden geçip gitmek üzere hareket etti. Farragut, filosunu teşkil eden 17 harp gemisini her biri pruva hattında olmak üzere üç kola ayırmıştı, kendisinin râkip olduğu gemi hattın orta kısmında bulunuyordu. Bu filonun borda atış gücü 12.000 ve istihkâmlarındaki bütün topların toplam ateş gücü 7.000 libre idi. Gemilerin zincir, kömür ve kum çuvalıları vasıtasıyla ateşe karşı mukavemetleri artırılmış ve kazara oturacak olurlarsa akıntı ile ayrılmamaları için baş taraflarında daha çok su çekecek şekilde tertibat alınmıştı. Bunlara ilâveten uzaktan görölmelerini güçleştirmek için teknelerine nehrin sarı renkli çamurundan sürülmüş ve komutanın müsaadesi olmaksızın hiçbir geminin ricat etmemesi hakkında şiddetli emirler verilmişti.

Birlikçi gemileri istihkâmlar tarafından şiddetli bir ateşle karşılandılar; *Manassas* römorkörü bunlara hücum etti ve kezaik Konfedereler tarafından akıntıya salverilmiş; üzerinde ateş yanmakta bulunan birtakım saların tehdidinde maruz kaldılar. Farragut'un sancak gemisi olan *Hartford* şalopası bir römorkör tarafından kendi üzerine doğru sevk edilen böyle bir ateşli saldan kaçmağa uğraşırken St. Philip kalesi önünde karaya oturdu ve saldan gemiye sirayet eden ateş armayı sarmağa başladı ise de söndürüldü. Bu esnada akıntının yardımı ile gemi

25 Pollard, *Lost Cause*, s. 246-9. Ayrıntılar için Cetvel II'ye müracaat.

26 Konfederasyon yetkililerine göre, mania yukarıdan sürüklenen tombazlar tarafından delinmişti. Scharf, s. 284.

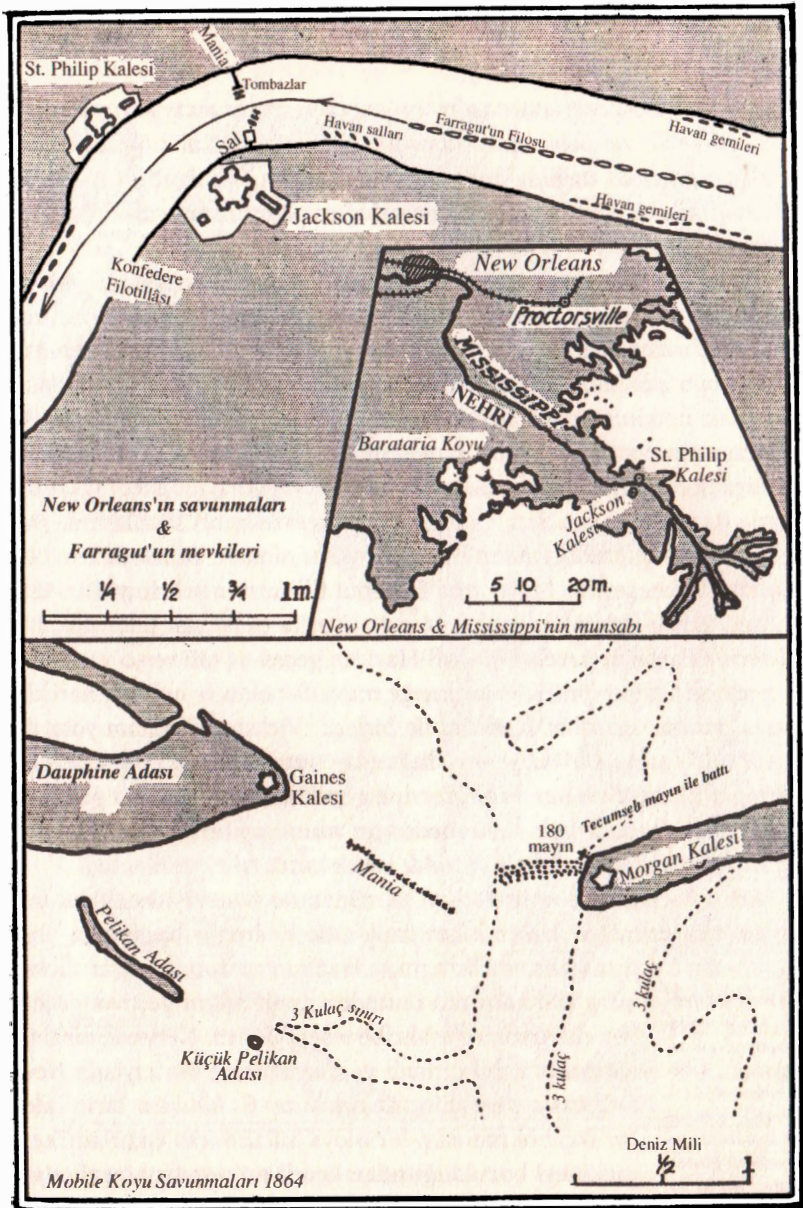
yüzdü ve nihayet ölü ve yaralı 10 kişi zayıt vererek nehirden yukarı geçmeğe muvaffak oldu. Bu sırada toplardan ve ateş sallarından çıkan dumanların meydana getirdiği karanlık dolayısıyla Farragut filosunda iki çarpışma vakası oldu ve *Manassas* römorkörü çeşitli defalar mahmuzlamak için hücum yaparak *Brooklyn* gemisini iyice yaraladı. Bununla beraber Farragut'un gemilerinden, üç gambot müstesna olmak üzere diğerleri istihkâmların önünden geçmeğe muvaffak oldular.

Farragut tahkimatı geçtikten sonra Konfedere filosuna hücum etti ve yukarda zikredildiği gibi bu filotillâdaki büyük zırhlı gemilerden hiçbirini hareket edebilecek vaziyette bulunmadığından dolayı bunları kolaylıkla tahribe muvaffak oldu. Farragut filosunda bir gemi çarpışma dolayısıyla, karaya bindirmeğe mecbur kalmış; buna mukabil Konfederelerden dokuz gemi tahrip edilmişti. Tahrip edilen gemilere *Manassas* römorkörü de dahil idi. Bu harekâtta Birlikçi filosofun zayıtı 37 ölü ve 147 yaralıdan ibaretti ki bu da elde edilen muvaffakiyetin büyüklüğüne nazaran önemli değildi. Farragut 25 Nisan günü öğleyin New Orleans'ın önünde demirledi ve bilâhare şehir teslimine mecbur kaldı. Farragut istihkâmların önünden geçip nehrin yukarı kısmından bunların geri hatlarını kestiği takdirde teslimine mecbur kalacaklarını tahmin etmişti; filhakika bu tahmin gerçekleşti ve istihkâmlar 28 Nisan'da beyaz bayrak çekerek teslim oldular. Zaten başka çareleri de yoktu, zira kentin Konfederasyon topraklarıyla açık ulaşım yolu kalmamış bulunuyordu. Farragut, bu harpteki en müthiş darbelerinden birini vurmuştu. Paris'e yollanmış bulunan Konfederasyon delegesi Slidell "New Orleans teslim olmasa idi (Napoleon III tarafından müstakil bir devlet olarak) tanınmamız daha fazla gecikmeyecekti" diye yazmıştır.²⁷

Farragut'un istihkâmları bu kadar kolaylıkla geçmiş olması daha ziyade Konfederelerin hatalarından ileri gelmişti çünkü Konfedereler bu hücumun nehrin yukarı kısmında harekât yapmakta bulunan Porter komutasındaki gambot filotillâsı tarafından yapılacağına hükmetmişler; hazırlıklarını da buna göre yaparak ellerindeki kuvvetin büyük kısmını New Orleans'dan yukarı göndermişlerdi.²⁸ Bu vaziyete göre esasen zayıf olan istihkâmların arkasında müdafaa için hemen hiçbir kuvvet bırakılmamıştı. Tahkimattaki kıtala-

27 Pollard, *Secret History*, s. 195.

28 Scharf, s. 300



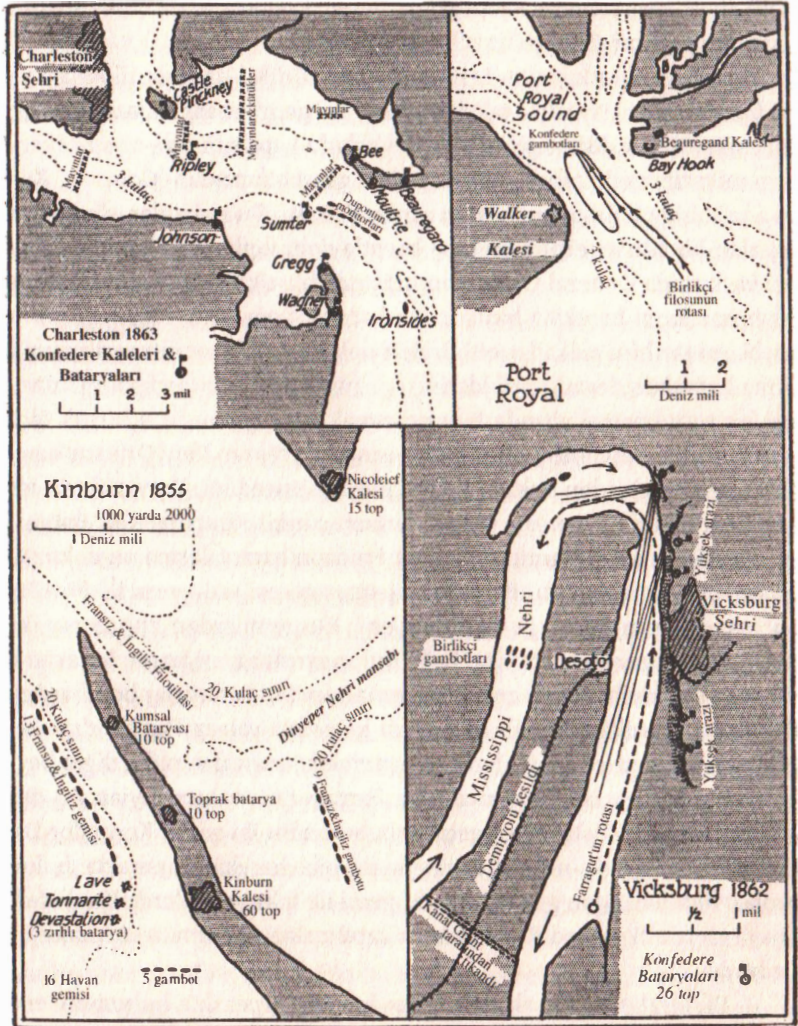
Harita 2. New Orleans ve Mobile.

rın talim ve terbiyesi noksandı; bahri müdafaa tertibatı, bu iş hakkında bilgi sahibi olmayan kimseler tarafından yapılıyordu ve kezalık top mürettebatı da kâfi miktarda değildi. Bu vaziyet karşısında Farragut'un iyi tertip edilmiş ve cesur bir tarzda tatbik olunmuş olan planının muvaffakiyete ermesi şaşırtıcı değildi.

Bu tarihte Mississippi nehrinde serbest hareketi men eden bir tek istihkâm kalmıştı ki bu da New Orleans'ın 300 mil (nehir yoluyla 400 mil) kuzeyinde bulunan Vicksburg idi. Bu istihkâmın önündeki nehir kısmı dar ve nehrin doğu sahilinde bulunan arazi ise yüksek olduğundan gemi toplarına buradaki tahkimatı dövebilecek derecede yükseklik vermek imkânı yoktu.²⁹ Farragut burasının bahri bir hareketle alınması imkânı göremediğinden orduya müracaat ederek karadan da harekât yapılmasını istedi fakat bu tarihlerde (Haziran 1862) Birlikçi ordusu Tennessee nehri taraflarında harekât ile meşgul bulunduğundan bunun imkânı olmadı. Bununla beraber bahriye tarafından verilen bir emirde Farragut filosunun, şehrin yukarı kısmına (yani akıntı yukarı) çıkarak burasını almağa çalışması bildirildi. Bu emir üzerine Farragut hareket etti. 28 Haziran gecesi 15 ölü ve 30 yaralı zayıyat vererek istihkâmın önünden geçmeğe muvaffak oldu ve nehirde harekât yapmakta bulunan gambot filotillâsı ile birleşti. Vicksburg'un kara yolu ile bağlantısı mükemmel bir vaziyette olduğundan burasının zaptı bir sene sürdü. Farragut filosu Vicksburg'un kuzeyine geçtikten sonra Birlikçi gambotları tarafından, Yazoo nehrinde Konfedereler adına yapılmakta bulunan *Arkansas* zırhlısına karşı bir hücum yapıldı ise de zırhlı tahrir edilemedi.

Artık Farragut'un mürettebatı sıtmadan ve benzer hastalıklardan berbat bir hale gelmiş ve nehir suları da süratle azalmağa başlamıştı. Bunun üzerine Farragut 15 Haziran tarihinde tekrar Vicksburg istihkâmının önünden aşağı doğru geçti ve geçerken de *Arkansas*'ı tahribe teşebbüs etti. Neticede zırhlıyı batırmak kabil olmadı ve Farragut az bir zayıyatla New Orleans'a geri döndü. *Arkansas* 6 Ağustos tarihinde, Birlikçilere mensup bir filo hücum için hazırlanırken makinesi bozulduğundan kendi mürettebatı tarafından tahrir edildi. Farragut filosunun New Orleans'a ricatı

29 Mississippi kanalında meydana gelen değişiklikler nedeniyle bölgenin topografyası tamamen bozulmuştur. Badeau'nun *Military History of U.S. Grant* nam eserinin I. cildinde 156. ve 296. sayfalardaki haritalar 1862-63'deki vaziyeti göstermektedir. Bu kitapta Harita III'e bakınız.



Harita 3. Kinburn, Port Royal, Vicksburg, Charleston.

Mississippi nehrinin Vicksburg'dan Baton Rouge'a kadar olan kısmının kontrolünü tekrar Güneyliler ellerine geçirmişti.

1862 senesi kışında, Mississippi'deki Birlikçi gambot filotillâsı yenisinden bazı gemiler ilavesiyle takviye edildi. Bu gemiler ancak kurşun işleme-sine mâni olacak derecede ince saç levhalarla kaplanmış ve az su çeker hafif gemilerdi. Birlikçilerin zırhlı nehir gambotlarından *Cairo* 12 Kasım 1862 tarihinde iki mayına birden çarparak battı. Bu mayınlar sürtünme ile ateş alan bir fünye tertibatını hâvi barutla dolu fiçılardan ibaretti. 1863 senesi başlarında General Grant komutasında büyük bir kuvvet Vicksburg istihkâmına karşı harekâta başladı. Bu harekât doğrudan doğruya kara muharebeleri tarihini alâkadar ettiğinden dolayı burada ayrıntı verilmemiştir. Yalnız harekâtın devamı müddetince gambotlar nehrin Vicksburg kuzeyindeki kısmını kontrol altında bulundurmak suretiyle orduya büyük ölçüde yardım etmişlerdir. 1863 Mart'ında Farragut'a tekrar New Orleans'dan hareket ederek nehirden yukarı doğru çıkması emredildi. Bu vazifenin icrası şimdi eskiden daha zor bir vaziyet almıştı çünkü Konfedereler, Baton Rouge mevkiinin kuzey tarafındaki Port Hudson bataryalarına on dokuz tane ağır top yerleştirmişlerdi. Farragut, 14 mart gecesi yedi gemi ile Port Hudson bataryalarını geçmeğe teşebbüs etti. Bu gemilerden altı tanesi ikişer ikişer olmak üzere birbirlerine bağlı bulunuyorlardı ve örtme harekâtı için de havan topları ile donatılmış gemiler tarafından bataryalar bombardıman ediliyordu. Harekâta iştirâk eden yedi gemiden yalnız Farragut'un kendi gemisiyle bu gemiye bağlı olan gemi geçmeğe muvaffak oldu; diğer beş gemiden biri battı ve dördü geri döndü. Farragut filosunun zayıyatı 114 ölü ve yaralıdan ibaretti. Bataryaları geçmiş bulunan bu iki gemi, Komodor David Porter komutasında nehrin kuzey kısmında harekât yapmakta bulunan gambot filotillâsından gönderilen iki gemi ile takviye edilerek Konfedereleri hayli tâciz etti ve Red River yoluyla yapılmakta olan malzeme nakliyatını durdurdu.

Bu sıralarda Vicksburg'a karşı harekât yapmakta bulunan General Grant, bu mahallin güney tarafına birkaç gemi göndermeğe karar verdi. Bunun üzerine Porter yedi gambot ve dört vapurdan mürekkep bir kuvvetle 16 Nisan tarihinde istihkâmları geçmeğe muvaffak oldu. Porter'in bu cü-

retli harekette verdiği zayıat ancak 13 yaralıdan ibaretti. Bundan birkaç gün sonra Porter filosuna iltihak etmek üzere yedi gemi daha Vicksburg bataryalarından geçmeğe teşebbüs ettiğinde gemilerden bir tanesi bataryalar tarafından batırıldı; geri kalan altısı geçmeğe muvaffak olarak Porter ile birleşti. 29 Nisan 1863 tarihinde Birlikçilere mensup dört gambot tarafından Vicksburg'un güneyinde bulunan Grand Gulf mevkiindeki Konfedere bataryalarına karşı bir taarruz yapıldı ise de bu taarruz gemilerin 21 ölü ve 57 yaralı zayıat vererek çekilmeleriyle son buldu. Burası bilâhare Mayıs başlarında Konfedereler tarafından terk edildi.

Farragut, bahriye dairesinden verilen emir üzerine komutasındaki iki gemiyi bırakarak kendisi kara yoluyla Port Hudson'ın güneyinde bulunan filosuna iltihak etti ve Mississippi nehrinin kontrolü vazifesini Porter'a bıraktı. General Grant tarafından Vicksburg'a karşı yapılan kara harekâtına yardım için Grant'ın komutasında bulunan gemiler 22 ve 27 Mayıs tarihlerinde Vicksburg bataryalarını bombardıman ettiler. Gambotların bu bombardımanı bataryalar üzerinde mühim bir tesir yapmadı ve bunlardan bir tanesi bataryaların ateşiyile battı. 19 Haziran'dan itibaren gambotlar sürekli bir bombardımana başladılar ve nihayet Grant'ın karadan; Porter'ın denizden yaptığı müşterek harekâtın mükemmeliyeti sayesinde 4 Temmuz günü Vicksburg teslim oldu. Bundan beş gün sonra da, aynı şekilde karadan ve denizden yapılan müşterek bir hareketle Port Hudson zapt edildi. Bu dakikadan itibaren Mississippi nehrinin kaynağından munsabına kadar olan bütün kontrolü kuzey kuvvetlerinin ellerine geçmiş bulunuyordu. Gemiler tarafından istihkâmlara karşı yapılan bütün harekât, gemilerin kara istihkâmları ile muvaffakiyetli bir surette muharebe edemeyeceklerini; ayrıca bu istihkâmlar yüksek arazi üzerinde bulunan bulundukları takdirde güçlüğün daha ziyade artacağını meydana çıkarmış ve bu hususta öteden beri geçerli olan eski harp prensibini bir daha teyit eylemiştir. Bununla beraber gemiler, gerek filo halinde ve gerekse münferit olarak, hemen daima bataryaların önünden yalnız geçmeğe muvaffak olmuşlardır. Buna istisna teşkil etmek üzere Donelson bataryalarının geçmek isteyen gambotlar, bataryaların ateşi tarafından geri püskürtölmüşler ve bir de Port Hudson bataryalarını geçmeğe teşebbüs eden Farragut'un yedi gemi-

30 Mississippi'nin kaybından ileri gelen etkiler için bkz. Pol-
lard, *Lost Cause*, s. 395, 415,
426, 481-7.

sinden ikisi geçmiş ve beşi geri dönmeğe mecbur kal-
mışlardır. Vicksburg'un düşmesi, kuzey kuvvetlerinin
Gettysburg'da kazandıkları muvaffakiyetle aynı zamana
tesadüf etmiş ve harbin gidişatını Konfederelerin aley-
hine çevirmiştir. Bundan sonra Konfedereler beyhude yere iki sene daha
harbe devam ettiler. Vicksburg ile Port Hudson'un kaybedilmesi, Konfede-
relerin Mississippi nehri batısındaki verimli memleketlerle olan bağlantı-
larını kesmiş ve kendilerini erzak yönünden sıkıntıya düşürmüştü.³⁰

İKİNCİ FASIL

Güney sahillerinin ablukası - Harekâtın genişlemesi - Kuzeyliler, ileri üsler tesis ederler - Abluka hattını yarmak - Peterhof vakası - Monitorlar Charleston'da - Farragut Mobile'de - Tecumseh'in batması - Mobile'in düşmesi - Fisher Kalesi'nin düşmesi - Albemarle'nin torpidolanması - Ablukanın tesiri - Ticaret muharipleri - Alabama'nın macerası - Mezkûr geminin Kearsarge gemisi tarafından batırılması - Güneylilerin zırhlı gemi almak için yaptıkları teşebbüsler - Cenevre hakem mahkemesi.

Güney hükümetlerinin Mississippi nehri yoluyla olan ulaşım yollarının Kuzey kuvvetleri tarafından zaptı, Konfederasyon'a karşı tatbik edilmekte bulunan ablukanın tamamlanmasına doğru atılmış bir adımdı. Güney hükümetlerinin askeri malzeme ve bilhassa kurşun, kükürt ve nitrat tedariki için dışarıya olan ihtiyaçlarının ehemmiyeti' Kuzeyliler tarafından tamamen takdir edilerek başkan Lincoln tarafından 19 Nisan 1861 tarihinde güney sahillerine karşı abluka ilân edilmişti (ancak o tarihte henüz açıkça birlikten ayrılmamış bulunan Kuzey Carolina ve Virginia hariç tutulmuşlardı).² Bu ablukadan maksat Güney eyaletlerinin esas servetini teşkil eden pamuk ihracatını menetmek ve aynı zamanda silah, askeri malzeme ve mamul emtia ithalatına mâni olmaktı. İngiliz fabrikaları pamuklu emtia imalâtı için Güney eyaletlerinden hammadde tedarikine muhtaçtı. Bu ihtiyacı dikkate alan gerek Kuzey ve gerek Güney hükümetleri ablukanın İngilizleri kendi taraflarına çekeceğini zannediyorlardı.

Kuzey eyaletleri, harbin uzamasından İngilizlerin zarar göreceğini hesap ederek bunu kısaltmak için İngilizlerin kendilerine yardım edeceklerini ve bilakis Güney eyaletleri de İngiltere'nin en büyük servet kaynaklarından birini teşkil eden pamuklu imalât sanayisinin mahvına meydan vermemek için er geç kendi lehlerine araya gireceğini tahmin ediyorlardı. Mafih bu tahminlerinden hiçbir doğru çıkmadı. Ancak Lancashire'ın uğradığı kayıp çok büyük oldu. Ablukanın tesiri arttıkça Konfederasyon ordusunun askeri harekâtı da güçleşmeğe başladı. Bu güçlüklerle bir misal olmak

1 J. Davis, cilt I., s. 316

2 Abluka 27 Nisan'da bu eyaletleri de kapsayacak biçimde genişletildi.



Harita 4. Konfederasyon Eyaletleri ve demiryolları.

üzere 1864 tarihinde General Joseph Johnston, Konfederasyon'un batı ordusundaki dört tugaydan ikisinin kunduraları olmadığından dolayı hareket edemez halde bulunduklarını hükümete bildirmişti.

Konfederasyon hükümetinin arazisi toplam 728.000 mil kare genişliğinde ve nüfusu da 5.581.000 beyaz renkli ahali ve 3.000.000 köleden

ibaretti.³ Sahillerinin uzunluğu 3.000 mil kadar olmasına rağmen demiryollarının azlığından ve nakliyata elverişli diğer yollar bulunmamasından dolayı ticaret için müsait limanlarının adedi pek mahuttu. Bu kadar uzun sahilde, iç kısımlar ile ulaştırması iyi olan limanların başlıcaları Atlantik Okyanusu sahillerinde Beaufort, Wilmington, Charleston ve Savannah limanlarıyla Meksika Körfezi sahillerinde Mobile, New Orleans ve Galveston limanları idi. Florida yarımadasında bulunan limanların ithalat ve ihracat açısından kıymetleri azdı. Konfedere arazisini çeviren hududun yalnız Texas ile Meksika arasındaki kısmı tarafsızdı ve silah ithalatının mühim bir kısmı Meksika'nın Matamoras limanı vasıtasıyla yapıyordu. İngiliz kolonileri olan Bermuda ve Bahama takım adalarıyla İspanya kolonisi olan Küba'da birtakım limanlar vardı ki buralardan kalkan tarafsız gemiler abluka hattını yararak güney limanlarına girmeye teşebbüs edebilirlerdi.

Kuzeyliler tarafında ilân edilen bu abluka o zamana kadar ilân edilmiş bulunan ablukaların en büyüğü idi. İlân edilmesiyle beraber Birlikçi hükümeti fiili olarak bir hal-i harp vaziyetinde bulunduğunu kabul etmiş oluyordu. Eğer bir hal-i harp mevcut değil ise, hiçbir deniz gücünün karasuları haricindeki ticarete müdahale etmek hakkı mevcut değildir. Fakat Kuzeyliler hükümeti Güney ile olan mücadelesinin tamamen bir iç mesele olduğu görüşünü müdafaa etmekte ve bundan dolayı 13 Mayıs 1861 tarihinde tarafsızlığını ilan eden Britanya hükümetinin iyi niyete aykırı bir eylemden mücrim olduğunu öne sürmekteydi. Savaşın uzun seneler sonra yazan güvenilir A.B.D yetkilileri bu eylemin gerekli ve hiçbir biçimde hasmane olmadığına hükmetmişlerdir.⁴

Herhangi bir devlet tarafından ilân edilen bir ablukanın diğer devletlerce tanınması için, o ablukanın fiilen idamesine kâfi bir kuvvet vasıtasıyla etkili bir vaziyette tutulmuş olması deniz harbinin umumen kabul edilmiş ka-idelerinden biridir.* Nitekim Amerikalılar Birinci Napoléon zamanında İngilizler tarafından Fransa sahillerine karşı ilân edilmiş olan ablukanın etkili bir vaziyette bulunma-

3 Pollard, *Lost Cause*, s. 133.

4 Soley, *Blockade and the Cruisers*, s. 30.

* Tesirli bir ablukanın en iyi tarifi: "Bir ablukanın meşru ve kanunî olabilmesi için, abluka edilen limana girmenin tehlikeli olacağı hakkında kanaat hâsıl edebilecek biçimde tesis edilmiş bulunması gerekir (Bahriye subaylarına mahsus uluslararası hukuk kitabının Türkçe tercümesi sayfa 376) –Mütercimim notu.

dığını ileri sürerek bu ablukayı mükerreren protesto etmişler ve protestoları dikkate alınmadığından dolayı 1812 tarihinde İngiltere'ye karşı harp ilân eylemişlerdi. Şimdi ise Birlikçilerin deniz kuvvetleri, ilân edilen bu muazzam ablukanın fiilen idamesine hiçbir suretle kâfi değildi. Ablukanın başlangıcında bu işe tahsis edilebilen gemilerin adedi bir düzineyi geçmiyordu; gerçi Birlikçi bahriye dairesinin gösterdiği büyük gayret sayesinde, 1865 senesine doğru bahriye kuvveti 62 tanesi zırhlı kaplanmış 671 gemiye ve bu gemilerde hizmet eden mürettebatın adedi de 50.000'e kadar yükseltildi ise de bu gelişme gayet ağır bir suretle vuku bulduğundan ablukanın ilk senesi fiili olmaktan ziyade sözde bir ablukadan ibaret kaldı. Bundan başka Kuzey hükûmeti gemilerin adedini artırmak için istimle müteharrik her ne türlü gemi bulursa silahlandırıp kullanıyordu; halbuki bu gemilerin büyük bir kısmı uzun müddet denizde kalabilmeğe elverişli bir vaziyette değildi. Bu sebepten dolayı eğer Kuzeyliler güney sahillerinde bir çok mühim noktaları işgal ederek buralarda ileri üsleri tesis etmemiş olsaydılar bu ablukayı idame edemezlerdi. Harpte ilk harekât olmak üzere 12 Nisan 1861 tarihinde Güneyliler, Charleston limanı methalinde bulunan ve Birlikçilere mensup küçük bir kuvvet tarafından müdafaa edilen Sumter kalesine hücum etmişler ve ertesi günü burasını zapt etmişlerdi. Bundan sonra Birlikçiler kuvvetleri harekete geçtiler ve güney sahillerinde bir takım mühim noktaları birbiri arkasına işgal etmeğe başladılar. Harbin başlarından Florida yarımadasının güneybatısında bulunan Key West adası Birlikçilerin elinde bulunuyordu; 1861 Ağustos'unda Kuzey Carolina sahilinde bulunan Hatteras adasını;⁵ Eylül'de Mississippi munsabı civarında bulunan Ship adasını; Kasım'da Savannah civarındaki Port Royal'i; Şubat 1862'de Roanoke adasını; Mart'ta Florida'da bulunan Fernandina ve St. Augustine mevkillerini; Nisan'da Kuzey Carolina'da bulunan Beaufort'u, Savannah civarında Pulaski kalesini ve New Orleans'ı; Mayıs'ta Virginia'da bulunan Norfolk'u ve kezaik Florida'da bulunan Pensacola'yı zapt ettiler.

Güney sahillerine karşı yapılan bu harekâttan yalnız Port Royal muharebesi, gemilerin kara istihkâmları ile olan muharebelerinde galip geldikleri nadir vakalardan birini teşkil etmesi itibarıyla, taktik açıdan bazı önemli derslere haizdir. Port Royal limanının iki mil genişliğinde olan ağzını müdafaa etmek üzere iki istihkâm vardı. Bu istihkâmlardan biri kuzeyde bulunan Beau-

regard; diğeri ağzın güney kısmındaki Hilton Head adası üzerinde bulunan Walker kalesi idi. Her iki istihkâmda mevcut topların adedi 41 olup bunlardan yirmi iki tanesi 32 librelik kaval veyahut bundan daha küçük ve daha kuvvetsiz birtakım toplardan müteşekkil bulunuyordu. İstihkâmlardaki kuvvet 2.000 kişi idi; bunların topçuluktaki talim ve terbiyeleri noksan; mühimmat miktarı ise sık sık atış talimleri yapılmasına müsaade etmeyecek derecede azdı. İstihkâmları himaye etmek üzere, Komodor Josiah Tatnall komutasında dört silahlı vapur mevcut idiyse de bunların silahları pek zayıf olduğundan dolayı fedakâr bir tarzda idare edilmelerine rağmen büyük bir hizmette bulunamadılar. Port Royal'a karşı harekât eden Birlikçi filosu, sancak subayı Samuel Du Pont komutasında toplam 175 top taşıyan 16 harp gemisinden mürekkep idi ve bu filonun refakatinde de General W.T. Sherman komutasındaki 12.000 kişilik bir kara ordusunu taşıyan birtakım nakliye gemileri vardı.

Du Pont, 7 Kasım 1861 tarihinde Port Royal limanının geniş met-halinden yukarı doğru çıkmağa başladı. Du Pont'un gemileri çift pruva nizamında idi. Bu nizamda sancak gemisi olan *Wabash* rehber olmak üzere on tane büyük gemi⁵ iskele kolunu ve beş gambot da sancak kolunu teşkil ediyordu. Tertip edilen plana göre, gambotlar istihkâmları geçtikten sonra içeride bulunan Konfedere filosuna hücum edecekler ve diğer gemiler de bir eliptik rota üzerinde devrederek istihkâmlar teslim oluncaya kadar bombardımana devam edeceklerdi. Bombardıman sabahleyin saat 09:26'da başladı ve saat 12:30'a kadar devam etti. Bombardımanın devamı esnasında gemiler bazen istihkâmlara 600 yarda mesafeye kadar sokuldu-lar. Konfedereler ateşin şiddetine dayanamayarak öğleden sonra Kuzeyli kı-talarının karaya çıkartılmasına başladığı sıralarda her iki kaleyi de tahliye ettiler. Kuzeylilerin zayıtı 8 ölü, 23 yaralı ve Konfederelerin zayıtı 11 ölü, 28 yaralı ve 4 kayıptan ibaretti. İstihkâmların bu kadar kolaylıkla alın-mış olmasının sebeplerini hiç şüphesiz, bunların inşa-sındaki noksanlıkta ve içindeki kuvvetin iyi talim edil-memiş olmasında aramak lazımdır.

İşte bu suretle Kuzeyliler 1862 senesinin yazı gel-diği zaman, yani harbin başlangıcından bir sene sonra,

5 Bu hareket, zayıf kıyı topçu-sunun menzili dışından bom-bardıman yapan gemilerin ateşi ile ortak bir ordu-bahriye sila-hendazları sefer kuvveti tarafın-dan icra edilmiştir.

6 [Yolda gelirken fırtına dola-yısıyla filodan ayrılmış bulunan bir gemi sonradan yetişerek muharebeye iltihak etmişti. Müdafiler için bkz. harita III]

güney sahillerinde on iki tane ileri üsse mâlik bulunuyorlardı. Aynı strateji Peloponez harbi sırasında Sparta kıyılarındaki Cythera, Sphacteria ve diğer bir çok noktayı ele geçiren Atina tarafından da tatbik edilmişti. Abluka için tahsis edilen kuvvet dört filodan mürekkepti; bunlardan Kuzey Atlantik filosu Chesapeake'den Wilmington'a; Güney Atlantik filosu Wilmington'dan Bahama adalarına; körfez doğu filosu denilen filo Bahama adalarından Pensacola'ya; ve körfez batı filosu da Pensacola'dan Matamoras'a kadar olan bölgeleri abluka altında bulunduruyorlardı. Kıyı ve açık deniz filotillaları tüm ana limanları gözetlerken bunların gerisinde Birlikçi kruvazörleri, abluka kırcılar ile bunların Güney sahillerine erişmek için yola çıkabilecekleri tarafsız limanları kolluyorlardı.

Kuzeyliler, İngiliz idaresinde bulunan Bermuda adasıyla Bahama takımadalarından Nassau adası açığında da adeta bir abluka hattı meydana getirmişler ve Bahama adalarının kara suları dahilinde birçok defalar ticaret gemilerine ateş açmışlardı. Halbuki Büyük Harp'te, Alman ticaret akıncılarının muhtemel huruçlarına mâni olmak için bir İngiliz kruvazörünün New York limanının on mil açığında dolaşması Amerikalıları hayli sinirlendirmişti.

Ablukanın ilk devrelerinde yelken gemileri bile ekseriyetle abluka hattını yarıp geçebiliyordu. Bu suretle 1862 Haziran'ından 1863 Haziran'ına kadar olan müddet zarfında güney limanlarına müteveccihen Nassau limanından hareket eden doksan bir parça yelken gemisinden elli beşi abluka hattını geçerek güney limanlarına vâsıl olmuştu. 1862 senesinde pamuk fiyatlarının yükselmesi üzerine ablukayı yarmak için hususi birtakım gemiler yapıldı. Bu gemiler 400-500 ton büyüklüğünde ve az su çeker vapurlar idiler; birkaç tanesi saatte 17 mile kadar bir sürat göstermiş olmakla beraber genel olarak süratleri 14-15 mil kadardı. *Robert E. Lee* isminde bulunan bir tanesi 1862-63 seneleri arasında geçen on bir aylık müddet zarfında tamam yirmi iki defa abluka hattını yarıp geçmeğe muvaffak olmuş ve her bir sefer gidip gelme için gemi ile geminin içindeki yük fiyatı toplamının iki veya üç misli bir navlun aldığından dolayı dehşetli para kazanmıştı. Birlikçiler hükümeti kaçakçı gemilerinin ihdas ettikleri güç vaziyete mâni olmak için devletlerarası hukuk kanunlarıyla bahşolunan müsaadeleri tahdide başladı. Bu tahditlere misal teş-

kil eden vakalardan en bilineni *Peterhof* vapuru vakasıdır. İngiliz bandıralı bir posta vapuru olan bu gemi, içinde topçu hayvanatına mahsus koşum da bulunan muhtelif bir yük ile Matamoras limanına gitmekte iken 21 Şubat 1863 tarihinde Birlikçiler harp gemileri tarafından yakalanmıştı. Me-seleyi tetkike memur olan Birlikçiler mahkemesi gemiyi serbest bırakmakla beraber yükünün aracı bir tarafsız limanına çıkarılması keyfiyetinin neticeyi tebdil edemeyeceğine karar vererek bu yükten kaçak olan kısmı müsadere etmiş ve gemi sahiplerini, muhakeme masraflarını vermeğe mahkum eylemişti. Kezalik *Springbok* isminde diğer bir İngiliz gemisi, içinde kaçak yük olduğu halde, İngiltere'den Bahama adalarındaki Nassau limanına gitmekte iken yolda yakalanmıştı. Bu iki hadise dolayısıyla İngiliz hükümeti her iki gemideki yükün netice itibariyle Konfedere memleketlerine müteveccih bulunduğunu ileri sürerek müdahale hakkındaki teklifleri reddetti ve İngiliz hükümetinin bu hareketi, bilâhare vuku bulan 1899-1902 Güney Afrika harbiyle Büyük Harp'te İngilizler tarafından tarafsız ticaret gemilerine karşı tatbik olunan hareket tarzı için bir esas ve teamül teşkil eyledi.⁷

8 Kasım 1861 tarihinde Albay Wilkes komutasında bulunan Birlikçi kruvazörü *San Jacinto* Bahama boğazında İngiliz posta vapuru *Trent*'i tevkif ederek bu gemide bulunan ve Konfedereler tarafından Avrupa hükümetleri nezdinde özel memur sıfatıyla gönderilmekte olan Slidell ve Mason isimlerinde iki zatı zorla gemiden aldı. Halbuki o zaman geçerli olan harp kaidelelerine göre tarafsız bir gemide bulunan bu gibi memurları o gemiden alabilmek için onların bulundukları gemiyi de müsadere etmek lazımdı. Hadise Birlikçiler ile İngiltere arasında son derecede gerginliğe neden oldu ve nihayet İngiliz başvekili Lord Palmerston tarafından yazılıp Kraliçe Victoria ile zevcinin müdahalesi üzerine şiddeti bir mertebe tadil edilen tehditkâr bir nota üzerine Amerikalılar Slidell ile Mason'u serbest bıraktılar. Bilâhare 1909 tarihli Londra beyannamesinde kabul edilen ve Büyük Harp'te İngilizler tarafından tatbik olunan esaslara göre Amerikalıların hareket tarzı doğru idi.

7 Hall, *Law of Naval Warfare*, s. 209. Kendisi Birlikçi kararlarının tarafsız limanlara müteveccih gemileri de kapsadığından şüphelidir. Wheaton, 5th edition, s. 732-3; Oppenheim, cilt II, s. 515-6; Hall, *International Law*, 6th edition, s. 669-70. *Springbok*'un sahipleri, birlik hükümetince önceden abluka kırıcılıktan dolayı kara listeye alınmış bulunuyorlardı: *Correspondence respecting the seizure of the "Springbok"* s. 53. *Parliamentary Papers* (1900), No. 1.

Uzunca bir müddet sükunetle geçtikten sonra Birlikçiler tarafından güney sahillerine karşı yapılmakta olan harekâta yeniden başlandı. 1863 senesi başlarında Konfederelerin başlıca limanlarından biri olan Charleston'u zapt etmek için Tümamiral Du Pont komutasındaki zırhlı gemilerden mürekkep bir filo bu işe memur edildi. Limanın ağzı toplam 250 topla donatılmış bulunan birtakım tuğla, taş ve toprak istihkâmlar tarafından müdafaa ediliyordu; kezalik buraya mayın da atılmıştı. 31 Aralık 1863'te *Merrimack* sınıfı iki Konfedere zırhlısı, o zaman ahşap gemilerden mürekkep bulunan Du Pont filosuna karşı bir huruç hareketi yaptı ve bu filodan iki ahşap gemiyi fena halde yaraladı. Bu hücumu yapan Konfedere zırhlılarının isimleri *Palmetto State* ve *Chicora* idi. Hücum neticesinde Konfedereler, bütün abluka filosunun geri atıldığını zannettiler ise de hakikat böyle değildi. Amiral Du Pont'un filosundan *Montauk* monitoru daha henüz bu abluka filosuna iltihak etmemiş bulunuyordu. Bu gemi mühendis Ericsson planının geliştirilmiş bir şekli olup taretinin üst kısmında bir kumanda kulesi vardı ve taretini bir inç kalınlığında on bir kat demir levha ile muhafaza altına alınmıştı; silahları, biri 15 diğeri 11 inçlik iki kaval toptan ibaretti. Amiral Du Pont bu gemiyi 27 Ocak 1863 tarihinde, Savannah da Ossabaw körfezine bulunan McAllister ismindeki toprak istihkâmın bombardımanında kullanmıştı. Bu bombardıman istihkâm üzerinde büyük bir tesir yapmamış ve amiral Du Pont bu hususa dair verdiği raporda monitorların istihkâmlara karşı kâfi derecede tahrip kuvvetine mâlik bulunmadıklarını ve ateşin yavaşlığından dolayı tahkimattaki topçuların mahfuz mahallere ilticaya vakit bulduklarını; velhâsıl bu gibi harekâtın muvaffakiyetle başarılması için mutlak surette kara ordusunun yardımına ihtiyaç bulunduğunu bildirmişti.⁸

Yukarda zikredilen 27 Ocak bombardımanında *Montauk*'a 13 mermi isabet etmiş fakat gemiye bir hasar yapmamıştı; aynı gemi 1 Şubat tarihinde bir hücum daha yapmış ve bu sefer de 46 isabet almış olmasına rağmen yine hasara uğramamış; 28 Şubat'ta istihkâmlara yakın olarak seyretmekte bulunan bir kaçakçı gemisini uzaktan topla batırmıştı.

3 Mart tarihinde dört monitor (*Passaic*, *Patapsco*, *Montauk*, *Nahant*) tarafından bir bombardıman daha yapıldı ve neticede *Nahant*'ın ince bir

zırh ile takviye edilmiş bulunan güvertesine çeşitli mermi isabet ederek gemi fena halde yaralandı.

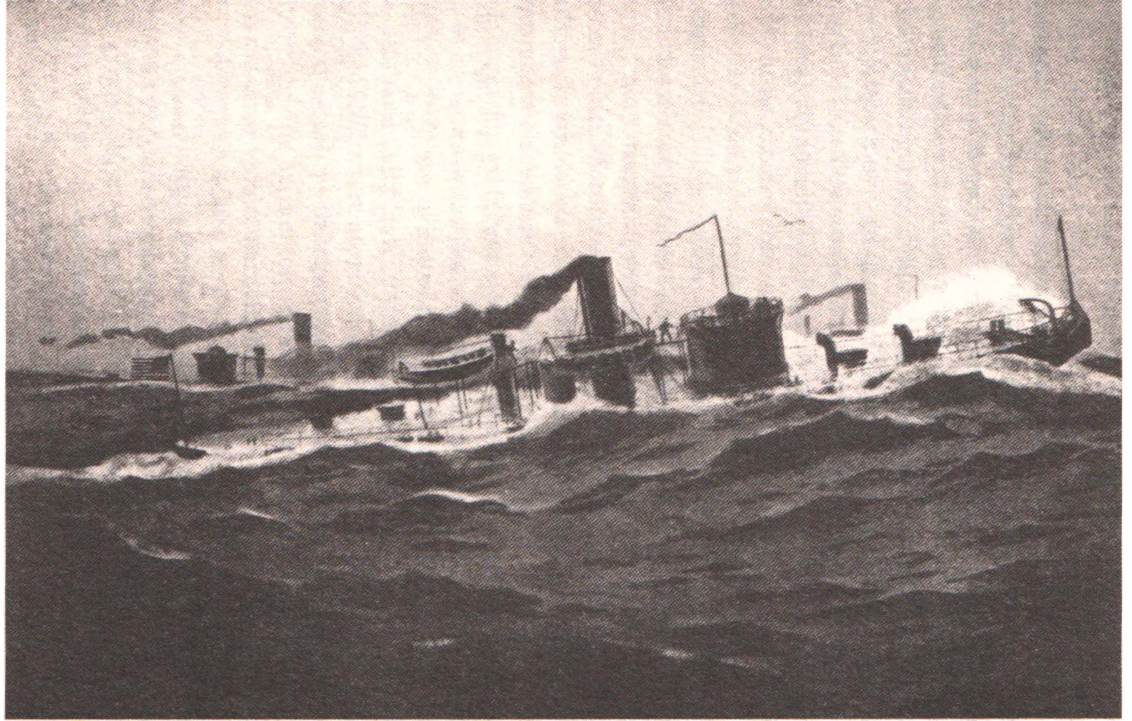
Amiral Du Pont şahsen gemilerin sahil istihkâmlarına karşı muvafakiyet kazanabileceğine inananlardan değildi; bununla beraber aldığı emre itaat etmek mecburiyetinde bulunuyordu.⁹ 7 Nisan 1863 tarihinde *Weehawken*, *Passaic*, *Montauk*, *Patapsco*, *Catskill*, *Nantucket* ve *Nahant* (hepsi *Montauk* sistemi) monitorlarıyla *Keokuk* ismindeki zırhlı gambotu (iki tane oval kazamat dahilinde birer 11 inçlik kaval top taşır ve 2 inç kalınlığında demir levhalarla mahfuz) Charleston limanı ağzına sevk etti. Du Pont komutan forsunu *New Ironsides* ismindeki zırhlıya çekmişti. Bu gemi *Merri-mack* tipinin muadili olup 4,5 inç kalınlığında zırh levhalarla muhafaza altına alınmış ve iki tane 150 librelik şişhane ve 14 tane 11 inçlik kaval toplarla teçhiz edilmişti. Fakat çok su çektiğinden dolayı sahillerde kullanmağa elverişli olmadığından iyi iş göremedi (Gemilere ve istihkâmlara dair ayrıntılar için kitabın sonundaki III numaralı cetvele müracaat).

Gemiler bir saat kadar dış istihkâmları bombardıman ettiler ve taarruz kudretlerinin yetersiz olmasından; bir de makinelerinin kusurlu bulunmasından dolayı fena halde hırpalandılar. Tabyalardaki toplar toplam 77 tane idi ve bunlardan 69'u ateşe iştirak etmişti, bu 69 toptan iki tane 7 inçlik top şişhane ve diğerleri tamamen kavaldı. *Keokuk*'a yarım saatte 19'u su hattında veya su hattının altında olmak üzere 90 mermi isabet etti ve gemi ertesi gün battı.

Weehawken'in baş tarafında bir mayın patladı ve gemiyi hafifçe yaraladı. Muharebe esnasında monitorlardan hemen hepsinin taretleri sıkışmış; toplarında arıza zuhur etmiş ve bunlardan beş tanesi geçici olarak muharebe edemeyecek bir hale gelmişti. Zırhlı gemiler toplam 139 mermi atmışlar ve buna mukabil 411 isabet almışlardı ki nispet hesabıyla atıkları her mermiye karşı kendilerine takriben üç mermi vurmuştu. Gemilerde taarruz kudreti koruma kudretine feda edilmiş olduğu niçin ölü sayısı ancak 50 kişi kadardı; istihkâmlardaki zayıyat ise 3

8 [Official Records, Seri I, Cilt XII, s. 543. Amiral Du Pont bu raporundan dolayı o zamanlar fevkalade tenkit edilmişti; fakat, bilâhare hâdis olan vakalar muameleyhin fikirlerindeki isabeti teyit eylemiştir. kendisi bilâhare neşrettiği *Armoured Vessels* isimli kitabının 102. sayfasında şu suretle fikir beyan etmiştir: "Bir geminin yalnız ateşe karşı dayanıklı bulunması muvaffakiyeti temin için kâfi değildir; aynı zamanda bu dayanma kudretiyile mütenasip olarak karşısındaki düşmana zarar verebilecek kabiliyete de sahip bulunmasına lüzum vardır."]

9 *Armoured Vessels* s. 261-2. Müdafaa hatları için bkz. Harita III.



Resim 4. *Monadnock* ile *Passaic* monitorları açık denizde: Fena denizcilikleri gözle görülmektedir (Ressam F. S. Cowens). Bu cinsten iki gemi, esas *Monitor* ile *Weehawken* fırtınada batmıştır.

ölü ve 11 yaralıdan ibaretti. Bu hareket, Birlikçiler aleyhine kaydı lazım gelen mühim bir muvaffakiyetsizlik olmakla beraber harbin üzerinde hiçbir tesir yapmadı ve hattâ ablukanın eskisi gibi cereyanına bile mâni olamadı.

Aradan birkaç hafta geçtikten sonra 17 Haziran 1863'te *Nahant* ve *Weehawken* Wassaw körfezinde Konfederelerin *Atlanta* zırhlısına rastgeldiler. Bu gemi *Merrimack* tipinde olup Savannah limanında teçhiz edilmişti. *Weehawken* ateşe başlayarak beş mermi atmıştı ki *Atlanta* beyaz bayrak çekti. Filhakika *Atlanta* karaya oturmuş olduğundan toplarını istediği gibi kullanamıyordu ve *Weehawken*'in attığı beş mermiden birincisi olan 15 inçlik bir mermi *Atlanta*'nın zırhını delmiş; mürettebatından 16 kişiyi yaralamış ve 40 kişiyi de darbenin şiddetinden baygın bir hale getirmişti.¹⁰

Charleston'a karşı bundan başka 10 ve 18 Temmuz ile 17 Ağustos tarihlerinde üç gündüz hücumu; 23 ve 25 Ağustos tarihlerinde iki gece hücumu daha yapıldı fakat bir netice alınamadı. Bu sırada karadan bir kuvvet Morris adasıyla Sumter kalesine karşı harekât yapıyor ve gemiler bu kara harekâtına yardım ediyorlardı; mamafih gemilerin bu husustaki yardımı Konfedereleri bir miktar tâciz etmekten daha ileri geçemiyordu. Nihayet Konfedereler 7 Eylül'de Morris adasını tahliye ettiler; Sumter kalesi ise şiddetli bombardımanlara rağmen mukavemette sebat ediyordu. 6 Aralık 1863'te Charleston limanı açığında yatmakta bulunan *Weehawken*'in içine birkaç dalga çullanarak gemiyi batırdı ve mürettebatından 4 subay ile 20 er boğuldu. Geminin uğradığı akıbet bu sınıf gemilerde hizmet edenlerin maruz bulundukları tehlikeyi göstermek itibariyle mühimdi. Bundan sonraki aylar zarfında Konfedereler tarafından Birlikçi gemilerine karşı iptidai birtakım torpidobotlarla bir veya iki cüretli hücum yapıldı. Bu hücumlardan birincisi 21 Ağustos 1863 tarihinde *New Ironsides*'a karşı yapıldı. Hücum yapan gemi, gönder torpidosuyla donatılmış küçük bir istimbottu ki daha torpidosunu atmazdan evvel görüldü ve ateş açılarak defedildi. 5 Ekim'de bu hücum tekrar edildi. Bu sefer hücum yapan gemi puro şeklinde, isimle müteharrik ve pruvasında bir gönder torpidosu bulunan adeta denizaltı gibi bir şeydi. *David* ismi verilen bu gemi hücum yapacağı zaman suya dalıyor ve yalnız bacasıyla kaporta kısmı su-

10 Jutland muharebesinde ta-
retlere vaki olan doğrudan isa-
betlerden mütevellit hafif sad-
me etkisini hatırlayanlara bu va-
ziyet garip gelmiştir.

dan dışarıda kalıyordu. *David* attığı torpido ile *New Ironsides*'ı hafifçe yaraladı ve kendisi de on üç kurşun yarasıyla kaçıp kurtuldu. Asıl denizaltı gemisi 1863 tarihinde *Mobile*'de yapıldı. Bu gemi sekiz kişi tarafından döndürülen bir pervane ile hareket ediyordu; gemide dalma dümenleri ve safra sarnıçları vardı fakat hava tedariki için bir vasıtaları yoktu. Bu gemi beş defa battı veyahut daldıktan sonra tekrar suyun yüzüne çıkamadı ve bu vakaların hepsinde gemi kurtarılmakla beraber ekserisinde içerisindeki mürettebat tamamen öldü. Gönüllü mürettebat tarafından idare edilen bu gemi 17 Şubat 1864 akşamı suyun yüzünde seyrederek Birlikçilere mensup *Housatonic* isimindeki ahşap kruvazörün tam orta yerine gönder torpidosunu isabet ettirdi. Kruvazör dört dakika içinde battı ve mürettebatından beş kişi boğuldu, fakat torpidodaki mürettebatın da hepsi öldü.*

Konfederelerin torpido ve mayın uzmanları bütün harp müddetince boş durmayıp çalıştılar ve ellerindeki olanakların azlığına rağmen mühim neticeler elde ettiler. Güneylilerin bu silahlarla batırdıkları gemiler, dördü monitor ve üçü zırhlı gambot olmak üzere 32 parça idi. Bunların içinde *Patapsco* monitoru 15 Ocak 1865 tarihinde Charleston limanı açığında bir mayına çarparak mürettebatından subay ve er 62 kişi ile birlikte 15 saniyede battı.

Birlikçilerin deniz ve kara kuvvetleri arttıkça Güney hükümetlerinin etrafına gerilen çember de o nispette daraldı. 1863 Kasım'ında Texas ile Meksika arasındaki ulaşımı kesmek için Rio Grande'de bulunan Brazos adası işgal edildi ve kezaik, Amiral Farragut tarafından yapılan harekâtın neticesi olmak üzere 5 Ağustos 1864 tarihinde *Mobile* körfezi Kuzeylilerin eline geçti. Körfez methalinin doğu tarafında 35 büyük topla donatılmış Morgan kalesi ve batı tarafında da, pek o kadar önemli olmayan, Gaines kalesi vardı." Methalin istihkâmlara yakın olan kısımları sığ su idi; derin olan kısımda ise Konfedereler tarafından iki sıra mayın atılmış; yalnız Morgan kalesine yakın olmak üzere kaçakçı gemilerin geçebilmeleri için 300 ayak

* Tarihin ilk başarılı denizaltı hücumunu yapan bu gemi yapım masraflarını karşılayan Louisiana'lı avukat Horace L. Hunley'e ithafen *CSS Hunley* adını almıştır –ed.n.

genişliğinde bir kısım açık bırakılmıştı. Bundan başka Konfederelerin ellerinde *Tennessee* isminde bir zırhlı vardı ki o zamana kadar Konfedereler tarafından yapılmış olan zırhlı gemilerin en kuvvetlisi bulunuyordu. *Merri-mack* tipinde olan bu gemi 5-6 inç kalınlığında zırh levhalarla kaplı olup 2 tane 110 librelilik ve 4 tane 95 librelilik şışhane topuyla donatılmıştı. Başlıca kusurları makinesinin kuvvetsiz, dümen tertibatının muhafazasız ve bir de mürettebatının tecrübesiz bulunması idi. Gemi, bundan evvelki muharebelerde *Merrimack* zırhlısına komuta ederek şöhret kazanmış ve amiral rütbesine yükselmiş olan Franklin Buchanan komutasında bulunuyordu.

Amiral Farragut'un filosunu teşkil eden gemilerin dört tanesi monitor sistemi zırhlı gemilerdi. Bunlardan *Tecumseh* ve *Manhattan* her biri bir taret içinde olmak üzere iki tane 15 inçlik kaval top; *Winnebago* ve *Chickasaw* her biri iki taret dahilinde dört 11 inçlik kaval top taşıyordu. Bu dört zırhlıdan başka sancak gemisi olan *Hartford* da dahil olmak üzere cümlesi eski sistem 14 ahşap gemi daha vardı. Farragut filosundaki toplam adedi 159 ve bunların attıkları mermi gücü toplam 14.249 libre idi. Ahşap gemilerde top mermisine karşı koruma için bordalara zincir gerilmiş, güvertelere kum torbaları konulmuş ve kezalik kum torbalarından siperler yapılmış; güvertelerde bulunan fazla ağırlıklarla serenler de yerlerinden çıkarılarak sahile gönderilmişti. Amiral Farragut, Port Hudson muharebesinde yaptığı gibi ahşap gemilerin ikişer ikişer birbirilerine bağlanmalarını emretti. Bu gemilerden büyük ve kuvvetli olanlar Morgan kalesinin bulunduğu yöne gelmek üzere sancak tarafına bağlanacaktı. Monitorlar, Binbaşı T.A.M. Craven komutasında bulunan *Tecumseh* rehber olmak üzere pruva hattı teşkil ederek ağır yolla en önde gidecek; bunların arkasından bordasına bir gambot bağlanmış bulunan *Brooklyn*, onu müteakip de *Hartford* ve sıra ile diğer zırhsız gemiler gelecekti. Amiral Farragut, komuta mevkii olmak üzere *Hartford*'un çanaklığını seçmişti.

Güneşli bir günün sabahı saat 06:45 raddelerinde *Tecumseh* ilk mermiyi attı ve aradan 10 dakika geçtikten sonra Konfedereler de ateşe başladılar. Ateşin başlamasıyla beraber *Tennessee* yanında üç gambot olduğu halde mayın hatlarının öbür tarafında kendisini gösterdi ve Birlikçi gemi-

11 [II numaralı plâna müracaat. Gemiler hakkındaki ayrıntılar için kitabın sonundaki IV numaralı cetvele bakınız.]

lerinin geçmeleri muhtemel bulunan geçidi kapatacak şekilde mevki aldı. Farragut filosuna mensup gemiler geçide doğru ilerlerken ahşap gemiler daha süratli hareket ettiklerinden monitorlara fazla yaklaştılar ve bu da hattı biraz karışık bir hale getirdi.

Tecumseh evlenen, mayın hattının doğu nihayetinde bulunan kırmızı şamandırayı sol tarafta bırakarak geçmek üzere dümen tuttu fakat Binbaşı Craven sonradan bu rotaya devam ettiği takdirde kesin bir devir yapmak lazım geldiğini gördüğünden ve altındaki hantal gemi ile bu manevranın yapılamayacağını anladığından *Tecumseh*'in başını *Tennessee*'ye çevirerek mayın tarlasının içine daldı. Aradan az bir zaman geçmişti ki boğuk bir infilâk gürültüsüyle yükselen büyük bir dalga arasında *Tecumseh* evvela iskeleye sonra sancağa yatarak battı; mürettebatını teşkil eden 114 kişiden 93'ü boğuldu. Gemi batarken komutan Craven ile kılavuzu canlarını kurtarmak için dışarı çıkmak üzere taretten çıkmağa mahsus olan dar bir delikte birbirleriyle karşılaştılar. Burası ancak bir adam sığacak kadardı. Komutan Craven kılavuzu görünce derhal denizcilikte öteden beri geçerli olan teamüle riayet ederek "Evvela siz çıkın efendim" hitabıyla geri çekildi. Bu suretle kılavuz kurtuldu; kendisi ise çıkmağa vakit bulamayarak gemisiyle beraber battı. Bu sıralarda Farragut'un filosu biraz daha karışmıştı. Monitorlar ahşap gemilerin ateşine mâni olacak şekilde Morgan istihkâmına yakın seyretmekte olduklarından *Brooklyn* ile *Hartford* durmaya mecbur kaldı. Bundan sonra Farragut, *Brooklyn*'e ilerlemesini emretti fakat *Brooklyn*'den "Mayın var" cevabını aldı. Bu muharebenin buhran anıydı. Farragut kendi gemisine "Tam yol ileri" komutunu vererek *Brooklyn*'in önüne geçti ve mayın sahasına daldı. Şimdi mayınlar geminin altına vuruyor fakat her nasılsa patlamıyordu. Farragut bu suretle mayın hatlarını geçtikten sonra arkasından diğer gemiler de gelerek salimen istihkâmları geçtiler. Bundan sonra Farragut'un gemileriyle *Tennessee* arasında müthiş bir muharebe başladı. Bu muharebede Konfederelerden iki gambot süratle tahrip edildi ve baki kalan bir gambot ile *Tennessee* Morgan kalesinin topları altında ilticaya mecbur kaldılar. Aradan bir müddet geçtikten sonra *Tennessee* tekrar harekete geçti. Ahşap gemiler tarafından bu gemiyi mahmuzlamak için yapılan birkaç teşebbüs başarılı oldu. Nihayet Farragut'un üç monito-

ru harp sahasına dahil olarak *Tennessee*'ye karşı hücumla başladılar ve bunların attıkları mermilerden hiçbirinin geminin zırh aksamını delememiş olmasına rağmen hayli hasar verdirdiler. Monitorların attıkları mermilerden birinin içeriye doğru çökmüş bulunan bir levhadan kopardığı bir parça Amiral Buchanan'ın ayağını kırdı ve nihayet saat 10:00'da *Tennessee* beyaz bayrak çekerek teslim oldu. Geminin dümen tertibatı harap olmuş ve topları ateş edemez bir hale gelmişti. *Tennessee*'deki zayıat, bu kadar top ateşine maruz kalmış bulunmasına rağmen, 2 ölü ve 10 yaralıdan ibaretti; Farragut filosundaki zayıat ise 145 ölü ve 170 yaralı idi. Konfederelerin umumi zayıatı 12 ölü ve 20 yaralı olup bundan başka yaralı olmak üzere 127 kişi de Farragut tarafından esir alınmıştı.

Denizden bağlantıları kesilmiş olan Mobile istihkamları ise General Granger komutasındaki kıtalar tarafından karadan yapılan bir hücum neticesinde zapt olundular. Bunlardan körfezin batı tarafında bulunan Gaines kalesi 7 Ağustos'ta teslim oldu; deniz ve karadan bombardıman edilen Morgan kalesi ise 23 Ağustos'a kadar mukavemetle sebat etti. Mobile şehrinin düşmesi ise 1865 tarihine kadar uzadı ve burasını zaptetmek için yapılan harekât esnasında Birlikçi bahriyesi mayın yüzünden birçok gemiler kaybetti. Bu suretle kaybolan gemiler arasında *Milwaukee* ve *Winnebago* monitorları da vardı. Bu harekât bir defa daha ispat etmiştir ki azimli bir komutan idaresinde bulunan gemiler sahil istihkamlarının önünden geçebilirler; yalnız mayın sahasında gemilerin geçmesi için bir geçit bulunması ve bir de istihkamları geçen gemilerin öbür tarafta bulundukları müddetçe kendilerine lüzumlu olan yakıt ve malzemenin temin edilebilmesi şarttır. Farragut'un gemileri Mobile istihkamlarının öbür tarafında iken kendi kara ordularının yardımına dayanıyordu; bundan başka o tarihlerdeki mayınlar hem kuvvetsiz ve hem de infilâk edip etmemeleri kuşkulu bir halde idi.

1864 senesi Kasım'ında Birlikçi kuvvetleri Savannah'yı da aldılar ve bu surette Güneylilerin ellerinde Wilmington ile Charleston'dan başka liman kalmadı. Wilmington limanının ağzı, kumsal bir burun üzerinde bulunan Fisher kalesi isminde kuvvetli bir istihkâm tarafından müdafaa ediliyordu. Burasının zaptı için Tümamiral Porter komutasında büyük bir filo ile General Butler komutasında 6.500 kişilik bir kuvvet tahsis edildi. Kaleyı

tahrip etmek maksadıyla ve General Butler'ın teklifi üzerine 23/24 Kasım gecesi içinde 235 ton barut bulunan bir gemi istihkâma yakın götürülerek infilâk ettirildi ise de bu hadise beyhude yere cephane ziyan etmekten başka bir netice hâsıl etmedi ve istihkâm üzerinde hiçbir tesir yapmadı. Bundan sonra gemiler tarafından bombardıman yapıldı ve bundan da bir netice alınamadı. General Butler istihkâmın henüz hücumla müsait olabilecek derecede tahrip edilmediğini ileri sürerek bir türlü hücum yapmıyordu.

1865 senesi Ocak'ında ikinci bir hücum daha yapıldı; bu sefer General Terry tayin edilmişti. Gemiler ayın 13'ünde bombardımana başlayarak 15'i sabahına kadar devam ettiler. Bu sürekli bombardıman esnasında istihkâm cephanenin azlığından dolayı pek seyrek ateş ediyordu. Tertip edilen plana göre, münasip zaman geldiğinde karadaki kuvvete ilâveten gemilerden çıkartılan 2.000 kişilik bir bahriye silahendaz kuvveti tarafından müşterek bir hücum yapılacaktı. Nihayet 15 Ocak günü saat 15:00'da bombardıman son derecede şiddetini artırmıştı ki birden bire filodaki gemiler bir uzun düdük çaldılar ve bu düdüğü müteakip karadaki kıtalar hücumla kalktılar. Mücadele uzun ve kanlı oldu; bahriye silahendazları geri püskürtüldü ise de nihayet akşam saat 22:00'da istihkâm zapt edildi. Birinci hücumda Birlikçilerin zayıatı 20 ölü, 63 yaralı; Konfederelerin zayıatı 6 ölü ve 52 yaralıydı. İkinci hücumda Birlikçilerin zayıatı, kara ordusunda 691; gemilerde ölenlerle beraber bahriye silahendazlarının toplam zayıatı 74 ölü, 289 yaralı ve 20 kayıptı. Konfedereler muhaberenin başlangıcında mâlik oldukları 2.500 kişiden 700 ölü vermişlerdi. Bu vakada gemilerin cephanesi boldu, halbuki kaledeki 44 top için toplam 2.300 mermi vardı ve mevcut garnizon ise topları donatmağa gayri kâfi bulunuyordu. İstihkâmı hücumla müsait bir hale getirmek için gemiler tarafından 20.000 mermi atılmıştı.

Wilmington'un kuzeydoğusunda Albemarle körfezi bulunuyordu ki bu körfez Kuzey Carolina hükümeti arazisinin içlerine kadar uzanıyordu. Birlikçiler bu körfeze hakim oldukları takdirde Richmond mevkiinde bulunan Konfedereler ordusunun gerisini tehdit edebilirlerdi. Bu noktayı dikkate alan Konfedereler körfezi kendi hakimiyetleri altında bulundurmak için bir zırhlı inşa ettiler. *Albemarle* ismi verilen bu zırhlı *Merrimack* tipinde olup iki tane 100 librelik şişane topu ile donatılmış bulunuyordu. *Albemarle* 19 Ni-

san 1864 tarihinde Birlikçilere mensup iki gambot ile muharebe ederek bunları ricat ettirdi. 5 Mayıs tarihinde, biri gönder torpidosu ile donatılmış bulunan dört Birlikçi gambot ile karşılaşarak bunları da kaçırdı. Birlikçiler serseri mayın vasıtasıyla bu gemiyi tahrip için bir teşebbüs yaptılarsa da bunda muvaffak olamadılar. Nihayet Yüzbaşı Cushing, gönder torpidosu ile donatılmış küçük bir istimbotla 17 Ekim 1864 gecesi bu gemiye hücum etti. *Albemarle*'nin etrafına, ihtiyati tedbir olmak üzere, yüzen kütüklerden bir mania hattı yapılmıştı. *Albemarle* istimbotu görerek ateş açtı; mamafih Cushing yoluna devam etti ve kütük maniasının üstünden istimbotunu atlatacak torpidosunu zırhlının bordasına yerleştirdi. *Albemarle* torpidonun infilâkıyla beraber derhal battı fakat Cushing'in istimbotu da hareketsiz kaldı. İstimbotun mürettebatını teşkil eden 15 kişiden biri boğuldu ve 13'ü esir oldu; Yüzbaşı Cushing ise yüzerek karaya çıkıp kendini kurtardı.

Ablukanın devamı müddetince Kuzeyliler tarafından yakalanıp getirilen gemileri adedi 210'u vapur olmak üzere 1.149 gemi idi. Buna ilâveten 85'i vapur olmak üzere 355 gemi de denizde yakılmış, batırılmış veya karaya bindirmeğe mecbur edilmişti ki toplam 1.504 parça gemi tutulmuştu.¹² Bu suretle müsadere veya tahrip edilen gemilerden kanun dışı bir surette tutulmuş olmak iddiasıyla Washington'daki muhtelit komisyona, yalnız İngiliz bandıralı gemilere ait olmak üzere 478 müracaat vuku buldu. Bu müracaatlarda talep edilen tazminat toplamı 19.200.000 Sterlin idi. Komisyon bu müracaatları tetkik etti ve neticede 181 gemi için 38.000 Sterlin tazminat verilmesine hükmetti. Konfederelerin mağlubiyetlerinde abluka büyük bir rol oynamış ve Konfedere ordularını her yerde zor vaziyetlere düşürmüştü.¹³ Profesör J. C. Schwab "Birlikçi filosunun daima muvaffakiyetle son bulan harekâtı, ordunun parlak zaferlerine nazaran o tarihlerde göz ardı edilmiş ise de Konfedere ordusunun mukavemet kudretini kıran en büyük amilin donanmanın harekâtı olduğuna şüphe yoktur." tespitinde bulunmuştur.¹⁴ Konfedereler daha harbin ilk devrelerinde Birlikçi bahriyesinin dikkatini başka noktalara çekmenin ehemmiyetini takdir ettiler ve bu maksatla Kuzeyliler hükümetinin ticaret gemilerine karşı hücumu geçtiler. Konfedereler bu iş için sürekli olarak dışarıdan

12 Soley, s. 44

13 J. E. Johnston, *Narrative* s. 279; Pollard, Lee, s. 152.

14 *Confederate States of America*, s. 236.

gemi satın almak ihtiyacında idiler; zaten bu tarihlerde geçerli uluslararası kanunlara nazaran bir tarafsız hükümetin muhاریplere harp amaçlı kullanılabilmeye müsait gemiler satmasını men eden bir kanun yoktu; alel husus satılan gemi silahlı olmadığı takdirde bu hareket hiçbir surette gayri kanunî addedilemiyordu. Konfederelerin bu suretle tedarik ettikleri kruvazörlerden birincisi *Sumter* isminde 437 tonluk bir vapurdu ve Birlikçilerden ele geçirilmişti. Bu gemi Binbaşı Raphael Semmes komutasında olarak 1861 senesi Haziran'ında denize çıktı ve 1862 senesi Aralık'ında Birlikçilere mensup üç kruvazör tarafından Cebelitarık limanında sıkıştırıldı. Geminin buradan kaçabilmesine pek o kadar ümit bulunmamasından ve esasen harap bir vaziyete gelmiş olmasından dolayı Semmes gemiyi burada sattı. *Sumter* toplam 18 gemi tutmuş; bunlardan 8 tanesi salıverilmiş ve bir tanesi ikinci defa olarak tekrar tutulmuştu.

Konfedere kruvazörlerinden ikincisi *Florida* isminde bir vapurdu. Bu gemi İngiltere'de yapılmış ve Bahamalar'da ıssız bir adada silahlandırılmıştı. *Florida* 1862 Eylül'ünden 1864 Ekim'i'ne kadar dolaştı ve toplam 37 gemi yakaladı. Bu gemi de, diğer bütün Konfedere ticaret muhاریpleri gibi kömür tedarikinde güçlüklerle uğradığından ekseriye itibariyle yelken kuvvetine dayanıyordu. *Florida* 7 Ekim 1864 tarihinde Brezilya'nın Bahia limanında yatmakta iken Birlikçi kruvazörü *Wachusett* (Süvarisi Binbaşı Napoléon Collins) tarafından hücumu uğrayarak zapt edildi ve Brezilyalıların itirazına rağmen yedeğe alınarak limandan dışarı çekildi. Bu hadise tarafsızların hukukuna tecavüz olmakla beraber, deniz harp tarihinde rakip geminin tarafsız hükümet tarafından konulmuş olan kısıtlamalara uymasından endişeyi haklı gösterecek ahvalde bu gibi harekâta tevessül edildiğini gösteren misaller mevcuttur.¹⁵ Mamafih sonradan Birlikçi hükümeti *Florida*'nın Brezilya'ya iadesine karar verdi ise de geminin Amerikan makinistleri mürettep plan mucibince, Hampton Roads'da kinistin valfını açarak gemiyi batırdılar.

Konfederelerin ticaret muhاریplerinden biri de *Georgia* vapuru idi. Bu gemi 600 ton hacminde olup İskoçya'dan satın alınmıştı fakat yelken kuvveti kâfi derecede değildi. *Georgia* 1863 Nisan'ında denize açılarak 1864 Mayıs'ına kadar dolaştı ve nihayet bir İngiliz'e satıldı. Satış muamelesinden sonra gemiyi Portekiz sahilleri açığında Birlikçi kruvazörü *Niagara* ya-

kaladı ve muhariplere mensup bir harp gemisinin, harbin devamı müddetince yabancılara satılamayacağını ileri sürerek müsadere etti. Geminin İngiliz sahibi sigortadan 6.000 Sterlin tazminat aldı. *Georgia* seferi boyunca ancak dokuz gemi tutabilmişti.

Konfedere kruvazörlerinden en meşhuru *Alabama*'dır. Bu gemi 1.016 ton hacminde bir vapur olup yelkenle mükemmelen seyredabiliyor ve yalnız makinesiyle de saatte 11,5 mil sürat yapıyordu. Gemi hakkında daha hareket etmezden önce İngiltere hükümetinin dikkati çekilmişti. Fakat buna rağmen hareketine müsaade olunarak 29 Temmuz 1862 tarihinde denize çıktı. *Alabama* evvela Azor adaları civarına geldi ve burada sâbık *Sumter* kruvazörü komutanı Binbaşı Semmes'in komutasına girerek 24 Ağustos 1862 tarihinden itibaren vazifesine başladı. Bu gemi tamam iki sene denizde dolaştı. Binbaşı Semmes mühim ticaret yollarından birini seçip burada 6-8 haftaya kadar faaliyet gösterir ve tam Amerika harp gemilerinin kendi bulunduğu mevkiye yaklaşmakta oldukları sırada burasını terk eylerdi. Semmes, bulunduğu mevkiin Washington hükümeti tarafından öğrenilebilmesi için geçecek zamanı gayet dikkatle hesap ediyor ve bir türlü ele geçmiyordu. *Alabama* 11 Aralık 1863 tarihinde Texas sahillerinde Birlikçilere mensup *Hatteras* isimindeki silahlı bir nehir vapurunu batırdı; kendi mürettebatından bir kişi yaralandı ve *Hatteras*'dan iki kişi öldü. Bundan sonra Güney Amerika sularına geçerek burada çeşitli gemiler yakaladı ve Brezilya'ya tâbi Fernando Noronha adacığını üs tutmak suretiyle mezkûr devletin tarafsızlığını ihlal eyledi.

Alabama bundan sonra doğuya hareket etti; Cape Town limanında tamirat yaptıktan sonra Hint denizini geçip Koşinşin'e (Vietnam) gitti ve nihayet batıya hareketle 11 Haziran 1864 tarihinde Cherbourg limanına vâsıl oldu. İki sene devam eden akıncılığı esnasında birçok defalar tarafsız limanlardan kömür tedarik etmişti; mafeh bu tarihlerde tarafsız limanlardan kömür tedariki hususunda henüz uluslararası bir kanun veya bahri bir teamül mevcut bulunmuyordu.¹⁶ *Alabama*, içlerinde yal-

15 [Rus-Japon harbinde Japonların *Rieşiteli* Rus muhribine ve Büyük Harp'te İngilizlerin *Dresden* Alman kruvazörüne karşı olan harekâtı buna benzerdir.]

16 [İngiltere hükümeti, 31 Ocak 1862 tarihli bir emirname ile, İngiliz sularında bir defa kömür almış bulunan muhariplere mensup bir geminin aradan üç ay geçmedikçe herhangi bir İngiliz limanından tekrar kömür almasını men etmişti. İngilizlerin koymuş oldukları bu nizamı Birlikçi gemileri dokuz defa ve Konfedere gemileri üç defa ihlal etmişlerdir.]

nız bir tanesi vapur olmak üzere toplam 60 gemi yakaladı. Bu geminin takibine *Kearsarge* kruvazörü (süvarisi Binbaşı J.A Winslow) memur edildi ve bu kruvazör 14 Haziran 1864 tarihinde Cherbourg'a vâsıl olarak evvelen limana girdi; sonra da limandan çıkıp muharebeye hazır bir vaziyette açıkta dolaşmağa başladı. Binbaşı Semmes de zaten çarpışmağa istekli bir halde idi.

Kearsarge kruvazörü, mermilere karşı koruma için, bordasının makine dairesi hizasında 50 ayak yüksekliğinde bir sahayı zincirlerle takviye etmişti. Bu zincir kuşağın genişliği 6 ayak idi ve bundan bir sene evvel yapılmıştı. 19 Haziran sabahı saat 10:00'da *Alabama*, limandan dışarı çıktı; Fransız bahriyesine mensup *Couronne* zırhlısı da *Alabama*'ya refakat ediyordu.¹⁷ Zırhlının vazifesi *Alabama* ile *Kearsarge*'ın Fransız karasuları dahilinde muharebe etmemelerine nezaret eylemekti. İki rakip gemi sahilin on mil açığında birbirleriyle harbe tutuştular. Her ikisi de sancak bordalarından ateş etmekte ve aynı zamanda bir diğerinin kıç tarafına geçmeğe çalışmakta olduğundan dolayı müşterek bir merkez etrafında mukabil istikametlere seyrederek daireler çizmekteydiler. Bu esnada akıntı kendilerini lodos istikametine doğru düşürmekte olduğundan çizdikleri daireler bir helezon şeklini alıyordu. *Alabama* saat 10:00'da rakibine bir mil mesafeden ateş açtı; *Kearsarge* 900 yardaya kadar girdikten sonra sancak bataryasıyla bu ateşe mukabele etti; bundan sonra mesafe süratle 700 yardaya ve bazen 500 yardaya kadar düştü.

Alabama'nın uzun müddet sıcak bölgelerde bulunmuş olması hem barut ve hem de mermi tapaları üzerinde fena bir tesir icra etmişti; bu sebepten dolayı *Kearsarge*'ın topları *Alabama*'nın toplarına üstündü. *Alabama*'nın attığı mermilerden üç tanesi *Kearsarge*'ın zincir kuşağına vurduğu halde hiçbirini bunu delememişlerdi; halbuki *Kearsarge*'ın mermilerinden birkaç tanesi *Alabama*'nın su hattına isabet etmiş ve gemiye su girmeğe başlamıştı. Öğleyi biraz geçmiş idi ki *Alabama* teslim işareti olmak üzere beyaz bir bayrak kaldırdı fakat hâdis olan bir yanlışlık yüzünden *Kearsarge* birkaç mermi daha attı ve nihayet ateşi kesti. *Alabama* saat 12:50'de kıç tarafına doğru batıp gitti ve bunun mürettebatından 60 kişiyi, Binbaşı Winslow'un talebi üzerine, civarda bulunan İngiliz bandıralı *Deerhound* yatı kurtardı çünkü *Kearsarge*'ın kendi filikalarından ekserisi muharebe esnasında

harap olmuş bulunduğundan denizdekilerin hepsini toplayabilecek vaziyette bulunmuyordu. *Kearsarge*, *Alabama*'nın mürettebatından, üçü ölümcül yaralı olmak üzere 70 kişi kurtardı. Gemilerin birbirilerine nazaran mukayeseleri aşağıda gösterilmiştir:

	Ton	Sürat	Top	Ateş gücü	Mürettebat	Zayiat
<i>Kearsarge</i>	1.031	12	7	366 lb.	163	3
<i>Alabama</i>	1.016	11.5	8	305 lb.	149	40

Kearsarge 173 mermi atmıştı ki bunlar hemen tamamen kaval top humbarası idi. Bu humbaralardan tahminen 40 kadarı *Alabama*'ya isabet etmişti. *Alabama* 370 mermi atmış ve bunlardan 14 tanesini *Kearsarge*'in teknesine, bir o kadarını da armasına isabet ettirmişti fakat *Alabama*'nın attığı humbaralardan hemen hiçbirini infilâk etmemiş olduğundan dolayı bu muharebeyi biri som mermi ve diğeri kaval top humbarası atan iki gemi arasında vuku bulmuş bir muharebe addedebiliriz. *Alabama*'nın topçuları pek az atış talimi yapmışlardı ve muharebe esnasında zaman geçtikçe bunların ateşinin daha muntazam bir şekil almakta olduğu görülüyordu. Muharebeden sağ olarak kurtulmuş bulunan Binbaşı Semmes'in vermiş olduğu resmi rapora göre *Alabama*'nın zayıyatı 9 ölü, 10 boğulan ve 21 yaralı idi. Mamafih ölenlerle yaralananların adedinin bu miktardan daha fazla olduğu zannedilmektedir.¹⁸ *Kearsarge*'daki üç yaralıdan bir kişi bilâhare vefat etti. İşte topçuluk hususundaki mükemmeliyet ve bu mükemmeliyetin, malzemesi, talimi ve terbiyesi iyi olan mürettebat elinde temin ettiği dikkat çekici netice bundan ibaretti. *Alabama*'nın mürettebatını kurtarmış olan *Deerhound* bu adamlarla beraber doğruca İngiltere'ye geldi ve İngiliz hükümeti yatın Komutan Winslow'un talebi üzerine kurtarma işlemini gerçekleştirmiş olduğunu ileri sürerek bunları Birlikçiler hükümetine teslim etmekten kaçındı. İngiltere hükümetinin bu hareket tarzı halen Amerika Birleşik Devletleri tarafından kabul olunmuş bulunan kurallara nazaran doğru idi.¹⁹

Konfederelerin diğer ticaret muhariplerinden *Rapahannock*, hiç denize çıkmadı; *Şenandoah* ise 1864

17 *Couronne* süvarisi Binbaşı Penhoat'ın raporu için *American Historical Review*'un Ekim 1917 tarihli nüshasına bakınız.

18 Yine de Penhoat'ın verdiği tutardan (2 boğulan, 6 ölü ve 16 yahut 17 yaralı) yüksek bir sayıdır.

19 Soley, s. 210.

senesi Kasım'ında harekete geçti ise de Kuzeylilerin balina avcılığı ile meşgul bazı balıkçı gemilerini tahrip etmekten başka hemen hiçbir iş yapmadı. Bu gemi, ekserisi Bering boğazında olmak üzere toplam 33 gemi batırıldı ve harp bittikten sonra Avrupa'ya gelerek nihayet İngilizler tarafından Birlikçilere teslim edildi.

Konfedere ticaret muhriplerinin bu suretle yakalamış oldukları Birlikçi gemilerinin adedi 261 olup bundan 259'u yelken gemisi idi. Bu gemilerin içindeki yük ile beraber toplam kıymeti 17.900.000 dolar, yani o zamanki kambiyo fiyatına göre tahminen 3.400.000 Sterlin idi. Konfederelelerin, ticaret gemilerine karşı açmış oldukları bu mücadele Birlikçilerin deniz ticareti üzerinde ehemmiyetli bir tesir yapmıştı; mamafih o tarihlerde ahşaptan demire ve yelkenden buhara doğru yapılmışa başlanan inkılâbın bu tesirin şiddetini artırdığı ve kezaik Birlikçi hükümeti tarafından ticaret gemilerine verilmekte olan nakdi yardımın kesilmiş olmasının da bu buhranı büsbütün şiddetlendirdiği inkâr edilebilir değildir. Birlikçi ticaret gemilerinden ecnebilere satılan gemilerin tonajı 1860 tarihinde, yani harpten evvel toplam 17.418 tondur; bu rakam 1861'de 26.649; 1862'de 117.756; 1863'te 222.199; 1864'te 300.865 ve 1865'te 133.832'ye çıktı.

Birlikçilerin açık denizlerde seyrüseferde bulunan gemilerinin toplam tonilâtosu 1861 tarihinde 2.496.000 iken 1866 tarihinde 1.387.000'e indi. Fakat bu düşüşün asıl büyük sebebini iktisadi vaziyette aramak lazımdır. Birlikçi ticaret gemilerine karşı mevcut bulunan tehdit 1865 tarihinde tamamen ortadan kalkmıştı ve o tarihte Konfedereler artık son nefeslerini almaktaydı; bununla beraber gemilerin satış muamelesi devam edip gidiyordu. İşte bu sebeplerden dolayı Kuzey-Güney savaşının A.B.D ticaret bahriyesini mahvettiğini iddia etmek doğru olamaz. Harbin ticaret filosu üzerindeki başlıca tesiri esasen mezkûr filonun 1861 senesinde başlamış olan düşüşünü şiddetlendirmekten ibaretti.

Birlikçi bahriye dairesinin ticaret gemilerini muhafaza hususunda ittihaz ettiği tedbirler haklı biçimde şiddetli tenkitlere uğramıştır. Filhakika denizlerin mühim noktalarına mevzilenecek bir düzine süratli kruvazör Konfederelerin ticaret gemilerine karşı yaptıkları mücadeleyi ya büsbütün durdurur veya hiç olmazsa tesirsiz bir hale getirebilirdi.

1863 senesinde mâlik olduğu kuvvetli filoya rağmen Birlikçilerin nasıl olup da birkaç zayıf Konfedere gemisinin rahatça dolaşarak ticaret muharebesi yapmasına meydan verdiğine Konfedere deniz subayları bile hayret etmişlerdi. Çünkü ticaret gemilerinin hücumu maruz kalmalarında muhtemel bulunan mantığı, orta zekâlı bir deniz subayı bile tahmin edebilirdi; binaenaleyh buralara yakın birkaç kruvazör bulundurmak maksadı temine kâfi gelebilirdi.

Denizler, şüphesiz, çok geniştir; nasıl ki Büyük Harp'te Almanların *Emden* kruvazörü ticaret gemilerine hücum etmek suretiyle denizlerin bu genişliğini İngilizlere öğretmiştir fakat görünüşe nazaran Amerika bahriye dairesi de *Alabama*'nın takibi için yalnız *Vanderbilt* kruvazörünü ayırmakla iktifa edip başka bir şey yapmamıştı. Gerçi Karayip Denizi'nde süratli gemilerden mürekkep bir filo bulunduruyordu fakat bu filo hiçbir işe yaramamıştı. O tarihlerde telsiz telgraf veyahut telgraf kabloları mevcut bulunmamakla beraber eğer strateji itibariyle mühim olan birkaç mevki gözlem altına alınmış olsaydı *Alabama* o derece kolaylıkla vazifesine devam edemezdi. Bu takdirde tarassuda memur gemilerin kömürlerini ikmâl güçlüğü vardı fakat Birlikçilerin kaynakları ve olanaklarının bolluğu bu güçlüğü yenmeye kâfi idi. Nitekim bundan kırk sene sonra Rus Amirali Rojestvenski farklı tipte gemilerden mürekkep olan filosunu Baltık'tan Uzakdoğuya götürürken yolda çeşitli defalar kömür almak suretiyle bu güçlüklerin üstesinden gelinemez olmadığını ispat etmiştir.

1861-1865 tarihlerinde Afrika ve güney Amerika'da öyle geniş sahil-ler vardı ki buralarda ticaret gemilerine kömür alacak Birlikçi gemilerini görecektir veya bunların işlerine müdahale edecek kimseler yoktu. Güneylilerin fakir bulunmaları kendilerinin bu gibi mahallerde gizli üsler tesis ederek ticaret muhareplerine kömür gemileri gönderebilmelerine mâni olmuş ve bu gemileri, kömür ve malzeme tedariki açısından tamamen tarafsızların lütuf ve merhametlerine bağımlı bir halde bırakmıştı. Halbuki bu tarihlerde tarafsızlardan ekserisi Birlikçilerin husumetini çekmemek için Konfedere gemilerine kömür ve malzeme vermeyi pek arzu etmiyorlardı; alel husus harbin gidişatı Konfedereler aleyhine dönmeğe başladıktan sonra tarafsızların bu husustaki şiddetleri daha ziyade artmıştı.

Güneyliler, Birlikçi gemilerinden herhangi birini tahrip edebilecek veyahut abluka hattını yarıp geçebilecek kuvvette gemiler tedariki için çeşitli teşebbüslerde bulundular. Bu kabil teşebbüslerden olmak üzere Güneyliler 1862 senesi Mart'ında İngiltere'nin Birkenhead şehrinde bulunan Laird tezgâhlarına iki zırhlı ısmarladılar. *Rolf Krake* isimindeki Danimarka zırhlısının muaddel bir şekli olan bu gemilerden her biri 2.750 ton hacminde olup bordaları 4,5 ve taretleri 5 inç kalınlığında demir zırh ile kaplanmıştı ki bu tarihlerde Birlikçi filosunda bu zırhı delebilecek top yoktu. Her biri iki taret dahilinde olmak üzere dört tane 9 inçlik ağızdan dolma şişhane topu ile teçhiz edilecek ve bu topların mermilerinin gücü 250 libre olacaktı. Evvelce de zikrolunduğu gibi o tarihlerde tarafsız bir devletin muharip bir devlete bu gibi gemiler satmasını men eden uluslararası bir kanun yoktu; ve hattâ A.B.D hakimlerinin bundan evvelki harplerde vermiş oldukları kararlar da İngiltere hükümetinin bu gemilerin İngiliz sularından hareketlerine müsaade etmesini haklı gösterecek bir şekilde idi. Fakat bu gemilerin hareketlerine müsaade edilmesinin harp ilânı şeklinde telakki olunacağı biçiminde Birlikçiler tarafından vuku bulan tehdit üzerine İngilizler bu mühim gemileri kendileri adlarına satın alarak *Scorpion* ve *Wivern* isimleriyle otuz seneden fazla kendi bahriyelerinde kullandılar.

Fransız hükümeti, gerek Napoléon III'ün şahsi tesiriyle ve gerek Meksika'da Fransız nüfuzunun güçlendirilmesi maksadıyla Konfederelere karşı daha müsait hareket etti. Bu suretle Konfedereler 1863 senesi Hazi-
ran'ında Fransa'ya dört tane buharla müteharrik kruvazör ve iki tane de bilhassa toslamak için kuvvetli mahmuz ile donatılmış gemi sipariş ettiler fakat bir sene sonra Birlikçi hükümetinin tazyiki karşısında Napoléon III bu gemilerin Konfederelerin eline geçmemesi için tarafsız bir devlete satılmasını emretti. Bunlardan *Sphinx* gemisi o zaman hazır bir halde bulunuyordu. Geminin bordasının vasat kısmı ile taretleri 4 inç kalınlığında demir levhalarla mahfuzdu; silahları pruva taretinde bir tane 250 librelik şişhane topundan ibaretti ve saatte 12 mil süratle mâlikti. Bu gemi o zamanlar Prusya ile harpte bulunan Danimarka hükümetine satılmış idiyse de harbin sonuna kadar Danimarkalılara teslim edilmediğinden dolayı Danimarkalılar da bunu tekrar Konfederelere sattılar.

Zırhlı, 6 Aralık 1864 tarihinde Kopenhag'dan hareket etti ve denize açıldıktan sonra *Stonewall* ismiyle Konfedere bandırasını çekerek tamarat için İspanya'nın La Coruna limanına geldi. *Stonewall* limana geldikten sonra tarassut için liman dışırasına *Niagara* ve *Sacramento* isminde iki büyük ve ahşap Birlikçi gemisi geldi. *Stonewall* bunlarla muharebe etmek üzere 24 Mart günü limandan dışarı çıktı ise de Birlikçi gemilerinden bir eser göremedi. Bunlar, kendilerinin bu gemi ile başa çıkamayacaklarını anlayarak muharebeden vazgeçmişlerdi. *Stonewall* hasımlarını bulamayınca Atlantik denizini geçerek Karayip adalarına geldi fakat buraya geldiği zaman Kuzey-Güney savaşı son bulmuş olduğundan Küba'ya giderek mahalli hükümete teslim oldu ve neticede bu hükümet tarafından Birlikçiler'e verildi. *Stonewall* bilâhare Japonlara satıldı ve *Adzuma* ismiyle bir çok seneler Japon bahriyesinde hizmet etti.

Harbin nihayetinden sonra A.B.D hükümeti, *Alabama* ile diğer Konfedere harp gemilerinin İngiliz sularından hareketlerine müsaade ve bunlara lüzumu olan kömürün temini hususunda bile müsamaha etmek töhmetiyle İngiltere hükümetine karşı ağır birtakım taleplerde bulundu. Nihayet aşağıda yazılı olan ve Kuzey-Güney savaşının cereyanı esnasında dünya hukukunda henüz geçerli bulunmayan üç esasın İngiltere tarafından kabulüne muvafakat gösterilmesi şartıyla mesele İsviçre'nin Cenevre şehrindeki hakem mahkemesine tevdi olundu. Mafatih bu esasların kabulü, uluslararası hukukun temelini teşkil eden hak prensiplerine muvafık olduğu gibi çok adette gemiye sahip bir devlet olmak itibarıyla İngiltere İmparatorluğu'nun çıkarlarına da uygundu.

Yukarda bahsedilen üç esas tarafsız bir hükümete şu mecburiyetlerle tahmil ediyordu:

- 1- Hakkında, kendisiyle barış halinde bulunan bir devlete karşı savaş amaçlı kullanılacağına kanaat getirilmesini haklı gösterecek makul sebepler bulunan herhangi bir geminin, yetki alanı dahilinde tamir, teçhiz ve teslihinine mâni olmak için lüzumu olan dikkat ve basireti göstermek; kezalik kendi yetki alanı dahilinde gerek kısmen ve gerek tamamen harp için elverişli bir hale getiril-

miş olan ve yukarda zikredildiği surette savaş amacıyla kullanılması kesin bulunan herhangi bir geminin buralardan hareketini men için aynı derecede dikkatli bulunmak.

- 2- Muharıplerden herhangi birinin diğerine karşı deniz harekâtı, askeri malzeme ve silahlarının tecdit veya güçlendirilmesi yahut asker kaydı maksadıyla kendi liman ve kara sularından istifade-sine müsaade etmemek ve muharıplerin bu türlü hareketlerine karşı tahammül ve rıza göstermemek.
- 3- Yukarıdaki esasların bozulmasına mâni olmak maksadıyla gerek yetki alanı dahilinde bulunan bilumum arazide ve gerekse kendi liman ve kara sularında icap eden dikkat ve basirette kusur etmemek.

Cenevre'deki hakem mahkemesi beş azadan mürekkepti ve bunlardan üçü tarafsız devletler ve ikisi de İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri hükümetleri tarafından tayin edilmişlerdi. Hakem mahkemesinin verdiği karar 14 Eylül 1872'de ilan olundu; bu karara göre *Alabama* ve *Florida* tarafından yapılmış olan toplam hasarlar ile *Şenandoah*'ın Avustralya'dan hareketinden sonra yapmış olduğu hasarlardan dolayı kanunen İngiltere hükümeti mesul tutulmuş ve 3.510.000 Sterlin tazminata mahkum edilmişti. İngiltere hükümeti mahkemenin karar verdiği bu tazminatı derhal Amerika Birleşik Devletlerine ödedi. Zaten bir defa yukarda zikredilen üç esasın karşılıklı olmak üzere tatbiki kabul edildikten sonra muhakemeden başka türlü bir karar beklenemezdi. Büyük harp esnasında fevkalâde önem kazanmış olan bu üç esas mezkûr harbin ilânına kadar yalnız İngiltere ve Amerika hükümetleri tarafından kabul edilmiş ve diğer bahri hükümetler tarafından kabul edilmemişti. Napoléon Savaşları esnasında A.B.D müesseseleri Fransa'ya korsan gemileri ve ticaret muharıpleri temin etmişlerdi; Amerika'nın bu vaziyeti o zamanın telakkisine göre kanun dışı değildi. Kezalik 1870 tarihine tesadüf eden Fransız-Alman harbi esnasında A.B.D topçu dairesi Fransa'ya mühim miktarda silah ve cephane satmıştı.

Kuzey-Güney savaşı üç çarpıcı hakikat meydana çıkarmıştır ki onlar da: Deniz kuvvetlerinin kara harekâtı üzerine olan tesiri, yeni bir bahriye meydana getirmenin ne kadar zor olduğu ve bir deniz kurmayı teşkilâtı lü-

zumunun derecesidir. Eğer Konfedereler harp başladığı zaman kuvvetli gemiler elde edebilmiş olsaydılar ihtimal derecede istiklâllerini temin edebilirlerdi; bunun gibi eğer Kuzeylilerin ellerinde de çağdaş gemilerden mürekkep kudretli bir bahriye bulunmuş olsaydı Güneylilerin ayrılıkçı hareketlerini daha başlangıcında ezebilirdi. Fakat o tarihlerde diğer devletlerde açık denizlerde gezmeğe elverişli kuvvetli zırhlılar bulunduğu halde Birlikçiler de böyle bir tek gemi bile yoktu.

Taktik açıdan bu muharebeler, eski zırhlıların ve ayrıca monitor tipindeki ilk gemilerin ateş kudretlerinin kifayetsizliğini meydana çıkarmıştır. Amiral Du Pont'un bu gemiler hakkındaki tenkitleri bilhassa yararlıdır. Bununla beraber monitor tipi gemiler diğer bahriyelerle beraber İngiliz bahriyesinde de rağbet buldu. İngiliz bahriyesi için inşa edilen ve monitorun hacmen daha büyüğü olan eski *Devastation* gibi gemiler, hakiki bir harp vaziyetinde 3-4 dakikada bir defa olmak üzere ancak dört büyük mermi atabilirlerdi. Amiral Du Pont'un, yalnız düşman ateşine karşı korunmuş bulunmanın muharebede zafer temini için kâfi olmadığı hakkındaki ihtarına kimse kulak asmamış ve bu sınıf gemilerde en ziyade koruma kudretine ehemmiyet verilmişti. Bu kararın tamamen aksi, yani ateş kudreti artırılarak koruma kudretinin ihmal edilmiş olması da, Büyük Harp esnasındaki İngiliz muharebe kruvazörlerinde görülmüştür. Velhâsıl, taarruz ve müdafaa kudretleri arasında lüzumu olan dengeyi sıhhatle tayin etmek meselesi hakikaten çok güç bir iştir.

ÜÇÜNCÜ FASIL

1864 Danimarka harbi - Avusturya ve İtalya harbi - Amiral Tegetthof - Amiral Persano ve İtalya bahriyesi - Mezkûr bahriyenin kusur ve noksanları - Avusturya gemileri - İtalyan üstünlüğü - Ancona önünde Avusturyalılar - Persano'nun tereddüdü - Lissa adasına hücum - İtalyanların istihkâmlarla muharebesi - Tegetthof'un sahneye girişi - "Zırhlılar, düşman gemilerini mahmuzlayın !" - Re d'Italia'nın batması - Persano Kaiser'i mahmuzlamaktan kaçınır - Donanmalar birbirlerinden ayrılırlar - Avusturyalılar zaferlerini tamamlamazlar - Güney Amerika'daki deniz harekâtı.

Kuzey-Güney savaşı henüz devam etmekte iken 1 Şubat 1864 tarihinde Prusya ve Avusturya bir tarafta; Danimarka diğer tarafta olmak üzere bir harp daha başladı. Danimarkalılar kara cephanesinde pek ziyade zor bir durumda bulunmalarına rağmen deniz cephesinde, mâlik oldukları küçük filoyu teşkil eden 386 topu hâmil 31 vapurun içinde iptidai sistemde üç tane küçük zırhlı bulunması dolayısıyla, küçük bir üstünlüğe haizdiler. Bu zırhlılardan en meşhuru olan Rolf Krake 1.344 ton hacminde çift taretli bir gemi olup toplam iki tane 8 inç çapında 150 librelilik kaval top ile donatılmıştı ve bu toplar 4,5 inç kalınlığında demir levhalarla muhafaza altına alınmıştı.

Danimarka filosu, daha harbin başlarında Prusya sahillerini abluka muvaffak olmuştu. Yine de 17 Mart tarihinde 12 korvet ve birtakım küçük gemilerden mürekkep zayıf bir Prusya filosu Rügen adasında bulunan Jasmund açıklarında Danimarka filosuna karşı hatırı sayılır bir mukavemet gösterdi. Jasmund muharebesinde iptidai sistem kamadan dolma Prusya topları kaval toplara nazaran kıymetlerini ispatlamışlardı. Bu muharebede Danimarkalıların zayıyatı 22; Prusyalıların 13 kişi idi. 9 Mayıs tarihinde Heligoland adası açıklarında vuku bulan bir muharebede Albay Wilhelm von Tegetthof komutasında bulunan Schwarzenberg ve Radetzki isimindeki iki ahşap Avusturya firkateyni ile üç küçük Prusya gambotundan mürekkep

olan kuvvetsiz bir filo, Danimarkalıların Elbe ve Weser nehirleri methallerine koymuş oldukları ablukayı açmağa muvaffak oldu. Halbuki bu muharebede Tegetthof'un karşısında Komodor Suenson komutasındaki Danimarka filosu iki ahşap firkateyn (*Niels Juel, Jylland*) ile bir korvetten (*Heimdal*) mürekkepti ve kuvvet yönünden Tegetthof'un filosuna üstündü. Muharebede Tegetthof'un sancak gemisi *Schwarzenberg*'de yangın zuhur etti ve Avusturya-Prusya filosu o zamanlar İngiltere'ye tabi bulunan Heligoland adasının kara sularına iltica ettiler fakat Danimarkalılar da mühim hasara uğradılar ve tamirat yapmak için akşam üstü kendi limanlarına döndüler. Avusturyalıların zayıtı 37 ölü 2 ağır ve 41 hafif yaralı; Danimarkalıların zayıtı 14 ölü ve 54 yaralı idi.¹

Eğer Danimarkalılar Baltık denizinde etkili bir hakimiyet temin edebilmiş olsalar Prusya-Avusturyalıların Düppel ile Alsen adasına karşı yaptıkları harekâtı ziyadesiyle zora sokabilirlerdi. Danimarkalılar karada kendi arazilerini kaybettikten sonra esas kuvvetlerini Alsen adasına toplamışlardı. Bu ada ile Schleswig mevkii arasındaki dar geçidi sıkı bir kontrol altında bulundurmak lazım olduğu halde Danimarka filosu bu kontrolü yapmaya kâfi bir kuvvette değildi. Prusyalılar kamadan dolma kuvvetli toplarının himayesi altında olarak 29 Haziran günü bu geçitten karşı tarafa geçtiler. Tam Prusyalılar karşıya geçerken, *Rolf Krake* gözükerek müdahale etmek istedi ise de 4,5 inç kalınlığında zırhla kaplı olmasına rağmen, Prusya bataryalarının ateşi karşısında yüksek bir burunun arkasına ilticaya mecbur kaldı.²

Alsen adasındaki Danimarka bataryaları *Rolf Krake*'ye pek az yardım edebilmişlerdi. Mezkûr geminin bu vakadaki başarısızlığı, gemilerin sahil bataryalarıyla muvaffakiyetli bir tarzda muharebe edemeyeceklerini bir defa daha ispat etmişti.³ Zaten Charleston istihkâmlarına karşı zırhlılarla yapılan hücum, gemilere zırh konulmasının bu eski prensibi değiştirmedigini meydana çıkarmış bulunuyordu. Binaenaleyh Karadeniz'de Kinburn istihkâmlarına karşı yapılan hücum, zırhlı gemilerin bir müddet için sahil istihkâmlarına üstünlüğünü temin etmiş idiye de şifhane toplarının zuhuru, karada

1 *Deutsch-Daenische Krieg*, cilt II, s. 66.

2 *Der Dansk-Tydske Krieg*, cilt III, s. 213.

3 18 Şubat tarihinde Prusya bataryalarıyla 2.700 yarda mesafeden muharebe ettiyse de isabet kaydedememiş ve mürettebatından 3 kişi yaralanmıştı.

yerleştirilmiş bulunan topun evvelce haiz olduğu üstünlüğü tekrar kendisine iade etmişti. Alsen adasının kaybı, Danimarkalıların cesaretini kırdı ve bundan sonra şayanı dikkat hiçbir deniz hareketi vuku bulmaksızın 1 Ağustos 1864 tarihinde barış imzalandı.

Bu vakanın üzerinden henüz iki sene geçmemişti ki Avrupa barışı tekrar kesintiye uğradı. Bu defa muhariplerden bir tarafı Avusturyalılar ve diğer tarafı da Prusyalılarla müttefikleri İtalyanlar teşkil ediyorlardı. İtalya Kralı Vittorio Emanuele I'in Prusya ile ittifak etmesindeki gaye Venedik bölgesini ele geçirmekti. 1866 senesi Nisanı sonlarında Avusturya hükümeti yavaş yavaş ordusunu seferber etmeğe ve donanmasını harbe hazırlamağa başladı; İtalya ise gerçi 20 Haziran tarihine kadar harp ilân etmemekle beraber, aynı şekilde istihbarat yapmaktan geri kalmadı. Bundan sonra vuku bulan harekât, deniz harplerinde kuvvetli ve azimli bir karakterin netice üzerinde ne kadar etkili olduğunu ve galibiyet ile mağlubiyetin komuta mevkiindeki zatın şahsiyeti; onun taarruz konusundaki karar ve metaneti ile ne derecelerde alâkadar bulunduğunu tartışmasız göstermektedir.

Avusturya filosu Başkomutanı Tümamiral von Tegetthof, bu gibi yüksek bir komuta mevki için henüz pek genç addedilebilecek bir yaşta bulunmakla beraber kendisinin ne derecelerde faal ve azimli bulunduğunu Heligoland açıklarında Danimarka filosu ile yapmış olduğu muharebede fiilen ispat etmiş bulunuyordu. Amiral Tegetthof 23 Nisan 1827 tarihinde doğmuştu, binaenaleyh bu tarihlerde henüz 39 yaşını bitirmemiş bulunuyordu. Bu yaş, takriben Amiral Nelson'un Nil muharebesini yaptığı ve Amiral Beatty'nin Tümamiralliğe terfi eylediği zamanki yaşları kadardı. On dokuzuncu asrın ikinci yarısı esnasında yaşamış bulunan deniz subayları içinde Tegetthof ile kıyas olabilecek bir Amiral Farragut vardı ve bu zat da, Kuzey-Güney savaşı başladığı zaman 59 yaşında bulunuyordu. Amiral Tegetthof, bazen en cesur komutanların bile harpte elini ve kolunu bağlayan çekingenlik, mesuliyet korkusu vesaire gibi hislerden tamamen yoksun olduktan başka fitraten haiz olduğu cüret ve azimliliği, emsaline nadir tesadüf olunur bir derecede akliselim ve isabetli karar verebilme faziletleriyle birleştirmiş bulunuyordu. Mesleğine son derece bağlı olduğu anlaşılan bu zat, daha askeri hayatının ilk devrelerinde iken Avusturya imparatorunun dikkati-

ni çekmiş ve Avusturya bahriyesinin gelişiminde büyük bir amil olmuş bulunan imparatorun biraderi Arşidük Maximillian'ın⁴ yaverliğini yapmıştı.

İtalya filosu Başkomutanı Kont Carlo Pelilon di Persano, karakter açısından Tegetthof ile kıyas kabul etmeyen başka şekilde bir adam olup 1866 senesinde 60 yaşında bulunuyordu. Bu zat evvelen Sardinya ve sonra İtalya bahriyelerinde hizmet ederek yükselmiş bulunmakla beraber kendisi tabiatı itibarıyla muharip olmaktan ziyade diplomat ve siyasi bir zattı. Amiral Persano, Avusturya'ya karşı 1848-49 harbinde, Kırım harbinde ve İtalya'nın birleşmesi zamanındaki 1859-60 harplerinde büyük bir itibar kazanmış; 1862 tarihinde Ratazzi hükümetinde kısa bir zaman bahriye nâzırlığı yaptıktan sonra 1865 tarihinde senatörlüğe tayin olunmuştu. Bir İngiliz kadını ile evlenmiş bulunan bu zat şahsen cesur olup eğitimi ve nezaketinin yüksekliğiyle şöhet kazanmış olmakla beraber fitraten son derecede kararsızdı. Seneler geçip yaşı ilerledikçe faaliyet kudreti zaafa uğramıştı. Amiral Tegetthof maiyetine emniyet ve itimat telkin edecek ve onların fedakârlık hislerini galeyana getirecek bir kabiliyete mâlik olduğu halde Amiral Persano'da bu gibi meziyetlerden hiçbiri yoktu. Napoléon: "Harpte, kararsızlıktan daha fena bir şey yoktur" demiştir; halbuki Persano, adeta kararsızlığın cisimleşmiş bir timsali idi.

Zırhın gelişimi son derece süratle vuku bulmuş olduğundan bu tarihlerde gerek Avusturya gerek İtalya bahriyelerinde bir hayli zırhlı gemi mevcuttu. İtalyan bahriyesinde bu gibi zırhlı gemilerin inşası için henüz özel bir taktik esası takip olunmuyordu. Bu gemiler rasgele bazen dışarıdan satın alınıyor ve bazen de ülke içinde inşa ediliyordu. Esasen zırhın gemilere tatbikine yeni başlanmış olduğu bu devirlerde muharebe için hangi tip gemilerin daha iyi olduğunu kimse kesinlikle bilmiyordu. Çünkü on sekizinci asır ile on dokuzuncu asrın başındaki deniz muharebelerinin tarihi bu husus için kâfi derecede bir fikir verebilecek mahiyette değildi.

İtalyanların en büyük gemileri, *Re D'Italia* ve *Re Di Portogallo* isimlerinde, New York'ta yapılmış, kompozayt denilen kısmen ahşap ve kısmen demirden mamul iki gemi idi. Gövdelerinde yaş ağaç kullanıldığından iskeletleri zayıftı. Su kesimi hizalarıyla top mevkileri 4-7 inç kalınlığında demir zırhla kaplan-

4 [Bilâhare Meksika imparatoru olarak orada ihtilâlciler tarafından idam olunmuştur.]

miş ve dümenleriyle dümen donanımları hiçbir suretle muhafaza altına alınmamıştı. *Re D'Italia* iki 150 librelik ve *Re Di Portogallo* iki 300 librelik topla teçhiz edilmişti. Her iki gemide de bu toplardan başka ayrıca 7 inçlik çeşitli toplar daha vardı. Bunlar İtalya bahriyesindeki diğer toplar gibi Armstrong sistemi ağızdan dolma toplardı çünkü İngiliz bahriyesi büyük bir gaflet eseri olarak, 1864 senesinde kuyruktan dolma topları gemilerinden çıkarıp atmış ve hemen bir çok bahri devletler de İngilizlerin bu hareketine katılmışlardı. Bu harpte vuku bulan bazı harekât ağızdan dolma topların elverişsizliğini açıkça göstermiştir.

İtalyanların İngiltere'de yeni inşa ettirmiş oldukları *Affondatore* ismindeki gemileri bu sıralarda İngiltere'den hareket etmiş fakat daha henüz İtalya'ya vâsıl olmamıştı. Bu gemi beş inç kalınlığında demir zırhla muhafaza altına alınmış iki taret dahilinde olmak üzere 300 librelik iki top taşıyordu. Kuzey-Güney savaşı esnasında ekseriyetle kullanılmış olmasından dolayı bu tarihlerde mahmuz silahına haddinden fazla ehemmiyet verilmekte idi. Bunun için *Affondatore*'nin baş tarafına 26 ayak uzunluğunda bir mahmuz yapılmıştı. Amiral Persano'nun kanaatine göre bu gemi elde mevcut bulunmadıkça muharebe yapmak akılcıca bir hareket değildi. İtalya subaylarından birinin ifadesine göre Amiral, *Affondatore* hakkında adeta çocukça bir itimat beslemekte bulunuyordu. İtalya donanmasında ayrıca *Terribile* ve *Formidabile* isimlerinde hacmen daha küçük iki mahmuzlu gemi; 4,5 inç kalınlığında demir levhalarla kaplı beş gemi ve yine küçük hacimdeki *Palestro* ve *Varese* zırhlıları mevcuttu. Yukarda zikredilen on iki gemi Amiral Persano'nun zırhlı filosunu teşkil ediyordu. Bu filonun arkasında uskurlu; eski tip ve ahşaptan mamul ve her biri 8-10 tane 6,3 inçlik şişhane ve çeşitli kaval toplarla donatılmış yedi firkateyn; bir uskurlu ahşap korvet; üç yandan çarklı korvet ve keşif vazifesinde kullanılmak üzere birkaç küçük gemi; gambot ve yandan çarklı vapurlardan mürekkep bir filo daha vardı.

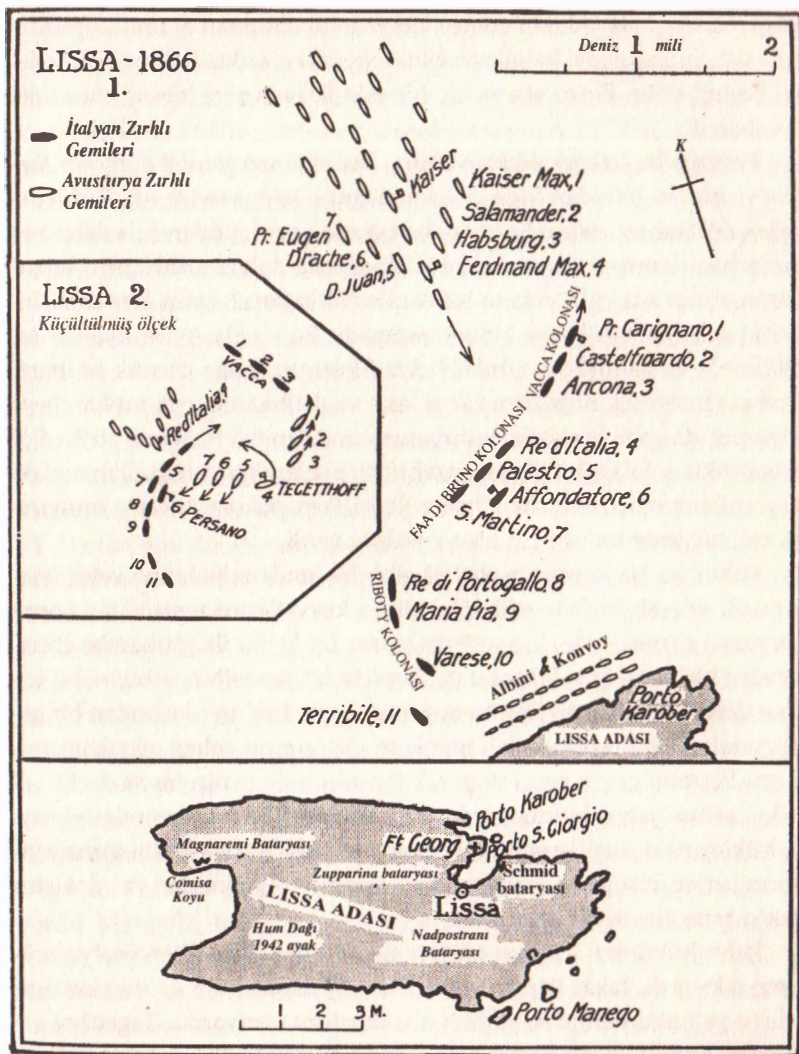
Bu gemilerin top toplamı kâğıt üzerinde muazzam bir kuvvet arz ediyordu ve filhakika azimli idare edilmek şartıyla çok işler de yapabiliirdi. İtalyanların denizci bir millet olmalarına rağmen İtalyan gemilerinin hemen hepsinin yeni olması ve ayrıca bu gemilerdeki topların henüz gemile-

re konulmuş bulunması dolayısıyla subaylar ve mürettebat bunların kullanılmasında kâfi derecede tecrübe sahibi bulunmuyorlardı. Gerçi İtalyan bahriyesi sulh zamanında mühim bir bahriye kuvvetini faal kadroda bulundurmamakla beraber mürettebatın taktik talim ve terbiyesine lüzumu derecede ehemmiyet vermiyordu. Bundan başka İtalyan bahriyesi şahsi kıskançlık ve rekabet illetleriyle de malûl bulunuyordu. Bu bahriye yek diğlerinden tamamen ayrı olan Sardinya ve Napoli bahriyelerinin birleştirilmesi suretiyle meydana getirilmişti fakat bu birleşmenin tam ve kâmil bir şekilde vücut bulması için lüzumu kadar zaman geçmemişti. Donanma subayları ekseriyet itibarıyla gençlerden mürekkepti. Bu hal harp açısından mühim olmakla beraber aralarında ahenk ve uyum ile hareket etmiyorlardı. Mürettebatın cesareti itibarıyla İtalya filosunun hiçbir noksanı yoktu. Bu filoda noksan olan şeyler yalnız emir-komuta, kurmay hizmetleri ve yetenek ile tecrübe idi. Bir de makine mürettebatı acemi idi ve bazı gemilerin topları henüz yerlerine konmamıştı (Ayrıntılar için kitabın sonundaki V numaralı cetvele bakınız).

Avusturya filosunda zırhlı olarak yedi gemi vardı. Bu gemilerden *Habsburg* ve *Ferdinand Max* gemilerinin Prusya'da yapılmakta olan Krupp sistemi kuyruktan dolma büyük topları harp dolayısıyla Prusyalılar tarafından müsadere edildiğinden yerlerine eski 56 librelik kaval toplar koymağa mecburiyet hâsıl olmuştu. Bu gemilerin vaziyetlerinin iyi olmadığı Amiral Tegetthof'a bildirildiği zaman kendisi bahriye nezaretine; "Gemileri, bulunduğu vaziyette bana gönderiniz, ben onları münasip şekilde kullanırım" cevabını vermişti. Tegetthof komutan forsunu *Ferdinand Max*'a çekti. Filosunda bu gemiden başka *Kaiser Max*, *Prinz Eugen*, *Don Juan*, *Drache* ve *Salamander* isminde hacmen daha küçük beş zırhlı gemi vardı. Bu gemiler 56 librelik çeşitli kaval toplara ilâveten her biri 14-16 tane Krupp sistemi kuyruktan dolma top taşıyorlardı. Avusturya zırhlılarının hepsi, kalitesi gayet iyi olan İstirya demirinden mamul 4,5-5 inç kalınlığında demir levhalarla kaplanmıştı. Bunlardan yalnız *Don Juan*'da topların bulunduğu kısım zırhsız olup geminin yalnız su hattı, vasat kısmı ve kış tarafı zırhlanmış; pruva tarafı ahşap olarak bırakılmıştı. Avusturya filosunda yukarda bahsedilen yedi zırhlı gemiden başka bir eski harp hattı gemisi, beş firkateyn ve

bir korvet olmak üzere uskurlu eski ve ahşap daha birtakım gemiler; on iki küçük gambot, birkaç yandan çarklı gemi ile keşif hizmetlerine mahsus bazı vapurlar vardı (Ayrıntılar için cetvel V'e bakınız). Avusturya genelkurmayının Avusturya ve İtalya filoları arasında yaptığı mukayeseye göre İtalya filosu, Avusturya filosuna nazaran 1,99-1 nisbeti derecesinde üstündü; bu üstünlük toplarda 1,66-1; tonajda 2,64-1 ve beygir gücünde 2,57-1 nisbetinde idi. Binaenaleyh materyal açısından vaziyet her şekilde Tegetthof'un aleyhinde idi. Personele gelince, Tegetthof bu yönden de pek emin bir vaziyette bulunmuyordu çünkü filosundaki mürettebat arasında İtalyan ırkından 800 ve Slav ırkına mensup Dalmaçya sahilleri ahalisinden de bir çok kimseler vardı ki bunların sadakatlerine tamamen itimat caiz değildi. Bununla beraber Avusturya'nın gerek ordusunda ve gerek donanmasında görüldüğü şekilde bu adamlar her zaman iyi muharebe etmişler ve subaylarını sadakatle her yerde takip eylemişlerdir.

Amiral Persano'ya 8 Haziran 1866 tarihiyle verilen talimata göre kendisinin harpteki vazifesi Adriyatik denizini Avusturya gemilerinden temizlemek ve bunları kendi limanlarında abluka altına almaktır. Bu tarihte İtalyan filosu Taranto limanında bulunuyordu ve Amiral Persano daha muharebeye tutuşmazdan evvel filosunun neticede mağlup olacağı kanaatini beslemekte idi. Kendisi bu donanmayı ıslah ederek harbe hazır bir hale getirecek irade ve kudretten mahrum olduğu gibi hazırlıklar tamam olmadıkça, harekete geçmesi için verilecek emirleri reddedebilecek manevi güce de mâlik bulunmuyordu. İtalya hükümeti Persano'nun sürekli talep ve şikâyetlerinden bıkarak harekete geçmesi için kesin emirler verdi ve kendisi de bu emirler icabı 25 Haziran tarihinde on biri zırhlı olmak üzere on dokuz parça gemi ile Taranto'dan Ancona'ya gitti. Persano, Tegetthof'a hiç ehemmiyet vermeyerek huzurla kömür almağa ve topçuları ile makinistlerini sulh zamanında imiş gibi talim etmeğe başladı. Amiral Persano bu vaziyette Ancona limanında yatmakta iken 27 Haziran sabahı saat 04:00'te; liman dışarısında karakol yapmakta bulunan *Esploratore* gemisi limana girerek Avusturya filosunun liman dışarısında dolaşmakta olduğunu bildirdi. Amiral Tegetthof, Avusturya ordu ve donanması başkomutanı Arşidük Albert'in müsaadesini alır almaz derhal Pola'dan hareket ederek Ancona'ya



Harita 5. Lissa Muharebesi ve Lissa Adası.

gelmiş ve *Esploratore*'yi takip ederek limana sokulduktan sonra İtalya filosunun çıkıp muharebeyi kabul etmesine intizaren açıkta dolaşmağa başlamıştı. Tegetthof'un filosu altı zırhlı, bir eski firkateyn ve birkaç küçük gemiden ibaretti.

Persano bu haberi aldıktan sonra, esasen harp gemisi olmayan *Esploratore*'ye gitti ve buradan filonun hazırlanması için işaret verdi. Zırhlı gemilerden dört tanesi mümkün mertebe süratle hazırlandılarsa da diğer beş zırhlının hazırlanması iki saat sürdü. bu suretle dokuz zırhlı gemi hazırlandıktan sonra Amiral Persano bunlara sahil bataryalarının ateş sahasında mevki aldirmaktan başka bir şey yapmadı. Bu sırada Avusturyalılar artık çekilmeğe başlamışlardı çünkü İtalya filosunun açığa çıkarak muharebeyi kabul etmeyeceğini anlamışlar ve Ancona istihkâmlarıyla muharebeye tutuşmasını da tabii muvafık bulmamışlardı. Amiral Persano gösterdiği hareketsizlikten dolayı hükümeti tarafından suçlandığı zaman filosundaki en iyi gemilerden üçünün (*Re d'Italia*; *Re Di Portogallo* ve *Ancona*) muharebe edecek vaziyette bulunmadıkları cevabını verdi.

Filhakika Napoléon'un dediği gibi, bir muharebede vaziyetin önemini takdir ederek istifade edilebilir bütün kuvvetlerini topladıktan sonra muharebeye girmek ve bu kuvvetlerin yalnız bir kısmı ile muharebe etmek doğru bir prensiptir fakat bu vaziyet için bu prensibin tatbikini bu kadar ifrat dereceye vardırmağa lüzum yoktu. Tegetthof'un filosundan bir gemi noksandı fakat bu noksanlığı hareketsizlik için bir sebep olarak göstermemişti. Persano gerek gemi ve gerek top yönünde üstün bir vaziyette idi hem de üssüne yakın bulunuyordu. Persano'nun bu hareketinden dolayı İtalya hükümeti derhal kendisini değiştirmeli idi. Ayrıca kendisi maiyetinin emniyet ve itimadını kaybetmeğe başlamış olduğundan bu değişim mutlak surette elzem bir şekil almıştı.

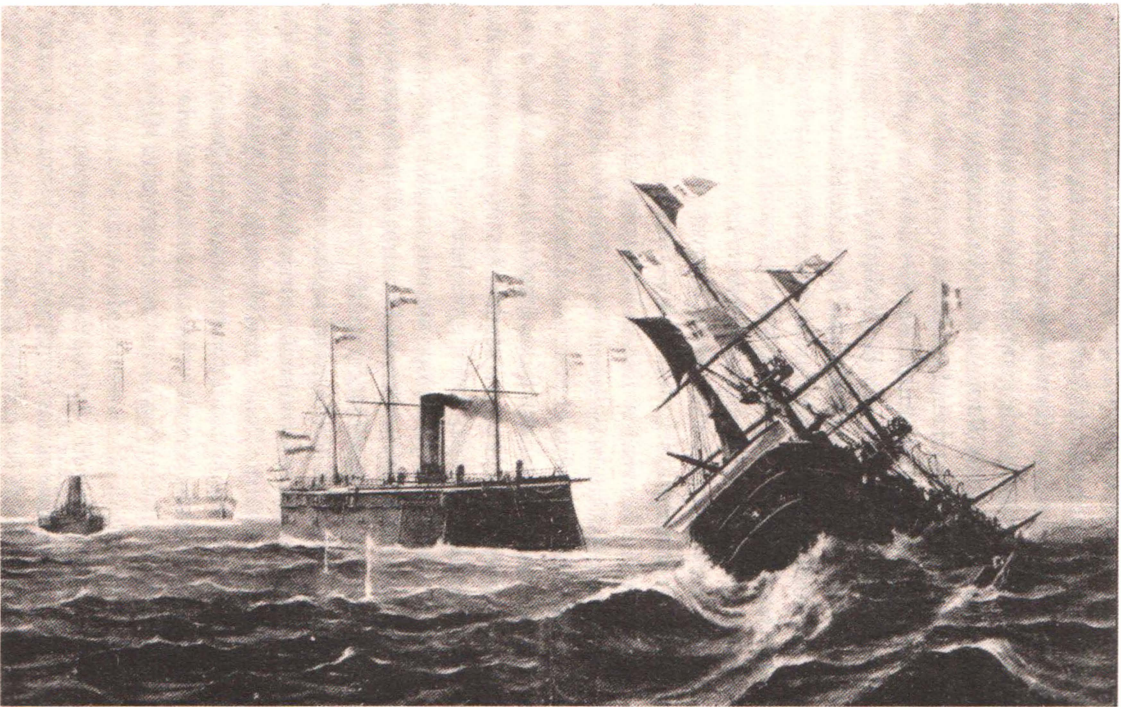
İtalya hükümeti, faaliyet gösteremediğinden dolayı Persano'yu mükerreren sıkıştırdı, fakat Persano şimdi de *Affondatore*'nin gelmesine intizar ediyor ve hükümetinden sürekli olarak talimat istiyordu. Tegetthof ise tam bunun aksine olarak hiçbir defa talimat istemeğe lüzum görmemişti. Kendisi ne yapılmak lazım geldiğini düşünerek kararını veriyor ve bunu tatbik koyuyordu. Persano, Avusturya filosunu Pola gibi müstahkem bir

liman dahilinde bulacak olursa sahil istihkâmlarıyla muharebe tehlikesini göze alarak hücum yapıp yapmayacağı hakkında budalaca sualler sorarak talimat istiyordu. Halbuki bu talimat istenilecek bir mesele değil amiralin kendi mesleki malumatıyla halledeceği bir mesele idi. İtalya hükümeti Persano'nun bu sualine verdiği cevapta Avusturya filosunu mağlup etmeden evvel istihkâmlarla harbe tutuşmasının şayanı arzu olmadığını (ki deniz harbi esaslarına nazaran gayet doğrudur) ve herhalde düşmanla muharebe ederek galibiyet kazanmasının uygun bulunduğu kendisine bildirilmişti.

3 Temmuz tarihinde Prusyalılar Avusturyalıları Sadowa'da kesin bir hezimete uğrattılar ise de güneyde muharebe devam edip durmakta olduğundan 7 Temmuz tarihinde İtalya hükümeti tarafından Persano'ya emir verilerek hemen denize çıkması ve Avusturyalılarla hücum ederek mümkünse kesin bir netice elde etmesi ve mamafih Tegetthof Pola limanına iltica edecek olursa burada istihkâmlarla muharebeye tutuşmaktan kaçınması kendisine tebliğ olundu. Verilen bu emre göre Persano Adriyatik Denizi'nde deniz hakimiyetini temin edecekti ki bu hareket tarzı en muvafık ve en makul bir harp planı idi fakat Persano bu plana lüzumu de-recede ehemmiyet vermedi. İtalya filosu 8 Temmuz günü denize çıkarak Dalmaçya sahillerine doğru gitti ise de Avusturya filosunun mevkiini bulmak ve bu filo ile muharebeye girişmek için hiçbir ciddi teşebbüste bulunmadı. İtalyanlar bu seyir esnasında birkaç basit filo manevrası ile top talimi yaptılar fakat yeni toplarla atış talimi yapmadılar. Nihayet 13 Temmuz tarihinde Persano Ancona'ya döndü ve *Affondatore* ile diğer bazı eski gemiler tamamen filoya iltihak etmedikçe düşmanı muharebeye mecbur edemeyeceğini hükümete bildirdi. Bu hadise üzerine bahriye nâzırı bulunan Depretis Persano'yu değiştirmek için ikinci bir fırsat ele geçirmiş bulunuyordu. Mamafih, bilâhare verdiği izahata nazaran, donanma teşkilâtı bozulur endişesiyle bu sefer de amirali değiştirmekten çekinmişti. Artık herkesin Persano'ya karşı itimadı kaybolmuş ve İtalyan milleti ise kendilerinin temin ettikleri kuvvetli filonun ne için faaliyet gösteremediğini pek tabii olarak sormağa başlamışlardı.

Depretis 15 Temmuz'da Ancona'ya gelerek Persano'nun kurmay başkanı Albay Amico ile görüştü. Avusturyalılarla bir mütareke akdi gün-

begün düşünölür bir vaziyette idi. İtalya hükümeti bu mütarekenin akdinden evvel denizde şiddetli bir darbe indirmek suretiyle İtalyan ordusunun Custozza'da uğradığı hezimetten mütevellit şerefsizliği telafi etmek istiyordu. Avusturyalıların elinde bulunan Venedik ve Pola limanlarına karşı muvaffakiyetle hücumla imkân görülmediğinden neticede küçük Lissa adasının zaptına karar verildi. Bu ada Adriyatik Denizi'nde, Dalmaçya sahillerinden takriben otuz mil açıktaki bulunmakta olup mâlik olduğu eski istihkâmlara ilâveten Avusturyalılar tarafından yapılmış birkaç yeni istihkâm ile donatılmış bulunuyordu. Adadaki istihkâmlarda ekserisi eski sistem olmak üzere toplam 84 top vardı ve bunların içinde nispeten yeni olanlar 20 tane 30 librelilik kuyruktan dolma, aynı çapta 2 tane ağızdan dolma ve 8 tane 15 librelilik kuyruktan dolma toptan ibaretti. Topların azami kısmı yüksek mevkillerde bulunuyordu ki bu zamana kadar vukua gelmiş olan muharebeler gemilerin bu gibi mevkilere yerleştirilmiş bulunan topları susturmak hususunda büyük güçlüklerle maruz kaldıklarını göstermişti. Adadaki Avusturya kuvveti subay ve er 1.833 kişi idi. Depretis'in evvelce Persano'ya bildirmiş olduğu şekilde Avusturya filosu ile muharebe edip istihkâmlarla muharebe etmemesi hakkındaki doğru planı bilâhare neden dolayı tebdil ettiği malum değildi. Herhalde mumaileyhin bu hareket tarzı 1915 senesinde İngilizleri Çanakkale hücumuna sevk eden karar gibi alelâcele alınmış bir karardan ileri gelmiş olsa gerektir. İtalyanların elinde bu adanın iyi bir haritası mevcut bulunmadığı gibi istihkâmları hakkında da doğru bir malumatları yoktu. Tarihin bütün gösterdiklerine rağmen gemilerle kara istihkâmlarına karşı bu hücumu yapmak mutlak surette lazım idiyse İtalyanların ilk yapacakları iş Tegetthof'u kuvvetli gemilerle gözlem altında bulundurmak idi. Halbuki Persano asıl hedefi olan Avusturya filosunu ihmal etmişti. Bu hususta aldığı yegâne tedbir *Esploratore*'yi Lissa'nın yirmi mil kuzeybatısında ve diğer küçük bir gemiyi de adanın güneybatısında gözcülüğe memur etmekten ibaret kalmıştı. Amiral Persano, henüz filoya iltihak etmemiş bulunan *Affondatore* müstesna olmak üzere, bütün zırhlı kuvvetini alarak 16 Temmuz tarihinde denize çıktı. Bu on bir zırhlının teşkilâtı şu şekilde idi: Tümamiral Vacca komutasındaki kolona: *Principe di Carigliano* (Amiral gemisi), *Castelfidaro* ve *Ancona* zırhlıları; Amiral Persano'nun bu-



Resim 5. *Re D'Italia* Tegettho'nun Sancak Gemisi *Ferdinand Max* tarafından mahmuzlanarak batıyor. 1866 senesindeki harp gemilerinin umumi görünümü resmedilmiştir.

lunduğu kolona: *Re D'İtalia* (Amiral gemisi), *Palestro* ve *San Martino* zırhlıları; Albay Riboti komutasındaki kolona: *Re di Portogallo*, *Varese* ve *Regina Mira Pia* zırhlıları. *Terribile* ve *Formidabile* zırhlıları kolona teşkilâtı dışarısında idiler. Eski ahşap gemilerle gambotlar ve asker yüklü iki nakliyeden mürekkep bulunan diğer filo *Maria Adelaide*'ye sancağını çekmiş bulunan Tümamiral Albini komutasında bulunuyordu.

Madem ki Lissa'ya hücum için her nasılsa karar verilmişti, şu halde bu hücumun mümkün olan süratle yapılarak Tegetthof gelmezden evvel adanın zaptına çalışmak lazımdı. Fakat Persano böyle yapması gerekirken ayın 18'i sabahına kadar istihkâmları bombardımana başlamadı. İtalyan zırhlıları bombardıman esnasında yakın mesafeye girerek zâhiren bir takım hasarlar verdirttiler; ahşap gemiler ise az bir zayıyla geri çekildiler. Bu sırada Persano'nun gambotları Lissa adasıyla bunun yakınında bulunan Lessina adası arasındaki telgrafkabloğunu kestiler ve kesmezden biraz evvel Tegetthof tarafından verilen mühim bir telgrafi alarak Persano'ya verdiler. Tegetthof adadaki kıtalara hitaben kendisinin filo ile gelmekte bulunduğunu ve mukavemette sebat etmelerini bildiriyordu. Persano bu telgrafa da ehemmiyet vermedi ve İtalya filosu o geceyi Lissa açıklarında hareket-siz durmakla geçirdi. Halbuki o gece adadaki Avusturya kuvveti, sabaha kadar çalışarak toplardaki hasarları tamir etmişlerdi.

Persano'nun sancak gemisinde bulunan vekili Boggio'nun ifade ettiği üzere "[istihkâmlardaki] mukavemet kararlı idi; tabyaların yıkılması, topların devrilmesi ve cephaneliklerin infilâk etmesi dahi düşmanın şecatini sarsamadı". İyi terbiye edilmiş sahil toplarının gemilerden bombardıman suretiyle kesin olarak susturulmalarının ne kadar zor bir iş olduğu bir defa daha tahakkuk ediyordu. İtalya genelkurmayı, İngilizlerin bilâhare Çanakkale'de keşfettikleri bu hakikati yavaş yavaş anlamağa başlamışlardı.

19 Temmuz sabahı Persano'ya bir takviye kuvveti geldi. Bu kuvvetin içinde çoktan beri büyük bir iştiyakla beklenilmekte olan *Affondatore* zırhlısı da vardı. O gün istihkâmların bombardımanına tekrar başlandı velâkin kesin bir netice elde edilemedi. Bu bombardıman esnasında Albay St. Bon komutasındaki *Formidabile* zırhlısı istihkâmlardan birine 600 metre mesafeye kadar sokulduğu halde bunu susturamamış ve 350 kişilik mürettebatın-

dan 3 ölü ve 55 yaralı zayıat ile geri çekilmişti.⁵ 19 Temmuz akşamı hava karmarğa başladığı zaman adadaki istihkâmlar hala inatçı bir surette kendilerini müdafaa ediyorlardı. Bombardımanda İtalyan gemileri 16 ölü ve 114 yaralı zayıat vermişler; gemilerin bir kaçında cephane bitmeğe başlamış ve ekserisinde de iki günden fazla denizde kalabilecek kömür kalmamıştı.

Avusturyalılar 2.733 mermi atmışlar; 24 ölü ve 70 yaralı vermişlerdi. Bu zayıat nispeten az olmakla beraber istihkâmlarda ateşe elverişli topların adedi yirmi beşe düşmüştü. Persano o gece, ertesi sabah için adaya asker çıkartılmasına başlanmasını emretti. Sabah olduğu zaman hava borali ve deniz sertti; buna rağmen çıkartma için lüzumlu olan hazırlıklara devam edildi. Zırhlı gemiler istihkâmlara karşı tekrar bombardımana başlamak için ihtiyatsız bir surette dağılmışlardı. İşte 20 Temmuz sabahı vaziyet bu minvalde iken adanın kuzeybatısında karakol yapmakta bulunan *Esploratore* gemisi saat 08:00 raddelerinde süratle gelerek “Batı karayel yönünde şüpheli gemiler gördüğünü”nü işaretle bildirdi.

İtalyan donanmasında henüz hiçbir hazırlık yapılmamıştı. Persano'nun muharebe için mürettep planı adeta kabataslak bir kroki mahiyetinde idi: maiyetindeki komutanlara hiçbir emir vermemiş ve yalnız talimat kabilinden olarak zırhlı gemilerin, zırhsız gemilere 1.000 yardadan yukarı bir mesafede ateş etmelerini ve bir de zırhlı gemilere karşı 500 yardadan yukarı mesafelerde 10 inçlikten daha küçük çapta top kullanmamalarını bildirmişti. Avusturya filosunun birdenbire zuhuru ihtimali hiç hesapta yoktu. Persano'nun tabiatında bulunan ihmalcilik ve kararsızlığın kendisini, her şeyi son dakikaya bırakmağa sevk ettiğine şüphe yoktu. Bazaine'in tenkitçilerinden birinin dediği gibi dünyada bazı insanlar vardır ki bunlar için akıllarını başlarına toplayarak kesin ve açık bir emir vermek adeta büyük bir işkencedir.* Zayıf karakterli bütün insanlar gibi Persano'nun da başlıca gayesi mesuli-

5 [Lumbroso'ya nazaran (s. 126) gemide bir isyan çıkmış ve St. Bon bu isyanı bastırmak hususunda lüzumu kadar metanet göstermemişti. Persano'nun harekâtı hakkındaki bilgi arasında birbirine muhalif bir çok noktalar vardır. Herhalde mumaileyhin mağlûbiyetini mucip olan hatalar içinde kısmen olsun, maiyetinde bulunan Amiral Vacca ile Amiral Albini'nin mesul tutulmaları lâzımdır.]

* Burada bahsedilen kişi Fransa'da ikinci imparatorluk devrinin en ünlü askerlerinden Mareşal François Achille Bazaine'dir (1811-1888). Bu zat ordusunu hareketsiz bırakarak Metz'de kuşatılmasına ve nihayet teslim olmasına sebebiyet vermişti. Savaşın sonra divan-ı harp önüne çıkartılarak suçlu bulundu ve idama mahkum edildiyse de cezası yirmi yıl hapse çevrildi. (kaynak: Encyclopedia Britannica.) -ed.n.

yetten kaçmaktı. Amiral Persano, yukarıdaki işareti alır almaz zırhlı gemilerin kendisine iltihak etmelerini emretti. *Formidabile*, istihkâmlarla yaptığı muharebe neticesinde uğradığı hasarı tamir ve tükenmiş olan cephanesini ikmâl için Ancona'ya müteveccihen hareket etti.⁶ *Terribile* ile *Varese* güneye doğru birkaç mil uzak mesafede bulunduklarından dolayı Persano'nun zırhlı gemi mevcudu dokuza indi. Bu dokuz zırhlı yavaş yavaş evvelen bir borda hattı ve nihayet saat 09:00'da pruva hattı teşkil ederek harp nizamı aldılar.

Tegetthof, kendi filosunun top yönünden zaafını biliyordu. Bu zaafını mümkün mertebe telâfi için kendi topçularını bir anda bütün borda toplarını aynı hedefe nişanlayacak surette talim ettirmiş ve bütün toplardan atılan mermilerin hedef üzerinde aynı noktaya vurmasını temin için de topların bulunduğu güverte üzerine işaretler yaptırmıştı. Kendisinin fikri düşmanı kargaşalığa düşürmek ve bu kargaşalıktan istifade ederek mahmuzlamaktı. Tegetthof'un zırhlıları mahmuz ile donatılmış bulunmadıklarından çarpışma için doğrudan doğruya baş bodoslamalarına güveniyordu. Avusturya filosu 19 Temmuz günü saat 13:30'da Pola'dan hareket etmiş ve düşmanla karşılaştığı zaman birtakım karışık manevralar yapmamak için gemilerini harp teşkilâtına alarak seyre başlamıştı. Filhakika Amiral Nelson'da son yaptığı muharebe planında harpte alacağı nizamı aynen seyir nizamı olmak üzere kabul etmişti. Avusturya filosu, her biri kama şeklinde yani orta kısmı az dışarı çıkık bir hat halinde mürettep olunmak üzere üç kolonadan müteşekkildi ve bu kama şeklindeki hattın uç noktasında o kolonanın rehber gemisi bulunuyordu, bu suretle ilk sırada Tegetthof'un sancak gemisi *Ferdinand Max* rehber olmak üzere yedi gemiden mürekkep zırhlı kolonası, ondan sonra aynı teşkilatta ve Komodor von Petz komutasındaki eski kalyon *Kaiser*'in başı çektiği yedi büyük ahşap gemiden müteşekkil kolona ve bundan sonra da yine aynı teşkilatta ve Komodor Eberle komutasındaki küçük gemilerden mürekkep kolona geliyordu. Amiral Tegetthof o akşam kurmaylarıyla müşavere etmiş; şayet kendisi ölürse bulunduğu geminin eskisi gibi rehber vazifesinde devam edeceğini bildirmişti. Bundan başka gemi kaptanlarından ekserisine talimat vermiş; birbirlerine daima yardım etmelerini ve düşman gemilerini mahmuzlamağa gayret etmelerini söylemişti. Tertip edilen plana göre eski ahşap gemiler düşman hattının iki ucundan birine hücum edeceklerdi.

20 Temmuz sabahı saat 07:00'da İtalya filosunun gemileri görüldü fakat tam bu sırada bir bora zuhur ederek ortalığı kapattı. Havanın ve denizin vaziyeti küçük gemilerdeki topların kullanılmasını güçlüğe uğratacak bir halde olmakla beraber Tegetthof, "Devam edin" ve "Tam yol" (yani o zaman için takriben saatte 9 mil) işaretlerini vererek rotasına devam etti. Saat 10:35'te İtalyan filosu tekrar gözüktü ve bu defa Tegetthoff: "Zırhlı gemiler, düşmanı mahmuzlayarak batırın" işaretini verdi.⁷ Bu işaretten sonra verilmek üzere: "Bu muharebe Lissa muzafferiyeti olacaktır" işaretini hazırlamıştı, fakat filolar birbirlerine yaklaştıklarından işareti vermeğe vakit kalmadı.

Tegetthof'un gayesi muharebe etmekti ve bu muharebeyi mümkün olduğu kadar yakın mesafeden yaparak kesin bir netice almak azminde idi. Tegetthof'un vaziyeti, kendisinin Persano'nun karakteri hakkındaki bilgi ve malumatı esas tutularak hazırlanmıştı. Yoksa maharetli ve azimli bir komutan idaresinde bulunmak şartıyla İtalyan filosu gibi kuvvetli bir filoya karşı böyle bir taktik kullanmak kendisine pek pahalıya mal olabilirdi. Nitekim Yalu muharebesinde Japonların karşısına buna benzer bir teşkilâtla çıkmış olan Çin amirali Ting fena bir akıbete uğradı. Mahmuzlama, müphem ve kuşkulu bir silah olmakla beraber Büyük harpte İngiliz ve Alman muhripleri arasında vuku bulan muharebelerde İngiliz muhripleri hemen umumiyetle bu silahı kullanmağa teşebbüs etmişlerdir. 1866 senesindeki toplara gelince, bunlar zırhlı gemilere karşı kesin bir tesir yapabilecek derecede kuvvet ve atış süratine mâlik bulunmuyorlardı. Tegetthof'un düşündüğü hücum, kararsız ve sebatsız bir düşmanı tamamen şaşırtacak bir surette tertiplenmişti. Filhakika torpido silahının tekamülünden evvelki günlerde güçlü ve azimli bir komutanın yakın mesafeden muharebe için çekineceği bir şey yoktu. Aynı mülâhaza ihtimal ki bugün için bile geçerlidir. Avusturya filosu, İtalya filosunun teşkil ettiği harp hattına doğru yaklaşmakta iken *Re D'Italia*'da bulunan Amiral Persano'nun aklı bu gemiden çıkarak *Affondatore*'ye geçmek gibi gayet münasebetsiz ve muhataralı bir fikre saplanarak gemisini değiştirdi. Bir amiral için bundan daha felâketli bir hata olamazdı çünkü evvelen *Re D'Italia*'nın durmasından dolayı harp hattı bozularak bü-

6 Lumbroso hasarın ciddi olduğunu reddetmektedir, s. 126-9.

7 Kullandığı sözcük "Anrennen" idi.

yük bir gedik hâsıl olmuştu; sonra diğer gemi komutanları ne olduklarını anlayamadıklarından emir ve işaret için hangi gemiye bakmak lazım geldiğini bilmiyorlardı. İşte hâsıl olan bu karışıklıktan dolayı Persano filosunu istediği gibi sevk ve idare edemiyordu; binaenaleyh muharebe üzerindeki nüfuz ve tesirini kaybetmişti. Avusturya filosu büyük bir maharetle idare ediliyor ve İtalya filosu ise hiç idare edilmiyordu.

Saat 10:50'de yedi zırhlıdan mürekkep bulunan Tegetthof grubu İtalyan hattının başındaki üç zırhlı gemiden müteşekkil Amiral Vacca kolonasının kış tarafında açılmış olan gediğe vâsıl oldu. Amiral Vacca Avusturya filusunun gerisine hücum etmek maksadıyla dümeni iskeleye aldı; bunu gören Tegetthof *Ferdinand Max* ile beraber diğer üç gemiyi aynı şekilde iskeleye alarak Vacca ile mahalli muharebeye başladı. Kendi grubundan baki kalan diğer üç zırhlı derhal İtalya hattının merkezindeki gemilere ve Komodor von Petz komutasında bulunan ahşap Avusturya gemileri de büyük bir cüretle İtalyan hattının gerisine hücum etti. İki filo birbirlerine muharebeye tutuştukları zaman ortalığı kesif bir duman kapladığından muarız gemilerden hangisinin hangisiyle muharebe ettiği kesin surette tayin edilememiştir. Mamafih İtalyan gemileri açık gümüşü Avusturya gemileri de siyah boyalı olduklarından her iki taraf için de kendi gemilerine ateş etmek tehlikesi mevcut değildi.

Ferdinand Max'ın komutanı Baron Sterneck, Amiral Farragut'un Mobile'de yaptığı gibi etrafı daha iyi görebilmek için direğe çıkmış gemisine buradan komuta etmekte idi. Tegetthof, İtalyan hattının öbür tarafına geçmiş olduğundan iskeleye döndü ve biri *Re D'Italia* ve diğeri *Palestro*'ya karşı olmak üzere iki defa mahmuzlama hamlesi yaptı ise de bu hamlelerin her ikisi de gayet meyilli bir aç ile yapıldıklarından bir netice hâsıl olmadı. Mamafih bu sırada Avusturya gemilerinden atılan bir mermi *Palestro*'ya isabet ederek subay salonunda tehlikeli bir yangın çıkardı ve bu yangını söndürmek için gemi hattan çıkarak dumanlar içinde uzaklaştı; hemen aynı zamanda olmak üzere *Re D'Italia*'nın dümen tertibatı sakatlandı ve Avusturya gemileri bu geminin etrafına yaklaştılar.

Saat 11:20'de *Re D'Italia*'nın komutanı Albay Kont Faa di Bruno tam kendi gemisinin pruvası istikametinde *Don Juan* olması muhtemel bir

gemi ile beraber bordası istikametinde kendisini mahmuzlamak üzere gelmekte bulunan *Ferdinand Max*'ı gördü. Şimdi bu vaziyette Albay Faa di Bruno, dümen tertibatının bozuk olmasına rağmen ileri gitmiş olsaydı mahmuzlanmaktan kendini kurtarabilir ve belki de pruvasındaki düşman gemisini mahmuzlayarak batırabilirdi. Fakat Faa di Bruno cesur bir subay olmasına rağmen mahmuzlanmaktan çekinerek gemisine "Tam yol geri" komutası verdi ve eline geçen fırsatı kaçırdı.⁸ Bu suretle makinesi geri çalışan *Re D'Italia* yolundan kalarak durmuştu ki *Ferdinand Max*, iskele tarafından ve makine dairesi hizasından müthiş bir taraka ile buna çarptı. Sterneck, makinesini İtalyan gemisinden ancak 2.000 ayak bir mesafeden durdurmuş olduğundan geminin çarpışma esnasındaki sürati 11,5 mil kadardı.

Ferdinand Max'ın pruvası, İtalyan gemisinin demir levhalarını ve bunun arkasında bulunan ahşap kısmı paralayarak içeri girdi ve İtalyan gemisini sancağa, yani çarptığı yönün aksine doğru itti. Darbenin şiddeti, *Ferdinand Max*'ta müthiş bir tesir yaptı, fakat gemi çok hasara uğramadı. Müsademenin akabinde Tegetthof'un gemisi tornistan ederek geri çekildi. *Re D'Italia* sancaktan iskeleye doğru devrildi ve bandıraları dalgalanmakta olduğu halde batıp gitti. Gemi batarken mürettebatı, "Venezia e nostra!" yani "Venedik bizimdir!" diye alkışlıyordu.

Amiral Tegetthof, gözünün önünde kahramane bir surette kendilerini feda eden bu cesur insanlara karşı merhametle doldu fakat kendilerine yardım edebilecek vaziyette bulunmuyordu. Bu sırada *Ancona* zırhlısı gelecek Tegetthof'un gemisini mahmuzlamağa teşebbüs etti ise de muvaffak olamadı ve iki gemi arasında şiddetli bir top düellosu vuku buldu. Bu düelloda İtalyan topları hemen hiçbir hasar yapmamış olduklarından bilâhare bu toplara acele ile mermi konulmasının unutulmuş olduğuna hükmedildi. Filhakika bu hal, ağızdan dolma silahlarda, muharebenin husule getirdiği şaşkınlık dolayısıyla vukuu pek muhtemel bir hadise idi. Bundan sonra Avusturya ve İtalya zırhlıları arasında birkaç dakika daha karmakarışık şekilde bir muharebe oldu ve bu muharebede her iki tarafta da mühim bir hasar vuku bulmadı. Bütün bu vakalar esnasında Amiral Persano *Affondatore* ile öteye beriye dola-

8 Kendisinin rampa etmek taraftarı olduğu söylenmiştir. Lumbroso, s. 142-3.

şarak kendi gemilerine birtakım işaretler vermekte ve ara sıra da isteksiz bir halde mahmuzlama girişimlerine teşebbüs etmekte idi. Mamafih Persano'nun verdiği bu işaretlere İtalyan gemilerinde pek de kulak asan yoktu.

Ahşap Avusturya gemileri İtalyan zırhlıları ile muharebe edemiyorlardı. Bunlardan *Kaiser*, mahmuzlamak için büyük cesaretle *Re di Portogallo*'nun üzerine saldırdı ise de mezkûr geminin top ateşiyle yaralanarak içinde müthiş bir yangın zuhur ettiği halde geri çekilmeğe mecbur kaldı. Ahşap İtalyan gemilerinin komutanı Amiral Albini muharebenin devamı müddetince sahadan uzak kalarak yalnız muharebeyi temaşa ile iktifa etti. *Kaiser* uzaklaştıktan biraz sonra Amiral Persano *Affondatore* ile bu gemiye ilerledi ve üç defa bunu mahmuzlamak teşebbüsünde bulundu. Üçüncü teşebbüsünde, *Kaiser*'in mahmuzlanmaktan kurtulmak ihtimali tamamen yok olmuş bir vaziyette iken, Persano vazgeçerek gemisini döndürdü. Kendisi bilâhare bu hareketin sebebini izah ederken müdafaasız bir düşmana karşı hücum etmeği muvafık bulmadığını ve aynı zamanda kendi gemisini hasara uğratmaktan da çekindiğini söylemiştir. Gerçi *Kaiser*'in batırılması *Re D'Italia*'nın ziyanını telâfi edecek mahiyette bulunmamakla beraber amiralin belirttiği bu mazeret, kendisinin, komutanlık mevkii için ne kadar elverişsiz olduğunu gösteren delillerden birini teşkil etmektedir. Eğer düşman gemisi kendini müdafa edecek halde değil idiye Persano'nun vazifesi bu geminin derhal teslimini talep etmek ve eğer gemi Avusturya bandırasını hala dalgalandırmakta bulunuyorsa bunu hemen olduğu yerde batırmaktır. Muharebe saat 12:10'da bitti ve her iki taraftan da henüz harp edebilecek vaziyette bulunan gemilerden, Avusturyalılar kuzey tarafında ve İtalyanlar da güney tarafında olmak üzere bir harp hattı teşkil ettiler. Persano kendi gemilerine "düşmanı takip edin"; "daha yakın mesafeden muharebe edin" işaretlerini verdi ise de ciddi surette muharebeyi tazelemek niyetinde değildi. Tegetthof'a gelince o da yapıları kâfi görerek daha ileri gitmek istemiyordu çünkü mahmuz silahının her zaman kullanılmağa elverişli bir silah olmadığını tahakkuk etmişti. Sonra Avusturya gemilerindeki toplar İtalyan gemilerinin zırhlarına karşı zayıftı ve Avusturya filosunda mevcut yedi zırhlıya mukabil İtalyanlarda hala sekiz zırhlı bulunuyordu.

Saat 14:30'da, her iki filonun da gözü önünde, *Palestro* berheva olarak battı; mürettebatından subay ve er 231 kişi öldü. Yukarda yazıldığı gibi bu ge-

midde yangın zuhur etmişti; yangının şiddetinden cephaneliklerin tutuşmasına mâni olmak için her ne kadar buralara deniz suyu doldurulmuş ise de bölmelerin birinde bulunan birtakım humbara mermileri her nasılsa gözden kaçmıştı. Binaenaleyh yangın bu bölmeye geldiği zaman humbaralar patladı ve gemi, siyah bir duman bulutu içinde gözden kayboldu. Bu geminin mürettebatı son dakikaya kadar vazifelerinden ayrılmamışlar ve gemiden alınmaları hakkında vuku bulan teklifleri reddetmek suretiyle büyük bir şecaat ve azim örneği göstermişlerdi. Muarız filolar akşam karanlığı bastığı halde bile hala birbirinin karşısında bulunuyorlardı; Amiral Tegetthof ise başlangıçta kazandığı muvaffakiyetten hakkıyla istifade edememişti. Neticeye bakılacak olursa Lissa muharebesini kesin bir muharebe addetmek doğru değildir.

İtalyanlar, *Re D'İtalia*'da 381 ve *Palestro*'da 231 ölü vermişlerdi; diğer gemilerdeki zayıatları ise 8 ölü ve 40 yaralıydı. *Re D'İtalia*'dan 168, *Palestro*'dan 20 subay ve er kurtulabilmişti. Avusturyalıların zayıatı 38 ölü ve 138 yaralı idi, fakat zırhlı gemilerdeki zayıatları ancak 3 ölü ve 30 yaralıdan ibaretti. *Re D'İtalia* ile *Palestro* harekât sahasında ve *Affondatore* de aldığı yaralardan dolayı bilâhare Ancona limanında battı. Bunlardan başka her iki taraftaki diğer zırhlılardan hiçbirisi mühim bir hasara uğramadı. Muharebeye en şiddetli biçimde iştirak eden yedi İtalyan zırhlısı 1.452 mermi atmış fakat çok yükseğe nişan almışlardı. Yedi Avusturya zırhlısı 1.386 mermi atışmış; tüm Avusturya filosu ise 4.556 mermi atmış (bunların büyük kısmı hasar verdiremeyecek kadar küçük çaplıydı) ve 412 isabet almıştı.

21 Temmuz günü Avusturya filosu hala Lissa açıklarında bulunuyor-du ve *Kaiser* de tekrar harbe girebilecek bir hale getirilmişti fakat İtalyanlar artık Ancona limanına geri dönmüşlerdi. Bu suretle Tegetthof da bir gün evvelki muvaffakiyetini tamamen erdirmek fırsatını kendi kendine kaçırmıştı. Amiral Persano senatör sıfatıyla senato tarafından 15 Nisan 1867 tarihinde muhakeme edildi ve liyakatsizlik, ihmalkârlık ve dikkatsizlik cürümleriyle itham edilerek bahriyeden ihracına ve mahkeme masrafinin kendisi tarafından ödenmesine hükmolundu. Amiral Albini de görevinden alındı. Amiral Tegetthof ise Avusturya imparatorunun teşekkürlerine nail oldu, rütbesi Tuğamiralliğe terfi edildi ve 1868 tarihinde Avusturya filosu başkomutanlığına tayin olunduktan sonra 1871 tarihinde vefat etti.

Lissa muharebesi deniz taktikleri üzerinde büyük bir tesir yaparak bütün bir nesil müddetince dikkati mahmuz silahına celbetti ve dünya bahriyeleri gemilerini omurga hattı istikametinde yani gemiler borda hattında olarak muharebe edebilecek surette silahlandırıdılar. Nihayet torpedo silahı gelişip yakın mesafeden muharebeyi gayet tehlikeli bir vaziyete soktukça borda hattına karşı gösterilen bu temayül de yavaş yavaş kayboldu.

Bu seneler zarfında, küçük ölçüde olmak üzere diğer birtakım deniz harekâtı vuku buldu. 1864 tarihinde İspanya hükümeti, Peru ile harpte bulunuyordu ve Peru sahillerine *Numancia* zırhlısı ile yedi tane ahşap gemiden mürekkep bir filo göndermişti. Bu filo 14 Haziran tarihinde Peru sahillerinde bulunan Chinha adalarını işgal etti ve burasını üs tuttu. Şili hükümeti İspanya'ya karşı husumet göstermiş olduğundan dolayı bu İspanya filosu 1865 tarihinde Şili'nin Valparaiso limanını abluka altına aldı. Bu hâdisatın cereyanı esnasında Şili silahlı vapuru *Esmeralda* ile İspanyol gambotu *Covadonga* arasında 1865 senesinin 26 Kasım günü vuku bulan muharebeden başka deniz harekâtı olmadı.⁹ *Esmeralda*'nın sürati yedi mil, mürettebatı subay ve er 123 kişi, silahları 32 librelik yirmi kaval top; *Covadonga*'nın sürati 9 mil, mürettebatı 121 kişi, silahları ise iki 68 librelik ve bir 32 librelik kaval top idi. Muharebe yirmi dakika kadar devam etmiş ve İspanyol gambotunun bandırasını indirmesiyle son bulmuştu. İspanyolların zayıtı 2 ölü ve 14 yaralıydı; Şili vapuru ise sanki hiç muharebeye girmemiş gibi idi. Vaka üzerine İspanyol amirali Pareja kahından intihar etti.

31 Mart 1866'da, *Numancia* zırhlısıyla dört ahşap gemi Valparaiso'yu bombardıman etti.¹⁰ Şilililer hiçbir mukavemet göstermediler ve İspanyol gemileri 2.000 kadar mermi atarak şehre takriben 1.600.000 Sterlinlik hasar yaptılar. İspanyol filosu bundan sonra Peru'nun başlıca limanı olan Callao'ya hücum etti. Halbuki bu liman iki taret içinde 300 librelik 4 şişhane; 450 librelik 5 şişhane ve çeşitli kaval toparla müdafaa edilmekte olduğundan İspanyollar burada şiddetli mukabele ile karşılandılar. İspanyol filosu 3 Mart 1866 günü bombardımana başladı, fakat dört saat devam eden bir muharebeden sonra iki gemisi sakatlanmış bir halde tamamen ricat etti. Bu gemilerden bir tanesi hareketsiz kalarak Horn Burnu'na doğru sürüklenmiş

ve aradan uzun bir zaman geçtikten sonra yedeğe alınarak Falkland adalarına getirilmişti. Muharebede İspanyolların zayıtı ölü ve yaralı 200; Perulu-
ların zayıtı 300 kadardı; istihkâmlar büyük bir hasara uğramamışlardı. İspanyol filosu, bu muvaffakiyetsizlik yüzünden çekilip gitti.

1864 tarihinde, Paraguay Cumhuriyeti diktatörü bulunan Lopez, Brezilya'ya hücum etti ve bu suretle bu iki hükümet arasında harp başladı. Harbe bilâhare, Brezilya lehine olmak üzere, Arjantin ve Uruguay hükümetleri de katıldılar. Harp harekâtı başlıca Parana nehri ile bu nehrin mun-
sabı olan Paraguay nehri üzerinde cereyan etti. Bu nehirler üzerinde küçük gemilerden mürekkep olan nehir filotillâları her iki taraf ordusuna da yar-
dımında bulundu. Paraguaylıların elinde yalnız berbat halde dokuz parça es-
ki ahşap vapur vardı; halbuki Brezilyalıları 430 ton hacminde, taretleri 4,5
inçlik demir levhalarla muhafaza altına alınmış ve o zamanın en iyi şışha-
ne toplarıyla silahlı bir çok monitorlara mâliktiler. 11 Haziran 1865 tarih-
inde Paraguaylıları ellerindeki eski vapurlarla Parana nehri'nin Riachuelo ağ-
zına yakın olarak demirli bulunan dokuz parça Brezilya gemisine karşı bir
baskın yaptılarsa da dört vapur kaybettiler ve 1.000 kişi kayıp verdiler. Bu-
na mukabil Brezilyalıları iki gemi ile 200 kişi kaybettiler.

Büyük bir maharet ve azimle sevk ve idare edilmeyen gambotlar ne-
hir istihkâmlarına karşı daima zor vaziyetlere düşmüşlerdir. Bu kabilden ol-
mak üzere Parana nehri üzerinde bulunan tek bir 12 librelilik Paraguay topu
Brezilyalıların buradan geçmesini haftalarca gecikmeye uğrattı. Mamafih
bu gecikmenin kısmen mayın korkusundan ileri gelmiş olması da ihtimal-
den uzak değildir çünkü 1 Eylül 1866 tarihinde *Rio de Janeiro* isminde kü-
çük bir Brezilya zırhlısı mayın vasıtasıyla batmıştı. Paraguaylıların Curupa-
ity mevkiinde bulunan zayıf bir istihkâmlarıyla Paraguay nehri üzerinde
meydana getirmiş oldukları mayın tarlası Brezilya gemilerinin aylarca bura-
dan geçmesine mâni oldu ve bu gemilerden her nasılsa yukarı geçmeye mu-
vaffak olmuş bulunan bir tanesi istihkâmın ateşi dolayısıyla bir daha aşağı
dönemedi. Nihayet Parana nehrinin batı yönünde bulunan ormanın içeri-
sinden açılan bir yol vasıtasıyla bu gemi ile bağlantı temin
edildi. Curupaity, kara ordularının harekâtı neticesinde
Paraguaylıları tarafından terk olundu ve 1866 tarihinde

9 *Dos Esmeraldas*, s. 112.

10 *Hansard, House of Com-
mons Debates*, 15 Mayıs 1866.

Brezilya filotillâsıyla Arjantin gambotları Paraguay nehri üzerinde bulunan Humaita mevkiine hücum ettiler. Bu mevki, azami kısmı eski tipte olmak üzere, 195 topla müdafaa ediliyordu.

19 Şubat 1868 tarihinde altı parça Brezilya zırhlısı, Kuzey-Güney savaşı esnasında Amiral Farragut'un yaptığı gibi, ikişer ikişer birbirlerine bağlı olduğu halde bu hücumu yaptılar. Gemilerden üç tanesi, 10 kişi yaralı vererek istihkâmı geçtiler ve bunların gösterdikleri fedakârlık neticesinde Paraguaylılar esas kuvvetlerini kuzeye, Angostura ile Ypea gölü arasında Pikysry hattına çekmeğe mecbur kaldılar. Brezilya filotillâsının gösterdiği faaliyet karşısında Paraguaylılar bu hatta da tutunamayarak buradan da ricat ettiler. Nihayet 1870 Mart'ında Lopez'in Aquidaban'da ölmesiyle harp son buldu. Brezilyalıların gerek emir ve komuta gerek muharebe usullerinde bir çok noksanları bulunmasına rağmen filotillâlarının Lopez'in mağlubiyetinde büyük bir hissesi bulunduğuna şüphe yoktur. Bu filotillânın Paraguaylıların nehir kuvvetlerine karşı üstün bulunması dolayısıyla müttefikler Lopez'in vaziyetini sürekli olarak bozmağa muvaffak olmuşlardı.

DÖRDÜNCÜ FASIL

1870 Fransız ve Alman harbi - Alman sahillerinin ablukası - Meteor ve Bouvet - İspanya iç savaşı - Tuna nehrinde batan Türk gambotları - Türk filotillâsının ricat hattının kesilmesi - Huascar gemisinin isyanı - Shah gemisiyle vuku bulan muharebe - Şili ile Peru arasında zuhur eden harp - Esmeralda ve Huascar - Independencia'nın kaybı - Angamos muharebesi - Huascar'ın zaptı ve Callao civarındaki hareket

1870-71 Fransız-Alman harbi, karada askerlik açısından pek mühim bir çok hareketâ sahne olmuş bulunmakla beraber denizde ehemmiyete haiz hiçbir vaka kayıt etmemektedir. 15 Temmuz 1870 tarihinde harp ilân olunduğu zaman Fransızların deniz kuvvetleri, Kuzey Alman federasyonu filosunun kati bir muharebeye girişmesine müsaade etmeyecek kadar üstün bir vaziyette bulunuyordu. Bu tarihlerde Fransızların 34'ü zırhlı olmak üzere mâlik bulundukları 281 parça gemiye karşı Almanların ellerinde 5'i zırhlı olmak üzere ancak 39 gemi vardı. Kezalik Fransız bahriyesinin barış kadrosu 28.000 subay ve er ve harp kadrosu ise 76.000 subay ve er olduğu halde Almanların deniz kadrosu 6.204 kişi idi. Bahri açıdan bu harpten alınacak en mühim ders, o tarihlerde henüz torpido ve denizaltı gemisi mevcut bulunmamasına rağmen, mayınla müdafaa edilen ve az çok diğer müdafaa tertibatına mâlik bulunan bir düşman sahiline karşı, hatta kuvvetli bir filonun bile nasıl aciz vaziyette kaldığı ve bir de Baltık'ta hareketâ başlamazdan evvel Kuzey Denizi'ni iyi bir kontrol altına almanın ne derecede mühim olduğudur.

Fransa'nın harpten evvelki fikrine göre 30.000 kişilik bir Fransız kuvveti Schleswig'de karaya çıkacak ve burada 40.000 kişilik bir Danimarka kuvvetiyle birleşecekti. Halbuki Fransız diplomasisi Danimarka ittifakını temin edemedi; binaenaleyh Danimarka'nın bu suretle muaveneti temin edilmedikçe de böyle bir çıkartmanın başarıya ermesi ümit edilemezdi. Harbin başında Alman kuvvetleri o kadar süratle ilerledi ki Fransızlar tehlikeyi karşılamak için Alman sahillerine taarruz maksadı ile ayırdıkları kuvveti burada kullanmağa mecbur oldular. Böyle bir taarruz ihtimaline binaen birin-

ci ve ikinci Prusya kolorduları Prusya ve Pomeranya'da; dokuzuncu kolordunun yarısını teşkil eden 17. tümen de Schleswig'de kalmıştı. Bu kuvvet 80.000 muvazzaf ve buna ilâveten 100.000 redifti. Fransızlar tarafından taarruza uğramak tehlikesi azaldıkça evvelâ birinci kolordu cepheye sevk olunarak 14 Ağustos 1870'de Colombey harekâtında; bilâhare ikinci kolordu da aynı şekilde 18 Ağustos'ta da Gravelotte harekâtında kullanıldı. Dokuzuncu kolorduya mensup 17. tümen ise ancak Eylül'de cepheye getirildi.

Alman sahilleri esasen büyük gemiler için sokulmağa elverişli bir sahil değildi; hele buralarda seyrüseferi temin eden şamandıralar kaldırılıp öteye beriye mayın döküldükten sonra Fransız filosu için artık yapacak iş kalmamıştı. Fransızların bir defa bu civarda üsleri yoktu; en yakın üs olan Dunkerque limanı, Elbe nehrinin ağzından tamam 300 mil mesafede bulunuyordu. O zaman İngiliz hakimiyetinde bulunan Heligoland adasında Fransızların kömür almasına müsaade edilmiyordu. Vaziyetin bu güçlüğüne rağmen Tümamiral Bouet-Willaumez komutasında bulunan yedi zırhlıdan mürekkep bir Fransız filosu, Baltık'a geçerek Alman sahillerini abluka etti. Bu filodan başka Tümamiral Fourichon komutasında ve sekiz zırhlıdan mürekkep ikinci bir Fransız filosu, Almanya'nın Kuzey Denizi sahillerini abluka altına aldı ve mamafih bu filo kömür ihtiyacı dolayısıyla Eylül ayında Fransız sularına dönmeğe mecbur kaldı. Bu harekâtın devamı esnasında büyük Alman gemileri Jade limanında ve istihkâmların himayesi altında demirli olarak kaldılar. Baltık'a geçmiş bulunan Fransız filosu komutanı sahillerin sığ olması dolayısıyla çok su çeken zırhlılarının buralarda başarılı harekât yapamayacaklarını ve aynı zamanda Kiel istihkâmlarının çok kuvvetli olduklarını anladı. Bu vaziyet üzerine açık, yani müdafaasız şehirlere dokunmamak şartıyla, diğer Alman sahillerine taarruz etmesi hakkında kendisine emir verildi. Bu emirden sonra Fransız Amirali, Kolberg ve Danzig limanlarını kabili tahrip bulduğundan buralara taarruza karar verdi, fakat daha harekete geçmeden evvel, yanlış bir bilgi eseri olmak üzere, üç küçük Alman zırhlısının Jade limanından çıkarak kendisinin geri hattını tehdit etmekte bulunduğunu haber aldı. Hakikatte ise limandan çıktıkları söylenen bu gemiler, Amiral Fourichon tarafından abluka altında bulunuyordu. Bouet-Willaumez bu havadis üzerine doğruca Büyük Belt boğazına gitti ve ni-

hayet böyle bir tehlike olmadığını öğrendikten sonra geri dönerek Pomeranya sahillerine geldi. Buralarda ticaret gemilerinin seyrüseferini durdurduktan ve Almanları bir hayli taciz ettikten sonra 17 Eylül'de çekilip gitti. Kuzey Denizi'ndeki Alman sahillerinin ablukası, mütarekenin imza tarihi olan Ocak 1871 tarihine kadar devam etti. Sonunda burasını Amiral Fourichon'un filosu abluka etmişti, bilâhare bu filo Fransa'ya dönerek abluka vazifesini birkaç gemiye bıraktı; daha sonraları Aralık ve Ocak aylarında Alman gemilerini tarassut vazifesi küçük ve seri Fransız gemilerine bırakılarak zırhlılar Dunkerque, Brest veya Cherbourg limanlarına çekildiler.

Bu harp esnasında Karayipler'de, Havana açıklarında Almanların *Meteor* gambotu (süvarisi Kıdemli Yüzbaşı Knorr) ile Fransızların *Bouvet* gambotu (süvarisi Binbaşı Franquet) arasında 9 Kasım 1870'de ehemmiyetsiz bir muharebe vuku buldu.

Bouvet, 6,3 inçlik bir ve 4,7 inçlik dört top taşıyordu ve mürettebatı 85 kişi idi. *Meteor*, bir 6 inçlik ve iki 4,7 inçlik topla mücehhezdi ve mürettebatı 64 kişi idi. *Bouvet* öğleden sonra saat 13:30'da 1.200 yarda mesafeden ateş açtı; bundan sonra iki gemi birbirinin etrafında dönerek iki saat muharebe ettiler ve yekdiğerine pek az bir hasar verdirebildiler. Bunun üzerine *Meteor* mahmuzlamaya teşebbüs ettiyse de bu mahmuzlamayı pek meyilli bir surette yaptığından *Bouvet*'de büyük bir hasar yapamadıktan başka kendisinin grandı ve mizana direkleri *Bouvet*'in serenlerine takılarak devrildi. Suya dökülen enkaz uskuruna takılınca *Meteor* birkaç dakikalığına çaresiz kaldı. Bundan sonra *Bouvet* mahmuzlamaya teşebbüs etti, fakat bu sefer de bir mermi makine dairesine isabet ederek gemiyi geçici olarak hareketsiz bıraktı. İşte vaziyet tam bu halde iken kendilerini tarassut etmekte bulunan bir İspanyol harp gemisi gelerek her iki geminin de İspanya karasuları dahilinde bulunduklarını tebliğ etti ve bu suretle muharebe son buldu. *Bouvet*'in zayıatı 10 ölü ve yaralı; *Meteor*'un zayıatı 2 ölü ve bir ağır yaralıdan ibaretti.

Harp esnasında Alman ticaret gemileri denize çıkmadıkları halde Fransız gemileri serbest olarak gezmişlerdi. Yalnız *Augusta* isminde bir Alman kruvazörü, bir İrlanda limanından kömür aldıktan sonra Biscay körfezine gelerek burada üç ticaret gemisi yakalamış idiyse de yapılan takibat

neticesinde tarafsız bulunan Vigo limanına ilticaya mecbur kalmış ve buradan bir daha dışarı çıkamamıştı. Buna karşı Fransızlar 80 gemi yakalamışlar ve Almanlara doğrudan doğruya 431.000 Sterlin zarar verdirmişlerdi. Fakat Fransız ordularının karadaki mağlûbiyetleri üzerine Fransızlar gayet elim bir barış imzalanmasına mecbur kaldıklarından bu parayı Almanlara verdiler. Fransız ablukasının Almanlar üzerinde dolaylı verdiği zarar ve ziyanın en az 200.000 Sterlin olduğu iddia edilmiş ise de bu miktarın pek mübalâğalı olduğuna şüphe yoktur.

İspanya'da iç savaşların eksik olmadığı bir devre tesadüf eden 1873 senesinde asiler, Cartegena limanında *Numancia* ve *Vitoria* zırhlıları ile beş vapuru zaptettiler. Hükümet, bu gemilerin hepsini korsan ilân etti. Asi gemilerden ikisi Almeria'yı bombardıman ettiler velâkin pek o kadar bir hasar verdiremediler. Aynı gemiler, Malaga'yı da bombardımana teşebbüs ettiler, fakat bu sefer Alman zırhlısı *Friedrich Karl* ile İngiliz zırhlısı *Swiftsure* araya girdi ve bu iki gemiyi yakaladı. Aradan birkaç hafta geçtikten sonra gemiler İspanya'ya iade edildi. Bir müddet sonra asiler tekrar *Numancia* ile *Mendez Nunez* kruvazörünü zapt ederek bu gemilerle 6 Ekim'de Alicante istihkâmlarına taarruz ettiler de mühim zayıatla geri çekildiler. 10 Ekim'de Tuğamiral Lobo komutasındaki *Vitoria* ve diğer üç gemiden mürekkep hükümet filosu ile *Numancia*, *Mendez Nunez* ve *Duque de Tetuan* zırhlıları ile bir vapurdan mürekkep bir isyancı filosu arasında denizde bir muharebe vuku buldu ve asilerin Cartegena limanına çekilmeleriyle sonuçlandı.' Amiral Lobo hiçbir zayıata uğramamış, asiler ise 13 ölü ve 48 yaralı kayıp vermişlerdi. Bu iki filo ertesi gün tekrar birbirleriyle karşılaştılar fakat bu sefer Lobo muharebe etmeyerek birdenbire Cebelitarık'a ricat etti. Bu hareket üzerine Lobo vazifesinden alınarak yerine Amiral Chicarro geldi ve derhal iki zırhlı ve çeşitli zırhsız gemilerle Cartegana'yı ablukaya aldı; nihayet mezkûr limanın 1874 tarihinde teslim olmasını temin etti. Bütün bu harekât esnasında en ziyade dikkati çeken husus kuvvetli tarafsız hükümetlerin zaman zaman vuku bulan müdahaleleridir. Bu hükümetler, müdafaasız şehirlere karşı taarruzu men için ellerinden geleni yaptılar ve bu gibi hücumlar için birtakım kurallar koydular.

1877-78 TÜRK-RUS HARBI

24 Nisan 1877 tarihinde Rusya, Türkiye'ye harp ilan etti. Bu harp esnasında cereyan eden vakalar deniz kuvvetinin harp üzerindeki tesirini kâfi derecede izah etmektedir. Türk bahriyesi, teşkilâtı fena; iltimas ve rüşvet usulleriyle idare edilmekte bulunmasına rağmen Rusların o zamanda karşısına çıkarabileceği filoya nazaran kat kat üstün bir kuvvette bulunuyordu. Türk bahriyesi hizmetinde Hobart Paşa adında gayet muktedir ve tecrübeli bir İngiliz subayı vardı fakat bu subayın serbest bir surette hareketine müsaade edilmiyor ve fikirleri ekseriyetle dikkate alınmıyordu. Akdeniz'de hiçbir Rus üssü bulunmadığından Türklerin bu denizdeki hakimiyeti kesindi. Karadeniz'de ise Rusların, 1871 tarihine kadar, bu denizde herhangi bir deniz kuvveti bulundurmaları 1856 tarihli Paris anlaşması icabı yasak bulunduğundan bu harbin ilân tarihinde Karadeniz'deki Rus deniz kuvvetleri ancak işe yaramaz bir iki sahil müdafaa zırhlısı ile birkaç küçük gemiden ibaret bulunuyordu. Buna karşı Türk bahriyesinde 15 zırhlı, 7 nehir gambotu ve bir çok küçük gemi mevcuttu.

Eğer Rusya Karadeniz'de hakimiyet temin edebilmiş olsaydı, Türkiye'nin kalbi mesabesinde olan İstanbul'u tehdit edebilir ve keza elinde maksadı temine kâfi derecede bir çıkartma kuvveti bulundurmak şartıyla, o tarihlerde Tuna nehrinden Kafkasya'ya kadar devam eden Türk sahillerine çıkartma yapabiliirdi. Böyle bir çıkartma hareketi için bittabi büyük bir kuvvet ayırmak lazımdı; aksi takdirde İngilizlerin 1915'te Çanakkale'ye yaptıkları çıkartma gibi bozgunla neticelenmesi muhakkaktı. Rus ordusunun, o zaman Türk hakimiyetinde bulunan Romanya'dan ve Türk arazisi içinden geçmek üzere ilerlemesi için kara ulaşım vasıtaları elverişli değildi, çünkü Romanya hududundan girerek Rus ve Romen demiryollarını birbirine bağlayan ancak bir tek hat vardı. Romanya'daki demiryolu hatları ise muhtelif genişlikte ve malzeme, yani vagon, lokomotif vesaire cihetinden de yoksunluk içinde idi. Rusların Romanya'ya giren bu yegâne hatları, Tuna nehri üzerinde ve Galatz ve Braila mevkielelerinde bulunan gambotların ateşi altında bulunuyordu. Karadeniz'de bulunan Sivastopol ve Odessa limanları, memleketin iç kısmına demiryolu hatları vasıtasıyla bağlı bulunduklarından Türklerin bu limanları

1 Chevalier, *Histoire des Flottes Militaires*, s. 467.

mutlaka abluka altına almaları lazımdı. Halbuki Türk filosunun idaresinde herhangi bir stratejik düşünce hâkim bulunmuyordu. Hatta Rusların mayın döktükleri ve torpido hücumu yapacakları haberi Türkleri bir kat daha ihtiyata sevk etmişti. Filhakika Ruslar böyle bir hücum için küçük torpidobotları nakletmek maksadıyla on dokuz ticaret gemisi satın almışlardı.

Türk filosu hiçbir Rus limanını abluka etmedikten başka Tuna nehrinde bulunan nehir filosu da kâfi derecede faaliyet göstermedi ve hiç olmazsa bu nehrin bütün ağızlarını olsun kapamadı. 11 Mayıs'ta Türklerin *Lütf-ü Celil* monitoru Braila civarındaki Rus bataryalarına taarruz etti. Bataryalardan alınan 8 inçlik bir obüs mermisinin demir güverteyi delerek cephanelikte infilâkı sonucu gemi havaya uçarak siyah bir duman bulutu içinde sığ suda battı.² 200 kişilik mürettebatından bir tek adam kurtuldu. 26 Mayıs tarihinde yüzbaşı Dubasof komutasında bulunan dört Rus torpido istimbotu, Türklerin *Scyfi* monitorunu batırdılar. Bu istimbotlar trenle Braila'ya nakledilmişler ve iptidai sistem bir nevi gönder torpidosu ile teçhiz edildikten sonra hareket ederek fırtınalı ve yağmurlu bir günde sabahleyin erkenden mezkûr gemiye hücum etmişlerdi. Türkler, istimbotları gördüler ve 50 yarda mesafeden ateş açtılar ise de artık vakit geçmişti. Torpidolardan ikisi isabet ederek patladı ve gemiyi batırdı; mürettebat arasındaki telefât çok büyüktü. Rus torpido istimbotları hücumdan sonra salimen geri döndüler. Yalnız bunlardan birisine küçük çapta bir mermi isabet etmiş ve o da hiçbir zayiata sebep olmamıştı.

Rusların torpido hücumu için kararlı oldukları ikinci bir hedef de Tuna nehrinin Sulina ağzında yatmakta bulunan dört zırhlı gemiden mürekkep bir Türk filosu idi. Ruslar bu iş için iki silahlı ticaret gemisi kullandılar. Bu gemilerden ikisi altı tane küçük torpido istimbotunu yüklü bulunuyordu. Torpido istimbotlarının tamamı Yüzbaşı Makarof idaresinde olup Yüzbaşı Rojestvenski de bu istimbotlardan birinde kumandandı. Bu subaylardan her ikisi de bilâhare amiral sıfatıyla Rus-Japon harbine iştirak etmişlerdir. Rusların bu seferki hücumları tamamen başarısızlığa uğradı. Torpido istimbotlarını taşıyan iki silahlı ticaret gemisi Odessa'dan hareket ederek 10 Haziran tarihinde Sulina ağzı açıklarına gelmiş ve burada istimbotları denize indirmişti. Halbuki Türk gemileri bir ağ³ ile muhafaza altı-

na alınmış olduğundan istimbotlar bir iş göremediler. İstimbotlardan birisi Türkler tarafından batırıldı ve içlerinde Yüzbaşı Pustchin dahil olmak üzere altı kişi esir edildi. Bu sıralarda Ruslar Tuna nehrini geçmeğe teşebbüs eyleyeceklerinden Türk gemilerinin buna mani olmamaları için nehrin Galatz civarındaki kısmında içi taş dolu tombazlar batırıp mayın döktüler ve bu suretle iki mania hattı vücuda getirdiler. Ruslar buradan 22 Haziran'da istimbotlar ve filikalarla karşıya geçtiler ve cüzi bir mukavemetle karşılandıktan sonra nehrin güney kısmında yerleştiler. Ruslar Tuna'yı geçerken Türk harp gemileri hiçbir müdahalede bulunmadılar.

Ruslar nehrin Kuzey tarafına, trenle birtakım küçük istimbotlar naklederek Tuna'nın Niğbolu ile Rusçuk arasındaki kısmında bulunan zırhlı Türk gambotlarına karşı birtakım hücumlar yaptılarsa da mühim bir başarı elde edemediler. 20 Haziran tarihinde gönder torpidosu ile mücehhez bir Rus istimbotunun bir Türk gemisine karşı yaptığı hücum Türkler tarafından defedildi ve istimbotta bulunan ressam Verestşagin⁴ yaralandı. 23 Haziran'da küçük bir Türk monitoruna yapılan hücum da aynı şekilde defedildi. Rusların takip ettikleri usul Türk gemilerini mayın vasıtasıyla kapatarak bunları hapsedmekti. Eğer Türk filosu faaliyetle idare edilmiş olsaydı Ruslar Temmuz sonunda Simnitza'da yaptıkları nehirde geçme hareketini son derecede güç bir iş olarak bulacaklardı. Ruslar Sulina'da yatan dört Türk gemisini tahrip için diğer bir usule müracaat ettiler. 6,3 inçlik obüslerle mücehhez Rus gambotları Tuna'nın St. George (Hızır İlyas) ağzından girerek Sulina'dan gelen nehir kolunun birleştiği noktaya kadar çıktıktan sonra buradan Sulina'ya doğru indiler. Türk filosu mendirek içinde yatmakta ve kara istihkâmlarının da himayesi altında bulunmakta idi. Ruslar bu filonun bulunduğu mahallin üst kısmında bir mayın tarlası vücuda getirerek Türk gemilerini tuzağa düşürmek gayesini takip ettiler. Rusların yaptıkları bu mayın tarlasına yalnız Sulina isimindeki eski bir Türk gambotu düştü ve 13 kişiyle beraber battı.

2 [Daily News Correspondence of the War between Russia and Turkey, Cilt I, s. 62, 175-177. Diğer kaynaklardan bazıları bu merminin 6 inçlik olduğunu ve bazıları da geminin mayına çarptığını bildirmektedir. Bu harbin deniz muharebelerine dair tüm kayıtlar son derece güvenilir değildir.]

3 [Rus kaynakları, Türk gemilerinin bir ağ ile müdafaa edilmekte olduklarını katıyetle bildirdiği halde bir İngiliz gazete muhabiri böyle bir ağın mevcudiyetini inkâr etmektedir. Mamafih Hobart Paşa, hatıratının 218. sayfasında bu gemilerin filikalar ve halatlardan mürekkep bir kordon ile emniyet altına alınmış bulunduğunu yazmaktadır.]

4 [Daily News Correspondence; Cilt I, s. 205-6. Verestchagin, Cilt II, s. 167-77.]

Türk tarafında başka bir zayıf vuku bulmadığından Rusların bu plânları başarısızlığa uğramıştı. Bu Hadise Tuna'da vuku bulan bahri harekâtın sonuncusunu teşkil etti. Nehirde mahsur kalmış olan Türk gemilerinden ikisi Rusların eline düştü ve kalanı kendi mürettebatı tarafından tahrip edildi.

Silahlı ticaret gemileri tarafından nakledilen ve Yüzbaşı Makarof komutasında bulunan Rus torpido istimbotları tarafından Karadeniz limanlarında bulunan Türk gemilerine karşı çeşitli hücumlar yapıldı ise de, Türk kaynaklarına nazaran hiçbir hasara neden olmadı. Bu hücumlardan biri 24 Ağustos'ta, Ruslardan zapt edilmiş olan Sohum kale limanında yatmakta bulunan *Asâr-ı Şevket* zırhlısına karşı yapılmıştı. Ruslar, yedekte çekilen bir nevi iptidai sistem torpidoyu zırhlıya çarptırarak patlatmışlar ve mamafih geminin zırh kuşağında hafif bir iz bırakmaktan başka bir netice elde edememişlerdi.⁵ Kezalik Batum limanında yatmakta bulunan Türk filosuna biri 27/28 Aralık ve diğeri 25/26 Ocak gecesi olmak üzere iki torpido hücumu yapıldı; mamafih her iki hücumda da Rus torpidoları hiçbir hasar yapamadı. Bu tarihlerde makineli tüfek veyahut seri ateşli top mevcut olmadığı gibi⁶ Türklerin elinde hafif gemiler de yoktu. Buna rağmen Ruslar, örneğin Makarof gibi cüretkâr ve fedakâr bir komutanın emri altında bulundukları halde bile, pek az bir başarı gösterebilmişlerdi. Geceleyin Türk limanlarındaki ışıklar söndürüldüğü zamanlarda Ruslar genellikle bu limanları bulamıyorlardı. 27 Temmuz günü *Vesta* isimindeki silahlı Rus vapuru, *Asâr-ı Şevket* tarafından Rumeli sahilleri açığında bir taarruza uğradı. *Asâr-ı Şevket*, 2.000 ton hacminde, 10 mil süratinde bir gemi olup 5 tane 8 inçlik ağızdan dolma top ile mücehhezdi ve toplardan hiçbirini baş tarafa doğru atış yapamıyordu.⁷ *Vesta* vapuru 4 küçük ağızdan dolma top ve 5 tane 6 inçlik obüs topu taşıyordu; sürati 12 mildi. *Asâr-ı Şevket*'in 8 inçlik iki mermisi *Vesta*'ya isabet ederek mürettebatından iki subayı öldürdüyse de süratinin ziyadeliği sayesinde başka hasara uğramadan kaçmağa muvaffak oldu.

GÜNEY AMERİKA SAHİLLERİNDEKİ DENİZ HAREKÂTI 1877-1881

1877 senesi Mayıs'ında Peru zırhlısı *Huascar*, kendi hükûmetine karşı isyan etti. Peru hükûmeti, bu geminin harekâtından dolayı hiçbir me-

suliyet kabul etmeyeceğini ilân ederek mezkûr gemi Şili limanlarına uğradığı takdirde bunun yakalanması için Şili hükümetinden ricada bulundu. *Huascar* Peru sahillerinde haraç almağa teşebbüs etti ve bu teşebbüs esnasında birtakım İngiliz ticaret gemilerine de müdahalede bulunduğundan o bölgedeki İngiliz Bahri istasyonu komutanı Tuğamiral A. de Horsey gemiyi teslim mecbur etmeğe karar verdi.

Huascar 1.800 ton hacminde; su hattı hizalarında baş ve kıça doğru incelmek üzere 2,5 - 4,5 inç kalınlığında bir demir kuşakla mücehhez; cesametine nazaran oldukça kuvvetli bir gemi olup 5,5 inç kalınlığında demir levhalarla muhafaza altına alınmış bir taret dahilinde beheri 300 libre ağırlığında mermi atan iki tane 11 inçlik top taşıyor ve saatte 11 mil ile seyrediyordu. Geminin iki direği vardı ve bunlardan pruva direği sehpa şeklinde idi. Komutan kulesi 3 inç kalınlığında demir levhalarla mahfuz bir altıgen prizma şeklinde idi. İngiliz bahri istasyonunda bulunan gemiler *Shah* ve *Amethyst* isimlerinde iki zırhsız gemiden ibaretti. Bunlardan amiral gemisi olan *Shah*, 6.250 ton hacminde, 16,4 mil süratinde ve her biri 250 librelik mermi atan iki tane 9 inçlik ağızdan dolma topa ilâveten mermi ağırlığı 112 librelik sekiz tane 7 inçlik ve beher bordasında da dört tane 64 librelik ağızdan dolma topla mücehhezdi. 9 inçliklerin mermisi 1.000 yarda mesafede 9,5 inçlik bir zırh levhayı delebildiği gibi 7 inçliklerin mermisi de aynı mesafede 7,5 inç kalınlığında zırhı delebilecek kudrette idi. Binaenaleyh yakın mesafeye sokulmadıkça bunlardan hiçbirisi *Huascar*'ın zırhını delemezdi. *Amethyst*, küçük bir kruvazördü ve bunun bir bordasına atış yapabildiği topolar sekiz tane 64 librelik ağızdan dolma toptan ibaretti.

De Horsey, 27 Mayıs 1877 günü *Huascar*'ı Ylo civarında gördü ve teslim olmasını kendisine bildirdi. Peru gemisinin kaptanı bu teklifi reddettiğinden *Shah* saat 15:06'da 1.900 yardadan ateş açtı; *Huascar* da bu ateşe cevap verdi. Bu garip muharebe tamam iki saat sürdü. Bu müddet zarfında *Shah*, Ylo şehrini tahrip etme için ara sıra ateş kesiyor ve *Amethyst* ise fırsat buldukça ateşe iştirak ediyordu. Saat 17:11'de *Huascar*, *Shah*'a mahmuzlamak maksadıyla yaklaşmağa teşebbüs etti ve aradan üç dakika geçmişti ki *Shah*, deniz muha-

5 [Hobart Paşa'nın hatıratı, s. 227.]

6 [Mamafih Türk gemilerinden ekserisi Nordenfelt topu denilen bir nevi ilkel makineli tüfekle mücehhezdi.]

7 Hobart Paşa, s. 210.

rebelerinde ilk defa olarak, buna bir Whitehead torpidosu attı; mamafih mesafe uzak olduğundan dolayı bir netice çıkmadı. Saat 17:45'te *Huascar*, Ylo şehrine çok yaklaşmış olduğundan şehri tahrip etmekten kaçınmak için muharebeye son verildi. İngiliz gemilerinin *Huascar*'ı Whitehead ve gönder torpidolarıyla tahrip için akşamüstü yaptıkları ikinci bir teşebbüs de âkim kaldı çünkü gemi havanın karanlığından istifade savuşup gitmişti. Vaka'nın ertesi günü *Huascar*, Peru hükûmetine teslim oldu.

1 Mart 1879 tarihinde Bolivya ve 5 Nisan 1879 tarihinde de Peru hükümetleri, Şili hükûmetine karşı harp ilan ettiler. Harbe sebep, güherçile hammaddesi istihsal edilen bölgelere hakimiyetten çıkan bir ihtilâf idi. Bolivya'nın bahriyesi yoktu. Peru'nun bundan evvel zikredilen *Huascar*'dan başka *Independencia* isminde 3.500 tonluk, 4,5 inç kalınlığında zırh levhalarla mahfuz; bir tane 250 librelilik, üç 150 librelilik ve on iki 70 librelilik ağızdan dolma top ile mücehhez diğer bir zırhlısı vardı. Bu geminin kazanları yeni değiştirilmiş olduğundan saatte 12 mil kadar sürat yapabiliyordu. Peru bahriyesinde bunlardan başka A.B.D'den satın alınmış *Manco Capac* ve *Atahualpa* isimlerinde; her biri 15 inçlik eski kaval toplarla mücehhez iki monitor vardı. Fakat bu monitorlar yolsuz ve güvertelerinin sudan yüksekliği pek az bulunduğundan açık denizde kullanılmağa elverişli değillerdi. Bunlara ilâveten *Union* isminde bir eski ahşap korvet (iki 100 librelilik; iki 70 librelilik; on iki 40 librelilik ağızdan dolma top) ve *Pilcomayo* isminde bir gambot (40 ve 70 librelilik altı adet ağızdan dolma top) mevcuttu. Kezalik Peru hükûmeti nakliyat için dört vapur satın almış ve birçok istimbotları da gönder torpidosuyla teçhiz etmişti.

Şili bahriyesinde 1874-75 senelerinde inşa edilmiş *Blanco Encalada* ve *Amiral Cochrane* isminde iki yeni zırhlı gemi vardı. Bu gemilerden her biri 300 librelilik mermi atan 9 inçlik altı topa ilâveten diğer birtakım küçük çapta toplar ve Nordenfelt makineli tüfekleriyle mücehhezdi. Toplar, 8 inç kalınlığında zırh levhalarla mahfuz olup su kesimi hizaları 9 inç kalınlığında levhalarla takviye edilmiş bulunuyordu. Gemiler armalı idi, fakat muharebe ilân edildiği zaman gabya çubukları dahil olmak üzere direklerinin üst kısmı çıkarılmıştı; süratleri 12-13 mil kadardı. Yine de 1879 tarihinde karinaları pek kirli olduğundan saatte 9 milden fazla gidemiyorlardı. Bunlardan

başka Şili filosunda *O'Higgins* ve *Chacabuco* isimlerinde iki ahşap korvet (beheri üç 115 librelik, iki 70 librelik ve dört 40 librelik ağızdan dolma topl silahlı); *Abtao* isminde eski bir korvet; on dört tane 40 librelik ağızdan dolma topla mücehhez eski *Esmeralda* gambotu ve diğer birtakım vapur ile eski gambotlar vardı (Ayrıntılar için VII numaralı cetvele bakınız).

Şili hükümetinin arazisi malum olduğu şekilde, Kuzey ve Güney istikametinde devam eden dar bir şerit halindedir. O tarihlerde trenler pek azdı ve mevcut olanlar ise sahilden içeri doğru yatay istikamette ve kısa mesafeye kadar devam ettiğinden memleketin dikey istikamette karadan iletişim vasıtası yoktu. Bundan başka sahillerde bulunan birçok şehirler, kara ile muntazam bir surette irtibat tesisine müsait olmayacak şekilde kumsal ve çöl bölgelerle çevrilmiş bulunduğundan adeta ada özelliğinde idiler. İşte bu sebeplerden dolayı denizde hakimiyet temini meselesi Şili için son derece mühimdi. Bu noktayı dikkate alan Şilililer derhal saldırıya geçtiler. 5 Nisan 1879 tarihinde, Tuğamiral Rebolledo Williams komutasında *Amiral Cochrane*, *Blanco Encalada*, *O'Higgins*, *Chacabuco* ve *Esmeralda* gemilerinden mürekkep bir Şili filosu Iquique limanı önüne gelerek şehirde bulunan Şili vatandaşlarını tahliye ettikten sonra limanı ablukaya aldı. Bundan sonra *Magallanes* gambotu Amiral Williams filosuna iltihak etmek üzere gelmekte iken yolda düşman gemileri *Union* ile *Pilcomayo*'ya rast geldi ve aralarında zaman zaman devam eden iki saatlik bir ateşten sonra, ellerinden kurtulmağa muvaffak oldu. Mayıs ayı ortasında Peru filosu Callao'dan Arica'ya asker nakleden gemileri konvoy etmişti. Amiral Williams bunu haber alınca Iquique limanının ablukasını *Esmeralda* ve *Covadonga* (sürat 8 mil; iki 70 librelik ağızdan dolma top) gambotlarına bırakarak kendisi filonun diğer gemileriyle Peru filosunu aramak üzere Kuzeye doğru hareket etti. Şili filosu sahile yakın seyretmekte olduğundan açık denizde güneye doğru seyretmekte bulunan *Huascar* ve *Independencia*'yı göremedi. Halbuki Peru zırhlıları Iquique limanının önünde bırakılmış bulunan iki eski Şili gemisini tahrip etmek için geliyorlardı.

Huascar'a Albay Miguel Grau, *Independencia*'ya Albay J.G. Moor; *Esmeralda*'ya Binbaşı Arturo Prat ve *Covadonga*'ya Binbaşı C. Condell komuta etmekte idi. 21 Mayıs günü sabahleyin saat 08:00'da muharebe başladı. Hu-

ascar, *Esmeralda*'ya; *Independecia*, *Covadonga*'ya ateş ediyordu. Şili gemilerinin esasen güç olan vaziyetleri *Esmeralda*'nın kazan ve makinelerinin fenalığından dolayı bir kat daha artmış bir halde bulunmasına rağmen Binbaşı Prat, gemisine mukadder olan akıbeti bir müddet daha geciktirmek maksadıyla, büyük bir maharet göstererek *Esmeralda*'yı öyle bir vaziyete aldı ki bu vaziyette *Huascar* mermilerinin Iquique şehrine düşmemesi için son derecede ihtiyat ve basiretle ateş etmek mecburiyetinde kaldı. Top ateşindeki bu güçlük üzerine Albay Grau toplarını kullanmaktan vazgeçerek muarızını mahmuzlamağa teşebbüs etti fakat pek meyilli bir açı ile geldiğinden gemiler birbirlerine hemen hemen aborda oldular. İki gemi tam bu vaziyette iken Binbaşı Prat, fevkalâde bir cesaret göstererek *Huascar*'ın güvertesine atladı ve aynı zamanda kendi efradına da arkasından gelmelerini emretti ise de bir kişiden başka gelen olmadı. Artık bu vaziyette Prat için ya teslim olmak veyahut kendini feda etmekten başka yapacak bir şey kalmamıştı; Prat bu şıklardan ikincisini tercih etti ve teslim olması hakkında Grau tarafından verilen emri dinlemediğinden vurularak öldürüldü. *Huascar* bundan sonra ikinci defa olarak bir mahmuzlama daha yaptı; *Esmeralda* mürettebatından birkaç kişi bu sefer de *Huascar*'ın güvertesine atladı, fakat bunlar da öldürüldü. Nihayet saat 12:10'da üçüncü bir mahmuzlama yaptı ve bu sefer ulu orta bindirerek *Esmeralda*'yı batırdı. Geminin 200 kişilik mürettebatından sadece 63 kişi kurtuldu.

Independecia ile *Covadonga* arasında vuku bulan muharebe Peru zırhlısının kaybı ile neticelendi. Bu gemi, *Covadonga*'yı sahil sularına kadar takip ettikten sonra mahmuzlamağa teşebbüs etti ve bu teşebbüsü esnasında saat 11:45'de kayalara bindirdi. Bunu gören *Covadonga*, kendine iyi bir mevki seçerek buradan kazazede gemiyi müthiş bir top ateşine alıp tamamen tahrip etti. Nihayet *Huascar*, *Esmeralda*'yı batırdıktan sonra yoldaşının yardımına gelerek *Covadonga*'yı buradan defetti. *Independencia*'nın kaybı, Peru filosunu, Şili filosuna nazaran bir kat daha zayıf mevkiye düşürdüğünden netice itibarıyla pek mühim oldu. Peruluların elinde bulunan Callao müstahkem mevkiinde iyi bir havuz mevcut olduğundan kendi filolarını teşkil eden gemileri daima muntazaman seyrüsefere elverişli bir halde tutabiliyorlardı.

Albay Grau bu küçük başarıdan dolayı tuğamiralliğe terfi edildi ve Şili filosu amirali Williams mevkiinden çıkarıldı. Bundan sonra Iquique limanının ablukasına Albay Simpson ve bilâhare Albay Latorre komutasında bulunan *Amiral Cochrane* zırhlısı memur edildi. Şilililer, Iquique'yi abluka etmekle beraber bunun biraz kuzey tarafında bulunan Pisagua mevkiini tamamen serbest bıraktıklarından Perulular buraya denizden takviye kuvveti nakledebiliyorlardı. Şili bahriyesinin kâfi derecede faaliyet göstermiş olmasına rağmen, her şeyden evvel Peru filosunu hezimete uğrattı ondan sonra düşman sahillerinin mühim noktalarını sıkı bir abluka altına almak gibi ehemmiyetli bir noktayı idrak edemediği vaziyetin gidişinden anlaşılmaktadır.

9 Temmuz'da *Huascar*, Iquique limanı önüne gelerek burada karakol yapmakta bulunan Şili gambotu *Magallanes*'i (bir tane 115 librelik ağızdan dolma ve üç tane küçük topla mücehhez) üç defa mahmuzlamağa teşebbüs etti ise de muvaffak olamadı ve nihayet uzaktan *Amiral Cochrane* görünür görünmez çekilip gitti. Bundan sonra gelen üç ay zarfında *Huascar*, refakatinde *Union* olduğu halde Şili sahillerine akınlar yaptı ve süratinin fazlalığından istifade ederek Şili gemilerine tesadüfünde muharebeyi kabul etmedi. 26 Temmuz'da *Huascar*, süvari kıtalarını yüklü bulunan Şili nakliye gemisi *Rimac*'ı zaptetti ve 27/28 Ağustos gecesi, Iquique limanı önünde Şili korveti *Abtao*'ya bir torpido hücumu yaptı. *Huascar*'ın attığı torpido, su içinde hareket ettikçe salınmakta olan bir elektrik kablosu vasıtasıyla idare ediliyordu. Gemi torpidoyu attı fakat torpido düşman gemisine gidecek yerde dönerek *Huascar*'a doğru gelmeğe başladı ve nihayet tehlike kaçınılmaz bir hal aldığı anda bir subay denize atlayarak torpidoyu yakalayıp istikametini bozmak suretiyle gemiyi kurtardı. Ertesi gün saat 11:00'da, *Huascar*, *Abtao* ve *Magallanes* ile uzak mesafeden top düellosu yaparak Şili gemileri mürettebatından 20 kişiyi öldürdü.

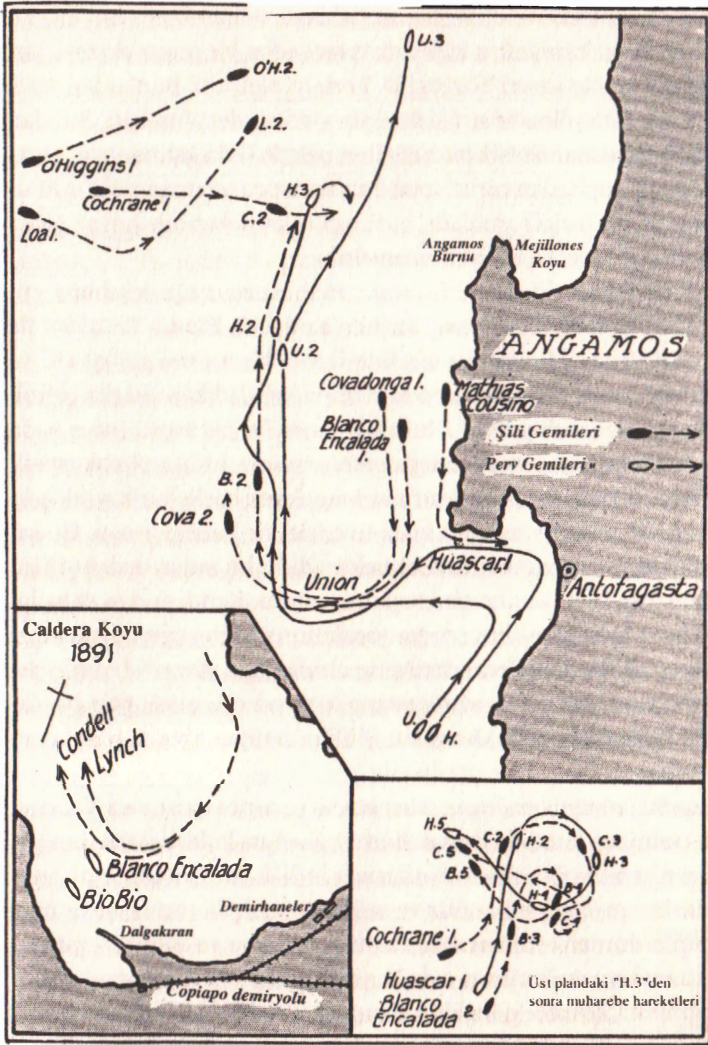
Amiral Cochrane, Valparaiso limanında karinesi dalgıçlar tarafından temizlendikten ve makinesi de iyice tamir edildikten sonra yeniden Şili filosuna iltihak etti. Mezkûr filo bu defa Komodor Riveros komutasında bulunuyordu ve *Blanco Encalada* komutan gemisi idi. Komodor Riveros, *Amiral Cochrane* ile beraber diğer iki geminin Angamos burnundan 25 mil açıkta do-

laşmalarını emretmiş ve kendisi de *Blanco Encalada* ve daha iki gemi ile birlikte Şili sahilinden aşağıya doğru ağır yolla inmeye başlamıştı ki 8 Ekim günü saat 03:30'da Antafagosta civarında bir duman gördü. Ardından biraz zaman geçtikten sonra bu dumanın *Huascar* ile *Union*'a ait bulunduğunu anladı. Amiral Grau muharebeden kaçınmak için emir almış olduğundan lodos istikametine dönerek az zaman sonra *Blanco Encalada*'yı geride bıraktı ve tekrar Kuzeye döndü. İki Peru gemisi, üç saat kadar bu suretle seyrettikten sonra sabahleyin saat 07:15'te *Huascar*'ın nöbetçisi, karayel istikametinde *Amiral Cochrane*'in dumanını gördü. *Huascar* kaçmak için poyraza döndü; *Union* ise hiç yolunu bozmayarak süratini artırıp kaçmağa muvaffak oldu.

Saat 08:00'da *Blanco Encalada*, *Huascar*'ın kış tarafında ve 8.000 yarda mesafede; *Amiral Cochrane* ise iskele baş omuzluğu cihetinde ve keza 8.000 yarda mesafede bulunuyordu. Bu gemilerden her ikisi de doğrudan doğruya *Huascar*'ın üstüne doğru geliyor; *Amiral Cochrane* ise Amiral Grau'nun tahmin ettiğinden daha fazla bir süratle ilerliyordu. Bu esnada sert bir güney rüzgârı esmekte ve deniz dalgalı bir halde bulunmakta idi. Denizin bu vaziyeti, Şili gemilerini pek o kadar müteessir etmediği halde fribordu* az olan *Huascar*'ı ziyadesiyle hırpalıyordu. Vaziyet Şilililerin son derecede lehine idi. Bunların zırhları *Huascar*'ın zırhından daha iyi olduktan başka mezkûr geminin bir bordasına atış yapabildiği 300 librelik mermi atan 10 inç çapında iki tane eski sistem topuna karşı iki Şili gemisi müştereken bir bordaya 300 librelik mermi ile mücehhez 9 inç çapında altı tane ağızdan dolma top gösteriyordu.

Antafagosta mevkiinin biraz Kuzeyinde bulunan Angamos burnu açığında, saat 09:25'te, *Huascar* 3.000 yarda mesafeden *Amiral Cochrane*'e ateş açtı. Şili gemisi, mesafe 2.000 yardaya ininceye kadar ilerledikten sonra ateşe mukabele etti ve bütün harekât esnasında mümkün mertebe *Huascar*'ın büyük toplarının atış yapamadığı cihette yani mezkûr geminin kış tarafında mevki aldı; bir yandan da çanaklıklarından tüfek ateşiyle *Huascar*'ın güvertesini taramaya başladı. Şili ateşi sıhhatliydi. İlk mermilerden biri *Huascar*'ın 3,5 inç kalınlığındaki borda zırhını delerek taret kaidesinin altında

* Fribord (ing. *freeboard*'dan): bir geminin ana güvertesi ile deniz yüzeyi arasındaki mesafe —ed.n.



Harita 6. Kaldera Körfezi'nde Angamos harekâtı.

patladı ve 12 kişiyi öldürdü; taretini de birkaç dakika için hareketsiz bıraktı. Saat 09:45'te *Huascar*'ın kumandan kulesine isabet eden bir mermi kuleyi parçaladı ve Amiral Grau ile yaveri Yüzbaşı D. Ferré'yi öldürdü. Bunlardan yaverin vücudunda hiç yara yoktu ve sırf sadmenin şiddetinden ölmüştü. Bundan sonra *Huascar*'ın artık hareketsiz bir hedeften pek de farkı kalmamıştı. Tarete vuran bir mermi toplardan birini iptal etti; iki topçu yüzbaşısı öldürdü ve kezalik Binbaşı M. Carbajal'ı yaraladı. ölen top mürettebatının yerine gelen ihtiyat mürettebat ise topları iyi kullanamıyordu.

Amiral Cochrane iki defa *Huascar*'ı mahmuzlamağa teşebbüs etti ise de muvaffak olamadı. Bunlardan birinde az kalsın *Blanco Encalada* ile çarpıştıyordu. Bu sırada *Huascar*'ın taretine ikinci bir mermi isabet etti ve bu mermi taret mürettebatını hemen tamamen yaraladıktan başka, geminin kumandasını üstlenmiş olan Binbaşı Aguirré'yi öldürdü. Bu esnada geminin bandırası kopup gitmiş olduğundan geminin teslim olmak istediği zannedildi ise de birkaç dakika sonra birisi gelerek başka bir bayrak çekti. Saat 10:50'de *Huascar*'ın vaziyeti artık ümitsiz bir hale gelmişti. Bu saatte gemiye Yüzbaşı Garzon komuta etmekte idi ki bu subay kıdem itibarıyla gemideki subayların yedincisini teşkil ediyordu. Kendisinden daha kıdemli olan diğer altı subay ölmüş veya yaralanmış bulunuyordu. Kendisi geminin artık müdafaa edebilecek vaziyette olmadığını görerek batırılması için emir verdi; mamafih bu emrin icrasından evvel mürettebattan bazıları beyaz bayrak göstermiş olduklarından Şilililer hemen aborda oldular ve gemiyi zaptettiler.

Huascar'a 27 büyük mermi isabet etmiş ve ambarlarına da 3-4 ayak su dolmuştu. Geminin taretini iki defa delinmiş, komuta kulesi paralanmış ve zırhından içeri giren beş mermi ambarlarında infilâk etmişti. Mürettebatından 38 kişi ölmüş, 40 kişi yaralanmış ve sağlam olarak da 120 kişi esir düşmüştü.⁸ Geminin dümen tertibatı sakatlanmış; subaylar ve eğitilmiş erat arasında külliyetli zayıf vuku bulmuş olduğundan muharebeye devamı imkân kalmamıştı. *Amiral Cochrane* 9 inçlik 40 humbara ve *Blanco Encalada* ise aynı çapta 31 humbara atmıştı. *Huascar*'ın attığı mermilerin adedi 10 inçlik 40 mermi idi. *Cochrane*'e dört mermi isabet etmişti. Bunlardan biri, yanlışlıkla *Blanco Encalada*'dan atılmış olması olası bir humbara idi ki 10 kişinin ölü-

müne sebep olmuştu. *Blanco Encalada*'ya hiçbir mermi vurmamıştı. İki taraf kuvvetlerinin mukayesesi aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

	Ton	Sürat	İnşa tarihi	Ateş gücü	Mürettebat	Zayıat
<i>Al. Cochrane</i>	3.500	12	1874	900 Lb.	300	12
<i>Bl. Encalada</i>	5.500	10	1874	900 Lb.	300	0
<i>Huascar</i>	1.800	10	1865	680 Lb.	200	80
						(yaklaşık)

Huascar, muarızlarına nazaran on sene daha eski olduktan başka tip cihetiyle de daha kudretsiz bir gemi idi; adet itibarıyla ise bir tarafın bir gemisi diğer tarafın iki gemisi vardı. bu muharebenin deniz harbi açısından bize öğreteceği bir şey vardır ki o da deniz üstü gemisinin, kendisine üstün tipte bir gemi ile muharebeye tutuşması netice itibarıyla felaket getirir. Mamefi *Covadonga* vakasında olduğu şekilde muarız geminin ansızın bir kazaya uğraması gibi bazı pek ender vakaları tabii bundan istisna etmek lazımdır.

Bu vakadan sonra Şilililer deniz hakimiyetini temin ederek Peru sahillerinin Güney kısmını ablukaya aldılar ve kendi ordularının Peru ve Bolivya ordularına karşı yaptığı kara harekâtına yardım ettiler. Bu iki hükümetin ordusu 88.000 kişilik bir kuvvette olduğu halde kendi filosundan hi-maye görmekte bulunan 30.000 kişilik Şili ordusunu mağlup edemiyordu. *Huascar* Şili bayrağı altına girdikten sonra güzelce tamir oldu ve taretine iki tane 210 librelik 8 inç çapında kuyruktan dolma top takıldı. *Huascar*'dan başka 18 Kasım'da *Pilcomayo* gambotu da zapt edilerek Şili filosuna ilâve edildi. 27 Şubat 1880'de *Huascar*, eski Peru monitoru *Manco Capac* ile Arica mevki açığında bir muharebe etti. rivayete nazaran bu muharebede iki gemi arasındaki mesafe 200 yarıdan ziyade değildi. *Manco Capac* torpido ile mücehhez bulunduğundan dolayı *Huascar* mahmuzlamak için yaklaşmıyordu. *Huascar*'a gelen bir mermi pruva direğini devirdi ve bu

8 Zayıat sayıları değişmektedir: Barros Arana (s. 98) mürettebatı 205 kişi olarak belirtmekte ve yaralı yahut sağlam toplam esirlerin 144 kişi olduğunu söylemektedir ki bu durumda 61 kişi ölmüş demektir. Markham (s. 131) mürettebatı 193 kişi olarak belirtir ve ölü-yaralı sayısını 64 kişi olarak gösterir. Burada Clowes'un sayıları verilmiştir.

mermi 7 kişiyi öldürdü; 9 kişiyi de yaraladı. *Huascar* büyük toplarıyla 35 kadar mermi attıktan sonra Peru gemisini kaçırdı velâkin batıramadı.

1880 senesi Nisan'ında Şili filosu Callao'yu abluka ederek burada bulunan Peru gemilerine karşı gönder torpidosuyla mücehhez istimbotlarla birtakım hücumlar yaptı. 22 Nisan'da da içlerinde *Huascar*'ın da bulunduğu bir Şili filosu, o zamana göre âzami muharebe menzili olan 5.000-7.000 yarıdan Callao istihkâmlarıyla limanda bulunan Peru gemilerini topa tuttu ise de bir netice de elde edemedi. 10 Mayıs'ta bu bombardıman bir daha tekrar edildi ve bu sefer *Huascar* tehlikeli bir isabet aldı. Abluka, Peru ticareti üzerinde tahripkâr bir tesir yapıyordu. 6 Haziran'da Şilililer, Arica'yı bombardıman ettikten sonra zapt eylediler. O gün yapılan muharebede sahil istihkâmlarından atılan bir mermi *Amiral Cochrane*'in sancak bordasında pruvadan birinci top lombarından içeri girerek 9 inçlik toplara ait iki hartucu infilâk ettirdi; 7 kişi öldü ve 21 kişi yaralandı. 7 Haziran'da Arica'nın düşmesi üzerine orada bulunan *Manco Capac*, mürettebatı tarafından batırıldı. Perulular içi barut ve patlayıcı malzeme dolu birtakım küçük gemileri akıntı ve rüzgârın tesirine terk ederek Şili gemilerinin üzerine sevk etmek suretiyle 3 Temmuz 1880'de *Loa* ve 13 Eylül'de de *Covadonga*'yı batırdılar. *Loa*'da 100 kişi öldü ve 50 kişi fena halde yaralandı; *Covadonga*'da 20 kişi öldü, 43 kişi esir düştü ve 29 kişi kurtuldu.

Şilililer 18 Kasım 1880'de Peru'nun başkenti olan Lima şehrine karşı harekât yapmak üzere Callao civarına asker çıkartmaya başladılar ve 17 Ocak 1881'de burayı aldılar. Hadisenin ertesi günü Callao teslim oldu. Barışın tasdiki 1884 senesine kadar uzamış olmasına rağmen Callao'nun düşmesinden sonra Perulular artık harbi fiilen kaybetmişlerdi. General Sir C. Callwell bu vaziyeti "Denizde hakimiyet temin ettikleri dakikadan itibaren Şili komutanları harbin kaderinin idaresini kendi ellerine almış buluyorlardı" diyerek özetlemiştir.⁹

9 *Military Operations and Maritime Preponderance*, s. 286

BEŞİNCİ FASIL

İngiliz filosu İskenderiye’de - Bombardıman emri - İstihkâmların bombardımanı - Gemiler hafifhasara uğrarlar - İstihkâmların düşmesi - Fenna topçuluk - Fransızlar tarafından Sfax’ın bombardımanı - Courbet Çin’de - Fooçov harekâtı - Mingan istihkâmlarının düşmesi - Şili ihtilâli - Blanco Encalada’nın torpillenmesi - Caldera harekâtı - Valparaíso’nun zaptı - Itata Hadisesi - Brezilya iç savaşı - Rio limanındaki garip vaziyet - Aquibadan’ın torpidolanarak batırılması

1882 senesi Temmuz’unda Amiral F.B.P. Seymour komutasında bulunan İngiliz Akdeniz filosunun büyük kısmı İskenderiye limanı önünde bulunuyordu. Bu gemiler, Mısır’daki karışıklıklar esnasında Avrupalıların himaye etmek maksadıyla Mayıs ayından beri burada toplanmışlardı. Mısır’daki milli partinin reisi ve aynı zamanda Hıdivin harbiye nâzırı bulunan Ârabi paşa “Mısır Mısırlılarındır” düsturunu vazederek Hıdivi adeta esir vaziyetine sokmuştu. Milliyetçilerin bu hareketi müthiş bir yabancı düşmanlığı şeklinde tezahür ederek 11 Haziran günü İskenderiye’de halk İngiliz konsolosuna hücum etti ve İngiliz ve Fransız tebaasından bir çok kimseleri öldürdü.

İskenderiye önünde bulunan İngiliz filosu, *Aleksandra, Sultan, Superb, Monarch, Invincible, Penelope, Inflexible* ve *Temeraire* zırhlılarıyla *Bitern, Beacon, Condor, Cygnet* ve *Decoy* gambotlarından mürekkepti. Bu gemilerden zırhlıların büyük topları tamamen ağızdan dolma idi ve gambotlar ise her cihetten zayıf, küçük gemilerdi. Zırhlılardan yalnız *Penelope*’nin çektiği su 20 ayaktı diğerleri ise bundan fazla su çekiyorlardı. Binaenaleyh bu kadar çok su çeken gemilerden mürekkep bir filo Mısır sahilleri gibi sığ sularda harp etmek için hiçbir şekilde elverişli değildi. Zırhlıların bir bordaya atış yapabildikleri büyük topların adedi 44 ve bunların bir defada atıkları mermilerin ağırlığı toplam 22.500 libre olmakla beraber atış süratleri son derecede yavaştı. Mamafih bunlarda 1 inçlik Nordenfeld makineli tüfekleri mevcuttu ki bu toplar süratli atış yapmağa elverişli idi. *Invincible, Monarch* ve *Penelope* liman dahilinde bulunuyordu. Amiral Seymour’un

sancak gemisi olan *Aleksandra*, çok su çektiğinden amiral bu gemiden çıkarak forsunu *Invincible*'a toka etti.

Mısırlıların limanın güney kısmında bulunan ve topları gemilerin bulunduğu mevki döven istihkâmları takviye etmekte oldukları görüldüğünden Amiral Seymour, bu mevziler geçici olarak İngilizlere teslim edilmediği takdirde filonun taarruz edeceğini Mısırlılara bildirdi. Amiralin bu ihtarına Mısırlılar cevap vermediklerinden İskenderiye askeri valisine bir ültimatom göndererek istihkâmların teslimi hakkındaki talebine muvafık bir cevap verilmediği takdirde ertesi güne tesadüf eden 11 Temmuz sabahı saat 05:00'te bombardımana başlayacağını tebliğ etti.

İstihkâmların hepsi de eski sistem olup bunlarda mevcut silahlar 44 şişhane, 211 kaval ve 38 havan topundan mürekkepti. Şişhane toplarının en kuvvetlisi 10 inç çapında beş top idi ki bunlardan bir tanesi o zaman atış yapacak vaziyette bulunmuyordu. Şişhane topları bir defada toplam 9.400 libre ağırlığında mermi atıyorlardı. Kaval toplara gelince, bunlardan birçoklarının kaideleri çürük ve hemen cümlesi ancak siper üzerinden ateş edebilecek şekilde yerleştirilmiş olduklarından mürettebatları düşman ateşine pek ziyade maruz bir halde idiler. Tahkimatın gerisinde bulunan cephanelik vesaire gibi binalar gemilerden mükemmelen görülmekte ve toplar için güzel bir hedef teşkil etmekte idiler. İngiliz donanmasında cari olan umumî kanaate göre bu istihkâmların düşürülmesi mühim bir iş değildi; zaten İngiliz gemilerinin mevcudiyeti dolayısıyla Mısırlılar limana mayın dökmek fırsatını bulamadıklarından mesele bir kat daha basit olacaktı (Ayrıntılar için cetvel VII ve VIII' e bakınız).

Amiral Seymour tarafından 10 Temmuz tarihiyle verilen talimatta evvelâ topluca en kuvvetli istihkâmlara taarruz etmek; ondan sonra sıra ile diğer mevzileri susturmak gibi gayet mühim bir nokta katiyyen dikkate alınmamıştı. *Invincible*, *Penelope* ve *Monarch* sahile yakın bulunarak Mex istihkâmına ve civarındaki tahkimli hududa taarruz edecek; *Inflexible* ise Mex'e karşı yapılacak taarruzu himayeye hazır bir vaziyette Corvette boğazında mevki alacaktı. *Sultan*, *Superb*, *Temeraire* ve *Aleksandra* "Fener" bataryasını ve Resülteyn yarımadası üzerinde bulunan diğer tahkimatı tahrip edecekler; buradaki iş bittikten sonra doğuya doğru hareket ederek İsken-

deriye Feneri istihkâmıyla silsile bataryalarını bombardıman edeceklerdi. Gambotlar açıkta bekleyecekler ve müsait fırsat zuhurunda Mex'e taarruz edeceklerdi. Gemi kumandanlarına arzu ettikleri takdirde demirlemeleri için müsaade verilmiş ve humbara mermilerinin sarfında ihtiyatlı hareket etmeleri kendilerine ihtar olunmuştu. Talimatta bildirildiğine göre bu taarruzun gayesi, toprak tahkimatı tahrip etmek ve İskenderiye'nin deniz cephesinde bulunan istihkâmları ateş edemeyecek bir hale getirmektir.

Akşam üstü hava kararmadan evvel gemiler kendilerine tahsis edilmiş olan mevkiileri aldılar. Bu mevkiilerin istihkâmlara olan mesafesi 1.000-3.750 yarda arasında değişiyordu. Gemiler harbe hazır olmak üzere serenlerini ve babafingo çubuklarını alabora etmişlerdi. Kablo gemisi *Chiltern*, İskenderiye ile Malta arasındaki telgraf kablosunu gemiye alarak Seymour'un İngiltere bahriye nezaretiyle derhal muhaberesini temin etti. Ertesi gün sabah olduğu zaman hava durgun ve deniz sakin bir halde olup esmekte bulunan hafif bir karayel rüzgârı gemilerin dumanlarını sahile doğru götürmekte idi. Saat 07:00'da *Aleksandra* ilk mermiyi ada istihkâmına attı ve bunun üzerine bütün gemiler ateşe başladılar. Mısırlılar, bu ateşe büyük bir şecaatle mukabele ettiler. İngilizlerin ateşi tesirsiz olduğu gibi mermilerden bir çokları da düştükleri yerlerde patlamıyorlardı. *Sultan*, *Superb* ve *Aleksandra* ilk önce seyir halinde atış yapıyorlardı, fakat bu vaziyette iyi isabet temin edemediklerini görerek sonradan Resülteyn önünde demirlediler ve demirli oldukları halde bombardımana devam ettiler. *Invincible* ile *Penelope* evvela demirli olarak ateşe başladılar, fakat sonradan *Penelope* demir alarak Mex istihkâmından 700-1.200 yarda mesafe arasında seyretmek suretiyle ateşe devam etti. *Monarch* ileri ve geri gidip gelerek ve *Inflexible* ile *Temeraire* demirli olarak atış yaptılar. *Inflexible*, bir taretyle Ümmü'l Kubebe istihkâmını ve diğer taretyle de Fener bataryasını dövüyordu. Bombardımanın devamı esnasında *Temeraire* birkaç dakika kadar karaya oturdu ise de *Condor* gambotu tarafından çekilerek aksilik olmadan kurtarıldı.

Saat 08:30'da *Condor*'un komutanı Binbaşı Lord Charles Beresford, Murabıt istihkâmının sahile yakın bulunan İngiliz gemilerini fazla rahatsız ettiğini görerek küçük gemisiyle buraya yaklaştı ve tahkimattaki topları

1 Lord C. Beresford, *Personal Memoirs*, s. 186-9, ve de hasbihal esnasında verdiği malumatı.

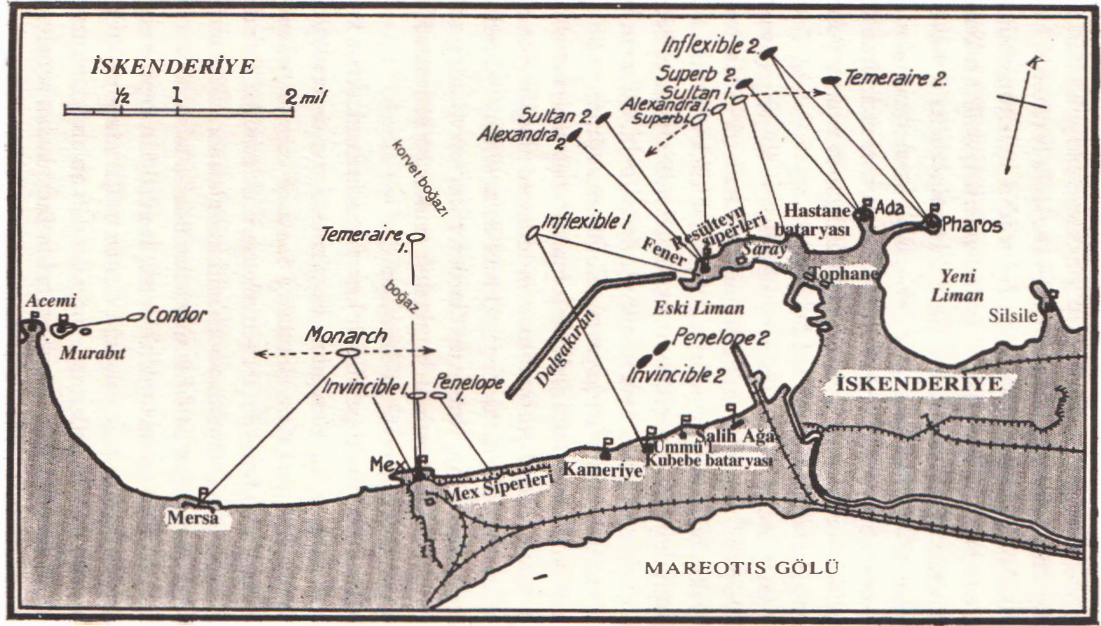
rın namlularının hemen hemen altına kadar girdi.' *Condor* buradan ateşe başlayarak istihkâmda bulunan toplardan bir tanesi müstesna olmak üzere diğerlerini tamamen susturdu. *Condor*'un bu cesurane hareketini gö-

ren Amiral Seymour saat 10:00'da verdiği bir emirle diğer gambotları da *Condor*'a yardım için buraya sevk etti. Aradan yarım saat geçtikten sonra batı istihkâmları ateş kestiler.

Saat 12:45'te *Inflexible* ile *Temeraire* hareket ederek İskenderiye Feneri istihkâmını ve doğu tarafta bulunan diğer tahkimatı bombardıman ettiler ve bu cihette bulunan toplar da saat 14:30'da sustular. Buradaki istihkâmlardan yalnız İskenderiye Feneri, ara sıra birkaç mermi atmak suretiyle saat 16:30'a kadar ateşe devam etti. Saat 14:00'e doğru yüzbaşı B.R. Bradford komutasında 12 kişilik bir müfreze Mex istihkâmına çıkarak iki tane 10 inçlik ağızdan dolma büyük top ile altı tane kaval topu tahrip etti ve hiçbir zayıata uğramadan döndü. *Condor*'un gösterdiği cesaret dolayısıyla Amiral "Aferin *Condor*" işaretiyle mürettebatı taltif etti ve gemi komutanını bizzat teşekkür etmek üzere amiral gemisine davet eyledi. İngiliz filosu saat 17:30'da ateşe son verdi; gemilerdeki cephane azalmış ve bilhassa *Inflexible* da büyük toplardan her biri için ancak 10 mermi kalmıştı. Filo, ayın 12'sine tesadüf eden ertesi gün için tekrar bombardımana başlamak üzere hazırды fakat o gün hava pek sert olduğundan bombardıman ayın 13'üne ertelendi. O gün ise istihkâmların tahliye edildiği ve İskenderiye şehrinin çeşitli noktalarının ateşe verildiği müşahade olundu.

İngilizlerin zayıatı aşağıda gösterilmiştir..

	Yaralı	Ölü
<i>Aleksandra</i>	3	1
<i>Inflexible</i>	2	1
<i>Superb</i>	1	2
<i>Invincible</i>	6	0
<i>Sultan</i>	8	1
<i>Penelope</i>	8	0
Toplam	28	5



Harita 7. İskenderiye'nin bombardımanı.

Aleksandra'dan topçu Israel Harding'e bir Victoria haçı verildi. Mu-maileyh geminin zırhsız tarafından içeri girip güverteye sıkışan bir hum-baranın fitilini su ile söndürmüş ve bilahare gülleyi su dolu bir kovaya koy-muştu. Gemilere hasıl olan hasar önemsiz idi. *Inflexible*'a su hattının altın-da 10 inçlik bir mermi isabet etti ve zırh güverteden yukarı doğru sekerek Teğmen F. S. Jackson'u ağır surette yaraladı. *Aleksandra*'ya 24'ü zırhsız mevkilerde olmak üzere 60; *Penelope*'ye 8 ve *Invincible*'a 12 mermi vurmuş-tu. *Superb*'in su hattında bir yarası vardı ve *Sultan*'ın su hattında bir levha yerinden oynamıştı. *Monarch* ve *Temeraire*'de kayda değer bir hasar yoktu ve gemilerin tamamı harbe elverişli bir halde idi.

Mısırlılar toplam 2.000 kişilik bir personelden 150 ölü ve 300 yara-lı vermişlerdi. İstihkâmlar, denizden görüldüğüne nazaran adeta bir hara-be haline gelmişti fakat bilâhare yakından muayene edildikleri zaman ha-sarın tahmin edildiğinden pek az olduğu anlaşıldı. Bombardıman netice-sinde şifahane toplarından ancak on tanesi tahrip edilebilmişti. Bilhassa İs-kenderiye Feneri istihkâmı dışarıdan gayet ziyade hasara uğramış görün-düğü halde burada mevcut altı büyük şifahane topundan beş tanesi iş gö-rebilecek bir halde bulunuyordu. Bombardıman müddetince İngiliz donan-masından atılmış olan mermilerin adedi 7 inçlik ve daha yukarı toplardan 1.731, daha küçük toplardan 1.467, Nordenfelt'lerden 16.233, ve Gatling ma-kineli tüfeklerinden 7.100 idi. Nordenfelt mermilerinden istihkâmlardaki toplar üzerinde ancak 7 isabet tespit edilebilmişti.

Bu bombardımanın neticesi gemilerin kara istihkâmlarına karşı kul-lanılmalarının gemilerin aleyhine olduğunu ve gemileri son derece yakın mesafeye girmek tehlikesini gözlerine almadıkça hatta iyi mevzilenmemiş bir kara topunu bile tamamen hareketten men edemeyeceklerini bir defa da-ha ispat etmiştir. Nitekim istihkâmların bombardımandan sonraki muaye-nelerinden anlaşıldığına göre eğer Mısır komutanı müdafaada sebat etseydi tabyalar daha çok zaman mukavemet edebilirlerdi. İngilizlerin cephaneleri de iyi değildi; humbaralardan bir çoğu düştüğü zaman infilâk etmemiş ve bir kısmı ise vaktinden evvel havada patlamıştı. *Inflexible*'dan atılan büyük mer-milerin yaptığı hasar, ümit edildiğinden çok aşağı idi. Bu vakadan senelerce sonra cereyan eden Çanakkale harekâtında *Queen Elizabeth* dretnotunun at-

tığı 15 inçlik mermilerde de aynı Hadise tekrar etmiş ve bunların yaptığı tahribat ümit edildiği gibi çıkmamıştır. İngilizlerin bu bombardımanındaki topçuluk kudreti hakkında verilmiş olan hükümler, birbirlerinden farklıdır. İskenderiye bombardımanını *Helicon* gemisinden müşahade etmiş olan Amiral Sir A.K. Wilson İngiliz topçuluğunu iyi bulmuş;² *Inflexible* süvarisi ve bilâhare İngiltere'nin en meşhur amirallerinden biri olan Albay John Fisher de "ne iyi ne de fena" hükmünü vermiştir. Halbuki bu bombardımandan sonra istihkâmları muayene ve tetkik etmiş olan Sir Percy Scott, İngiliz topçuluğunu "acınacak bir halde" tabiriyle tasvir etmiştir ki bu hüküm hepsinden daha doğrudur. Kendisi, İngiliz humbaralarının infilâk etmemesini, bunların tam barut hakkıyla ateş edilmemeleri neticesi olarak mermilerin temas anında tapan çalışacak derecede şiddetli çarpmalarına atfetmişti.³

Mamafih netice itibarıyla İngiliz filosu, kendisinden beklenen vazifeyi yapmıştı. Bombardımana şahit olan bir A.B.D bahriyesi subayı⁴ gemilerin istihkâmlarla eşit şartlarda çarpışmadıklarını rapor etmiştir. Toplar tahkimatla aynı renkte boyanmalıdır; yatay mermi yollu toplar toprak tabyalara saldırı için müsait değildir ve gemiler demirlemek suretiyle üstünlük kazanmaktadır. Bu zat Mısırlılar havan toplarıyla isabet kaydedebilselerdi topçuluk tarihinin değişebileceğini de yazmıştır zira bombardımana katılan gemilerden sadece üç tanesinde (*Inflexible*, *Temeraire*, *Aleksandra*) güverte zırhı bulunmaktaydı.

İskenderiye'nin bombardımanından bir sene evvel Fransızlar, o tarihte Arapların elinde bulunan Tunus'taki Sfax limanına taarruz ettiler. Buradaki tahkimat İskenderiye istihkâmlarından daha zayıftı ve taarruz eden filo ise Fransız Akdeniz filosunun tamamı gibi kuvvetli bir filo idi. Tümamiral Garnault ve Tuğamiral Martin komutasında bulunan bu filo *Colbert*, *Trident*, *La Galissonière*, *Friedland*, *Marengo*, *Surveillante*, *Revanche*, *Alma* ve *Reine Blanche* isimlerinde, 3.900-8.800 ton cesametinde; her biri 10,8, 9,4 inçlik ve daha küçük çapta kuyruktan dolma toplarla mücehhez dokuz zırhlı ile on bir kruvazör ve gambotdan mürekkepti.

Fransız filosu bu mevkii, 1881 senesi Temmuz'unun 5'i ve 14'ü arasında tekrar tekrar topa tuttu ve

2 Sir E. Bradford, *Life of Sir A. K. Wilson*, s. 67

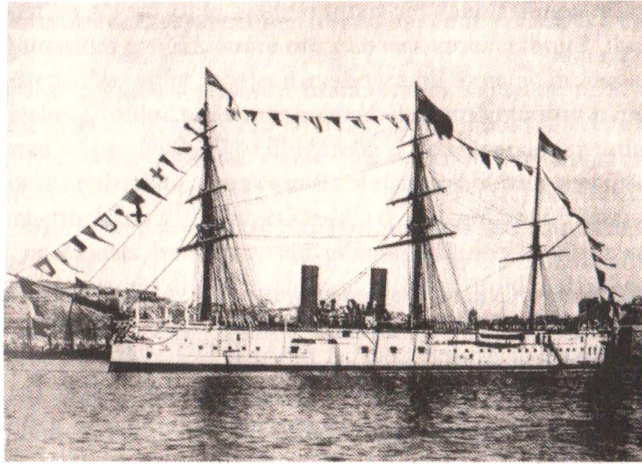
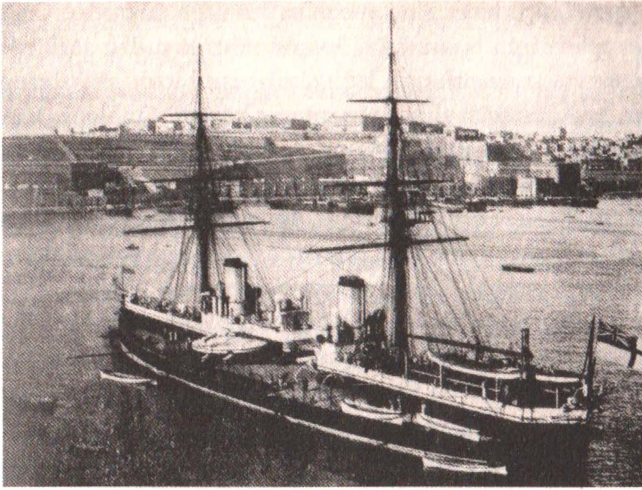
3 Sir P. Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, s. 48

4 Yarbay C.F. Goodrich.

ayın 15'inde yapılan şiddetli bir bombardımanı müteakip 1.600 bahriye silahendazıyla 1.400 kara askerini sahile çıkardı. Çıkartma kuvvetinin sahildeki yumuşak çamurdan ibaret olan kısmı kolaylıkla geçebilmesi için gemi serenlerinde ve gemilerde mevcut keresteden altı büyük sal yapılmış ve bu sal, gemi toplarının himayesi altında sahile çekilerek bir nevi iskele vücuda getirilmişti. Bu kuvvet cüzi bir mukavemete maruz kaldıktan sonra karaya çıktı ve süratle gerek şehri ve gerek istihkâmları zaptetti. Fransız filosundaki zayıf 11 ölü ve 15 yaralıdan ibaretti.

1884 senesinde Çin'deki başıbozuk kuvvetlerin Tonkin şehrinde bulunan Fransız kuvvetlerine taarruz etmesinden dolayı Fransızlar Çin hükümetine karşı misilleme yapmağa karar verdiler. O tarihlerde Fransızların Çin'deki filoları Tuğamiral Courbet komutasında bulunuyordu. Bu filo *Bayard*, *La Galissonnière*, *Triomphante* (her biri dört ila altı 9,4 inçlik kuyruktan dolma büyük ve çeşitli küçük toplarla mücehhez) zırhlı kruvazörleri ve *Duguay-Trouin*, *Sâone*, *Château-Renault*, *Villars*, *D'Estaing*, *Volta*, *Lynx*, *Aspic*, *Vipère* zırhsız harp gemileri ile gönder torpidolarıyla mücehhez, 16 mil süratli *No 45* ve *No 46* torpidolarından mürekkepti. Çinlilerin ellerinde donanma denebilecek bir kuvvet yoktu. Bu hükümetin en kuvvetli gemisi *Yang-Voo* isminde kompozayt, yani ahşap ve demirden mamul bir kruvazörden ibaretti. Fransız hükümeti Amiral Courbet'e verdiği talimatta Formosa adasının zaptı, Çinlileri yola getirmek için tesirli çare olmak üzere gösteriliyordu. Gerçi Courbet'nin fikri Port-Arthur veyahut Vei-hai-vei limanını işgal etmekte ki doğrudan doğruya Çinlilerin kalbgâhına vurmak itibarıyla bu plân diğerlerinden daha etkiliydi. Mamefih Fransız hükümeti siyasi bazı sebepler dolayısıyla ve ayrıca İngiliz ve Rus rekabetini uyandırmak endişesiyle amiralin bu tavsiyesini kabul etmedi. Çinlilere karşı bir ihtar makamında olmak üzere 5 Ağustos tarihinde Fransız filosu ikinci komutanı Tuğamiral Lespes komutasında bulunan bir kuvvet Formosa adasında Keelung limanını topa tuttu fakat burasını işgal için yaptığı teşebbüs, Çinliler tarafından defedildi. Fransızların bu hareketlerinin neticesi olmak üzere Çinliler, bütün vilâyetlere hitaben harbe hazırlanmaları hakkında bir emir neşrettiler.

Bu harekât esnasında Amiral Courbet gemilerinden *Bayard*, *La Galissonnière*, *Sâone* ve *Château-Renault*'yu Min nehrinin munsabında bıraka-



Resim 6. İlk İngiliz Zırhlılarından *Infexible* (üstte). Lord Fisher Iskenderiye bombardımanı esnasında bu gemiye komuta etmiştir; o sırada rütbesi albay idi. İki 81 tonluk top taşıyan bir taret açıkça görülmektedir. *Infexible* idaresi güç, biçimsiz bir gemi idi. İptidai Zırhlılardan *Aleksandra* (altta). Ağzdan dolma top günlerine ait güzel bir gemi. O devirlerde bahriyenin buhar gücüne itimadı tam olmadığı için yelken arması zaruri sayılıyordu.

rak kalan gemilerini birer birer mezkûr nehirden yukarı ve Çinlilerin en mühim tersanelerinin bulunduğu Fooçov şehrine doğru sevk etti.⁵ Gemi-ler bu suretle yukarı çıkarlarken istihkâmlardan hiçbir mukabeleye maruz kalmadılar. 21 Ağustos'ta siyasi görüşmeler kesildi. Çinlilerin Min nehrin-de *Yang-Voo* ile 6 tane ahşap uskuna, 2 silahlı nakliye gemisi, 2 gambot, gönder torpidosuyla mücehhez 7 istimbob ve işe yaramaz silahlı cönklerden^{*} ibaret bir filosu vardı. Courbet, 22 Ağustos tarihinde mahalli hükümete verdiği bir nota ile Tonkin'deki Fransız askerine karşı yapılan taarruzdan dolayı misilleme yapmak üzere hükümetinden emir aldığını bildirdi. Gerçi Çin filosu da harekete hazırdı, fakat bu filo kuvvetçe Fransız filosuna nazaran o kadar aşağı derecede idi ki başarı için hiçbir ümit besleyemezdi. 23 Ağustos günü saat 14:00'da Fransız filosu, Çin filosuna karşı yakın mesafeden müthiş bir ateş açtı ve yedi dakika sonra Çin filosu mahvoldu. Fransızların atışları süratli ve isabetleri yüksekti. Fransız torpidosu *No 17 Yang-Voo*'yu batırdı ve bu geminin 270 kişilik mürettebatından ancak 15'i kurtuldu. Diğer Çin gemilerinden bir kısmı berheva oldu, bir kısmı battı ve bazıları da yandı. Bundan sonra saat 14:45'te Fransız filosu toplarını Çin istihkâmlarına çevirdi ve ateşe iki saat devam ederek tahkimatı büyük hasarlarla uğrattıktan sonra top menzili dışına demirledi. Çinliler geceleyin bir torpido hücumu yaptılarsa da bir iş göremediler. Fransızların bu harekâta zayıatları 6 ölü ve 27 yaralıdan ibaretti. Buna karşı Çinlilerden 521 kişi ölmüş 150 kişi yaralanmış ve birçok kişi akıbetleri meçhul kalarak ortadan kaybolmuştu. Bu muharebede Çin gemilerinin vaziyetleri alelâde bir hedeften farklı olmadığı için bunu askerlik açısından mühim bir vaka addedemeyiz. Fransız filosu ertesi günü tersaneyi ikinci defa olarak topa tuttu.

25 Ağustos'ta Amiral Courbet filosuna Min nehrinin aşağısına inmek ve kendisinin harp başlamazdan evvel geçmiş bulunduğu dar Mingan kanalındaki istihkâmları topa tutmak emrini verdi. Kaleleri geriden vura-bilmek olanağı Fransızların işini kolaylaştırmaktaydı. Courbet harekât başlamazdan evvel sancağını *Duguay-Trouin*'e çekti. *Bayard*, *La Galissoniere*, *Sâone* ve *Château-Renault* Çinlilerin dikkatini dağıtmak için Min nehrinin

* Cönk (İng. Junk): Altı düz; pruvası ve kıçı bir şekil; aşırma yelken donanımıyla hareket eden geleneksel Çin mavnası -ed.n.

munsabındaydılar. Ayın 25'i ve 26'sında Mingan kaleleri birer birer susturuldular ve sonra sahile çıkarılmış müfrezeler vasıtasıyla buralardaki toplar tahrip olundular. Bütün bu harekât esnasında Çinliler gayet az mukavemet gösterdiler. Ayın 27'sinde Fransız filosu Kimpai boğazına girerek buradaki tahkimatı tahrip etti. Fransız gemileri yakın mesafeye sokularak doğru-
dan doğruya topları tahrip etmek suretiyle istihkâmlardaki Çinlileri burayı terke mecbur etmişlerdi. Mamafih Çinliler buralara mayın dökmüş ve istihkâmlar da daha faaliyetle hareket etmiş olsaydı Fransızların hareketi elbette kat kat zor olurdu. Gemilerden yalnız *La Galissonniere*'e büyük bir humbara isabet etmiş ve diğer gemilerden hiçbiri hasara uğramamıştı. Fransızların bu hareketteki zayıyatı 10 ölü ve 48 yaralı idi. Mezkûr geminin Hong Kong'a giderek tamir olması gerekti.

Bu harekâttan sonra Amiral Courbet hükûmetine ikinci bir teklif yaparak evvelen Çefoo limanını zaptedip üs tuttuktan sonra Çin filosundan bâki kalan gemilere taarruz etmesi için müsaade istediye de teklif reddedildi ve Formosa'yı zaptetmesi için kendisine emir verildi. Bu emir üzerine Courbet, Formosa adasında Keelung limanına ikinci defa olarak bir taarruz yaptı ve beş gün süren bir bombardımanı müteakip 1 Ekim tarihinde burasını zaptetti. Courbet'nin bu harekâtı yaptığı esnada ikinci komutanı Amiral Lespes komutasında olarak Tamsui mevkiine taarruz eden Fransız filosunun hareketi başarısız kaldı. Courbet'ye karaya sevk için kâfi derecede kuvvet verilmemiş olduğundan bu kuvveti gemi mürettebatıyla ikmale mecbur oldu ve bu suretle gemilerden bir kısmı hareket edemez kaldı. 10 Ekimde Courbet, Formosa adasının abluka altında bulunduğunu ilân etti. Bu ablukaya karşı İngiltere hükûmeti birincisi abluka için ayrılmış olan Fransız kuvvetlerinin görevi fiilen idame edebilmeğe kâfi derecede olmadığını ve ikincisi ne Fransa ne de Çin tarafından resmen harp ilân edilmediğini ileri sürerek itiraz etti. Bunun üzerine Fransa hükûmeti, takviye kuvveti gelinceye kadar tarafsız gemilerin harekâtına müdahale etmemesi hakkında Courbet'e emir verdi.

20 Şubat 1885 tarihinde Fransız hükûmeti, Çin limanlarına çıkarılmak üzere nakledilirken tesadüf edeceği pirinç yükünü kaçak mal addedeceğini ilân eyledi. Fransızlar bu iddiala-

5 Sancağını *Volta*'ya çekmiş idi.

rının mâkûliyetini ispat için pirincin kaçak mal addedilmesinin Çinlileri ça-
buk yola getirecek bir vasıta olduğunu ve bu halin tarafsız devletlerin ticare-
ti itibarıyla Çin limanlarına abluka koyulmasından daha az zarara neden ola-
cağını ileri sürüyorlardı. İngiltere hükümeti pirincin, hangi limana götürü-
lürse götürülsün bu suretle kaçak mal addedilmesine itiraz etti; mamafih bu
mesele hallolunmazdan evvel harp son buldu. Çin hükümeti, Fransız harp
gemilerinin Hong Kong limanını adeta bir üs gibi kullanmalarına müsaade
edilmesinden dolayı İngiltere'ye şiddetli bir protesto gönderdi ve bunun
üzerine İngiltere hükümeti 1885 Ocak'ında verdiği bir emirle mezkûr li-
manda bulunan *Triomphante*'in teçhiz ve tamirine müsaade edilmemesini
tebliğ etti. Muharebenin son haftalarında bazı ehemmiyetsiz vakalar oldu.
14/15 Şubat 1885 gecesi Yüzbaşılar Gourdon ve Dubloc komutasında bulu-
nan gönder torpidolarıyla mücehhez iki Fransız istimbotu, Ningpo civarın-
da kâin Sheipo limanında yatmakta olan ve kuvvetli bir Fransız filosu tara-
findan tarassut altında bulundurulmuş küçük Çin kruvazörleri *Yu-Yen* ile
Çen-Kiang'a bir torpido hücumu yaptılar. Çinliler bu istimbotları ancak pek
yakın bir mesafeye girdikten sonra gördüler ve istimbotlardan her ikisi de
torpidolarını isabet ettirerek Çin gemilerini batırdılar. İstimbotlarda bir kişi
öldü. Çin gemilerinin batması, torpidoların tesirinden ziyade bu gemilerin
şaşkınlıkla birbirlerine ateş etmelerinden ileri gelmiştir.

29 Mart'ta Amiral Courbet, refakatinde bir çıkartma kuvveti olduğu
halde Pesacadores'e geldi ve Ponghun ile Mekong limanlarını himaye eden
zayıf bataryaları topa tuttuktan sonra buralara çıkartma yaparak 31 Mart'ta
Mekong'u işgal etti. Nihayet 3 Nisan 1885 tarihinde barış anlaşması imza-
lanarak Hadise son buldu.

1891 senesi Ocak'ında, Şili filusunun büyük kısmı, cumhurbaşkanı
Balmaceda'ya karşı isyan ederek kendisini diktatörlük cürümüyle itham
eden liberal partisine iltihak eyledi. İsyan eden bu kuvvet *Blanco Encalada*
ve *Amiral Cochrane* zırhlıları, *Esmeralda* muhafazalı kruvazörü; *O'Higgins*
ile *Magallanes* isimlerindeki zırhsız gemilerden mürekkepti. Liberaller, bu
gemilerden başka *Huascar* taret gemisiyle bir çok Şili vapurlarını elde et-
mişler ve bunları silahlandırmışlardı. Cumhurbaşkanı'nın elinde kalan ge-
miler silahlı posta vapuru *Imperial*, beş küçük torpidobot ve İngiltere'de ye-

ni inşa edilerek Şili'ye müteveccihen yolda bulunan *Amiral Lynch* ve *Amiral Condell* isimlerindeki iki torpido gambotundan ibaretti. Bu torpido gambotlarından her biri 750 ton hacminde ve 20 mil süratinde olup iki 14 librelik seri ateşli top ve beş 14 inçlik torpido kovaniyla mücehhez bulunuyordu. 9 Ocak tarihinde liberal filosu Valparaiso limanında yatmakta iken bu filoya mensup gemilere sahilden ateş edildi ve bu vakadan sonra iki taraf arasında daimi bir mücadele başladı.

Vaktiyle Peruluların ellerinde bulunan güherçile hammaddesini (Nitrat) ihva eden arazi Peru harbinden sonra Şili hakimiyetine geçmişti. Buradan ihraç edilen nitrat Şili gelirinin büyük kısmını teşkil ettiği cihetle gayet mühimdi. Bu ehemmiyeti dikkate alan Liberal filo komutanı, *Blanco Encalada*'yı Valparaiso limanında bırakarak diğer gemilerle bu araziye zapt etmek için kuzeye hareket etti. Mezkûr arazi, evvelce bahsedildiği gibi, Valparaiso'dan birtakım büyük çöller vasıtasıyla ayrılmış bulunduğundan kara yollarıyla buraya ulaşımı temine imkân yoktu ve bu bölge adeta bir ada özelliğinde idi. 15 Ocak günü öğleden sonra saat 17:00'da Valparaiso istihkâmlarından (Valdivia, Bueras, Andes) her biri *Blanco Encalada*'ya bir mermi atıldılar. Bueras'ın 600 metreden attığı 10 inçlik bir mermi geminin 8 inçlik bir topunu sakatladı. Valdivia'nın 1.200 metreden attığı 8,2 inçlik, içi kum dolu bir Krupp mermisi geminin 5 inç kalınlığında bulunan zırh bölümüne tesadüf ederek patladı ve 6 kişiyi öldürdü, 6 kişiyi de yaraladı. Diğer istihkâmın attığı mermi isabet etmedi. Bu Hadise üzerine *Blanco Encalada* demir mahallini değiştirerek istihkâmın ateşinden kendini kurtardı ve o gece Liberal filosunun diğer kısmıyla birleşmek üzere Kuzeye doğru hareket etti. Liberal'ler ellerindeki filoyu iyi idare ederek Iquique ve Tarapaca limanlarını zaptettiler ve bu limanları 20 Şubat'tan itibaren üs tuttular. Bu suretle güneyde bulunan Coquimbo mevkiine kadar sahillere hâkim bir vaziyette bulunuyorlardı.

27 Ocak gecesi, *Blanco Encalada*'dan gönderilmiş olması muhtemel bir istimbót, hasım tarafa mensup *Imperial*'e karşı bir torpido hücumu yaptı ise de torpidoyu isabet ettiremedi. İngiltere'den gelmekte bulunan *Amiral Lynch* ve *Amiral Condell* 21 Mart'ta Valparaiso'ya vâsıl oldular. Bu gemiler bazı tamiratı yapmak için bir müddet mezkûr limanda kaldıktan

sonra 18 Nisan tarihinde *Imperial* ile birlikte Valparaiso'dan hareket ettiler ve torpido talimi yapmak maksadıyla bir müddet Luinteros körfezinde durarak 22 Nisan'da Huasco'ya geldiler. Burada *Amiral Condell*'in komutanı ve aynı zamanda diğer komutanların kıdemlisi bulunan Binbaşı Moraga, *Blanco Encalada*, *Amiral Cochrane* ve *Huascar*'dan mürekkep bir Liberal filosunun, liberallerin henüz işgal ettiği Caldera limanında demirli bulunduğunu öğrendi. Bu havadis üzerine derhal *Amiral Lynch*'in komutanı Binbaşı Fuentes ile istişare ederek Caldera'daki Liberal gemilerine bir torpido hücumu yapmağa karar verdi. Bu karara göre *Amiral Condell* ileride gidecek ve her iki gemi de düşmana mümkün olduğu kadar yakınlaştıktan sonra evvelen baş ve sonra borda kovanlarını ateş edeceklerdi. 23 Nisan günü saat 04:00'te Moraga önde olarak limana girdi ve karanlıkta iki gemi gördü. Bunlardan biri *Blanco Encalada*, diğeri küçük *Biobio* idi. *Amiral Condell* görülmeden *Blanco Encalada*'ya 500 metre mesafeye kadar sokulduktan sonra birbiri arkasına üç torpido attı ise de isabet ettiremedi. İkinci torpido ile üçüncü torpidonun atılması arasında *Blanco Encalada* ateş açtı. Ne var ki zırhlı, *Amiral Condell*'in arkasından gelmekte bulunan *Amiral Lynch*'i göremedi ve bu gemi 150 yarda mesafeden *Blanco Encalada*'ya iki torpido atarak ikincisini gemiye isabet ettirdi. Hücum eden gemiler keşfolunduklarını anlar anlamaz top ateşine başlayarak *Blanco Encalada* mürettebatına dehşetli telefât verdirdiler.

Torpido, geminin sancak bordasında müthiş bir sâdâ ile patladı ve gemiyi 5 dakika zarfında batırdı. Mürettebatını teşkil eden 284 kişiden 11 subay ve 171 er öldü. *Blanco Encalada*'nın komutanı Albay Goni, barış için müzakerelerin cereyan etmekte olduğunu zannediyor ve bir taraftan da kendisinin Caldera limanında bulunduğunu karşı tarafın haber alabilmesine ihtimal veremiyordu. Bu sebepten dolayı lüzumu derecede ihtiyatlı davranmamıştı. Gemi istim üzerinde idi ve ikinci torpidonun atılmasıyla beraber top ateşine başladı, fakat projektörlerini yakmadı ve bölme kapıları açık bulunuyordu. Gemi battıktan sonra İngiliz dalgıçları tarafından yapılan muayenede bordasında 15 ayak yüksekliğinde ve 7 ayak genişliğinde bir yara bulundu. Bu gemiye isabet etmemiş olan torpidolardan biri bilâhare bulundu ve bu torpidonun Fiume'deki Whitehead fabrikası imala-

tı Mark IV sistemi bir silah olduğu; 660 yardaya tanzim edilmiş ve 58 libre pamuk barutunu yüklü bulunduğu anlaşıldı. Whitehead torpidosunun ilk defa olarak muharebede batırdığı gemi bu gemi idi. Harekât esnasında *Amiral Condell* hiçbir hasara uğramadı ve *Amiral Lynch*'e dört mermi isabet ederek hafif yaraladı.

Bu iki gemi gece hücumunu müteakip sabah olduğu zaman Caldera körfezi haricinde idiler ve burada uzaktan gelmekte bulunan bir gemiyi *Imperial*'e benzeterek buna yaklaştılar. Halbuki bu gemi Liberallere mensup silahlı nakliye gemisi *Aconcagua* idi. Aralarında bir buçuk saat kadar ateş teati edildikten sonra ufuktan bir gemi gözüktü. Torpido gambotları bu gemiyi de yanlış teşhis ederek Liberallerin *Esmeralda* kruvazörü zannettiler ve muharebeyi bırakıp uzaklaştılar. Halbuki gelen gemi bir İngiliz kruvazörü idi. Bu muharebede gambotlar 400 mermi atmışlar ve 8 isabet kaydederek *Aconcagua*'nın mürettebatından 4 kişiyi yaralamışlardı. *Aconcagua* 197 mermi atmış ve bir şey yapamamıştı.

Liberaller bu vakadan sonra Caldera körfezine serenlerden bir ağ yaparak bu gibi torpido hücumlarının tekrarına mâni oldular. 19 Ağustos'ta Liberaller 9.136 kişilik bir kuvveti nakliye gemilerine bindirerek filonun himayesinde olmak üzere Valparaiso'nun Kuzeyinde bulunan Luinteros körfezine getirdiler. Cumhurbaşkanı Balmaceda, hücumun ne taraftan yapılacağını bilmediği için elinde bulunan 32.000 kişilik üstün kuvvetini öteye beriye dağıtmış bulunuyordu. Bundan evvel, 17 Ağustos tarihinde *Esmeralda* Valparaiso limanı önüne gönderilmiş ve burada hem nümayiş yapmış hem de şehirdeki Liberal parti taraftarlarıyla muhaberede bulunmuştu. Nihayet 20 Ağustos tarihinde Luinteros körfezine çıkartma başladı ve elde mevcut on altı lâyet* sayesinde harekât için güçlük çekmedi. Liberal kuvvetleri, gemilerinin top ateşi himayesinde Valparaiso ile Şili'nin merkezi hükümeti olan Santiago şehri arasındaki tren hattını kestiler ve nihayet şiddetli bir muharebeyi müteakip 27 Ağustos'ta Valparaiso'yu zaptettiler.

Bu harp esnasında bilâhare "*Itata* meselesi" ismiyle şöhret alan bir vaka meydana geldi. Liberallere mensup *Itata* isminde bir vapur, si-

* Motor takılmış tombaz, mavna –ed.n.

lâh yüklemek maksadıyla Amerika Birleşik Devletleri'nin San Francisco limanına gönderilmişti. Bu geminin varışından evvel lüzumu olan tedbirler yapılmamış olduğundan dolayı geminin buraya gelmesi mahalli hükümetin şüphesini davet etmiş ve neticede geminin üç mil kara suları haricine çıkarak buraya gelecek olan iki Amerikan uskunasından silâhları alması için kendisine talimat verilmişti. Fakat *Itata* cephaneyi bu suretle yüklemeye muvaffak olmazdan evvel kömürü bitmeğe başladı ve kömür almak için A.B.D'nin San Diego limanına girdi. Gemiye limanda gören A.B.D yerel hükümeti kendisinin buradan gizlice silâh yüklemek niyetinde olduğundan şüphelenerek böyle bir şeye mâni olmak için 5 Mayıs 1891 tarihinde gemiye iki Amerikalı memur koydu. 6 Mayıs günü *Itata* demirini bırakarak denize açıldı ve açık denizde silâh yüklü uskunalarla buluşarak yükünü aldıktan sonra Amerikan memurlarını sahile çıkardı. A.B.D hükümeti bu Hadiseyi kendi bandırasını tahkir mahiyetinde telakki ederek Pasifik Okyanusu'nda bulunan A.B.D filosuna *Itata*'nın tutulması için emir verdi. Nihayet bu gemi Iquique'de A.B.D filusunun amiral gemisine teslim olmağa mecbur kaldı ve A.B.D mahkemesinin verdiği karar üzerine 25.000 Sterlin karşılığında sahiplerine iade olundu. Yine de geminin bu suretle zapt edilmesinin kanunlara aykırı olduğu bilâhare itiraf edilmiştir.

Şili'deki iç savaşlardan hemen biraz sonra Brezilya'da iç savaşlar başladı. 7 Eylül 1893 tarihinde Tuğamiral de Mello, Brezilya cumhurbaşkanı Mareşal Peixoto'yu mevkiinden düşürmek için Rio de Janeiro limanındaki harp gemilerini ve Nictheroy'daki beylik tersaneyi elde etti. Amirale iltilhak eden gemiler *Aquibadan* isminde 4.950 tonluk, dört adet 9 inçlik ve diğer küçük çapta toplarla mücehhez bir taret gemisi; 4.735 tonluk *Amiral Tamandare* muhafazalı kruvazörü ve çeşitli küçük, harp kıymeti nispeten daha az birtakım gemilerden mürekkepti. Bu gemilerin içinde, mühim olmak üzere, üç tane 25 mil süratinde büyük torpidobot vardı. Peixoto'nun elinde İngiltere'de yeni inşa edilmiş, *Amiral Condell* sistemi Şili torpido gambotları cinsinden bir gemi vardı ve bu gemi de daha henüz İngiltere'den Brezilya'ya varmamıştı. Mezkûr gemi bilâhare Brezilya'ya vardıkdan sonra *Gustavo Sampaio* ismiyle vaftiz edildi.

İsyan eden Brezilya filosu, Şili liberal filosu gibi hareket etmeyerek sahilde bir üs teminine ehemmiyet vermedi ve hatta Nichteroy tersanesinde bile kuvvetli bir surette yerleşmedi. Amiral Mello, Rio limanında birtakım adaları işgal etti ise de tarafsızların karşı koyması üzerine şehri abluka veya bombardıman edemedi ve buradaki istihkâmlardan Villegaignon'dan başkası Peixoto'ya sadık kaldı. 14 Eylül'den itibaren gemiler arasında zaman zaman ateş teati edilmeğe başladı ve bu hal birkaç hafta sürdü. Bu bombardımanlar esnasında mermilerin bazen Rio şehrine düştüğü vâki oluyordu. *Aquidaban* mükerrer defalar 6 inçlik mermi isabetleri aldı lakin mühim bir hasara uğramadı. 12 Ekim'de, Mello taraftarı birçok istimbütün limanı zarar görmeden terk etmesinden sonra, silahlı ticaret gemisi *Urano* güvertesinde Mello yandaşları olduğu halde liman methalindeki kalelerin arasından geçerken fena bir isabet alarak 40 kişi ölü ve yaralı kayıp verdi. Buna mukabil Peixoto yandaşlarıyla yüklü nakliye gemisi *Rio de Janeiro*, Mello taraftarı *Republica* kruvazörü tarafından mahmuzlanarak büyük can kaybıyla battı.

Asiler sayıca zayıf kalmışlardı (1.500 subay ve erden fazla adam toplayamamışlardı) ve eğer kaleler bunlara ciddi bir müdahalede bulunsaydı pek az kurtulma şansları olurdu. Asi cephaneliklerinden iki tanesi de bu sırada infilak etti. İkinci cephanelikte 100 ton kadar barut mevcuttu ve burası 3 Kasım'da havaya uçtuğunda limandaki İngiliz deniz gücüne mensup 5 subay ile er tesadüfen cephaneliğin civarında bulunduklarından dolayı canlarından oldular. 20 Kasım'da muhtemelen istihkâmlardan vaki olan isabetler sonucu bir asi torpidobotu battı; ayın 22'sinde ise *Javary* taret gemisi (3.700 ton, inşa tarihi 1875) istihkâmlarla yaptığı bir çarpışmanın ardından battı. Bu geminin top ateşiyle mi yoksa kendi ateşinin neden olduğu sarsıntıdan levhalarının yerlerinden oynayarak gemiye su dolmasından mı battığı meçhul kalmıştır. Kasım sonuna doğru Peixoto taraftarları Nichteroy tersanesini işgal ettiler ise de burasını tamamen alamadılar ve müesseselerden bazıları Mello taraftarlarının işgalinde kaldı. 1 Aralık günü gece yarısından yarım saat sonra *Aquibadan*, refakatinde silahlı bir vapur olduğu halde aksi-

* methal: liman ağzı, limanın giriş yeri –ed.n.

lik çıkmadan istihkâmların önünden geçerek denize açıldı. Bu gemiler geçerlerken istihkâmlar ateş etmekte ve ışıldaklar da gemileri tenvir etmekte idi. Huruç esnasında tek bir adam kaybedilmedi ve birkaç sıyrıktan başka hasar vaki olmadı. Mamafih istihkâmlardaki toplarda gece nişangâhı yoktu.

Aquibadan bu suretle denize çıktıktan sonra Rio'daki asi filonun komutasını Amiral da Gama üstlendi. *Aquibadan* 12 Ocak 1894 tarihinde aynı şekilde istihkâmların önünden geçmek suretiyle Rio'ya gelerek da Gama filosuna iltihak eyledi. Bu defa gemide Amiral Mello mevcut bulunmuyordu. Kendisi Güney Brezilya'da ayrı bir hükümet teşkiliyle iştigal etmek üzere o tarafa gitmişti. İstihkâmlarla asi filosu arasında teati edilen mermilerden bazıları limandaki tarafsız gemilere isabet etmişti. Bunun üzerine limanda yatmakta bulunan A.B.D filosu komutanı Tuğamiral A. E. K Benham, da Gama'ya bir haber göndererek asiler tarafından atılan mermilerden limandaki A.B.D gemilerine bir mermi geldiğini ve vurduğu takdirde bu gemilerin A.B.D filosu tarafından himaye edileceğini kendisine tebliğ etti. Buradaki Amerikan filosu *New York* zırhlı kruvazörü ile *Detroit*, *San Francisco*, *Newark* ve *Charleston* muhafazalı kruvazörlerinden mürekkepti. 29 Ocak 1894 tarihinde Amerika filosu harp vaziyeti almış ve *Detroit* ilk mermiyi atmıştı ki Amiral da Gama bundan böyle Rio limanındaki tarafsız bandıralı ticaret gemilerine karşı bir zarar vermeyeceğini bildirmek suretiyle işi önünü aldı. 9 Şubat'ta ihtilâl kuvvetleri Nictheroy'daki Armaçao (haritaya bakınız) istihkâmına karşı bir hücum yaptılar ise de büyük kayıpla çekilmeğe mecbur kaldılar.

Asilerin durumu artık ümitsiz bir hale gelmişti. Bu sıralarda Peixoto eline geçirebildiği gemilerden bir filo teşkil etmişti. Bu filonun içindeki gemilerden işe en çok elverişli olanları 3 torpido kovanı ile mücehhez 18 mil süratindeki *Gustavo Sampaio* torpido gambotu ile Almanya'da inşa edilmiş 26 mil süratinde ve beheri üçer torpido kovanı ile mücehhez *Affonso Pedro*, *Pedro Ivo* ve *Silvado* torpidoları idi. Sahil istihkâmları fırsat buldukça Amiral *Tamandare* ve *Aquibadan*'a ateş açarak bunları birkaç defa yaraladılar. Bu iki gemi Peixoto'nun filotillâsını yalnız başlarına tahrip edebilecek kudrette bulunmalarına rağmen azimli bir surette kullanılmıyorlardı. 21 Şubat'ta *Aquibadan* tekrar istihkâmların önünden geçerek denize

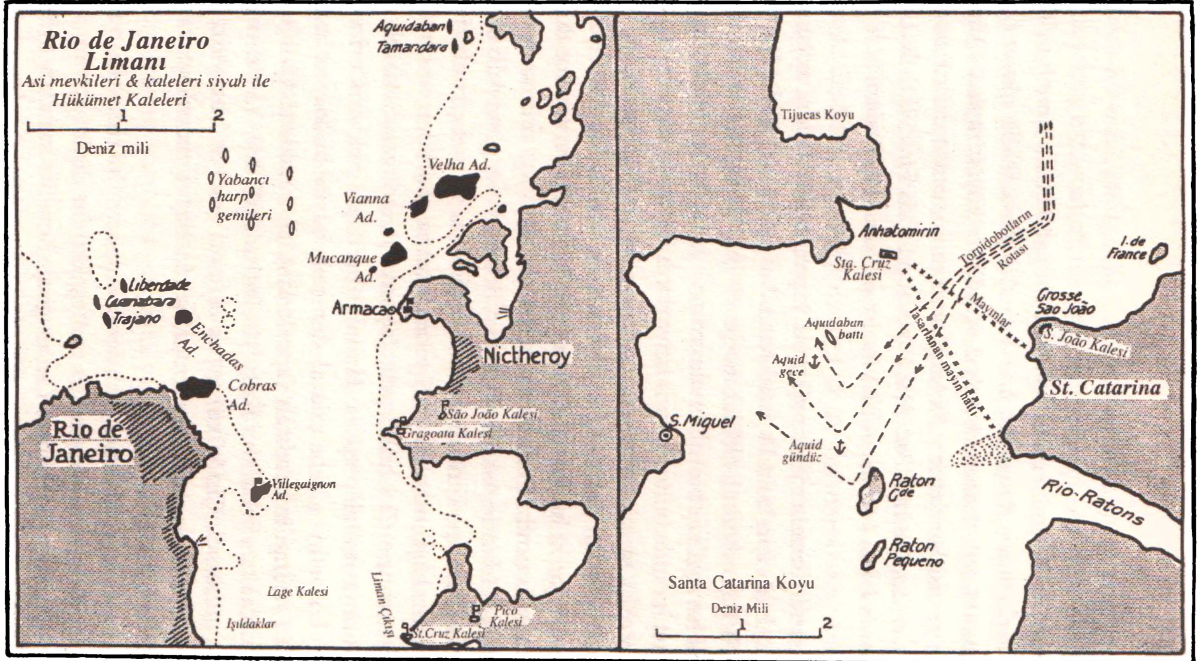
açıldı; bu hareket esnasında mezkûr gemiye iki mermi isabet etmiş ise de hasara neden olmamıştı. Zırhlı, Peixoto'nun filotillâsıyla uğraşmak zahmetini seçmediğinden mezkûr filotillâ serbest kaldı ve 10 Mart tarihinde Rio limanı önüne gelerek cumhurbaşkanı adına ihtilâlcilerin derhal teslim olmalarını talep etti. İhtilâlciler bu talebi reddettilerinden 13 Mart'ta istihkâmlarla gemiler tarafından ihtilâlcilerin mukavemetleri tamamen kırıldı ve amiral de Gama ile ileri gelenlerden 480 kişi limanda bulunan Portekiz gemilerine iltica ettiler. Brezilya hükûmeti bu gemilerin asileri Uruguay'da bulunan Montevideo limanına nakletmelerine müsaade etti.

Aquibadan ile *Republica* kruvazörü ve birtakım silahlı vapurlar Güney Brezilya'da dolaşıyorlardı. *Republica* 7 Nisan tarihinde Peixoto taraftarı *Cananea* gambotunu tahrir etti. 16 Nisan tarihinde *Aquibadan*'ın Santa Catarina limanında olduğu anlaşıldı ve *Gustavo Sampaio*, *Affonso Pedro*, *Pedro Ivo* ile *Silvado* bu gemiye hücumla memur edildi. O gece hava karanlık ve yağmurlu olduğundan torpido hücumu için çok elverişli idi. Gemiler körfezin ağzına kadar borda hattında olarak seyrettiler ve buradan yelpaze şeklinde açılarak körfeze girdiler. İhtilâlciler limanı müdafaa etmek üzere mayın dökmüşlerdi, fakat mayınlar çalışmadı. Hücum için gelen gemilerden *Pedro Ivo* diğer gemilere yetişemediğinden bu harekâta iştirak edememişti. Liberaller, kendilerine erzak ve levazım getiren bir geminin gelmesine intizar ediyorlardı. Nihayet *Gustavo Sampaio* ile *Aquibadan* 200 yarda mesafeden birbirlerini gördüler ve *Gustavo Sampaio* birbiri ardına 155 libre pamuk barutunu yüklü iki tane 16 inçlik torpido attı. Bunlardan birincisi boşa gitti, fakat ikincisi geminin iskele bordasına isabet ederek müthiş bir taraka ile patladı. *Aquibadan* derhal ateşe başladı ve rakibine 38 mermi attı ise de bir kişiyi yaralamaktan başka bir şey yapamadı. *Affonso Pedro* iki torpido attı ve ikisi de boşa gitti. *Silvado* ise az kalsın karanlıkta *Gustavo Sampaio*'yu torpidoluyordu.

Aquibadan'ın bölme kapıları, torpidolanmadan evvel kapanmış bulunuyordu ve torpidonun isabetinden sonra da demiri bırakıp makinesini çalıştırarak sahile bindirmek için hareket ettiyse de biraz mesafe gittikten sonra 22 ayak derinlikte battı. *Aquibadan*'ın mürettebatından kimse ölmedi. Bunlardan bir kısmı sahile çıktı ve bir kısmı da teslim oldu. Güney Bre-

zilya'daki ihtilâl hareketlerinin nihayet bulmasından sonra Peixoto taraftarları bu gemiyi çıkararak Rio limanına getirdiler. Torpido, geminin iskele bordasında 20 ayak uzunluğunda bir yara açmış ve dört bölmeyi su ile doldurmuş ve bu bölmedeki eşyayı tanınmaz bir hale getirmişti. Geminin sancak tarafında üç ayak çapında bir delik bulundu ve bundan torpidonun başlık kısmının infilâkın tesiriyle fırlayarak sancak bordasını delip geçtiğine hükmolundu. Gemiye 500 ton su dolmuş olduğundan açık denizde olsa batması mukadderdi. *Blanco Encalada*'dan on yıl daha yeni olmakla beraber bölme sistemi torpido saldırısına karşı yeterli mukavemeti sağlayabilecek düzeyde değildi. Bu tarihlerde İngiliz bahriyesinin kullandığı torpidoların barut hakları 79 olduğu halde bunların 125 libre olması dolayısıyla bu torpidolar o zamanın gemileri için gayet kuvvetli bir silâhtı.

Bu harpteki harekâtın tetkikinden strateji itibariyle öğreneceğimiz bir ders varsa o da iyi üslere mâlik bulunmayan, sahillerden destek görme-
yen ve kâfi derecede bir kara kuvvetinin himayesine mazhar olmayan bir deniz filosunun kudretsiz bir vaziyette kalacağından ibarettir. Mello'nun başarısızlığı, elinde kuvvetli bir ordu bulunmamasından ve gerçekte taraftarlarının pek az olmasından ileri gelmişti. Mello'nun gemilerindeki mürettebatın adedi tabii ki sahile kuvvetli müfrezeler sevkine müsait değildi. Bu gemilerin daha harbin başlangıcında istihkâmlar tarafından batırılmamış olması, böyle bir Hadise zuhurunda Mello'nun Rio şehrini bombardımanla tehdit etmesinden ve tarafsızların arabuluculuğuyla Peixoto'nun da ihtiyatlı hareket etmiş olmasından ileri gelmiştir. Mello'nun gemileri bir çok defalar istihkâmların önünden geçip gitmişlerdi fakat o tarihlerde seri ateşli top henüz ilkel bir vaziyette idi ve gece nişangâhı mükemmelleşmemişti. Bundan başka her iki taraf da rakibini tahrip için pek o kadar istekli davranmıyordu.



Harita 8. Rio de Janeiro ve Aquidaban'ın batışı.

ALTINCI FASIL

Çin-Japon harbi - Bu iki devlet bahriyesinin vaziyetleri - Asan harekâtı - Zi-Yuen mağlup - Kovşing'in batması - Çin filosu denize çıkıyor - Japonlar gözüdürler - Yalu muharebesi - Çinlilerin büyük zayıtı - Japon komutan gemisi hareketsiz - İki tarafın zayıtı ve mukayese - Kuvvetli Çin gemileri kaçıyorlar - Port Arthur'un zaptı - Vei Hai Vei'ye hücum Türk-Yunan harbi - Güney Afrika harbi ve Taku istihkâmları

1894 senesi Temmuz'unda Çin ve Japon hükümetleri arasında harp başladı. Bu harp için bilindik usul harp ilan edilmiş değildi. Harbin zuhuru Kore hükümetinin istiklâli meselesi sebep olmuştu. Çinliler, Kore'nin Çin'e tabi harağgüzar bir millet olmasını ve Japonlar ise bilakis müstakil bir hükümet halinde bulunmasını istiyorlardı. Çin'le Japonya arısında akdedilmiş olan 1885 tarihli anlaşmaya nazaran iki taraftan herhangi biri Kore'ye kuvvet gönderdiği halde diğer taraf da aynı şekilde hareket etmeğe yetkiliydi; şu kadar var ki bu suretle kuvvet gönderen tarafın evvelce diğer tarafa bilgi vermesi lazımdı. Çin hükümeti, Japonya'ya bilgi verdikten sonra 8 Haziran 1894 tarihinde Asan'a 1.500 kişilik bir kuvvet gönderdi. Buna karşı Japonlar da Çemulpo limanına 5.000 kişilik bir kuvvet çıkardılar ve bu kuvveti Kore'nin başkenti olan Seul şehri civarına getirdiler.

Bu vaka üzerine Çin hükümeti, Japonya'ya müracaat ederek bu kuvvetin geri alınmasını talep etti ve Japonlar bu talebi reddettiklerinden Kore'deki Japon kuvvetine galebe çalacak derecede büyük bir kuvvet hazırlayarak bunu Çin ve İngiliz bandıralı vapurlarla Asan'a nakletti. Çinlilerin bu hareketi Japonlar tarafından bir harp hareketi addedildi ve 14 Temmuz tarihinde Japon hükümeti Çin hükümetine bir nota vererek "vaziyetin ileride sebep olması muhtemel hadiseler hakkında hiçbir mesuliyet kabul edemeyeceğini" tebliğ etti.¹

Kore'de harekât yapabilmek için deniz hakimiyetini elde bulundurmak elzemdi çünkü Japonya adalardan müteşekkil bir devlet olduğu için Kore'ye ancak denizden gidebilirdi. Çin'in gerçi Kore ile karadan irtibatı vardı fakat karayolları pek fena ve mesafe çok uzak olduğundan burada bu-

lunan bir ordunun geri hizmetlerinin kara yolu vasıtasıyla idamesine imkân yoktu; binaenaleyh bu memleket Çin için de fiilen bir ada durumunda idi ve buraya ancak deniz yolu ile gidilebilirdi. Çinliler Japonları son derecede aşağı görüyorlar ve bunlara hiç ehemmiyet vermiyorlardı. Filhakika dış görünüşe nazaran bu iki devlet arasındaki muharebe adeta fil ile karın- canın muharebesine benziyordu fakat aradan çok zaman geçmeden anlaşıldı ki Japonlar batı bilimi ve askeri tekniklerini Çinliler gibi yalnız taklit ile iktifa etmeyip bunu tamamen hazmederek kendilerine maletmişlerdi. Bu iki devletten her ikisinin de ufak bir bahriyesi vardı fakat Japon bahriyesi Çin bahriyesine nazaran kâğıt üzerinde daha küçük ve daha kuvetsiz bir halde idi. Çinlilerin donanması dört filodan mürekkep olduğu halde bu filolardan yalnız Li Hung Çang tarafından donatılıp hazırlanan bir tanesinin harbe girmiş olması Çin bahriyesindeki teşkilâtın ne kadar fena olduğunu göstermeğe kâfidir.

Bu filoda Çen-Yuan ve Ting-Yuen isimlerinde iki zırhlı vardı. Bunlar 1881-1882 tarihlerinde Almanya'da inşa edilmiş olup her biri iki barbet içine mevzilenmiş dört 12 inçlik kuyruktan dolma Krupp topu ile mücehhez bulunuyordu. Bu topların dördü de nazari olarak aynı zamanda başa, kıça ve bordalara ateş edebiliyorlardı. Gemiler kompaund zırhlı² olup kalınlığı su hattında 12-14 ve barbetlerde 12 inç idi. Topların kurşun geçirmez siperlikleri mevcut idiyse de topçular pek ziyade savunmasız sayılırlardı.³ Çin filosunda bu gemilerden başka ağır topları 9-10 inç olan ve kısmen zırh ile mahfuz bulunan beş küçük gemi ile şalopa denilen gambota denk altı gemi daha vardı.

Harpten evvelki senelerde Çin bahriyesi, İngiliz bahriyesine mensup Albay W. M. Lang tarafından talim ve terbiye edilmiş; disiplin ve harp kifayeti açısından yüksek bir dereceye çıkarılmıştı. Fakat bu zatın istifasından sonra mürettebatın harp kudreti yavaş yavaş düşmüştü. Çin gemileri temiz ve muntazam surette boyalı olduklarından dışarıdan güzel görünüyorlardı fakat işin iç yüzü pek başka olup irtikâp ve suistimal bahriyenin temeli- ni kemirmekte idi. Bu irtikâp yüzünden filonun cep-

1 Vladimir, *China-Japan War*, s. 348.

2 Bir yüzü çeliklenmiş demir zırh.

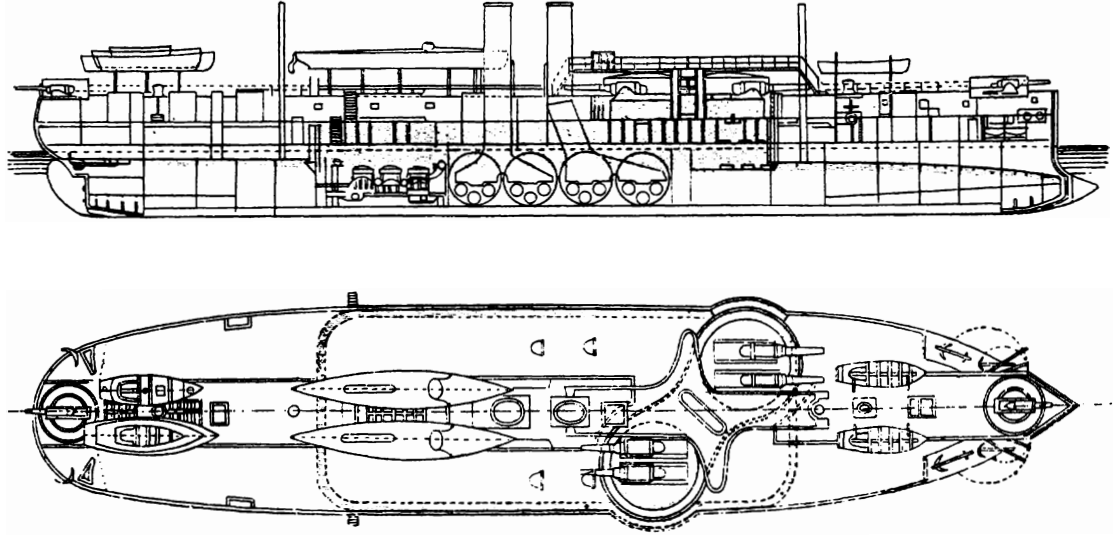
3 Harpte çekilen fotoğraflar Yalu muharebesinde siperliklerin takılı olduğunu göstermektedir lakin çıkartılmış olduklarını söyleyen raporlar da mevcuttur.

hanesinin cinsi fena idi ve Yalu muharebesinde Çin gemilerinde büyük toplardan her biri için ancak on dört atımdan fazla mermi yoktu.⁴ Yalu muharebesi son bulduğu zaman iki büyük Çin zırhlısından *Ting-Yuen* mermilerini tamamen atmış; *Çen-Yuan*'ın cephaneliğinde ancak 3 tane adi humbara kalmıştı. Bu gemilerin mermilerinden büyük kısmı dökme demirden yapılmıştı ve içinde infilak maddelerini ihtiva eden mermiler de tamamen fena barutla imâl edildiği gibi bir kısmı da patlayıcı malzeme yerine doğrudan doğruya çimento ve kömür tozu ile doldurulmuştu. Diğer gemilerin malzemeleri de bunun gibi idi. Çin filosunun komutanı, aslen kara ordusuna mensup bir süvari subayı olan Amiral Ting isminde bir zattı. Gerçi bu zatın refakatinde bir iki muktedir yabancı mütehassis vardı, fakat kendisi bahriye işinden anlar bir adam değildi. Amiral Ting, fitraten haiz bulunduğu cesaret ve şecaat dolayısıyla Avrupalıların hürmet ve takdirini celbetmiş bir zat bulunmasına rağmen birtakım kötü alışkanlıklara mâlikti; bu fena alışkanlıklar arasında olmak üzere kendisinin ekseriye kamarasının kapısındaki nöbetçi askerle barbut oynayarak vakit geçirdiği bile rivayet olunuyordu.

Japon bahriyesine gelince bu bahriye İngiliz subayları tarafından yetiştirilmiş ve nihayet istikbal için yabancı mütehassislara ihtiyacı olmayacak bir olgunluk derecesine vâsıl olmuştu. Japon bahriyesi kendi memleketinde büyük bir şöhrete mâlik bulunmamakla beraber keyfiyet açısından mükemmel olup subayların büyük kısmı muharipliği ile meşhur Satsuma aşiretine mensuptu. Gayet muktedir ve son derece soğuk kanlı bir subay olan Japon donanması komutanı Tümamiral İto 1894 senesinde 51 yaşında bulunuyordu. Bu tarihlerde Japon filosunda *Fuso*, *Hiyei* ve *Kongo* isminde 1877 imalatı üç tane eski zırhlı var idiyse de bunlardan başka yeni sistem ve kuvvetli hiçbir zırhlı gemi yoktu. Bu sebepten dolayı Çin ve Japon filoları arasında vuku bulacak bir deniz muharebesiz, zırhlı gemilerle zırhsız gemilerin birbirleriyle çarpışmasından ibaret olacaktı.

Japon filosunun en iyi gemileri, muhafazalı kruvazör tabir edilen sınıfa mensup gemilerdi ki bunlar da dikey zırh yoktu ve yalnız makine, kazan ve cephanelik gibi hayatî mühim olan mevkiler, su hattından

4 [Ting Yuen ve Çen Yuen zırhlılarından her birine 55 adet 12 inçlik humbara ve takriben 50 zırh delici mermi verilmişti.]



Resim 7. Çin Zırhlıları Çen Yuen ile Ting Yuen'in plan çizimleri

Zırh ile mahfuz yüzeyleri az olmakla beraber kuvvetli bir güverte zırhı gemilerin alt kesimlerini korumakta idi. Dört ağır top da baş tarafa atılabiliyordu.

biraz aşağı kadar devam eden balık sırtı şeklinde bir zırh güverte ile muhafaza altına alınmıştı. Toplardan ekserisi, arka tarafları açık olmak üzere mermi parçalarının nüfuzuna mâni olacak derecede kalın demir levhalarla örtülüydü. Bu gemilerin içinde en yenisi olan *Yoşino* kruvazörünün borda ateşi üç 6 inçlik ve dört 4,7 inçlik seri ateşli toptan ibaretti. Bu tarihlerde seri ateşli top yeni çıkmış bulunuyordu ve dakikada 5-6 ve mahir mürettebat elinde ise de 10 mermi kadar atış yapabiliyordu.⁵ Seri ateşli toplar, kendileriyle aynı çapta bulunan eski tip kuyruktan dolma toplara nazaran atım itibarıyla 5-10 defa daha süratli idi. *Akitsuşima* kruvazörü *Yoşino*'dan biraz daha küçük ve borda ateşi de mezkûr geminin borda ateşinden bir 4,7'lik top noksandı.

Çinlilerin 12 inçlik toplarla mücehhez zırhlılarına karşı koyabilmek için Japonlar, Fransa'dan hususi tipte üç tane muhafazalı gemi satın almışlardı. Bu gemilerden her biri 12 inç kalınlığında çelik barbet içinde bir tane gayet kuvvetli 12,6 inçlik topla silahlı ve top mürettebatını muhafaza etmek için 4 inç kalınlığında kuvvetli levhalarla mücehhez bulunuyordu. *Hashidate*, *İtsukuşima* ve *Matsuşima* isimlerindeki bu gemilerde büyük toplar gemilerin pruva kısımlarına mevzilenmişlerdi; bu toplardan başka beher bordada altı tane 4,7 inçlik seri ateşli top daha vardı. *Naniva* ve *Takaşiho* isimli eski muhafazalı kruvazörlerden her biri bir bordaya iki 10 inçlik ve üç 6 inçlik top gösteriyorlardı. Bu gemiler nispeten kuvvetli ve harbe elverişli idi.

Dikey zırh takviyeye mâlik olmayan gemilerin zırhlı gemileri mağlup edip edemeyeceği, Japon komutanının halline mecbur olduğu şüpheli meselelerden birini teşkil ediyordu. Düşmanı güçlü ve tesirli bir ateş altında bulundurmanın en iyi savunma vasıtası olduğu hakkında Amerikan amirallerinden meşhur Farragut'un koymuş olduğu esasa bakılacak olursa Japon kruvazörleri seri ateşli topları sayesinde Çinlilere nazaran üstün bir vaziyette idiler. Mamafih Çinlilerin cephaneleri fena olduğundan dolayı bu muharebeyi Farragut prensibinin doğruluk derecesinin kat'î bir ispatı şeklinde telakki edemeyiz. Japonların cephaneleri iyi ve gemilerinin makineleri daima muntazam bir halde idi. Gerçi her iki filodaki gemiler de tecrübe süratinden oldukça aşağı bir süratte idiler; mamafih gemilerin tecrübe

süratleriyle halen yapabildikleri sürat arasındaki fark, Çin filosuna nazaran Japon filusunda daha azdı.

Japonların oldukça mühim ve daima artmakta bulunan bir ticaret filoları ve iyi havuzları vardı ve esasen Japonlar, denizi seven ve fevkalâde gemici yetiştiren bir milleti. Çinlilerin ellerinde küçük bir ticaret filosu; harekât sahası civarında, Port Arthur ve Vei-hai-vei mevkilerinde birer deniz üsleri mevcuttu. Bu mevkilerin deniz cepheleri büyük çapta Armstrong ve Krupp toplarıyla müdafaa ediliyordu (10 numaralı haritaya bakınız).

25 Temmuz tarihinde *Yoşino* (sancak gemisi), *Naniva* ve *Akitsuşima* kruvazörlerinden mürekkep olan ve Tuğamiral Zuboi komutasında bulunan bir Japon keşif filosu Kore'de olan ve o zaman Çin hakimiyetinde bulunan Asan limanının önüne geldi. Bu filo, Çinlilerin Kore'ye sevkıyat yapmalarına mâni olmak ve bu maksadı temin için icap halinde harp yoluna başvurmak için emir almış bulunuyordu. Aynı zamanda Kore'de bulunan Japon kuvvetlerine, Asan'daki Çin müfrezelerine hücum için emir verilmişti. Amiral Zuboi, Asan'a müteveccihen 23 Temmuz'da Japonya'nın Sasebo limanından hareket etmişti. Bu kadar mühim bir işin üç gemiden mürekkep küçük bir kuvvete verilmesi, bu küçük kuvvetin bütün Çin filosu ile karşılaşabilmek ihtimaline dayanan Japon stratejisinin ilk başta pek o kadar sağlam esaslara dayanmadığını göstermektedir. Bereket versin ki Çin filosu vazifesini bilmiyordu.

Japonların ilk önce Çin filosu bulup bu filo ile kati bir muharebe yapmaları veyahut Çin filosunu bir limana tıkp burada âtil bırakmaları daha tedbirli bir hareket olurdu; eldeki kuvveti ikincil harekâta kullanmak suretiyle israf etmek netice itibarıyla tehlikeli bir işti. Çünkü Japon filosu bir defa denizde galibiyeti temin ettikten sonra Kore'deki Çin kuvvetleri ya alelacele ricata mecbur kalacaklar veyahut burada bulunan ve kendilerine gerek sayıca ve gerek teçhizat açısından üstün olan Japon kuvvetleri tarafından mağlup edileceklerdi. Napoléon'un dediği gibi harp basit bir iş olmakla beraber strateji esaslarının doğru ve azimli bir surette tatbiki hakikatten çok güçtür. Velakin Japon komutasının, Kore'de karaya çıkmış bulunan büyük bir kara ordusunun varlığı ve filonun azami kısmını bu or-

5 1887 senesinde *Handy* gemisindeki bir 4,7 inçlik top ile 47,5 saniye içerisinde 10 adet mermi atılmış idi: Sir P. Noble, *Artillery and Explosives*, s. 504.

dunun nakliyelerini korumak ve iletişim hatlarını muhafaza etmeye ayırmak zorunluluğu gibi geçerli mazeretleri mevcuttu.

Çin filosuna gelince bu da geliş güzel hareket etti. Amiral Ting tek-mil kuvvetlerini bir araya toplayarak denize çıkıp Japon filosu ile muharebe edecek yerde esasen fena bir surette teçhiz edilmiş olan gemilerini öteye be-riye dağıttı. Çin gemilerinin en kuvvetsizlerinden olan *Zi-Yuen* kruvazörü ile (borda ateşi iki 8,3 ve bir 5,9 inçlik kuyruktan dolma Krupp topu; tecrübe sü-rati 15 mil) *Kvang-Yi* gambotu (üç tane 4,7 inçlik seri ateşli top) Asan limanı-na hareket eden iki nakliye gemisini konvoy etmeğe memur edilmişlerdi. Bu gemiler 24 Temmuz'da Asan'a varmışlar ve ertesi gün Taku'ya mütevecci-hen buradan hareket etmişlerdi ki sabahleyin saat 06:00'da uzaktan üç Ja-pon gemisi gördüler. Çin ve Japonlardan her biri ilk merminin karşı taraftan atıldığını iddia ettiklerinden çarpışmaya hangi tarafın sebebiyet vermiş oldu-ğu kesin olarak anlaşılamamıştır. Saat 07:05'te Çin ve Japon gemileri birbir-lerinden 3.300 yarda mesafede iken ateşe başladılar. Bu menzil Japonların seri ateşli topları için âzami menzildi. Netice aynen tahmin edildiği gibi çık-tı. *Zi-Yuen*'deki ağır ateşli büyük toplar kendilerinden dört beş defa daha sü-ratli atış yapan Japon topları tarafından ilk hamlede tahrip edildiler.

Japonların ateşi son derecede mükemmeldi. İlk mermilerden biri *Zi-Yuen*'in komuta kulesine isabet ederek birinci yüzbaşı ile bir teğmeni öl-dürdü; dümen tertibatını, komuta borularını ve komuta telgraflarını tahrip eyledi. İkinci bir mermi zırh güverteye çarptıktan sonra yukarı doğru seke-rek 8,3 inçliklerden birinin barbetinin alt kısmından içeri girdi; buradaki cephanesini tahrip etti ve topu hareketsiz bıraktı. Kaide tapalı üçüncü bir mermi bu sakat topun üst kısmındaki ince zırh siperin arkasın-da patlayarak mürettebatından subay ve er 7 kişiyi öldürdü; 14 kişiyi yara-ladı.⁶ Bu mermi mezkûr gemideki talimli mürettebatı bir hamlede silip sü-pürmüştü. Geminin filikalarına su doldurulmamış olduğundan bunlar yanmağa başladılar. Mermilerden bordalara isabet edenler buralarda bü-yük büyük delikler açtı. Çinli mürettebatın ekserisi geminin altı kısmına il-tica ettiler ise de buralarda da saklanma imkânı bulamadılar.

Zi-Yuen'in komuta kulesine vâki olan ilk isabetten sonra gemi idare edilebilir bir hale gelir gelmez sağlam kalan 5,9 inçlik kç topu ile kendini

müdafaa ederek Vei-hai-vei'ye doğru kaçmağa başladı. Bunu gören *Yoşino* arkasına düştü. Çin gemisi, çeşitli yerlerinde yangın olduğu ve sürati Japon gemisinden daha az bulunduğu halde Japonların âzami top menzilinden içeri girmemekteki ısrarları yüzünden kaçmağa muvaffak oldu. İki taraf arasındaki bu muharebede gemiler birbirine paralel olarak seyretmekte idiler. *Kvang-Yi*'ye gelince, bu gemi daha muharebenin başlangıcında yanmağa başlayarak karaya bindi ve bilâhare Japon gemileri tarafından olduğu mevkide tahrip edildi. *Yoşino*'ya bir tek mermi isabet etti ve bu mermi üst güverteyi deldikten sonra zırh güverte üstüne düşerek patladı. Şu vaziyet karşısında *Yoşino*'nun, *Zi-Yuen*'i tahrip edememiş olması izah edilemez. Aşağıdaki cetveldən anlaşılacağı şekilde vaziyet Japonların fevkalâde lehinde idi.

	Ton	Sürat	Tarihi	Ateş gücü ⁷	Mürettebat	Zayıat
<i>Yoşino</i>	4.150	23	1892	480 Lb.	360	0
<i>Akitsuşima</i>	3150	19	1892	435 Lb.	330	0
<i>Naniva</i>	3.650	18	1885	1.300 Lb.	357	0
<i>Zi-Yuen</i>	2.355	15	1883	519 Lb.	250 ⁸	41
<i>Kvang-Yi</i>	1.030	16,5	1891	108 Lb.	200 ⁸	182 ⁸

Zi-Yuen'deki zayıat 3'ü subay 16 ölü ve 25 yaralı olarak verilmiştir.⁸ Çin gemilerine isabet eden mermiler tamamen 6 ve 4,7 inçlik olduğuna göre *Naniva*'daki 10 inçlik top-
ların mermilerinin boşa gittiği anlaşılmaktadır. *Zi-Yuen* dışarıdan görünüşüne nazaran adeta bir harabe halinde olduğundan Japonların bu gemiyi nasıl kaçır-
dıklarına herkes hayret etmişti. Halbuki hakikatte Ja-
pon mermilerinden büyük kısmının infilâk etmemiş
olmasından dolayı gemideki hasar mühim değildi. Filhakika bu hasar az zamanda tamir edildi ve gemi 7
Ağustos'ta tekrar denize çıkabilecek bir vaziyete gel-
di. *Kvang-Yi*'deki zayıat son derecede büyüktü ve bu
geminin mürettebatından ekserisi ağır yaralı olmak
üzere ancak 18 kişi kurtulmuştu. İki taraf gemileri

6 *Marine Rundschau*, cilt V, s. 518'de muharebenin bir raporu ve *Zi-Yuen*'e vaki olan isabetlerin fotoğrafları mevcuttur. Mezkur rapor bu kitapta yer alan ve Çin filosundaki Avrupalıların verdiği malumattan derlenmiş anlatı-
dan farklılık göstermektedir.

7 [Daha doğru bir mukayese olmak üzere bir dakikada atılan mermi ağırlıklarını yazacak olursak yukarıdaki rakamlar şu suretle olur: *Yoşino* 3000 Lb., *Akitsuşima* 2800 Lb., *Naniva* 500 Lb., *Zi-Yuen* 200 Lb.]

8 *Marine Rundschau*, a.g.e, 19 ölümcül yaralı, 16 ölü.

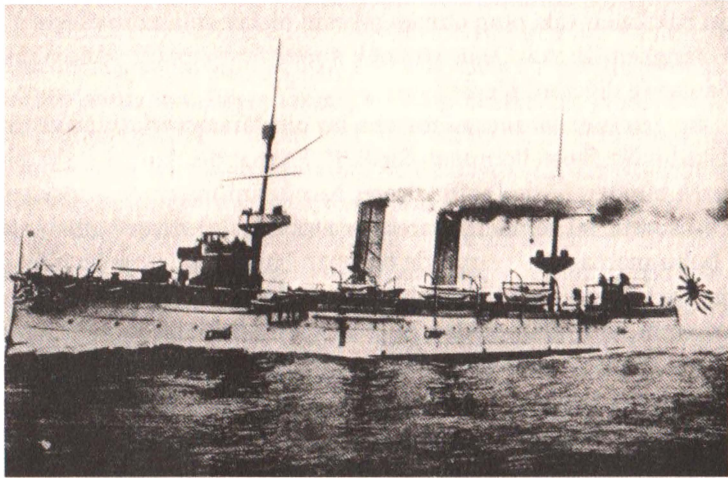
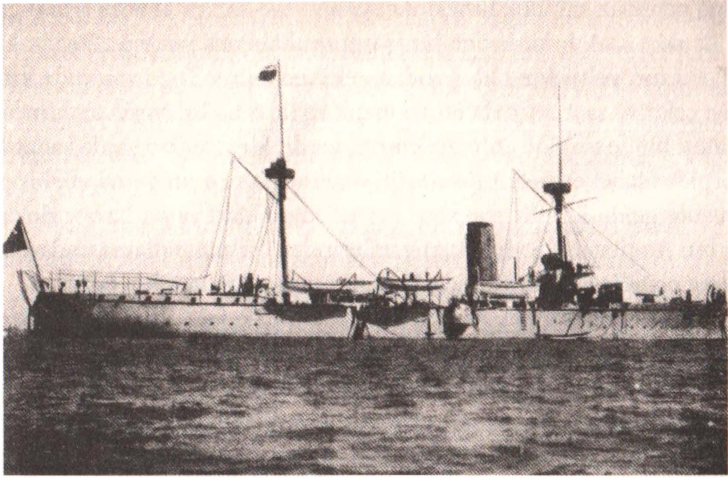
arasında muharebe 70 dakika devam etti ve Japonlar hiçbir zayıyata uğramadılar.

Muharebe henüz son bulmuştu ki Japonlar ufukta iki gemi gördüler; Amiral Zuboi *Akitsuşima* ile *Naniva*'yı derhal bu gemilerin takibine gönderdi. Görünen gemiler Çin gambotu *Zao-Kiang* (572 ton hacminde ve dört eski sistem top ile mücehhez) ile İngiliz bandıralı *Kovşing* nakliye gemisi idi. Bunlardan İngiliz nakliyesi Çin askeriyle dolu idi. *Akitsuşima*, *Zao-Kiang*'ın arkasına düştü ve birkaç mermiden sonra bu mermiyi teslim mecbur etti. Zaten böyle bir gemiyi, Japon kruvazörleriyle karşılaşması muhtemel olan böyle tehlikeli bir işte kullanmak kesinlikle uygun değildi.

Naniva Kovşing'in yanına gitti. Bu gemi kaptan Galsworthy komutasında, Jardine ve Matheson adlı iki zata ait 1.355 tonluk bir vapur olup asker nakliyatında kullanılmak üzere Çin hükümeti tarafından kiralanmış ve Asan'a müteveccihen 23 Temmuz tarihinde Taku limanından hareket etmiş bulunuyordu. İçinde 1.200 Çin askeri, 12 top, iki general ve Çin ordusu hizmetinde müstahdem Binbaşı Von Hanneken isminde bir Alman subayını taşımakta idi.

Kovşing 25 Temmuz sabahı batıya doğru süratle seyretmekte olan ve dışarıdan görünüşe nazaran muharebeden çıkmış olduğu anlaşılan bir Çin gemisi görmüştü. Görülen gemi her halde *Zi-Yuen* idi ve eğer nakliye gemisini işaretle keyfiyetten haberdar etmiş olsaydı bu vaziyet hâsıl olmayacaktı. Aradan biraz zaman geçtikten sonra İngiliz nakliyesi bir Japon kruvazörü gördü. Kruvazör kendisine yaklaşarak kuru sıkı iki top attı ve aynı zamanda demirlemesi için bir işaret kaldırdı. Bu gemi *Naniva* kruvazörü olup bilâhare amiral sıfatıyla Rus-Japon harbinde şöhret kazanmış olan Albay Togo komutasında bulunuyordu. İngiliz nakliyesi, Japonlar tarafından muayene edildi ve asker yüklü olduğu anlaşıldığından demirini alarak *Naniva*'yı takip etmesi kendisine emrolundu. Kaptan Galsworthy bu emre uymak istediye de gemideki Çinliler buna karşı koydular ve kendisini ölümle tehdit ederek geminin Taku limanına dönmesini talep eylediler.

Vaziyetin vahametini gören Galsworthy *Naniva*'ya bir işaret çekerek gemideki Avrupalıların alınmasını teklif etti fakat Albay Togo, göndereceği filikaların taarruza uğraması ihtimaline karşı bu teklifi kabul etmedi. Yine



Resim 8. Çin Kruvazörü *Çih-Yuen* (üstte). Yalu Muharebesinde çarpışmış ve görünüşe nazaran, *Yōsino*'yu mahmuzlamaya teşebbüs ederken fena halde isabet alarak infilâk etmiştir. Japon Hafif Kruvazörü *Yōsino* (altta). Japon bahriyesinin "tazıları"ndan biri olarak şöhret kazanmış; Çin ve Rusya ile yapılan harplerde fevkalâde yararlı olmuştur. 1904 senesinde sis sebebiyle vuku bulan bir çarpışma neticesi batmıştır.

de Togo gereksiz kan dökülmesini engellemeye kararlı olduğu için iki gemi arasında dört saat devam eden bir işaret muhaberesi yaşandı. Ne var ki ana Çin filosunun gelmekte olduğundan çekinen Albay Togo sonunda kırmızı flamayı çekti ve saat 13:10'da iki 10 inçlik ve üç 6 inçlik borda toplarıyla tam salvo ateş; bir de torpido atılması emrini verdi. Mesafe 500 yarda kadardı ancak torpido isabet etmedi.⁹ *Kovşing*'in makine dairesinin gerisinde bir patlama husule geldi; kömür parçaları, metal kıymıkları ve su havayı doldurdu ancak bu, *Naniva*'nın 10 inçlik mermilerinden birinin patlamasından da ile-ri gelmiş olabilirdi. Saat 13:15'de *Kovşing* yavaşça kıç taraftan battı.

Naniva denizdeki Avrupalıları toplamak için iki filika indirdi ve bunlardan üç kişiyi kurtardıysa da batmakta bulunan nakliye gemisindeki Çinlilerin ateşine maruz kaldı. Aralarında Hanneken'in de olduğu bazı Avrupalılar Japonların suda yüzmekte bulunan Çinlilere ateş ettiklerini; kapitan Galsworthy ise böyle bir şeyin vâki olmadığını aksine Çinlilerin kendi adamlarından birçoğunu öldürdüklerini iddia ettiklerinden bu mühim Hadisenin hakikaten vâki olup olmadığı kesin olarak anlaşılamamıştır.¹⁰ Binbaşı Hanneken ile 512 Çinli, yüzmek suretiyle civardaki adalara çıkarak kurtuldular ve diğerleri öldüler.

Bu geminin batırılması mühim bir uluslararası vaka oldu ve Çin sularındaki İngiliz filosu komutanı Sir E. R. Fremantle, Amiral İto'ya bir nota vererek bundan böyle İngiliz ticaret gemilerini muayene etmek ve herhangi bir suretle bu gemilerin harekâtına müdahale eylemek gibi bir teşebbüste bulunmamasını ve emrinde bulunan harp gemilerine bu gibi gemileri himaye için emir verdiğini tebliğ eyledi. İngiliz amiralinin bu hareketi muhاریplerin haiz bulundukları hukuka karşı büyük bir tecavüz teşkil eylediğinden İngiltere hükümeti kendi amiralinin bu husustaki kararını gayet doğru olarak reddetti. Filhakika bu kararın kabulü tarafsız ticaret gemilerine muharip orduların nakli hakkını bahşedeceğinden dolayı istikbal için gayet tehlikeli bir vaziyet ihdas edebilirdi.

İngiltere hükümeti ilk olarak bu nakliye gemisinin askeri harekâta kullanıldığını; ikinci olarak Çin ile Japonya arasındaki münasebetlerin gergin bir şekilde bulunduğunun malum olduğunu ve üçüncü olarak gemi hakkında bir karar verilinceye kadar bir Japon limanında kalmasına içinde-

ki Çinlilerin karşı koyduklarını dikkate alarak Togo'nun hareketinin tamamen devletler hukukuna muvafık olduğunu tasdik eyledi. Özellikle gemideki toplarla askerlerin mahir ve tecrübeli bir Avrupalı subay komutasında olarak Asan'a çıkmasına müsaade edilmesi oradaki Japon kıtaatının belki de mağlûbiyetine sebebiyet verebilecek mahiyette olduğundan Togo'nun hareket tarzı mâkul sebeplere dayalı bulunuyordu.

Modern doktrine göre tarafsız gemilerin denizde ziyareti ve aranmasına ancak hal-i harpte müsamaha gösterildiği için donanmaya ait bir gemiden verilen "dur" emri hal-i harp mevcudiyeti anlamına gelmektedir. 1907 tarihli Lahaye anlaşması icabı resmi bir savaş ilanı muharip taraflar için bağlayıcıdır; lakin tarafsızlar da böyle bir ilan veya uyarıya güvenmemeleri konusunda uyarılırlar.

Çin ile Japonya arasında harbin resmen ilânı 1 Ağustos tarihine tesadüf eder. Bu tarihte her iki hükümet de birbirini müteakip harp ilân ettiler. *Zi-Yuen*'in *Vei-hai-vei*'ye varışından sonra Amiral Ting filosunu alarak 26 Temmuz'da denize açıldı. Çin filosundaki gemiler tamamıyla harbe hazırlanmış; iki büyük zırhlının barbetleri kömür çuvaları konmak suretiyle bir kat daha takviye edilmiş ve Ting tarafından Japonlara katiyen aman verilmemesi hakkında bir emir neşredilmişti. Ting'in forsu *Ting-Yuen*'de idi ve bunun eşi olan *Çen-Yuan*'da Binbaşı McGiffin isminde bir Avrupalı subay bulunuyordu. Bu subayın iddiasına bakılacak olursa bu iki gemi "cesur ve iyi yetiştirilmiş" mürettebat ile teçhiz edilmişti. Çin filosu, fırtınalı bir havada üç gün denizde dolaştıktan sonra Japonlara rast gelemediğinden limana döndü. Japonlara gelince, onlar da Kore'ye yapılan nakliyatı perdeleme vazifesiyle pek ziyade meşgul olduklarından Çin filosunun harekâtı hakkında hiçbir alâka göstermemişlerdi.

Amiral Ting Japonlarla muharebe etmek istediği halde hükümet kendisini serbest bırakmayarak *Vei-hai-vei* ile *Yalu* nehrini birleştiren hattın doğu tarafına geçmemesini emretmişti. Çin filosunun ne dereceye kadar harp etmek arzusunda olduğunu anlamak maksadıyla Japonlar 10 Ağustos tarihinde *Vei-hai-vei* istihkâmlarına 100 mermi attılar. Çinliler bu ateşe zayıf su-

9 Baş makinist Tamplin ile Kaptan Galsworthy torpido isabeti olmadığını söylemektedir ki bu Japon resmi kaydıyla uyusmaktadır; lakin Hanneken isabet ettiğini söylemektedir. bkz. Vladimir, s. 361, 368.

10 Hanneken'in bu mevzuda ki beyanı için: Vladimir, s. 357.

rette mukabele ettiler ise de Japon gemilerini vuramadılar. Limandaki Çin gemilerine gelince, hükümet tarafından verilen emre muhalif hareket etmemek için yerlerinden kıınıldamadılar. Çin hükümeti, filosunu tehlikeye sokmamak için Kore'ye kara yoluyla nakliyat yapmağa başladı ancak bu nakliyatın zorluğu ve uzun zaman gerektirmesi dolayısıyla Kore'de Çin kuvvetlerinin harekâtına sekte vuruldu.

Nihayet Eylül sonlarına doğru Çin hükümeti Kore'ye deniz yoluyla kuvvet gönderilmediği takdirde hezimetin muhakkak olduğunu anlamaya başladı. Bu vaziyet karşısında hükümet, Ting'i Japon filosuyla muharebe etmek hususundaki arzusunda serbest bırakarak işine müdahale etmeyecek yerde bilakis asker yüklü beş nakliye gemisinin harekâtını perdelemesini kendisine emretti. Bu nakliye gemileri Port Arthur civarındaki Talien körfezine müteveccihen Taku'dan hareket ettiler. Bu sıralarda Ting, harekete hazır bir halde Port Arthur limanında bulunuyordu. Amiral Ting'in refakatinde bulunan Alman Binbaşı von Hanneken'in ifadesine göre Ting, nakliye gemileri yola çıkmazdan evvel Kore sahillerine giderek Japon filosunu aramak niyetinde idi. Fakat iki büyük Japon harp gemisinin Vei-hai-vei limanı önüne geldikleri kendisine rapor edilmiş olduğundan 14 Eylül tarihinde buraya hareket etti ve birkaç saat kaldıktan sonra Japon gemilerinden hiçbir eser görmeyerek tekrar Talien körfezine döndü. Ting buraya geldiği zaman Japon kuvvetlerinin Kore'de süratle ilerlediklerini haber aldı ve bunun üzerine nakliye gemilerini Yalu nehrine götürmeğe ve kendi filosuyla de bu gemilere refakat etmeğe karar verdi. Çinliler filikalarını sahile bırakmış ve gemilerdeki ahşap eşyayı dışarı çıkarmışlardı.

Çin filosu 16 Eylül günü saat 01:00'da nakliye gemileriyle beraber Talien körfezinden hareket etti. Nakliyeler sahil cihetinde ve harp gemileri de bunlara paralel bir hat üzerinde deniz tarafında olmak üzere seyre devam etti. Japon filosu o günlerde Pingyang mevkiine çıkarılan askerlerle yüklü nakliyeleri konvoy etmiş bulunuyordu. 16 Eylül tarihinde, yani Çin filosunun Talien'den hareket ettiği tarihte, Amiral İto komutasındaki Japon filosu da Pingyang'dan hareket etti ve Çin filosunun ne yaptığını anlamak maksadıyla Port Arthur'a doğru seyre başladı. Daha Japon filosu yola çıkmazdan evvel Çin nakliyeleri Pingyang'ın 75 mil Kuzeybatısında bulunan Yalu neh-

ri ağzına vâsıl oldular ve askeri çıkartmak üzere nehrin içine girdiler. Bu nakliyelere refakat etmek üzere Çinlilerin en zayıf gemilerinden olan *Ping-Yuen* ve *Kvang-Ping* ile *Fu-Lung* ve *Çoi-Yi* torpidobotları hep birlikte nehre girdiler. Filonun geri kalan gemileri geceyi geçirmek üzere nehrin ağzında demirlediler. Çin filosu burada demirli iken 17 Eylül günü saat 10:00'da Amiral Ting ile genelkurmayı lodos istikametinde kesif bir duman gördüler. Çin filosu bankfayer* halinde yatıyordu, hemen istim kaldırdı ve demir alarak saatte 7 mil süratle dumana doğru ilerlemeğe başladı.

Amiral İto 17 Eylül sabahı Port Arthur'un 90 mil doğusunda bulunan Haiyun adasına uğramış ve bu adanın limanını kontrol ederek Çin filosunu bulamayınca poyraz istikametinde ve Yalu munsabına yakın bulunan Talu adasına doğru gitmekte bulunmuştu. Amiral İto bu suretle seyretmekte iken saat 11:30'da gündoğusu-poyraz istikametine doğru bir duman bulutu gördü ve bu dumanın Çin filosuna ait olduğuna hükmetti. Amiral İto, Çinlilerin Yalu civarında olduğunu herhalde biliyordu ve mezkûr filoyu muharebeyi kabule mecbur etmek maksadıyla kendi filosunu, Çin filosuyla Çin üssü arasına almış bulunuyordu. Hava sakin olup hafif bir gündoğusu rüzgârı esmekteydi. Deniz sakin ve görüş mesafesi iyi idi.

Japon filosu on harp gemisiyle beraber *Akagi* isminde bir gambot ve *Saikio Maru* isminde silahlı bir ticaret gemisinden mürekkepti. Bu filo iki kol halinde bulunuyordu. Bunlardan Tuğamiral Zuboi komutasında bulunan kruvazör kolu *Yoşino* (komutan gemisi), *Takaçihō*, *Akitsuşima* ve *Naniva* muhafazalı kruvazörlerinden mürekkepti ve bu gemilerin cümlesi de kolaylıkla 14-15 mil sürat yapabiliyorlardı. Tümamiral İto komutasında bulunan diğer kol *Matsuşima* (komutan gemisi), *Çiyoda*, *Itusukuşima*, *Has-hidate*, *Fuso* ve *Hiyei* gemilerinden mürekkepti. Bunlardan ilk dört gemi 14-15 mil sürat yapabildikleri halde diğer iki geminin 10-11 milden fazla yolları yoktu ve Çinlilerin büyük toplarına karşı durabilecek kudrete sahip olmayan eski ve zayıf gemilerdi. *Akagi* gambotu hem daha zayıf ve nispeten daha yolsuzdu; silahlı vapurun 14 mil kadar yolu vardı.

* Bankfayer (İng. *bank fire*'dan): Buharlı bir gemide kazanların söndürülmüş olma durumu -ed.n.

Amiral İto gambotla silahlı vapuru düşman ateşinden müteessir olmamaları için kendi kolunun iskele tarafına aldı. Onun fikri düşmana pruva hattında olarak hücum etmek ve düşman hattının Kuzey tarafındaki kanadından dolaşıp geçmekti. Düşmana yaklaşırken hücumun ne taraftan yapılacağını anlatmamak ve düşmanı tereddüde düşürmek için evvelen kruvazör kolunun düşman hattının merkezine doğru seyretmesini emretti. Japon filosundaki topların ekseriyeti bordaya atış yapabilecek surette mevzilenmiş olduğundan dolayı İto'nun kabul ettiği taktik sistemi gayet tedbirli idi.

Çin filosu demirini kaldırdıktan sonra gemiler gayrı muntazam bir borda hattı teşkil etmişlerdi ki bu teşkilât amiral Tegetthof'un Lissa muharebesindeki teşkilâtını andırıyordu. *Yang-Vei* ile *Çao-Yong* demir alırken gectiklerinden dolayı diğer gemilerin Kuzey tarafında ve gerisinde kalmışlardı. Çin filosunun karayel-keşişleme istikametinde borda hattı teşkil etmiş olan diğer gemileri şunlardı: sağ kanatta *Çing-Yuan*, *Lai-Yuen* (her birinin başa doğru atabildiği top iki 8,3 inçlik); merkezde *Çen-Yuan* ve *Ting-Yuen* (bunlardan ikincisi komutan gemisi idi ve gemilerden her biri başa doğru dört 12 inçlik top atabiliyordu); *King-Yuen*, *Çih-Yuen* (başa doğru atmak üzere her biri iki 8,3 inçlik top) ve sol kanatta *Kvang-Kai* gambotu ile *Zi-Yuen* kruvazörü. *Zi-Yuen* ya demirini alırken geç kaldığından veya makinesinde bir arıza zuhur ettiğinden dolayı hattın gerisinde kalmış bulunuyordu. Çin filosunun aldığı bu teşkilât hiçbir suretle uygun olmayıp adeta kasten yapılmış gibi bir şeydi.

Çin gemilerinin topları borda hattında muharebe yapacak şekilde mevzilenmiş olduğundan ve Lissa muharebesinin yüzeysel surette tetkiki de borda nizamının muharebe için en iyi bir nizam olduğu kanaatini doğurmuş olduğundan dolayı Ting'in müşavirleri borda hattında muharebe edilmesini tavsiye etmişlerdi. Borda hattında seyreden gemiler hep birlikte 90 derecelik bir dönüş yaptıkları takdirde pruva hattına gelmiş olacaklarından muharebenin başlangıcında bu teşkilâta bulunmuş olması pek o kadar mühim değildi. Fakat Çin amirali muharebeyi bu teşkilâtle yapmak kararını vermişti ki bu cihet gayet mühimdi. Bundan başka hattın kanatlarına da hep kuvvetsiz gemiler koymuştu. Halbuki bu kanatlar faal bir düşmanın hücumuna maruz kalabilirdi. *Ping-Yuen* ve *Kvang-Ping* ile

Fu-Lung ve *Çoi-Yi* asıl filo ile sahil arasında olmak üzere açıktan seyrediyorlar ve kendi filolarına iltihak için hiçbir gayret göstermiyorlardı.

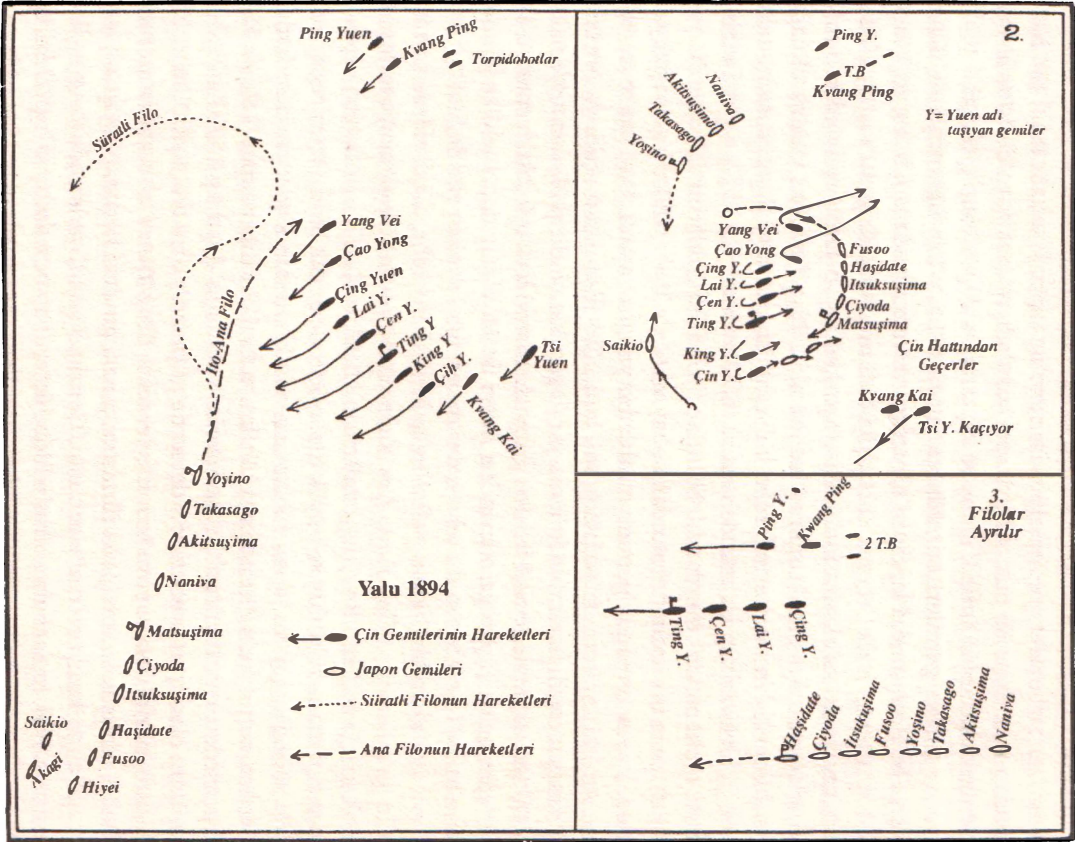
Her iki rakibin harp hattında onar gemisi vardı. Bunlardan Japon gemilerinin ortalama hacim ve süratleri Çin gemilerine nazaran üstün olduğu gibi nispeten biraz daha yeni idi. Çinliler ellerindeki ağır toplarla daha muharebenin sonlarında Japon gemilerini vuramadıkları takdirde Japon gemilerindeki seri ateşli toplar üstün bir vaziyet temin edeceklerdi. Halbuki muharebenin başlangıcında isabet temin edebilmek için borda teşkilâtı hiç de elverişli değildi çünkü bu teşkilâtla ilerleyen bir geminin düşmana olan mesafesi süratle değişeceğinden isabet ihtimali çok azdı. Çin filosu, saat 12:50'de Japon kruvazör koluna karşı büyük toplarıyla 6.000 yarıdan ateş açtı ise de isabet temin edemedi. Amiral Zuboi bu ateş altında Çin filosunun merkezi istikametinde ilerledi ve yaklaşık dümeni iskeleye alarak 14 mil süratle mezkûr filonun Kuzey kanadına doğru yol verdi. Esmekte bulunan gündoğusu rüzgârı Japon hattının ilerisindeki gemilerin dumanlarını hattın gerisine doğru yayarak bu gemileri bir dereceye kadar düşmandan örttü. Japon gemileri beyaz ve Çin gemileri koyu kurşunî renkte boyanmış olduklarından her iki taraf için de birbirlerini yanlış teşhis etmek ihtimali yoktu (Ayrıntılar için cetvel IX ve XII' ye bakınız).

Amiral Zuboi 3.000 yarı mesafeden Çin gemilerine ateş açtı ve aynı zamanda gemilerini sancağa alarak Çin hattının sancak kanadından geçip burada bulunan *Yang-Vei* ve *Çao-Yong'u* şiddetli bir ateş altına aldı. Japon zırhlı kolu, önünde bulunan kruvazör kolunu takip ederek Çin hattının önünden geçti ve Çin gemilerine müthiş bir ateş açtı. Çin hattı, teşkilâtının fenalığından dolayı toplarını muvaffakiyetle kullanamadığından karmakarışık bir vaziyete geldi. Çin hattı ileri doğru olan hareketlerinde devam ettikçe Japon hattının sonuncu gemisi olan *Hiyei* tehlikeli bir vaziyete düşmekte olduğundan bu geminin komutanı en cüretkârane bir hareket hattı seçerek büyük cesaretle Çin hattının içine saldırdı ve gemisini Çin gemilerinden atılan iki torpidonun isabetinden kurtararak düşman hattının öbür tarafına geçmeğe muvaffak oldu. Yine Japon hattının gerisinde bulunan *Akagi* yolunu bozmayarak Çin hattının önünden geçti ve fena halde yaralandı. *Saikio Maru* iskele olarak açıldıysa da o da yaralandı.

Amiral İto komutasındaki Japon kolunun geri kalan gemileri Çin hattının Kuzey kanadında dolaştı. Çin hattının Kuzey kanadında bulunan *Yang-Vei* ve *Çao-Yong* aldıkları mükerrer isabetler neticesinde yanmakta ve cephanelerinin fenalığı yüzünden kendilerini iyi müdafaa edememekte idiler. *Yang-Vei* alevler içinde olduğu halde Talu adasına doğru gitmeğe başladı ve bu manevra esnasında *Zi-Yuen* ile çarpışarak bir kat daha sakatlanmış olduğu halde mezkûr adada karaya bindirdi. *Çao-Yong* kezalik alevler içinde olduğu halde duman ve kargaşalık arasında *Zi-Yuen* olması muhtemel bir gemi ile çarpıştı ve sancak tarafına doğru meylederek saat 14:23'de battı. Bu sırada *Zi-Yuen* 8,3 inçlik bir topunun ateş edemeyecek vaziyete gelmiş olmasını sebep öne sürerek kendi filosunu terk etti ve Port Arthur limanına iltica eyledi. Geminin komutanı Albay Fong bu hareketten dolayı bilâhare idama mahkum edilerek kafası kesildi. Mezkûr gemi, Çin gemileriyle vuku bulan çarpışmalarda biraz yaralanmıştı fakat bu yaralar muharebe meydanını terk edip gitmesini mazur gösterecek mahiyette değildi. *Kvang-Kai* fena halde yaralanarak duman arasında ortadan kayboldu ve bilâhare Port Arthur civarında karaya bindirdi.

Bu suretle daha muharebenin başlangıcında Ting'in zayıf gemilerinden dördü batmış veya karaya bindirmeğe mecbur olmuş ve bu suretle Çin harp hattında bulunan gemilerin adedi altıya düşmüştü. Bundan birkaç dakika evvel Amiral Zuboi birdenbire iskeleye döndü. Bunda maksadı *Akagi* ve *Saikio Maru*'yu himaye etmek ve aynı zamanda poyraz istikametinden gelmekte bulunan *Ping-Yuen* ve *Kvang-Ping* ile iki Çin torpidosunu ateş altına almaktı.

Zuboi'nin bu hareketinin neticesi olmak üzere Japon kruvazör kolu altı gemiden mürekkep Çin ana filosunun Kuzeyinde kaldı. Halbuki aynı zamanda Amiral İto komutasındaki Japon kolu da mezkûr filonun güney tarafında bulunuyordu. Bu sıralarda *Çih-Yuen* hattın çıkarak mahmuzlama maksadıyla Zuboi'nin gemilerine doğru ilerlediğinden bu gemiler tarafından şiddetli bir ateş altına alındı ve bu ateş neticesinde mezkûr gemide bir infilâk vuku bularak saat 15:30'da battı. Görünüşe göre Zuboi'nin gemilerinden su hattına vuran 6 ve 4,7 inçlik mermiler sonucu batmıştı lakin infilakına muhtemelen bir torpido yahut 12,6 inçlik bir mermi neden



olmuştu. *Çing-Yuan* ile *Lai-Yuen* bu sırada alevler içindeydiler fakat mürettebatları harbe devam ediyordu. Saat 15:50'de Japon kruvazör kolu, Çin hatından açık düşmüş olan *King-Yuen*'i yakaladı ve saat 15:50'de batırdı. Bu geminin kazanları infilâk etmiş ve kık tarafına doğru batıp gitmişti.

Japon gemileri de oldukça mühim hasarlara uğramışlardı. Saat 14:34'te *Matsuşima*, *Ping-Yuen*'e hücum etti ve bu sırada kendisine 10,2 inçlik bir mermi isabet ederek dört kişiyi öldürdü. Mezkûr gemi saat 15:26'da iki büyük Çin zırhlısıyla muharebe yaparken 2.500 yarda mesafeden birbirini arkasına 12 inçlik iki mermi isabeti aldı. *Ting-Yuen*'den atılmış olması muhtemel olan bu mermilerden biri çelik humbara ve diğeri som mermi idi. Çelik humbara isabetinden sonra infilâk ederek 4,7 inçlik toplara mahsus cephaneden meydana bulunan 70 atım kadarını tutuşturdu ve *Matsuşima*'nın mürettebatından subay ve er 52 kişiyi öldürüp 48 kişiyi yaraladı; aynı zamanda gemide müthiş bir yangın başladı. Bu Hadise üzerine Amiral İto komutasındaki Japon kolu, Çin filosundan açıldı ve Amiral İto ateş menzili haricinde forsunu yaralı gemiden indirip *Hashidate*'ye naklettikten ve yaralı gemiyi üssüne gitmesi emriyle terk eyledikten sonra tekrar geri geldi. Japon gemilerinden *Akagi* ile *Hiyei* büyük bir tehlike içinde olmamakla beraber muharebeye devam edebilecek vaziyette değildi.

Muharebenin son safhasında Amiral İto kolu, adedi dörde inmiş Çin gemilerinin (*Ting-Yuen*, *Çen-Yuan*, *Lai-Yuen* ve *Çing-Yuen*) etrafında dolaşmağa başladı. Bu Çin gemilerinin küçük toplara mahsus olan cephaneleri tamamen bitmiş ve büyük toplar için de ancak birkaç atım cephaneleri kalmıştı. Çin ve Japon filoları arasındaki mesafe 2.500 yarda kadardı. Muharebenin bu safhasında Japon kruvazör kolu diğer Japon kolunu himaye edecek yerde firari Çin gemilerinin arkasına düşmüştü. Halbuki asıl mühim olan iş vaziyetleri son derecede güçleşmiş olan iki büyük Çin zırhlısının tahrip veya zaptını temin eylemekti. *Ting-Yuen*'e 200 kadar mermi isabet etmişti; ön direği devrilmiş ve çanaklığındaki herkes ölmüştü. *Çen-Yuan*'a 150 kadar mermi vurmuştu. Geminin çeşitli yerlerinde yangın çıkmıştı; büyük toplarından birinin hidrolik tertibatı bozulmuş; 6 inçliklerden biri hareketsiz kalmış, güvertesinde her yer parça parça olarak gemi harabe haline gelmişti. Aldığı yaralardan dolayı bir yandan tekneye su giriyor-

du ve bu yüzden limana geldiği zaman geminin başı 3 ayak kadar suya gömülmüş bir halde idi. İki Çin zırhlısının vaziyetleri Japonların torpido hücumu veyahut mahmuzlama hamlesi yapmalarına son derecede müsait olduğu halde her nedense bu yapılmadı. Bundan başka Çin gemilerindeki büyük topların cephaneleri biterek ateş kestikleri zaman Japonların yakın mesafeye girerek bunları seri ateşli toplarıyla tahrip etmeleri için büyük bir fırsat zuhur etmişti. Halbuki bu da yapılmadı.

Amiral İto raporunda Çin gemilerine sokularak onları tahrip etmek fikrinde olduğunu fakat bu sırada kendi bulunduğu geminin fena halde yaralandığını ve Çin gemilerine sokularak bunları yakından ateş altına almaları hakkında diğer gemilere vermiş olduğu işaretin de iyi görülmediğini veyahut anlaşılmadığını bildirmiştir." Bu Hadise aynen Büyük Harp'teki Dogger Sığılası muharebesinde vuku bulan Hadiseye benzemektedir. Mezkûr raporuna göre kruvazör kolu kendi kolundan çok açılmış ve aynı zamanda güneşin batışı da yaklaşmış olduğundan Amiral İto saat 17:30'da muharebeye son vererek kruvazör kolunu geriye çağırdı. *Matsushima, Hiyei, Saikio Maru* ve *Akagi*'yi evvelce üslerine göndermiş olduğundan dolayı elinde kalan sekiz gemiyi toplayarak bir pruva hattı teşkil etti. Çinlilere gelince bunlar da mevcut olan altı gemi *Ting-Yuen, Çen-Yuan, Çih-Yuen, King-Yuen, Kvang-Ping* ve iki torpidobot) ile bir pruva hattı teşkil ederek batıya doğru seyre başladılar.

Japon filosu, Çin filusunun Güney tarafında ve menzil haricinde olmak üzere paralel bir hattı seyir takip ediyordu. Amiral İto, bu vaziyeti sabaha kadar muhafaza ederek sabahleyin yeniden muharebeye girişmek niyetinde idi. Japon amirali, Çin filosunda iki torpidobot olduğundan ve kendi filosunda ise bu gibi gemiler bulunmadığından dolayı gece muharebesinden çekiniyordu. Fakat Çinliler, tıpkı yirmi sene sonra Jutland muharebesinde Almanların yaptıkları gibi seyrettikten sonra karanlık basınca savuştular. Ting önce Vei-hai-vei'ye dümen kırdı fakat sonradan rotayı Port Arthur'a döndürdü ve selamete mezkûr limana vâsıl olarak tamirata başladı. Amiral İto sabah olunca Çin gemilerini bulamadı; bunun üzerine bir gün evvelki muharebe sahasına döndü ve burada tesa-düf ettiği *Yang-Vei* gemisini tahrip etti.

11 Resmi Japon kayıdır.

Bu muharebede Japonların kazandığı muvaffakiyet kat'i bir zafer olmaktan çok uzaktı. Muharebenin doğurduğu kargaşalık esnasında kaçınması mümkün olmayan bazı hatalardan dolayı Japonlar, iki büyük Çin zırhlısının kaçmasına müsaade etmek suretiyle bu gemilerin ileride kendileri için birçok güçlük çıkartmalarına imkân vermişlerdi. Çinliler *King-Yuen*, *Çih-Yuen*, *Çao-Yong*, *Yang-Vei* ve *Kvang-Kai* gemilerini kaybettiler. Bunlardan ilk üçü top ateşiyle tahrip edilmişti. Muharebeden çıkmış olan Çin gemilerindeki zayıat hayrete şayan derecede azdı. Zayıat hakkında Japon donanması kurmay daire-si tarafından verilmiş olan rakamlar aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

		Ölü	Yaralı	Yekûn	Mürettebat ¹³
<i>Ting-Yuen</i>		17	38	55	330
<i>Çen-Yuan</i>		13	28	41	330
<i>Çih-Yuen</i> ¹²	(B)	246	-	246	246
<i>King-Yuen</i>	(B)	232	-	232	239
<i>Lai-Yuen</i>		15	15	30	202
<i>Zi-Yuen</i>		5	10	15	180
<i>Çao Yong</i>	(B)	125	-	125	150?
<i>Yang-Vei</i>	(B)	57	-	57	150?
<i>Çing-Yuan</i>		2	16	18	202
<i>Ping-Yuen</i>		6	15	21	200
<i>Kvang-Kai</i>	(B)	Meçhul	-	-	150?
		718	122	840	2373

King-Yuen'den yalnız yedi kişi kurtulmuş ve *Çih-Yuen*'de ise tekmlil mürettebat ölmüştü. *Çao-Yong*'un mürettebatından bir kısmı Çin torpido-ları tarafından alınmış ve *Kvang-Kai* ise ciddi yara almadan çekilip gitmiş olduğu için bundaki zayıat mühim olmamıştı.

Çin gemilerine filhakika ne kadar mermi vurduğu ne gibi bir tesir yaptığı hakkında doğru bilgi yoktur. Muharebenin vuku bulduğu tarihler-de bir Japon subayının tahminine göre atılan mermi adedine nazaran Ja-ponların temin ettikleri isabet % 15 ve Çinlilerin % 10 raddesinde idi. Fa-kat bugünkü Japon fikrine göre Japonların bu muharebedeki isabet nispet-

leri % 10 ve Çinlilerin % 5 kadardı. Muharebe menziline kısa olmasına binaen bu isabet nispetleri, o günün toplanına ve topçuluk usullerine nazaran mühim bir muvaffakiyet sayılabilir. Japon gemilerindeki 12,6 inçlik büyük toplar iki büyük Çin zırhlısına mühim bir tahribat yapamadılar.¹⁴

Çinliler 12 inçlik 197 mermi atmışlar ve 10 isabet temin eylemişlerdi. İisabet eden bu mermilerden dördü humbara ve altısı som mermi idi. *Matsuşima*'ya bir humbara ile iki som mermi isabet etti. Bunlardan humbaranın büyük zayıat verdirek gemiyi harp hattı haricine çıkmağa mecbur bıraktığı yukarda söylenmişti. Som mermilerden biri gemiyi delip öbür tarafından çıkmış ve mühim bir hasar yapmamıştı *Ting-Yuen*'den atılmış olan 10,2 inçlik bir mermi iskele tarafındaki torpido kovanında bulunan dört kişiyi öldürdükten sonra barbete çarpıp kalmış ve bu geminin bilâhare yapılan muayenesinde içinin barut yerine çimento ile dolu olduğu görülmüştü. *Fuso*'ya bir merminin parçalarıyla iki mermi isabet etmiş ise de mühim hasara neden olmamıştı. *Hiyei*'nin subay salonuna isabet eden bir mermi, burada tedavi edilmekte bulunan yaralılarından 20 kişiyi öldürmüştü. *Saikio Maru*'ya dört 12 inçlik mermi isabet etmiş ve dümen tertibatını tahrip ederek gemiyi bir müddet için idare edilemez bir hale getirmişti.

Çin gemileri küçük çaptaki toplarıyla 484 mermi atmışlar ve 58 isabet temin etmişlerdi. Bu isabetlerden 22 kadarı *Hiyei* gemisinde idi. Japonların ölü ve yaralı olarak verdikleri zayıat kitabın sonundaki XII numaralı cetvelde gösterilmiştir.

Bu cetvele nazaran *Matsuşima*'nın 113 kişiyi zayıat vermek suretiyle diğer gemilerden daha çok müteessir olduğu anlaşılmaktadır. Kruvazör kolundaki gemilerin zayıatı nispeten daha azdı.

Çinliler, biri *Saikio Maru*'ya ve ikisi *Hiyei*'ye karşı olmak üzere üç torpido attılar ve hiçbirini isabet ettiremediler. Bu vaziyete göre her iki filoda bulunan 72 torpido kovanının bu muharebe üzerinde hiçbir tesiri olmamıştı. Binaenaleyh bunların ağırlığından kazanılacak miktarın toplara veya cephaneye verilmiş olması her halde daha uygun olacaktır.

12 (B): battı yahut karaya bindirdi.

13 Tahmini: birçok gemilerde sayı kesin belli değildir ve buradaki sayılar da kezaalik öyledir. Torpidobotları ve sulh zamanından daha yüksek sayılarda olması icap eden mürettebatlara sahip bazı gemileri de sayarsak Çin personeli toplam 2.500-2.600 kişi kadar olmalıdır.

14 *Çih-Yuen* eğer bu büyük çaplı mermilerden biriyle batırdıysa tek istisnadır.

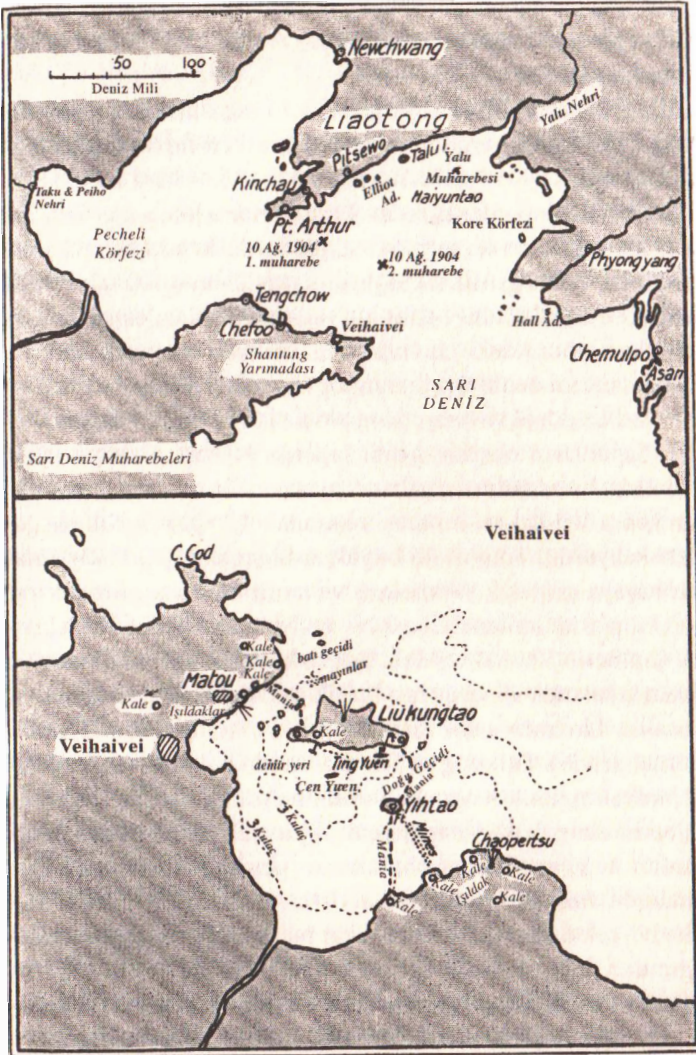
	Gemi adedi	Batan gemiler	Zayıat	4,7 inçlikten büyük topların ateş gücü	Muharebe süresi
Japon Filosu	12	0	298 ¹⁵	7.000 Lb.	5 saat
Çin Filosu	12	5	838	12.750 Lb.	

Çinliler bu muharebenin neticesiz ve gayrı kat'i olduğunu iddia etmişler ise de uğradıkları zayıatın derecesi zaferin kimde olduğunu tartışmasız göstermiştir. Topların aynı sürede attıkları mermi ağırlığı açısından Japonlar, Çinlilere iki misli üstündü; mamafih büyük topların adedi itibarıyla Çinliler Japonlara 8:3 derecesinde, tek bir borda atışındaki mermi gücü açısından da daha büyük bir nispette üstünlüğü haizdiler. Harekât esnasında barut dumanları etrafı kaplamış ve ne yapıldığını görülmez bir hale getirmişti. Gemilerden yalnız *Yoşino*'nun kullandığı barut kordit barutu idi. Sürat itibarıyla Japon zırhlı kolu 10 ve kruvazör kolu 12 mili muhafaza etmişti.

Muharebeden sonra Japon filosu Kore sahillerindeki üssüne gelerek kömür aldı ve mühimmatını ikmal etti. 19 Eylül'de Çin sahillerini tarassut vazifesiyle gönderilmiş olan *Naniva* ve *Akitsuşima*, *Kvang-Kai*'yi Talien körfezinde karaya oturmuş bir halde bularak tahrip ettiler; mamafih Yalu nehrinde bulunan Çin nakliye gemilerinin huruç ederek Port Arthur ve Taku'ya dönmelerine mâni olamadılar. Ting'in yaralı gemilerinden yarıncılarla çok fena şekilde harap olan *Lai-Yuen* müstesna olmak üzere diğerleri muharebeyi müteakip bir ay zarfında Port Arthur'da tamir edildiler. Çinliler, Japonların karadan Port Arthur'a büyük bir hücum yapacaklarını öğrendiklerinden limanın bundan sonrası için deniz üssü olarak kullanılmasının tehlikeli olduğuna karar vererek filolarını Vei-hai-vei'ye aldılar. Bu karar üzerine Amiral Ting refakatinde *Ting-Yuen*, *Çen-Yuan*, *Zi-Yuen* ve daha birtakım küçük gemiler olduğu halde 20 Ekim'de hareket etti.

24 Ekim'de Amiral İto, Port Arthur müstahkem mevkiinin bulunan bulunduğu Liaotong yarımadasına elli nakliye gemisinden mürekkep bir Japon kafilesini konvoy etti ve büyük bir kuvveti Pitzewo mevkiinde karaya çıkardı. Ortada henüz bir Çin deniz kuvvetinin mevcut bulunduğu bir zamanda böyle bir işe teşebbüs

15 [90 ölü 208 yaralı.]



Harita 10. Vei-hai-vei ve Sarı Deniz Muharebeleri.

edilmesi hakikaten çok tehlikeli idi. Japon filosunun burada yapacağı iş esas kuvvetleri Çin filosunu tarassut etmek konvoy vazifesini ise eski ve küçük gemilere bırakmaktı.

Amiral İto, konvoy ettiği nakliye gemilerini boşalttıktan sonra muharebe etmek için Vei-hai-vei'ye gitti ise de Çin gemileri limandan çıkmadıklarından geri dönerek Port Arthur'a geldi ve buradan kara harekâtına yardım etti. 21 Kasım'da, Japonlar karadan Port Arthur'a hücum ettiler. Bu hücumda Japon filosu limana on torpidobot gönderdi. *Kotaka* birinci sınıf torpidosu (vasatı 1 inç kalınlığında sertleştirilmiş çelikle muhafazalı büyük bir bot) tarafından sevk edilen bu botlar bir yağmur fırtınası esnasında limana girdiler ve kara yönündeki Japonların taarruzuna karşı müdafaa ile meşgul olan Çin kıtalarını deniz tarafından topa tuttular. Nihayet o gün öğleden evvel Port Arthur düştü ve limanda mevcut olan havuzlar, depolar ve saire tamamıyla Japonların ellerine geçti. Japonların Port Arthur'a karşı yaptıkları bu harekât, hazır bulunan yabancı ataşelerinin takdirini kazandı.

Bundan sonra Vei-hai-vei limanıyla buradaki Çin gemilerini ele geçirmek meselesi kalıyordu. Ting'in iki büyük zırhlısından *Çen-Yuan* limana girerken bir kayaya çarparak yaralanmış ve tamir edilmişti. Bu tamirat neticesinde gerçi toplarını kullanabilecek bir vaziyete gelmişti, fakat teknesi su ediyordu. Çinlilerin Vei-hai-vei'deki üsleri, körfezin ağzında bulunan Liukung adasının arkasında idi ve burası bir filonun dışarıdan görülmeden yatmasına müsaitti. Limanın sahil kısımlarında kuvvetli tahkimat vardı. Gerek bu tahkimat gerekse Liukung ve Yih adalarında bulunan tahkimat limanın her iki methalini kontrol altında bulunduruyordu. Çinliler, buraları kapatmak için serenlerden ve tel halatlardan iki mania hattı vücuda getirdiler. Manialardan doğu methalinde bulunanın genişliği 100 ayak kadar iken batı methalindekinin genişliği bundan daha küçüktü. Çinliler bu manialardan başka bir çok da mayın attılar. Fakat bu mayınların mekanizmaları fena olduğundan dolayı harekât üzerinde tesiri olmadı.

20 Ocak 1895 tarihinde 3. Japon ordusu Vei-hai-vei'nin 30 mil doğusunda karaya çıkmağa başladı. Kara harekâtı süratle inkişaf ederek 30 Ocak'ta Vei-hai-vei limanının doğu sahilinde bulunan tahkimat Japonların ellerine geçti. Japon kuvvetleri bu istihkâmlara arkadan hücum etmişlerdi

ve istihkâmlar ise bu cihetten gelecek bir hücumla karşı tesirli bir surette mukavemet edebilecek vaziyette değillerdi. Japon ordusunun bu harekâtı esnasında *Naniva*, *Akitsuşima* ve *Katsuragi*¹⁶ kruvazörleri, batı methalindeki tahkimatı ve kezaik geri kalan Japon filosu da adadaki istihkâmları denizden topa tutmuşlardı. Limanda bulunan Çin gemileri, Japon ordusunun ilerleme harekâtına son derecede güçlük çıkardı. Limanın doğu istihkâmları Japonların ellerine düştükten sonra Japonlar buralardaki topları Çin gemilerinin üstüne çevirdiler. Bunu gören *Ting-Yuen* müthiş bir mukabelede bulunarak istihkâmları susturdu ve bir 9,4 inçlik topa tam isabet kaydetti.

O gece Japon filosuna mensup 15 torpidobot, Japonların ellerinde bulunan doğu methalinden geçmek suretiyle limana bir taarruz yapmağa teşebbüs etti. Torpidobotlar, seren maniasının sahil tarafında küçük gemilerin geçmesi için açık bırakılmış olan geçide yakın geldikleri sırada, Japonların ellerinde bulunan sahil istihkâmları bunları düşman zannederek üzerlerine ateş açtı ve bu yanlışlık yüzünden torpidolar geri dönmeye mecbur kaldılar. Bundan sonra 2 gün kadar hava fırtınalı gittiğinden bir iş yapılamadı. Nihayet 2/3 Şubat gecesi ikinci bir torpido hücumuna teşebbüs edildi. Fakat bu sefer de Çinliler torpidoları gördüler ve üzerlerine ateş açarak geri döndürdüler. 3 Şubat akşamı Japonlar, mania hattının sahil tarafındaki ağzını biraz daha genişlettilerse merkezini yaramadılar.

4/5 şubat gecesi üçüncü bir torpido hücumu daha yaptılar. Bu seferki plana göre 5 gemiden mürekkep olan birinci filotillâ batı methaline gelerek Çinlilerin dikkatlerini bu tarafa celp edecek ve toplam on gemiden mürekkep olan 2. ve 3. filotillâ da doğu ağzından içeri girecekti. Bu on gemiden ikisi 120 ton hacminde ve 23 mil süratinde; sekizi 80 ton hacminde ve 18 mil süratinde idi. Cümlesi de 14 inçlik torpido ile mücehhezdi. Saat 03:00'da ay battı ve bu on gemi limana doğru harekete başladı. Torpidobotlardan ikisi, Çin gemilerine yaklaşmazdan evvel kayalara çarptıklarından harekâta iştirak edemediler.

Saat 04:00'da No. 5 *Ting-Yuen*'in menzili dahiline girdi, fakat torpidosunu atmak için acele ettiğinden vuramadı. No. 22'de torpidolarını attı, fakat o da isabet ettiremedi. Bu sırada *Ting-Yuen* küçük toplarıyla ateşe başladı ve No. 22 kaya-

16 [Bir 6,7 inçlik ve beş 4,7 inçlik top ile silahlı; 1.500 ton hacminde; inşa tarihi: 1885.]

lara bindirerek parçalandı. No. 10'un baş kovanından attığı torpido, kovanın buz tutmuş olmasından dolayı tamamen kurtulamayarak başı dışarıda olmak üzere içeride kaldı ve güverte kovanından attığı torpido da *Ting-Yuen*'in hemen kıç tarafına isabet ettiğinden büyük bir tesir yapmadı. Bu torpidobot uzaklaşmak isterken No. 6 ile çarpıştı ve bu çarpışmada baş kovanından dışarı doğru sarkmış bulunan torpidonun ön tarafı her ne kadar parçalandı ise de infilâk vuku bulmadı. No. 6'nın da yine buzdan baş kovanı sıkışarak çalışmadı. Bu torpidobota kırk altı tüfek ve bir Hotchkiss mermisi isabet etti, fakat mühim bir hasar yapmadı. No. 9'un kazanına isabet eden bir mermi gemiyi hareketsiz bıraktı. Bu dört Japon torpidosu toplam sekiz torpido atmış ve bâki kalan beş torpidobot diğerlerine yardıma mecbur kalmışlardı. No. 22 ve No. 9 zayi oldular. Ölü sayısı 15, yaralı sayısı 12 kadardı. Hatta hava soğuk olmasaydı ölenler bu kadar da olmayacaktı çünkü bu takdirde denize düşerek soğuktan ölenleri kurtarmak kabil olacaktı.

Torpido hücumlarından beklenen netice alınamadığından ve Çin gemileri halen toplarını kullanabilecek vaziyette kaldığından 5 Şubat gecesi bir torpido hücumu daha yapılmasına karar verildi. *Kotaka* rehberliğindeki dört ikinci sınıf bottan mürekkep 1. filotillâ doğu methalinden içeri girdi. Aynı esnada 2. ve 3. filotillâlar batı methaline aldatma hücumu yapıyorlardı. Doğudan giren botlar Çin gemilerinin bulundukları mahalle geldiler. *Kotaka* ile No. 11 ve No. 23 toplam 7 torpido attılar. Bunların bir kısmı *Ting-Yuen*, *Lai-Yuen*, *Çen-Yuan* ve *Vei-Yuen*'e isabet etti. *Lai-Yuen* aldığı isabet neticesinde alabora oldu ve bulunduğu yer sığ olduğundan karinesi sudan dışarı olmak üzere o vaziyette kaldı. İçinde mahsur kalmış bulunan mürettebat dışarıdakilerin dikkatini çekmek için tekneye içeriden çekiç ile vurmağa başladılar. Gemide mahsur kalmış bulunanların bu hareketleri günlerce devam ve nihayet dışarıdan delinerek bunların kurtarılmasına teşebbüs edildi ise de aradan çok zaman geçtiği için cümlesi ölmüş olarak bulundu.*

Torpido ile yaralanmış bulunan *Ting-Yuen*'de su geçirmez bölme kapıları kapalı bulunmakla beraber infilâkın neden olduğu sarsıntıdan

* Aynı hâdise Büyük Harp'te İngiliz denizaltı gemisi tarafından Çanakkale boğazında batırılan "Me-sudiye" zırhlımızda da vâki oldu ise de tahlis için süratli hareket edildiğinden içeride kalmış olanların büyük kısmını canlı olarak kurtarmak mümkün oldu -Mütercimin notu.

bunlar su tutmaz bir hale gelince batmaktan kurtarılmak için gemi sahile bindirildi. *Çen-Yuan* hareketsiz bir hale geldiyse de toplarını kullanabiliyordu. Hücumu idare etmiş olan Binbaşı Mochihara, daha hücumdan evvel mürettebatı tehlikenin büyüklüğünden haberdar etmiş; gerek kendilerinin gerek bulundukları gemilerin feda edilmiş olduğunu ve ona göre hazır bulunmalarını kendilerine tebliğ eylemişti. Mamafih Japon torpidoları hiçbir zayiata uğramadan salimen geri döndüler. Bu hücum, Japonlar tarafından Vei-hai-vei'a yapılan torpido hücumlarının sonuncusunu teşkil etti. Bu hücumlarda *Ting-Yuen* ile diğer üç Çin gemisi batmış ve buna karşı Japonlardan iki torpidobot kaybedilmiş, 10 kişi ölmüş, 5 kişi boğulmuş ve 31 kişi yaralanmıştı. Bu vakadan sonra Vei-hai-vei limanında Çinlilerin işe yarayabilecek gemileri yalnız *Çen-Yuan* zırhlısıyla 13 torpidobota düşmüştü. Amiral Ting 7 Şubat tarihinde bu 13 torpidonun Japon karakol hattını yararak bu limandan çıkmalarını emretti. Bu emir üzerine gemiler limandan çıktılar da Japonlar tarafından yakalandılar. Bunlardan yalnız iki tanesi kurtulup kaçtı ve on bir tanesi Japonlar tarafından zapt edildi veyahut sahile bindirmeğe mecbur kaldı.

Liukung adasında Çin istihkâmları Japon filosu tarafından bombardıman edilmekte idi. Bu bombardımanda Japon gemileri de hayli hasara uğramakla beraber 9 Şubat tarihinde limandaki *Çen-Yuan* gemisini top ateşiyle batırmağa muvaffak oldular. Bombardıman 12 Şubat'a kadar devam etti; nihayet bu tarihte Ting teslim oldu ve de eleminden intihar etti. Kendisinin cesedi, Japonlar tarafından büyük merasimle Vei-hai-vei'in batı tarafında bulunan Çefoo limanına nakledildi. Ting'in gemilerinin vaziyeti limandan kaçmağa müsait değildi. Mamafih daha muhasaranın ilk günlerinde huruç ederek Japonlara hücum etmiş olsaydı, onları hiç olmazsa büyük bir hasara uğratabilirlerdi. Vei-hai-vei, Japonlara teslim olduktan sonra *Çen-Yuan*, *Zi-Yuen* ve *Kvang-Ping* ile altı gambot ve birçok harp malzemesi Japonların ellerine geçti. Batmış olan *Ting-Yuen*'i çıkarmak kabil olmadı.

Bu harp, evvelen seri ateşli toplarla torpidobotların sistematik bir surette kullanıldığı ilk vaka olduğundan; ikincisi gemilerdeki ahşap aksamın doğurduğu tehlikeyi ispat ettiğinden ve üçüncüsü Yalu muharebesinde olduğu gibi baştan hücum etmek veyahut borda teşkilâtında muharebe yap-

manın taktik açısından ne kadar elverişsiz olduğunu meydana çıkardığından dolayı çok mühim bir harptir. Japonlar daha harbin başlangıcında ellerindeki kuvveti düşman filosunun tahribine hasretmemiş olduklarından ve kezalık Yalu muharebesinden sonra Çin filosunu iyi bir tarassut altına almamış bulunduklarından dolayı tatbik ettikleri strateji hatalı ve eksikti. Bu husus müstesna olmak üzere diğer cihetten Japon ordusuyla Japon donanması üstlerine düşen vazifeyi takdire şayan bir surette yapmışlardı. Ayrıca Port Arthur ve Vei-hai-vei istihkâmlarının zaptında Japonlar tarafından gösterilmiş olan maharete hiç diyecek yoktu. Bu harp, Japon askerinin ve Japon bahriyelisinin kudret ve kifayetini tamamen meydana çıkardı ve Japonya'nın Uzakdoğudaki şöhrat ve şerefini bir kat daha yükseltti.

17 nisan 1897 tarihinde başlayan Türk Yunan harbinde deniz haki-miyeti Yunanlıların elinde idi. O zamanki Yunan donanması her biri 10,6 inçlik üç topla mücehhez üç sahil zırhlısıyla bir eski zırhlı gambot, on iki zırhsız gambot, her biri 50-80 ton cesametinde on altı torpidobot ve diğer birtakım küçük gemilerden mürekkep olup kâğıt üzerinde ehemmiyete ha-iz bir kıymet göstermiyordu. Dıştan bakınca çok büyük ve çok kuvvetli görünen Türk donanması, uzun senelerden beri mürettebatsız kalmış ve ba-kımsızlıktan çürümüş birtakım gemilerden ibaretti ve bu gemiler iyi talim ve terbiye edilmiş subaylarla mürettebattan mahrum bulunuyordu. Bütün bu noksanlara rağmen Türk bahriyesinde orta boy ve her biri silahlar yö-nünden herhangi bir Yunan gemisine üstün dört yenilenmiş zırhlı, on iki parça eski ve modası geçmiş sistem zırhlı, ikisi büyük ve mükemmel olmak üzere on altı torpidobot vardı.

Eğer Türk filosu, Yunanlılarla muharebeye girişecek kudrette ol-saydı bu harp bir hamlede bitebilirdi. Lâkin Türk filosu bu gibi bir hareke-te teşebbüs etmeyerek limanda kaldı. Diğer taraftan Yunanlılar da bahriye-lerini iyi ve tesirli bir surette kullanamadılar. Önemli bir demiryolu kavşa-ğı olan Selanik'teki Türk ulaştırma hatlarını tehdit edebilir ve bu iş için Ma-kedonya'daki Yunan nüfusundan da yardım alabilirlerdi. Lâkin yaptıkları bütün harekât Teselya ve Epir sahillerinde birkaç mevki bombardımandan ibaret kaldı. Preveze'ye karşı yaptıkları bir taarruz da tamamıyla başarısız-lığa uğradı. Nihayet Türk ordusu, Yunan kuvvetlerini kat'i surette mağlup

ederek Yunanistan'ı işgal ettiğinden Anadolu'ya hücum etmek fikrini de terk etmeye mecbur kaldılar. Kral Georgios, Rus çarının müdahalesini rica etti ve Rusya tarafından Türklere karşı icra edilen baskı neticesi olmak üzere 20 Mayıs 1897'de ateşkes imzalanarak kara ve deniz harekâtı son buldu.

1899-1902 Güney Afrika harbinde İngiliz bahriyesinin hizmeti, kara ordusuna bahriye silâhendaz tugaylarıyla uzun menzilli toplar vermekten ibaret kaldı. Gerek bu tugayların ve gerek bahriye topçu müfrezelerinin kara ordusuyla beraber olan harekâtı kara muharebeleri tarihine ait olduğundan burada zikredilmemiştir. İngiliz bahriyesi, bundan başka, Güney Afrika limanlarına sevk olunan nakliyelerin harekâtını himaye etti ve harp sahasına yakın sulardaki deniz kuvvetlerini artırdı. Bu harpte yegâne mühim deniz vakası, *Herzog*, *Bundesrat* ve *General* isiminde üç Alman vapurunun İngiliz filosu tarafından denizde zaptından ibarettir. Bu gemiler, 1899-1900 senesinde Almanya'dan hareketle Güney Afrika'da bulunan ve Portekiz hükûmetine tâbi Delagoa körfezine gitmekte idiler. İngiliz hükûmeti bu gemilerin içindeki eşyanın Boer ordusuna ait ve binaenaleyh kaçak mal olduğunu ileri sürmüştü.

Vaka üzerine Alman hükûmeti iki tarafsız liman arasında cereyan eden ticarete kaçak mal meselesinin mevzuu bahis olamayacağını ileri sürerek bu gemilerin derhal serbest bırakılmalarını talep etti. İngiliz hükûmeti buna karşı, gemilerin müteveccih bulundukları mevkiin, içindeki yükün sonuçta vâsıl olacağı mahal hakkında şüphe bırakmadığını iddia ederek Alman hükûmetinin bu talebini reddetti. Nihayet Durban limanında yapılan inceleme neticesinde yüklerinin şüphe çekici olmadığı görülerek gemiler serbest bırakıldı ve İngiliz hükûmeti tarafından bu mesele için büyük bir nakit tazminat verildi. Kayzer İkinci Wilhelm,

Almanların talebi karşılanmadığı takdirde ültimatom vereceğini söyleyerek İngiliz hükûmetini tehdit etmiş olduğundan bu Hadise İngiliz ve alman hükûmetlerinin münasebetlerini pek vahim bir safhaya getirmişti.¹⁷

1900 tarihinde Çin'de zuhur eden Boxer ihtilâli dolayısıyla Pekin'de bulunan sefaretlerin tehlikeye düştüğü haber alındığından Avrupa hükûmetleriyle Japon

17 *Grosse Politik der Europäischen Kabinette*, Cilt XV, s. 471. Ültimatom meselesi gerçi tartışmalıdır lakin Kayzer Wilhelm'in böyle bir niyeti olduğu gerek İngiliz gerekse diğer kaynaklardan bilinmektedir. Hukuki mesele için ise bkz. Wheaton, s. 562, 734, 749; *Parliamentary Papers* (1900), *Africa*, No. 1.

hükümeti, Kuzey Çin’de müdahaleye karar verdiler. Bu münasebetle muhtelif devletlere mensup bir çok harp gemileri o senenin mayıs ayı sonunda Taku önünde toplandılar ve burada gemilere ayrılan 2.072 kişilik bir bahriye silâhendaz kuvvetini, sefaretlerle irtibat tesis etmek üzere Tientsin’e doğru harekete geçirdiler. İngiliz, Alman, Rus, Fransız, A.B.D, İtalya, Japon ve Avusturya bahriyelerine mensup erat ve subaylardan mürekkep bulunan bu kuvvet en kıdemli subay sıfatıyla İngiliz Tümamirali Sir Edward Seymour’un emri altına verilmişti. Seferi kuvvet 11 Haziran tarihinde harekete geçerek ilerlemeğe başladıysa da Taku istihkâmlarındaki Çin kuvvetlerinin takındıkları düşmanca vaziyet üzerine derhal durmağa mecbur kaldı. Bunun üzerine 16 Haziran günü müttefik subayları bir toplantı yaptılar ve 17 Haziran günü öğleden sonra saat ikiye kadar Taku istihkâmları teslim olmadıkları takdirde burasının bombardıman edilmesine karar vererek bu hususta tanzim ettikleri ültimatomu bir römorkör vasıtasıyla mevki komutanına gönderdiler.

Taku istihkâmları, Pei-ho nehrinin her iki sahilinde mevzilenmiş dört kaleden ibaretti ve suların sığ olmasından dolayı bu istihkâmlara küçük gemilerden başkasının sokulup topa tutması kabil değildi. Bu istihkâmlarda her tipte eski ve yeni birtakım toplar vardı.¹⁸ Bu topların içinde son sistem bir çok 4, 7, 5 ve 6 inçlik kuyruktan dolma toplarla beraber 9,4 inçlik uzun namlulu Krupp toparları mevcuttu ki bu toplar, yetmiş mürettebat elinde mühim işler yapabiliirdi. Tahkimat bir Alman sendikası tarafından yapılmış; şevlerin* ve siperlerin inşaatında saman karışık kil çamur kullanılmıştı ki bu çamur humbara ateşine karşı beklenmedik bir dirence sahipti. Sahilin etrafı bir hayli mesafeye kadar bataklık olduğundan deniz tarafından asker ihracına imkân yoktu. Taku’da bulunan küçük tersanede Almanya’da inşa edilmiş yeni ve mükemmel dört Çin muhribi vardı.

16 Haziran günü öğleden sonra müttefiklere mensup küçük gemiler Pei-ho nehrine girerek istihkâmlara yakın mevzi aldılar ve Çinliler hiçbir müdahalede bulunmadılar. Ağızdan dolma kaval toplarla mücehhez eski Amerika gambotu *Monocacy* istihkâmlarla muharebe etmeğe elverişli

* Şev: eğimli duvar –ed.n.

bulunmadığından dolayı nehrin üst kısmında bulunan Tongku mevkiine yakın demirledi. Eski toparla mücehhez Japon gambotu *Atago* da bu iş için elverişli bir gemi değildi. Binaenaleyh muharebeye iştirak eden gemiler nehrin ağzından itibaren sıra ile şu gemilerdi.

İngiliz gambotu *Algerine* (altı tane 4 inçlik seri ateşli ve 7 küçük top); Alman gambotu *Ilitis* (dört tane 4 inçlik seri ateşli ve altı küçük top); Fransız gambotu *Lion* (iki tane 5,5 inçlik ve iki dört inçlik top); Rus gambotları *Korietz* (iki eski 8 inçlik, bir altı inçlik ve birkaç küçük top); *Giliak* (bir 4,7 inçlik ve altı 12 librelik seri ateşli top) ve *Bobr* (bir 9 inçlik, bir altı inçlik ve çeşitli küçük top). Bu gemilerden başka her biri 12 librelik ve beş 6 librelik topla mücehhez bulunan *Fame* ve *Whitting* isimlerindeki iki İngiliz muhribi Çin muhriplerini kollayacaktı. Müsait zaman gelince bu gemiler sahile silâhendaz müfrezeleri çıkaracaklar ve bu müfrezeler nehrin doğu sahilinde hazır bulunan diğer kuvvetlerle beraber Kuzeybatı istihkâmından başlamak suretiyle bu istihkâmlara taarruz edeceklerdi.

Çinliler bir gün evvelki ultiमतomda tayin edilmiş olan saate kadar beklemeyerek 17 Haziran 1900 günü saat 24:50'de bütün toparıyla ateş açtılar ve müttefikler de bu ateşe derhal cevap verdiler. *Giliak* büyük bir hata olmak üzere projektörünü yaktı ve bunun üzerine bütün Çin toparlarını kendi üzerine celp ederek birbiri arkasına üç isabet aldı. Bu isabetlerden cephaneliklerinin birinde infilâk meydana geldi ve su kesimi hizasında açılan yaradan içeri su dolarak omurgası nehrin yatağını buldu. İngiliz muhripleri, Çin muhriplerine cesurane bir hücum icra ederek bunları zapt ettiler. Bu hücumda Çinliler mukavemet göstermemiş bulunduklarından İngilizler za-yiata uğramamışlardı. Yalnız *Whitting*'in kazanına 5,5 inçlik bir mermi isabet etti ise de kazan infilâk etmedi. Sabah saat 03:00'te Çin istihkâmlarının ateşi hafiflemiş ve karadan hücum yapılması için münasip fırsat gelmişti.

İngiliz deniz binbaşısı Cradock¹⁹ komutasında bulunan 904 subay ve erattan mürekkep silâhendaz kuvveti ilerlemeğe başladı. Bu kuvvet, kuzeybatı istihkâmına yaklaşıncı, mezkûr mevkiin daha hücum edilmeye müsait olabilecek derecede hasara uğramadığını görerek taarruzunu saba-ha bıraktı. Nihayet gemilerden yapılan bombardıman

18 Dix, s. 27. (bkz. Harita XXII)

19 [Buzat Büyük Harp'teki Coronel muharebesinde İngiliz filosu komutanı bulunan ve mezkûr muharebede ölen Amiral Cradock'tur.]

20 Değişik kaynakların verdiği sayı birbirini tutmamaktır. Burada Alman kaynağı esas alınmıştır. (*Kaiserliche Marine*, s. 77-8).

neticesinde saat 04:00'te güney istihkâmında bir cephanelik infilâk etti ve saat 04:30'da kuzey istihkâmı ateşini kesti. Bundan sonra İngilizlerle Japonlar kuzeybatı istihkâmını süngü hücumuyla aldılar. Kuzey istihkâmında da keza-lik bir cephanelik infilâk etti ve burası da kolaylıkla zapt olundu. Nehrin kuzey sahilindeki istihkâmları bu suretle elde etmiş olan kuvvetler Güney sahiline geçtiler ve Çinliler tarafından kendilerine tek bir mermi atılmadan buradaki tahkimatı zapt eylediler.

Çinlilerin gösterdikleri mukavemetin zayıf olmasına ve topçuluklarının iyi bulunmamasına rağmen müttefikler eğer karadan hücum yapmış olsaydılar istihkâmların müttefik gemileri buradan defetmesi ihtimali vardı. Bu harekâta müttefiklerin zayıyatı 138²⁰ ve Çinlilerinki 650 idi. *Giliak* en ziyade zayıat veren gemi olup mürettebatından 9 kişi ölmüş ve 49 kişi yaralanmıştı. Pek şayanı takdir bu surette idare edilmiş olan *Ilitis*'de 7 ölü, 12 yaralı; *Lion*'da 3 yaralı; *Korietz*'de 7 ölü, 21 yaralı; *Algerine*'de 1 ölü ve 15 yaralı vardı. *Bobr*'da hiç zayıat yoktu. *Ilitis*'e 21 mermi isabet etmişti. Zapt edilmiş olan dört Çin muhribi, İngiliz, Fransız, Japon ve Almanlar arasında her birine bir tane olmak üzere taksim edildi. İstihkâmlardaki topların muayenesi neticesinde bunlardan ekserisinin daimi bir surette ateş edemeyecek şekilde tahrip edilmemiş oldukları anlaşıldı. Muharebe mesafesinin pek yakın olması dolayısıyla top mürettebatını öldürmek suretiyle topları geçici olarak çalışmayacak vaziyete getirmek mümkün olmuştu. Müttefik gemiler bu harekâta 10.143 mermi atmışlar ve bombardımanın nihayetinde cephaneliklerini hemen hemen boşaltmışlardı.

YEDİNCİ FASIL

İspanya-A.B.D. harbi - Maine Havana'da - Mezkûr geminin limanda berhava olması - Bu Hadise hakkında verilen yanlış hüküm - İspanya bahriyesinin vaziyeti - A.B.D. donanması - İspanya hükûmetinin fena emirleri - Amiral Cervera komutayı üstlenir ve Karayip adalarına müteveccihen hareket eder - Santiago'ya varış - Amerikalıların harekâtı - San Juan'ın bombardıman edilmesi - Amiral Sampson Santiago'yu abluka eder - İspanya filosuna huruç emri verilir

İspanya-Amerika harbi 1898 senesi nisanında başlamış ve harbe İspanya sömürgesi olan Küba'da 1895 tarihinden beri cumhuriyet lehine devam eden ihtilâlin İspanyollar tarafından bastırulamamış olması sebebiyet vermiştir. İspanyolların bu adaya toplam 225.000 asker göndermiş olmalarına rağmen cumhuriyet taraftarları çete usulünde muharebe sistemini kabul ederek İspanyolları üç senedir durduruyorlardı. Küba'daki vaziyet dolayısıyla burada bulunan A.B.D vatandaşlarını icabında himaye için Albay C. D. Sigsbee komutasındaki Maine muharebe gemisi Havana'ya gönderildi ve 25 Ocak 1898'de mezkûr limana vâsıl olarak İspanyol bir kılavuz idaresinde limandaki diğer harp gemileri civarına demirledi. Maine 1890 senesinde yapılmış 6.682 ton hacminde ve dört tane 10 inçlik topla mücehhez bir gemi idi. İspanya ile A.B.D arasındaki ilişkilerin gergin bulunması dolayısıyla gemide gayet dikkatle nöbet bekleniyor ve dışarıdan hiçbir filika veya istimbotun yaklaşmasına müsaade olunmuyordu.

15 Şubat akşamı saat 21:40'da sanki büyük çaplı bir top atılmış gibi bir sâdâ duyuldu. Bu sâdâ ile beraber civarda bulunan gemilerden görüldüğüne nazaran Maine'den bir alev ve duman sütunu yükseldi ve bunu müthiş bir infilâk sesi takip etti. Geminin baş taraf kısmı parçalandı ve burada bulunan mürettebat hemen tamamen öldü. Geminin bulunduğu yerde 6 kulaçtan fazla su bulunmadığından ve kış tarafı dengesini muhafaza ettiğinden geminin baş tarafı çamura saplandı ve geminin vasatına tesadüf eden kısmı sudan dışarıda kaldı. Mürettebattan 254 kişi infilâktan derhal öldü; 24 subay ve 76 er kurtuldu. Bu kurtulanlardan 59 kişi yaralı idi ki bu yaralılar-

dan da 12'si bilâhare öldü. Subaylar kış tarafta bulunduklarından ve burası infilâktan o derecede müteessir olmadığından hemen hepsi kurtuldu.

Kurtulanların ifadelerine göre evvelen suyun altından doğru bir infilâk hissedilmiş ve bunu müteakip güvertenin sancak kısmı bir yanardağ menfezinin kenarı gibi yukarı doğru yükselmişti. Tekne adeta vasattan ikiye ayrılmış ve iskele tarafına yatmıştı. Vasat kısmında üst yapıda bulunan ve bilâhare kurtulan iki kişinin ifadesine göre evvela kırmızı bir alev görmüşler, bundan sonra gemi titremiş, güverte açılmış ve bu iki kişi alevler içinde aşağı düşmüşler; o sırada üzerlerine yukarıdan doğru ağır bir basınçla beraber su dökülmeğe başlamış; tam bu sıkıntı esnasında ikinci bir infilâk bunların üzerindeki basıncı kaldırmış ve nihayet vücutları yanmış bir halde kurtulmuşlardı. Yatakhane güvertesinden kurtulanlar ancak iki kişiydi. Birisi başına gelenleri şöyle anlatmıştır: “Feci bir çattırtı işittim; zannediyorum patlamaydı. Bir şeyler yıkıldı ben de kızgın bir köşeye savruldum... Bacaklarım ve kollarım yandı; ağzıma kül doldu sonra da kendimi denize attım.” Zırh güverteden aşağı kısımda bulunanlardan yalnız bir ateşçi eri kurtuldu. Bu er, mürettebatın yattıkları güverteden iki güverte daha aşağıda ve kış tarafa yakın bulunan dümen makine dairesinde yatmakta imiş ve geminin ana makine dairesiyle bu mahal arasındaki kapı açık bulunduğundan dolayı burayı yattığı yerden görebiliyormuş. Erin anlattığına göre “makine dairesindeki lâmbanın yanından bir mavi alev yükselmiş” ve sonra gemide sürekli bir sarsıntı husule gelmişti. İfadesine nazaran “adeta yer yarılmış idi”. Bu erle beraber bulunan diğer bir er, infilâktan ölmüştü ki bu ifade infilâktan mütevellit alevlerin geminin zırh güverteden aşağı olan kısmında kışa kadar uzandığını göstermek itibarıyla önemliydi.

Görünüşe göre âni infilâk sonucunda ölmeyen bir çok adam teknenin altında mahsur kalmıştı. Albay Sigsbee “batmakta olan geminin ön bölmelerindeki feci can pazarı ve ümitsizlik sahnesinden; yaralanan ve girdaba kapılan adamlardan veya bilâhare su dolan bölmelerde mahsur kalanlardan” bahsetmişti. Kurtulanlardan pek çoğu silahendâzların bölmesinden gelen feryatları ifadelerinde anlattılar. İnfilâk akabinde sağ kalanlar tarafından denize atlayanları kurtarmak ve suyun üstündeki kısımda bulunan yangını

söndürmek için büyük gayret sarf edildi. Geminin kışındaki 10 inçlik mermi cephaneliği henüz infilâk etmemiş bulunduğundan yangının itfası gayet mühimdi. Mamafih bunu tamamen söndürmek mümkün olmadı ve yangın, ufak tefek infilâklarla beraber bütün gece devam etti. Hadise esnasında büyük bir disiplin muhafaza edilmiş ve gemiyi terk esnasında evvelâ yaralıları, sonra mürettebat ve en son olarak da Albay Sigsbee çıkmıştı.

Bu hadisenin ne suretle vuku bulduğunu tetkik için A.B.D hükümeti, Bahriye Albayları W. T. Sampson ve F. E. Chadwick ile Kıdemli Yüzbaşı W. O. Potter'dan mürekkep bir soruşturma heyeti teşkil etti ve bu heyet 21 Şubat'ta Havana'da toplandı. Heyetin toplanmasından evvel gemi, dalgıçlar tarafından iyice muayene edilmişti. A.B.D kamuoyu bu geminin İspanyollar tarafından batırıldığı kanaatinde bulunduğundan iki devlet arasındaki barış veya harbin soruşturma heyeti tarafından verilecek karara bağlı bulunduğuna hükmedilmekteydi. Heyeti teşkil eden bu üç subay, fikren tamamen müstakil ve kanaatlerini söylemekten çekinmez insanlardı. Bu komisyonun verdiği karar göre geminin karinesi altında ve 18 numaralı posta hizasında bir mayın infilâk ederek baş cephaneliklerden bir veya daha ziyadesini patlatmış; mamafih bu mayının buraya nasıl geldiği anlaşılamamıştır.

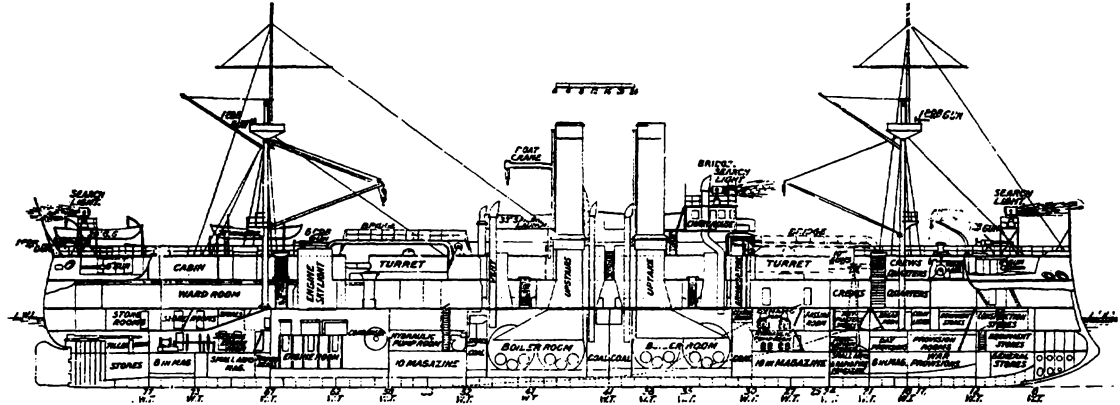
Heyet âzaları tarafından kanaat neticesi olarak verildiğine şüphe caiz olmayan bu kararın hakikate isnat etmediği bilâhare anlaşılmıştır. Çünkü geminin batmasından bu ana kadar geçen otuz sene zarfında gerek Kübalılardan ve gerek İspanyollardan hiç kimse böyle bir mayından bahsetmemiş ve bu hususta şimdiye kadar hiçbir ipucu ele geçirilememiştir. O devirlerde, iyi yapılmış ve usulüne uygun şekilde muhafaza edilmiş bulunan bir cephanenin katiyen infilâk etmeyeceği zannediliyordu. Halbuki bilâhare birçok devletlerin bahriyelerini müteessir eden felaketler bu kanaatin yanlış olduğunu ispat etmiştir. Cephanelik infilâkına ait Hadiselere misal olmak üzere *Aquibadan*, *Iéna*, *Liberté*, *Bulwark*, *Natal*, *Vanguard*, *Benedetto Brin*, *Karlsruhe*, *Mikasa*, *Matsuşima*, *Kavaçi* ve *Zukuba* vakalarını zikredebiliriz. Bu vakalarda zikredilen gemiler ya tamamen harap olmuşlar veya fena halde yaralanmışlardır.

Maine vakasında İngiliz mütehassısları, infilâkın içeriden olduğu fikrini öne sürmüşlerse de A.B.D kamuoyu bunların fikirlerine iltifat etme-

mişti.¹ Hadiseyi meydana çıkarmak üzere Havana'da İspanyollar tarafından da bir soruşturma heyeti teşkil edilmişti. Bu heyetin verdiği karara göre gemi, baş cephanelikte vuku bulan bir infilâk neticesinde batmıştı ki bu karar hakikate tamamen uygundu. Çünkü geminin civarı dalgıçlar tarafından taranmış ve mayına ait hiçbir alâmet bulunamadığı gibi görgü tanıklarının müşahedesine nazaran infilâk esnasında geminin yanından bir su sütunu yükselmemişti. Bundan başka limanda ölmüş balık da yoktu. Halbuki mayın infilâk etmiş olsaydı hem su sütunu yükselir ve hem de limanda ölü balıklar bulunurdu. Geminin karinasında, omurganın altının makûs bir "V" harfi şeklinde yukarı doğru bükük olduğu dalgıçlar tarafından görülmüş ve bu hadise, o mevkide bir mayın infilâk etmiş olması için kâfi bir delil addolunmuştu. Halbuki omurganın bu suretle yukarı doğru bükülmesinin bir iç infilâk neticesinde de husule gelebileceği bilâhare anlaşılmıştır.

Aradan seneler geçtikten sonra 1911 tarihinde Amerikalılar kazazede geminin etrafında koferdam yaparak suyunu tahliye edip vakanın sebeplerini tahkike teşebbüs ettiler. Tahkikat, A.B.D Amiralı C. E. Vreeland riyasetinde mütehassıslar tarafından yapıldı. Bu heyetin verdiği rapora göre 28 ve 31 numaralı postalar arasındaki kısımda bir mayın infilâk etmiş ve geminin karinesinden takriben 38 metre karelik bir yüzeyi yukarı ve sancak yönüne doğru çökertmişti. Heyetin fikrine göre bu hadise, kullanılan mayının adi barut ile dolu olduğunu gösteriyordu. Bu rapor gemi omurgasının 18 numaralı posta hizasına tesadüf eden kısmındaki makûs "V" şeklinin o kısımda bir mayın infilâkından mütevellit bulunmadığını ve binaenaleyh bu eğilmenin özel bir önemi olmadığını zımnen itiraf etmek suretiyle evvelki heyetin raporuyla tezat teşkil ediyordu. 1912 tarihinde İngiliz mütehassısları, geminin karinesindeki sathın bu suretle çökmesinin, mayın infilâkından ileri gelemeyeceğini; mayından mütevellit olsaydı bu sathın çökmek yerine parçalanmış bulunacağı fikrini öne sürmüşlerdi. Bununla beraber hadisenin mayın tesirinden ileri geldiğini farz edecek olsak bile bu mayının herhalde Amerikalıların müdahalesini temin için cumhuriyetçiler tarafından konulmuş olduğuna hükmetmemiz lazımdır. Çünkü İspanyolların A.B.D gibi kuvvetli bir rakibin husumetini davet edecek olan böyle bir vaka-

1 bkz. Yarbey J. T. Bucknill'in yazısı, *Engineering*, 21 Haziran 1912 tarihli nüsha içinde.



Resim 9. A.B.D. muharebe gemisi *Maine*'in kesit çizimi.

Ön direğin hemen altında yer alan siyah yıldız işareti omurganın infilak ile yükseldiği güverte seviyesini göstermektedir. Görünüşe nazaran pruva cephaneliği infilak etmiştir. Infilak alevi kıç tarafta yer alan dümen makinesi dairesine dek uzamıştır.

ya sebebiyet vermelerine ihtimal olamazdı. Ayrıca bu vakanın cereyanı esnasında İspanya'nın Vizcaya kruvazörü New York limanına müteveccihen yolda bulunuyordu ki bu da İspanyolların bu husustaki masumiyetlerine diğer bir delildi.

İlk soruşturma heyeti raporunun neşri 28 Mart 1898 tarihine kadar uzamış olmakla beraber A.B.D hükümeti raporda öne sürülen fikirlere genel surette vâkıf bulunduğundan 8 Mart tarihinde kongre, memleket müdafaası için sarf edilmek üzere hükümete 10.000.000 Sterlinlik bir tahsisat verdi. Amerika hükümeti 20 Nisan tarihinde Madrid'e bir telgrafla bir ultiatom gönderdi ve aynı gün Washington'daki sefir pasaportlarını aldı. 21 Nisan'da siyasi ilişkiler son bularak savaş hükmen başlamış oldu.

Küba'nın İspanya hakimiyetinde kalabilmesi, ancak İspanya bahriyesinin deniz hakimiyetini elinde bulundurmasıyla kabil olabilirdi. Halbuki İspanya hükümeti A.B.D'nin Küba üzerindeki emellerine yetmiş sene-den beri vâkıf olduğu halde buraya karşı denizden gelecek bir taarruza mukabele için esaslı hiçbir tedbir almamıştı. Eğer İspanyollar, bu adaya sahip kalmak emelinde idiyseler evvelen kuvvetli bir donanma yapmaları lazımdı. Küba'daki ihtilâl harekâtının devamı yüzünden 1895 tarihinden beri A.B.D ile muharebe tehlikesi günden güne artmakta bulunmasına rağmen gerek yapılmakta bulunan gemilerin inşaatının hızlandırılması ve gerek dışarıdan gemi satın alınması için İspanya hükümeti tarafından lüzumu kadar gayret ve faaliyet gösterilmemişti. Gerçi *Pelayo* ismindeki küçük İspanyol muharebe gemisi 1897 tarihinde tamir için Fransa'ya gönderilmişti fakat bu küçük geminin denize çıkabilecek bir hale gelebilmesi 1898 Nisan'ına kadar uzadı. Uzun zamandan beri inşaatına devam olunmakta bulunan yedi zırhlı kruvazörden dördü o tarihlerde henüz bitmemiş bir vaziyette bulunuyordu.

Eski ve kuvetsiz birtakım gemiler müstesna olmak üzere 1898 senesi sonlarında İspanyolların elinde harbe hazır olarak mevcut bulunan gemiler şunlardı: 1890-91 senelerinde İspanya'da inşa edilmiş *Infanta Maria Teresa*; *Amiral Oquendo* ve *Vizcaya* isminde her biri 6.890 ton cesametinde ve 20,5 mil süratinde üç zırhlı kruvazör. Bu gemilerden her biri iki 11 inçlik ve on 5,5 inçlik seri ateşli top ve su hattı hizalarında dar bir zırh ku-

şak ile mücehhez bulunuyordu. Bu üç gemiden daha kuvvetli olmak üzere 1897'de İtalya'dan satın alınmış *Cristobal Colon* zırhlı kruvazörü mevcuttu. Bu geminin su hattı hizasında 6 inçlik nikelli çelikten mamul bir zırh kuşağı vardı ve bu kuşak geminin vasat kısmında üst güverteye kadar devam ediyordu. Gemi, iki 10 inçlik, on 6 inçlik ve altı 4,7 inçlik topla mücehhez bulunacaktı. Fakat 10 inçlik topları hazır bulunmadığından bu toplar komadan denize çıkmaya mecbur kalmıştı. Geminin tecrübe sürati 20 mil-den yukarı idi. Bunlardan başka İngiltere'de yapılmış 400 tonluk üç yeni muhrip denize çıkmaya hazır. İspanyol bahriyesindeki personel mevcudu 1897 senesinde 960 subay ve yarsubay,* 1.400 erbaş ve er 8.500 silâhendazdan mürekkepti. Bunlardan 2.000 kadarı Uzakdoğuda ve 2.000 kadarı da Küba sahillerindeki küçük gemilerde müstahdem bulunuyorlardı. Porto Riko adası da İspanya'ya ait bulunmakla beraber küçük kruvazörlerden daha büyük gemileri alabilecek havuzlara mâlik bulunmayan Havana limanı müstesna olmak üzere İspanyolların Karayip adalarında yeterli donatılmış hiçbir deniz üsleri yoktu.

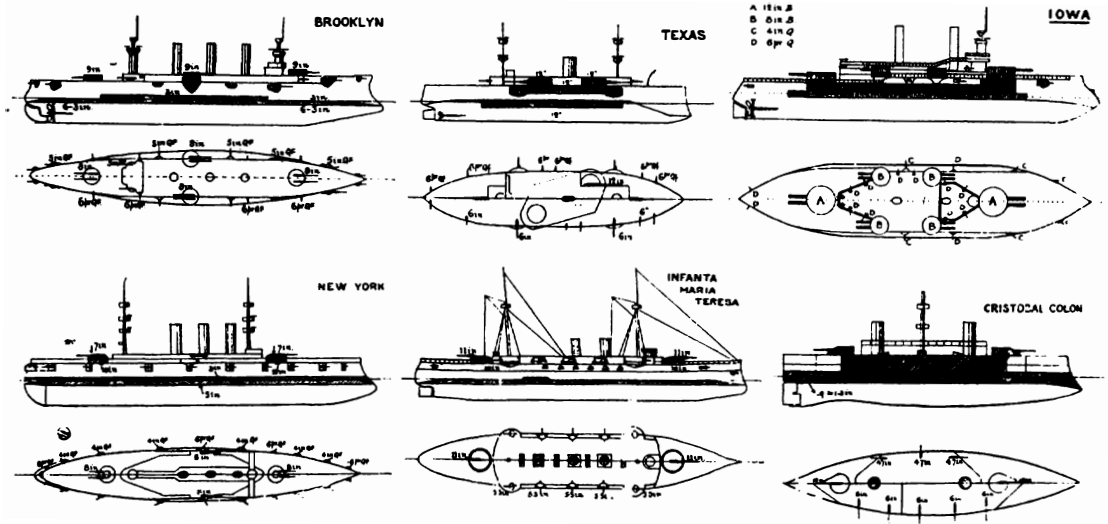
A.B.D bahriyesinin 1898 senesi Mart'ında harekete hazır beş muharebe gemisi vardı. Bunlardan *Indiana*, *Massachusetts* ve *Oregon* isimlerini taşıyan üç tanesi birbirinin tamamen eşi olmak üzere 1893 tarihinde inşa edilmişlerdi. Her birine dört 13 inçlik, sekiz 8 inçlik ve dört 6 inçlik top mevzilenmiş; geminin orta kısmında su hattından yukarıya kadar bütün bordayı ihtiva etmek üzere zırh kaplanmıştı. Beherinin ağırlığı 10.231 ton ve tecrübe sürati 17 mildi. 1896'da inşa edilmiş bulunan *Iowa* muharebe gemisi aynen bu gemiler gibi ve fakat silahlar yönünden bunlardan farklı idi. Mezkûr zırhlıya, dört 12 inçlik, altı 4 inçlik seri ateşli ve diğer gemilerde olduğu gibi sekiz tane 8 inçlik top mevzilenmişti. 1892'de yapılmış olan *Texas* ismindeki 6.300 tonluk ikinci sınıf muharebe gemisi iki 12 inçlik ve altı 6 inçlik top ile mücehhezdi. Bu geminin su hattı, dar bir çelik kuşak ve taretleri kuvvetli zırh levhalarla muhafaza altına alınmış olup sürati 17 mildi. Amerika'nın bu gemilerden başka sahil müdafaasına mahsus ve her biri kalın zırh levhalarla muhafaza altına alınmış taretler dahilinde olmak

* Yarsubay: öğrenci subaylara verilen isim (İlg. *cadet*) –ed.n.

üzere büyük toplarla mücehhez altı monitoru daha vardı fakat bu gemilerin denizcilik kabiliyetleri pek az olduğundan bu gibi bir harp için bunlardan beklenecek hizmet pek mahdud idi. A.B.D donanmasında kezalik *New York* ve *Brooklyn* isminde iki büyük zırhlı kruvazör vardı. Bunlardan birincisi 8.150 ton ağırlığında, 21 mil süratinde ve iki büyük 8 inçlik, on iki 4 inçlik seri ateşli top ve su hattında 3,8 inç kalınlığında bir kuşak ve taretlerinde 7 inç kalınlığında zırh levhalarla mücehhezdi. İkincisi 9.153 ton ağırlığında ve 21 mil süratinde olup sekiz tane 8 inçlik ve on iki tane 5 inçlik seri ateşli top taşıyor; su hattında 3 inçlik bir zırh kuşak ve toplarında 5-8 inçlik zırh levhalarla muhafaza altına alınmış bulunuyordu.

Muhafazalı kruvazör cinsi gemilerden A.B.D filosunda on üç gemi mevcuttu. Bunlardan bir tanesi mühim bir tamir görmekte olduğundan yararlanılabilir halde değildi. Muhafazalı kruvazörlerden en iyisi olan *Olympia* 1892'de yapılmış 5.800 ton ağırlığında ve 21 mil süratinde bir gemi olup iki zırh taret dahilinde dört 8 inçlik ve bordalarında olmak üzere on tane 5 inçlik seri ateşli topla mücehhezdi. 1892-93 tarihlerinde denize indirilmiş bulunan *Minneapolis* ve *Columbia* 8.050 ton hacminde ve 22-23 mil süratinde idiler. Bunlara bir 8 inçlik, iki 6 inçlik ve sekiz 4 inçlik seri ateşli top konulmuştu. Düşman ticaret gemilerini avlamak maksadıyla yapılmış olduklarından keşif vazifesinde kullanılmağa gayet elverişli idiler. Bu gemilerden başka daha küçük tonda beş kruvazör ile altı muhrip ve kıymetleri pek o kadar yüksek olmayan birtakım eski gemiler tamamen harekete hazır bir halde idiler. A.B.D bahriyesinin personel mevcudu, harpten evvel 1.021 subay ve yarsubay 14.420 er ve silâhendazdan mürekkepti. Harp esnasında bu adetler 1.311 subay ve yarsubaydan ve 24.123 er ve silâhendaza yükseltildi. Deniz üsleri meselesine gelince; Amerikalıların Key West limanında levazım ve kömür depoları vardı, fakat büyük bir muharebe gemisini alabilecek havuza mâlik olmak şartıyla Küba civarında Port Royal'den daha yakın bir limanları yoktu.

Muharirlerden her ikisi de harpte kullanılmak üzere süratli vapurlar elde etmişlerdi. Bunlardan Amerikalıların elinde bulunan *Harvard*, *Yale*, *St. Louis* ve *St. Paul* 19-20 mil sürate mâlik gayet güzel vapurlardı. İspanyolların vapurlarından hiçbir harpte göze çarpmamak bir iş görmemiş oldu-



Resim 10. A.B.D. ve İspanya bahriyelerinin başlıca harp gemileri. Zırh kalınlıkları gösterilmiştir.

ğundan bunlardan bahis olunmamıştır. Liyakat ve kifayet cihetine gelince bu hususta İspanya ve A.B.D bahriyeleri arasında büyük bir fark vardı. Amerikan gemilerinin makineleri muntazam, mürettebatı iyi yetişmiş, su-bayları mükemmel ve o zamanda nişan alma usullerine nazaran nişancı-lıkları iyi idi. Mürettebat adedi bahriye rediflerinden 4.400 kişi alınmak su-retiyle derhal artırıldı. Bu kuvvet, mesleki bilgisi az olmakla beraber mora-li yüksek bir ihtiyat kuvveti teşkil etti. Halbuki para yönünden sıkıntıda bu-lunan İspanyol bahriyesi, iş görebilecek bir kuvvet olmaktan çok uzaktı.

Günümüz deniz harpleri için yakıt meselesi son derecede mühim-dir. Kömür ve yağdan mahrum olan bir filonun hareketsiz kalacağı aşıkâr-dır. Binaenaleyh eğer İspanyol filosu Küba için muharebe edecek idi ise bu muharebe Atlantik Okyanusu'nun diğer tarafında cereyan edeceğinden İs-panyolların ya bu sulardaki limanlarından birinde veyahut Orta ve Güney Amerika'daki ıssız bir limanda erzak, mühimmat ve yakıt bulundurmaları lazımdı. Fakat İspanya hükümeti, pek ani bir sebep dolayısıyla bu harbe sü-rüklenmiş olduğundan Karayipler'de bu gibi hazırlıklara meydan bulama-mıştı. Hatta İspanyollar böyle bir harpte takibi lazım gelen genel esasları bile evvelden müzakere ve tespit edememişlerdi. Şimdiye kadar vuku bu-lan harplerin kati surette ispat eylediği hakikatler arasında olmak üzere el-de mevcut kuvvetlerin imkânın son haddine kadar en mühim noktalarda toplanması ve ikinci derecedeki harekât için kuvvet ayrılmasından kaçınıl-ması; ayrıca bu kuvvetlere komuta edecek zatın evvelden seçilmesi ve ken-disinin başarı kazanacağına emin, ümitsizliğe kapılmaz ve kuvvetli irade sahibi bulunması elzemdir.

İspanya hükümeti Tuğamiral Pascual de Cervera y Topete'yi Kü-ba'da harekât yapacak filoya komutan seçmekle büyük bir hata işlemişti. 1898 senesinde 59 yaşında bulunan amiral, herkesin muhabbetini kazan-mış cesur ve dürüst bir zat olmakla beraber daha işin başlangıcından itiba-ren bütün muvaffakiyet ümitlerini kaybetmiş bulunuyordu. Donanmanın kudretsizliği hakkında Cervera kadar hükümetini ikaz eden kimse olma-mıştır. Kendisi yazdığı 25 şubat tarihli tahriratında gayet doğru olarak "Bir deniz harbinde mühim bir hareketi başarabilmek için ilk iş olmak üzere deniz hakimiyetini temin etmek" lazım geldiğini bildirmişti. Bununla be-

raber Amiral Cervera, kendi kanaatince intihar farz ettiği bir planın tatbikine rıza göstermiş olduğu için bilâhare uğranan felaketin mesuliyetinden tamamen masun addolunamaz. Napoléon Bonaparte tarafından yüksek ve müstesna bir tecrübenin mahsulü olmak üzere öne sürülen ve bir amiral veya bir generalin sorumluluk derecesini tayin eden aşağıdaki kurallar, bu husus için ilelebet geçerli olması icap eden en doğru esasları gösterir.²

“Bir başkomutan, harekât sahasından uzak olan; harekât hakkında yanlış ve fena bilgi almış bulunan veya harekâtın almış olduğu son vaziyeti bilmeyen bir nâzırın veya bir prensin emrini yerine getirmekle mükellef değildir.”

“Yüksek makamlardan aldığı emir üzerine, kendi kanaatince felaketli addettiği bir plânın icrasını üstlenen bir başkomutan canidir. Böyle bir emir karşısında yapılacak vazife derhal kendi görüşünü bildirerek plânın değiştirilmesinde ısrar etmek ve bu da mümkün olmadığı takdirde kendi memleketi için felakete alet olmadan evvel istifasını vermektir. Bir başkomutan, askeri hiyerarşinin en yüksek makamını işgal eden bir zattır. Nâzır veya prens kendisine talimat verir o da bu talimatın ruhuna tamamen uygun bir suretle hareket eder. Fakat verilen bu talimat hiçbir zaman körü körüne itaati şart olan askeri bir emir değildir.”

“Askeri emirlere gelince; bu gibi emirler, emrin verildiği esnada orada hazır bulunup vaziyetten tamamen haberdar olan ve emrin infazına memur subayın öne süreceği itirazlara karşı izahat veren bir üstü tarafından geldiği takdirde körü körüne itaat şarttır.”

Amiral Cervera, 14 Mart 1898 tarihinde bahriye nâzırı Amiral Bermejo'ya gönderdiği hususi bir mektupta kendi kanaatini şu satırlarla anlatmıştır:

“Ben şahsen hali hazırdaki karışıklık ve intizamsızlığı meydana getiren usul ve idarenin aleyhtarıyım. Kendi kendime düşündükçe aynı sebeplerden dolayı Plymouth'da asılan Amiral

2 [Correspondence, Cilt XXIX, s. 328-30. Bu talimât değiştirilmiş bir şekilde olmak üzere, İngiliz seferî nizamnamesi 1909 basımının 31-33. sayfalarında mevcuttur.]

Byng'i; Amiral Persano'nun Lissa muharebesinde sonraki vaziyetini; Cape Siciè meselesinden dolayı taltif edilen Matthews'u;³ Metz hadisesinden sonra idama mahkum olan Bazaine ve halen divanı harp tarafından muhakeme edilmekte olup idam veya müebbet hapis cezasından başka bir şey beklemeyen Baratieri'yi hatırlamaktan kendimi alamıyorum. İdaresi bozuk; nizam ve intizamını kaybetmiş bir memleketin hükümeti, o intizamsızlığın doğurduğu bir mahsul olduğu için aynı şekilde bozuktur. Bütün bu bozuklukların tabii neticesi olmak üzere felaket geldiği zaman bu insanlar, felaketin hakiki sebebini araştırarak yerde derhal "vatana ihanet!" diye bağırmağa başlarlar ve işlemediği kabahatlerin cezasını çektirecek zavallı bir günah keçisi ararlar. İşte bu sebeplerden dolayı komutanlık vazifesini üstlenmek için fevkalâde tereddüt gösterdim fakat madem ki bir defa bu vazifeyi kabul ettim, artık ondan gelecek bütün neticelere katlanacak ve evvelce de söylediğim gibi vazifemi yapmaktan geri durmayacağım."⁴

Amiral Cervera'nın memleketi hakkında alâkası ve vatanının istikbali için beslediği endişeler bir insan sıfatıyla şahsına şeref verecek mahiyette olsa bile kendisinin bu gibi şüpheli ve tehlikesi büyük işlerin başına geçirilecek bir subay olmadığını göstermektedir. İspanyol filusunun küçüklüğünü dikkate alarak bu filonun bölünmemesi hakkında Amiral Cervera tarafından hükümete yapılan teklif pek uygun olduğu gibi cephane ve kömürün azlığı karşısında büyük işler beklenilemeyeceğine dair olan ihtarı da son derece haklı idi. Mamafih bütün bu ihtarlara rağmen hükümet, mümkün olan her türlü hatayı yapmaktan kurtulamayarak donanmayı iki filoya ayırdı. Bunlardan en kuvvetlisi olan Amiral Cervera filosu Karayip denizine gidecek ve buradan Havana'daki diğer gemilerin yardımıyla Key West limanını tahrip edecekti. Hükümetin kabul ettiği bu program şüphesiz tatbik edilmesi mümkün olmayan hayali bir programdan başka bir şey değildi. Amiral Cervera bu programa itiraz ederek yegâne taarruz usulünün ancak süratli İspanyol gemileriyle akıncılık yapmaktan ibaret olduğunu bildirdi. Halbuki böyle bir strateji planının tatbiki için akın yapan gemi-

lerin kömürünü düşünmek ve bunu temin hususunda gayet dakik hesap edilmiş birtakım tertibat hazır etmiş bulunmak elzem olduktan başka bu hareket tarzıyla kati bir muvaffakiyet elde edilmesi de mümkün değildi.

San Francisco limanında bulunan A.B.D bahriyesinin *Oregon* muharebe gemisi aldığı emir icabı Atlantik filosuna iltihak etmek üzere 19 Mart'ta hareket etmişti. Bu gemi, yol üstünde bulunan Callao'ya geldiği zaman buradaki *Marietta* gambotu da kendisiyle birleşecek ve iki gemi birlikte seyahat edeceklerdi. O zamanlar Panama kanalı mevcut bulunmadığından gemilerin takriben 14.000 mil mesafe kat etmeleri lazım geliyordu. Bu uzun seyahat esnasında İspanyol filosunun, Büyük harpte *Karlsruhe* kruvazörünün yaptığı gibi Brezilya sahillerinde gizli bir üsten hareket ederek bu gemilere hücum etmesi mümkündü. Halbuki İspanyollar bu gibi bir teşebbüste bulunmadılar çünkü cephanesi yetersiz dört zırhlı kruvazörün, kuvvetli bir zırhlının karşısına çıkarılamayacağı, çıkarılmış olsa dahi koca okyanusta bir geminin aranıp bulunmasının ancak tesadüfe bağlı olduğu ve üs meselesine gelince; gemilere lüzumu olan kömür ile mücehhez böyle bir üssün ancak evvelen alınmış olması icap eden birtakım tedbirler ve hazırlık ile temin edilebileceği kanaatinde idiler. Filhakika İspanyol bahriye nâzırı, 4 Nisan tarihli tezkeresinde memleketteki siyasi buhran ile son derecede meşgul bulunduğundan bu hususta bir karar alamamış olduğunu itiraf eylemişti. Harp plânının mutlaka evvelen uzun uzadıya düşünümlüp tetkik edilerek yapılmış olması lazımdır; yoksa son dakıkada böyle bir plân yapmağa imkân yoktur.

Amiral Cervera, refakatinde *Infanta Maria Teresa* ve *Cristobal Colon* zırhlı kruvazörleri; *Furor*, *Pluton* ve *Terror* muhripleri; *Ariete*, *Azor* ve *Rayo* torpidobotları olduğu halde 8 Nisan'da Portekiz hakimiyetindeki Cape Verde adalarında bulunan St. Vincent limanına vasil oldu. Karayip-ler'den *Vizcaya* ve *Amiral Oquendo* gemileri de 19 Nisan'da bu limana gelerek Cervera filosuna iltihak ettiler. Son gelen gemilerden *Vizcaya*, çoktan beri havuzlanmamış olduğundan dolayı 14 milden fazla gidemiyordu. İspanyol filosunun parası olmadığı gibi *Ciudad de Cadiz* gemisinden başka yardımcı gemisi de yoktu. Amiral Cervera, İspanyol hükümeti tarafından kiralanarak 2.000 ton kömür yüküyle bu limana

3 Herhalde "mahkum edilen" demek istemiş olmalıdır ama yanlışlık eseri *exonerado* (taltif edilmiş) yazmıştır (*Coleccion*, s. 16).

4 Cervera, *Documents*, s. 77.

gönderilmiş olan *San Francisco* vapurundan gemilerin kömürlüklerini mümkün mertebe doldurdu. 21 Nisan'da Madrid'den bir telgraf geldi; bu telgrafta Cervera'nın bütün kuvvetlerini alarak harekete geçip Porto Riko'yu muhafaza etmesi emrediliyor ve mamafih harbin ilân olunup olunmadığı hakkında hiçbir bilgi verilmiyordu.⁵

Bundan iki gün sonra Madrid'de amirallerden mürekkep bir meclis kuruldu ve Cervera'nın Karayipler'e hareketine karar verildi. Bu mecliste tartışılan öneriler cümlesinden olmak üzere Amiral Cervera, Amiral Tegetthof'un Lissa'da kendisinden üstün bir filoya taarruz etmesi için emir verildiği zaman yaptığı gibi tehlikeyi görmezden gelecekti.⁶ Fakat bu mütâlaa doğru değildi. Çünkü Tegetthof'a, taarruz hakkında hiçbir emir verilmemiş ve yalnız münasip gördüğü tarzda hareket etmesi için kendisine müsaade olunmuştu. İşte bu suretle güya taarruz prensiplerine sadık kalmak vesilesiyle manen ve maddeten zayıf bir kuvvet, kuvvetli A.B.D. filosunun üzerine sevk olunuyordu. Bir Fransız muharriri diyor ki: "Eğer cüceler, koyunlar, finolar ve mercan balıkları, devlere, kurtlara ve köpek balıklarına karşı hücum etseler, tabi bu kahramanlığı takdir ederiz, fakat pek haklı olarak saldırganlara acımdan da kendimizi alamayız." Bir takım budalalar tarafından korkaklıkla itham edilmesi şüphesiz bulunmasına rağmen Napoléon esaslarına göre, Amiral Cervera'nın bu çılgınca emre itaat etmemesi lazımdı.

Amiral Cervera, *Infanta Maria Teresa* (Sancak gemisi); *Amiral Oquendo*, *Vizcaya*, *Cristobal Colon* zırhlı kruvazörleri ile *Furor*, *Terror* ve *Pulton* muhripleriyle beraber 28/29 Nisan gecesi denize çıktı. Evvelce zikredilen üç torpidobot fena bir vaziyette bulunduğundan dolayı İspanya'ya gönderildi. İspanya hükümeti son dakikada Karayip denizine kömür göndermek için bazı teşebbüslerde bulundu. Hastane gemisine dönüştürülmüş bulunan *Alicante* isimindeki posta vapurunun kömür işlerine nezaret etmek için Martinik adasına gitmesi emrolundu ve İngiliz bandıralı *Roath*, *Restormel* ve *Twickenham* vapurları Karayipler'e kömür nakletmek üzere kiralandı. Cervera'ya verilen bilgide 5.000 ton kömürün Hollanda hakimiyetindeki küçük Curaçao adasında bulunmak üzere yola çıkarıldığı bildiriliyordu. Kömür gemilerinden hiçbirisi Cervera'nın eline geçmedi ve bunlardan ikisi A.B.D. filosu tarafından yakalanarak zapt edildi.

Cabo Verde (Yeşilburun) adalarından Karayipler'deki en yakın noktaya olan mesafe 2.100 mildi; binaenaleyh İspanyol filosunun, saatte 10 mil gitmek şartıyla buraya varması için dokuz gün lazımdı. Halbuki Cervera yolda giderken muhripleri yedekte götürmeğe mecbur kaldığından dolayı Martinik'e ancak 12 Mayıs sabahı varabildi. Cervera, buraya gelmezden evvel, hareketleri hakkında İspanya'ya telgraf yollatmak üzere *Furor*'u ileri sevk etmiş bulunuyordu.⁸ Muhrip 11 Mayıs'ta Fort de France limanına vâsıl oldu ve burada kömür olmadığını; kuvvetli bir A.B.D filosunun Porto Riko'da bulunan San Juan limanının önünde bulunduğunu; süratli A.B.D yardımcı kruvazörleri *Harvard* ve *St. Louis*'in civarda olduklarını; Filipin adalarındaki Manila limanında bulunan İspanyol filosunun hezimete uğradığını; A.B.D filosunun Küba sahillerini ablukaya aldığını ve mamafih bu adada bulunan Santiago limanının gözlem altında bulunmadığını haber verdi. Kazanında arıza zuhur etmiş bulunan *Terror* 12 Mayıs'ta Fort de France limanında bırakılarak burada tamiratını yaptıktan sonra aldığı emir icabı Porto Riko'ya hareket ederek aksilikle karşılaşmaksızın limana vâsıl oldu. İspanya hükümeti Cervera'ya hitaben: "Eğer filonuzun orada (Karayipler'de) muvaffakiyetle harekât yapabileceğine emin değilseniz, İspanya'ya dönebilirsiniz" mealinde bir telgraf göndermişti. Bu telgraf Cervera'ya vâsıl olmadı ve nihayet kendisi ne yapacağını bilmez bir vaziyette kaldı. Kendisinin ilk ihtiyacı kömürdü; halbuki hükümetinden 26 Nisan'da aldığı bilgiye göre bunu ancak Curaçao adasından alabilecekti.

Cervera aldığı bilgiye göre muharebeye tutuşmak ihtimali olmaksızın ancak Santiago limanına gidebilirdi ki bunun için 950 mil mesafe kat etmek lazımdı ve mevcut kömürü ise buna ucu ucuna kâfi idi. Cervera, Santiago'da kömür olmadığını zannediyordu, halbuki bu yanlıştı. 1914 tarihinde *Karlsruhe*'nin kullandığı liman gibi Venezuela sahillerinde gizli bir üs tesis edil-

5 Cervera, s. 54.

6 a.g.e., s. 61.

7 [V. Dupuis, *Direction Guerre*, s. 192.]

8 [Amiral Cervera muharebenin ilan olunup olunmadığını kesin surette bilmediğinden ve bir de kömüre pek ziyade ihtiyacı olduğundan dolayı sahil ile haberleşerek mevkiini ifşa etmeğe mecbur kalmıştı. Telsiz telgraf o sıralarda henüz gelişmemiş olduğundan denizde bulunduğu müddetçe hükümetinin kendisiyle haberleşmesine imkân yoktu. Concas, s. 45.]

9 *Twickenham* adlı kömür gemisine harpten önce Venezuela kıyısına gitmesi emredilmişti ancak Cervera bundan haberdar edilmemişti. Zaten vapur Martinik'de fazla oyalanınca bir A.B.D kruvazörü tarafından yakalandı.

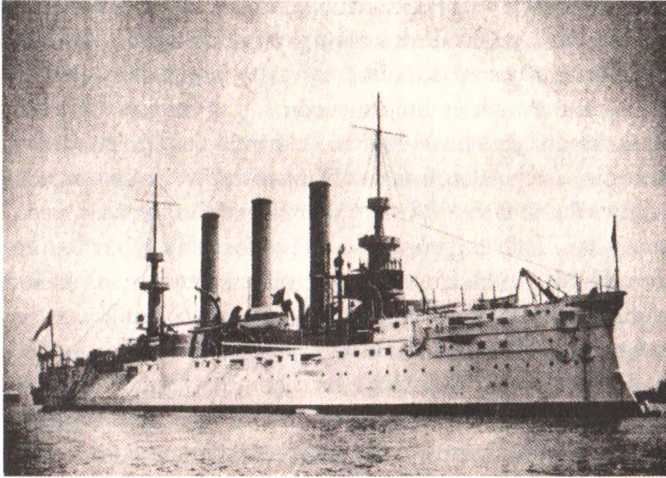
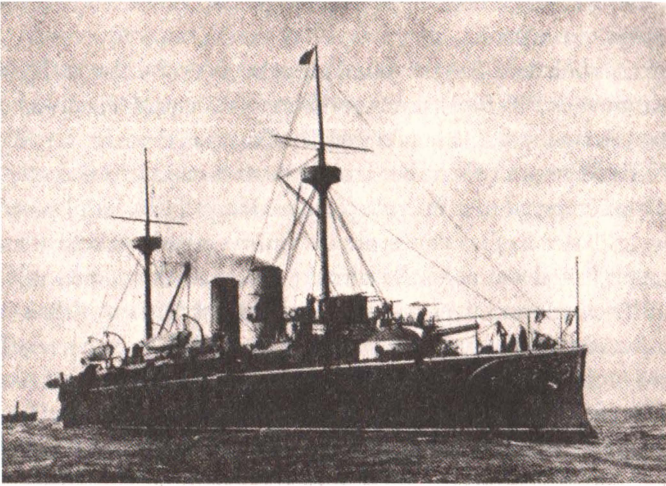
memiş olduğu için⁹ Cervera, evvelden Curaçao adasına hareket etti ve buraya kadar olan 480 mil mesafeyi aksilik çıkmadan kat ederek 14 Mayıs sabahı mezkûr adaya vâsıl oldu. Fakat geldiği zaman kömür gemilerinin gel-mediklerini ve filosundaki gemilerden ikiden fazlasının limana girmesine müsaade edilemeyeceğini öğrendi. Bunun üzerine *Infanta Maria Teresa* ile *Vizcaya*'yı limana gönderdi ve bu gemiler, bin türlü güçlük ile kötü cinsten 400 ton kömür ve bol miktarda taze erzak almağa muvaffak oldular.¹⁰

Amiral Cervera, 15 mayıs akşamı buradan hareket etti ve A.B.D kuvvetleri tarafından görülmeden 19 Mayıs sabahı Santiago limanına girdi. Buraya girdikten sonra kömürünü çabuk alabilseydi, Havana limanına kadar gidebilirdi. Çünkü, A.B.D filosunun harekâtı tetkik edildiği zaman görüleceği şekilde, vaziyet buna müsaitti. Santiago'da bahriye deposunda 2.300 ton Cardiff kömürü vardı, fakat bu kömürü almak için hiçbir vasıta ve hatta sepet veya çuval dahi yoktu. Bu yoksunluktan dolayı filo, limanda kaldığı altı hafta zarfında bir türlü kömürlüklerini doldurmağa muvaffak olamamıştı. Cervera'nın Santiago'yla haberleşmesi gizli bir kaynak kanalıyla günün gününe Washington'a bildirilmiş olmakla beraber denizdeki A.B.D filosu için bu hadise on gün kadar meçhul kalmıştı.

A.B.D bahriyesinin stratejik harekâtı, bahriye nezaretinde bulunan bir harp meclisi tarafından idare ediliyordu. Bu meclisin âzaları, bilâhare başkan tarafından atanmış olup, bahriye nâzırı yardımcısı ve deniz harp tarihi mütehassısı; daha sonra da A.B.D başkanı seçilen meşhur Theodore Roosevelt, Tuğamiral M. Sicard ve Albaylar A. S. Barker ve Crowninshield'dan mürekkepti. Meclise 9 Mayıs tarihinde kezaik meşhur deniz harp tarihi mütehassısı Albay A.T. Mahan iltihak eyledi. Bundan iki gün sonra Roosevelt, orduda hizmet alarak meclisi terk etti ve 20 Mayıs'ta Albay Barker istifasını verdi. Meclis bütün harp müddetince vazifesini ifa ederek bahriye nâzırı I. D. Long tarafından verilecek emirleri hazırladı.

Bahriye nâzırı meclisin kararlarına mutlaka uymak mecburiyetinde bulunmamakla beraber gidişat kendisinin bu kararlara daima katıldığını göstermiştir. Tıpkı Büyük Harpte olduğu gibi gerek İspanya'da gerek A.B.D'de mahremiyete katıyen riayet edilmiyor ve ba-

¹⁰ Albay Concas 400 ton, Amiral Cervera ise 600 ton kömür alındığını söylemektedir. Lâkin Caracas'daki İspanya elçisine göre ancak 300 ton kömür alınabilmiştir.



Resim 11. Santiago muharebesinde batan İspanyol zırhlı kruvazörü *Vizcaya* (üstte). Büyük topları arızalı, cephanesi fena idi. *Brooklyn*'i mahmuzlamaya çalışırken kahramanca harp etti. A.B.D. Zırhlı Kruvazörü *Brooklyn* (altta). Santiago muharebesinde Komodor Schley'in sancağını taşıdı ve mühim bir rol oynadı. Muharebe esnasında yaptığı manevra büyük münakaşaya sebep oldu.

sında harekât hakkında bilgi neşrediliyor; strateji meseleleri serbest olarak münakaşa olunuyordu.

Küba ihtilâlcileri, Amerikalılarla beraber diler. Bunlar istihbarata ait bilgi veriyorlar ve A.B.D filusunun harekâtına daima yardım ediyorlardı. İsyan dolayısıyla İspanyollar adadaki demiryollarını işletmekte büyük zorluğa maruz kaldıklarından bir limandan diğer bir limana umumiyetle denizden gitmek lazım geliyordu. Bu sebeplerden dolayı bütün sahil şehirleri yiyecek ve içeceklerini başlıca denizyolu ile temin etmek mecburiyetinde idiler. Binaenaleyh Küba'yı ablukaya almak, İspanya'nın adadaki nüfuzunu kırarak A.B.D çıkarlarına uygun bir barış akdetmek için en etkili bir vasıta gibi görünüyordu. Başlangıçta uluslararası karışıklığa meydan vermemek için yalnız Havana, Mariel, Matanzas ve Cardenas limanlarına karşı abluka ilân edildi, fakat aradan çok geçmeden abluka sahası uzatıldı. İspanyolların stratejik vaziyetleri o kadar fena ve o kadar ümitsiz bir halde idi ki eğer daha harp başlamazdan evvel buradan çekilmiş olsaydılar çok akıllıca hareket etmiş olurlardı. Adadaki İspanyol kuvveti, 1898 senesi sonlarında 100.000 kişiden ibaretti fakat bu kuvvet yiyecek de dahil olmak üzere her cihetten büyük bir ihtiyaç içinde olduğu gibi bir yanda da sıtma hastalığından müthiş surette muzdarip bulunuyordu.

A.B.D donanması, harbin ilk haftalarında pek ihtiyatlı hareket etti. bu donanmanın Kuzey Atlantik filosu, Tuğamiral W. T. Sampson komutasında bulunuyordu. O tarihte 58 yaşında bulunan bu zat, bahriyede kendisinden daha kıdemli altı tuğamiral, on komodor ve üç albay bulunmasına rağmen komutanlık mevkii için bilhassa seçilerek getirilmişti. Kendisi, tehlikeli ve yapılması cesaret isteyen işlere girişmekten zevk alan, yeteneği yüksek ve son derecede azimli bir subay olduğundan dolayı seçimdeki bu isabete hiç diyecek yoktu. Kruvazör filosu komutanlığına Komodor W. S. Schley tayin edildi ve Sampson'dan çok kıdemli" olmasına rağmen kendisinin maiyetine verildi. Sampson komutasındaki gemiler: *New York* zırhlı kruvazörü (sancak gemisi), *Indiana* ve *Iowa* muharebe gemileri, *Puritan*, *Amphitrite*, *Terror* ve *Miantonomoh* monitorları; *Detroit*, *Cincinnati*, *Marblehead*, *Montgomery* ve *Dolphin* kruvazörleri; altı gambot; bir silahlı yat ve altı torpidobottu. Bütün A.B.D harp gemileri yeşile çalan açık kurşuni bir bo-

ya ile boyanmıştı. Amiral Sampson'un vazifesi Küba'yı abluka etmek ve Karayipler civarını tarassut altında bulundurmaktır ki aralarındaki mesafelerin büyüklüğünden dolayı bu işin icrası kolay değildi. Komodor Schley komutasına verilen gemiler: *Brooklyn* zırhlı kruvazörü; *Massachusetts* ve *Texas* muharebe gemileri; *Minneapolis*, *Columbia* ve *New Orleans* kruvazörleri idi. Bu kuvvet, A.B.D sahillerinin muhafazası vazifesiyle görevlendirilerek Karayip denizindeki harekât sahasından çok uzakta bulunan Hampton Roads mevkiine gönderilmişti.

Eğer İspanyol filosu, iyi teçhiz edilmiş ve zamanında hazırlanmış bir filo olsaydı Amerikalıların bu surette kuvvetlerini bölmelerini kendilerine pahalıya mal edebilirlerdi. İspanyol kruvazörlerinin kuvveti, A.B.D'de haddinden son derecede mübalâğalı olarak tahmin edilmişti. Hatta yetenekli erbâbın en mâkullerinden biri olan Mahan bile *Oregon*'un iltihakından evvel A.B.D filusunun kuvvet yönünden İspanyollarla eşit derecede olduğunu söylüyordu. Öte yandan Amiral Cervera yaptığı birtakım hesaplar neticesinde halen kendi filosu içinde bulunmayan diğer dört gemiyi daha mevcut farz etmek şartıyla elindeki kuvvetin, A.B.D filusunun kuvvetine nazaran 50:132 nisbetinde olduğunu iddia ediyordu ve bu iddia hiçbir şekilde mübalâğalı değildi.¹²

Sampson'un monitorları deniz için pek elverişsiz gemilerdi. Kendisi, Cervera gelmezden evvel Havana'ya taarruz etmek fikrinde idi ve burasını bu suretle zaptedebileceği kanaatinde bulunuyordu. Fakat harbin arifesinde telakki ettiği bir emre nazaran, gemilerini iyi tahkim edilmiş İspanyol limanlarının top ateşine maruz bırakmaması tebliğ edilmişti. Bundan sonra cereyan eden bütün hadiseler, gemiler tarafından yapılan bombardıman vasıtasıyla karadaki bir topu susturmak ile mezkûr topu tahrip etmek arasındaki farkı izah eder. Sampson'un harekete geçmesine hükümet tarafından müsaade verilir verilmez 21 Nisan'da Key West'teki üssünden denize çıkarak Havana'ya geldi. Kendisi liman haricinde kaldı ve geri kalan gemileri Küba'nın diğer limanlarını abluka etmek üzere gönderdi. Sampson'un gemilerinden üçü, 27 nisan tarihinde Matanzas'ta bir İspanyol bataryasını topa tuttular ve İspanyollar bu bombardıman neticesindeki zayıatla-

11 [Burada bahsedilen kıdemlerin her halde subaylığa giriş tarihinden alındığı anlaşılmaktadır.]

12 Cervera, s. 28.

rının bir tek katırdan ibaret olduğunu büyük bir alayla ilân eylediler. Key West deniz üssünün Havana'dan ancak 90 mil uzakta bulunmasına rağmen büyük gemilerin kömürünü tamam olarak muhafaza etmekte büyük güçlük çekiliyordu. 11 Mayıs tarihinde Cardenas körfezinde keşif yapmakta bulunan Winslow ve Hudson torpidobotları şiddetli bir ateşe maruz kaldılar. Aynı gün Cienfuegos'da bulunan beş telgraf kablosunu kesmek için Amerikalılar tarafından yapılan bir teşebbüs kısmen başarısızlığa uğradı. Bu kablolardan ancak ikisi kesilebildi ve üçü olduğu gibi kaldı.

İspanyol filosunun zayıflığı aşikâr bulunmasına rağmen mezkûr filonun St. Vincent limanından hareketi, A.B.D sahillerinin selameti açısından bazı mertebe endişeleri mucip oldu. Bu kâbilden olmak üzere ülkenin doğu sahilleri boyunca birtakım küçük filolar gönderilmesi talep olundu ve Küba'daki abluka zaafa uğradı. A.B.D bahriye harp meclisi, Amiral Cervera'nın ya San Juan limanına veyahut Küba doğusundaki diğer bir limana gideceği kanaatini besliyordu ve bu kanaat nedeniyle Sampson'a verdiği emirde, şayet Cervera San Juan'a gidecek olursa kendisini burada abluka etmesi bildirilmişti. Sampson muharebe etmeğe daima istekli bulunduğundan dolayı, Cervera Karayipler'e varmadan evvel dahi San Juan'a kadar giderek burasını bir yoklamağa karar verdi; beri yandan 29 Nisan'da *Harvard*, *St. Louis* ve *Yale* yardımcı kruvazörlerini İspanyol filosunu tarassut etmek vazifesiyle Martinik, Guadeloupe ve Porto Riko'ya gönderdi.

Amiral Sampson refakatinde *New York*, *Iowa*, *Indiana*, *Terror*, *Amphitrite*, *Montgomery*, *Detroit*, bir torpidobot ve bir kömür gemisi olduğu halde 12 Mayıs sabahı erkenden San Juan limanı önüne gelerek limanda bulunan zayıf sahil bataryalarına karşı saat 05:16'da ateş açtı ve bu ateşi üç saat kadar idame ettirdi.¹³ Sampson daha buraya gelir gelmez İspanyolların burada olmadıklarını anlamış olduğundan ve gemilerini istihkâm toplarının ateşine maruz bırakmaması da evvelce kendisine emredilmiş bulunduğundan bu bombardımandan yegâne maksadı mürettebatına atış talimi yaptırmaktan başka bir şey değildi. Bombardıman esnasında gemiler, bataryalardan 1.000-4.000 yarda açıktaki manevra yaptılar ve demirlemediler. Bombardıman neticesinde İspanyollardan 3 ölü ve 39 yaralı vardı. İstihkâmlardan aşan mermiler yüzünden şehirdeki ahaliden de 19 kişi ölmüş-

tü. Tahkimatın duvar kısmı oldukça hasara uğramış; mamafih toplardan ancak bir tanesi geçici olarak hareketsiz kalmıştı. Amerikalıların attıkları 1.222 merminin yaptığı hasar işte bundan ibaretti. İstihkâmlarda bulunan on 9,4 inçlik obüs ve on dört tane eski sistem 6 inçlik top toplam 400 mermi atıldılar ve iki isabet temin ettiler.¹⁴ Bu isabetlerden *New York* ve *Iowa*'da 1 kişi öldü; 7 kişi yaralandı.

Bu bombardımanı yapmak hata idi. İspanyollar, San Juan şehrinin ihtar olmadan bombardıman edildiğinden şikâyet ettiler. Halbuki Amiral Sampson iyi bir insan ve müşfik bir komutan olduğundan kendisinin sivil ahaliyi öldürmek niyetinde olmadığı ve şehre isabet eden mermilerin istihkâmlara atıldığı açıktı. A.B.D filosunun bir muvaffakiyet elde edemeden çekilmesi, İspanyollar tarafından mezkûr filonun büyük hasara uğradığı suretinde telakki edildi. Sarf edilen cephaneye gelince, israftan başka bir şey değildi. Ayrıca İspanyol filosunun yaklaşmakta olduğu malum olduğundan Amerikan gemilerindeki cephanenin bu suretle israf edilmesinin nahoş neticeler vermesi de ihtimalden uzak değildi. Sampson şimdi Havana'dan 1.000 mil uzaklaşmış bulunuyordu. Buradan yavaş yavaş batıya doğru döndü ve refakatindeki monitorların yolsuzluğundan dolayı saatte 5 mil süratle seyrederek 14 Mayıs tarihinde tarafsız San Domingo adasının Puerto Plata limanına geldi. Burada 15 Mayıs'a kadar yani bir gün kaldı ve o gün zarfında İspanyol filosunun 12 Mayıs'ta Martinik, 14 Mayıs'ta ise Curaçao adasına geldiğini; Komodor Schley'in kruvazör filosu ile beraber 13 Mayıs'ta Charleston'a müteveccihen Hampton Roads'tan hareket ettiğini haber aldı. Amiral Sampson, harp meclisi tarafından verilen emir üzerine buradan Key West'e hareket etti ve 18 Mayıs'ta mezkûr limana vâsıl oldu. Schley de aldığı emir üzerine bu limana gelmiş bulunuyordu.

Bahriye harp meclisi 17 Mayıs tarihiyle Sampson'a verdiği bilgide Amiral Cervera'nın Havana veyahut Küba'nın güney sahilinde kati emir aldığını bildirdi. Amiral Sampson da harp meclisinden verilen bu yanlış bilgiye istinaden Santiago limanını tarassut altında bulundurmada ve *Iowa*'yı Komodor Schley filosuna iltihak etmek üzere sevk ettikten sonra kendisi *New York*, *Indiana*, iki monitor ve daha birtakım küçük gemilerle Havana limanını bekledi; aynı zamanda *St. Paul* ve

¹³ *Reports*, s. 371. bkz. Harita XI.

¹⁴ Jacobsen, s. 27.

Yale yardımcı kruvazörlerini Haiti ile Jamaika; *Harvard* vapurunu Haiti ile Porto Riko ve *Minneapolis* kruvazörünü de Haiti'nin Kuzeyinde karakola memur etti. Komodor Schley, Cienfuegos'a müteveccihen 18 Mayıs'ta Key West'ten hareket etti ve Küba'nın batısından dolaşarak 22 Mayıs'ta mezkûr limanın önüne geldi. Schley'in filosu *Brooklyn*, *Iowa*, *Texas*, *Massachusetts*, bir kömür gemisi ve diğer üç küçük gemiden mürekkepti. Cienfuegos met-hali dar ve içi derin bir liman olup burada bulunan gemileri dışarıdan gör-mek mümkün değildi. Schley buraya geldikten sonra limanın açığında do-laşıp durdu ve içeride İspanyol filosunun bulunup bulunmadığını anlamak için sahildeki ihtilâlcilerle temasa bile lüzum görmedi. Nihayet ertesi gün Sampson'dan bir emir aldı: bu emre göre İspanyol filosunun bulunduğu zannedilen Santiago limanına hareket etmesi ve mümkün olduğu takdirde 24 Mayıs günü öğleden evvel mezkûr limanın önünde bulunması bildirildi. Eğer İspanyol filosu buradan hareket etmişse arkasından takip etmesi de ke-zalik bu emir dahilindeydi.

Komodor Schley aldığı bu emir üzerine hemen harekete geçmedi ve Cervera'nın limanda olduğu kanaatiyle 24 Mayıs akşamına kadar liman haricinde dolaştıktan sonra nihayet ihtilâlcilerden İspanyol filosunun bura-da bulunmadığını öğrenerek ağır yol ile Santiago'ya doğru gitmeğe başla-dı. 26 Mayıs akşamı mezkûr limanın önüne geldi ve burada *Harvard*, *St. Paul* ve *Yale* ile birleşti. Bu gemiler İspanyolları görmemişlerdi; yalnız *St. Paul* Amiral Cervera filosu için kömür yüklü İngiliz şilebi *Restormel*'i 25 Mayıs tarihinde Santiago limanı önünde yakalamıştı. Schley, Santiago li-manının önüne geldikten sonra bu limanı abluka edecek yerde hatta İspan-yol filosunun içeride olup olmadığını bile tayine lüzum görmeyerek filo-sundaki kömür gemisinde zuhur eden bir arıza dolayısıyla Key West lima-nına girmeğe mecbur olduğunu rapor etti. Bu rapor Washington'da pek zi-yade endişe ve hayretle karşılandı.¹⁵ Schley bundan evvel de Cienfu-egos'dan Sampson'a gönderdiği bir haberde, kömürü azaldığından dolayı Santiago'yu abluka edemeyeceğini ve en az iki kömür gemisine daha ihti-yacı bulunduğunu; bu kömür gemileri gelinceye kadar kendisinin tarafsız Haiti adasının Mole St. Nicolas limanına doğru gitmekte olduğunu bildir-mişti. Bu endişe verici haberi alan Sampson, derhal *New Orleans* kruvazö-

rünü Schley'e göndererek her ne pahasına olursa olsun Santiago'yu abluka etmesini ve mecburiyet halinde methalde bir kömür gemisi batırarak limanı kapatmasını kendisine ihtar etti. Sampson 27 Mayıs'ta *New York* kruvazörü ile Key West limanında kömür almakta bulunuyordu. Evvelce San Francisco'dan hareket etmiş bulunan *Oregon* Güney Amerika'yı dolaşarak uzun bir mesafe kat ettikten sonra 26 Mayıs'ta Key West'e vâsıl olmuştu. Gemi bu kadar uzun bir seyahate rağmen her şekilde mükemmel ve hemen harekete hazır bir vaziyette idi. Komodor Schley'in hareket tarzından dolayı Amiral Sampson bizzat Santiago'ya gitmeğe karar verdi.

Schley, 26 Mayıs tarihinde Key West'e gideceğini bildirdikten sonra filosunu Küba'nın güney sahilini takiben Yucatan boğazına sevk ederek ağır yol ile batıya doğru seyretti ve nihayet gemilerinden ikisinin kömürünü denizde ikmal ettikten sonra 28 Mayıs günü öğleden sonra saat 13:25'te geri dönerek o günün akşamı Santiago'ya vâsıl oldu. Schley 29 Mayıs sabahı saat 07:40'ta, Cervera'nın kruvazörleriyle iki muhribin bu limanda yatmakta olduklarını anladı. Schley'in bütün hataları, Cervera'nın Santiago'ya gitmeyeceği hakkındaki kanaatinden ileri gelmişti çünkü buraya geldiği takdirde ablukaya alınarak tahrip edilmesi muhakkak bulunduğundan Cervera'nın göz göre göre kendini felakete atacağını tahmin etmiyordu.

Cervera'nın Santiago'da olduğu anlaşıldıktan sonra dahi Schley lüzumu kadar faaliyet göstermedi. Mesela *Cristobal Colon* methalde yatıyordu ve limanı muhafaza eden istihkâmlar ise gayet ehemmiyetsizdi; eğer Schley, *Massachusetts* ve *Iowa*'yı, içeri girmemek şartıyla biraz methale yakın göndermiş olsaydı *Cristobal Colon*'a büyük hasar verebilirdi. A.B.D gemilerinin kendilerini istihkâm topraklarının ateşine maruz bırakmamaları hakkında evvelce verilmiş olan emir şimdi geri alınmış bulunuyordu.¹⁵ Schley, 31 Mayıs günü Santiago istihkâmlarını kendi topraklarının menzil sınırından şöylece bir bombardıman etmekle yetindi ve bu bombardımanda gemileri hiçbir hasara uğramadı. Nihayet 1 Haziran tarihinde Sampson, Santiago'ya vâsıl olarak komutayı eline aldı ve derhal bütün gemilerin methale yaklaşmalarını emretti. Bundan sonra Santiago'nun doğusunda, mezkûr limana 50 mil mesafede bulunan Guantanamo limanını zaptederek gemilerinin

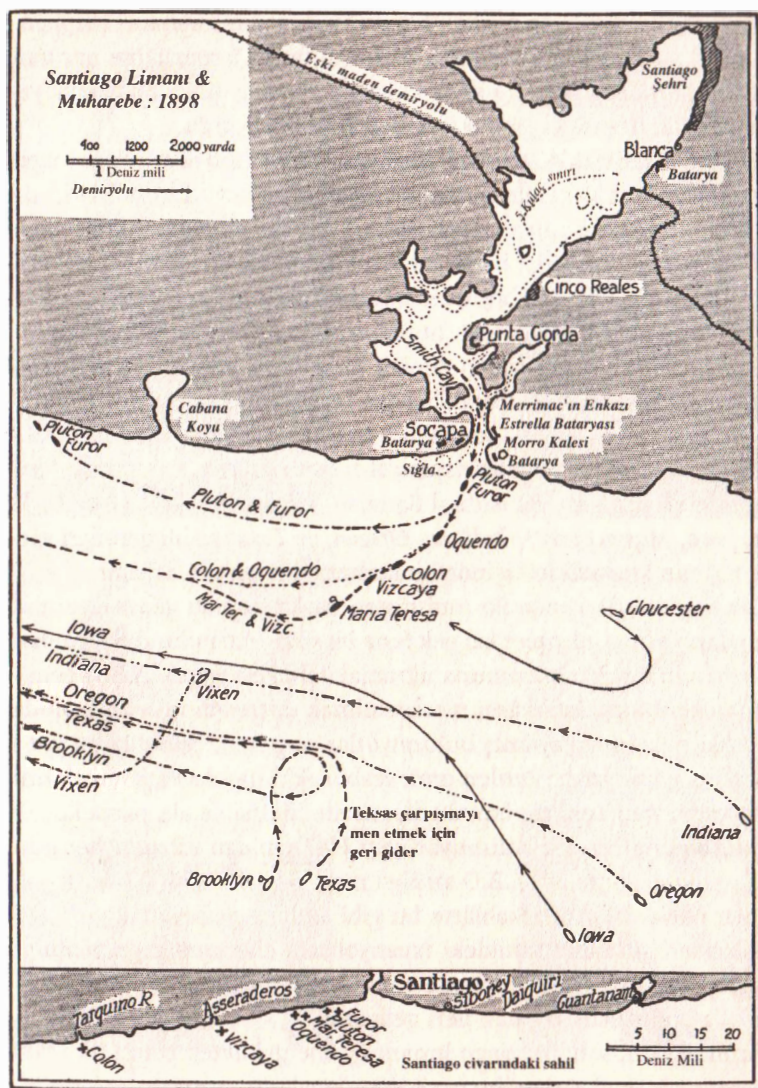
¹⁵ Long, Cilt I, s. 276.

¹⁶ Long, Cilt I, s. 282.

kömür alabilmeleri için burasını bir ileri üs olarak kullanmağa karar verdi ve 7 Haziran tarihinde kendi filosundan iki küçük gemi ayrıarak bir silâ-hendaz taburuyla beraber limana sevk etti. 10 Haziran'da bu kuvvet, gemi toplarının ateşi altında karaya çıkarılarak mevki zapt olundu.

Santiago, 1898 tarihinde 30.000 nüfuslu köhnemiş bir şehirdi. Etrafı dağlarla çevrilmiş bir limanın kuzey ucunda ve liman methalinden dört mil mesafede bulunuyordu. Methal dolambaçlı ve dar olup sığıklar-dan dolayı bir noktasında geçit mahallinin genişliği 100 yardaya kadar dü-şüyordu. Etrafı da tamamen dikenli tel ile çevrilmişti ve General Arsenio Linares komutasında 9.000 kişilik bir İspanyol garnizon kuvveti vardı. Ma-mafih bu kuvvete rağmen civar arazi tamamen ihtilâlcilerin ellerinde bulu-nuyordu ve İspanyol kuvvetlerinin mâlik bulundukları, koruganlarla mu-hafaza edilen mahdut arazi dahilinde yapılan tarım kendilerini idareye kâ-fî gelmiyordu. Askerler bir taraftan açlık çekiyor ve diğer taraftan da hasta-lık kendilerini bitiriyordu. Maaşlarına gelince, tedahülde üç aylıkları vardı. Dağlar ve ormanlar, bu kuvvetin, Küba'nın diğer şehirleriyle olan irtibatını keserek kendilerini mahsur bir halde bırakmıştı. Gerçi Haziran sonunda buraya Manzanillo'dan bir takviye kuvveti geldi fakat bu gelen kuvvet pek az erzak getirdi ve para namına hiçbir şey getirmedi.

Methaldeki istihkâmlar eski ve harap bir halde idiler. Son sistem top olarak yalnız bir tane 35 kalibrelilik 6,3 inçlik top vardı ki bu top da, kazanın-da zuhur eden bir arızadan dolayı limanda yatmakta bulunan *Reina Merce-des* kruvazöründen çıkarılmıştı. 17 Haziran'da aynı cinsten bir top daha mevzilendi. Bu iki toptan başka 1724 yapımı kaval toplardan tadil suretiyle meydana getirilmiş beş tane 6,3 inçlik ağızdan dolma şışhane topu ve birkaç tane 8,6 inçlik eski obüs daha mevcut idiyse de bu topların mesafeleri son derecede mahdut olduğundan gürültü yapmaktan başka bir faydaları yoktu. Methale hâkim bulunan Punta Gorda burnuna iki 6 inçlik kuyruktan dolma obüs ile iki 3,6 inçlik son sistem Krupp topu mevzilenmiş ve toplam on üç mayından mürekkep bir mania hattı vücuda getirilmişti fakat kullanılan mayınlar fena idi. Şu halde Santiago limanının deniz cephesindeki istih-kâmlarda ancak vasat çapta olmak üzere dörtten fazla kuyruktan dolma top yoktu ve bu topların ise cephaneleri az, çapları da Amerika filosu için tehli-



Harita 11. Santiago Muharebesi.

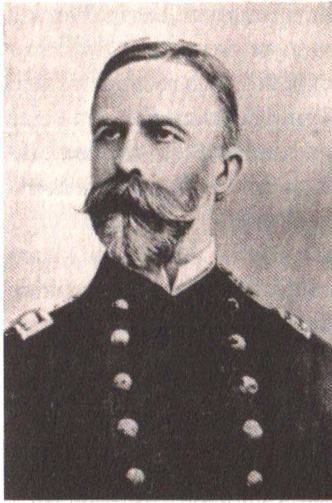
ke teşkil edecek bir derecede değildi. 6,3 inçlik iki topun cephanesi toplamda ancak 200 atım kadardı. Müdafaa silâhının bu kudretsizliğine nazaran Amerika filosunun herhangi bir anda limana girmesine mani olabilecek yeğâne husus limandaki seyir güçlüklerinden ibaret kalıyordu.

25 Mayıs tarihinde İspanyol gemileri kömür almakla meşgul iken kendilerine kömür getirmekte bulunan *Restormel* vapuru liman haricinde bir Amerika gemisi tarafından zapt edildi.¹⁷ Methalde yatmakta bulunan *Cristobal Colon* bunu gördüğü halde vapuru kurtarmak için hiçbir teşebbüste bulunmadı çünkü Cervera, böyle bir teşebbüs halinde Amerikalıların *Restormel*'i batıracaklarını ileri sürerek buna muvafakat göstermedi. Mamafih *Cristobal Colon* çok su çektiğinden denizli bir havada methalden geçerken dalgaların tesiriyle kayalara çarparak batarsa İspanyol filosunun içeride hapsolması tehlikesi de mevcuttu. Santiago'nun önüne kuvvetli bir A.B.D filosu geldikten sonra artık buradaki İspanyol filosunun kaderi mühürlenmiş bulunuyordu. Haziran ayında Amiral Sampson'un komutasında *New York*, *Brooklyn*, *Iowa*, *Massachusetts*, *Indiana*, *Oregon*, ve *Texas* zırhlı gemileri vardı ki Cervera'nın kruvazörleri içinde bu kudrette bir tek gemi yoktu.

Cervera'nın filosunda iki muhripten başka torpido gemisi mevcut olmadığından ve bu muhripler ise pek fena bir vaziyette bulunduklarından A.B.D filosu için torpido hücumuna uğramak tehlikesi yoktu. A.B.D gemileri, methaldeki Morro istihkâmı merkez olmak üzere altı mil yarıçapında bir yarım daire üzerine yayılmış bulunuyorlar ve gece ve gündüz bu vaziyeti muhafaza ediyorlardı. Verilen emir icabı sakın havalarda kömürlerini oldukları yerde, yani denizde ikmal ediyorlardı. Methalde altı parça küçük A.B.D istimbotu tarassutta bulunuyor ve 7 Haziran'dan itibaren her gün karanlık bastıktan sonra bir A.B.D zırhlısı methale sokularak burasını ışıldakla tenvir ediyordu. Amerikalıların bu gibi tedbirleri muvaffakiyetle tatbik edebilmeleri şüphesiz sahildeki İspanyolların ellerinde gayet mahdut seri ateşli top ve o nispette az cephane mevcut bulunmasından; hemen hiçbir ışıldak da bulunmamasından ileri geliyordu.

Amiral Sampson, Santiago limanı önüne geldikten sonra ilk iş olmak üzere limana hâkim tepelerin zaptı için 10.000 kişilik bir kuvvet istedi. Kendisinin bu talebi üzerine Ge-

17 Concas, s. 55.



Resim 12. Amiral W. T. Samson. İspanya harbinde Karayipler'deki A.B.D. deniz gücünü komuta etmiştir (üstte solda). Amiral G. Dewey. İspanya harbinde A.B.D. Pasifik Filosu'nun komutanı idi. Manila muharebesini kazandı (üstte sağda). Amiral Cervera. Karayipler'deki İspanyol filosunun komutanı. Son derece cesur ve asil bir subay idi (altta solda). Amiral Montojo. Manila'daki İspanyol filosunun komutanı. Ümitsiz bir muharebede cesaretle harp etti.

neral Shafter komutasında Tampa limanında hazır bulunan kuvvet hareket etmek üzere idi ki Küba'nın Kuzeyinde bir İspanyol kruvazörünün dolaşmakta olduğu haberi alındı ve sevkıyat ertelendi. Nihayet 16.000 kişiden ibaret bulunan mezkûr kuvvet 14 Haziran'da Tampa'dan hareket etti ve 22 Haziran'da Santiago ile Guantanamo arasında bulunan Daiquiri mevkiinde karaya çıkmağa başladı. Karadaki İspanyollar ciddi bir mukavemet göstermediklerinden 26 Haziran'da çıkartma tamam oldu.

2/3 Haziran gecesi Amerikalılar, kömür gemisi *Merrimack*'i methalde batırarak limanı kapatmağa teşebbüs ettiler. Bilhassa hazır edilmiş bulunan bu gemi, bahri inşaat mühendisi Hobson ile yedi gönüllü mürettebat tarafından methale sevk olundu fakat burada gemiyi batırmak için konulmuş olan bombalardan hemen hiçbirini infilâk etmediğinden gemi istenen noktada batmadı ve bu suretle limanı tamamen kapatamadı. Geminin üzerine karadan müthiş bir ateş açıldı ve neticede mürettebatı İspanyollara esir düştü. Amiral Cervera bu esirlere son derecede yüce gönüllülükle muamele ederek kendilerinin hayatta bulunduklarını Sampson'a bildirdi ve ilk fırsatta bunları Amerikalıların elinde bulunan İspanyol esirleriyle mübadele etti. 6 Haziran, 16 Haziran ve 2 Temmuz tarihinde methalde bulunan iki zayıf İspanyol istihkâmı Amerika filosu tarafından bombardıman edildi ve bu bombardıman neticesinde İspanyollardan 6 kişi öldü 81 kişi yaralandı; toplardan bir tanesi de geçici olarak hareketsiz kaldı. Bombardıman esnasında limana birçok mermi düştü ve bunlardan bazıları İspanyol gemilerine isabet etti. Bu suretle *Reina Mercedes*'e isabet eden mermilerden mezkûr gemide iki defa yangın çıktı. Mukabele ateşinde *Iowa*'ya 8,3 inçlik bir obüs mermisi isabet etti ve gemiyi hafif surette yaraladı. 22 Haziran'dan itibaren yeni icat edilmiş bir silâh harp sahnesine dahil oldu. Bu yeni silâh, hava basıncı ile 2.000 yarda mesafeye yüksek infilâklı humbara atan bir nevi toptu. Bu nevi toplardan üç tanesine sahip bulunan *Vesuvius* gambotu birtakım bombardımanlar yaptı ise de mermiler çok dağılık düştüklerinden hiçbir netice hâsıl olmadı.

Oldukça mühim bir A.B.D kuvvetinin karaya çıkartılarak Santiago'ya doğru harekete geçmesi ile beraber Amiral Cervera filosunun mevki son derecede zor durumda kaldı. Bu filonun birçok noksanlarından hiç-

biri telâfi edilmemişti. Filoda bulunan altı parça 11 inçlik topun, daha henüz ikişer mermi almış oldukları halde, kamalarında arıza zuhur etmişti. *Cristobal Colon* da hiç büyük top yoktu. Mevcut otuz parça 5,5 inçlik seri ateşli toplar henüz hiçbir mermi sarf etmedikleri halde bunlara mahsus olan mühimmattan işe yarayabilecek olan miktar, otuz top için ancak 620 atımdı.¹⁸ Füyüleri fena ve toplardan üçü işe yaramaz bir halde idi. *Vizcaya*'nın karinesi çok kirli olduğundan gemi 13 milden fazla gitmiyordu. *Cristobal Colon* çok su çektiğinden hava gayet sakin olmadıkça bu geminin methalden geçmesi tehlikeli idi. 25 Haziran'da Küba askeri valisi General Blanco, Cervera'dan dışarı çıkmasını talep etti; Cervera bu talebe şöyle cevap verdi: "Ben her türlü dünyevi emelden arınmış; hırs ve şöhrat uğrunda budalaca hareketlerden uzak bir adam sıfatıyla; neticesi şüpheli, mürettebatın mezbahaya sevkinden başka bir şey temin etmeyecek olan böyle bir huruç hareketini hiçbir zaman emretmeyeceğimi size katiyetle beyan eder; kendimi memleketimizin meşru müdafaası haricinde sırf imkânsız bir zafer kazanmak için beyhude yere telef edilecek olan bu kadar insanın hayatından Tanrıya ve tarihe karşı sorumlu addederim."

İspanyol filosofun kudretsizliği aşikâr olduğundan limandan çıkarak A.B.D. filosuyla muharebeye giriştiği halde mahvolacağı muhakkaktı. Mamafih İspanya hükümeti General Blanco'nun görüşünü kabul etti ve filonun geceleyin limandan çıkarak kaçması hakkında Cervera'ya emir verildi. Cervera'nın gemi komutanlarından Albaylar Concas ile Bustamente, gece hurucuna taraftar bulunuyorlardı fakat Amiral Cervera liman methalindeki seyrüsefer zorluğunu ve ayrıca A.B.D. gemilerinin methali tenvir etmekte bulunmalarını dikkate alarak bunu uygulanabilir bulmuyordu. Filhakika methaldeki tahkimat kuvvetli olsaydı, tabii A.B.D. gemileri buraya sokulup methali ışıldakla tenvir edemezlerdi. Cervera'nın, düşman ışıldakları altındaki seyrüsefer zorluğunu haddinden fazla abarttığını ileri süren bazıları kendisini tenkit etmişlerdir fakat bundan sonra vuku bulan Rus-Japon harbi Cervera'nın fikrindeki isabeti ispat eylemiştir. Mez-kûr harpte Japonlar tarafından Port Arthur limanını kapatmak için yapılan harekâta Japon gemilerinin komutanları, Rus ışıldaklarının methalin bulunmasını

18 Bu Amiral Cervera'nın verdiği sayıdır. Albay Concas 3.000 mermiden ancak 300 adedinin işe yarar halde olduğunu söylemektedir.

imkânsız bir hale getirdiğini görmüşlerdir. Bundan başka Amerikan gemileri, gündüz dağınık bir halde bulunuyorlar ve geceleyin methalde toplanıyorlardı. Cervera, Santiago'da kaldığı müddetçe bir hayli kömür sarf etmiş olduğundan dolayı halen kömüre ihtiyacı vardı. Bütün bu güçlüğü ek olmak üzere gemilerdeki mürettebatın büyük kısmı, kara müdafaasına yardım etmek üzere dışarı çıkmış bulunuyordu.

1 Temmuz tarihinde karadaki İspanyol kuvvetinin sol kanadında bulunan El Caney mevkiinde şiddetli bir muharebe başladı ve burada 500 kişilik bir İspanyol kuvveti, Amerikalılara karşı büyük bir şecaatle kendini müdafa etti. Kezalik San Juan mevkiinde 3.000 kişilik bir İspanyol kuvveti, İspanyolların sağ kanadında bulunan ve Santiago limanına hâkim olan tepeleri müdafa ediyorlardı. Bu iki mevki neticede Amerikalıların ellerine geçti, fakat 1.538 kişi zayiata mal oldu. Buna karşı İspanyolların zayıtı 593 kişi idi. Elindeki 16.000 kişilik kuvvetin süratle erimekte olduğunu gören General Shafter ziyadesiyle telaşa düşerek takviye kuvveti istedi ve ricat emri vermeğe de hazırlandı. İşte bu sırada Amiral Cervera'nın teklif ettiği şekilde gemilerdeki diğer mürettebat ile mevcut kırk dört parça 1 librelik top ile sekiz parça makineli tüfek karaya sevk edilmiş olsaydı Caney ve San Juan mevkillerindeki Amerikalıları defetmek mümkün olacaktı. Gerçi muharebe uzadığı takdirde, Amerikalılar tekrar kuvvet getirerek buralarını alabilirlerdi, fakat bu takdirde İspanyollar için daha iyi barış şartları temin edilebilirdi. İşte tam bu sırada İspanya hükümetinin şerefini kurtarmak maksadıyla Cervera'ya denize çıkması emredildi.

Şahsen âlicenap, mert ve cesur bir subay olan Amiral Cervera eğer hakikaten büyük bir komutan olsaydı, kendisine İspanya hükümeti ve General Blanco tarafından verilen emirlere itaat etmemesi lazımdı. Çünkü bunların her ikisi de harp sahnesinden uzakta ve vaziyete gayri vâkıf bulunuyorlardı. Mamafih Amiral Cervera bütün ahlâki faziletlerine rağmen irade kudreti yüksek bir şahsiyet değildi. Ayrıca Cervera'nın bu gibi emirlere itaat etmemesini haklı gösterecek mühim bir sebep daha mevcuttu: yukarıda da yazıldığı gibi gemilerin mürettebatı kara kıtalarına yardım etmek üzere sahile çıkarılmış bulunuyordu ve sahildeki kıtaların komutanı General Linares ise, bahriye eratı geri çağırıldığı takdirde Santiago'nun derhal

düşeceğini Cervera'ya bildirerek erati geri döndürmekten imtina ediyordu. Nihayet 1 Temmuzda General Blanco'dan bir emir geldi; bu emirde Cervera'nın "mümkün olan süratle mürettebatını geri alarak derhal hareket etmesi" bildiriliyordu. Bu emir, akşamüstü geç vakit geldi ve geceleyin İspanyol gemileri fayrap etmeğe* başladılar. Sabah olduğu zaman Cervera, gemi komutanlarını davet ederek bir meclis topladı ve mecliste bütün komutanlar bu kadar kesin bir emir karşısında itaat etmekten başka yapacak bir şey olmadığına fikir birliğiyle karar verdiler.

İhtilâlcilerin işi anlayarak Amerikalıları haberdar etmelerine mâni olmak için İspanyol gemilerinin gayet süratle hazırlanıp limandan hareket etmeleri lazımdı. Cervera, gemi komutanlarına icap eden talimatı verdi. Kendisi *Infanta Maria Teresa* ile rehberlik edecek ve eğer *Brooklyn* kruvazörü her zamanki yerinde ise, yani limanın batı tarafında ve sahile yakın bulunuyorsa, bununla harbe tutuşup mahmuzlamağa teşebbüs edecekti. *Infanta Maria Teresa*'nın arkasından gelecek olan üç zırhlı kruvazör kendisine yardım için asla durmaksızın sahil tarafından geçerek kaçmağa çalışacaklardı. Muhripler, büyük gemilerin düşmana bakmayan cephesinde mevki alarak fırsat zuhur ederse hücum yapacaklar; fırsat düşmezse savuşup gitmeğe çalışacaklardı. Bu suretle firara muvaffak olan gemilerin Havana veyahut Cienfuegos limanlarından herhangi birine gitmeleri de keza lik talimat icabındandı. Filonun öğleden sonra saat dörtte hareket etmesine karar verilmişti. Subaylar bu emirleri aldıktan sonra birbirlerinin ellerini sıkarak ayrıldılar. Karaya çıkarılmış olan müfrezeler o gün öğleden sonra gemilerine gelmeğe başladılar. Yalnız son derece yorgun bulunan *Vizcaya*'nın askerleri o gün gemilerine iltihak edemediklerinden filonun hareketi ertesi güne tehir olundu. O günün akşamı, liman haricindeki A.B.D filosu, liman dahilinde altı tane duman sütununu havaya doğru yükseldiğini gördü. *Iowa*'nın işaret subayı "Düşman gemileri dışarı çıkıyorlar" manasına delâlet eden 250 numaralı işarete ait flâmaları, derhal çekilmeğe hazır bir vaziyette olmak üzere işaret savlosuna bağladı.

* 19 Fayrap etmek (İng. *fire up*'dan): buharlı bir gemide kazanların yakılması —ed.n.

SEKİZİNCİ FASIL

Santiago muharebesi - İspanyol gemileri limandan çıkarlar - A.B.D gemileri hücum ederler - Cervera'nın sancak gemisi harekettten sakıt - Diğer İspanyol gemileri ya batmış veya karaya bindirmişlerdir - İsabet ve zayıat - Schley'e karşı yapılan ithamlar - Porto Riko'ya taarruz - Uzakdoğuda Amerikalılar - Dewey'in Manila'ya hareketi - Mumaileyhin buradaki İspanyol gemilerini tahribi - Zayıat - Manila'nın zaptı - Amiral Cervera'nın talihsiz seferi

Gece esnasında İspanyollar methaldeki mayınları kaldırarak yolu açtılar. Amiral Cervera sahil bataryalarının yardımı için teşebbüste bulunmamıştı. Gerçi A.B.D filosunun 2 Temmuz tarihinde yaptığı bombardıman neticesinde 6,3 inçlik iki son sistem toptan biri geçici olarak hareketsiz kalmıştı fakat bu istihkamların ellerinde mevcut birkaç küçük topla şiddetli bir ateş açarak İspanyol gemileri methalden geçerken A.B.D gemilerini uzaklaşmağa mecbur etmeleri lâzımdı. Methalin vaziyeti icabı olarak buradan geçen gemiler mutlaka pruva hattında seyredecekler ve birer birer bütün düşman filosunun ateşine maruz kalacaklardı. Bundan başka esasen dar olan methal, Merrimac'ın batmasıyla bir kat daha darlaşmış olduğundan buradan geçerken eğer öndeki gemi harekettten sakıt kalırsa bunun arkasından gelen bütün gemilerin mahvolması tehlikesi vardı.

Bu suretle huruç yapan İspanyol kruvazörleri birer birer bütün A.B.D filosunun ateşine maruzdu. Halbuki bu gemilerin hiçbirinde vasat mesafeden A.B.D gemilerine hasar verdirebilecek bir kudrette tek bir top yoktu. *Infanta Maria Teresa*'nın komutanı Albay Concas vaziyeti "Bu tıpkı, kendine uygun mevzii seçmesine, siper kazmasına ve yığınak yapmasına müsaade edilmiş bir orduyu yerinden sökmek için birkaç tane süvari müfrezesini yollamağa benzerdir" diye anlatmıştır. Methalde kazaya uğrayacak bir geminin diğer gemilere çıkartacağı güçlüğü dikkate olan Cervera kruvazörlerinin arasında ki mesafenin dörder gomina açık olarak seyretmelerini emretmişti.

İspanyol gemileri, imkân derecesinde harbe hazırlanmışlardı fakat birbirlerinin eşi olan *Infanta Maria Teresa*, *Vizcaya* ve *Amiral Oquendo* kru-

vazörlerinin inşaatında yapılmış olan bir hata vardı ki bu hatayı gidermeğe imkân yoktu.¹ Bu gemilerin gerek üst güverte ve gerek palavra güverteleri doğrudan doğruya kemerelerin üzerine ağaç döşemek suretiyle yapılmıştı ve bu ağaç güverte kaplamasının altında ayrıca bir demir güverte yoktu. Güvertelerin ağaçları uzun müddet sıcak memleketlerde bulunmaktan ve kazanların neden olduğu harareten dolayı iyice kurumuş olduğundan mermi isabetiyle yangın çıkarmak tehlikesi muhakkaktı. Üst güvertede bulunan 5,5 inçlik topların önünde yalnız ince çelikten mamul bir siperden başka bir şey mevcut olmadığından dolayı bu topların mürettebatı mermi parçalarına karşı hemen hemen muhafazasız bir halde bulunuyordu.

İspanyolların hurucundan biraz evvel Amiral Sampson, New York ile Santiago'nun Doğusunda bulunan Siboney mevkiine giderek burada General Shafter ile müşavere etmiş ve bundan evvel de, yani 3 Temmuz sabahı *Massachusetts* kömür almak için Guantanamo'ya hareket etmişti.² Methalin karşısında bir yarım daire teşkil etmiş olan A.B.D gemilerinin doğudan batıya doğru sıra ile isimleri şöyledir: *Gloucester* (silahlı yat), *Indiana*, *Oregon*, *Iowa*, *Texas*, *Brooklyn* (Komodor Schley'in gemisi) ve *Vixen* (silahlı yat). Bu gemilerden ekserisi 10 mil sürat için istim tutmuş bulunuyorlardı. Günlerden pazar, hava sakın ve sıcaktı. *Infanta Maria Teresa*'nin komutanı Albay Concas mesafe aletiyle *Brooklyn* kruvazörünün methalden olan uzaklığı-nı 9.800 yarda olarak buldu. Yine mumaileyhin hesabına göre *Indiana* ile *Iowa*'nın mesafeleri bundan biraz daha azdı ve *Texas*'in ise ancak 7.000 yarda kadardı. Halbuki Amerikalıların resmî planlarında A.B.D gemileri methale daha yakın olarak gösterilmiş bulunduğundan dolayı eğer Concas'ın hesapları doğru ise A.B.D planlarındaki gemi mevkilerinin yanlış olması icap etmektedir.

3 Temmuz sabahı saat 09:35'te İspanyol filusunun rehber gemisi *Infanta Maria Teresa* Morro istihkâmının önünden geçti; bundan bir iki dakika evvel *Iowa* bir alarm topu atmış ve 250 numaralı işareti kaldırmıştı. A.B.D gemileri zaten harbe hazır bir vaziyette olduk-

1 Bu gemiler 1887 senesinde; yani Yalu muharebesi çarpışmada yangın tehlikesini göstermezden evvel dizayn edilmişlerdi. Ayrıntılar için XIV. Cetvel'e müracaat.

2 [Naval Institute Proceedings adlı Amerikan mecmuasının 30 Haziran 1930 tarihli ve 328 numaralı nüshasında bulunan "Annapolis şehrinde İspanyol esirleri" başlıklı makalede komodor Schley'in bir nutkundan bahsedilirken New York gemisinin son top atıldıktan (13:55) sonra muharebe sahnesine vardığı yazılıdır. Esasen kitaptaki muharebe plânında da mezkûr geminin mevkii gösterilmediğinden Amiral Sampson'un bu muharebe esnasında hazır bulunmadığı anlaşılmaktadır.]

larından derhal methale doğru yaklaşmağa başladılar. Cervera, Morro istihkamını geçtikten sonra Diamond sığlasından kaçmak için bir müddet denize doğru açıldı. Kırmızı ve sarı renkte harp bayraklarıyla heybetli bir manzara teşkil eden Cervera'nın gemisinin arkasından, muntazam mesafelerle *Vizcaya*, *Cristobal Colon* ve *Amiral Oquendo* gelmekteydi. İspanyol gemileri Diamond sığlasını geçtikten sonra kılavuzlarını çıkarmak üzere yol kestiler. *Infanta Maria Teresa* da bu maksatla yol kestiği zaman amiral Cervera büyük sükunetle zırh kuleye girerek “ateş” emrini verdi. Kılavuzun verdiği malumata göre gemide daha bu dakikada birçok ölü ve yaralı mevcut olduğu gibi yangın da çıkmış bulunuyordu. *Infanta Maria Teresa* ile *Brooklyn* birbirlerine doğru baş başa ve saatte 20 mil süratle yaklaşmağa başladılar.

Bu sırada *Brooklyn* mahmuzlanma tehlikesini savuşturmak maksadıyla birdenbire sancağa doğru bir dönüş yaptı ve bu dönüş kendisini *Texas*'a tehlikeli bir surette yaklaştırdı. Çarpışmayı men için *Texas* evvelen durdu ve sonra tornistan yapmağa mecbur kaldı. Bu suretle *Brooklyn*, *Texas* ve *Iowa* bir küme halinde toplandılar ise de komutanlarının gemicilikteki maharetleri sayesinde birbirleriyle çarpışmadılar. *Brooklyn*'in bu dönüşü en nihayet bir miktar düşmandan açık düşmesinden başka bir zarara sebep olmadı ve bu da biraz sonra telâfi edildi.

Infanta Maria Teresa, *Brooklyn*'e karşı yaptığı bu ilerleme hareketi esnasında, toplarının kudretsizliğine rağmen hasmına birçok isabetler yapmakta başarılı olmuş ve mamafih kendisi de müthiş surette yaralanmıştı. *Iowa*'nın 2.200 yarda mesafeden attığı 12 inçlik bir mermi istim borularından birini parçalamış; bu borudan istimin kaçması dolayısıyla gemi derhal yolundan kalmış ve ikinci bir mermi de kazanlarından birinin ana istim borusunu kesmişti. Kış taraftaki yangından mahsur kalmış olan bazı kimseleleri kurtarmağa teşebbüs eden birkaç kişi güverteadaki subayların gözleri önünde alevler içinde yanarak mahvoldular. Manzara cidden dehşet vericiydi: Kesif duman, haşlayıcı istim, yangın alevleri, ardı arkası kesilmeyen mermi infilâkları ve infilâklardan mütevellit saçıntıların mürettebat arasında husule getirdiği korkunç zayıat. Bütün bu cehennemî ateş tufanı arasında müthiş bir infilâk vuku buldu ve Albay Concas tehlikeli surette yaralandı.

Bu hadise üzerine geminin komutasını Amiral Cervera üstlendi. Kıç güverte ve hesap kamarası müthiş surette yanıyor; mütemadiyen isabet eden düşman mermileri ise bu yangınları her dakika daha tehlikeli bir hale sokuyordu. Gemi, artık düşmana hasar verebilecek vaziyetten çıkmıştı. Kıç taraftaki 11 inçlik taret hareketsiz kalmış ve gemini vasat kısmı ile kıç tarafını alevler sarmıştı; köprü üstünde ve zırh kule haricinde bulunan subayların kimi yaralanmış ve kimi ölmüştü. Kıç cephanelik an be an infilâk etmek üzere bulunuyordu çünkü duman ve yangın alevlerinden dolayı buraya giderek cephaneliğe su almağa imkân yoktu. Bu vaziyet karşısında da Amiral Cervera en makul hareket tarzını seçerek gemiyi Santiago'nun 6,5 mil batısında bir sığığa doğru sevk etti ve artık makineleri hareketsiz kalmak üzere iken burada karaya bindirdi. Albay Concas daha Santiago'dan çıkmazdan evvel icabında gemiyi batırmak, düşman eline düşmesine mâni olmak için bütün tertibatı hazır etmişti fakat gemiyi sığığa bindirirken bir kayaya çarpmış olduğundan ve esasen Albay Concas'ın emrindeki mürettebat hemen tamamen ölmüş veya yaralanmış bulunduklarından gemi berheva edilemedi. Zaten o surette yaralanmıştı ki artık tahliye edilebilmesine de imkân yoktu.

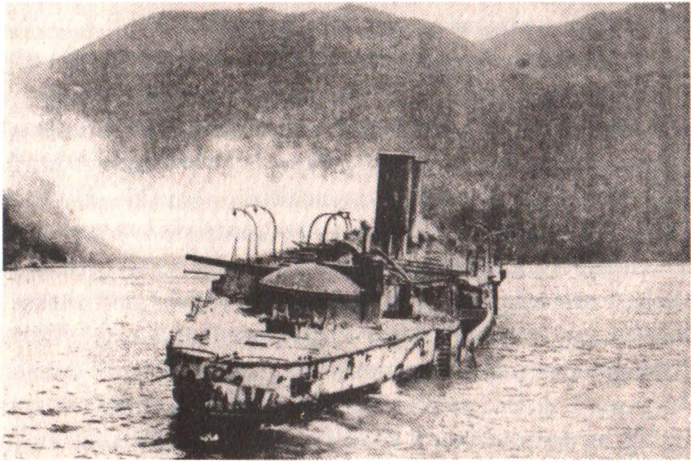
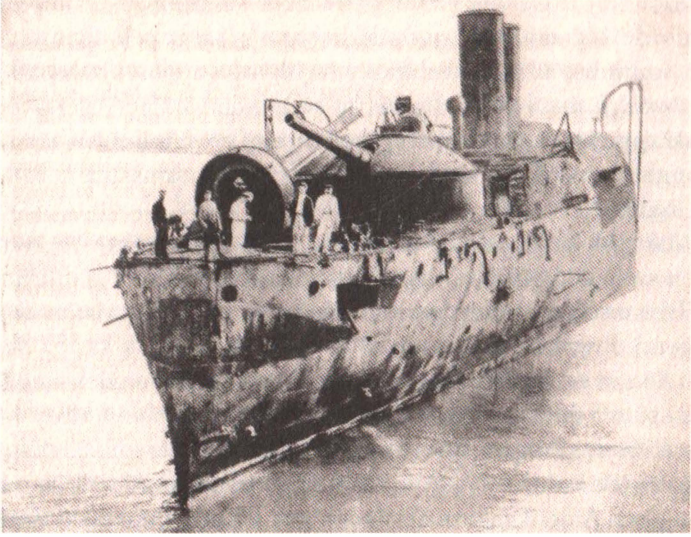
Muharebe esnasında bütün filikalar parçalanmış olduğundan yaralı ve yarasız olarak sağ kalanları gemi tamamen yanmazdan evvel kurtarmak ciddi bir mesele idi. Cephanelikler birer birer infilâk etti. Halbuki yüksek infilâklı veya dumansız barut olmuş olsaydı belki de hepsi birden infilâk ederdi. Bütün bu güçlüğü rağmen İspanyol gemicileri, arkadaşlarının tahliyesi hususunda ciddi büyük bir şecaat ve yiğitlik eseri gösterdiler. Ezcümle porsunlardan biri sahile çıkmış iken gemide birinin imdat talep ettiğini görerek tekrar denize atladı ve on dört yerinden yaralı olduğu için kendini kurtaramayan bu meslektaşını alevler içinden alarak yüze yüze sahile çıkardı.

İspanyol harp hattında ikinci olarak gelmekte bulunan *Vizcaya*, *Infanta Maria Teresa*'nin arkasında oldukça uzak bir mesafede bulunmasından ve sancak gemisinin *Brooklyn*'e karşı yaptığı cesurane hücum neticesinde A.B.D gemilerinin birbirine karışmasından istifade ederek muharebenin ilk devresinde Amerikalıların ateşinden pek müteessir olmamıştı. Mamafih kendi cephanesi ve topları çok fena olduğundan ateşi tesirsiz kal-

dı. 5,5 inçlik toplarından birinde birbiri arkasına yedi hartuç değiştirilmiş ve nihayet bu yedinci hartuç ateş almıştı; diğer bir top ise bir biri ardına sekiz defa ateş almamıştı. Topların kamaları kapanmıyor, mermiler sıkışıyor ve tetik tertibatı muntazam surette işlemiyordu. Gemi, A.B.D gemilerinin müşterek ateşine hedef olduğu zaman üst güverteadaki top mürettebatı arasında büyük zayıt vuku buldu. Bu gemiye dört A.B.D gemisi birden ateş ediyordu. Bunlardan *Brooklyn* 2.500 yarda, *Oregon* 3.000, *Texas* 6.000 ve *Iowa* daha uzak mesafeden olmak üzere atış yapıyorlardı. *Vizcaya*'da büyük yangınlar çıktı ve top mürettebatı öldükçe geminin ateşi de hafifledi. Nihayet saat 10:50'de atış yapabilecek bir tek topu kalmamıştı ki geminin komutanı Albay Eulate *Brooklyn*'i mahmuzlamağa karar vererek iskeleye döndü ise de karşısındaki gemi kendisinden çok süratli olduğundan *Vizcaya*'nın manevrasını kolaylıkla atlattı. A.B.D gemileri zaten harap bir hale gelmiş bulunan bu gemiye karşı ateşe devam ettiler.

Nihayet Albay Eulate yaralanarak pansuman için köprü üstünü terke mecbur kaldı ve kendi yerine bıraktığı subaya düşmana teslim olmamalarını ve son dakikada karaya bindirerek gemiyi yakmalarını emretti. Bundan sonra geminin baş tarafına bir mermi isabet ederek kazanlardan bazıların patlattı ve müthiş bir yangın çıkardı. Artık gemi yanmazdan veya berheva olmazdan evvel sahile bindirmekten başka yapacak bir şey kalmamıştı. Bunun üzerine saat 11:15'de Santiago'nun 15 mil batısında bulunan Aserraderos mevkiinde baştan kara edildi. Gemide sağlam kalmış bulunan bir tek filika, yaralıları 100 yarda uzaktaki kayalıklara nakletmek için kullanıldı ve yaralanmamış olanlar yüzerek sahile çıktılar. Geminin direkleri devrilmiş, bacalar kıpkırmızı olmuş ve yangın her tarafı sarmıştı; cephane mütemadiyen infilâk ediyordu. Nihayet gayet şiddetli üç infilâkı müteakip enkaz ile karışık üç duman sütunu Küba dağlarının doruklarına kadar yükseldi ve *Vizcaya*'nın kahramanca mücadelesine son verdi.

İspanyol harp hattında üçüncü gemi olarak gelmekte bulunan *Cristobal Colon*, almış olduğu emir icabı limandan çıktıktan sonra tam yol vererek batıya doğru seyre başladı. İspanyol kruvazörlerinin içinde inşaatında az ağaç kullanılmış ve mümkün mertebe zırhla takviye edilmiş bir bu gemi vardı. *Cristobal Colon* hurucundan sonra 6 inçlik topları ile *Io-*



Resim 13. İspanyol zırhlı kruvazörü *Vizcaya*'nın enkazı (üstte). Amerikan mermilerinin isabetleri neticesinde iki direği de devrildi ve gövdesi yandı. İspanyol zırhlı kruvazörü *Oquendo* berheva halde (altta) *Vizcaya*'nın bu kardeş gemisi yangınlar ve cephaneliklerinin infilakı neticesinde mahvoldu.

wa'ya iki mermi attı ve her ikisini de mezkûr geminin su kesimi civarına isabet ettirdi. Mamafih bu mermilerin yaptığı hasar pek önemsiz kaldı. Bundan sonra beş 6 inçlik ve üç 4,7 inçlik toptan ibaret bulunan borda ateşini *Brooklyn* ve *Oregon*'a döndürüp süratinden istifade ederek bunlardan uzaklaşıp gitti. Anlaşıldığına göre bu gemi 17-18 mil sürat yapmıştı ki bu sürat geminin aylarca sıcak memleketlerde bulunmasına nazaran büyük bir başarıydı.

Mamafih saat 13:00'da geminin çarkçıbaşı mevcut iyi kömürün tamamen sarf edildiğini komutana haber verdi. Geri kalan kömürün cinsi fena idi ve ateşçilerin bütün gayretine rağmen kazanlarda istim düşüyor; bittabi gemi de yolundan kalıyordu. *Cristobal Colon*'un arkasına düşmüş bulunan *Oregon* ve *Brooklyn* artık yetismeye başlayarak yeniden ateş açtılar. Geminin sürati gittikçe düşmekte olduğundan komutanı Albay Moreu, düşman eline düşmemesi için gemiyi tahribe karar vererek Santiago'nun 70 mil batısında bulunan Tarquino nehri munsabında şiddetle karaya bindirdi. Bu gemi Amerikalıların ateşinden pek o kadar müteessir olmamıştı ve kömürü iyi olmuş olsaydı hiç şüphesiz tarafsız bir limana iltica ederek kurtulabilirdi. Zayıf 1 ölü ve 25 yaralıdan ibaretti.

Amiral Oquendo, İspanyol harp hattında dördüncü gemi olarak limandan çıktı ve 1.400-1.600 yarda mesafeden kendisine paralel olarak seyreden *Iowa*'nın ateşine maruz kaldı. *Iowa*'nın komutanı Albay Evans bu vakayı şu suretle tasvir etmiştir: "... seri ateşli ve makineli küçük toplar da dahil olmak üzere (yani dört 12 inçlik; dört 8 inçlik; üç 4 inçlik, on 6 inçlik, dört bir librelilik toptan mürekkep borda ateşi) bütün toplarımı bu gemiye tevcih ettim. Ben ateş ederken bu gemi bizim gemilerden bir kaçının daha toplanmış ateşi altında bulunuyordu ve ateşin tesiri gayet şiddetli idi; bu ateş karşısında İspanyol gemisi bir sarhoş gibi sallandı ve sendeledi ve nihayet makineleri durdu; mamafih bu halde bile bizi bir mermi tufanına boğmaktan geri kalmadı." A.B.D gemilerinin birinden atılan 8 inçlik bir mermi *Amiral Oquendo*'nun 2,75 inçlik çelik zırhını delerek baş 11 inçlik top taretinin altında patladı; top mürettebatını katletti ve topu hareketten sakıt bıraktı. Geminin 5,5 inçlik toplarından biri dördüncü atışta parçalandı ve topun bütün mürettebatını yok etti. Kış 11 inç-

lik top mermi parçalarıyla sakatlandı ve bu tarete komuta eden subay öldü. Kış torpido dairesine isabet eden bir mermi buradaki bütün mürettebatı öldürdü ve söndürülemeyecek derecede büyük bir yangın çıkardı.

Gemi artık hem kış tarafından hem de vasatı kısımdan müthiş surette yanmakta bulunuyordu. Bu vaziyet karşısında geminin başı sahile döndürüldü ve *Infanta Maria Teresa*'nın karaya bindirilmiş olduğu mevkiin biraz batısında sahile oturtuldu. Gemi karaya bindirildiği zaman sadmenin tesiriyle patlamaması için başı kovanlarındaki torpidolar daha evvelce denize atıldı. *Amiral Oquendo* 10:30'da karaya oturdu ve sağlam kalan mürettebat alevler arasında kalmış bulunan yaralıların tahliyesine başladılar. Tam bu sırada geminin komutanı Albay Lazago vefat etti. Muameleyhin vefatı o zamanlar kalp sektesine atfedilmiş idi; mamafih muharebede almış olduğu yaralardan dolayı vefat etmiş olması da muhtemeldir. *Amiral Oquendo*'yu işgal eden gemiler arasında *Iowa*'dan başka *Oregon*, *Indiana* ve *Texas* da vardı; hattâ *Brooklyn* bile ara sıra bu gemiye ateş etmişti.

Küçük *Furor* muhribi limandan çıkar çıkmaz menzil dahilinde bulunan bütün A.B.D gemileri buna karşı ateşe başladılar. Bu gemiden kurtulanların ifadelerine göre daha ilk ateşte gemiye muhtelif çapta birçok mermiler isabet etmişti. 14 inç çapındaki zayıf torpidoları fazla bir hasar veremeyeceğinden hücumu teşebbüs etmedi. Bu şiddetli ateş karşısında *Furor*, diğer gemileri takiben batıya döndü. Gemiye isabet eden mermiler ana istim borusunu kesti, makinelerini parçaladı; kazanlarından birini patlattı; diğer kazanları da birbiri arkasına iptal etti ve makine dairesinde şiddetli bir yangın başladı. A.B.D raporlarına göre bu gemi Methalden çıktıktan pek az zaman sonra tahrip edilmişti, yine de geminin komutanı bandıranın arya edilmesi emrinin saat 10:45'te verildiğini beyan etmekte olduğundan *Furor*'un bu müthiş ateş tufanı altında en aşağı yarım saat kadar mevcudiyetini sürdürmüş olduğuna hükmetmek lâzımdır.

Gemide ölenler arasında filotillâ komodoru Albay Villaamil de vardı. Aynı zamanda bir milletvekili olan; cesaret ve şecaatiyle büyük bir şöhret kazanmış bulunan bu zat köprü üstünde bulunmakta iken bir mermi isabetiyle ölmüştü. *Furor* bu hareketsiz kaldığı zaman sahile bir

mil kadar uzak bulunuyordu; bununla beraber mürettebat kısmen can kurtaran şamandıraları ve kısmen de yüzen enkaza sarılmak suretiyle sahile çıkmağa başarılı oldular. Gemide kalan bazı insanlar, A.B.D gemilerinden gönderilen filikalar vasıtasıyla kurtarıldılar. Bundan biraz sonra *Furor*'da şiddetli bir infilâk vuku buldu ve gemi bir istim ve duman bulutu arasında gözden kayboldu.

Furor'un arkasından gelmekte bulunan *Pluton* muhribi de aynı şekilde şiddetli bir ateşe maruz kaldı. Bu gemi, bilhassa *Gloucester* silahlı yatının taarruzuna uğradı. İspanyol mürettebatı bu şiddetli ateş karşısında büyük cesaretle mukavemet gösterdi; mamafih attıkları küçük mermilerle düşmana karşı bir hasar yapamadılar. Nihayet saat 10:45'te *Indiana*'dan atılan 13 veya 8 inçlik büyük bir mermi ile gemi müthiş surette yaralandı ve içine su dolmağa başladı. Küçük mermilerden biri baş kazanı patlattı ve diğer bazı mermiler de subaylar mevkiinde şiddetli bir yangın çıkardı. Gemi yaralı bulunmakla beraber şöyle böyle idare edilebilecek bir vaziyette bulunduğundan derhal sahile döndü ve büyük bir şiddetle kayalara bindirerek baş tarafını parçaladı. Mürettebatın büyük kısmı selâmetle sahile çıktılar. Bundan biraz sonra gemi bindirmiş olduğu kayaların üzerinden kayarak tekrar yüzdü. Nihayet çekilen beyaz bandıra üzerine A.B.D gemileri mürettebatı tahliye için filikalar gönderdiler. Bundan sonra kış cephaneliği infilâk etti ve gemi güverte hizasına kadar suya gömüldü.

Cristobal Colon'un mürettebatı, gemiyi terk etmezden evvel kinistin valflarını açmışlardı; mamafih Amerikalılar ilk başta bu gemiyi kurtarmak ümidine kapıldılar. Geminin baş tarafı bir kaya üzerine binmişti ve orta kısmıyla kıç tarafı tamamen yüzer bir halde bulunuyordu. Bu vaziyette içine su doldukça kıç tarafının meyil alarak derin suya kayması ihtimali vardı. Bu sebepten dolayı akşamüstü, *New York* gemiye kıç tarafından aborda olarak kayanın üzerine iyice oturtmak maksadıyla ileri doğru sevk etti ise de bu yöntemden bir fayda olmadı ve *Cristobal Colon*, saat 23:00'da alabora olarak battı; teknesinin büyük bir kısmı ise sudan dışarıda kaldı.

Batan İspanyol gemilerinin subayları ve eratı en mümkün süratle A.B.D gemilerine naklolundular. Bunlardan sahile iltica etmiş olanların Küba asileri tarafından hücumla maruz bulundukları dikkate alınarak bü-

yük bir kısmı sahilden A.B.D gemilerine alındılar ve bir kısmı da Santiago'ya döndüler. Amiral Cervera, ilk başta *Gloucester* tarafından alındı; kendisi sahile yüzmek için soyunmuş olduğundan dolayı çıplak bir halde bulunuyordu. Mumaileyh bilâhare bu gemiden Iowa'ya naklolundu. Albay Evans, İspanyol amiralini, göstermiş olduğu cesaret ve şecaate yakışır bir ihtiramla karşıladı: Cervera gemiye girerken bir müfreze silâhendaz kendisini selâmladı ve geminin subayları selâm vaziyetinde olduğu halde borazan amiral borusu çaldı. Amiral, başı ile selâm verdikten sonra Evans'a doğru ilerleyerek elini uzattı ve bu sırada bütün mürettebat kendisini birçok defalar alkışladı. Diğer İspanyol subayları da, şeci ve cesur birer hasım sıfatıyla diğer A.B.D gemilerinde aynı hürmet ve merasimle karşılandılar. İspanyol mürettebatının disiplini fevkâlade mükemmeldi ve eğer ellerinde daha iyi gemiler olsaydı ve Cervera'nın muharebeden evvel istediği hazırlıklar da yapılmış bulunsaydı, hiç şüphesiz bu muharebenin neticesi pek başka türlü olurdu. Deniz muharebesinde yalnız cesaret kâfi değildir.

A.B.D gemilerine isabet eden mermilerin adedi 40 kadardı ve bunlardan hiçbirisi ciddi bir hasarı sebep olmamıştı. *Brooklyn*'in zırh kuşağına su hattı hizasında biri 6 librelik ve biri 5,5 veyahut 6 inçlik olmak üzere iki mermi isabet etmiş ve fakat isabet noktasını biraz ezmekten başka bir şey yapmamıştı. Diğer 6 inçlik bir gemi bordayı delerek içerde patlamış ve önemsiz bazı hasarlara sebep olmuştu. Kezalik 6 librelik iki mermi kış tarere, 4,7 inçlik bir mermi baş bacası hizasında bordaya, aynı çapta iki mermi kış baca ile kış tarafta bir manikaya vurmuştu. Gemiye vâki olan diğer yirmi beş isabetin sebep olduğu hasarlar zikre şayan olmayacak kadar önemsizdi. Bu gemide yalnız bir adam öldü ve bir adam vahim surette yaralandı. *Iowa*'da evvelce zikredilen iki 6 inçlik mermi isabetinden başka küçük çaplı mermilere ait ayrıca sekiz isabet daha vardı. *Texas*'a iki mermi isabet etti. Mafih gemi kendi attığı topların sadmesinden bir hayli hasara uğradı ve mürettebatından biri yaralandı. *Oregon*'da üç isabet vardı; bunlardan biri doğrudan doğruya mermi ve diğer ikisi civarda patlayan mermi parçalarından mütevellitti. *Indiana* ile *Gloucester*'a hiçbir mermi isabet etmemişti. Amerikalıların 1 ölü ve 10 yaralı zayıatına mukabil İs-

panyolların zayıtı gayet vahimdi. Maalesef İspanyol gemilerinin tamamen batmış ve içindeki evrakın kaybolmuş bulunması dolayısıyla her geminin ayrı ayrı ne kadar zayıt verdiği tespit edilememiştir. Cervera filosunun mürettebat mevcudu 2.222 kişiydi.

Albay Concas tarafından 1900 tarihinde neşredilen kitapta İspanyol zayıtı 323 ölü ve 151 ağır yaralı olarak gösterilmekte ve hafif yaralıların miktarı 50 kadar tahmin olunmaktadır. Bu hesaba göre umum zayıt 524 kişidir ve bu da muharebeye iştirak eden mürettebat adedine nazaran % 23 nisbetindedir. İspanyol raporlarına göre en ağır zayıt *Vizcaya*'dır. Bu gemide 100 kişi ölmüştür. Diğer gemilerdeki zayıt şu şekildedir:

Amiral Oquendo 80, *Infanta Maria Teresa* 70, *Furor* 30, *Pluton* 40. Mürettebat adedine nazaran en ziyade zayıt muhriplerde vuku bulmuştur. Dört İspanyol gemisinde mevcut ve gözle görülebilen yaralar, harpten sonra A.B.D subaylarından mürekkep bir komisyon tarafından muayene olunarak aşağıda yazılı neticeler elde edilmiştir.

Mermi İsabet eden gemiler:

	12 - 13 pus	8 pus	6- 5 pus	4 pus	6 librelik	1 librelik	Yekûn
<i>Teresa</i>	2	3	4	1	17	2	29
<i>Vizcaya</i>	0	4	7	3	13	0	27
<i>Oquendo</i>	0	3	2	9	43	0	57
<i>Colon</i>	0	0	4	0	3	0	7
	2	10	17	13	76	2	120

A.B.D gemileri 47 tane 13 inçlik, 39 tane 12 inçlik, 219 tane 8 inçlik, 271 tane 6 librelik, 473 tane 5 inçlik, 251 tane 4 inçlik, 6.553 tane 6 librelik, 780 tane 3 librelik, 796 tane bir librelik olmak üzere toplam 8.060 mermi atmışlardı. İspanyol gemilerinde vuku bulan infilâklar dolayısıyla birçok isabetlerin gözden kaçmış olması muhtemel bulunmakla beraber Amerikalılar tarafından bilfiil tespit edilen isabetlerin muhtelif çaptaki mermilere göre oranları şu şekildedir: 13 inçlik mermiler 0, 12 inçlikler % 5,1, 8 inçlikler % 5,5, 6 inçlikler % 1,1, 5 inçlikler % 3,2, 4 inçlikler % 4,7, 6 inçlikler % 1,2. *Infanta Maria Teresa*, *Vizcaya* ve *Amiral Oquendo* cesametinde üç ge-

miye isabet eden büyük ve vasat çapta toplam 12 merminin bu gemileri tahribe kâfi gelmesi biraz garip görünmektedir; mamafih gemilerin bu kadar süratle tahrip edilmelerinin yangından ileri geldiğinde bütün İspanyol raporları hemfikiridirler.

İspanyol gemilerinin su hattı hizalarında toplam üç isabet vardı ve isabetlerin hepsi de 6 librelik mermilere ait olduğundan tesirleri önemsizdi. *Infanta Maria Teresa* gemisinin muayenesinde isabetlerden büyük kısmının geminin vasat kısmında olduğu görülmüştür. 8 inçlik bir mermi 5,5 inçlik toplardan birinin siperini delerek infilâk etmiş ve o civarda bulunanları hemen tamamen öldürmüştü. Kezalik aynı çapta diğer bir mermi güverte bataryasında patlamıştır. *Vizcaya*'nın baş tarafında bir arabanın kolaylıkla geçebileceği derecede büyük bir delik görülmüştür ki bu deliğin torpidoların veya cephaneliğin infilâkından ileri gelmiş olması muhtemeldir. Geminin iki taret arasındaki kısımda 18 mermi isabeti sayılmış ve baş 11 inçlik top siperinin geri tarafında mermi parçalarıyla ezildiği görülmüştür. *Amiral Oquendo*, su hattının ve bordasının büyük kısmının su ile örtülü bir halde bulunmasına rağmen, imkân derecesinde muayene olunmuş ve su hattı hizalarında hiçbir isabet tespit edilememiştir. Bu geminin kış taret altında bir torpido patlamıştır. Bu torpidonun yangının hararetiyle infilâk etmiş olması muhtemeldir çünkü İspanyol gemilerindeki torpido infilâklarının amerikan mermileri tarafından yapılmış olması ziyadesiyle şüphelidir. *Cristobal Colon*'da kayda şayan hiçbir hasar yoktu. İspanyol gemilerindeki toplar hemen tamamen hasardan masun kalmışlardı.

Gemileri muayeneye memur olan A.B.D komisyonunun teknik sahada vardığı netice hülasa şu idi: Gemilerin inşasında ağaç kullanmaktan kaçınılmalıdır; muharebe gemileriyle kruvazörlerdeki torpidolar su hattından yukarıda bulunmamalıdır; atış sürati son derecede mühimdir; mühim bütün borular zırh güverte altında bulunmalıdır.

Muharebede bilûmum şartlar İspanyolların ziyadesiyle aleyhine idi. Aşağıdaki cetvel iki taraftan bilfiil harbe iştirak etmiş olan gemiler hakkında kısa bazı malumatı içerir:

	Ton ³	Mürettebat	Borda ateşi ⁴	Zayıat	Yaralı
A.B.D filosu	65.766	3.136 ⁵	18.847 libre	1	10
İspanyol filosu	29.580	2.222	6.014 libre	323	201 (?)

İspanyol gemilerindeki altı tane 11 inçlik toptan en az üçünün bir kaç atıştan fazla yapmadığı malum bulunmakla beraber yukarıdaki cetvele hepsi yazılmıştır. İspanyol gemilerindeki 5,5 inçlik seri ateşli topların cephanelerinin bozuk olması Cervera'nın maruz bulunduğu güçlüğü pek ziyade artırmıştır. Gemilerin savunma yetenekleri hususunda iki filo arasında hiç kıyasa imkân yoktu. A.B.D gemilerindeki topçular, ekseriyet itibarıyla, İspanyol filosundaki topları delemeyeceği derecede kuvvetli bir zırh muhafazası arkasından ateş ettikleri halde İspanyol filosunun topçuları hemen hemen açıkta veyahut ince bir siper arkasında bulunuyorlardı. A.B.D gemilerinin inşaatında mümkün mertebe ağaç kullanılmaktan kaçınılmış olduğu için bu gemiler, *Infanta Maria Teresa* sınıfı İspanyol gemilerinden çıkan büyük yangınlardan nispeten masun bir halde idiler.

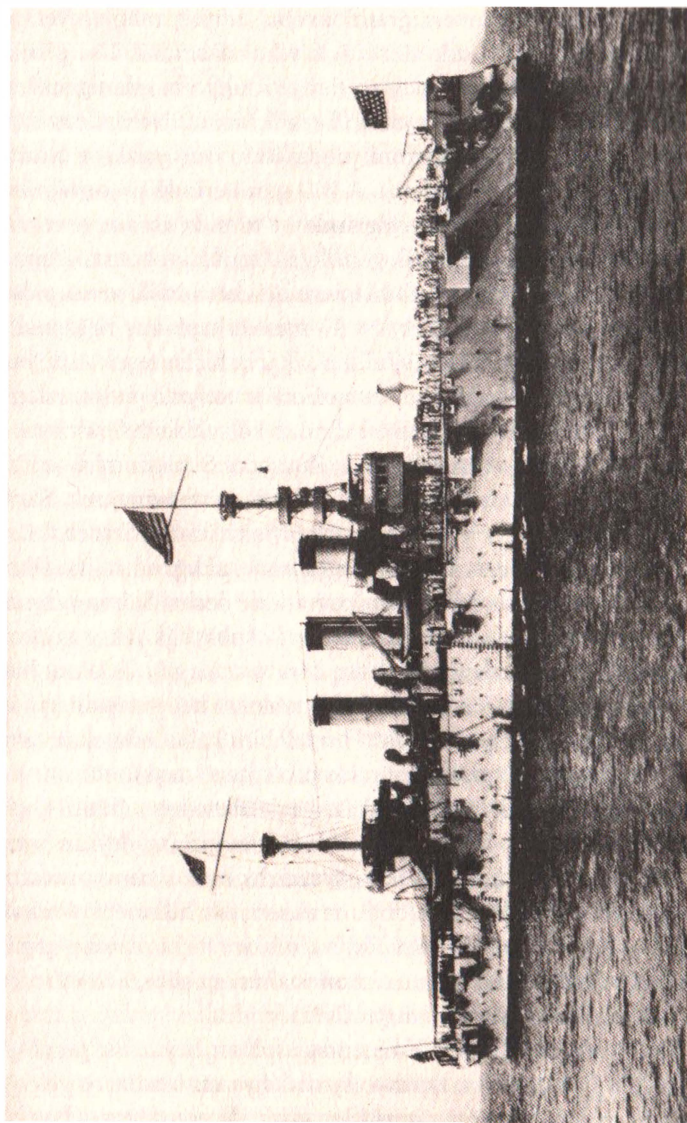
Bu muharebe (aynen Sinop muharebesi gibi) tip itibarıyla kuvvetli gemilerden mürekkep bir filo ile daha aşağı bir sınıfa mensup ve harp kudreti nispeten az gemilerden mürekkep diğer bir filo arasında vuku bulmuş bir muharebeden ibaretti. A.B.D filosunda üç mükemmel muharebe gemisi (*Iowa, Oregon, Indiana*) ile zırhlı kruvazör tipinde üç gemi (*New York, Brooklyn, Texas*) vardı. Kruvazör sınıfına mensup gemilerin, muharebe gemileriyle top muharebesine girişemeyecekleri Büyük Harp'te tamamen kesinleşmiştir; bu hakikati, Santiago muharebesinin neticesinden de çıkartmak mümkündür. Borda atış gücü itibarıyla A.B.D gemileri

kâğıt üzerinde İspanyol gemilerine nazaran üç misli üstün idiler; halbuki atış sürati ve cephanenin özellikleri hesap edildiği takdirde bu üstünlük fiilen 5-6 defa daha büyüktü. Gemi tonajı açısından Amerikalılar, İspanyollardan bir misli daha fazla idi. Amerikalıların 12-13 inçlik mermilerinden İspanyol gemilerine vâki olan isabetlerin adedi pek az olmasına rağmen bu mermilerin İspanyollar üzerinde neden olduğu manevî tesir

3 [New York gemisi de muharebenin sonunda mevcut imiş gibi dahil edilmiştir.]

4 [4 inçlik ve daha büyük toplar dahildir.]

5 [2.851 kişilik daimi mürettebat ilâveten harp dolayısıyla % 10 nisbetinde fazlaştırılan mürettebat toplamıdır.]



Resim 14. A.B.D. zırhlı kruvazörü New York. Bu kuvvetli gemi İspanya harbinde Amiral Sampson'un sancığını taşımış San Juan bombardımanında yer almıştır.

pek mühimdi. İspanyolların uğradıkları bu müthiş mağlubiyet gemilerinin taarruz ve müdafaa kudretlerinin zayıf olmasından ileri gelmişti.

Denizde hareketli olarak birbirleriye muharebe eden gemiler arasında torpido silâhının kullanılmayacağı keza bu muharebede anlaşılmıştır. Filhakika o zamanın torpidolarının menzilleri 1.000 yarda ve barut hakları ise ancak 60 veya 70 libre kadardı. A.B.D gemilerinde 37 torpido kovarı ve bir çok torpido; İspanyol kruvazörlerinde 22 torpido kovarı ve en az 50 torpido vardı. O zamana göre büyük gemilerin taşıdıkları bu malzeme israftan başka bir şey değildi. İspanyol muhriplerinden her biri ikişer torpido ile mücehhez bulunuyorlardı; ortalığı barut dumanları kaplamış olmasına rağmen bu muhripler torpido silâhlarını kullanmak için hiçbir teşebbüste bulunmadılar. *Infanta Maria Teresa* ve *Vizcaya*'nın *Brooklyn*'i mahmuzlamak için yaptıkları hamleler mezkûr gemi tarafından kolaylıkla defedilmişti.

Harpten sonra, 1901 senesinde Komodor Schley emirlere itaatsizlik, İspanyolların Cienfuegos'da bulunmadıklarını keşfedememek, Santiago'yu tesirli bir tarzda ablukaya alamamak, 31 Mayıs tarihinde *Cristobal Colon*'a taarruz için haddinden fazla ihtiyatlı davranmak, aldığı emre itaat etmeyerek 3 Temmuz tarihinde elindeki bütün kuvvetlerle derhal Santiago limanı met-haline yaklaşmamak ve muharebe esnasında subaylığa yakışmayacak surette gemisini düşmandan açılmak üzere döndürmek gibi birtakım hareketler ile itham edildiğinden 1901 tarihinde bir tahkikat heyeti teşkili için müracaatta bulundu. Nezaret mumaileyhin bu talebini kabul ederek üç amiralden (Dewey, Benham ve Ramsay) mürekkep bir heyet teşkil etti. Bu heyet, 14 Aralık 1901 tarihinde, Schley'in korkaklığa delâlet edecek bütün suçlamalardan müttefikan beraatına karar vermekle beraber mumaileyhin harekâtının kendisinde isabetli karar, faaliyet ve cüretkârlık hususlarının noksan bulunduğunu gösterecek mahiyette olduğuna ekseriyetle hükmetti. Amiral Sampson, kendi astına karşı vuku bulan bu hücumlara hiçbir zaman iştirak etmedi.⁶ Mafatih kendi dostlarından alınan malumata göre, Schley'in harekâtının haddinden fazla ihtiyatlı olduğu fikrinde idi.

Muharebenin devamı esnasında ufuktan beyaz bir gemi görüldü ve bu hal A.B.D filosunda, İspanyolları takviye etmek üzere gelen bir imdat kuvvetinin öncü gemisi zannedilerek bir derece telâşa sebep oldu. Bu

geminin bilâhare Avusturya filosuna mensup ve İspanyol gemilerine benzer tipteki *Kaiserin Maria Teresa* olduğu anlaşıldı. Gemi, hüviyetini göstermek için bandırasını çektiği zaman, renklerin benzerliği dolayısıyla İspanyol bandırasını andırdığından, Amerikalıların hücumundan dar kurtuldu. Tarafsız harp gemilerinin muharebe vuku bulan sularda dolaşmaları akılcı bir hareket değildir.

Cervera'nın karşısında Persano gibi kudretsiz bir adam değil fakat Sampson gibi irade kudreti yüksek, faal ve adanmış bir hasım vardı. İki filonun vaziyetleri dikkate alındığı takdirde Cervera'nın yerinde kim olsaydı aynı akıbete uğrayacaktı çünkü mesele, insan kudret ve yeteneğinin halledemeyeceği bir dereceyi bulmuştu. Amiral Cervera eğer Havana'ya veya Cienfuegos'a gitmiş olsaydı, belki filosunu bu akıbetten kurtarabilirdi fakat kendisi bu limanlardan her ikisinin de kuvvetli bir A.B.D filosu tarafından kuşatıldığını zannediyor ve kendi zayıf gemilerini Amerikalılar ile muharebeye sokmaktan çekiniyordu. Buna rağmen Amiral Cervera şayet bu iki limandan birine iltica edebilmiş olsaydı, Amerikalılar ordu göndermek suretiyle kendisini bu limandan çıkmağa mecbur edemezlerdi. Çünkü bu limanların yakınında 80.000 kişilik bir İspanyol kuvveti mevcut bulunuyordu; halbuki Amerikalılar bu kuvveti mağlup ederek bu iki limanı süratle zaptedecek derecede büyük bir ordu gönderebilecek vaziyette değillerdi. İspanyol filosu Santiago'da mahsur iken geceleyin limandan bir huruç yapması da hatıra gelebilirdi. Bu hurucun başarıyla yapılabilmesi için havanın fırtınalı ve bozuk olması lâzımdı fakat bu zamanda *Cristobal Colon*'un mehaldeki sığılıklardan geçememesi endişesi vardı. Bütün bunlara rağmen Cervera'nın netice hakkındaki ümitsizliği kendisini ataletle sevk etmişti; halbuki daha cüretkâr hareket olunmuş olsaydı hiç olmazsa A.B.D filosu bu kadar serbest hareket edemezdi.

Siyasetçilerin ihmal ve dikkatsizliklerini hemen istisnasız, askerler ödemıştır. Hattâ bu dikkatsizlik, askeri vaziyetler hakkında bu zevatı ikaz eden ve lâzım gelen tedbirlerin alınmasını talep eden adam tarafından ödenmiştir. Birbirini takip eden İspanyol kabinelerinin İspanyol bahriyesi hakkında göstermiş oldukları ihmal ve ilgisizliği İspanyol subayları ve eratı Santiago muha-

6 Sıcak kalpliliği ve tabiatındaki cömertlik belki de onu aşırı yumuşak huylu yapmıştır.

rebesinde hayatlarıyla ödedikleri gibi İngiliz kabinelerinin Büyük Harp'ten evvelki senelerde İngiliz ordusunu takviye edip hazırlamak için gösterdikleri ihmalin cezası da bu ordunun subayları ve eratı tarafından Ypres muharebelerinde ödenmiş; kezalik burada da suçluların dikkatsizlik ve ihmali, masumlar, kendi kanlarıyla telâfiye mecbur kalmışlardır. Harpten sonra Cervera ile gemi süvarileri, deniz ve kara subaylarından mürekkep bir divanı harp tarafından muhakeme olundular ve cümlesi de son derece şerefli bir beraat kararı aldılar. Halkın bu muharebe hakkındaki fikrine gelince: Bu subaylar da, diğer insanlar gibi hatalardan masun olmamakla beraber gösterdikleri şecaat ve cesaret, memleketleri için gurur ve iftiharla telâkki edilecek bir mahiyettedir.

Bu vakadan biraz sonra Santiago teslim oldu. Gerçi karadaki A.B.D kuvvetlerinin komutanı General Shafter kendi vaziyetini tehlikede gördüğünden A.B.D filosunun methali zorlayarak içeri girip buradan Santiago'yu topa tutmasını bile teklif etmişti. Fakat netice endişe ettiği gibi çıkmadı. 4 Temmuz tarihinde İspanyollar, limanda kalmış bulunan *Reina Mercedes* gemisini methali kapatmak maksadıyla burada batırdılar. Fakat bu sırada A.B.D gemileri bombardıman yapmakta olduklarından top ateşi altında gemiyi istenen vaziyette batırmak mümkün olmadı ve methal tamamen kapatılamadı. Bu vakadan sonra Amerikalılar ile İspanyollar arasında 10 Temmuz tarihine kadar bir mütareke imzalanarak sivil ahalinin şehirden çıkmalarına müsaade edildi ve mütarekenin sonunda Amerikalılar tarafından Santiago'ya karşı karadan ve denizden bir bombardıman yapıldı. Bu bombardımanın maddeten verdiği hasar büyük olmamakla beraber manevi tesiri çok mühim oldu. 11 Temmuz'da bu bombardıman tekrar edildi ve o gün General Shafter tarafından İspanyollara bir görüşme memuru gönderildi. Nihayet 15 Temmuz'da İspanyol kıtalarının komutanı General Toral 23.000 kişilik kuvvetiyle Amerikalılara teslim oldu. bu kuvvet, teslim şartları gereği A.B.D gemileriyle İspanya'ya naklolundu.

Cervera'nın mağlubiyetinin neticesi olarak Santiago'nun teslim olması Amerikalılar adına pek isabet oldu. Çünkü General Shafter'in kıtaları arasında sarıhumma hastalığı şiddetle hüküm sürmekte olduğundan A.B.D ordusunun hali günden güne fenalaşmakta idi ve eğer İspanyollar

biraz daha müdafaaya devam etmiş olsaydılar, belki de bu orduyu Küba'dan geri çekilmeğe mecbur edeceklerdi. Amiral Sampson, General Shafter'e karadan Methaldeki istihkamlara hücum etmesini tavsiye etmişti çünkü bu istihkamlar zayıf olduklarından kolaylıkla edilebilmeleri mümkündü. Halbuki General Shafter, Sampson'un bu tavsiyesini dinlemeyerek elindeki kuvvetlerin kifayet etmeyeceği derecede büyük bir harekâta girmişti. Mamafih neticede Santiago'yu geriden zorlamak suretiyle zapta başarılı oldu. Yakında kuvvetli bir düşman donanması bulunan herhangi bir deniz üssü daima bu gibi hücumlara maruzdur. 1894'te Port Arthur; 1895'te Vei-hai-vei, 1904'te Port Arthur ve 1914'te Kiaocha limanlarına karşı yapılan taarruzlar bu hakikati ispat etmektedir.

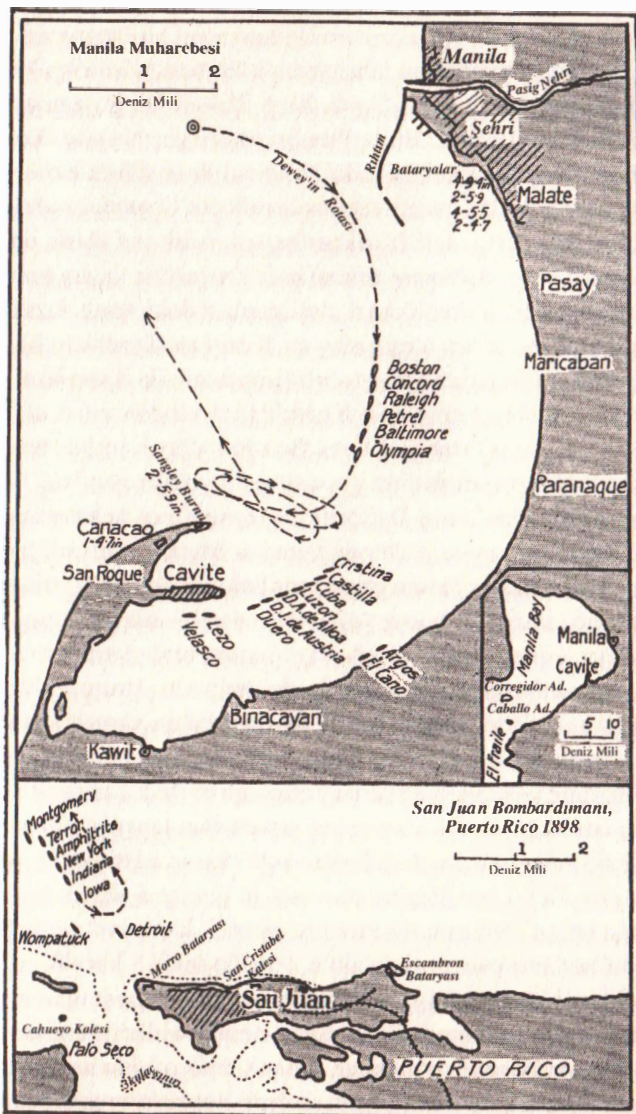
Bundan sonra Karayip adalarında mühim bir deniz muharebesi olmadı. 28 Haziran'da Güney sahillerine kadar uzatılmış olan Küba ablukasına eskisi gibi devam edildi ve ablukayı yarmağa teşebbüs eden gemilerden 56 parçası yakalandı. 4 Temmuz tarihinde İspanyol silahlı posta vapuru *Alfonso XII* Havana açıklarında A.B.D silahlı yatı *Hawk* tarafından takip edilerek Meriel limanına ilticaya mecbur edildi ve burada *Castine* adlı A.B.D gambotu tarafından tahrip olundu. 18 Temmuz'da A.B.D gambotları *Helena* ve *Wilmington* refakatlerinde beş silahlı vapur olduğu halde Manzanillo'da üç nakliye gemisi ve üç gambot tahrip ettiler. 19 Temmuz'da İspanyol silahlı posta vapuru *Santo Domingo* A.B.D silahlı yatı *Eagle* tarafından Pines adaları açığında takip edilerek karaya bindirmeğe mecbur edildi ve burada tahrip olundu. 21 Temmuz'da *Annapolis* gambotu ile üç silahlı vapurdan mürekkep bir A.B.D kuvveti Nipe körfezinde bir İspanyol gambotunu tahrip ettiler. 12 Ağustos'ta küçük bir A.B.D deniz kuvveti Manzanillo'daki tahkimatı topa tuttu.

Santiago muharebesinden sonra Karayiplerde bulunan A.B.D filosu iki tümene ayrıldı. Komodor Watson komutasına verilen; *Oregon*, *Iowa*, *Newark*, üç küçük gemi ve birkaç kömür gemisinden mürekkep olan birinci tümen Avrupa sularına giderek Süveyş kanalından geçecek ve Pasifik Okyanusu'nda bulunan Amiral Dewey filosunu takviye edecekti. Amiral Sampson komutasına verilen; *New York*, *Brooklyn*, *Massachusetts*, *Indiana* ve *New Orleans* gemilerinden mürekkep bulunan ikinci tümen, birinci tü-

mene Avrupa sularına kadar refakat ettikten sonra İspanyol sahillerine karşı sancak gösterecekti. Bu sırada Amerikalılar Porto Riko'yu zaptetmek için General Miles komutasında bir kuvvetin nakline karar verdi. Bu kuvveti taşıyan nakliye gemilerini konvoy etmek için Sampson, üç monitor, iki kruvazör, dört silahlı gemi ayırmıştı fakat General Miles'ın ricası üzerine kendi tümeninden *Massachusetts* ile *Dixie* gemilerini de bu işe tahsis etti. 30.000 kişiden mürekkep olan bu A.B.D kuvveti 21 Temmuz'da hareket etti ve 25 Temmuz'da *Gloucester* silahlı yatı tarafından tutulmuş olan Guánica mevkiinde karaya çıkmağa başladı. Adadaki İspanyol kuvvetleri 8.223 muvazzaf asker ve 9.107 gönüllüden mürekkepti fakat bunların teçhizatı pek fena bir vaziyette bulunduğundan mühim bir mukavemet gösteremediler. Amerikalılar San Juan limanına karşı karadan ve denizden müşterek bir taarruz yapılması için hazırlıklarla meşgul iken 12 Ağustos tarihinde sulh protokolü imza edildi ve harp son buldu.

San Juan limanı önünde Amerikalılarla İspanyollar arasında pek o kadar mühim olmayan bir deniz muharebesi vukua geldi. bu liman, silahlı posta vapuru *St. Paul* tarafından abluka edilmekte bulunuyordu. 22 Haziran günü İspanyol bahriyesine mensup *Terror* muhribi ile *Isabel II* gambotu limandan çıktılar. *Terror*, *St. Paul*'a doğru ilerlemeğe başladı; *St. Paul*, iki 5 inçlik seri ateşli ve 12 parça daha küçük çapta topla mücehhezdi. İki gemi arasındaki mesafe 5.400 yarda kalınca *St. Paul* ateş açtı ve 5 inçlik bir mermiyi *Terror*'un sancak makinesine isabet ettirerek 5 kişiyi öldürdü, 7 kişiyi yaralandı. Bu merminin isabetinden kopan parçalar gemiyi iskele tarafından ve su hattının altından yaralayınca içeriye sular dolmağa başladığından güç bela sahile bindirmeğe mecbur kaldı. A.B.D gemisinin kuvvetli toplarla mücehhez olduğunu gören *Isabel II* istihkamların top menzilleri haricine çıkmağa cesaret edemeyerek limana döndü.

A.B.D bahriyesi, Küba'nın dışarıyla iletişimini temin eden telgraf kablolarını kesmek için çok uğraştı ise de bunda tamamıyla başarılı olamadı ve Havana şehriyle İspanya arasındaki muhabere harbin nihayetine kadar devam etti. Denizin sahile yakın olan kısımlarına İspanyollar sahte kablolar atmışlardı; daha açıklarda ise kabloyu tarayarak bulmak hususunda ümit edilemeyecek kadar güçlüğe tesadüf edildi.



Harita 12. Manila Muharebeleri.

Batıda bu hadiseler devam etmekte iken Doğuda zayıf bir İspanyol filosu, kuvvetli bir A.B.D filosu tarafından tahrip edildi. Komodor George Dewey komutasında bulunan A.B.D Asya filosu, harp ilân olunduğu zaman Hong Kong limanında bulunuyordu. Bu tarihte 60 yaşını geçmiş olan Komodor Dewey, Kuzey-Güney Savaşı esnasındaki hizmetleriyle şöhret kazanmış bir zat olup emrindeki filo şu gemilerden mürekkepti: *Olympia* muhafazalı kruvazörü (5.870 ton; dört tane 8 inçlik; on tane 5 inçlik seri ateşli; on dört 6 librelik seri ateşli top); *Baltimore* muhafazalı kruvazörü (4.413 ton; dört 8 inçlik; altı 6 inçlik; dört 6 librelik seri ateşli top); *Raleigh* muhafazalı kruvazörü (3.213 ton; bir 6 inçlik seri ateşli; on 5 inçlik seri ateşli; sekiz 6 librelik seri ateşli top); *Boston* muhafazalı kruvazörü (3.000 ton; iki 8 inçlik; altı 6 inçlik; iki 6 librelik seri ateşli top); *Concord* gambotu (1.710 ton; altı 6 inçlik; iki 6 librelik seri ateşli top); *Petrel* gambotu (892 ton; dört 6 inçlik top); *Hugh McCulloch* silahlı gümrük muhafaza gemisi ve iki kömür gemisi. İngilizler tarafsızlıklarını ilân ederek A.B.D filosofunun Hong Kong'da kalmasına rıza göstermediklerinden Komodor Dewey buradan hareket ederek o tarihlerde daha henüz İngiliz hakimiyetine geçmemiş bulunan Mirs körfezine gitti ve 24 Nisan tarihinde hemen Filipinler'e hareket ederek buradaki İspanyol filosofunun zapt veya tahrip etmesi için A.B.D hükümetinden emir aldı. Amerikalılar Küba'da olduğu gibi, Filipinler'de de yerlilerin yardımından emin bulunuyorlardı. Komodor Dewey, *Boston* ile *Concord*'un yaptığı keşif neticesinde Subig körfezinin düşmandan emin bulunduğunu görerek 30 Nisan'da Manila körfezine geldi ve gece yarısı buraya girmeye karar verdi..

Burada bulunan Tuğamiral Montojo komutasındaki İspanyol filosu kuvvetçe pek zayıf eski ve kıymetsiz gemilerden mürekkep; adeta bir hurda koleksiyonundan başka bir şey değildi. bunun için denize açılıp muharebe yapmağa imkân yoktu. Filonun en kuvvetli gemisi, komutan gemisi olarak seçilen *Reina Cristina* 3.000 tonluk; altı 6,3 inçlik; sekiz 6 librelik seri ateşli topla mücehhez bir gemi idi ki teknesinin sızıntı yapmasından ve kazanlarının şayanı emniyet olmamasından dolayı denize açılacak vaziyette değildi. *Don Antonio de Ulloa*; *Don Juan de Austria*, *Velasco*, *Isla de Cuba* ve *Isla de Luzon* gemileri eski sistem 4,7 veya 6 inçlik toparlarla mücehhez; 1.000-1.100 ton hacminde kıymetsiz gemilerdi. Bu gemilerden başka *Cas-*

tilla isminde 4,7 ve 6 inçlik toprakla mücehhez 3.000 tonluk bir ahşap gemi ile *Marques del Duero*, *Correo* ve *General Lezo* isimlerinde üç eski gambot daha vardı. Bu gemilerden hepsinin mürettebatı tamam değildi ve birkaç tanesi tamirde bulunuyordu.

İspanyol filosu Manila şehrini serseri mermilerden kurtarmak için tersaneni bulunduğu Cavite mevki önüne demirlemişti. Manila körfezinin derin olmayan kısımlarına fena tipte bir kaç mayın atılmışsa da bu mayınlar körfeze girilmesini engelleyecek bir vaziyette değildi. Bunun gibi Cavite tersanesinin önüne de bazı mayınlar atılmıştı, fakat bu mayınların da muharebe üzerinde bir tesiri olmadı.. İspanyol gemilerinin inşasında fazla miktarda kereste kullanılmış olduğu için mermi isabet edince bunlarda yangın çıkması muhakkaktı. İspanyol gemilerini muharebeye hazırlamak için yapılacak hiçbir şey yoktu. Yalnız bazı gemilerde düşman mermilerine karşı mümkün mertebe koruma elde etmek maksadıyla kum torbaları kullanıldı. Cavite'deki tahkimat gayet zayıf ve pek fena bir halde idi. Burada mevcut üç toptan A.B.D. filosuna karşı ateş edebilecek vaziyette ancak bir tane 5,9 inçlik top vardı. Manila istihkâmlarında birçok yeni sistem toprak vardı, fakat bu istihkâmlar muharebeye iştirak etmediler.

Komodor Dewey, 8.000 yarda uzunluğunda bulunan güney methalinden terslik olmadan geçti. Burasını muhafaza eden zayıf sahil bataryası bir iki mermi attı ise de bunun tesiri olmadı. burasını geçtikten sonra muharebeye iştirak etmeyecek olan *Hugh McCulloch* ile iki kömür gemisini geri bırakarak kendisi ilerledi ve 1 Mayıs günü saat 05:15'te Manila şehrinin önüne geldi. Burada Manila istihkamları 9,4 inçlik kuvvetli topraklarla Amerikalılara ateş açılar; Cavite'deki topraklardan biri de bu ateşe iştirak etti. Dewey Cavite'ye doğru ilerledi ve biraz sonra İspanyol filosunu gördü. Bu filo, gayri muntazam olarak doğu-batı istikametinde demirli bulunuyordu. O gün hava sıcak ve deniz son derecede sakin bir halde idi. Dewey'in gemileri nişan talimi yapmak için de bundan daha iyi şartlar elde edemezlerdi. Amerikalılar bir gün evvel gemilerinin beyaz rengini gizleyerek kurşuniye boyamışlardı; gerçi İspanyol gemileri de kurşunî boyalı idi, fakat bu gemiler hareket halinde bulunmadıklarından dolayı gemilerin hüviyetleri hakkında yanlışlık yapmak tehlikesi yoktu.

Cavite bataryası ateşe başladıktan sonra evvelâ İspanyol gemileri uzak mesafeden ateş açtılar ve A.B.D gemileri daha çok uzakta iken iki mayın patlattılar. Bu garip hareketin sebebi, İspanyolların izahatına göre İspanyol filosunun serbest hareket edebilmesi için Cavite tersanesi civarındaki sahayı temizlemektir. Kısa düşmekte olan İspanyol mermileri karşısında Komodor Dewey pruva hattında olmak üzere ilerleyerek saat 05:41'de ateş komutası verdi ve ilk mermiyi *Olympia* attı. Diğer A.B.D gemileri iskele bataryalarıyla derhal atışa iştirak ettiler. Amerikalıların atışları başlangıçta fena idi, fakat zaman geçtikçe düzelmeye başladı. Dewey İspanyol filosuna iskele bordasıyla ateş ederek batıya doğru ilerleri ve sonra tekrar Doğuya döndü ve bu suretle beş defa ileri ve geri gidip gelerek ateşe devam etti. Mesafe 2.000 yarda ile 5.000 yarda arasında değişiyordu. Amerikalılar başlıca büyük toplarla atış yapıyorlar ve yalnız mesafe kısaldığı zaman 6 librelilik ve daha küçük çaptaki toplarını da birlikte kullanıyorlardı. A.B.D filosunun seyir sürati 8 mildi.

Muharebenin başlangıcında, hariçten görünüşe nazaran her iki tarafın da aynı derecede hasara uğradıklarına hükmedilebilirdi, çünkü A.B.D gemilerinin etrafını çepeçevre İspanyol mermilerinin su sütunları kuşatmıştı. İspanyollar bilhassa *Olympia* ile *Baltimore*'a ateş ediyorlardı. Bu sırada A.B.D gemilerine hücum etmek için Cavite'den iki küçük istimbót çıktı ise de bunlardan biri Amerikalılar tarafından top ateşiyle batırıldı ve diğeri küçük mermilerle delik deşik bir halde geri döndü. Bu sıralarda Montojo, sancağını çektiği *Reina Cristina*'nın demirini bırakarak A.B.D filosuna doğru ilerledi ve diğer gemilerin de aynı biçimde hareket etmelerini emretti ancak sadece *Don Juan de Austria* bu emre uydu.

Reina Cristina, A.B.D kruvazörlerinin seri ve sıhhatli ateşi karşısında çok geçmeden alevler içinde kaldı ve müthiş zayıat verdi. Bu vaziyet karşısında cephaneliklere su alındı ve pruva sahile döndürülerek gemiyi terk emri verildi. Amiral Montojo yaralanmıştı; muharebe esnasında büyük bir şecaat göstermiş olan gemi komutanı Albay Cadarso, mürettebatın tamamen gemiden çıkmalarına intizaren mevkiin mevkiinde kalmış ve sonuncu adam çıkarken bir mermi isabetiyle ölmüştü. *Castilla* da aynı biçimde tutuştu ve mürettebat arasında büyük zayıat vuku buldu. Bu gemi artık iyi-

ce yanmakta idi ki mürettebata gemiyi terk emri verildi. Amiral Montojo, komutan forsunu *Isla de Cuba*'ya naklederek muharebeye devam etti, fakat İspanyol gemilerinin hepsi de birbirinden fena vaziyette idiler.

Mamafih muharebenin bitmek üzere olduğu 07:35'de Komodor Dewey gemilerini geri çekti. Bu garip hareketin sebebi şu idi: aldığı bir raporda *Olympia*'nın 5 inçlik toplarından her biri için ancak 15 atım mermi kaldığı bildirilmişti. Beklemediği nispette endişe verici olan bu rapor üzerine Dewey, diğer kruvazörlerin de aynı vaziyette bulunmaları ihtimalini düşünerek İspanyolların cephanelerinin bol; kendi gemilerinin cephanelerinin yetersiz olduğuna hükmetti ve harp sahasından uzaklaştı. Halbuki menzil dışına çıktıktan sonra görüldü ki rapor yanlış anlaşılmıştı. Hakikatte *Olympia* beher 5 inçlik top için ancak 15 mermi sarf etmişti ve geride daha çok cephane mevcuttu. Mamafih Dewey bu fırsattan istifade mürettebata sabah kahvaltısı verdi ve gemi komutanlarını davet ederek müşaverede bulundu. Verilen rapora göre A.B.D filosunda tek adam ölmemiş ve mühim hiçbir hasar vuku bulmamıştı. A.B.D gemilerinin seri ve sıhhatli atışları bu gemiler için en mükemmel bir savunma aracı olmuştu.

Dewey, İspanyol gemilerinin tahribini tamamlamak için saat 11:16'da tekrar geri döndü. İspanyol gemilerinden ateş edebilecek bir *Don Antonio de Ulloa* kalmıştı. Bu gemi Amerikalılara karşı gayet şecii bir müdafaaya girişti ise de bütün A.B.D filosunun ateşine maruz kaldığından birkaç dakika sonra bayrağı üstünde olduğu halde battı. Muharebe esnasında Sangley burnunda bulunan bir sahil bataryası bir tek topla A.B.D filosunu hayli taciz etti. Eğer burası için hazır edilmiş fakat Subig körfezinde bırakılmış olan dört 6 inçlik top da burada olup bu işe iştirak etseydi A.B.D filosu bu kadar ucuz kurtulamayacaktı. Nihayet *Baltimore* buruna yaklaşarak bu topu geçici olarak susturdu. Dewey'in gemilerinde en az su çeken *Petrel*, Cavite limanının içine girdi ve birkaç mermi attıktan sonra İspanyollar hükümet binalarının üstündeki İspanyol bandıralarını indirerek beyaz bir bayrak çektiler. Saat 12:30'da yani muharebenin başlangıcından itibaren takriben beş saat zarfında İspanyolların bütün mukavemet kuvvetleri kırılmıştı. Dewey bundan sonra Manila şehrinin önüne geldi ve saat 14:00'da valiye bir memur göndererek sahil istihkamları kendisine bir mermi daha

atacak olursa burasını topa tutacağını bildirdi. Vali buna verdiği cevapta Amerikalıların şehri topa tutmağa teşebbüs etmedikleri takdirde istihkamların ateş etmeyeceğini tebliğ etti.

Adı konmamış bir mütareke olan bu acayip anlaşma ile beraber Manila'daki harekât son buldu. Komodor Dewey rapor göndermek için Manila'daki kablodan istifade etmek istedi ise de İspanyollar buna rıza göstermediklerinden kabloyu kesti ve raporunu Hong Kong yoluyla verdi. A.B.D filosu, birkaç hafif yaralıdan başka hasara uğramamak suretiyle Manila'daki İspanyol filosunu imha etmişti.

Aşağıdaki mukayeseli cetvel İspanyol kuvvetlerinin ne kadar zayıf olduğunu gösterir.

	Gemi adedi	Ortalama yaşı	6 inç. ve daha büyük top	Borda ateş gücü	Mürettebat	Ölü	Yaralı
A.B.D	6	9	33	3.700 Lb.	1.743	0	9
İspanya	10	14	11	1.273 Lb.	1.965	167 ⁷	214

En çok zayıat *Reina Cristina* (220) ve *Castilla* (10) gemilerinde vuku bulmuştu. Sahil bataryalarında 6 ölü ve 4 yaralı vardı. İspanyol filosunun mürettebat mevcudu hakkında muhtelif sayılar zikredilmiştir. Bir İspanyol kurmay subayı, Montojo filosunun toplam mevcudunu 1.134 kişi olarak vermekte ve ölü sayısını 58, yaralı sayısını ise 236 subay ve er olarak belirtmektedir. Bu malumata nazaran İspanyol filosundaki zayıat mevcut mürettebatın % 19'u nisbetindedir.

İspanyol gemileri gerek ateşten ve gerek mermiden pek harap bir hale gelmiş oldukları için bunlardan her birine ne kadar mermi isabet ettiği kesin surette malum olamamıştır.⁸ Yalnız bilâhare muayene edilebilen teknelerin su hattı hizalarında mermi yarasına tesadüf edilmemiştir. *Reina Cristina*'nın teknesinde 39, *Castilla*'da 40 ve *Don Antonio de Ulloa*'da 33 isabet tespit edilmiştir. A.B.D gemilerinde atılan mermilerin adedi ve bunların isabet nispetleri şu şekildedir: 8 inçlik, 157 mermiden 14 isabet, % 9; 6 inçlik, 635 mermiden 7 isabet, % 1; 5 inçlik, 622 mermiden 22 isabet, % 3,5; 6 librelik 2.124 mermiden 31 isabet, % 1,5; küçük toplar, 2.321 mermi-

den 90 isabet, % 1. Buna göre en büyük isabet nispeti 8 inçlik mermilere aittir ve en çok tahribatı da bu mermiler yapmışlardır.

Baltimore ile *Boston*'dan her birine beşer mermi isabet etti; *Olympia*'nın teknesinde 3 ve armasında 10, *Raleigh* ile *Petrel*'de birer isabet vardı ve *Concord*'a ise hiçbir mermi vurmamıştı. A.B.D filosundaki hasarlar o kadar önemsizdi ki halihazırda derhal bunun gibi üç muharebe daha yapabiliirdi.

İspanyolların gücü zayıf olmakla ve muharebe kudretleri de fena gemiler, fena toplar ve eğitimsiz topçulardan dolayı zayıf bulunmakla beraber Dewey görevini büyük cesaret, cüret ve hasletle yapmıştı. Harpten hemen sonra, 1899'da Dewey Tuğamiralliğe terfi etti ki A.B.D bahriyesinde Farragut'un günlerinden beri bu rütbeye erişen başkası olmamıştı. Amiral Montojo harpten sonra İspanya'da divanı harp edilerek beraat kazandı. Bu divanı harp esnasında Amiral Dewey, İspanya hükümetine gönderdiği bir mektupta Montojo'nun şecaat ve fedakârlığından bahsederek tanıklıkta bulundu. Montojo, fena malzeme ile yapılması mümkün olan her şeyi yapmıştı. Bundan başka yapılabilecek ikinci bir şey var ise o da gemideki topları çıkarıp sahile mevzilendirmekti. Filhakika bu hareket tarzı A.B.D filonun Cavite'ye karşı ciddi bir taarruz yapabilmesine belki mâni olurdu.

Bu muharebe neticesinde Komodor Dewey Cavite'ye yerleşerek faydalı bir üs elde etti ve Manila körfezini emniyet altına aldı fakat A.B.D'den asker gelinceye kadar Manila şehrini alamadı; bir de İspanyolların buraya zırhlı gemilerden mürekkep bir filo göndermesinden endişe ediyordu. 12 Mayıs tarihinde harpten haberdar olmayarak Manila körfezine giren İspanyol gambotu *Callao* A.B.D filosu tarafından zapt edildi. 30 Haziran'da *Charleston* kruvazörü himayesinde 2.500 A.B.D askeri geldi. 16 Temmuz'da buna 3.500 kişilik bir kuvvet daha ilâve olundu. 4 Ağustos'ta *Monterey* ve 16 Ağustos'ta *Monadnock* monitorları Manila'ya gelerek Dewey'in filosunu takviye ettiler. Bundan evvel Tuğamiral Diedrichs komutasındaki bir Alman Filosu Manila'ya gelmişti. Bu filonun mevcudiyeti Dewey'i endişeye sevk etmiş ve ayrıca Kayzer İkinci Wilhelm'in Filipinler'i Almanya'ya terk etmesi

7 Long, cilt I., s. 199'da İspanyol telefatı 381 kişi olarak verilmektedir. Bizim kitabımızda, o tarihte verilen resmi A.B.D malumatı kullanılmıştır zira Long'un verdiği sayının yaralılarının da ölümlere eklenmesiyle oluşturulduğu görülmektedir.

8 Kendi mürettebatları tarafından batırılan *Isla de Cuba* ve *Isla de Luzon* harpten bir müddet sonra tekrar yüzürüldüklerinde sadece birer isabet aldıkları görülmüştü.

için İspanya nezdinde teşebbüslerde bulunduğu haberinin duyulması Dewey'in bu endişesini bir kat daha artırmıştı. Mamefih monitorların varışından sonra Dewey Alman amiraline karşı daha azimli bir tavır aldı ve aradan çok geçmeden bir hadise zuhurunda Asya sularındaki İngiliz filusunun yardımına güvenebileceği kendisine tebliğ edildi. Filhakika o sulardaki İngiliz kruvazörü *Immoralité*'nin komutanı Albay E. Chichester, Alman amiralinin gayri resmî bir surette bu hakikatten haberdar etmişti. Nihayet Almanlar, Amerikalıların Manila'dan çıkmak niyetinde olmadıklarına kanaat getirdikten sonra mesele bertaraf oldu.

7 Ağustos'ta Komodor Dewey ile A.B.D çıkartma kuvvetleri komutanı General Merriitt, Manila valisi General Jaudenes'e yaptıkları tebligatta 9 Ağustos günü şehre karşı karadan ve denizden müştereken harekâta başlayacaklarını bildirdiler. 13 Ağustos tarihinde *Monterey, Charleston, Baltimore, Boston, Concord, Olympia, Raleigh, Petrel* ve İspanyollardan zapt edilmiş diğer iki gemi, başlıca tahkimatın bulunduğu Malate mevkiine sokularak burasını bir saat kadar bombardıman ettiler ve hiçbir mukabele görmediler. Saat 10:35'te karadaki A.B.D kuvvetleri kezalik hiçbir mukabeleye maruz kalmaksızın bu istihkama girdiler ve buradaki İspanyol bandırasını indirdiler. Aradan bir saat geçmişti ki Manila şehri üzerinde beyaz bir bayrak görüldü ve nihayet saat 17:34'te büyük merasim ile şehre A.B.D bandırası çekildi. Bu andan itibaren Amerikalılar Filipinler'e sahip oldular ve Uzakdoğuda bir emperyal güç olarak yerlerini aldılar. Bir sonraki yıl Amerikalılar İspanyol hakimiyetini A.B.D ile değiştirmek niyeti olmayan Aguinaldo idaresindeki Filipin âsileriyle harbe tutuşmuşlardı. Bu sürüncemeli harpte A.B.D bahriyesine yapacak çok iş düşüyordu lâkin âsilerin deniz kuvveti olmadığından dolayı ciddi bir çarpışma mevzubahis değildi.

Doğuda muharebeler devam etmekte iken ispanya hükümeti Küba'ya bir takviye kuvveti ve Manila'ya da yeniden bir filo göndermek için bazı teşebbüslerde bulundu. 27 Mayıs'ta İspanya bahriye nezareti, ihtiyat filo komutanı Amiral Camara'ya verdiği bir emirde, emrindeki filo ile İspanya hakimiyetinde bulunan Kanarya adalarına giderek burada kömür ve sair levazımı ikmal etmesini ve uzak bir sefer için hazır bulunmasını tebliğ etti. Bu emre göre Amiral Camara, filosunu üç tümene ayıracak ve top-

lu halde Kanarya adalarından hareket edecekti. Sahilden görülmeyecek kadar uzaklaştıktan sonra bu üç tümen birbirlerinden ayrılacak ve her biri başka bir hedefe doğru ilerleyecekti. Bizzat Amiral Camara komutasında bulunan ve *Carlos V* zırhlı kruvazörü (9.090 ton; sürat 19 mil; iki 11 inçlik; sekiz 5,5 inçlik; dört 3,9 inçlik seri ateşli top); *Rapido*, *Patriota*, *Meteor* silahlı posta vapurları ve *Giralda* silahlı yatından mürekkep olan birinci tümen Bermuda adalarına doğru gidecek ve buradan A.B.D sahillerine karşı taarruzlar yapacak; bilâhare Kuzeye çıktıktan sonra geri dönerek Havana, Santiago veya San Juan limanlarından birine girmeğe çalışacaktı.

İkinci sınıf muharebe gemisi *Pelayo* (9.900 ton; iki 12,5 inçlik; iki 11 inçlik; dokuz 5,5 inçlik top); eski *Vitoria* muharebe gemisi (7.250 ton; sekiz 9 inçlik ağızdan dolma top); *Audaz*, *Osado*, *Proserpina* muhriplerinden mürekkep bulunan ikinci tümen gözden kaybolduktan sonra Kanarya adalarının kuzeydoğu istikametlerinde on, on iki gün kadar dolaşarak İspanya'ya dönecekti. *Buenos Aires*, *Antonio Lopez* ve *Alfonso XII* adlı silahlı posta vapurlarından mürekkep olan üçüncü tümen, kömürünün yetişebildiği kadar San Roque burnu açıklarından dolaşarak A.B.D'nin Atlantik ve Pasifik Okyanusu sahilleri arasında sefer yapan ticaret gemilerini zaptedecekti. Filhakika İspanyollar bu planı tatbik edebilmiş olsaydılar Amerikalıların Cervera filosuna karşı yaptıkları harekâtı yenilgiye mahkûm edemeseler bile hiç olmazsa muvakkat bir zaman için tatbik edilemez bir hale getirebilirlerdi. Çünkü *Carlos V* muharebe gemisi ve silahlı vapurlar, hiçbir deniz üssüne ve kömüre ihtiyaç göstermeksizin A.B.D sahillerine karşı birkaç akından daha fazla bir şey yapamazlardı. Esasen bu gemiler kuvvetli A.B.D gemileriyle boy ölçüşebilecek yetenekte de değillerdi.

İspanyol ihtiyat filosu 15 Haziran tarihinde hâlâ Cadiz limanında ve henüz hareket hazırlanmamış bir halde yatmakta iken ikinci bir emir aldı. İspanya hükümeti, kamuoyunun baskısı karşısında işe yarayacak bütün gemilerini Filipinler'e göndermeğe karar vermişti. İşte bu sebepten dolayı Amiral Camara doğrudan doğruya Port Said'e gidecek ve yolda dört yardımcı kruvazörü filodan ayırdıktan sonra *Pelayo* ve *Carlos V* zırhlı gemileri, *Patriota* ve *Rapido* silahlı posta vapurları, iki nakliye ve beş kömür gemisiyle Manila'ya müteveccihen hareket edecekti. Sefer esnasında Kızılde-

niz'de, Scotra açıklarında, Laccadives adalarında ve Sumatra sahillerinde gemilerinin kömürünü ikmal etmesi de keza bu emirde bildiriliyordu. Muhripler, kendisiyle beraber gitmeyecekler ve yoldan geri döneceklerdi. Nakliye gemilerinin içinde 4.000 kişilik bir kuvvet vardı. Nihayet Amiral Camara 16 Haziran günü Cadiz'den hareket etti ve ayın 26'sında Port Sa-id'e vasil olarak gemilerinin kömürünü ikmal için Mısır hükümetinden müsaade istedi.

Mısır hükümeti buna verdiği cevapta, İspanyol gemilerinin İspanya'ya avdet edebilecek derecede kömürleri olduğunu ileri sürerek gemilere değil kömür vermek hatta filo refakatindeki kömür gemilerinden harp gemilerine yakıt verilmesine dahi müsaade edemeyeceğini bildirdi. 29 Haziran günü Camara'ya yapılan bir tebliğde limandaki ikametinin Mısır tarafsızlık kanununun tahdit eylediği 24 saatlik müddeti bir hayli tecavüz ettiği bildiriliyor ve artık buradan çekilmesi kendisinden rica olunuyordu. Bu tebliğ üzerine Camara bazı tamirat yapmak için müsaade istedi ise de bu arzusu da kabul olunmadı. 1 Temmuz tarihinde Amiral Camara, gemilerinden ikisini Süveyş kanalına soktu ve geri kalan gemileriyle Mısır kara suları haricine çıkıp burada *Pelayo*'nun kömürünü ikmal etmeğe teşebbüs etti fakat hava çok bozuk olduğundan hemen hiçbir iş göremedi. 5 ve 6 Temmuz'da, İspanyol filosu Süveyş kalından geçti ve Süveyş'te ikametini 24 saatten fazla uzatmaması kendisinden rica edildi. Amiral Camara Temmuz'un 7'sini Süveyş'te kara suları haricinde geçirdi ve nihayet ertesi gün aldığı bir emirle tekrar kanala girerek Carthage-na'ya hareket etti.

Santiago'nun sükutu ve Komodor Watson komutasında kuvvetli bir A.B.D. filosunun İspanya sahillerine taarruz etmek maksadıyla Avrupa sularına harekete hazır olduğu haberinin duyulması, Camara filosunun İspanya'ya dönüşünü hızlandırmıştı. Mamafih *Iowa* ve *Oregon* gibi iki kuvvetli muharebe gemisine haiz bu A.B.D. filosu eğer Camara'nın filosu ile karşılaşmış olsaydı; İspanyol gemilerini pek çabuk tahrip edebilirdi. Eğer Camara'nın filosu Manila'ya gitmiş olsaydı burada da bir iş göremezdi. Çünkü, kömür almak için geçireceği günleri hesaba dahil edecek olursak bu filo ancak Ağustos nihayetinde Manila'ya vasil olacak-

ti; halbuki o zaman Komodor Dewey'in filosu birçok gemilerle takviye edilmiş olduğu için ya mahvolacak veyahut tarafsız limanlardan birine ilticaya mecbur kalacaktı. Bu harpten alınacak dersler şunlardır: uzak müstemlekelerde bulunan zayıf filolar daima tehlikeye maruzdur; A.B.D. monitorlarının kullanılmasında tesadüf edilen güçlüklerden de anlaşıldığına göre harp gemilerinde denizcilik kudreti son derece mühimdir; gemideki ahşap aksam muharebe zamanında büyük bir tehlike teşkil eder; düşmana karşı yapılacak seri ve sıhhatli bir atış, iyi bir savunma temin eder⁹ ve deniz harbinin yakıt temini meselesiyle fevkalade bir alâkası vardır. Bu harpte vuku bulan muhtelif muharebelerde iki taraf kuvvetleri arasında büyük bir oransızlık mevcut olduğundan dolayı teknik sahada fazla malumat edinmek mümkün olmamakla beraber şu nokta sabit olmuştur ki "Faydalı hezimet tabir edilen ve bir tarafın kendini feda etmek pahasına hasmını aynı derecede hasara uğratması manasına gelen hadisenin, halihazırdaki topçu muharebesinin tâbi bulunduğu şartlar altında gerçekleşmesine hemen hiç imkân yoktur."¹⁰ Büyük harpte vuku bulan Coronel ve Falkland muharebelerinin neticeleri de bu görüşün isabetini teyit etmektedir. İyi sevk ve idare edilmek şartıyla üstün kuvvet, zayıf kuvveti tahrip eder ve bu mücadele kendisinin uğrayacağı hasar ihmal edilebilir derecede küçük olur. Mamafih bu ders, Nelson'un "Düşman, donanmamızı büyük bir hezimete uğrattığı gün, o sene için bize daha fazla hasar veremez hale düşer" şeklinde ifade ettiği prensibiyle çelişmektedir." Ne var ki Nelson'un prensiplerinin gemileri fena vaziyette ve mürettebatı da eğitimsiz bir hasma göre belirlendiğini unutmamak gerekir. Nitekim Fransız ihtilâli harpleri boyunca Fransız donanması gemileri çürük; mürettebatları disiplinden yoksun bir halde idiler. Bu harpteki harekât deniz kuvvetinin kıymeti ile bu kuvvetin tabî bulunduğu kısıtlamaları pek güzel izah etmektedir. Nitekim Dewey, İspanyol filosunu tahrip ettikten sonra Manila istihkamlarını emniyetli bir surette tehdit edememiştir; keza Simpson, deniz kuvvetinin tazyiki sayesinde Carvera'yı Santiago'ya tıkmış ise de bu filoyu tahrip edebilmek için bir kara ordusunun yardımına muhtaç bir va-

9 [Jutland muharebesindeki tecrübeye göre Büyük Harp gemilerinin iyice zırhlanmış olmaları lazımdır.]

10 [Baudry, *La Bataille Navale*, s. 90.]

11 Mahan, *Nelson*, cilt II, s. 306.

ziyette kalmıştır. Filhakika bu ordunun Santiago'ya doğru ilerlemesidir ki General Blanco'yu filonun dışarı çıkması için Cervera'ya emir vermeğe sevk etmiştir.

A.B.D bahriye nezareti bu harpteki harekâta ait malumatı detaylı ve tarafsız bir surette neşretmiş olduğundan dolayı bu taraftaki malumat kaynakları gayet zengindir. Halbuki İspanyol bahriye nezareti aynı derecede serbesti gösterememiş olduğu için İspanyol tarafının resmi malumatındaki eksiklik, Cervera'nın bilâhare neşrettiği raporlar, amiral gemisi komutanının harekât hakkındaki yazıları ve bu muharebeye iştirak etmiş diğer İspanyol subaylarının eserleriyle bir dereceye kadar telâfi edilmiştir.

DOKUZUNCU FASIL

*Rusya ve Japonya - Kore'ye hakimiyet meselesi - Rusların hataları - Ha-
rekât planı - Rus kuvvetleri dağınık bir halde - Amiral Togo'nun komu-
tanlığı - Japon donanması - Japonya'nın tabii olarak haiz bulunduğu
üstünlük - Rus teşkilâtı - Vladivostok filosu - Çar'ın talimatı - Port Ar-
thur filosu iyi hazırlanmamış bir halde*

1904 senesi Şubat'ında başlamış olan Rus-Japon harbine, günden güne şiddeti artan uzun bir siyasi gerginlik devresi takaddüm etmiştir. Japonya hükümeti 1902 senesinde İngiltere ile bir savunma ittifakı imzalamıştı. İttifaknâmenin üçüncü maddesine göre iki taraftan herhangi biri savaşta iken ikinci bir devlet daha kendisine karşı çıktığı takdirde diğer imzacı taraf yardıma gelerek müştereken harbe girecek ve müştereken sulh yapacaktı. Bu ittifaknâme, 1895 tarihinde Almanya, Rusya ve Fransa'nın birbirleriyle uyuşarak Japonları Port-Arthur ve Vei-hai-vei limanlarından mahrum bırakmaları gibi bir hadisenin tekrarına imkân bırakmıyordu. Bununla beraber Japonların Ruslarla muharebeye istekli oldukları zannedilmemelidir; bilâkis Japonya hükümeti, Ruslarla dostane bir surette anlaşmak için çok çalıştı ve bu hususta İngiltere hükümeti de kendisine yardımcı oldu.

Rusların Mançurya'yı işgal etmeleri Japonları ürkütmüş ve İngiltere'de endişe uyandırmıştı. Ruslar buradan ilerleyerek bir defa Kore yarım adasını ele geçirerek olursa ki niyetleri bu idi; Japonya fevkalade bir tehlikeye altına girecekti. 1903 tarihinde Port Arthur limanına gelmiş olan Sibirya demiryolu hattını Kore sahillerine kadar indirmek güç bir iş değildi. Haritanın tetkikinden de anlaşılacağı biçimde Kore sahillerinin mükemmel limanlarına yerleşen ve Sibirya demiryolu vasıtasıyla Avrupa ile iletişimi olan kuvvetli bir Rus filosu Japonya arazisini ve Japon istiklâlini daimi bir tehdit altına alabilirdi. Port Arthur limanı 1897 tarihinde Rusların eline geçmiş ve henüz bir deniz üssü olması için bütün vasıtaları tam bir hale getirilmemiş olmakla beraber kuvvetli bir surette tahkim edilmişti. Vladivostok limanı ise yarım asırdan beri Ruslarda idi. Burası oldukça iyi bir deniz üssü haline getirilmiş ve Sibirya demiryolu hattı ile birleştirilmiş-

ti. Binaenaleyh Rusların Kore'de yerleşmeleri, Uzakdoğuda Japonya'yı kalpgâhından vurabilecek birinci derecede askeri ve bahri bir devletin zuhuru demekti. İngiltere hükümeti, Hollanda ve Belçika'nın herhangi büyük bir Avrupa devleti tarafından zaptına engel olunmasını daima harici siyasetinin esas noktalarından biri addeylemiştir; bunun gibi Japonlar da Rusların Kore'de yerleşmelerine her ne surette olursa olsun karşı koyulmasını kendileri için hayati bir mesele addediyorlardı.

Kore yarımadası Rus hakimiyetine intikal etmezden evvel Rusya ile Japonya arasında bir harp çıktığı takdirde deniz kuvvetinin kıymeti fevkalade büyük olacaktı. Çünkü Rusların Kore'ye inmelerine mâni olmak için gerçi karada muharebe etmek lâzımdı, fakat karada bu muharebeyi yapabilmek ancak deniz ulaştırmasının teminiyle mümkündü. Şu hale Japonya'nın Uzakdoğudaki Rus filosunu mağlup etmeğe kâfi derecede bir deniz kuvveti ile Sibirya demiryolu vasıtasıyla günden güne miktarı artacak bir Rus ordusunun mağlup edecek derecede bir orduya malik olması elzemdi. Mamafih tek hattan ibaret olan bu demiryolu hattının o tarihlerdeki nakliyat kifayeti mahduttu. Hat, Baykal gölü sahillerine geldikten sonra yoluna devam için yaz aylarında tren taşımağa mahsus feribot vasıtasıyla öbür sahile naklolunuyordu. Kış mevsiminde ise nehrin sahiline gelince tren yolları inerek nehrin üzerinden kızakla karşı tarafa geçiyorlardı. Mesafe ise çok uzaktı; Port Arthur ile Moskova arası 5.000 mildi ve trenin geçtiği arazinin büyük kısmı ıssız veyahut emniyet ve asayişten yoksun bir halde idi. Mançurya arazisi verimli ve oldukça hububat çıkaran bir memleket olduğu halde Rus ordusuna lazım olan erzakın büyük bir kısmını Avrupa Rusyası'ndan getirmek zorunluluğu vardı.

Japonlar böyle mühim bir mücadeleye atılmazdan evvel ordularıyla donanmaları arasında gayet doğru hesap edilmiş bir denge kurmak mecburiyetinde idiler. Çünkü yetersiz bir deniz kuvveti kara ordusunun harekâtını yenilgiye mahkûm edeceği gibi aynı biçimde kuvvetsiz bir ordu da deniz kuvvetlerinin kazanacağı başarıyı semeresiz bırakabilirdi. Japon milleti o tarihlerde fakir ve kaynakları gayetle kıt bir halde olduğundan bu muazzam meselenin halli gerek hükümet ve gerek ahali için son derece zordu. Bu şartlar altında meselenin halledilme şekline bakılacak

olursa Japonların siyaset hususundaki kudret ve zekalarını takdir etmemek mümkün değildir.

Büyük harpten evvel olduğu gibi bu harpten evvel de bir silahlanma yarışı başladı. bu rekabette Ruslar, Japonlar gibi kudret ve isabetli görüşlerle hareket etmediler. 1902 tarihinde Japonlar ellerinde bulunan altı muharebe gemisi ve altı zırhlı kruvazörle Ruslara karşı üstün bir kuvvet temin etmişlerdi. Eğer o tarihte harekete geçmiş olsaydılar Rusların gösterecekleri mukavemet pek zayıf olacaktı. Bundan sonra Ruslar, gemilerinin inşaatı bittikçe alelâcele Uzakdoğuya göndermeğe başladılar fakat Uzakdoğudaki tersaneler ile havuzların genişletilmesi ve ellerindeki gemilerin inşaatının hızlandırılması için gayret göstermediler; halbuki maksatları Japonlarla harp etmek idiye bu işlerin yapılması lâzımdı. Mesela *Borodino*, *Suvarof*, *Orel* ve *Aleksandr III* adlarındaki muharebe gemileri 1901-02 senesinde denize indirilmişlerdi; biraz gayret göstererek bunları 1903 nihayetinde hazır bir hale getirmek mümkündü. O tarihlerde İngiltere’de bir muharebe gemisi kızağa konulduktan itibaren iki sene zarfında ikmal ediliyordu.

Rusya’da işler, esas hedef üzerinde teksif edilmeyerek dağıtılmış bir halde bulunuyordu. Mesela Rusya’nın Karadeniz filosu Japonya ile bir harp durumunda dışarı çıkamamağa mahkum bir halde iken 1890 ve 1900 senelerinde bu filo takviye edildi. Halbuki daha ziyade basiretle hareket ederek bu inşaat Baltık denizindeki filonun takviyesine harcanabilirdi. Binaenaleyh Japonya ile muharebe açısından Karadeniz filosunun takviyesine sarf edilen para israftan başka bir şey değildi.

Bundan başka Japonya kendi gemilerinin inşaatında bunların müştereken hareket edebilmelerini sağlamak için tutarlı bir plan takip ettiği halde Rus filosu adeta muhtelif gemi nümunelerinden mürekkep bir koleksiyon halinde idi. Rus gemileri umumiyet itibarıyla kuvvetli idiler fakat tipleri, hacimleri, kömür istiapları, sürat ve silahları kadar birbirinden farklı idi ki bu gemilerin büyük bir filo halinde idareleri gayet güçtü. Baltık denizi için birçok küçük gemiler yapılmıştı; halbuki bunlara verilen para ile açık denize çıkabilecek güzel gemiler yapılabilirdi. Rusların zırhlı kruvazörleri de muharebe gemileri gibi tuhaf bir çeşitlilikte idi. Mesela

Rurik, Rossia ve Gromoboi gibi gemilerin yanında bunlardan çok küçük olan *Bayan kruvazörü* geliyordu.

Harp tehlikesi arttıkça Ruslar ellerindeki bütün zırhlı gemileri Uzakdoğuya gönderecek yerde böyle yapmadılar ve *Sissoi Veliki, Navarin, Nikola I ve Aleksandr II* gibi gemileri Baltık'ta bıraktılar. Bu gemilerden üç tanesi evvelce Uzakdoğuda iken tamir için Kronşadt'a alınmışlardı; halbuki bu tamirat Port Arthur veya Vladivostok'ta yapılmalı idi. Bu gemiler gerçi ikinci sınıf gemilerdi, fakat bunların harbin ilânında Uzakdoğu sularında bulunmaları Japonların güçlüğünü artırabilirdi. Şüphesiz Rus hükümetini mevzubahis gemileri Uzakdoğuya yollamaktan caydıran bir diğer sebep Port Arthur limanının yetersizliği idi lâkin Dalni limanını geliştirmek suretiyle bu engel de kolaylıkla bertaraf edilebilirdi.

Aşağıdaki takvim 1903 senesi zarfında Uzakdoğuya gönderilmiş olan Rus gemilerini saymaktadır.

Port Arthur'a varış:

Mart : *Askold* ve *Variag* süratli kruvazörleri

Mayıs : *Retvisan* muharebe gemisi; *Novik, Diana ve Pallada* kruvazörleri

Haziran : *Boyarin ve Bogatyr* kruvazörleri; yedi muhrip

Temmuz : *Pobieda* muharebe gemisi

Aralık : *Çesareviç* muharebe gemisi; *Bayan* zırhlı kruvazörü yedi muhrip.

Kezalik 1903 tarihinde Akdeniz'de bulunan *Osliaha ve Nikola I* muharebe gemileri; *Aurora ve Almaz* muhafazalı kruvazörleri; *Dmitri Donskoy* adlı eski zırhlı kruvazör ve yedi muhrip Aralık ayında Uzakdoğuya hareket için hazır bir vaziyette bulunuyordu. 1903 senesi Aralık başlarında Rusya hükümeti, Şili bahriyesi namına İngiltere'de inşa edilmekte olup satılığa çıkarılmış bulunan *Constitucion ve Libertad* isimdeki yeni ve kuvvetli iki muharebe gemisini satın almağa teşebbüs etti fakat İngiltere hükümeti buna meydan vermemek için müdahale ederek gemileri satın aldı ve *Triumph* ile *Swiftsure* isimleriyle İngiliz bahriyesine kattı. Bu sıralarda Rus bahriyesinin büyümesinden ziyadesiyle kuşkulanan Japonya hükümeti Arjantin bahriyesi hesabına İtalya'da inşa edilmekte olan *Moreno* ve



Harita 13. 1904'te Uzakdoğu.

Rivadavia zırhlı kruvazörlerini satın aldı. Bilâhare *Nişin* ve *Kasuga* isimleri verilen bu güzel gemiler tip açısında Amiral Cervera'nın bedbaht filosuyla Santiago muharebesine iştirak eden *Cristobal Colon* zırhlı kruvazörüyle kardeşti; yalnız daha modern ve hacimlerine nispetle daha kuvvetli ve menzilleri daha büyük toparla mücehhez bulunuyorlardı. Her ikisi de 3 Ocak 1904 tarihinde iki İngiliz deniz ihtiyat subayı komutasında Ceno-va'dan hareket ettiler.

O tarihlerde Japonlar zırhlı gemi yapamıyorlar ve bu sınıf gemiler için tamamen yabacı tezgâhlara muhtaç bulunuyorlardı. Bununla beraber zırhlı gemi yapabilmek için hazırlanmakta idiler; hatta büyük top ve zırh imalâtı için lazım gelen altyapıyı tamamen hazır etmişlerdi. 1904 tarihinde bu tesisatın üretimi azdı; böyle olmakla beraber harp esnasında pek ziyade faydası dokundu. Japonlar kendi tersanelerinde yapılacak olan ilk büyük zırhlı gemiyi 1905 senesi Ocak'ında kızağa koydular ve bu gemiye *Zu-kuba* ismini verdiler. Harp bittiği zaman Japonların kendi tersanelerinde dört ve İngiliz tezgâhlarında iki büyük muharebe gemileri yapılmakta bulunuyordu. Fakat bir harp halinde derhal istifadesi mümkün olabilecek gemiler ancak 1 Ocak 1904 tarihinde ellerinde mevcut olanlardan ibaretti. Bunların gerisinde inşaatı biterek yakın bir gelecekte donanmaya iltihak eyleyebilecek hiçbir gemi yoktu. Halbuki Rus bahriyesinde inşaatı az zamanda son bularak Uzakdoğu filosuna iltihak edebilecek birçok gemiler vardı; nitekim bunlar hazır oldular ve doğuya hareket ettiler, fakat iş iştenden geçtikten sonra. İşte bu sebeplerden dolayı Japonların harekâtında zaman meselesi birinci derecede mühimdi.

Rus kurmayı harpten çok zaman evvel vaziyeti münakaşa ederek son derecede hatalı bir plan hazırlamıştı. 1901 tarihinde bahriye subaylarından mürekkep bir komisyon teşkil edilmiş ve bu komisyon Japonların çıkartma yapmalarına mâni olmak için Rus donanmasının Sarı Deniz ve Kore'nin güneyindeki suları kontrol altında bulundurmasının birinci derecede mühim olduğuna karar vermişti. Komisyonun kararı Rus filosunun Port Arthur ve Vladivostok limanlarına taksim etmekte. Bu suretle ikiye ayrılan Rus donanmasının kuvvetli kısmı, Sarı Denizi kontrol için Port Arthur'da bulunacak ve Vladivostok limanına tahsis edilen zayıf kısmı da Japonya sahillerine ve

Japonya'nın ulaştırma yollarına taarruzlar yapacaktı. Bu planda ansızın bir muharebe için mevcut bütün kuvvetleri bir arada bulundurmak gibi mühim bir nokta ihmal edilmiş ve bilâkis eldeki kuvvetler tehlikeli bir surette dağıtılmıştı. Böyle bir stratejik planın, mevcudiyeti için muharebeye girişmiş azimli bir rakibin harekâtını kolaylaştıracığı şüphesizdi.

Plandan anlaşıldığına göre Japon donanmasını mağlup etmek hususu hiç dikkate alınmamış ve menfi bir hareket tarzı seçilerek Japonların taarruzunu beklemek yolu seçilmişti. Bu plan muhtemelen o sıralarda İngiltere'de revaçta olan "filo seyirde" doktrininden esinlenmişti. Bu düşünceye göre güçlü bir donanma mevcut bulunduğu sürece kara ordusu kıtalarını denizaşırı hareket ettirmek imkânsızdı; şayet denenecek olursa da iş muhakkak felaketle sonuçlanırdı. 1902 senesinde plan tekrar gözden geçirildi ve olduğu gibi bırakıldı. 1903 senesi Ekiminde, yani harp artık kaçınılmaz bir vaziyet aldığı zamanda, Rus genelkurmayı, karada vuku bulacak muharebelerin deniz harekâtıyla olan alâkasını dikkate alarak stratejik vaziyeti bir daha tetkik etmesini Uzakdoğu genel valisi Koramiral Alekseyef'in Askeri Müşaviri Tuğgeneral Flug'dan talep etti. Bu emir üzerine mumaileyh, Uzakdoğudaki Rus donanmasının kurmay başkanı Tuğamiral Vitgeft ile istişare etti ve Rus donanmasının, Japon donanması tarafından ne Kore körfezinde ne de Sarı Deniz'de mağlup edilemeyeceği; Japonlar tarafından da gerek Kore körfezinde gerek ise Newchwang'da çıkartma yapılmasının katiyen mümkün olmadığı cevabını aldı.

İşte Rus planları Amiral Vitgeft'in bu kanaati esas tutularak tertip edilmişti. Kara kurmayına gelince o da felâket itibarıyla bundan daha aşağı olmayan ikinci bir hata işledi. Rus harbiye nâzırı General Kuropatkin'in beyanatına göre Rus kurmayı, Japonya'nın çıkarabileceği ordunun miktarını 400.000 kişiden biraz daha fazla olarak tahmin etmişti. Bu kadar asker çıkaran bir ordu cepheye ancak 200.000 kişi kadar sevk edebilirdi; halbuki seferberlik ilan edildiği zaman Japonya 1.542.000 kişi yani Rus kurmayınca tahmin edilen miktarın dört mislini topladı. Bu gibi yanlış hesaplar harp için çok tehlikelidir. İşte böyle kıymetsiz teminata bel bağladığından dolayıdır ki Rus hükümeti, Japonların Kore'yi himayeleri altına almalarının kabulü hakkındaki tekliflerini reddetti. Japonlar, yaptıkları teklifte ken-

dilerinin bu talepleri kabul edildiği takdirde, Rusların Mançurya'daki çıkarlarını tasdik edeceklerini bildiriyorlardı.

İngiltere hükümeti, Fransa vasıtasıyla Çar'ı şahsen ikaz ederek Japonların kara ve deniz kuvvetlerinin çok mükemmel olduğunu bildirdi fakat İngiltere'nin bu müracaatı, blöf yapmak suretiyle Japonya'ya yardım şeklinde değerlendirilerek ciddiye alınmadı. Harbiye nâzırı Kuropatkin, Port Arthur ve Vladivostok deniz üslerinin kuvvetli surette tahkim edilmeleri lâzım iken böyle yapılmayarak Dalni'de Japonlar için deniz üssü tutulmaya pek müsait müdafaasız bir liman meydana getirilmesinden şikayet ediyordu.

12 Ocak 1904'te Rus hükümeti, seferberlik için hazırlanması ve Port Arthur ve Vladivostok limanlarını harbe hazır bir halde bulundurması için Amiral Alekseyef'e talimat verdi fakat 28 Ocak'ta verdiği ikinci bir talimatta Japonların, Çemulpo limanı Kuzeyine geçmemek şartıyla, Kore'ye yapacakları ihraç harekâtına direnç göstermemesi bildiriliyordu. Rus hükümetinin bundan maksadı vakit kazanarak seferberliğini tamamlamaktı. 3 Şubat tarihinde Port Arthur'daki Rus filosu, harekete hazır bir vaziyette mezkûr liman haricinde toplandı. Bu haberin Japonya'ya ulaşması büyük bir endişeye sebep oldu. 4 Şubat'ta nâzırlardan, "ihtiyarlar rica-li"nden' ve kara ile deniz komutanlarından mürekkep bir meclis akdedildi ve bu meclis uzun süren bir müzakereden sonra, Rusya hükümeti Japonya'nın teklifini peşinen kabul etmediği takdirde 6 Şubat tarihinde siyasi ilişkilerin kesilerek Japon filosunun harekete geçmesine karar verdi. O tarihte Singapur limanında bulunan *Nisşin* ve *Kasuga*'ya bilâhare 16 Şubat'ta limanı terk etmeleri için emir verildi. Gemiler 6 Şubatta salimen Yokosuka'ya vardılar.

Japon ana filosu 1903 Ekim'inden beri Tümamiral Togo komutasında bulunuyordu. Çin-Japon harbi esnasında *Naniva*'nın komutanı sıfatıyla temayüz etmiş bulunan mumaileyh Rus-Japon harbi esnasında 57 yaşında idi. Amiral Togo gençliğinde bahriye tahsilini İngiltere'de görmüş; *HMS Worcester* okul gemisinde de bir süre bulunmuştu. Çin'deki Boxer harekâtına iştirak eden Japon filosu komutanlığında göstermiş olduğu yüksek mesleki meziyetler dolayısıyla bahriyeliler arasında özel bir hürmet ve muhabbet kazanmıştı. Emir-komuta yeteneği fevkalade olan Togo'nun re-

fakatinde mükemmel bir de kurmay heyeti vardı. Togo hayatında hiçbir defa öğünmemişti; kendisinin tevazu ve hakseverliği şecaat ve azmi kadar büyük; verdiği kararlar hemen daima kusursuzdu. Donanmasına komuta etmek için bu karakterde bir subay seçmek, Japon hükümetinin adam seçmek hususundaki kudret ve yeteneğinin büyüklüğünü gösterir. Japon donanması bu zatın komutasında olarak mütemadiyen talim ile iştigal etmekte ve daima harbe hazır bir vaziyette bulunmakta idi. Çünkü Japonların İtalya'dan gelecek olan *Nişşin* ve *Kasuga*'yı yolda yakalayarak zaptetmek için Rusların Uzakdoğu filosundan gemi ayırmaları ihtimaline binaen bu iki yeni geminin harekâtını perdelemek maksadıyla Japon filosunun 1904 senesi Ocak ve Şubat aylarında harbe hazır bulunması zorunluydu. Amiral Togo'nun komutasında aşağıda yazılı kuvvetleri vardı.

1 Memleketlerine büyük hizmetlerde bulunmuş eski nazırlardan kurulu bir şura. Hayati meselelerde kendilerine fikir danışılırdı.

Birinci Filo

Muharebe gemileri, 1. Tümen : *Mikasa* (sancak gemisi), *Asahi*, *Fuji*, *Şikişima*, *Hatsuse* (Tuğamiral Nashiba'nın sancak gemisi).

Kruvazörler, 3. Tümen : *Çitose* (Tuğamiral Dewa), *Takasago*, *Kasagi*, *Yoşino*.

Muhabere gemisi : *Tatsuta*

Muhrip ve torpidobotlar, 19 gemi:

1. filotillâ : *Şirakumo*, *Asaşiho*, *Kasumi*, *Akatsuki*.
2. filotillâ : *Ikadzuchi*, *Oboro*, *İnadzuma*, *Akebono*.
3. filotillâ : *Usugomo*, *Şinonome*, *Sazanami*.
1. torpidobot filotillâsı : 69, 67, 68 ve 70 numaralı botlar.
14. torpidobot filotillâsı : *Çidori*, *Hayabusa*, *Manadzuru*, *Kasasagi*.

İkinci filo

Zırhlı kruvazörler, 2. Tümen : *İdzumo* (Tümamiral Kamimura), *Adzuma*, *Asama*, *Yakumo*; *Tokiva*, *İvate* (Tuğamiral Mizu).

Kruvazörler, 4. Tümen	: <i>Naniva</i> ² (Tuğamiral Uriu), <i>Akaşi</i> , <i>Takaçiho</i> , <i>Niitaka</i> .
Muhabere gemisi	: <i>Çihaya</i> .

Muhrip ve torpidobotlar, 16 gemi:

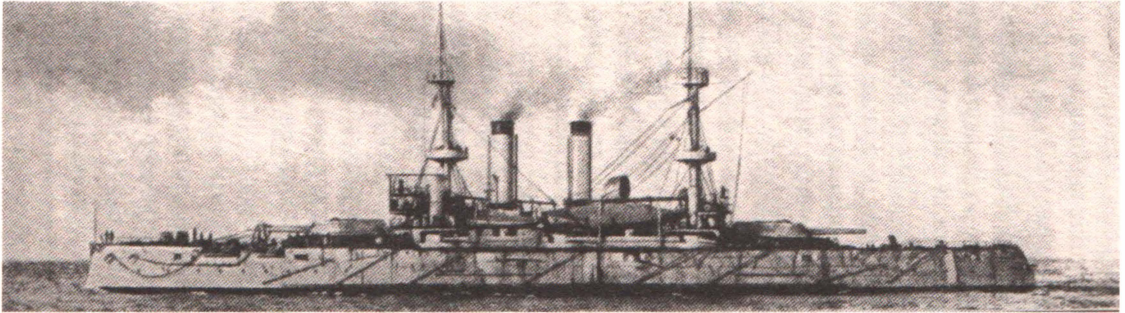
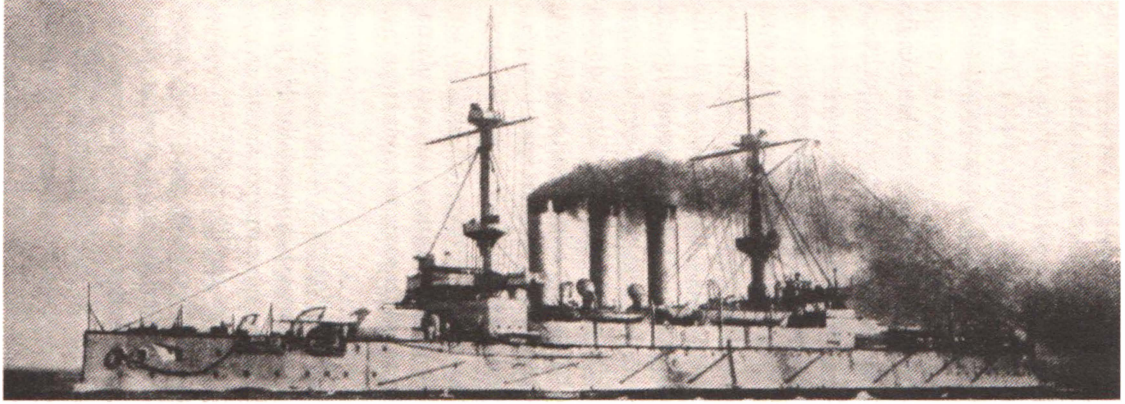
4. filotillâ	: <i>Hayatori</i> , <i>Asagiri</i> , <i>Harusame</i> , <i>Murasame</i> .
5. filotillâ	: <i>Murakumo</i> , <i>Şiranui</i> , <i>Yugiri</i> , <i>Kagero</i> .
9. torpidobot filotillâsı	: <i>Aotaka</i> , <i>Hato</i> , <i>Kari</i> , <i>Zubame</i> .
20. tropitobot filotillâsı	: 62, 63, 64 ve 65 numaralı botlar.

Bu gemilerden başka Tümmamiral Kataoka komutasında ve eski gemilerden müteşekkil bir üçüncü filo ile silahlı ticaret gemileri, kömür gemileri, gambotlar, mayın dökücü ve tarayıcı gemiler, tamir gemileri ve torpido depo gemilerinden mürekkep bir yardımcı filo vardı. Japon donanması, on sene evvelki Çin-Japon harbinde deniz muharebesinin nasıl yapılacağını anlamış tecrübeli ve azimli subaylar komutasında; denizcilik yeteneği yüksek bir mürettebat ile teçhiz edilmiş müthiş bir kuvvetti. Japonya'da muharebe gemileriyle zırhlı kruvazörleri almaya müsait on bir büyük havuz vardı ve çok miktarda İngiliz kömürü depo edilmişti. Bu kömürden başka, İngiliz kömürü kadar iyi olmamakla beraber depolarda külliyetli miktarda yerli kömür mevcuttu.

Altı Japon muharebe gemisi o devirlerde kullanılan benzerlerinin sisteminde; her biri bir baş ve kıçta birer taret dahilinde ikiz yerleştirilmiş dört 12 inçlik ana batarya topu ve zırhla örtülmüş 10-14 tane 6 inçlik yardımcı batarya topu ile mücehhezdi. Su kesimi hizalarında kalın ve yukarıya doğru incelen birer zırh kuşakları vardı. Her hususta iyi teçhiz edilmişlerdi ve hepsine telsiz aleti konulmuştu. Bu tarihlerde telsizin kıymeti lâıykıyla anlaşılmış olduğundan Japonlar bundan mütemadiyen;

Ruslar daha az olarak istifade etmişlerdir. Kamimura'nın filosundaki altı zırhlı kruvazör, o zamanın modasına göre yapılmış gemilerdi. Bunların muharebe gemileriyle mücadeleye ne zırhları ne de topları müsait olmamakla beraber muhafazalı kruvazörler için kor-

2 [Kardeş gemisi *Takaçiho* ile beraber Çin-Japonya muharebesinden sonra mükemmelen tamir edilmiş ve eski topları çıkarılarak her birine sekiz tane 6 inçlik top konulmuştu.]



Resim 15. Japon muharebe gemisi *Hatsuse* (üstte). Amiral Togo'nun Port Arthur'a karşı giriştiği harekâtlarda ön safta yer almıştır. Bir Rus mayını cephaneliğini infilâk ettirerek batırdığında 500 subay ve eri de beraberinde götürdü. Drenot öncesi dönemin muharebe gemilerine güzel bir örnektir. Japon muharebe gemisi *Yaşima* (altta). *Hatsuse* gibi Rusya ile harbin ilk aylarında hizmet etmiş mezkûr gemi ile aynı gün mayına çarparak batmıştır.

kunç bir rakiptiler. Zırhlı kruvazörlerden her biri baş ve kıçta birer barbet dahilinde ikiz takılmış dört 8 inçlik (mermileri 250 libre) ana batarya topu ve zırh arkasındaki on iki ilâ on dört 6 inçlik yardımcı batarya topu ile mücehhezdi. Su hattı hizalarında ince bir zırh kuşakları vardı. Tecrübedeki süratleri 20 ile 23 mil arasında değişmiş olup hizmetteki süratleri gemisine göre 18 mil veya daha yukarı idi.

Takasago, *Çitose* ve *Kasagi* muhafazalı kruvazörlerinden her biri iki 8 inçlik (biri başta, biri kıçta) ve on 4,7 inçlik seri ateşli topla mücehhezdi. Çin-Japon harbinde adı geçen *Yoşino* kruvazörü 1904 tarihinde iyi bir vaziyette bulunuyordu. Muhriplerin hepsi İngiliz sisteminde yapılmış ve büyük kısmı İngiltere’de inşa edilmiş yeni gemilerdi. Bunların ağırlıkları 275 ile 375 ton arasında değişiyor olup süratleri 30-31 mil kadardı. her birinde bir 12 librelik (bilâhare harpte görülen ihtiyaç üzerine bir 12 librelik daha konulmuştur), beş 6 librelik ve barut hakkı 171-200 libre ağırlığında 18 inçlik Whitehead torpidosu atan iki torpido kovanı vardı. Gemilerin her birisinde ikisi kovanları dahilinde ve ikisi yedeklik olmak üzere dörder torpido mevcuttu. Torpidobotlar, barut hakları 79 libre olan 14 inçlik torpidolarla teçhiz edilmişlerdi. 1904 tarihindeki torpidoların azami menzilleri 3.000 yarda idi. Büyük Japon gemilerinin hepsinde kuvvetli bir torpido silâhı vardı; hadiselerin neticesine göre büyük gemiler için bu silâh faydasız kalmış ve bunlardan hiçbirisi bir tek isabet terminine başarılı olamamıştır; binaenaleyh torpidodan kazanılacak güç toplara ve cephaneye tahsis edilse imiş daha iyi olacaktı.

Japonların muharebeden sonraki fikirlerine göre zırhlı kruvazörler yerine süratli muharebe gemileri yapılmamış olması büyük hatadır. Harp esnasında tezgâha konulmuş olan *Zukuba* sistemi (20,5 mil sürat; dört 12 inçlik; on iki 6 inçlik top) dört gemi *Asama* sınıfı altı gemiden çok fazla iş görebilir ve masrafı ise bu altı geminin inşasına verilen parayı geçmezdi. Japonların harpteki tecrübeden sonra belirttikleri bu fikri ihtimal ki evvelden idrak etmek mümkün değildi. Japon gemileri, gayet özdeş ve teknik itibarıyla o devirde kabul olunan esaslara tamamen uygun bir surette yapılmışlardı. Bu harpte denizaltı gemisinin mevcut bulunmadığı unutulmamalıdır. Denizaltı gemileri o tarihlerde henüz tecrübe devresinde idiler; kezalik tayyare de mev-

cut değildi. bu muharebe, bahriyedeki gelişmelerin bir nev-i şahsına münhasır devrini* kapatan sonuncu büyük deniz muharebesidir.

Tabiat Japonya'ya büyük bir imtiyaz bahşetmiştir: Japon imparatorluğunu teşkil eden adalar mütemadi bir silsile halinde Formosa adası güneyinden Kuril adalarının Kuzeyine kadar devam etmek üzere Asya kıtasının Doğu tarafının 2.000 mili aşkın bir kısmını adeta kucaklamış bir vaziyettedir. Bu tabii vaziyet Japon donanması için birbirlerine telgrafla bağlı bir dizi halinde birçok üsler kurulmasını temin etmişti. Avrupa'dan gelen ve bu üsler boyunca ilerlemek isteyen herhangi bir düşman, mutlaka cenahında Japon donanması olmak üzere seyretmek mecburiyetinde idi. Japon adalarıyla Asya kıtası arasında sıkışmış bulunan Japon denizinin girişleri müstahkemdi. Binaenaleyh Kore boğazında duracak olan bir Japon deniz kuvveti, Japon adaları arasındaki iç denizden seyrederek bu adaların gerek batı gerek Pasifik Okyanusu yönünde ilerlemek isteyen herhangi bir düşman deniz kuvvetine taarruz edebilirdi. Bu tabii üstünlükten başka Japonların Ruslara karşı diğer bir üstünlükleri daha vardı ki Japon bahriyesinin arkasında mühim bir ticaret filosu ile beraber herhangi bir tamiratı yapabilecek derecede mükemmel fabrikalar ve tezgâhlar mevcut bulunuyordu.

Japon planları, ana filonun Port Arthur'a doğru hareket etmesi ve Rus filosunu arayarak bununla muharebe yapması lüzumunu âmirdi. bu filodan evvel muhripler hareket edecekler ve imkân bulabilirlerse torpido hücumu yapacaklardı. Kore'nin başkenti olan Seul şehrini zaptetmek için Japonlar, seferberliğin ilânından evvel, üç taburluk bir kuvveti Sasebo limanına getirdiler ve 16 Şubat tarihinde bu kuvveti üç nakliye gemisine yüklediler. görülüyor ki Japonlar, daha işin başlangıcında ellerinde mevcut kuvvetle şiddetli bir darbe indirmek esasını takip ediyorlardı. Bu harekete Japonya'nın tekmil modern gemileri, yani hem Togo ve hem de Kamimura'nın filoları iştirak edeceklerdi. Şu halde Japonlar, kuvvetlerini tefrik etmek gibi bir hataya düşmemişlerdi. Japon kurmayı, Fransızların meşhur

* Kitabın aslında "iki boyut dahilinde vuku bulan deniz muharebelerinin sonuncusudur" denilmektedir. Filhakika zamanımızdaki deniz harplerine uçak ve denizaltı gemisi de katıldıklarından muharebeler üç boyut dahilinde (yani su yüzüne ilaveten gökyüzü ve su altı) icra edilmesi lazım gelir bir şekil almışlar; yeni gemilerin taarruz ve müdafaa silâhları da bu tarzda muharebeye elverişli bir surette düzenlenmişlerdir -Mütercimnin notu.

darbı mesellerine uygun hareket ediyordu: “Dünyada, çok kuvvetli olduğu için mağlup olmuş hiç kimse yoktur.” Japon kurmayı, muharebenin gerçekleşmesi muhtemel iki noktada Ruslara üstünlük kurmak yolunu seçerek Vladivostok’ta bulunan kuvvetli Rus filosunu dikkate almadı. Japon kurmayının dakika kaybetmemek suretiyle göstermiş olduğu teyakkuz ve sürati hareket bilhassa kayda değerdir.

Amiral Vitgeft tarafından büyük bir güven ile düşünülmüş olan Rus planına gelince; bu plan kuvvetleri dağınık bir halde bulunduruyordu. Uzakdoğu Rus filosunun esas kuvvetleriyle Port Arthur’da idi ve bu kuvvet Kore körfezinde kısa bir gösteri yaptıktan sonra avdet ederek liman haricine demirlemişti. *Variag* kruvazörü (inşa tarihi 1899; 6.500 tonluk; on iki 6 inçlik; on iki 12 librelik seri ateşli topla mücehhez) ile *Koriets* gambotu (inşa tarihi 1886; 1.300 tonluk; iki 8 inçlik; bir 6 inçlik eski sistem topla mücehhez) Kore’de bulunan Çemulpo limanında bulunuyordu. Bu gemileri bu suretle Seul şehrine yakın bulundurmaktan maksat, Kore hükümeti üzerinde tesir ederek mezkur hükümeti Japonlara aleyhtar bir vaziyet almağa sevk etmektir. Ruslarda mevcut kruvazörlerin en mükemmellerinden üç zırhlı kruvazör ile bir muhafazalı kruvazör ve on yedi torpidobot Vladivostok’ta bulunuyordu. Rusların bu iki filoları arasına Japon filosu gelip girmiş ve bunlardan istediğine hücum edebilecek bir vaziyet almıştı.

Muharebede komutanların şahsının netice üzerine pek büyük tesiri olmasına rağmen Rus hükümeti bu meseleyi ihmal etti ve Uzakdoğu filosu komutanlığı için elindeki subayların en muktedirini tayin etmek lazım gelirken böyle yapmadı. Meselâ gayet muktedir ve faal bir subay olan ve o tarihlerde 55 yaşında bulunan Tümamiral Makarof, Kronşadt liman komutanlığında istirahat ediyordu. Port Arthur’da Rus filosu, Tümamiral Stark komutasında idi; 58 yaşında bulunan bu zat, gerek etrafindakileri ve gerek üstlerini katiyen rahatsız etmemesi dolayısıyla bahriye nezaretlerinin fevkalade teveccüh ve muhabbetlerini kazanarak ekseriyetle barış zamanında büyük makamlara yükselen yumuşak huylu, yavaş ve işbilir subaylardan biri idi. Kendisi meslektaşları arasında iyi bir gemici olmak üzere tanınmıştı; gerçi gemicilik meselesi mühimdir fakat yalnız bu haslete malik olmak, deniz harbi için lüzumu olan bütün me-

ziyetlerin tam olması demek değildir; nitekim bundan 125 ene evvel Amiral Nelson'un tenkitçilerinden bazıları, onun iyi gemici olmadığını iddia etmişlerdi.

Port Arthur'a 1.100 mil mesafede bulunan Vladivostok limanındaki Rus filosuna Tuğamiral Baron Stakelberg komuta ediyordu; bu filo yarı müstakil bir halde idi. Port Arthur filosunda Amiral Stark'dan sonra ikinci komutan olarak Tuğamiral Prens Uhtomski vardı; bu zat Rus bahriyesinde rütbe itibarıyla ikinci derecede gelen subayların en iyilerinden biri addolunuyordu. Uzakdoğudaki Rus ordu ve donanmasının başkomutanlığı aynı zamanda genel valilik makamında bulunan Amiral Alekseye'ye verilmişti. O tarihte 61 yaşında bulunan bu zat bütün hayatını Rus bahriyesinde geçirmiş idi fakat vaziyet giderek vahimleşince yüksek komuta mevkiinin kendisine yüklemiş olduğu vazifeleri idrak ederek lüzumu kadar faaliyet gösteremedi; âtıl ve ihmalkâr davrandı.

Rus filosunun teşkilâtı şu biçimde idi:

- | | |
|------------------------|--|
| Port Arthur | : Tümamiral Stark, Başkomutan. |
| Muharebe gemileri | : <i>Petropavlosk</i> (sancak gemisi), <i>Çesareviç</i> , <i>Retvisan</i> , <i>Sivastopol</i> , <i>Peresviet</i> (Tuğamiral Uhtomski'nin sancak gemisi), <i>Pobieda</i> , <i>Poltava</i> . |
| Kruvazör tümeni | : <i>Askold</i> (Tuğamiral Reitzenstein'in sancak gemisi), <i>Bayan</i> , <i>Diana</i> , <i>Pallada</i> , <i>Boyarin</i> , <i>Novik</i> . |
| Torpedo gambotları | : <i>Vsadnik</i> , <i>Gaidamak</i> . |
| Muhripler | : <i>Bditelni</i> , <i>Bezpoşadni</i> , <i>Bezşumni</i> , <i>Bezştraşni</i> , <i>Boevoi</i> , <i>Boiki</i> , <i>Burni</i> , <i>Grozovoi</i> , <i>Lieut. Burakof</i> , <i>Rastropni</i> , <i>Raziasçı</i> , <i>Rieşitelni</i> , <i>Serdity</i> , <i>Silni</i> , <i>Skori</i> , <i>Smyeli</i> , <i>Statni</i> , <i>Stereguşçı</i> , <i>Storojevoi</i> , <i>Straşni</i> , <i>Storini</i> , <i>Vlastni</i> , <i>Vnimatelni</i> , <i>Vnushitelni</i> , <i>Vinoslivi</i> . |
| Mayın gemisi | : <i>Amur</i> , <i>Yenisei</i> . |
| Vladivostok | : Tuğamiral Baron Stakelberg |
| Zırhlı kruvazörler | : <i>Gromoboi</i> (sancak gemisi), <i>Rossia</i> , <i>Rurik</i> . |
| Muhafazalı kruvazörler | : <i>Bogatyr</i> . |
| Torpidobotlar | : 17 parça. |

Yukarıdaki gemilerden başka hem Port Arthur ve hem Vladivostok'ta birtakım eski ve küçük gemiler daha vardı ki bu gemiler sahil hizmetlerinde kullanılıyordu.

Port Arthur'da bir tek havuz mevcuttu ve bu havuzun boyu kısa olduğundan büyük Rus muharebe gemilerinin veya zırhlı kruvazörlerini almağa elverişli değildi. Bundan başka havuzun derinliği ancak 32 ayak³ bulunduğundan, yaralanarak fazlaca suya gömülmüş olan küçük muharebe gemilerinin de girmesine müsait değildi. Vladivostok'ta bundan daha uzun ve en büyük Rus gemilerini almağa müsait bir havuz vardı. Kömür yönünde Rusların sıkıntıları yoktu; Port Arthur ve Vladivostok limanlarına mühim miktarda kömür depo etmişlerdi. Bundan başka, nitelik itibariyle biraz aşağı olmakla beraber, Port Arthur'a demiryolu ile bağlı bulunan Yentai madenlerinden de kömür tedarik edebilirlerdi.

Rus muharebe gemileri ile Japon muharebe gemilerinin inşa tarihleri hemen hemen birbirinin aynı idi. Yukarıda isimleri yazılı olan Rus muharebe gemilerinden ilk dördü ile sonuncu gemiden her biri baş ve kıç yerleşik taretler dahilinde çift olarak takılmış dört 12 inçlik ve kezalik zırh ile örtülü olmak üzere on iki 6 inçlik seri ateşli topu taşıyor; su hatları hizalarında zırh kuşakla mücehhez bulunuyorlardı. Muharebe gemilerinin hizmetteki süratleri 14-15 mil kadardı. *Peresviet* ile *Pobieda*'nın zırhları ve topları diğerlerine nazaran biraz zayıf idi. bu iki gemiden her biri dört 10 inçlik ve on bir 6 inçlik top taşıyordu. Japon gemilerinin tipleri Ruslara nazaran biraz daha iyi olmakla beraber iki tarafın gemi tipleri arasında hiçbir zaman 1898 İspanya-Amerika savaşının İspanyol gemileri veya 1894-1895 Çin-Japon savaşının Çin gemileri derecesinde rakiplerine nispeten pek bariz bir fark yoktu. Port Arthur'da Rusların yalnız *Bayan* isminde bir tek zırhlı kruvazörleri vardı ve bu gemi top kuvveti itibarıyla Japonların *Asama* sınıfı zırhlı kruvazörlerine nazaran çok aşağı bir derecede idi. Rusların muhafazalı kruvazörleri iyi gemilerdi. Muhriplere gelince, bunların topları Japon muhriplerinin toplarına nazaran biraz daha zayıf olmakla beraber, hepsi son sistem gemilerdi ve tecrübe süratleri 26-27 mil kadardı.

Vladivostok'taki büyük zırhlı kruvazörlerden *Gromoboi* hariç olmak üzere diğerlerinin topları muhafaza itibarıyla noksandı ve mevzilenme tarz-

larının fenalığından dolayı bunların borda ateşleri kendilerinden küçük olan Japon zırhlı kruvazörlerinin borda ateşlerine nazaran daha aşağı bir derecede idi. Bu gemilerin her birinde dört 8 inçlik ve on altı 6 inçlik seri ateşli top vardı. Bir anda bir bordaya atabildikleri topların adedi iki 8 inçlik ve altı ve ya sekiz 6 inçlik toptan ibaretti. *Bogatyr* müstesna yetenekte mükemmel ve seri bir muhafazalı kruvazör olup sürati 22-23 mil ve borda ateşi sekiz 6 inçlikti. Zırhlı Rus gemilerinin adedi 11; Japon gemilerinin ise *Nişşin* ve *Kasuga* dahil olduğu halde 14 idi. Gerek Rus ve gerek Japonların zırhlı gemilerini bir araya topladıklarını farz ettiğimiz takdirde Rus gemilerinin borda ateşleri toplam yirmi 12 inçlik; sekiz 10 inçlik; on 8 inçlik; bir 10 inçlik; otuz 8 inçlik doksan iki 6 inçlik top idi. bu surette Japonlar gerek gemi adedi ve gerek bu gemilerin bir anda bir bordaya attıkları mermilerin gücü (Japon: 37.600 libreye Rus: 26.500 libre) itibarıyla Ruslara karşı üstün bir halde idiler. Bundan başka Japonların büyük mermilerinde yüksek infilaklı barut kullanıldığı halde Rus mermilerinde bu barut yoktu ve Rus humbaralarının parçalama barutu ise az miktarda idi. binaenaleyh bu vaziyet Japonların haiz bulundukları üstünlüğü bir kat daha artırıyordu.

Port Arthur limanının Rus filosu için toplanma noktası olarak tercih edilmesi bir hataydı çünkü bu limanın bir tek methali vardı ve bu methal de dardı. Liman ise büyükçe bir donanmayı alabilecek derecede geniş olmadıktan başka düşman tarafından karaya çıkartılacak bir ordunun yarımıyla, pek büyük bir güçlük çekmeksizin dışarıyla olan bağlantısı kesilebilecek bir vaziyette idi. Halbuki Vladivostok'ta bulunacak bir Rus filosu için bu gibi güçlük mevcut değildi çünkü burası birçok methallere malik geniş bir limandı. Vladivostok limanı uzun bir yarımadaının üstünde bulunan olmakla beraber civardaki sahillere fevkalade sarp ve çıkartma yapmak için pek uygunsuz bir vaziyette bulunduğundan burasını deniz üssü olarak tutacak bir filonun karadan yapılacak harekât ile bağlantısını kesmek çok zor bir işti.

Gerçi burada bulunacak olan Rus filosunun da er geç Japon denizinde harekât yapan Japon filosu tarafından kontrol altına alınacağına şüphe yoktu fakat bu iş Rus filosunun Port Arthur'u ana üs tuttuğu zamanki kadar kolay ve basit ol-

3 [Su yükseldiği zamanlarda; yoksa hasarlı muharebe gemileri giremiyorlardı.]

mayacaktı. Bu hakikat bizzat Japonlar tarafından tasdik edilmiş ve Japon bahriye nezareti Japon filosu için Vladivostok taraflarında deniz harekâtı icrasının imkân dışı olduğunu itiraf eylemiştir. Vaziyet böyle olmakla beraber diğer taraftan da Vladivostok'ta bulunacak bir filo mütemadiyen sis ve buz kütleleri tarafından tehlikeye maruz ve aynı zamanda Japonların Kore'ye karşı yapacakları çıkartma harekâtına karşılık veremeyecek bir halde kalacaktı. Mamafih Amiral Togo, Port Arthur'daki Rus filosunun Vladivostok'a kaçması ihtimalinden çok çekiniyordu; böyle bir vaziyette Vladivostok'u abluka etmek çok güç olacağından Japon esas deniz kuvvetlerinin Kore boğazında hazır bulunması ve Rus filosunun her türlü harekâtını buradan karşılaması en muvafık bir hareket tarzı olurdu. Port Arthur limanının bir çok kusurlarından biri de bu limanın, karaya doğru çok girmiş bir körfezin nihayetinde bulunması idi ki bu vaziyet Avrupa'dan buraya gelecek herhangi bir yardım veya takviye kuvvetinin, Kore boğazında faaliyet gösterecek olan Japon filosu tarafından yakalanmasını mukadder hale sokuyordu.

8 Şubat 1904 tarihinde St. Petersburg'da bir askeri şura toplandı. Şurada Japonların Uzakdoğudaki Rus filosuna hücum etmeleri ihtimali müzakere edildi. Tokyo'da bulunan Rus ateşemiliteri esasen Japon ültimatının ilân-ı harp olduğunu ve binaenaleyh derhal askeri harekâta geçilmesinin beklendiğini bildirmiş bulunuyordu. Askeri şuranın müzakeresi neticesinde Çar, Alekseye'ye bir telgraf vererek taarruzun Ruslar tarafından vaki olması arzuya şayan görülmediğinden çarpışmaların Japonlar tarafından başlatılmasına müsaade edilmesini emretti. bu emre göre Japonlar, silâh kullanmamak şartıyla, Kore yarımadasında 38. paralelin⁴ Güney tarafına asker çıkartacak olurlarsa Ruslar tarafından hiçbir mukabele yapılmayacaktı; mamafih bu enlemin kuzeyine geçtikleri takdirde bu defa ilk ateşin Japonlardan gelmesi beklenilmeyerek Ruslar taarruza geçeceklerdi.

Ruslar tarafından çok geç olarak verilen bu talimat, doğrudan doğruya pasif bir vaziyet alınmasını emretmekle beraber Amiral Alekseye'fin büsbütün elini ve kolunu bağlamıyordu. mumaileyhin bu telgrafi alır almaz hiç olmazsa derhal filonun fevkalade hazırlıklı bulunmasını emretmesi lâzım gelirdi. Kendisi bizzat Port Arthur'da bulunuyor ve tehlikeyi de biliyordu; buna rağmen yalnız karadaki askerî karakollarda nöbetlere dikkat

edilmesini emretti ve filo komutanı Amiral Stark'ın ani bir taarruza karşı önlem tedbirleri almasına müsaade etmedi. Stark ise Alekseyef'in bu merine karşı koymadan teslimiyet gösterdi ve Çemulpo'da bulunan *Variag* ile *Korietz*'e yeni emirler gelene kadar hiçbir surette limanı terk etmemeleri hakkında gayet tehlikeli bir emirde ısrar etti.⁵ Stark, Alekseyef'den filosunu ani bir hücumu karşı mukabele edebilecek bir vaziyete koymak için müsaade istemiş; Amiral Alekseyef ise bu hareketin henüz vakitsiz olduğunu söylemişti fakat karakteri kuvvetli bir amiralin böyle bir iş için müsaade istememesi ve bunu kimseye sormadan yapması icap ederdi.

Mamafih Stark'ın 8 Şubat'ta filoya "Torpido hücumunu püskürtmeye hazırlanınız" işaretini kaldırdığı anlaşılmaktadır. bazı gemiler tarafından bu işaretin talim maksadıyla verildiği zannedildi. o tarihlerde büyük gemilerde bulunan torpido ağları dışarı alabora edilmediği gibi büyük top- lar da doldurulmadı. Filodan iki gemi, ısıldak yakmak vazifesiyle liman haricine çıkarıldı; keزالik iki muhrip yirmi mil kadar denize açılıp şüpheli bir şeye tesadüflerinde limana dönmek ve amirale rapor etmek emriyle keşfe gönderildi. Filhakika hazırlıklı ve çevik bir saldırganın harekâtına mukabele için de bundan fazla bir şey yapılamazdı.

4 [Bu emir, Çemulpo'ya yahut bu mahallin biraz Kuzeyine Japonlar tarafından kuvvet çıkarıldığı takdirde itiraz edilmesin demektir.]

5 [Bu emir mezkûr gemilere ulaşmadı.]

ONUNCU FASIL

Japon donanması denize açılır - Asama'nın Variag ile muharebesi - Variag'ın batması - Port Arthur filosuna karşı torpido hücumu - Üç Rus gemisi harekettten sakıt - Amiral Dewa, Port Arthur'da keşif yapar - To-go'nun uzak mesafeden yaptığı bombardıman - Zayıat ve hasarlar - Port Arthur'u kapatmak teşebbüsü boşa çıkar - Komutayı Amiral Makarof üstlenir - Makarof'un faaliyeti

Japon donanması, tek pruva nizamında ve filolar arasında hayli aralık olmak üzere, fevkalade tezahüratla Sasebo limanından hareket etti ve 7 Şubat günü öğleden sonra Kore'nin güney batısında bulunan randevu mevkiinde topladı. Burada Asama zırhlı kruvazörüyle takviye edilmiş 4. tümen ve kezaik 9. ve 14. torpidobot filotillâları Tuğamiral Uriu komutasında olduğu halde Çemulpo limanındaki Rus gemilerini tahrip etmek ve üç nakliye gemisindeki Japon kıtalarının çıkartma harekâtını himaye eylemek maksadıyla yola çıkarıldı. Rusların Variag ve Korietz'e karşı Japonların tahsis ettikleri bu kuvvet gerçi lüzumundan çok fazla idi fakat bu hareket, çağdaş Japonya ile beyaz ırka mensup bir millet arasında vukua gelecek mücadelenin ilk safhasını teşkil edeceğinden bu tarzda davranılması pek akıllıca bir hareketti. Gemiler Çemulpo'ya giderken *Takaçiho* büyük bir balinaya bindirdi ve bu hadise bütün mürettebat tarafından bir zafer işareti telâkki olundu.

Amiral Uriu 8 Şubat sabahı ortalık ağardıktan biraz sonra Çemulpo'nun batısında bulunan takımadalar civarına geldi ve burada *Çiyoda* ile birleşti. Mezkûr gemi bir gece evveline kadar Çemulpo limanında yatarak Rusların harekâtını gözetlemiş ve nihayet geceleyin büyük ihtiyatla demir alıp denize açılmıştı. *Çiyoda*'nın getirdiği malumata nazaran Rus gemileri hâlâ Çemulpo limanında bulunuyorlardı. Japonlar, Çemulpo'ya derhal çıkartma yapmak niyetinde olduklarından Amiral Uriu, *Çiyoda* ve *Takaçiho*'yu 9. torpido filotillâsıyla birlikte çıkartmayı himayeye memur gemileri sevk etti. *Asama* diğer gemiler de bunların arkasından seyre başladılar.

Saat 16:30'da Japonlar, Çemulpo limanının önüne gelmişlerdi ki *Korietz*'in Port Arthur'a müteveccihen limandan çıkmakta olduğunu gördüler. Rus gemisi evvelen ileriden gelmekte bulunan Japon kruvazörlerinin iskele tarafından geçmeğe teşebbüs gittiye de kruvazörlerdeki topların kendisine müteveccih olduğunu ve torpidobotların da hücumu hazır bulunduklarını görünce geri döndü ve demir yerine gitti. Mezkûr geminin geriye döndüğünü gören torpidobotlar iki torpido atılsa da isabet ettiremediler. Rus gambotu bu torpido hücumuna karşı saat 16:40'ta bir top atmakla mukabele etti. Bundan sonra Japonlar gambotla daha fazla meşgul olmandan derhal nakliye gemilerini *Çiyoda* ve *Takaçiho* ile 9. torpidobot filotillâsı himayesinde olmak üzere limana sevk ettiler. *Asama* harbe hazır bir vaziyette Rus gemilerinin torpido menzili haricine demirledi.

O gece Japon kıtaları karaya çıktı ve Seul şehrini zaptetmek üzere trenle hareket etti. Ruslar, 38. paralelin güneyinde karaya çıkacak Japon kuvvetlerine karşılık verilmemesi için emir almış olduklarından çıkartmaya seyirci kaldılar. 9 Şubat günü 06:00'da Japon harp gemileriyle nakliye gemileri limanı terk ettiler. Bunlardan yalnız *Çiyoda* Amiral Uriu tarafından verilmiş olan bazı mühim mektupları dağıtmak vazifesiyle saat 09:00'a kadar kaldı. mektuplardan bir tanesi limanda bulunan tarafsız devletlere mensup harp gemilerinin süvarilerine hitaben yazılmıştı. Bu mektupta Japonya ile Rusya arasında harbin başladığı ihbar edilerek tarafsızlara mensup gemilerin daha emin bir mevkie götürülmesi talep olunuyor ve limandaki Rus gemileri öğleye kadar limanı terk etmedikleri takdirde Japon gemileri tarafında taarruz yapılacağı bildiriliyordu. Limandaki yabancı gemilerin komutanlarından en kıdemli bulunan İngiliz kruvazörü *Talbot*'un komutanı Albay L. Bayly bu mektuba hitaben Kore'nin tarafsızlığına tecavüz edilmekte olduğundan bahsederek bir protesto gönderdi. İngiliz komutanının bu protestosu kendisinin gerek siyasî vaziyeti ve gerek Kore'deki hakiki vaziyetin neden ibaret olduğunu henüz idrâk edememiş bulunduğunu ispat eder. Albay Bayly tarafından yapılan bu hata, İngiliz bahriye nâzırlığının, kendi harp gemilerinin komutanlarına Büyük Britanya'nın müttefiki bulunan Japonya'ya karşı ne gibi bir vazife ile memur olduklarını bildirmemiş olma-

sından ileri gelmiştir ki bunun da sebebi bahriye nezaretinde bir kurmay heyetinin mevcut bulunmaması idi. Bu protestoda, limanda demirli bulunan A.B.D gambotu *Vicksburg*'un komutanı Binbaşı E. B. Barry'nin gemisini kaldırmaktan kaçındığı de yazılı idi. Amiral Uriu protestoya hiç ehemmiyet vermedi. İkinci mektup Çemulpo'daki Japon konsolosu tarafından *Variag*'ın komutanı Albay Rudnef'e hitâben yazılmıştı. Bu mektupta geminin limandan hareket edip dışarı çıkmadığı takdirde Japon gemileri tarafından liman dahilinde hücumu uğrayacağı ihbar olunuyordu.

Cesur bir subay olan Rudnef, sırf âmirlerinin hataları yüzünden, ümitsiz bir duruma düşürülmüş bulunuyordu. Mumaileyh, gemisinin kazanlarındaki arıza yüzünden 14 milden fazla sürat yapamamasına ve binaenaleyh kaçıp kurtulmak için hiçbir ümidi bulunmamasına rağmen limandan çıkmağa karar verdi. *Korietz*'in komutanı da kezalik limandan çıkmağa karar verdi ve takriben öğleyin demir alarak limanın batı tarafında harp hattı teşkil etmiş olan Japon filosuna doğru ilerledi. Japon gemilerinden *Asama*, bu harp hattının en doğu tarafında bulunuyor ve ondan sonra sıra ile *Çiyoda*, *Naniva*, *Niitaka*, *Takaçihō* ve *Akaşi* geliyordu. 14. torpido filotillâsından üç bot, Japon kruvazörlerinin ateş altı yönünde mevki almışlardı.

Korietz'in arkasından *Variag* geldi ve biraz sonra gambotu geride bıraktı. Bu ilerleme hareketi esnasında *Korietz* eski toplarıyla tesirsiz birkaç atış yaptı. Japon tarafından *Asama*'dan *Variag*'a; *Çiyoda*'dan da *Korietz*'e ateş açıldı; diğer Japon gemileri de ara sıra bu ateşe iştirak ettiler. *Asama*'nın mürettebatı zırh ile mahfuz mevkilerde bulunduklarından büyük emniyet ve güven içinde muharebe ediyorlardı. Halbuki Rus gemilerinde topların üzerlerindeki siperlikten ve bir de *Variag*'ın zırhlı güvertesinden başka zırh muhafaza yoktu. Borda ateşi itibarıyla tek başına *Asama*, Rus gemilerinin ikisi toplamına üstün bir vaziyette idi.

	8 inçlik	6 inçlik	12 inçlik	Borda atış gücü	Zayıat
Rus gemileri	1	7	6	292 libre	222
Asama	4	7	6	1772 libre	00

Korietz'deki 8 inçlik top pek eski bir tipte olduğundan hiçbir kıymeti yoktu.

9 Şubat günü 12:20'de *Asama* 7.700 yarda mesafeden *Variag*'a ateş açtı ve üçüncü mermiyi isabet ettirdi. mermi köprü üstünü parçaladı, seyir kamarasını tutuşturdu ve bir subay ile dört eri öldürdü. Her iki Rus gemisi de mukabelede kusur etmediler, fakat bunlardan *Korietz*, mermilerinin kısa düştüğünü görerek ateşe başladıktan biraz sonra limana geri döndü. *Variag*'ın nişancılığı iyi değildi; attığı mermiler daima hedeften şaşıyor ve *Asama*'yı vuramıyordu. İki taraf gemileri birbirlerine yaklaştıkça Japonların atışları daha ziyade düzeldi ve *Variag*'dan duman bulutları yükselmeğe başladı. Bu suretle *Asama*, ateşe başladıktan 15 dakika sonra, bir tek isabet almaksızın *Variag*'ın bütün harp kudretini mahvetmiş; düşmana karşı şiddetli ve isabetli bir atış yapmanın mürettebat için en iyi savunma vasıtası olduğu hakkındaki harp prensibini bir defa daha ispat eylemiş bulunuyordu. *Variag*'da beş tane 6 inçlik ve on iki parça daha küçük çapta top tamamen hareketten sakıt kalmış; mesafe aleti mevkilerinin her ikisi harap olmuş ve dümen makinesi sakatlanmıştı. Pruva direği yakınında infilâk eden bir mermi Albay Rudnef ile yanındakilerden bir çoklarını yaralamış ve iki kişiyi öldürmüştü. Kezalik isabet eden diğer bir mermi zırh kule civarındaki diğer iki 6 inçlik topu daha iptal etti. Dümeni çalışmayan *Variag*'ı artık ana makinelerle idare etmek mecburi olmuştu. Geminin diğer tarafından istim ve duman bulutları çıkıyor; mesafe düştükçe diğer Japon kruvazörleri de ateşe başladıklarından gemi hakiki bir mermi yağmuru içinde kalmış bulunuyordu.

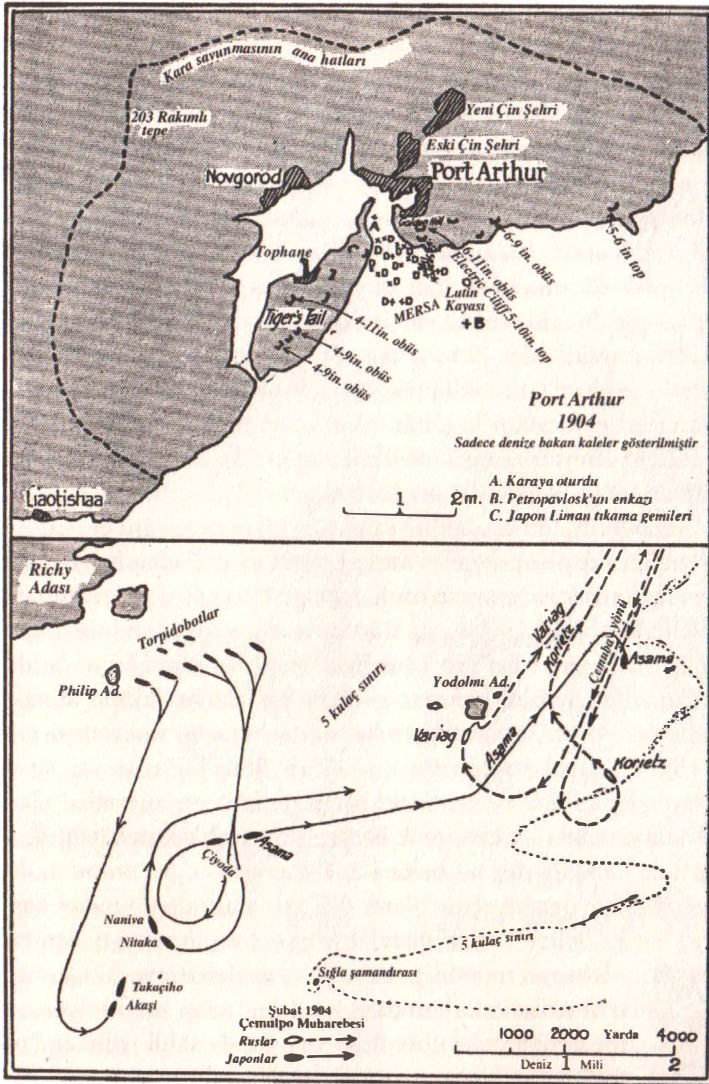
Bu ateşten kurtulmak ve aynı zamanda gemideki yangınları söndürmek fikriyle Albay Rudnef, denizden iki yüz ayak kadar bir yükseklikte bulunan Yodolmi Adasının arkasına saklanmağa teşebbüs etti fakat geminin dümen tertibatı bozulmuş olduğundan dolayı karaya bindirdi ve kurtulmak için makinelerini geri çalıştırmağa başladı. *Variag*'ın bu hareketi esnasında Japon kruvazörleri arkasını bırakmıyorlar ve mütemadiyen topa tutuyorlardı. Tam bu sırada iskele tarafından su hattının iki ayak yukarısına isabet eden büyük çapta bir merminin açtığı delikten giren sular kazan dairelerinden birini doldurarak gemiyi iskele tarafına meylettirdi. Bu defa batmak tehlikesinde kalan *Variag* Çemulpo limanına geri döndü. *Asama* ateşe devam

ederek *Variag*'ın arkasından gitti ise de tarafsız gemileri vurmak ihtimaline karşı saat 13:15'te ateş kesip takibe son verdi ve demirledi.

Variag ile *Korietz*, Çemulpo'nun önünde demirlediler. *Korietz*'de hiçbir yara yoktu; *Variag* ise çok hırpalanmış bir halde idi. Mezkûr gemideki on iki tane 6 inçlik toptan onu, 2 ve 3 librelilik topların hemen hepsi ateş edemeyecek vaziyete gelmişlerdi. Gemi, su hattı hizalarında ve su hattının altında olmak üzere dört mühim yara almış, güvertenin üstündeki aksam ve manikaları parçalanmış; mürettebatı en az dört defa yangın söndürmüştü. *Variag*'ın 580 kişilik mürettebatından 31 ölü; 91'i ağır ve 100'ü hafif yaralı olmak üzere toplam 222 kişilik zayıat vardı.

Sonradan yapılan dikkatli bir muayene neticesinde *Variag*'a isabet eden mermilerin miktarı üç 8 inçlik, sekiz 6 veya 4,7 inçlik olmak üzere tespit edilmiş ve diğer yaraların gemiye yakın suya düşen Japon mermilerinin infilâkından mütevellit parçaların isabetinden ileri geldiği anlaşılmıştı. Yüksek infilâklı mermilerin muhafazalı kruvazör sınıfına mensup gemiler üzerinde pek mühim tahribat yaptığı bu vaka ile sabit olmuştur. Japonların, 8 inçlik toplarıyla yirmi sekiz; 6 ve 4,7 inçlik toplarıyla da toplam 248 mermi atmış olmalarına nazaran isabet nispetleri 8 inçlikler içinde tahminen % 11 ve daha küçük çaptaki toplar için % 3 kadardı. Büyük toplarla elde edilen isabet oranı Amerikalılar tarafından Manila ve Santiago muharebelerinde temin edilen isabet oranı derecesinde idi. *Variag* 6 inçlik toplarıyla 425, 12 librelilikleriyle 470 ve 3 librelilikleriyle 210 mermi atmış ve hiçbir isabet temin edememişti; keza *Korietz* de 8 ve 6 inçlik toplarıyla 49 mermi atmış ve hiçbirini isabet ettirememişti. Bu muharebe aynen Sinop, Santiago ve Falklandlar muharebelerinde olduğu gibi tip itibarıyla zayıf gemilerin kuvvetli tipte gemilerle karşılaşmasından ibaretti.

Ruslar, Japonlar tarafından ikinci bir hücumu uğramamak için hem *Variag*'ı hem de *Korietz*'i batırdılar. Rus gemilerinin mürettebatı limandaki tarafsız harp gemilerine iltica ettiler ve bilâhare tarafsızlar tarafından enterne edildiler veyahut kendilerinden bir daha harbe iştirak etmeyecekleri hakkında söz alındıktan sonra Rusya'ya gönderildiler. Mamafih *Vicksburg* gambotu, bu hadisede tamamen seyirci kalarak Rus mürettebatının Japonların elinden kurtarılmasına hiçbir surette yardım etmedi. Li-



Harita 14. Port Arthur ve Çemulpo.

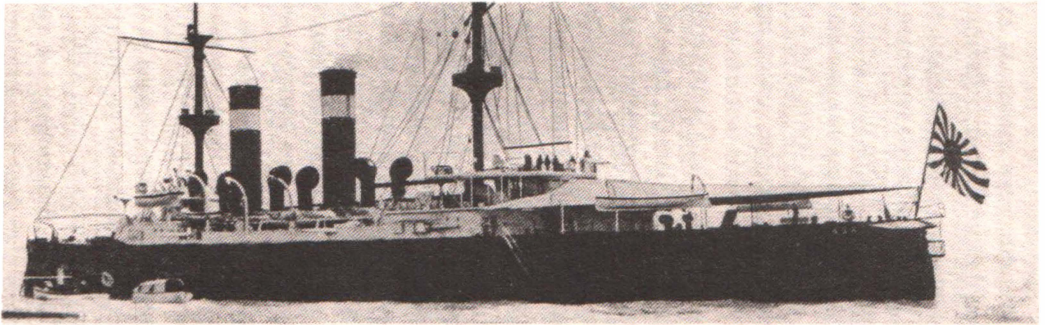
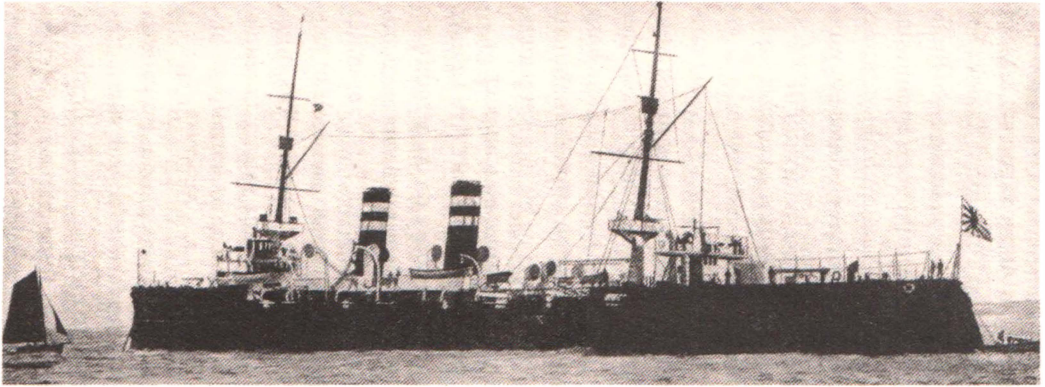
manda bulunan *Sungari* ismindeki bir Rus vapuru, kezalik Japonların elle-
rine düşmemek için kendini batırdı.

Ruslar kahramanca harp ettiler. Çemulpo'daki iki Rus gemisinin Japonlara karşı zayıf bir vaziyette kalması şüphesiz Albay Rudnef'in kaba-
hati değildi. Bu muharebenin neticesi, siyasi münasebetlerin gergin bu-
lunduğu bir zamanda zayıf kuvvetleri öteye beriye sevk etmenin ve bunla-
rı her türlü himayeden mahrum bir vaziyette bırakmanın ne kadar budala-
ca bir düşüncesizlik eseri olduğunu gösterir. Japonlar bu gibi hatalara düş-
mediler ve bilhassa ilk mücadele için zaferi mutlak surette temin edecek
üstün bir kuvvet ayırdılar ki bu da kendilerinin ne kadar akıllıca hareket et-
tiklerine bir misal teşkil eder. *Variag* 1905 tarihinde Japonlar tarafından
battığı yerden çıkarıldı ve tamir edilerek Japon donanmasına ilhak olundu.

Bu muharebenin vuku bulduğu günün sabahında Port Arthur'da
da mühim vakalar cereyan etmişti. Mezkûr limandaki Rus filosu 8 şubat
akşamı, doğudan batıya uzanan üç sıra halinde olmak üzere, liman haricin-
de demirli bulunuyordu. Bu sıralardan sahile en yakın bulunanı beş zırhlı-
dan mürekkepti; bundan sonra gelen vasat kolona da doğudan batıya doğ-
ru olmak üzere *Çesareviç* ve *Retvisan* muharebe gemileriyle üç kruvazör; en
başta yani deniz tarafındaki sırada da dört kruvazör yatıyor ve bunlardan
Pallada doğu ucunu teşkil ediyordu. Muhriplerin büyük kısmı limanda idi-
ler ve liman haricinde demirli bulunan gemilerden bazıları kömür almak-
la meşgul bulunuyorlardı. Sahil istihkâmları harbe hazır bir vaziyette değil-
diler. istihkâmlardaki topların üzerine kış için çekilmiş bulunan yağ taba-
kası henüz temizlememişti ve buradaki istihkâmların en kuvvetlisi olan
Electric Cliff tabyasındaki 45 kalibrelik beş tane 10 inçlik topun seğirdim
silindirleri bile doldurulmamış bir halde idi. *Raztoropni* ve *Bezstraşni* muh-
ripleri keşif vazifesiyle denize açılmışlardı. Ruslar tarafından bundan baş-

ka önlem tedbiri olarak hiçbir şey yapılmamıştı. Amiral
Alekseyef'in verdiği budalaca emirlerden ve filo komu-
tanı amiral Stark'ın da bu emirlere karşı zaafiyet göster-
mesinden dolayı hem filo ve hem de sahil istihkâmları
muhtemel bir taarruz için gereğince hazırlanmamış bir
vaziyette bulunuyordu.¹

1 [Yüksek rütbeli subaylardan ekserisinin Amiral Stark tarafın-
dan verilen bir ziyafet münase-
betiyle karada bulundukları hak-
kında o zamanlar dolaşan hava-
disin aslı yoktur. bkz. *Seekrieg*,
cilt I, s. 32]



Resim 16. Japon hafif kruvazörü *Takasago* (üstte). Süratli kruvazör tümeniyle beraber fevkalâde hizmet etmiştir. Aralık 1904'te Port Arthur açıklarında mayına çarparak battığında Japon bahriyesinin kaybettiği son büyük gemi oldu. Japon zırhlı kruvazörü *Asama* (altta). Hemen hemen birbirinin eşi altı gemiden biri idi ve Rusya ile harpte çok mühim hizmetlerde bulundu. Bir bordaya dört 8 inçlik ve yedi 6 inçlik top atabiliyordu.

Amiral Togo, Uriu'yu *Variag*'ın tahribine görevli gönderdikten sonra kendisi altı muharebe gemisi, beş zırhlı kruvazör, dört muhafazalı kruvazör, 1., 2., 3., 4. ve 5. muhrip filotillâlarıyla birlikte Port Arthur'a müteveccihen hareket etti. Seyir esnasında Rus bandıralı *Argun* vapuruna tesadüf ederek gemiyi zaptetti. Kore boğazının muhafazası Tümamiral Kataoka komutasında bulunan eski gemilerden müteşekkil bir filoya bırakmıştı. Bu filo emir ve komuta itibarıyla tamamen müstakildi. Amiral Togo komutasındaki filonun batıya doğru olan seyri esnasında *Akebono* muhribi yardımcı gemilerden biriyle çarpışarak harekâta iştirak edemeyecek derecede yaralandı. Bu çarpışmadan sonra kuvveti on gemiye tekabül eden 1, 2 ve 3. muhrip filotillâları, evvelce verilen emre göre Port Arthur'a ve diğer iki filotillâ da Dalni limanında bulunması muhtemel Rus gemilerine taarruz etmek üzere mezkûr limana müteveccihen ilerlediler. Japonlar 5 Şubat tarihinde Çefoo'dan aldıkları bir haberde üç Rus gemisinin meçhul bir yere hareket ettiklerini öğrenmişlerdi fakat bilâhare aldıkları malumat bu haberin şüpheli olduğunu meydana çıkarmıştı. Hakikatte ise Dalni'de Rus harp gemisi yoktu. Mamefih Japonlar her ihtimale karşı bu şüpheli malumatı doğru farz ederek Dalni için de kuvvet ayırmışlardı ki iyi bir hareket planında bu gibi mâkul varsayımlara dikkat edilmiş bulunulması icap eder.

Gece saat 22:30'da (Japon saati) Japon gemileri Port Arthur'daki Rus ışıldaklarının parıltısını ve bundan 20 dakika sonra da iki geminin siluetini gördüler. Bu iki gemi, Port Arthur açıklarında karakol yapmakta bulunan iki Rus muhribi idi. Bunlar evvelâ Japon gemilerini Rus zannettiler ve bilâhare bunların Japon olduklarını anladıkları zaman ise aldıkları talimatın neticesi olarak ateş açmağa cesaret edemediler. Japonlar Rus muhriplerini görünce, mevki muhafazası için kış taraflarında yakmakta oldukları siperli fenerleri söndürerek açıldılar. O gece hava gayet karanlık ve bulutlu olduğundan fenerlerin söndürülmesi hücum eden filotillâlardaki gemiler arasında bir derece kargaşa ve intizamsızlığa sebep oldu. Bu kargaşa esnasında *Oboro*, *Ikadzuchi*'ye bindirince baş tarafı sakatlanarak sürati düştü ve hattan ayrılmağa mecbur kaldı; *Ikazuçi* de mensup olduğu filotillâ ile irtibatını kaybetti. Binaenaleyh *Oboro*'nun hat haricine çıkmasıyla adetleri dokuza inmiş olan Japon muhripleri münferit bir halde hücum yapmak

mecburiyetinde kaldılar. Saat 23:08'de 1. Japon filotillâsı Port Arthur önündeki Rus gemilerini gördü fakat gemilerin ışıldakları yanmakta olduğundan yol keserek bekledi. Gece yarısına doğru Rus gemilerinin ışıldakları aralıklı yanmağa başladı; ay ise henüz doğmamıştı. Japonlar bu fırsattan istifade ederek hücumla kalktılar. İlk hücum 24:20'de 1. filotillâ tarafından yapıldı. Bu filotillâdaki dört muhrip iskeleye dönerek Doğudan batıya doğru Rus hattının önünden geçtiler. Muhriplerden her biri Rus hattına ikişer torpido attıktan sonra karanlıkta gözden kayboldular. Japonların attıkları torpidolardan bazıları Rus gemilerinin altında patladıkları zaman saat 24:28 di. Ruslar bu dakikaya kadar hücum eden muhripleri, liman haricinde karakol yapmakta olan kendi muhripleri zannettiklerinden ışıldaklarını bile yakmamışlardı.

Japonların attıkları sekiz torpidodan üçü Rus gemilerine isabet ederek infilâk etti. Japonlar bu hücumu 500 metreden yapmak niyetinde idiler, fakat görünüşe nazaran mesafe herhalde 800 metreden aşağı değildi. 1. filotillânın yaptığı hücumdan sonra 2. filotillâ geldi. Bu filotillânın diğer gemileri birbirlerini kaybetmiş olduklarından yalnız *İkazuçi* muhribi kalmıştı. Gemi tek başına hücum ederek bir torpido attıktan sonra güneye doğru uzaklaştı. Bu sırada Rusların ateşi şiddetlenmişti; mamafih Japonların hep üstünden aşıyordu. 3. filotillâ ışıldak parıltıları ve top alevlerini görerek çarpışma mahalline doğru ilerledi. Yolda 2. filotillâyâ mensup olup birliğiyle temasını kaybetmiş olan *İnadzuma* da kendisine iltihak etti ve 3. filotillâdan ayrı düşmüş olan *Sazanami*'nin mevkiini aldı. Üç muhripten ibaret olan bu kuvvet de kezaik doğudan batıya doğru seyrederek altı torpido attı. Bu gemilerin hücumu sıralarında saat 24:45 idi. 3. filotillâ çekilip gittikten sonra saat 01:25'te *Sazanami* yalnız başına geldi ve iki torpido attıktan sonra uzaklaştı. En nihayet hasarlı *Oboro* Port Arthur'a vardı ve saat 01:45'te hücumla kalkarak *Bayan*'a iki torpido atarak terslik olmadan dönüp gitti.

Hayrete şayan olmak üzere bu cüretkâr hücumla iştirak etmiş olan Japon muhriplerinden hiçbiri kayba uğramadı. Mamafih hücum bir anda yapılmadığından dolayı tesirinin derecesi azaldı. Rus subaylarından bir çoklarının fikirlerine göre eğer Japonlar ellerinde mevcut on dokuz muhribi bir anda sevk etmek suretiyle bu hücumu yapmış olsaydılar Rus filosu

büyük bir felâkete uğrayabilirdi. Mamafih Japonlar, sulh zamanında yaptıkları manevraların neticelerine bakarak çok sayıda muhriple yapılacak hücumlarda çarpışma ve karışıklık çıkmasından endişe ediyorlardı.² Küçük ve süratli gemilerden mürekkep böyle bir kâfile ile toplu gece hücumu yapmak çok yüksek bir talim ve terbiye ile gemicilik hususunda fevkalade bir kudret ve yeteneğe bağlıdır; mamafih Japonlar üç hususta da hakikaten yüksek bir dereceye malik bulunuyorlardı. Torpido silâhı kullanılmaya başlandığından beri dünyada bu kadar müsait şartlar altında hiçbir torpido hücumu yapılmamıştır. Lâkin Japonlar ellerine geçen bu fırsattan tam bir surette istifade edemediler.

Keyfiyet böyle olmakla beraber bu hücum, Ruslar için hayli vahim neticelere sebep olmuştı. Hücumu uğrayan Rus gemilerinden *Pallada* kruvazörüyle *Çesareviç* ve *Retvisan* muharebe gemileri iskele taraflarında birer torpido isabetiyle yaralanmışlardı.³ *Pallada*'nın yarası geminin tam ortasında ve kömürlük hizasında idi; bu yara büyük olmakla beraber gemiyi fiilen tehlikeye koyacak bir vaziyette değildi. *Retvisan*'a vuran iki torpido, geminin baş taraf kısmında 67 metre karelik bir delik açmıştı. *Çesareviç* kıç tarafından yaralanmış ve dümen makine dairesine su dolmuştu. Yaralı gemiler iç limana girmek üzere hareket ettiler, fakat *Retvisan* ile *Çesareviç* methalde; *Pallada* ise methalin batı tarafında karaya oturunca liman büyük gemilerin girip çıkmalarına gayri müsait bir hale geldi. Bu sıralarda istim kaldırmış olan *Novik* kruvazörü Japon muhriplerini takip etmek üzere denize açıldı ise de bir şey göremediğinden az zaman sonra geri döndü.

Japonlar bu hücumda 18 torpido atmışlar ve üç isabet temin ederek üç düşman gemisini geçici olarak harp edemeyecek bir hale koymuşlardı. Bu torpido hücumuyla düşmana verilen hasar, ümit edildiğinden çok az bir derecede idi. Mamafih Japonların bu hücumda ışıldak parıltısından gözlerinin kamaştığını ve bu yüzden mesafeyi lâıykıyla kestiremeyerek hücumu daha kat'î bir şekle koyamadıklarını da kabul etmek lazımdır. Japonlar o zaman bu üç Rus gemisini daimi bir surette harp edemeyecek hale koyduklarını zannediyorlardı; halbuki hadiseler bu gibi limanlara yakın bir mesafede yaralanan gemilerin hemen daima tamir edilebileceğini pek süratle ispat etmiştir. Amiral Alekseyef'in raporlarına göre: Rus zayıyatı 2 ölü,

29 boğulan ve 8 ağır yaralıdan ibaretti. Bununla beraber hücumun Rus filosunda bıraktığı manevî tesir gayet büyüktü. Erat ve subaylar gerek Amiral Alekseyef ve gerek Amiral Stark tarafından gösterilen idaresizlik ve ihtiyatsızlık yüzünden tamamıyla gafil avlandıklarını anlamışlar ve âmirlerine karşı olan güvenlerini tamamıyla kaybetmişlerdi. Ruslardaki moral bozukluğu o dereceye varmıştı ki, Amiral Alekseyef ve diğer deniz subaylarının kanaatlerine nazaran, eğer Japonlar güpegündüz taarruz ederek karaya bir tümen asker çıkarabilmiş olsaydılar Port Arthur'u teslim alabilirlerdi.

Japon muhripleri, hücumu müteakip Kore'deki üslerine döndüler ve yaptıkları hücumun, kendi tahminlerine nazaran neticesi hakkında Amiral Togo'ya hiçbir malumat veremediler. Halbuki kuvvetli telsiz aletiyle mücehhez bulunan Japon kruvazörlerinden birisinin filotillâ ile teması muhafaza ederek bunların hücum hakkında getirecekleri malumatı amirale şifrelemesi etmesi icap ederdi.⁴ Netice bunun yapılmamış olmasının hata olduğunu göstermiştir. Japon muhriplerindeki subaylar, Rus donanmasının dehşetli bir kargaşalığa düştüğünü ve Japon zırhlı gemileri tarafından yapılacak cesur ve azimli bir taarruzun maksadı temine kâfi geleceği kanaatinde idiler. Binaenaleyh kaybedilecek zaman yoktu, bu taarruz ne kadar çabuk yapılırsa, kat'i netice elde edilmesi, o kadar muhtemeldi. Amiral Togo sabah olmazdan evvel Amiral Dewa komutasındaki seri kruvazörlerden mürekkep filoyu sabahleyin saat 08:00'da Port Arthur önünde bulunarak burada keşif yapmak emriyle yola çıkardı; kendisi de altı muharebe gemisi ve beş zırhlı kruvazörle birlikte Port Arthur'un 21 mil güney doğusunda bulunan Encounter kayasına doğru gitti. Amiral Dewa, sahilten hiçbir ateşe maruz kalmadan Port Arthur limanının demir mahalline kadar sokuldu ve üç Rus gemisinin methalde bir tarafa yatmış olarak durduklarını gördü. Dewa'nın Port Arthur önünde görünmesinden Rus istihkâmlarıyla gemileri, yeni bir taarruzun gelmekte bulunduğunu anladılar; işte bu sıralarda Electric Cliff tabyasındaki büyük topların hazırlıkları son buldu ve toplar harbe hazır bir vaziyete geldi. Şu halde Amiral Togo, Nelson'un "bir saat bile kaybetme-

2 [Filhakika Jutland muharebesinde İngiliz muhripleri tarafından yapılan gece hücumu, Japonların bu endişelerinin haklı olduğunu göstermiştir.]

3 Stenzel, cilt V., s. 315'de *Retvisan*'a iki torpido'nun isabet ettiği söylenmekteyse de bu hatalıdır.

4 [Japonların bu surette şifreleme için gemi ayırmamış olmaları, belki de karanlıkta bir yanlışlığa meydan vermemek içindi.]

yin” şiarını takip ederek harekâtında acele etse ve bu uzun menzilli toplar hazırlanmazdan evvel taarruz etseydi tabii vaziyet daha başka olurdu.

Amiral Dewa, keşif neticesini Amiral Togo’ya bildirdi. Mumaileyh bu raporunda, takdire şayan bir isabetli gözlemle şöyle diyordu: “Düşman gemilerinin büyük kısmı demir mahallinde yatmaktadır; hiçbir ateşe maruz kalmadan 7.700 yarda mesafeye kadar sokuldum. Birçok düşman gemilerinin torpidolarımız tarafından yaralandığı anlaşıyor; düşmana taarruz yapılmasının bizim için menfaatli olacağı kanaatindeyim.” Dewa bu işle meşgul iken emrindeki kruvazörlerden biri *Mongolia* isminde bir Rus vapurunu yakaladı. Bu gemi, muharebenin ilânından bihaber olarak Port Arthur’a doğru ilerlemekte bulunuyordu.

9 Şubat günü saat 11:00’da (Japon saati) Amiral Togo filosunun süratini artırarak Port Arthur’a doğru ilerlemeğe başladı ve aynı zamanda düşman filosuna taarruz etmek niyetinde olduğunu işaretle tebliğ etti. Bu sıralarda Rus filosu komutanı Amiral Stark, Alekseyef ile istişare etmek üzere sahilde bulunuyordu. Mamafih Rus kruvazörleri tarafından Japon ana filosunun yaklaşmakta olduğu ihbar edilir edilmez Rus filosu kurmay başkanı gayet tedbirli bir hareketle mesuliyeti üzerine aldı ve filonun demir alarak tek pruva hattı teşkil etmesini emretti. Evvelce hasara uğrayarak methalde karaya oturmuş bulunan Rus muharebe gemileri dolayısıyla diğer Rus muharebe gemilerinin limana girip çıkmaları mürnkün olmadığından liman haricindeki Rus filosu için sahil istihkâmlarının himayesinde muharebe etmekten başka çare yoktu. Japonlar Rus gemilerini gördükleri zaman bunlar henüz muntazam bir vaziyet almamış bulunuyorlardı. Deniz sakin olup hafif bir rüzgâr esmekte ve kezalik hafif bir sis sahili gözden gizlemekte idi. Japon gemileri muharebeye mahsus olan büyük bayraklarını çektiler ve Amiral Togo, *Mikasa*’nın baş köprü üstünde mevki alarak filoya hitaben aşağıdaki işareti verdi: “Harbin zafer veya hezimetle nihayet bulması bu ilk muharebenin neticesine bağlıdır; herkes vazifesini yapsın.” Amiral Togo, on bir gemiden mürekkep bulunan filosunu tek pruva nizamında olarak Rus filosuna doğru sevk etti ve saat 11:55’te *Mikasa*’nın pruva taretı ilk ateş olmak üzere 9.000 yarda mesafeden 12 inçlik bir mermi attı. Bu merminin sâdâsıyla beraber Rus istihkâmları ve Rus gemileri müştereken ateşe başladılar.

Amiral Togo'nun filosu, doğudan batıya doğru olmak üzere Rusların önünden geçti ve bu esnada Rus filosunu, yavaş olmakla beraber gayet sıhhatli bir ateş altına aldı. Mesafe düştükçe 6 inçlik ve 12 librelik toplar da ateşe iştirak ettiler. *Asahi*, *Peresviet*'e; *Fuji* ile *Yaşima* müştereken *Bayan*'a ateş ettiler. Japon gemileri Kvangtung yarımadasının güney burnu hizasına gelince dümeni iskeleye alarak güneye döndüler; Amiral Dewa komutasındaki muhafazalı kruvazörler istihkâmların menzili haricinde mevki alarak seri ateşli toplarıyla Rus filosuna karşı atış yaptılar. Rus gemilerinden yalnız *Bayan*, *Askold* ve *Novik* istihkâmların himayesinden ayrılmağa teşebbüs ettiler ki bunlardan ilk ikisi de ancak kısa bir mesafe açıldıktan sonra geri döndüler. Fakat *Novik* bilâkis büyük cesaretle Japon filosuna doğru ilerleyerek 3.500 yarda mesafeye kadar sokuldu ve bir torpido attıysa da isabet ettiremedi.

Bu muharebe elli dakika kadar devam etti, bundan sonra Japonlar menzil dışına çıktı ve her iki taraf da atışa son verdi. Japon gemilerine ekserisi Electric Cliff istihkâmından atılmış olması muhtemel büyük çapta birtakım mermiler isabet etti. Saat 12:11'de *Mikasa*'ya isabet eden 10 inçlik bir mermi grandi direğinin altında infilâk ederek kış köprüsünde bulunanlardan subay ve er 7 kişi yaralandı. Aynı gemiye isabet eden diğer bir mermi geminin büyük muharebe bayrağını arya etti; bu bayrak yeniden yerine çekilir çekilmez gelen üçüncü bir mermi bayrağın büyük bir kısmını koparıp götürdü. İstihkâmlardan atılan bir mermi *Fuji*'nin baş köprüsüne isabet edip geminin topçu subayını öldürüp erattan 4 kişiyi yaraldıktan sonra pruva bacasında patlayarak bacayı parçaladı ve bir subayın ölmesine, 5 erin de yaralanmasına sebep oldu. Aynı geminin kış taretine giren 12 librelik bir mermi taretin zırhından geri sekerek bir subayı yaraladı ve telsiz aletini tahrip etti.

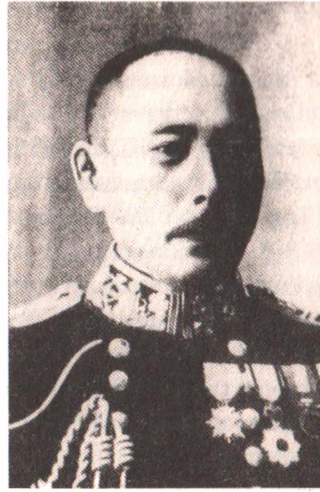
Hatsuse'ye iki mermi isabet etti ve bu isabetlerden 7 kişi ölü ve 9 kişi yaralandı.

Şikişima'nın baş bacasında 6 inçlik bir mermi infilâk etti; mürettebatından subay ve er 17 kişi yaralandı. *Adzuma*'nın yalnız muharebe bayrağı kopup gitti ve *İvate* 'nin kış bataryasına isabet eden bir mermiden 10 kişi yaralandı. *Yakumo*'nun mesafe aleti civarına bir mermi isabet etti ve bu alete memur subayı yaraladı. Muhafazalı kruvazörlerden *Takasago*'ya kısa

düşen 12 inçlik bir Rus mermisinin infilâkından mütevellit parçalar isabet etti ve ufak tefek bazı hasarlara sebep oldu. Japon gemilerinin verdikleri zayıyat toplam 53'dü. Zırhlı gemilerden *Asahi* ile *Yaşima*'ya hiçbir mermi isabet etmedi. Japon gemilerinin bu muharebede uğradıkları hasarlar önemsiz olup gemilerin harp kıymetlerine hiçbir suretle hâlel gelmemişti.

Rus filosundaki zayıyat ve hasarlar Japonlarınkinden daha büyük olmakla beraber gerek muharebe gemilerinden ve gerek kruvazörlerden hiçbirini bir daha muharebeye giremeyecek derecede hırpalanmış değildi. Rus gemilerinden en çok hasara uğrayan *Novik* idi ki bu gemi, Japon zırhlı kruvazörlerinden *Yakumo*'nun hücumuna maruz kalarak 8 inçlik bir mermi ile yaralandığı gibi aynı zamanda Japon muharebe gemilerinin de ateşi altında almış olduğundan batmadan kurtulmuş olması şayanı hayrettir. *Askold*, *İvate* ile *Tokiva*'nın, *Bayan* ise Japon gemilerinden ekserisinin ateşi-ne maruz kalarak 15 isabet almış; *Diana* da hayli hırpalanmıştı. Bu gemilerden hepsi su hattı hizalarından veya su hattının altından isabet almışlardı. *Pobieda*'ya 15 mermi vurmuştu; lâkin bunlardan büyük kısmı zırh üzerine isabet etmiş ve zırhı delememişti. *Peresviet*'de üç isabet vardı; *Petropavlosk*, baş bacası hizasında bordasından ve *Poltava* da baş omuzluğundan vurulmuştu. Rus zayıyatı gemilerde 21 ölü ve 101 yaralı; istihkâmlarda 1 ölü ve 4 yaralı olup şehre düşen Japon mermilerinden dolayı sivil ahali arasında da birkaç yaralı vardı.

Japonlar bu taarruzu sabahleyin erkenden yapmış olsaydılar Electric Cliff istihkamındaki beş tane 10 inçlik topu henüz ateşe hazırlanmamış bir vaziyette bulacaklardı; bunun gibi eski sistem 11 inçlik Rus obüsleri de lâıykıyla hazır bir halde değildiler. Bu vaziyet karşısında Japonlar gibi mükemmel topçular ve mahir gemiciler ile en vahim zayıyat karşısında gözünü kırpmadan mukavemet ve tahammül gösteren mürettebata malik bir filo tarafından sabahleyin erkenden yapılacak bir taarruzun Rus filosunu imha ederek deniz harbini başarılı bir darbe ile sona erdireceği muhakkaktı. Amiral Nelson'un dediği gibi "En cüretkâr tedbirler, en emniyetli tedbirlerdir." Amiral Togo'ya hükümeti tarafından, elindeki kuvveti tehlikeye koymaması vesaire gibi harekâtını kısıtlayacak hiçbir emir verilmemiş ve bilâkis bu kuvveti dilediği ve münasip addettiği surette kullanmak için kendisine mutlak



Resim 17. Amiral Togo. Japon bahriyesinin baş kumandanı sıfatıyla Zuşima'da müthiş bir zafer kazandı (üstte solda). Amiral Kamimura. Rus Vladivostok filosunu abluka eden Japon zırhlı kruvazörlerine komuta etti ve Zuşima'da şerefle yer aldı(üstte sağda). Amiral Vitgeft. 10 Ağustos 1904 muharebesinde Port Arthur filosuna komuta ederken hayatını kaybetti (altta solda). Amiral Rojestvensky. Zuşima'da Baltık filosunun komutanı idi. Fena halde yaralandı ve esir düştü (altta sağda).

yetki bahşolunmuştu.⁵ Amiral Togo'nun hareket tarzı Japon bahriyesinin kendisinden iki misli büyük bir rakip ile karşılaşmak mecburiyetinde bulunması esasına dayanıyordu; filhakika Rusların Uzakdoğuda bulunan filolarından başka Avrupa sularında da birçok gemileri vardı ki bunlarla er geç harp meydanında karşılaşmak ihtimali vardı. Togo'nun planı düşmanı ayırarak mağlup etmek ve kendi filosunu lüzumsuz tehlikelere atmamaktı. Amiral Togo eğer bu Rus filosunu açık denizde ele geçirmiş olsaydı muharebeden hiçbir zaman kaçınmayacaktı fakat bu filoyu, elindeki malumata nazaran kuvveti hakkında şüphe olmayan sahil istihkâmlarının himayesi altında bulunca işi sonuna kadar götürmekte tereddüt etti.

Bilâhare elde edilen malumat dikkate alındığı takdirde eğer Japonlar işin başında şiddetli bir taarruz yapsalardı kolay bir zafer elde edeceklerdi. bu surette *Hatsuse* ve *Yasima* muharebe gemileri batmayacak, Port Arthur'a ve 203 rakımlı tepeye yapılan kanlı taarruzlara hacet kalmayacak ve General Nogi ordusu Liaoyang muharebesinde hazır bulunmuş olacaktı. Fakat harbin devamı müddetince Amiral Togo Japon ordusunun çıkartma ve nakliyatını örtmek gibi birinci derecede ehemmiyete haiz diğer bir vazife ile meşgul bulunuyordu. Tarihin bize gösterdiğine nazaran böyle bir vazifeyi hakkıyla ifa edebilmek için ideal bir plan varsa o da düşmanın buna mâni olabilecek kuvvetlerini imha etmektir; bununla beraber fiili tatbikatları güçlük yüzünden ekseriye bu ideal plandan vazgeçmek mecburiyeti hâsıl olmuştur.

Japonlar tarafından Port Arthur'a yapılan bu baskını müteakip Rus hükümeti aklını başına alarak daha evvel yapmış olması lâzım gelen bir iş yaptı ve Rus bahriyesinin en muktedir subayı olan Tümamiral Makarof'u Uzakdoğu filosu komutanlığına tayin etti. Yeni amiral refakatine birçok yetenekli inşaat subaylarıyla ustalar aldı, fakat mesafenin uzaklığından dolayı 8 Mart'ta vazifesine iltihak edebilmesi mümkün değildi. Aradan geçen bu müddet zarfında 9 Şubat günü *Novik* tamir için havuza konuldu ve *Pallada* ile *Çesareviç* oturmuş oldukları sığılık mahalden yüzdürülerek limana alındı. *Retvisan*'ı yüzdürmek mümkün olmadı; marmafih methal, güçlkle de olsa, diğer gemilerin girip çıkmalarına müsaade olacak bir vaziyete geldi. Rus filosunun geri kalan gemileri liman dı-

şında kaldı ve bunlardan kruvazörler ile muhripler bir hayli mesafeye kadar keşif vazifesiyle meşgul oldular.

11 Şubat tarihinde Rus mayın gemisi *Yenisei* Talien körfezine mayın dökmekte iken kendi attığı mayınlardan birine çarparak yirmi dakikada battı; mürettebatından subay ve er 92 kişi öldü. Bu geminin mürettebatı hadise karşısında büyük bir şecaat ve metanet gösterdiler. *Yenisei*'in Japon muhripleri tarafından batırıldığı zannı ile düşmanı karşılamak için refakatinde dört muhriple beraber Talien körfezine gelmiş bulunan *Boyarin* kruvazörü burada bir mayına çarptı ve bir daha harbe iştirak edemeyecek derecede hasara uğradı. Bu vakayı takip eden birkaç gün zarfında Ruslar Kvangtung yarımadası açıklarında büyük mayın tarlaları meydana getirdiler ve mamafih Port Arthur civarındaki suları serbest bıraktılar.

Japonlar 13/14 Şubat gecesi 4. muhrip filotillâsına mensup dört bot ile ikinci bir torpido hücumu daha yaptılar. Hava gayet bozuk olduğundan dolayı bu botlardan yalnız iki tanesi Port Arthur'a varabildi ve bunların münferit bir surette yaptıkları hücumdan da bir netice çıkmadı. Japon muhripleri *Retvisan*'ın hâlâ methalde oturmuş olduğu yerde durduğunu gördüler. Bu sıralarda Rus muhripleri liman haricinde karakol yapmakta bulunuyorlardı; mamafih Japonlar hiçbir hasara uğramadan geri dönmekte başarılı oldular. 14 Şubat tarihinde Amiral Togo, Japon kıtalarının kütle halinde Çemulpo limanına nakledileceğinden haberdar oldu ve bu nakliyatı perdelemek için tekrar Port Arthur'a taarruza karar verdi. Bu maksat için eski ticaret gemilerinden beş gemi hazırladı; bunlar (aynen Amerikalıların Santiago'da Amiral Cervera filosunu limanda kapatmak için yaptıkları gibi) Port Arthur methalinde kendi kendilerini batıracaklar ve limandaki Rus gemilerinin dışarı çıkmasına mahsus olan yolu kapatacaklardı. Amiral Togo methali tıkadıktan sonra uzak mesafeden bir bombardıman yapmak fikrinde idi.

Plan 23/24 Şubat gecesi tatbiki konuldu. İlk hareket olmak üzere 01:50'de 5. muhrip filotillâsı tarafından liman haricinde bulunan Rus gemilerine (*Retvisan* ile birkaç muhrip) karşı neticesiz bir torpido hücumu yapıldı. Methalde batırılacak olan gemiler 04:15'te 1.500 ayak yüksekliğinde bulunan Laotişan dağının gölgesi altında ve pruva nizamında olarak kuzeye doğru seyre başladılar. Ruslar bu

5 Resmi Japon kayıdır.

gemileri derhal gördüler ve ışıldakları gemilerin üzerine çevirdiler. Işıldakların parıltısı, seyri idare eden subayların gözlerini kamaştırdı ve gemilerden üçü Port Arthur'un üç mil güneyinde karaya gitti. Geri kalan iki gemiden biri yaralı bir halde limanın batı methalinde karaya oturdu ve burayı kapatamadı diğer gemi de methalin doğu tarafında denizde bir cisme çarptıktan sonra tahrip edildi. 14. ve 9. filotillâlar, Rusların şiddetli ateşine ve havanın ziyade fırtınalı olmasına rağmen gemilerin mürettebatından külli kısmını kurtardılar. Japonların bu beş gemide kullandıkları subay ve er 77 kişiden ancak 10 kişi öldü.

Bu taarruzun başarısızlığa uğraması Rus ışıldaklarının gemilerdeki subayların gözlerini kamaştırmasından ve Rus ateşinin sıhhatinden ileri gelmiştir. Japonların bu hareketi Amerikalılar tarafından Santiago imanını kapatmak için yapılan hareketten ziyade Büyük Harp'te İngilizler tarafından Zeebrugge limanına karşı yapılan harekete benzerdir. Bu harekâtın neticesinden anlaşıldığına göre karakolları hazırlıklı olan bir deniz üssünü bu suretle kapatmak harikulâde güç bir meseledir.

25 Şubat sabahı, Amiral Dewa komutasında bulunan dört seri Japon kruvazörü Port Arthur açıklarında *Bayan*, *Askold* ve *Novik* kruvazörlerine rast geldiler ve bunların ricat yolunu kesmeğe teşebbüs ettiler ise de başarılı olamadılar. O gün 11:31'de Japon muharebe gemileri pruva nizamında olarak Port Arthur önüne geldiler ve liman haricinde bulunan bu üç kruvazör ile *Retvisan*'a karşı uzak mesafeden ateş açtılar; bundan sonra endirekt atış ile liman içini bombardıman ettiler.⁶ Bu bombardımanda *Askold*'a isabet eden 12 inçlik bir mermi mezkûr geminin iki topunu iptal etti. *Bayan* ise hafif surette yaralandı. Rus filosunda 22'si ağır ve 41'i hafif olmak üzere 63 kişi yaralandı. istihkâmlarla şehirde ise 3 kişi öldü ve 18 kişi yaralandı. Japon filosunda hiçbir zayıat yoktu. Japonlar o gün Pigeon körfezinde *Vnuşitelni* muhribini yakalayıp batırdılar. Bu muhribin mürettebatından yalnız bir kişi öldü; diğerleri sahile çıktılar. 4 Mart tarihinde iki Rus muhribi bir kar fırtınası esnasında karaya gitti. Bu gemiler bilâhare yüzdürüldü ise de büyük tamire ihtiyaç gösterecek derecede yaralanmışlardı.

Bütün bu harekât esnasında Amiral Togo, Kore'nin güney batısında bir limanı üs tutmuş ve filo için lüzumu olan kömür, malzeme ve tamirat ge-

milerini bu limana toplamıştı. Port Arthur'a 400 mil mesafede ve mezkûr mevkiye giden denizyollarının cenahında bulunan bu liman strateji açısından mükemmel bir yerdi. Japonlar, mevkilerini gayet gizli tutuyorlar ve Ruslar bunların nerede bulunduklarından hiçbir zaman haberdar olamıyorlardı. Mevsim ilerleyip buzlar çözülerek Kore'deki Japon ordusu Kuzeye doğru ilerlemeğe başladığı zamanlarda Togo üssünü değiştirdi ve bu defa Port Arthur'a 195 mil mesafede bulunan Pinyang munsabını veyahut yine Port Arthur'a 180 mil mesafede bulunan Sir James Hall adalarını üs olarak kullandı.

8 Mart'ta Amiral Makarof Rus filosunun komutasını üstlendi. Aynı gün *Retvisan* yüzdürülerek limana alındı ve burada tamirat için bilhassa yapılan bir koferdam* ile teçhiz edildi. Aynı biçimde bir koferdam da *Çesareviç* için inşa edilmekte idi. Ruslar bu icattan gayet beceriyle istifade ederek gemilerini tamire başarılı oldular.

Amiral Makarof komutayı alır almaz muhriplerden mürekkep kuvvetli müfrezelerin geceleri Port Arthur haricinde dolaşmalarını emretti. 9 Mart tarihinde Amiral Togo, Amiral Uriu komutasındaki eski kruvazörlerden mürekkep filoyu da refakatine alarak bütün kuvvetiyle Port Arthur'a müteveccihen hareket etti. Bu filonun ilerisinde 8 muhripten mürekkep 1. ve 3. Japon muhrip filotillâları bulunuyordu ki bunların vazifeleri karakoldaki Rus muhriplerini geri sürmektir. Bunlardan 1. Japon muhrip filotillâsı Port Arthur önüne geldiği zaman dört Rus muhribiyle karşılaşınca müthiş bir muharebe başladı ve her iki taraf da oldukça hasara uğradı. Hasım gemiler birbirlerine elli yarıya kadar yaklaştılar ancak hiçbir taraf diğerinin gemilerinden herhangi birini hareket edemez hale getirebilecek derecede yaralayamadı. Bu muharebede Japonlardan 6 kişi öldü ve 8 kişi yaralandı; Ruslardan ise 2 kişi öldü ve 22 kişi yaralandı. Sabahleyin ortalık ağarıırken 3. Japon filotillâsı Port Arthur'a dönmekte bulu-

6 Resmi Japon tarihine göre mesafe 19.800 yarıdır. *Seekri-*
eg, Cilt I, s. 64.

* Koferdam, yaralı bir gemiyi havuza ihtiyaç göstermeden tamir etmeğe mahsus ve bilhassa ölçü üzerine yapılmış, üstü açık bir nevi sandıktır. Bu sandık geminin yaralı olan kısmına tamamen uyacak biçimde yapılır ve içine su alınarak batırıldıktan sonra yaranın bulunduğu mahalle tatbik edilir. Şimdi bu sandığın içindeki su tahliye edilmeğe başlanınca hariçteki suyun tazyiki bunu gemiye doğru sıkıştırır. İçindeki su tamamen tahliye edilince işçiler girer ve tamirâtı yapar. Ruslar bu suretle Port Arthur'da büyük bir havuzun eksikliğini kapatmışlardı. Semenof, *Rasplata*, s. 55. [Bu tamirat Büyük Harp'te Yavuz zırhlımıza da tatbik edilmişti -Mütercimnin notu.]

nan iki Rus muhribine rast geldi ve bunlardan *Stereguşçi*'nin önünü keserek bunu hareket edemeyecek derecede yaraladı. Mücadelede Japonlardan 1 kişi ölü ve 7 kişi yaralandı. Rus muhribinin mürettebatından 40 kişi öldü; 12 kişi Japonlar tarafından kurtarıldı. Japonlar *Stereguşçi*'i yedeğe alarak götürmeğe teşebbüs ettiler ise de başarılı olamadılar ve gemi battı.

Rus istihkâmlarının ateş alanı dahilinde bu hadise cereyan etmekte iken Amiral Makarof, sancağı *Novik*'de râkip ve refakatinde *Askold* olduğu halde *Stereguşçi*'e yardım etmek üzere limandan açıldıysa da Amiral Dewa komutasındaki Japon kruvazörleri tarafından geri dönmeğe mecbur edildi. Bu muhrip muharebelerinde Rus kruvazörlerinin kendi muhriplerine; Rus muharebe gemilerinin de kezalik kendi kruvazörlerine yardım etmek üzere denize açılmaları ve neticede Rus ve Japon filoları arasında genel bir deniz muharebesi vuku bulması ihtimali ziyadesiyle mevcut bulunuyordu. Bu sebepten dolayı Japon muhriplerini yardımdan mahrum bir halde sıkıştırmağa imkân yoktu çünkü Japonlar daima kendi muhrip flotillâlarının arkasından sıra ile en kuvvetli gemilerini sevk ediyorlar ve düşmanla çarpışma halinde bütün kuvvetlerinden istifade yolunu takip ediyorlardı ki bu harp esaslarına son derecede uygun bir hareketti.

O gün Amiral Dewa Port Arthur önünde beklerken, Amiral Togo Laotışan yarımadasının Güney tarafına giderek 14.000 yarda mesafeden Port Arthur limanına karşı endirekt bombardıman yaptı. Bombardıman sabahleyin 10:40'da başlayarak öğleden sonra saat 13:40'a kadar devam etti ve bu müddet zarfında Japonlar tarafından 12 inçlik 150 mermi atıldı. Japon bombardımanı cezir zamanına tesadüf ettiğinden büyük Rus gemileri Port Arthur limanından dışarı çıkamadılar. *Retvisan*'a iki mermi isabet edince geminin koferdamı hasara uğradı; 2 kişi öldü ve 13 kişi yaralandı. *Sivastopol* ve *Askold*'da da bir miktar zayıat vuku buldu ise de gemilerin harp kudretine bir halel gelmedi. Bu hareketin neticesi iyi bir rasada dayanmayan endirekt atışların faydasızlığını bir defa daha ispat etmekten ibaret kaldı. Eğer o zaman uçak mevcut olsaydı şüphesiz Japonlar daha iyi iş görebilirlerdi. Amiral Togo'nun muharebe gemileri endirekt bombardımanla meşgul iken Amiral Uriu'nun eski kruvazörler filosu Talien körfezi methalinde Güney Sanshantau mevkiindeki Rus işaret istasyonunu tahrir etti.

Ertesi sabah Amiral Makarof, Port Arthur'daki gemilerle denize çıkarak talim ile meşgul oldu. Bu talim esnasında *Sivastopol Poltava*'ya bindirdi ise de mühim bir hasar yapmadı. Amiral Makarof Japonların bir daha torpido hücumu yapmalarına mâni olmak maksadıyla bazı tedbirler hazırlattı. Bu mümkün tedbirler arasında olmak üzere iki ticaret gemisi batırdı ve bunların arasına kütüklerden bir engel koydu; bu suretle düşmanın güneyden yaklaşmasını güç bir vaziyete getirdi. Bundan sonra methalde şamandıralara bağlı olmak üzere gambotlardan mürekkep ikinci bir mania vücuda getirdi ve bu gambotların gerisinde limanın içine *Askold* ve *Bayan* kruvazörlerini demirledi. Bu kruvazörlerin demir mevkileri methali tamamen top ateşi altına alabilecek bir vaziyette olmak üzere seçilmişlerdi

21/22 Mart gecesi Japonlar sekiz muhriple Port Arthur'a taarruz ettilerse de istihkâmın ateşi altında geri döndüler; mamafih Rusların artık hazırlıklı bulunduklarını anlamış oldular. Ertesi sabah Amiral Togo bütün kuvvetiyle beraber tekrar Port Arthur'a geldi ve *Fuji* ile *Yaşima*'yı limanı endirekt bombardımana; kruvazörleri de tarassuda memur etti. Japonların bir saat kadar süren bu bombardımanları neticesinde limanda bir kışlaya isabet eden bir mermi 6 kişinin ölmesi, 8 kişinin de yaralanmasına sebebiyet verdi; bundan başka Ruslara fiilen hiçbir hasar verdirilemedi.

Bombardıman esnasında Japon gemileri de Rus gemi ve istihkâmının endirekt ateşlerine maruz kaldılar. Bu mermilerden bazıları gemilere pek yakın düştü. Ruslardaki kifayetin Amiral Makarof'un komutası altında günden güne artmakta bulunduğu aşikâr bir surette görülmekte idi. Japon bombardımanının sonuna doğru Amiral Makarof Rus muharebe gemileriyle limandan dışarı çıktı fakat kendi altı muharebe gemisine mukabil Japonlarda on iki muharebe gemisi bulunduğundan dolayı istihkâmın ateşi altından ayrılmak istemedi. Japon gemilerinin çekilip gitmelerini müteakip Amiral Makarof derhal Laotışan'ın güneyine 24 adet mayın attırdı ve mezkûr yarımada sahiline vasat çapta toplar koyarak Japon gemilerinin bombardıman yaptıkları suları kontrol altına aldı.

ON BİRİNCİ FASIL

Makarov'un huruç harekâtı – Rus sancak gemisi mayına çarparak batır - Port Arthur'u kapatmak için yapılan ikinci bir teşebbüs akim kalır - Japonlar tarafından yapılan çıkartma harekâtı Port Arthur'un iletişimini keser - Japonların uğradıkları felâketler - Hatsuse ve Yaşima'nın mayına çarpması - Ruslar huruca karar verirler - Amiral Viteft limandan çıkıp tekrar döner - Viteft'in gemilerine karşı yapılan neticesiz torpido hücumları ve limandan çıkması için verilen yeni emirler

26 Mart tarihinde Amiral Makarov bütün filoyu alarak talim için denize açıldı ancak bu sefer de *Sivastopol* ile *Peresviet* çarpıştılar. Bunun üzerine *Sivastopol*'un komutanı görevinden alındı. Japonlar 26/27 Mart gecesi Port Arthur'u kapatmak için ikinci bir teşebbüs yaptılar. Bu iş için bilhassa hazırlanarak subay ve er 42 kişilik bir mürettebat ile teçhiz edilmiş bulunan dört ticaret gemisini 1., 2. ve 3. muhrip filotillâlarıyla (12 muhrip) 9. muhrip filotillâsı himayesinde olarak Port Arthur'a getirdiler. Bu gemiler Rusların şiddetli ateşleri ile ışıldak parıltılarına rağmen büyük bir cesaretle ilerleyerek methalde veyahut methal civarında kendi kendilerini batırdılar fakat asıl boğazı kapatamadılar. Mürettebatları ise Japonlar tarafından alındı; zayıat miktarı 4 ölü ve 12 yaralıdan ibaretti. Bu esnada Rusların *Silni* muhribine Japon muhripleri tarafından fena halde hasar verildi; mürettebatından 7 kişi öldü ve 13 kişi yaralandı. Gemi batmamak için karaya bindirdi ve bilâhare kurtarıldı ise de tamirat dolayısıyla dört hafta kadar filoya iltihak edemedi.

Ertesi sabah Amiral Makarov filosuyla limandan çıktı. Japonlar bunu görünce Rusları limanda kapatmak için gece yaptıkları hareketin iyi surette ifa edilmediğini anladılar. Şimdi, 9 Şubat'taki fırsattan istifade Rus filosunu tahrip edememelerinin cezasını çekiyorlardı. Müteakip günler zarfında Makarov filosu mütemadiyen liman haricinde kaldı ve bu sıralarda Japonya ile Kore limanları arasında asker sevkıyatı yapılmakta olduğundan dolayı Rus filosunun vaziyeti Amiral Togo için pek ziyade endişe yarattı. İşte bu sebeple Port Arthur'u sıkı bir kontrol altında bulundurmak icap ettiğinden Amiral Kamimura dört zırhlı kruvazör ve sekiz muhafazalı kruva-

zörden mürekkep bir kuvvet ile Şantung ve Kore sahilleri arasındaki 120 millik sahanın tarassuduna memur edildi. Bu filo telsiz vasıtasıyla, Hall adalarında bulunan Amiral Togo filosuyla muhaberede bulunacaktı. Bu sıralarda Port Arthur'a yetmiş mil mesafede kâin Elliot adalarında bir ileri üs tesis edildi ve kezalik Port Arthur'un kapatılması için hazırlık yapıldı. Makarof filosunun denize çıkması halinde bu hareketi güçleştirerek zaman kazanmak ve bu suretle Amiral Togo filosunun yetişmesine imkân vermek maksadıyla Port Arthur önüne mayın dökülmesi için emir verildi. Japon filosu bu sulara böyle bir harekâta ilk defa olarak girişiyordu.

Yeni zırhlı kruvazörler *Nişşin* ve *Kasuga* 11 Nisan'da Amiral Togo filosuna iltihak ettiler. Nisan ayının başı karlı ve fırtınalı geçti; nihayet ayın 12'si akşamına tesadüf eden karanlık, karlı ve sisli bir gecede sekiz muhrip ve dört torpidobot ile *Koryo Maru* mayın gemisi Port Arthur'a doğru hareket etti. Hava kapalı olmasına rağmen Ruslar bu gemileri sahilden gördüler fakat karakoldaki kendi muhripleri zannıyla ses çıkarmadılar. Japonlar bu suretle, mayınları Port Arthur kara sularının üç mil içine ve Rus gemilerinin ekseriyetle dolaştıkları bölgeye döktüler. Sabahleyin ortalık ağırırken Japon 2. muhrip filotillâsı *Straşni* isimindeki Rus muhribini denizde yakaladı ve şiddetli bir muharebeyi müteakip atılan mermilerden birinin kovandaki torpidoyu infilâk ettirmesi neticesi olarak mezkûr gemi battı. Vakada Japonlardan 5 kişi yaralandı; Rus muhribinin mürettebatı ise 5 kişi müstesna olmak üzere tamamen mahvoldu. Japonlar bu sırada *Smyli* muhribini de takip ettiler fakat yakalayamadılar.

Makarof, Port Arthur önünde geceleyin görülen ve hüviyetleri anlaşılamayan gemilerden esasen şüpheye düştüğü için bunların dolaştıkları bölgeyi taratmağa karar verdi. Halbuki sabahleyin kendi muhriplerinin Japonlar tarafından taarruza uğradıklarını öğrenince bunların selâmeti hakkında endişeye düşerek yardımın gecikmemesi için mayın taramaktan vazgeçti ve derhal *Bayan* kruvazörünü dışarı çıkardı; kendisi de filonun geri kalan gemileriyle harekete hazırlandı. *Bayan*'ın arkasından *Diana* ile *Askold* çıktı fakat limandan biraz açılır açılmaz Amiral Dewa komutasındaki üç seri kruvazör (*Çitose*, *Takasago*, *Kasagi*) ile *Asama* ve *Tokiva* zırhlı kruvazörleri gözükererek Rus kruvazörlerinin ricat yollarını

kesmeğe teşebbüs ettiğinden bunlar geri döndüler. Rus gemileri kaçarken bunlara sonradan iltihak etmiş olan *Novik* hafif surette yaralandı ve limana döndüğü zaman Amiral Makarof'a verdiği raporda *Straşni*'nin battığı noktada yüzer enkaza sarılarak sağ kalmış adamlar bulunması muhtemel olduğunu rapor etti. Makarof sancak gemisi *Petropavlosk* ile hemen hareket etti ve arkasından da *Poltava* takip etti; en önde ise *Bayan* gidiyordu. Makarof artık mayın taramasını aklından çıkarak Japon gemilerine doğru ilerledi ve 13 Nisan günü saat 09:00'da 7.000 yarda mesafeden ateş açtı. Japonlar hemen süratlerini artırarak uzaklaşmağa başladılar ve bu suretle Makarof'u Port Arthur'un 15 mil güneyine kadar çektiler. Tam bu sırada sisin içinden Togo'nun muharebe gemileri çıkınca Makarof geri dönerek istihkâmların himayesine iltica etti ve burada diğer Rus muharebe gemileri ile birleşti.

Liman civarında pek ziyade duman vardı ve hava da sisliydi ancak Togo istihkâmın menzili dışından geçip gitmekte olduğu sırada Rusların kuzeydoğu istikametinde, kıyıya yakın olarak seyretmekte bulunduklarını gördü. 10:12'de (Japon saati) *Petropavlosk* Lutin kayası civarında idi ki 12 inçlik topların ateşlenmesindeki sadaya benzer bir ses duyuldu ve bu sesin arkasından müthiş bir infilâk vuku bularak Rus gemisi ikiye bölündü. Baş ve kış taraflar bir buhar ve duman girdabı içinde kaldıkları esnada tekrar kazanlardan ve cephaneliklerden olmak üzere iki infilâkı müteakip *Petropavlosk* ortadan ebediyen kayboldu. İlk infilâk ile geminin batması arasında ancak iki dakikalık bir zaman geçmişti.

İlk duyulan ses geminin altında bir Japon mayınının patlamasından ve bunu takip eden infilâk ise bu mayının geminin mayın dairesindeki 18 mayına kâfi cephaneyi infilâk ettirmesinden mütevellit idi. *Petropavlosk*'un battığı mahale gelen muhripler denizden, birisi Grandük Cyril olmak üzere 10 subay ve 120 er kurtardılar. Amiral Makarof'tan eser yoktu; kendisi ile beraber meşhur ressam Verestşagin, 32 subay ve 600'ü mütevaciz er gemi ile batarak ölmüşlerdi. Makarof'un ölümü Rus filosu için müthiş bir darbe oldu. Gayet mahir ve son derece faal bir subay olan bu zat eğer yaşamış olsaydı Togo'nun vazifesi hiç şüphesiz çok güç olacaktı. Rus muhrip subaylarından Yüzbaşı Bubnof hatıratında Makarof için: "Onun

kaybıyla beraber, filonun harp kıfayetinin yükseleceği hakkında beslenen bütün ümitler de yok oldu” demiştir.

Petropavlosk battıktan sonra ikinci komutan Uhtomski: “Beni takip edin” işaretini kaldırarak filoyu batıya doğru ve methale yakın bir noktaya sevk etti. Bu sırada filo tam Tiger yarımadasını dönmekte iken *Pobieda*’nın altında müthiş bir infilâk oldu ve gemi derhal sancak tarafına doğru meyletti. Gemi tam ortasından ve kömürlük hizasından bir mayına çarpmış;    bölmesi sakatlanmış ve kazanlarından bir kısmı iptal olmuştu. Ruslar bu infil k  denizaltı gemilerinin faaliyetine atfettiklerinden bütün filoda panik başladı: mürettebat denizin sathına rasgele ateş ediyordu. Nihayet g  c bel  s knet sağlandı ve filo limana girdi. Muv salattan sonra hemen *Pobieda*’nın tamirine başlandı. *Retvisan* ile * esarevi * zaten tamirde idiler. Binaenaleyh bu hadiseden sonra Rus muharebe gemilerinin adedi   e indi (*Peresviet*, *Sivastopol*, *Poltava*). Bundan sonra komutayı Amiral Alekseyef üstlendi ve Amiral Vitgeft’i de ikinci komutan yaptı.

Ertesi gün, yani 14 Nisan’da, Japon muhripleri tekrar Port Arthur önüne geldiler fakat liman haricinde hiçbir Rus gemisi göremediler. O sabah *Kasuga* ile *Nisşin* Laotişan’ın güneybatısına gelerek uzun mesafeden bir bombardıman yaptılar. Ruslar, gemilerden endirekt atış yapmak ve Laotişan bataryalarından da bir kaç mermi atmak suretiyle mukabele ettiler. Endirekt atış esnasında *Sivastopol*’un 12 inçlik toplarından biri çalışmaz oldu. Bombardımanda 12 kişi öldü ve neticede Rusların asabını bozmaktan başka fiili bir fayda temin edilemedi.

Japonlar ilk firsatta 2. Orduyu Port Arthur’un 53 mil kuzeydoğusunda kâin Yentai körfezine çıkarmak fikrinde idiler. Burada yapılacak çıkartmayı perdelemek maksadıyla Port Arthur methalini kapamak için diğer bir teşebbüs yapmağa karar verdiler. Bu husus için 13 ticaret gemisi hazırlandı. Bunlara top ile işıldak takıldı ve içerindeki barutu infilâk ettirmek üzere çift olarak elektrikli infilâk tertibatı yapıldı. Böyle  ift yapmaktan maksat tertibatın biri işlemediği takdirde diğerini kullanmak içindi. Gemilere mürettebat olarak hepsi gönüllü 37 subay ile 207 erbaş ve er tayin olundu. Bu tarihlerde Rus müdafaa tertibatının kudreti artırılmış ve bununla beraber etrafa çok miktarda mayın dökülmüş olduğundan bu teşebb-

büs büyük güçlüğe haiz bir hareketti. 27/28 Nisan gecesi Japon muhripleri Port Arthur methalini tarassut ettiler; batırılmak üzere hazırlanmış bulunan Japon gemileri de 2 Mayıs tarihinde hareket ettiler. Hava müsaade etmediği takdirde harekâtı geciktirmek evvelce kararlaştırılmış bulunuyordu.

Harekât gecesi hava bozuldu ve müthiş bir rüzgâr çıktı. Binaenaleyh evvelce alınan kararlara tevfikân bu gemilere geri dönmeleri için emir verildi. Fakat emir, gemilerden sekiz parçasına yetiştirilemediğinden bunlar yollarına devam ettiler. Japonların evvelce olduğu gibi bu sefer de gösterdikleri fedakârlık ve kahramanlık harikulâde idi. Gemilerden dördü methale yakın ve diğerleri de bundan biraz daha açıkta olmak üzere batırıldılar. Neticede methali tamamen kapatamamış olmakla beraber Rus gemilerinin serbest olarak girip çıkmalarına bir derece mâni olacak bir vaziyet husule getirmişlerdi. Rusların seren ve mayın maniaları ile topları ve ısıldakları Japonların kati bir muvaffakiyet elde etmelerini önlemişti. Sekiz geminin içinde bulunan 158 subay ve erden 63'ü Japon muhripleri tarafından kurtarıldı; bu 63 kişinin 20'si vahim surette yaralı bir halde idi. Geri kalanların 16'sı Rusların eline düştü ve 73'ü de öldü. Gemilere refakat eden Japon muhriplerinden ikisi hasara uğramış, 2 kişi ölmüş ve 3 kişi yaralanmıştı. 3 Mayıs günü sabah olduğu zaman Japonlar, geceki hareketlerinin tamamen muvaffak olduğunu zannettiler ve Amiral Togo bu kanaatini resmen Tokyo'ya bildirdi.

Haberin üzerine 2. Orduyu taşıyan nakliye gemileri derhal Hall adalarına müteveccihen hareket ettirildiler ve burada kendilerine refakat etmek üzere kuvvetli bir Japon filosu ile birleştirdiler. Elliot takımadalarının aralarına seren maniası yapılmış ve bu gruptaki en büyük ada ile Kvangtung yarımadası sahili arasındaki sekiz millik mesafede mayın tarlaları meydana getirilmiş, yalancı mayınlar dökülmüş ve birbirlerine yakın fasıllarla ağ ve seren maniaları yapılmıştı. Amiral Togo, Elliot adalarını ileri üssü yaptı ve 5 Mayıs'ta ordunun çıkartmasını perdelemek maksadıyla, bin kişiyi mütevaciz kuvvette bir bahriye silâhendaz tugayını Yentai'nin batısındaki çamurlu araziye çıkardı. Bu çıkartmadan maksat, Dalni'i zaptederek Port Arthur'a karşı bilâhare yapılacak harekâtı bu mükemmel üstün idare etmektir. Japonların aldıkları önlemlerin mükemmeliyeti sayesinde, havanın denizli olma-

sına rağmen ilk gün 9.500 kişi karaya çıktı. Küçük Japon gambotları bu çıkartmayı himaye ettiler. Ruslar ise birkaç el ateş etmekten başka bir mukavemet göstermediler. Nihayet Japonların karadan yaptıkları harekât ile 14 Mayıs tarihinde Port Arthur'un ulaştırması kesilerek tecrit edildi.

Amiral Alekseyef, Japonların çıkartma yapmakta olduklarını öğrenir öğrenmez donanma komutanlığını Amiral Vitgeft'e terk ederek 5 Mayıs'ta Port Arthur'dan hareket etti. Ancak evvelen muhrip komutanlarını çağırarak ellerinde halen iyi bir vaziyette 12 muhrip bulunduğunu ve binaenaleyh kendilerine yakın bir mesafede bulunan Japon nakliye gemilerine karşı hücum yapmaları lâzım geldiğini söyledi. Buna mukabil, muhrip komutanları büyük gemilerden yardım görmedikleri takdirde böyle bir hücumun neticesiz kalacağını ve gemilerinin Japon nakliyelerine refakat eden filo tarafından tahrip edileceğini söyleyerek komutanın bu emrine itiraz ettiler. Ertesi gün, Amiral Vitgeft subayları davet ederek bir meclis topladı. Bu meclis, Japon mayınlarının fazlalığına ve elde mevcut Rus küçük gemilerinin azlığına binaen donanmanın huruç hareketi yapmasının mahvına sebebiyet verecek bir hareket olacağına ve keza muhriplerin de yalnız başına denize çıkmalarının aynı neticeye varacağına karar verdi.

Talih, bu dakikaya kadar Japonlara yardım etmişti; bundan sonra Japonların işleri ters gitmeğe başladı. Bu zamana kadar Port Arthur filosundan bir muharebe gemisi (*Petropavlosk*) batmış ve üç muharebe gemisi (*Pobieda*, *Çesareviç*, *Retvisan*) geçici surette harbe giremeyecek derecede yaralanmışlardı. Bunlardan başka filonun en iyi gemilerinden iki kruvazör (*Variag* ile *Boyarin*), bir mayın gemisi (*Yenisei*) ve üç muhrip (*Vnushitelni*, *Streguşçi*, *Straşni*) denizin dibinde yatıyordu. Rusların bu zayıflığına mukabil Japonlardan tek bir gemi batmamıştı. Bundan sonra Japon zayıflığı başladı. 12 Mayıs'ta *No 48* torpidobotu Kerr körfezinde mayın taramakta iken bir mayına çarparak battı; mürettebatından 7 kişi öldü ve 9 kişi yaralandı. 14 Mayıs'ta küçük Japon kruvazörü *Miyako* aynı yerde yapılmakta mayın tarama işini himaye etmekte iken bir mayına çarparak battı ve mürettebatından 2 kişi öldü.

Aynı gün sisten istifade ederek Port Arthur'dan çıkmış olan mayın gemisi *Amur*, Amiral Vitgeft'in tereddütlü verdiği bir izinle Laotışan'ın 10-

15 mil açıklarına ve karasuları haricine kırk kadar mayın attı. Bu bölge Japon muharebe gemilerinin daima dolaştıkları bir yerdi. Bu ana kadar gerek Ruslar ve gerek Japonlar mayın silâhını kullanmakta idiler fakat her ikisi de bunları daima kara suları içine döküyorlardı. Rusların. tarafsız gemilerin selâmetini dikkate almayarak bu suretle kara suları haricine mayın dökmeleleri deniz harbinin yeni ve zalim bir şekli idi. Ruslar bu mayınları milletler arası en büyük ulaşım yollarından birinin üzerine dökmüşler ve bu hususta kimseyi haberdar etmeğe lüzum görmemişlerdi.

15 Mayıs'ta Amiral Dewa *Çitose*, *Yoşino*, *Kasuga*, *Yakumo* ve *Fuji* gemileriyle pruva nizamında olarak Port Arthur'dan gelmekte iken Elliot adaları civarında kesif bir sise tutuldu. Saat 13:40 raddelerinde *Kasuga* öndeki gemi ile teması kaybetmekten sakınarak süratini artırdı ve müthiş bir surette *Yoşino*'nun iskele kış omuzluğuna bindirdi. *Yoşino*, yarası gayet vahim olduğundan kurtarmak çaresi olmadığı anlaşılarak "gemiye terk" emri verilmesini müteakip alabora oldu. Mürettebatından komutanı Albay Saheki, 31 subay ve 287 er öldü. Japonlar bu facia esnasında disiplini mükemmel bir surette muhafaza ettiler; 100 kişi de diğer Japon gemileri tarafından kurtarıldı. Çarpışmadan dolayı *Kasuga* kruvazörü de fena halde yaralandı. İşte bu suretle bir günde Japonların en seri kruvazörlerinden biri battı; diğeri de yaralandı.

O meşum 15 Mayıs günü saat 13:50'de Port Arthur'u tarassut etmekte bulunan *Hatsuse*, *Şikişima*, *Yaşima*, *Kasagi* ve *Tatsuta* gemileri Rusların mayın tarlasına düştüler. *Tatsuta* kış tarafından bir mayına çarptı; dümen dairesi su ile dolmakla beraber tehlikeye maruz bir vaziyette değildi. Aradan birkaç dakika geçtikten sonra *Yaşima* sancak tarafından bir mayına çarptı. Her ikisi de yedeğe alındı fakat yolda giderken saat 14:30'da *Hatsuse* ikinci bir mayına daha çarptı. Korkunç bir şok dalgasını müteakip, kesif ve sarı bir duman bulutu içindeki gemi iki dakikada battı. Mürettebatından 36 subay ve 457 erat boğuldu. Amiral Naşiba ile gemi komutanından başka subay ve erat 214 kişi tahlis olundu. Tıpkı *Petropavlovsk* gibi cephaneliği infilâk ederek batmıştı.

Yaşima'yı kurtarmak ümidi halen vardı lakin önce Rus muhripleri ni def etmek icap ediyordu. Mayınların infilâkını işiten Rus muhripleri

Port Arthur'dan çıkarak Japonların arkasına düşmüşler ve *Kasagi*'ye 7.000 yarda kadar sokulmuşlardı. Mezkûr gemi bunların üzerine şiddetli bir ateş açarak geri püskürttü. Japonlar, *Yaşima*'yı yedekte olduğu halde Encounter kayalarına kadar getirerek burada karaya bindirdiler fakat geminin meyli mütemadiyen artmakta olduğundan "gemiye terk" emri verildi ve mürettebat milli marşı söyledikten sonra tahlis edildi. Bundan biraz sonra *Yaşima* alabora oldu. Japonların o günkü felâketleri bununla da bitmedi. Amiral Nashiba'nın forsunu naklettiği yardımcı gemi *Tatsuta* o gün saat 18:25 de sis yüzünden Elliot adalarında kayalara oturdu. Sonradan kurtarıldı ise de tekrar hizmete girmesi haftalarca sürdü.

İşte bu suretle Japonların 6 gemiden ibaret olan muharebe gemisi kuvvetleri bir günde üçte birini kaybederek dörde inmişti. Bu hadiselerin ansızın vuku bulması ve aynı hadiselerin istikbalde tekrarına karşı hiçbir teminat mevcut bulunmaması facianın vahametini bir kat daha artırıyordu. Bütün bu hadiseler Japonların 9 Mayıs'ta Rus filosunu bir darbeye mahvetmek fırsatını kaçırmış olmalarının cezası idi. Harpte karar anını geciktirmek onda dokuz kendini tehlikeye atmaktır. Japonlar, sansür ile *Yaşima*'nın battığını sakladılar. Gerçi Ruslar, Japonların *Hatsuse*'den başka mühim bir gemi daha kaybettiklerini biliyorlardı fakat bunun hangi gemi olduğunu bir türlü öğrenemiyorlardı. Bu vakadan sonra Amiral Togo elinde bulunan dört kıymetli muharebe gemisini gayet ihtiyatlı bir surette kullanmağa başladı ve mümkün mertebe mayın olması muhtemel sahalardan uzak bulundu. Japon bahriyesi üç günde 34.000 tonluk modern harp gemisi kaybetmişti. Uğradıkları bu felâket kendilerine çok pahalıya mal oldu çünkü, Ruslar evvelce Baltık'tan Uzakdoğuya imdat kuvveti göndermek fikrinden vazgeçmiş oldukları halde bu vakalar üzerine eski fikirlerine döndüler.

Japonların felâketleri bu kadarla da kalmadı. 17 Mayıs günü, abluka vazifesinde bulunan *Akatsuki* muhribi bir mayına çarparak battı ve mürettebatından 23 kişi öldü. Aynı gün sabahleyin erkenden Kinçau körfezine gitmekte bulunan *Akagi* gambotu sisli bir havada 620 tonluk karakol gemisi *Oşima*'ya bindirerek batırdı. Bütün bu vakalar Rusların cüretlerini artırdı ve Rus muhripleri geceleri mütemadiyen Port Arthur'dan çıkarak yeni yeni mayın tarlaları meydana getirmeğe başladılar. Japon harp gemilerine

gelince, bunlar da 19/20 Mayıs gecesi Port Arthur mersasında bir mayın tarlası meydana getirdiler. Japon donanması ayrıca Mayıs'ın son haftası zarfında 2. orduya kıymetli yardımlarda bulundu. Eski zırhlı gemi *Heiyen*, *Akagi*, *Tusukuşi* ve *Çokai* gambotları ile dört torpidobottan mürekkep bir filo Kvangtung yarımadasını dolaşarak Kinçau körfezine girdi lâkin 26 Mayıs tarihindeki Nanşan muharebesi esnasında cezir dolayısıyla saat 17:00'dan sonra ateş kesmeğe mecbur kaldı.' Rus kuvvetleri ise Port Arthur komutanı Stössel'in verdiği emir üstüne ricat ettiler. Bu muharebede Rus gambotu *Bobr* (bir 9 inçlik ve bir 6 inçlik top ile mücehhez) ile iki muhrip Japonların mayın tarlaları nedeniyle giremedikleri Talien körfezinden Rus sağ kanadına önemli bir ateş desteği verdi lakin cezir onları da öğleden sonra geri dönmeğe mecbur etti.

26 Mayıs'ta Amiral Togo bütün Liaotong yarımadasına abluka ilân etti ve 29 Mayıs'ta Japonlar Dalni limanını zaptettiler. Bu liman, havuz, rıhtım, maçına vesair tesisatı ihva ediyor ve Japonların fevkalâde ihtiyaç gösterdikleri bir muhasara katarını karaya çıkartabilecek bilumum vasıtaları tamam bulunuyordu. Dalni Port Arthur'a karşı harekât yapan yeni 3. ordunun üssü haline gelirken Talien körfezi de mayınlardan temizlenir temizlenmez 2. ordunun üssü haline geldi. Japon muhrip ve torpidobot filotillâları Dalni'den olağanüstü mühim bir karargah olarak istifade ettiler; özellikle mükemmel havuzu fasılasız kullanıldı. Japon muharebe gemileri Liaotong yarımadasının batı sahillerinde tarassutta bulunuyorlar ve demiryolu hattı üzerinde gördükleri bütün Rus trenlerini Kaping mevkiinin kuzeyine kadar topa tutuyorlardı. Port Arthur artık sistematik bir tarzda abluka altına alınmıştı. Bu abluka müddetince Japon ve Rus muhripleriyle diğer küçük gemiler arasında ara sıra ufak tefek temaslar vuku buluyordu. Bu vakaların cereyanı esnasında 26 Mayıs günü *Vnimatelni* muhribi kayalara bindirerek parçalandı. 3. ordu henüz istihkâmlara taarruz edecek derecede kuvvetli olmadığından bu harekâta başlamak üzere Japonya'dan on sekiz adet 11 inçlik obüsün varmasını beklemekte idiler. Halbuki muhasara katarına ait olan bu toplar 13 Haziran günü Vladivostok filosunun batırmış olduğu *Hitaçi Maru* gemisiyle beraber kaybedildiğinden Japonların harekât plânları altüst oldu ve bu

topların kaybıyla beraber Port Arthur'u süratle zaptetmek ihtimalleri de mahvolup gitti.

Amiral Vitgeft, Port Arthur filosu komutanı olur olmaz derhal gemi komutanlarını çağırarak kendisinin bir filoyu idare edebilecek kudrette olmadığını ve binaenaleyh kendisine fikri ve fiili yardımken geri durmalarını tebliğ etti. Mumaileyh Haziran sonunda bir meclis topladı ve bu meclis *Retvisan*, *Çesareviç* ve *Pobieda*'nın tamirleri biter bitmez derhal bir huruç hareketi yapılmasına karar verdi. Ayın 15'inde *Lieutenant Burakof* muhribi Alekseyef'e hitaben yazılmış evrak ile Newchwang'a gönderildi ve bilahare Japon muhripleri arasından geçmeğe muvaffak olarak 17 Haziran'da Port Arthur'a döndü. Amiral Alekseyef gönderdiği bir emirde Vitgeft'in derhal huruç yapmasını bildiriyordu. Medcezir şartları ve filonun çıkacağı yolun lâıykıyla taranması ihtiyacı karşısında huruç hareketi 22 Haziran'a ertelendi. Nihayet 22 Haziran'da *Pobieda*'nın komutanı fena halde hastalandığından yerine başkası verildi. Bu suretle Rus filosu ancak 23 Haziran limandan çıkabildi. Amiral Vitgeft'in fikri limandan çıktıktan sonra geceyi denizde geçirmek ve ertesi günü Elliot adalarındaki Japon üssüne tarruz etmekte. Filo, *Çesareviç* (sancak gemisi), *Retvisan*, *Pobieda*, *Peresviet*, *Sivastopol* ve *Poltava* muharebe gemileri; *Bayan* zırhlı kruvazörü; *Diana*, *Pallada*, *Askold* ve *Novik* kruvazörleri, iki gambot ve 16 muhripten mürekkepti. Japonlar, yaralı üç Rus muharebe gemisinin tamir edilip hazırlandığından malumatları olmadığı için, karşılarına bu derece mühim bir kuvvet çıkacağını ummuyorlardı.

Ruslar, saat 05:40'ta (Japon saati) limandan harekete başladılar ve dışarıdaki müteyakkız Japon muhripleri bu hareketin hemen farkına vardılar. *Şirakumo* muhribi vakayı, Encounter kayalıkları civarında *Yakumo* ve *Çitose* ile tarassut yapmakta bulunan Amiral Dewa'ya rapor etmek üzere hareket etti. Amiral Dewa, bu havadisi telsizle Elliot adalarında bulunan Amiral Togo'ya bildirdi ve mumaileyh en ufak bir tereddüt eseri göstermeksizin saat 09:50 de limanı terk etti. Togo'nun elindeki filo dört muharebe gemisi, süratli kruvazörler *Takasago* ile *Kasagi*; *Itu-sukuşima*, *Hashidate*, *Yaeyama*, *Akaşi*, *Suma*, *Akitsuşima* ve *İdzumi* kruvazörleri, 2., 3. ve 4. muhrip filotillâları ile

1 *Seekrieg*, cilt II, s. 49. *British Official History*, cilt I, s. 169'da verilen malumat yanlıştır.

üç torpidobot filotillâsından mürekkepti. Amiral Togo *Takasago* ile *Kasagi*'yi Port Arthur limanının tarassuduna memur olarak ileri sevk etmişti. Japonların verdikleri telsizleri alan diğer Japon gemileri büyük bir azim ve metanetle her taraftan Port Arthur'a doğru seyre başladılar. Eski *Çinyen* ve *Maşuşima* gemileri bu sırada bulundukları Kerr körfezinden çıkarak denize açıldılar; *Asama*, *Nişşin* ve *Kasuga* zırhlı kruvazörleriyle *Çiyoda* hafif kruvazörü Port Arthur'a doğru yol verdiler. Japonlar bütün kuvvetlerini bir araya toplamağa çalışıyorlardı.

Amiral Togo kendi hafif gemilerine düşmanın limandan uzaklaşmasını geciktirmek için ellerinden geleni yapmalarını emretmişti. Beri yandan Japonların bol miktarda döktüğü mayınları temizlemekte hâsıl olan güçlük nedeniyle Port Arthur filosunun denize açılmaya hazır hale gelmesi için saatler gerekmişti. 1. ve 4. filotillâya mensup Japon muhripleri, mayın tarayan Rus gemilerine taarruz ettiler; Rus muhripleri de bunlara karşı çıktı ve nihayet *Novik* meydana gelerek Japonları uzaklaştırdı. Nihayet saat 15:30'da Amiral Vitgeft mayın tarayıcılarla bir muhrip filotillâsını geri gönderdikten sonra muharebe gemileri ilerde olmak üzere bir pruva hattı teşkil etti ve ağır yolla keşişlemeye doğru seyre başladı. Limandan çıkan Rus filosunun kuvveti Japonları nasıl hayrete düşürdü ise ufkun her tarafından cüretle kendilerine doğru ilerleyen Japon gemileri de Rusları hayrete düşürdü.

Togo'nun plânı Rusları evvela iyice güneye doğru çektik ten sonra taarruz etmek ve muharebeden sonra geceleyin de torpido hücumu yapmaktı. Amiral Kamimura komutasındaki dört zırhlı kruvazör Vladivostok'u beklemekte olduklarından Togo bunların yardımından mahrum bulunuyordu. Amiral Togo eğer Ruslarla ciddi bir muharebeye tutuşmak niyetinde idiyse Rusların limandan çıkmalarını geciktirmek için sabahleyin muhriplerine yaptırdığı harekât doğru değildi çünkü, Japonlar Rusları üslerinden ne kadar uzakta yakalayabilirlerse kendileri için o kadar iyi idi ve bahusus, bu takdirde Kamimura filosunu çağırmağa ümidi daha ziyade olurdu. Ruslara gelince, bunların haiz bulundukları stratejik vaziyete nazaran kendileri için en münasip hareket tarzı imkân derecesinde yakın mesafeden muharebeye girişmekti. Bu takdirde Ruslar, kendi gemileri batmazdan önce Japonları azami derecede hasara uğratmak imkânını elde

edecekler ve Japon gemileri, Baltık'tan gelecek imdat kuvveti ile boy ölçüşemeyecek derecede hasara uğradığı surette de şüphesiz Ruslar için daha müsait bir sulh şartları imzalamak yolu hazırlanmış olacaktı.

Lâkin olay bu suretle cereyan etmedi. Vitgeft, saat 18:30 da dört Japon muharebe gemisi ile dört zırhlı kruvazör ve bunların himayesinde bir çok küçük gemilerin kendi rotasına aykırı bir vaziyette durduklarını görünce cesareti kırıldı ve filoyu Port Arthur'a döndürdü. Amiral Vitgeft şahsen oldukça cesur bir adam olmasına rağmen vahim ve güç hallerde bir komutandan beklenen azim ve metanetten mahrum bulunuyordu. Ruslar büyük Japon gemilerini ufukta kaybettiler ve akşam karanlık basmağa başladığı zaman Port Arthur'a döndüler. Rus filosu geri döndüğü zaman Japon torpido gemileri bu filonun etrafını aldı ve çok sayıda torpido hücumları yaptı. Ruslar huruç hariç tutulursa tek mermi atmamışlardı ve ricat ettikleri sırada duman bulutları ile basmakta olan akşam sisiyle örtülü bulunuyorlardı. Ruslar mersaya vardıklarında karanlık çökmüştü lakin saatler ilerledikçe sis kayboldu. Ay ilk dördünde, hava açık ve sakin idi.

Japonlar torpido hücumlarına saat 21:38'de başladı. Bu hücumlara mükemmel mürettebat ile mücehhez; azimli, mahir komutanlar tarafından sevk ve idare edilen 44 parça muhrip ile torpidobot iştirak etti. Görüş şartları Rus gemilerinin mevkilerini tayine kâfi derecede olduktan başka Rus filosundaki küçük toplardan bir çoğu (yirmi altı 6 inçlik ve otuz 12 librelilik) Port Arthur'da kara müdafaası için gemilerden çıkarılmış olduğundan vaziyet torpido hücumu yapılmasına gayet elverişli bulunuyordu. Büyük harpten evvel torpido ile uğraşan teorisyenler arasında pek revaç bulmuş bir kanaate göre çok sayıda torpido gemisinin, hücumlarını gece karanlığında yapmak şartıyla, muharebe gemilerinden mürekkep küçük bir kuvveti tahrip edebilecekleri zannediliyordu. Bununla beraber Japonlar tarafından fevkalâde bir cüretkârlıkla yapılan ve bütün gece devam eden torpido hücumlarının neticesi zikre değmeyecek kadar ehemmiyetsiz kaldı. Ruslardan hiçbir gemiye torpido isabet etmedi; yalnız filonun liman haricine demirlemesi esnasında yapılan bir hücumda kargaşalıkla *Sivastopol* bir mayına çarparak hasara uğradı. Yarası büyük olmasına rağmen batma tehlikesi yaratacak kabilden de değildi.

Hücumla karadan şahit olan Rusların ifadelerine göre Japonlar son derecede cesaret göstermişler ve Rus gemilerine pek ziyade sokulmuşlardı. Japon torpido gemileri umumiyet itibarıyla 1.000 yarıdan az mesafeden torpidolarını atmışlardı. Ancak bir kaç vakada bu mesafe 1.500 ilâ 2.000 yarıya çıkmıştı.² *Çidori* torpidobotu Rusların attıkları bir torpido ile yaralandı ise de batmadan Elliot adalarına iltica edebildi. Diğer iki torpidobot da Rus mermilerinden yaralandı. Japonların tüm zayıtı 3 ölü ve 5 yaralıdan ibaretti. Bu hücumların akamete uğraması muhrip ve torpidobotların daima daha kuvvetli gemiler tarafından himaye edilmelerine ihtiyaç olduğunu ve evvelden topları sakatlanmamış bulundukça büyük düşman gemilerine karşı yapılacak torpido hücumlarından mühim bir fayda olmadığını göstermiştir. Japonlar tarafından atılan torpidolardan on tanesi patlamamış bir halde sahile düşerek Rusların ellerine geçti.

Ertesi gün Rus filosu limana girdi ve *Sivastopol*'un tamiratına başlandı. Japonlar Port Arthur limanını tarassutta devam ediyorlardı; bu sıralarda liman haricindeki seren mania gerisinde demirli bulunan *Pallada*'ya karşı bir kaç kere torpido hücumu yaptılar ise de bir muvaffakiyet elde edemediler. Japonların bütün tarassuduna rağmen Rus harp gemileri zaman zaman Port Arthur'dan çıktılar ve mayın tarlalarının himayesi altında olarak 3. ordunun bulunduğu mevkiileri topa tuttular. 28 Haziran'da torpidobot No 51 Elliot adalarına dönmeğe çabalarken yoğun siste karaya bindirdi ve mürettebattan 13 kişiyle beraber battı. Kvangtung yarımadasının etrafına yüzlerce mayın dökülmüş ve bunlardan bazıları koparak serseri bir hal almış olduğundan bu bölge seyrüsefer için tehlikeli bir vaziyete gelmişti. Eski gambot *Kaimon* 5 Temmuz'da bu mayınlardan birine çarparak battı ve mürettebatından 21 kişi öldü.

29 Haziran'da, süratli muhrip *Lieutenant Burakof* Port Arthur'dan çıkarak Newchwanag'a gitti ve Amiral Vitgeft'e verilmek üzere bir talimatı ile beraber bir kaç gün sonra geri döndü. Alekseyef tarafından verilmiş olan bu talimatta, Vitgeft'in gemilerini kömürleri tam ve harekete hazır bir halde bulundurması; Port Arthur'da emniyet kesin olunca münasip fırsat kollayarak Vladivostok'a müteveccihen limanı terk etmesi ve mümkün olduğu takdirde muharebeye tutuşmaktan kaçınması bildiriliyordu. Bu tali-

mat, mesuliyetten kurtulmak maksadıyla gayet muğlak bir surette yazılmış olduğundan Port Arthur'daki bahriye meclisi bundan mâna çıkartmak için hayli güçlük çekti. En nihayet, Japonlarla muharebeye girişmeksizin limandan çıkıp gitmenin mümkün olamayacağını dikkate alarak Port Arthur'da kalmağa karar verdi.

Eğer Alekseyef verdiği bu emirle bir iş yapmak arzu ediyor idiyse doğrudan doğruya filonun dışarı çıkarak düşmanla muharebeye tutuşup elinden geleni yapmasını açıktan açığa yazması lâzımdı. Port Arthur tecrit edilmiş olduğundan ve Mançurya'daki Rus birliklerinde ise telsiz bulunmadığından dolayı Alekseyef'in Vitgeft ile muhaberesi uzun zaman alıyordu. 28 Temmuz'da Alekseyef'ten gelen diğer bir emir üzerine filonun limandan çıkması meselesi bir daha mevzubahis edilerek tekrar reddedildi. Nihayet Çar'dan gelen bir emir iki komutan arasındaki bu ihtilâfa son verdi ve Alekseyef tarafından Vitgeft'e verilen bir emirde "filoyu Port Arthur'dan çıkarması ve *Variag* macerasını hatırdâ bulundurması" bildirildi.

Bu hadiselerin devamı müddetince Rus gemileri karadaki Japon kıtaatına taarruz etmeğe; Japon gemileri ise buna mâni olmağa çalıştıklarından iki tarafın hafif gemileri arasında sık sık çarpışmalar oluyordu. 24 Temmuz'da *Lieutenant Burakof* Port Arthur'un doğusundaki Takhe körfezinde bulunmakta iken Japonlar tarafından torpidolanarak battı; *Boevoi* muhribi de fena halde sakatlandı. 27 Temmuz'da *Çiyoda* kruvazörü Takhe körfezi açığında bir mayına çarptı ve mürettebatından 7 kişi öldüğü ve 27 kişi yaralandığı halde Dalni limanına götürüldü. Ertesi gün, *Bayan* bir mayına çarptı ve pruva kazan dairesi su ile doldu. 7 Ağustos'ta 3. ordu Port Arthur'a kâfi derecede yaklaşmış olduğundan Japonlar ellerinde mevcut uzun 4-7 inçlik toplar vasıtasıyla liman içini bombardıman ettiler. Bu bombardımanda ateş kontrolü bir balon vasıtasıyla sağlandı. Netice olarak ise *Çesareviç*'e isabet eden mermilerden geminin telsiz subayı öldü ve Amiral Vitgeft hafif surette yaralandı. Bu bombardımana ayın 9'unda da devam edildi ve *Retvisan*'a vuran mermilerden biri gemiyi su hattının alt kısmından yaralayarak bölmelerden birine 400 ton kadar su dolmasına sebebiyet verdi. Mezkûr gemiden üç kişi öldü ve komutanı yaralandı.

2 Japon resmi kayıdır.

ON İKİNCİ FASIL

Rus filosu denize çıkar - 10 Ağustos 1904 muharebesi - Karışık manevralar - Uzak mesafeden muharebe - Japon komutan gemisine mermi isabeti - Muharebenin buhranlı anları - Rus gemilerine vâki olan iki tehlikeli isabet - Vitgeft'in ölümü - Rus filosunun kaçı - İsabet ve zayıat miktarı - Japonlar Rieşitelni muhribini zapt ederler - Vladivostok kruvazörleri - Akıncılık ve ticaret gemilerine taarruz - Japon muhasara toplanının kaybı - Kamimura'nın talihsizliği - 14 Ağustos 1904 muharebesi - Rurik batar - İki gemi kaçmayı başardı - Zayıat

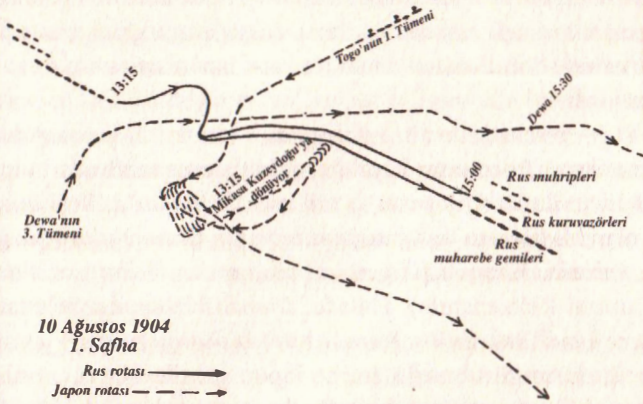
Rus filosu denize çıkmak için lâzım gelen hazırlıklarını 9 Ağustosta ikmal etti. Ortada büyük Japon gemilerinden eser yoktu. Rus filosu 10 Ağustos sabahı 06:00'da harekete başladı. Ölümü içine doğan Amiral Vitgeft hareketten önce: "Artık bir daha ahirette görüşürüz" diyerek bütün dostlarına veda etmişti. Saat 09:30'da sonuncu Rus gemisi de limanı terk etti. Filoyu teşkil eden gemiler 23 Haziran'daki huruç hareketini yapan gemilerin aynı olup içlerinde yalnız Bayan eksikti. Rus gemilerinin boyası koyu kahverengi; Japon gemilerinininki kurşuni idi. Hava sakın ve deniz durgun olup ufkun doğu tarafını hafif bir sis kaplamış bulunuyor; Rus filosu ilerledikçe bu sis perdesinin arkasından Japon gemileri hayal meyal seçiliyordu. (cetvel XVI' ye bakınız).

Amiral Togo, Rusların bir huruç hareketi yapacaklarını öteden beri beklemekte bulunduğundan, o sabah Port Arthur önünde karakol beklemekte olan 2. muhrip filotillâsının 06:35'te verdiği alarm işaretini aldığı zaman Rund adasının kuzey tarafında dört muharebe gemisi ile beklemekte bulunuyor-

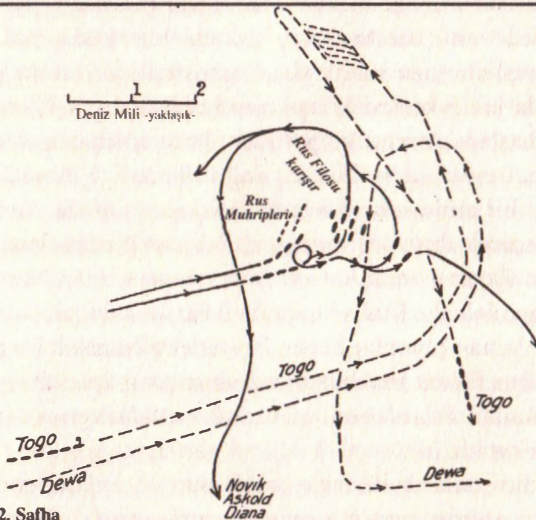
du. Japon gemileri aynen 23 Haziran'da olduğu biçimde toplanmağa başladılar; *Kasuga* ve *Nisşin* zırhlı kruvazörleri de Togo'ya iltihak ettiler. Amiral Kamimura, refakatinde dört kuvvetli zırhlı kruvazör olduğu halde Vladivostok'u tarassuda memur edilmiş olduğu için Togo'nun elinde kalan kuvvet, dördü muharebe gemisi ve dördü zırhlı kruvazör olmak üzere, sekiz parça modern gemi ile eski *Çinyen*

¹ [*Mikasa* (sancak gemisi), *Asahi*, *Fuji*, *Şikişima* (Tuğamiral Nashiba), *Kasuga*, *Nisşin* (Tuğamiral Kataoka). Teşkilât harp hattının her iki ucunda mutlaka bir Amiral gemisi bulunacak biçimde yapılmıştı. *Asama* ve *Yakumo* zırhlı kruvazörleri biraz uzakta idiler.]

©F. encounter Ad.



1 2
Deniz Mili -yaklaşık-



Rahat incelemek için tek tek Japon gemileri ve torpidobotlar gösterilmemiştir

Harita 15. 10 Ağustos 1904 Muharebesi.

zırhlısından ibaret bulunuyordu. Buna karşı Rus filosunda altı muharebe gemisi vardı. Muhafazalı kruvazör sınıfından Rusların elinde dört yeni gemi; Japonların ise altısı yeni ve üçü eski olmak üzere dokuz parça gemi mevcuttu. Rusların beraberlerinde 8 muhripleri; buna mukabil Japonların 17 muhrip ve 29 torpidobotları vardı.

Amiral Togo, refakatinde altı zırhlı gemi (ikisi zırhlı kruvazör) ile pruva nizamında olarak Encounter kayalığının keşişleme tarafında bulunmakta iken saat 12:30'da Rus filosunu 13 mil mesafede gördü. Keşişlemeye seyretmekte olan bu filonun teşkilâtı şu surette idi: *Çesareviç* (sancak gemisi), *Retvisan*, *Pobieda*, *Peresviet* (Tuğamiral Uhtomski); *Sivastopol*, *Poltava*, *Askold* (Tuğamiral Reitzenstein), *Pallada*, *Diana*. Bu hattın iskele tarafında olmak üzere *Novik* kruvazörü, 8 muhrip ve *Mongolia* hastane gemisi seyretmekteydi. Rusların görülmesi üzerine Japon gemileri büyük muharebe bayraklarını çektiler fakat Togo, hem Rusları açığa çekmek ve hem de kendisine uzak mesafede bulunan *Asama* ve *Yakumo*'nun yaklaşmalarına imkân vermek maksadıyla hemen muharebeye tutuşmak fikrini tutmayarak gemilerini bir anda sekiz kerte iskeleye alıp borda hattı teşkil etti ve düşmandan açılmağa başladı. Amiral Vitgeft Japonların açılmakta olduklarını görünce rota değiştirerek Japon filosuna doğru ilerledi. Nihayet Togo saat 13:15'te gemilerini bir anda sekiz kerte daha iskeleye almak suretiyle tekrar pruva hattına geçerek Rus filosunun seyir yönüne ters bir vaziyette harekete başladı. Bu vaziyette Amiral Kataoka'nın sancak gemisi *Nişşin* Japon hattının rehber gemisi idi. Rus ve Japon filoları arasındaki mesafe 14.000 yarda düştüğü zaman Japonlar bütün kuvvetleriyle fasılalı bir ateşe başladılar. Bu esnada Rus filosu, makinesinde zuhur eden arıza dolayısıyla yolundan kalmış bulunan *Pobieda*'nın yetişmesine imkân vermek üzere pek ağır yolla seyretmekte idi.

Amiral Vitgeft bu sıralarda denizde bazı enkaz gördüğünden bunları Japonlar tarafından atılmış serseri mayın zannıyla evvela iskeleye ve sonra sancağa döndü. Vitgeft'in bu manevrası üzerine Togo, saat 13:30'da gemilerini bir anda 16 kerte döndürerek harp hattını ters çevirdi ve *Mikasa*'yı tekrar başa getirdi; aynı zamanda süratini artırarak Rusları "T"ye almağa çalıştı. Japonların bu manevrasına karşı Vitgeft gemilerini iskeleye

aldı ve bu suretle iki filo mukabil rotalarda olmak üzere birbirlerine 7.000 yarda mesafeden geçtiler; böylece Japonlar Rus harp hattının son kısmını "T"ye almış oldular. Bundan sonra Togo gemilerini tekrar geri döndürdü. Bu sırada Rus harp hattının gerisinde bulunan kruvazörler Japonların ateşlerine maruz kaldıklarından *Askold*'da bulunan Rus kruvazör tümeni komutanı Amiral Reitzenstein gemilerine bir işaret vererek harp hattının ateşe maruz bulunmayan iskele tarafında mevki almalarını emretti. Filhakika Japonlar Rus kruvazörlerine bir kaç mermi isabet ettirmişlerdi fakat bunların yarattığı hasar gayet ehemmiyetsizdi. Muharebe gemilerine gelince bunların etrafında mütemadiyen su sütunları yükselmesine rağmen hiçbir hasara uğramamışlardı.

Binaenaleyh Togo'nun yapmış olduğu bu karışık manevralar tamamen neticesiz kaldıktan başka kendi filosunu Rusların gerisinde ve *Mikasa*'yı Rus harp hattının sancak tarafında; hattın tamamen vasatı hizasında olmak üzere kötü bir mevkide bırakmıştı. Bu vaziyette *Mikasa*'ya 15 dakika da üç mermi isabet etmişti fakat Ruslar mütemadiyen süratlerini artırarak açılmağa devam ettiklerinden saat 15:20'de her iki taraf ateş kesti. Tam ateş kesileceği sıralarda Amiral Dewa komutasındaki *Yakumo*, *Kasagi*, *Takasago* ve *Çitose* Rus hattının iskele tarafına doğru ve Rus kruvazörlerine karşı uzak mesafeden ateşe; aynı zamanda da geride kalmış bulunan *Poltava*'ya taarruza başlamışlardı. Fakat Dewa bu ateşi biraz sonra keserek Togo ile birleşmek üzere seyre başladı ve muharebenin ilk safhası bu suretle son buldu. Her iki taraf ta kendi gemilerini korumak için son derecede ihtiyat ile hareket etmişlerdi.

Mikasa'nın grandi direğine isabet eden 12 inçlik bir mermi 8 kişiyi öldürdü ve 5 kişiyi yaraladı; *Nişsin*'e vâki olan iki isabet neticesinde 3 kişi öldü ve 13 kişi yaralandı; kezalik *Poltava*'dan atılan bir mermi *Yakumo*'nun güvertesinde patlayarak ölü ve yaralı olmak üzere toplam 22 kişilik zayıat yarattı. Muharebenin neticesine bakılacak olursa, yakın menzilden vuku bulan şiddetli bir muharebede olduğu kadar büyük bir sinir kuvveti ve disiplin mükemmeliyeti gerektirmeyen uzak menzil muharebelerinde, nişancılık itibarıyla Ruslar da Japonlardan hiçbir biçimde aşağı değillerdi. Esasen her iki taraf ta topçuluk itibarıyla büyük bir kudret gösterememiş-

ler ve temin edilen bir kaç isabet ise hemen hemen tesadüfî bir surette vâki olmuştu. Bilâhare alınan malumata nazaran Togo'nun kendi gemilerini tehlikeye atmamak için uzak menzilden muharebe etmek hakkındaki kararı yine kendi aleyhine netice vermişti çünkü başlıca gayesi gemilerini hasara uğratmamaktan ibaret olan bir filo hiç şüphesiz düşmanına hasar yapamazdı. Nitekim muharebenin bu safhası sonunda Rus muharebe gemileri arasında teati edilen tebriklere² bakılacak olursa mürettebatın manevi kuvveti de mükemmel bir surette idi.

Saat geçtikçe aksam yaklaşıyor; bütün bu müddet esnasında Rus filosu saatte 10-12 mil süratle keşişleme yönüne ve Kore sahillerine doğru ilerliyordu. Binaenaleyh bu filo bir defa Japon ana filosunun elinden yakayı kurtarabilecek derecede uzaklaşmağa muvaffak olursa kendisinin Vladivostok'a muvâsalatı için hiçbir mâni kalmamış olacaktı çünkü burayı beklemekte olan Kamimura filosu Ruslarla boy ölçüşebilecek kuvvette değildi; hattâ böyle bir karşılaşma belki de Kamimura filosunun mahvıyla sonuçlanabilirdi. Bu sebeple Amiral Togo süratini artırdı ve saat 17:30'da Şantung'un 45 mil kuzeyinde Rus filosuna yetişerek hattın gerisinde kalmış olan *Poltava*'ya 8.000 yarıdan ateş açtı. Bunun üzerine harekât umu- mileşti ve her iki filo paralel hatlar üzerinde seyrederek birbirleriyle top düellosuna başladılar. Amiral Dewa'nın sancak gemisi *Yakumo* uzak mesafeden istenilen derecede atış yapamadığından harp hattındaki diğer gemilerden 500 metre daha yakına sokularak *Poltava* ile muharebeye tutuştu; diğer Japon kruvazörleri ise Dewa'nın gerisinde ve ateş menzili haricinde mevki aldılar. Elliot Üssünde kömür almakla meşgul bulunan *Asama* sabahleyin verilen alarm üzerine limandan hareket etmiş olup bu sıralarda Togo ile birleşmek üzere yolda bulunuyordu.

Muharebenin bu ikinci safhası sonunda *Mikasa* ile *Fuji Retvisan'a*; *Asahi*, *Şikişima*, *Nişşin* ve *Yakumo Poltava*'ya; *Kasuga* da *Sivastopol'a* ateş etti. Bu suretle ateş gücü Rus harp hattının iki ucu üzerinde toplanıyor ve zaman zaman hedef değiştiriliyordu. Japonların ateşlerini bu suretle tanzim etmiş olmalarından dolayı Rus gemilerinden bazıları uzun müddet ateşten masun kalıyordu ki bu hal o gemilerdeki mürettebatın özgüven ve manevi kuvvetini artırarak daha sıhhatli atış yapabilmelerini sağlıyordu. Nitekim

Jutland muharebesinde *Derfflinger* gemisinin bir yanlışlık yüzünden ateşten masun kalması bu hadisenin sıhhatini ispat etmiştir. Japonların ara sıra hedef değiştirmeleri de uygun bir hareket değildi fakat uzak menzilden muharebede sık sık hedef değiştirilecek olursa isabet temini keyfiyeti bir kat daha güçleşir. Ruslar, ateşlerini *Mikasa* üzerinde teksif ettiler ve Toğoy'u endişeye düşürecek derecede isabet teminine muvaffak oldular. Semenof hatıratında: "Topçularımız vuruculuk itibarıyla Japon topçularından aşağı değildi" demektedir. Filhakika uzak menzilden muharebede Japonlarla Ruslar arasında topçuluk itibarıyla büyük bir fark yoktu.

Saat 18:00'da *Peresviet*'in evlenen *grandi gabya* ve bir kaç dakika sonra *pruva gabya* çubukları mermi isabetiyle devrildi ve *pruva taretine* isabet eden bir mermi bunu geçici surette hareketsiz bıraktı. *Poltava*'nın kış tarafı dışarıdan oldukça hasara uğramış bir halde görülmesine rağmen mühim hiçbir yarası yoktu. İşte bu sıralarda Japonlar birtakım felâketlere maruz kaldılar. *Mikasa*'nın kış taretindeki 12 inçlik toplardan biri vaktinden evvel infilâk eden kendi mermisinin tesiriyle hasara uğradı² ve taret bir müddet için hareketsiz kaldı. Bu hadisede imparator ailesine mensup Kıdemli Yüzbaşı Prens Fujimi ile 19 kişi yaralandı ve bir kişi öldü. *Asahi*'nin kış taretinde arıza zuhur etti ve kezalik *Şikişima*'nın 12 inçlik taretini kazara sakatlandı. Bu suretle Japon filosunda bulunan on altı parça 12 inçlik son sistem toptan beşi ateş etmiyor ve Japon filosunun vaziyeti gittikçe endişeye şayan bir hal alıyordu. Japon mürettebatı gemicilik ve topçuluk itibarıyla daha yüksek bulunmalarına rağmen uzak menzilden muharebe keyfiyeti kendilerinin aleyhine olarak zuhur etmişti. Rus filosunda biri *Peresviet* (iki 10 inçlik) ve diğeri *Retvizan*'da (iki 12 inçlik) olmak üzere iki taret yani toplam dört top hareketsiz bulunuyordu.

İşte vaziyet tam bu minvalde iken Japonların isabet ettirdikleri iki mermi harbin talihini kendi taraflarına çevirdi. Saat 18:37'de *Çesareviç*'e 12 inçlik iki Japon mermisi isabet etti. Bunlardan biri *pruva* direğine vurarak patladı ve köprü üstünde bulunan Amiral Vitgeft; yanında duran subaylar ve vardabandıraları parça parça ettikten sonra kurmay başkanı Tuğamiral Matuseviç'i vahim surette yaraladı; diğeri iki subay ile

2 [Semenof, *Rasplata*, s. 214.]

3 Japon resmi malumatına nazaran, o zaman rapor edildiğinin tersine, hasara bir Rus mermisi neden olmamış idi.

15 erin de ölmesi veya yaralanmasına sebebiyet verdi. Mermilerden ikincisi zırh kuleye isabet etti ve bu mermi kule içinde bulunanların hepsini öldürdükten veya yaraladıktan başka dümeni “iskele alabanda “ vaziyetinde sıkıştırarak işlemez bir hale getirdi. Gemi bu vaziyette birden bire iskeleye dönmeye başladı; arkasından gelmekte bulunan *Retvisan* evvela birkaç dakika kadar kendisini takip etti ise de bilâhare geminin komuta altında bulunmadığını anlayarak takipten vazgeçti.

Çesareviç, dönüşüne devamla Rus harp hattının dördüncü ve beşinci gemileri olan *Peresviet* ile *Sivastopol* muharebe gemilerinin arasından geçti ve bu gemilerden her ikisini de çarpışmaya mâni olmak için manevra yapmağa mecbur bıraktı. Rus muharebe gemilerindeki kargaşalık artık son hadde gelmişti: harbe çıkmazdan evvel hiçbir emir neşredilmemiş olduğu için emir ve komutayı kimin üstleneceğini kimse bilmiyordu. Kıdem itibarıyla Vitgeft’ten sonra gelen Amiral Uhtomski *Peresviet*’de bulunuyordu fakat bu geminin de işaret verecek tertibatı top ateşiyle süpürülüp gitmişti. Rus hattının karıştığını gören Amiral Togo 4.000 yarıya kadar sokularak *Retvisan* ve *Peresviet*’i müthiş bir ateş altına almıştı ki Ruslar birden bire karayele istikamet değiştirerek Port Arthur yolunu tuttular. Amiral Uhtomski bu kargaşalık esnasında nihayet “beni takip edin” işaretini diğer gemilere göstermeğe muvaffak olmuştu. Japonlar güya talim yapıyorlarmış gibi muntazam bir vaziyette bulunuyorlardı. Rus filosu karayele döndükten sonra, Rus muhripleri işareti görmediklerinden dolayı biraz daha doğuya doğru seyretiler. Amiral Togo, Rus muhriplerinin bu vaziyetini torpido hücumu yapmak istediklerine yorarak Rus muharebe gemilerine olan mesafesini açtı. Ortada münakaşa edilmez bir hakikat varsa o da şudur ki Amiral Togo gecenin yaklaşması münasebetiyle Rusların çekilip gitmelerine müsaade etmiş ve saat 19:50 de muharebeye son vermişti. Mumaileyhin gece muharebelerindeki tehlike ve kargaşadan sakınmak endişesiyle bu tarzda hareketi tercih eylemiş olması ziyadesiyle muhtemeldir.

Rus filosundan beş muharebe gemisi, yani *Retvisan*, *Peresviet*, *Pobieda*, *Sivastopol* ve *Poltava* ile *Pallada* muhafazalı kruvazörü üç muhrip refakatinde Port Arthur’a döndüler. Gece karanlık ve bulutlu idi; Japon torpido gemilerinin ricat eden Rus filosuna karşı yaptığı çok sayıda torpido hücum-

ları, Rus gemileri epeyce hasarlı olmakla beraber aynen 23 Haziran'da olduğu gibi tamamıyla akim kaldı. Bunlar yalnız *Burni* muhribini yolda sıkıştırarak Şantung sahillerinde karaya bindirmeğe mecbur ettiler. Japon torpido-botu No 38, muhtemelen yine Japonlar tarafından atılmış olan bir torpidonun isabetiyle yaralanarak 9 kişi zayıat verdi. Geri kalan Rus gemilerinden ekserisi, aldıkları emirler icabı Vladivostok'a gidecek yerde muhtelif bahanelerle tarafsız limanlara yönelenerek ve Japon muhriplerinin mevcudiyetine rağmen karanlıktan istifade savuşup gitmeğe muvaffak oldular. Bunlardan *Çesareviç* ile *Novik* ve üç muhrip alman sömürgesi olan *Kiaoçau* limanına gittiler ve burada enterne edildiler.⁴ *Novik* ise kömürünü aldıktan sonra tek başına Vladivostok'a müteveccihen kahramanca bir huruç yaptı. *Askold* kruvazörü ile *Grozovoi* muhribi Şangay'a gittiler. *Diana* kruvazörü Saygon'a gitti ve burada Fransızlar tarafından enterne edildi.

Novik müsaade edilen miktarda kömürü aldıktan sonra Japonya'nın doğu tarafından dolaşıp Vladivostok'a gitmek maksadıyla Pasifik Okyanusu'na açıldı. Bunu haber alan Japonlar *Zuşima* ve *Çitose* kruvazörlerini takibe memur ettiler. Mezkûr kruvazörler evvela Zugaru boğazını tarassut ettiler fakat bu sırada *Novik*'in Kunashiri açıklarında görüldüğünü öğrenerek geminin daha kuzeyde bulunan Soya boğazına müteveccih bulunduğunu anladılar ve buraya gittiler. Nihayet 20 Ağustos'ta *Zuşima*, *Novik*'i Sahalin adasının Korsakovsk limanında kömür alırken yakaladı. Japon kruvazörünü gören *Novik* derhal limandan çıkarak büyük bir cüretle muharebeye tutuştu. *Novik*'in borda ateşi dört adet 4.7 inçlik (180 libre) ve *Zuşima*'nın ise dört adet 6 inçlik (400 libre) idi. 6.000 metre menzilden başlayan bu muharebe nihayet Japon kruvazörünün ricatıyla neticelendi. *Zuşima*'nın iskele tarafına su hattı hizasında isabet eden 4.7 inçlik bir mermi iki bölmeyi birden su ile doldurarak gemiyi tehlikeli surette bir tarafa yatırmış ve tamirat yapmak için çekilmeğe mecbur bırakmıştı. *Novik*'in su hattı hizasında beş yarası vardı; mürettebatından 4 kişi ölmüş ve 13 kişi yaralanmıştı. Japon gemisinin çekilmesi üzerine *Novik* güç hal ile Korsakovsk'a döndü. Ertesi gün mezkûr limana gelen *Çitose*, *Novik*'i mürettebatı ta-

4 [İngiltere 15 Ağustos tarihinde Almanya'ya verdiği bir takrirle bu gemilerin acilen silâhlarından tecrit edilerek enterne edilmelerinin ehemmiyetine dikkati çekmiş; Almanlar da bu teklifi kabul ve tatbik etmişlerdi. *Grosse Politik der Europäischen Kabinette*, seri XIX, cilt I, s. 248-49.]

rafından sığ suda tahrip edilerek terkedilmiş bir vaziyette buldu ve sokularak bir kaç mermi attı. Rus kruvazörü bilâhare Japonlar tarafından çıkarılarak tamir edildi.

10 Ağustos veya Sarı Deniz muharebesi denilen bu çarpışma ile Jutland muharebesi arasında bazı yönlerden garip bir benzerlik görülmektedir. Rus filosu, tam gayrı müsait bir vaziyette yakalanmışken fırsattan istifade imha edilmek lâzım geldiği halde bu yapılmadı ve üssüne döndürülmekle iktifa edildi. Amiral Togo bu vaziyette Nelson gibi hareket etmeyerek muvafakiyetini tamamlamak için muharebeye devamdan çekinmişti. Gerçi Japon ve Rus kuvvetleri arasında üstünlük nisbetinin küçüklüğü karşısında Togo'nun bu hareket tarzı makul görülebilirse de bizzat vakalar dikkate alındığı takdirde Japon filosu gibi iyi sevk ve idare edilen, disiplin ve gemicilik kudreti mükemmel bir filonun bu vaziyette Ruslara 2.000 yarda mesafeye kadar sokularak kati netice almak için çekinecek hiçbir şey yoktu. Eğer Togo bu tarzda hareket etmiş olsaydı Port Arthur filosunun mevcudiyeti hemen o noktada son bulacak ve bu hal bilâhare Rus hükümetinin Uzakdoğuya Baltık'tan takviye kuvveti göndermesine hiç şüphesiz mâni olacaktı.

Bu vakadan sonra Port Arthur filosu bir daha muharebeye çıkmak cüretini göstermedi; bununla beraber Japonlar için daimi bir endişe kaynağı olmaktan geri kalmadı. Bu filoda evvelce mevcut yedi muharebe gemisi ve sekiz kruvazörden ancak beş muharebe gemisi, bir zırhlı kruvazör ve bir muhafazalı kruvazör kalmıştı; diğer gemiler ya batmış veya muhtelif limanlarda enterne edilmişlerdi. Muhrip filotillâsında mevcut 25 gemi ade-di 12'ye düşmüş, bütün filonun maneviyatı sarsılmış ve mürettebatı Port Arthur'daki garnizon nezdinde korkaklıkla itham olunmuştu. Mamafih filonun uğradığı felâket daha ziyade siyasi idaresizlikten mütevellit olduğu için bu itham pek de haklı değildi.

Japon harp hattında muharebe etmiş olan zırhlı gemiler, *Asama* hariç olmak üzere, 12 ilâ 6 inçlik 5.000 mermi (yani top başına 40 mermi) atmışlar ve % 5 - % 6 isabet temin etmişlerdir. Rusların altı muharebe gemisi 6 veya 12 inçlik olmak üzere 3.400 mermi (yani top başına 35 mermi) atmışlar ve otuz ikisini vurmak suretiyle % 1 nisbetinde bir isabet temin etmişlerdir. Japon gemilerinin seren ve armasına isabet eden mermiler ile

diğer dokuz büyük çaplı mermiden mütevellit parçaların yaptığı hasar bu hesaptan hariç tutulmuştur. Japon mermilerinin azami kısmı yüksek infilâklı olduklarından zırha temas eder etmez delmeden patlamışlardı.

Çesareviç'e 12 inçlik on beş mermi isabet etmiş ve geminin dış aksamında mühim hasar yapmış olmasına rağmen (arka bacası parça parça olmuş idi) hayati aksamda hemen hiçbir tesir yapmamıştır. Yalnız su hattından aşağı isabet eden bir mermi zırhı delerek küçük bir bölmeye 150 ton su girmesine sebebiyet vermiş ve 8 inçlik diğer bir mermi de 6 inçlik bir taretin zırhını delmiştir. *Retvisan*'ın su hattında iki ve diğer taraflarında çok sayıda yarası olmakla beraber geminin uğradığı hasar yüzeysel idi ve hayati aksamında mühim bir hasar yoktu. *Peresviet*'e 39 mermi isabet etmiştir. Bunlardan 12 inçlik iki mermi, baş taret olduğu vaziyette sıkıştırmış ve 6 inçlik bir mermi de 10 inçlik toplardan birini iptal etmiştir. Geminin su hattı hizalarında çok sayıda isabetler vardı; bunlardan baş tarafa isabet eden bir mermi dolayısıyla gemiye 160 ton kadar su dolmuş ve denge temini için mukabil bölmeye su almak mecburiyeti hâdis olmuş ve kezalık 12 inçlik bir merminin parçaları makine dairesinde istim borularını tahrip etmiştir. *Peresviet* Port Arthur'a döndüğü zaman ziyadesiyle suya gömülmüş bir vaziyette idi.

Sivastopol'da yedi defa yangın çıktı ve su hattının altına üç mermi isabet etti; her birinde zırh levhalar sadme dolayısıyla yerlerinden oynayarak su sızdırmağa başladı. Bundan başka geminin 6 inçlik zırhına dört büyük mermi isabet etti ve ayrıca yüksek infilâklı iki mermi de zırhı delmeden dışarıda patladı fakat zırh delici iki mermi gemide hayli hasar yarattı ve elektrik asansörlerinden birini iptal etti. Geminin zırhsız kısmında çokça hasar görünür olmakla beraber bunlar mühim bir derecede değildi. *Poltava*'ya baş taretin gerisiyle kış taretin ön kısmına birer büyük mermi isabet etti. *Pobieda*'da da çok sayıda isabetler vardı fakat diğer Rus muharebe gemilerinde olduğu gibi bu isabetlerden hiçbirisi vahim derecede bir hasar yapmamıştı. *Askold*, *Diana*, *Pallada* ve *Novik* kruvazörleri ancak bacalarına vâki olan yüzeysel ve ehemmiyetsiz bazı hasar ile kurtulmuşlardı.

Rus gemilerindeki isabetlerin % 10'u su hattında veya su hattına yakın idi. Mevcut 12 adet büyük top taretinden 6 tanesine hiçbir mermi vurmamıştı. Geri kalan 6 büyük taretten birinin üst kısmına bir mermi vur-

muş, üçüne isabet eden mermiler taret zırhını delememiş ve yalnız ikisine isabet eden mermiler taretleri hareket edemeyecek hale getirmişlerdi.⁵ Japon gemilerine vâki olan isabetlerin % 10'u su hattı hizasında ve % 10'u büyük top mevkilerinde idi. 6 inçlik mermilerin yarattıkları telefât 12 ve 10 inçliklerin yaptıkları telefât raddesinde idi. *Mikasa*'ya yirmi iki büyük mermi vurmuştu; bu geminin verdiği telefât miktarı her iki filoda mevcut herhangi bir gemiden fazla idi. *Asahi*'nin su hattı altında bir yarası vardı. Japonlar gemilerinin uğradıkları hasarı saklamakla beraber gizli surette İngiliz bahriye nezaretine bildirdiler. *Mikasa* dışarıdan harap bir vaziyet arz ediyordu. Muharebenin ikinci safhasında bu geminin kış taretinin sağ top namlusu koptu ve sol topu da hareketsiz kaldı. Japon gemileri, mürettebatın çabası sayesinde geçici tamiratını ikmal ederek muharebeden 48 saat sonra tekrar harp edebilecek bir vaziyete gelmişlerdi. Tabii hasara uğrayan topları bu kadar az zamanda tamire imkân yoktu.

Aşağıdaki cetvel, resmi malumata nazaran her iki filoya mensup muhtelif gemilerin verdikleri ölü ve yaralı miktarını gösterir.

	Ölü	Yaralı		Ölü	Yaralı
<i>Mikasa</i>	31	94	<i>Çesareviç</i>	13	50
<i>Asahi</i>	0	2	<i>Retvisan</i>	6	43
<i>Fuji</i>	0	0	<i>Pobieda</i>	3	38
<i>Şikişima</i>	0	0	<i>Peresviet</i>	13	77
<i>Kasuga</i>	0	0	<i>Sivastopol</i>	1	63
<i>Nişşin</i>	16	15	<i>Poltava</i>	12	43
<i>Yakumo</i>	12	10	<i>Pallada</i>	4	5
<i>Çinyen</i>	0	11	<i>Askold</i>	11	48
<i>İdzumi</i>	0	1	<i>Diana</i>	9	20
<i>Torpedo gemileri</i>	10	8	<i>Novik</i>	2	7
	69	131 ⁶		74	394

Muharebeye pek az bir zaman iştirak etmiş bulunan *Asama* ile diğer üç zırhlı gemide⁷ hiçbir telefât yoktu. Rus gemilerindeki yaralı nisbetinin bu derecede büyük olması gariptir.

Aşağıdaki cetvel muharebeye ciddi bir surette iştirak etmiş bulunan büyük gemiler (zırhlı gemiler ile büyük muhafazalı kruvazörler) arasındaki mukayeseyi gösterir.

	Gemi Sayısı		Tonaj		Borda ateş gücü(Lb.)	
	Zırhlı	Zırhsız	Zırhlı	Zırhsız	Zırhlı	Zırhsız
Japon	8	3	77150	13860	22900	2175
Rus	6	4	73059	22860	17430	1710

Japon zırhlı gemilerinin borda ateş gücü toplam on altı 12 inçlik, bir 10 inçlik, on dört 8 inçlik ve elli üç 6 inçlik; ve Rus zırhlı gemilerinin⁵ on beş 12 inçlik, sekiz 10 inçlik, ve yirmi dokuz 6 inçlik toptan mükrekkepti. Japon muhafazalı kruvazörlerinin (*Çitose*, *Kasagi*, *Takasago*) borda ateşi altı 8 inçlik ve on beş 4.7 inçlik; Rus muhafazalı kruvazörlerinin on yedi 6 inçlik ve dört 4.7 inçlikti. Yukarıdaki gemilere ilâveten Japon tarafından birtakım eski gemiler daha vardı; bu gemiler ara sıra top atmışlarsa da muharebeye ciddi surette iştirak eylememişlerdi. Bu harekâtta kuvvetli Rus muhafazalı kruvazörlerinin kifayetsizlikleri âşikar bir surette görülmektedir.

10 Ağustos günü Rus filosu Port Arthur'u terk ederek güneydoğuya doğru seyre başladığı zaman *Rieşitelni* muhribi bazı emirlerle beraber Çefoo limanına gönderildi. Buraya uğradıktan sonra Kiaochou'ya gidecek ve enterne edilecekti. Rus gemisi, Japon muhripleri *Asaşiho* ve *Kasumi*'nin takiple-rine rağmen Çefoo' ya vardı fakat buradan tekrar dışarıya çıkmadı. Japonlar mezkûr geminin dışarı çıkması için beyhude yere bekledikten sonra nihayet limana girdiler ve *Rieşitelni*'nin komutanı ile kısa bir görüşmeyi müteakip gemiyi alıp götürdüler. Japonlar, Çin hâkimiyetinde bulunan bir limanda yapmış oldukları bu hareketin sebebi olmak üzere Çinlilerin Rus muhribini hakiki surette silâhlarından tecrit edecek derecede kuvvetli olduklarından şüphe ettiklerini ileri sürdüler. Filhakika bu gemi silâhlarından adamakıllı tecrit edilerek limanda bağlanmayacak olursa Port Arthur önündeki Japon filosu için daimi bir tehlike

5 Sir R. Custance, *Ship of the Line in Battle*, s. 143

6 Japon resmi kayıdır.

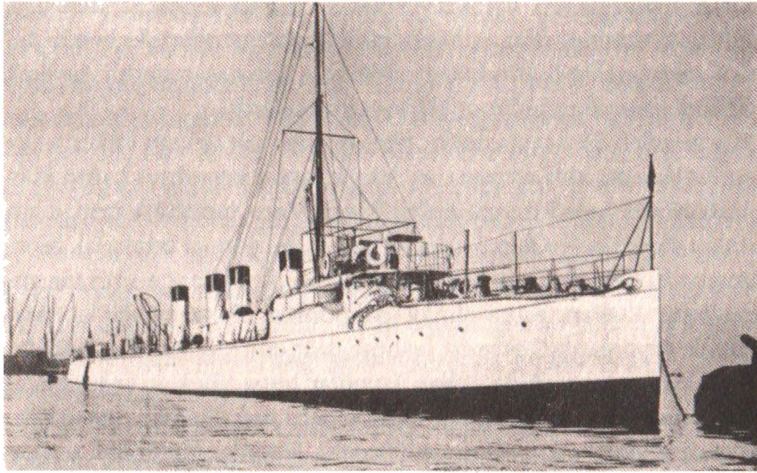
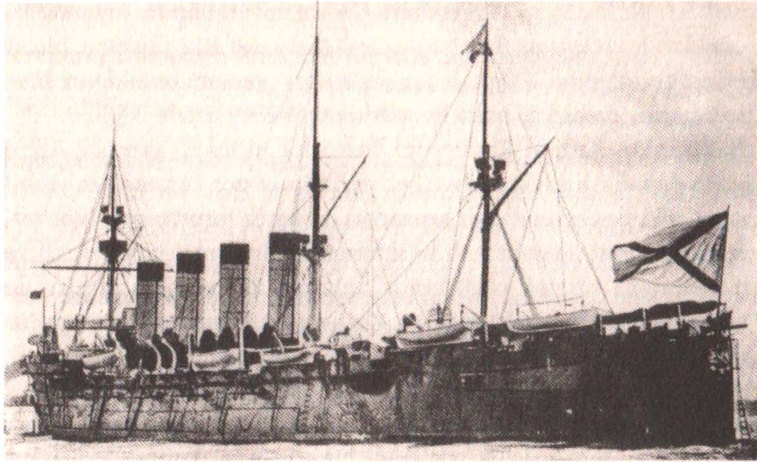
7 [Zırhlı kruvazörler buna dahil.]

8 [Rus toplarından bir 12 inçlik ile beş 6 inçlik top ya sakatlanmış olduklarından veya Port Arthur'da karaya çıkarılmış bulunduklarından dolayı ateşe iştirak etmediklerinden bu hesaba dahil edilmemişlerdir.]

kaynağı teşkil edebilirdi. Japonların yapmış oldukları muamele aynen İngilizlerin 1915 tarihinde alman kruvazörü Dresden hakkında yapmış oldukları muamele gibidir.

Şimdi biraz da Vladivostok'da bulunan Rus filosunun icraatına göz atalım. *Rossia*, *Gromoboi* ve *Rurik* zırhlı kruvazörleriyle *Bogatyır* isimindeki seri muhafazalı kruvazörlerden mürekkep olan ve başta Albay Reitzenstein; bilâhare Tuğamiral Yessen komutasında bulunan bu filo Japon sahillerine ve Japon ulaştırma yollarına taarruzlar yaparak düşmanı kuvvet ayırmağa mecbur etmek için emir almıştı. Japonlar buna karşı gayet doğru bir strateji takip ederek kuvvetlerini ayırmaktan sakındılar ve Port Arthur'da vaziyet müsait oldukça Vladivostok önüne büyük kuvvetler gönderip nümayiş yaparak Ruslara meydan okumakla iktifa ettiler Asıl işi ise Port Arthur ile Vladivostok arasındaki Amiral Togo filosuna bıraktılar. Japonlar yalnız Zuşima boğazında Amiral Kataoka komutasında muhafazalı kruvazörlerle torpidobotlardan mürekkep bir filo bulunduruyorlardı. Vladivostok'taki Rus filosu 9 Şubat'ta limandan çıkarak Zugaru boğazı civarına doğru gitti ve burada bir küçük Japon gemisi batırdıktan sonra 14 Şubat'ta limana döndü.

Ruslar 24 Şubat'ta bir huruç hareketi daha yaparak Kore yarımadasında Gensan'a kadar gitti ve hiçbir iş görmeden geri döndüler. Eğer Kataoka'nın kruvazör birlikleri arasındaki 6. tümenin *İdzumi* (Tuğamiral Togo), *Suma* ve *Akitsuşima*'dan mürekkep Gensan'da bulunan Rus gemisi *Mandjur*'u silahtan arındırmak amacıyla 17 Şubat'ta Şangay'dan yola çıkarıldıkları ve *İdzumi* ile *Suma* Mart başında Japonya'ya geri dönmüş bulunmakla beraber *Akitsuşima*'nın vazife yerine getirilinceye, yani ayın sonuna kadar Şangay'da kalmasının icap ettiği Ruslara malum olmuş olsaydı iyi bir darbe indirmek fırsatı yakalayacaklardı. Japon kurmayı Rusların Gensan civarında görüldüklerini öğrenir öğrenmez Amiral Kamimura komutasında olmak üzere *İdzumo*, *Adzuma*, *Asama*, *Yakumo*, *İvate* zırhlı kruvazörleri ve *Kasagi* ile *Yoşino* muhafazalı kruvazörlerinden mürekkep bir kuvveti 2 Mart'ta Vladivostok'a gönderdi. Bu kuvvet liman civarına muvâsalatında sahillerin tamamen donmuş olduğunu ve ancak Rus gemilerinin geçmesi için buzlar arasında açılmış bir kanaldan başka yol bulunmadığını görerek



Resim 18. Rus zırhlı kruvazörü *Rossia* (üstte). Vladivostok filosunun sancak gemisiydi. 14 Ağustos 1904 muharebesinde fena halde yaralandı ancak kaçmayı başardı ve Büyük Harp'te görev yaptı. Japon muhribi *Sazanami* (altta). Rusya'yla harpte fevkalâde hizmet eden tipten bir gemi. Tüm diğer bahriyelerin muhripleri de benzer cinstendi. 360 ton hacminde olup tecrübe sürati 31 mil idi.

uzak mesafeden bir kaç top attıktan sonra 6 Mart'ta geri döndü. Japonlar tarafından yapılan bu nümayiş üzerine Amiral Alekseyef Rus filosuna, hiçbir suretle limandan bir günlük mesafeden fazla uzaklaşmamalarını emretti ve bu suretle Japonlar da birkaç hafta her türlü tehlikeden azade kaldılar.

16 Nisan'da, Amiral Kamimura ikinci bir nümayiş yapmak üzere emir aldı. Bu defa emrindeki kuvvet beş zırhlı kruvazör (*Asama*'nın yerini *Kasuga* almış idi), beş muhafazalı kruvazör, on parça torpido ve mayın gemisinden mürekkepti. Mumaileyh bu kuvvet ile Gensan'a hareket etti ve 22 Nisan'da limana vararak refakatinde bulunan *Kinşu Maru* vapuru ile dört torpidoyu burada bıraktıktan sonra Vladivostok'a müteveccihen 23 Nisan'da yola çıktı. Fakat yolda sise tesadüf etti ve kuzeye doğru çıktıkça sis büsbütün kesafetini artırmağa başladı; bunun üzerine daha ziyade seyre devam edemeyerek 24 Nisan'da geri döndü. Garip bir tesadüf eseri olarak *Rossia*, *Gromoboi* ve *Bogatyr* kruvazörleri de bir gün evvel Amiral Yessen komutasında Vladivostok'tan hareket ederek Gensan'a müteveccihen yola çıkmış bulunuyorlardı. Ruslar 24 Nisan günü Japon gemilerinin henüz kuzeye doğru seyretmekte bulundukları sıralarda, telsiz işaretlerini duyarak onların kendilerine yakın bulunduklarını anlamışlardı.

Rus gemileri Gensan'a doğru olan seyirlerinde devam ettiler ve 23 Nisan günü yolda tesadüf ettikleri iki küçük Japon vapurunu batırdıktan sonra 25/26 Nisan gece yarısına doğru *Kinşu Maru* vapuruna rastladılar. Hava fırtınalı olduğundan dört Japon torpidosu bu gemiyi bırakarak limana sığınmışlardı. Gemide Subay ve er toplam 124 kişi kadar bir piyade gücü bulunuyordu. Ruslar, teslim olmak için bunlara bir saat kadar müddet verdiler ise de Japonlardan ekserisi teslim itaat etmediklerinden müddetin sonunda Ruslar bir torpido atıldılar; Japonlar buna tüfek ateşiyle muka-bele ettiler. Nihayet Ruslar ikinci bir torpido daha atarak gemiyi hatırdılar. 45 kişi Kore sahillerine çıkmağa muvaffak oldu. Japonlar tarafından verilen resmi malumata göre bu gemi teslim olmağa hazırlanmıştı fakat arada bir anlaşmazlık olmuştu. Gemideki Japon askerlerinin gösterdikleri kahramanlık her tarafa büyük bir tesir bıraktı.

Kamimura, 26 Nisan'da Gensan'a geldiği zaman Rusların buralara kadar geldiklerini öğrenerek yollarını kesmek üzere derhal Vladivostok'a

döndü ise de Rusları yakalayamadı ve nihayet Vladivostok civarına bir miktar mayın döktükten sonra çekildi. 15 Mayıs'ta *Bogatyr* Vladivostok civarında karaya gitti ve bir daha harbe iştirak edemeyecek derecede yaralandı. 12 Haziran'da *Rossia*, *Gromoboi* ve *Rurik* Tümamiral Bezobrazof komutasında Kore boğazındaki Japon ulaştırma yoluna bir taarruz yapmak üzere hareket ettiler ve 15 Haziran sabahı, sisli bir havada, Şimonoseki'nin batısına geldiler. O sırada karakol yapmakta bulunan *Zuşima* kruvazörü Rusları gördü ve Rusların telsizini karıştırmağa çalışmasına rağmen alarm vermeye muvafak olarak temas muhafazasına teşebbüs etti. Lâkin top seslerini ara sıra işitmesine rağmen, yağmur ve sisten nihayet bunları kaybetti.

Top seslerinin esası şu idi: Ruslar Sarı Deniz ile Japonya arasında nakliye gemilerinin çalıştıkları hat üzerine gelmişlerdi. Bunlar evvelen, hasta ve yaralılarla yüklü halde Dalni limanından hareket etmiş bulunan *İdzumi Maru* gemisini gördüler ve firara teşebbüs ettiğinden dolayı topla hatırdılar. Ruslar bu gemiden 150 kişi esir aldılar; geri kalanlardan 7 kişi öldü ve 25 kişi yaralandı. Bundan sonra Ruslar, 1.000 asker ve on sekiz 11 inçlik obüs topunu taşıdığı halde Port Arthur'a gitmekte bulunan *Hitaçi Maru* ismindeki büyük gemiye rastladılar. Bu da kaçmağa başladığından Ruslar derhal üzerine ateş açtılar. Gemide bulunan subaylardan, üçü İngiliz olmak üzere, birkaçı öldü; erat ve subaylardan çoğu intihar etti. Mamafih ateş sabah saat 10:00'da başlamış olmasına rağmen gemi 15:00'a kadar batmadığından 189 kişi Japon balıkçı gemileri tarafından kurtarıldı. Ruslar, üçüncü gemi olarak *Sado Maru* vapurunu gördüler: bu gemide 600 gayrı muharip ile 400 asker ve mürettebat vardı. Ruslar gemiyi terk için kırk dakikalık mühlet verdiler. Japon harp gemilerinin her an gözükmesi ihtimali karşısında Rusların verdikleri makul bir mühletti. Mühletin sonuna kadar gayrı muharipler gemiyi terk etmişlerdi ki Ruslar buna iki torpido attılar ve batmasını beklemeyerek bırakıp gittiler. Halbuki gemi bilâhare kurtuldu.

Bu hadiselerin cereyanı esnasında, Amiral Kamimura dört zırhlı kruvazör (*İdzumo*, *Adzuma*, *Tokiva* ve *İvate*) ile *Naniva* muhafazalı kruvazörü ve sekiz torpidodan mürekkep bir kuvvetle *Zuşima* boğazında bulunmakta idi. Alarm işaretini alır almaz tüm seyrüseferin durdurulması emrini verdikten sonra derhal Rusların oldukları yöne doğru hareket etti ise de

kesif sise rast geldi ve sis içersinde Rusları beyhude yere aradıktan sonra ricat hatlarını kesmek üzere kuzeye doğru çıktı. Fakat Bezobrazof, geldiği yoldan dönmeyerek Zugaru boğazına yol vermişti. Velhâsıl Ruslar, yolda kömür yüküyle Yezo'ya gitmekte bulunan İngiliz bandıralı *Allanton* vapurunu da yakaladıktan sonra 20 Haziran'da salimen Vladivostok'a döndüler. Bu akının harp üzerinde mühim bir tesiri olmuştur çünkü *Hitaçi Maru*'da bulunan 11 inçlik obüslerin kaybı Japonlar için büyük bir felâket teşkil etmiştir. Harekât esnasında üç Rus muhribi Japonya'nın kuzey sahillerine bir akın yapmışlar ve dört küçük Japon gemisini tahrip veya zaptetmişlerdir. Bu esef verici hadiseler üzerine Japon nakliyelerinin muhafazası hususunda bazı tedbirler alındı; mamafih konvoy için gemi ayırmağa imkân yoktu.

Vakaların duyulması üzerine Japonya'da kamuoyu Kamimura'nın aleyhine döndü; gerçi Kamimura'ya bu hususta talihli bir komutan denilemezdi fakat vazifesinin harikulâde olan güçlüğünü dikkate almadan kendisini hemen itham etmek de doğru değildi. Ruslar 27 Haziran'da zırhlı kruvazörler, silahlı vapur *Lena* ve sekiz torpido ile tekrar Gensan'a geldiler ve burada iki küçük Japon gemisini tahrip ettiler fakat kendi torpidolarından biri de karaya bindirerek mahvoldu. Bundan sonra üç Rus kruvazörü güne-ye yönelenerek 1 Temmuz'da Zuşima boğazına geldi. Saat 18:40'ta Amiral Kamimura bu gemileri gördü ve dört zırhlı kruvazörü ile beş muhafazalı kruvazörle Rusların peşine düştü fakat Japonlar Ruslara yaklaşıp kadar gece oldu ve karanlık içinde Ruslar gözden kayboldu. Bu gemiler yolda Japonlara ait demiryolu malzemesini taşıyan İngiliz bandıralı *Cheltenham* vapurunu yakaladıktan sonra 3 Temmuz'da Vladivostok'a vardılar. Ruslar 17 Temmuz'da bir huruç daha yaptılar. Rus kuvveti bu defa Amiral Yessen komutasında bulunuyordu. Üç kruvazörden mürekkep bulunan bu kuvvet 20 Temmuz'da Zugaru boğazından geçerek 22 Temmuz'da Tokyo körfezinin kuzeyine vardı.

Ruslar ayın 25'ine kadar bu civarda dolaştıktan sonra kömürlerinin azalması üzerine yine Zugaru boğazından geçerek 1 Ağustos tarihinde Vladivostok'a geldiler. Bu sefer esnasında Ruslar beşi tarafsız bandıralı olmak üzere dokuz gemi zaptetmişler ve bunlardan yedisini batırmışlardı.

Batan gemiler arasında Japonya'ya ait demiryolu malzemesini taşıyan İngiliz bandıralı *Knight Commander* ile balık yüklü Alman vapuru *Thea* da vardı. Huruç esnasında Kamimura, Port Arthur ile Vladivostok arasında bulunmak ve Vladivostok'taki Rus gemilerinin Port Arthur'da Rus kuvvetleriyle birleşmeğe teşebbüsleri halinde Sarı Deniz'de bunları yakalayarak Şantung açıklarında muharebeye girişmek için emir almış bulunuyordu. Bu emir, icap ettiği zaman, Kamimura ve Togo filolarının birbirlerini takviye edebilmeleri fikrine istinat eden sağlam bir stratejinin ürünü idi.

Amiral Vitgeft'in Port Arthur'dan ayrılması üzerine *Rieşitelni* muhribi Çefoo'dan Vladivostok'a bir telgraf vermişti ki bu telgrafta Vitgeft filosunun Kore boğazı yoluyla Vladivostok'a müteveccihen hareket eylediği biliniyordu. Amiral Yessen bu telgrafı 11 Ağustos'ta aldı ve Port Arthur filosunun 10 Ağustos muharebesinde mağlup olarak geri döndüğünden haberdar olmadığı için *Rossia*, *Gromoboi* ve *Rurik*'i alarak 12 Ağustos'ta Kore boğazına müteveccihen Vladivostok'tan hareket etti. Ruslar 14 Ağustos sabahı tan vaktinde Zuşima'nın 36 mil kuzeydoğusuna varmışlardı ki uzaktan Kamimura'nın dört zırlı kruvazörünü gördüler. Japon amirali, şayet Port Arthur'dan gizlice çıkmış herhangi bir Rus gemisi varsa onun ricat yolunu kesmek maksadıyla Quelpart civarında yaptığı bir tarama hareketinden geri dönmekte ve Vladivostok filosuna tesadüf emeliyle bu yöne doğru gelmekte bulunuyordu. Japon filosu *İdzumo* (sancak gemisi), *Adzuma*, *Tokiva* ve *İvate* (Tuğamiral Mizu) zırlı kruvazörlerinden mürekkepti. Japonlar sabah saat 04:25'te güney tarafına doğru birtakım fenerler gördüler ve derhal rota değiştirerek o tarafa döndüler. Ortalık ağardıkça fenerlerin görüldüğü mekide Amiral Yessen komutasındaki Rus gemilerinin şekilleri belirmeğe başladı. Hava berrak olup güney istikametinden hafif bir rüzgâr esmekte bulunuyordu. Amiral Kamimura, saat 05:00'te Rus filosuyla Vladivostok arasında, yani Rusların bu yöne kaçmalarına imkân bırakmayacak bir vaziyette ve düşmanından altı mil mesafede bir mevkiye gelmişti ki gemilerinden harp bandırası çekti; süratini artırdı ve aynı zamanda telsizle alarm verdi (Cetvel XVII'ye bakınız).

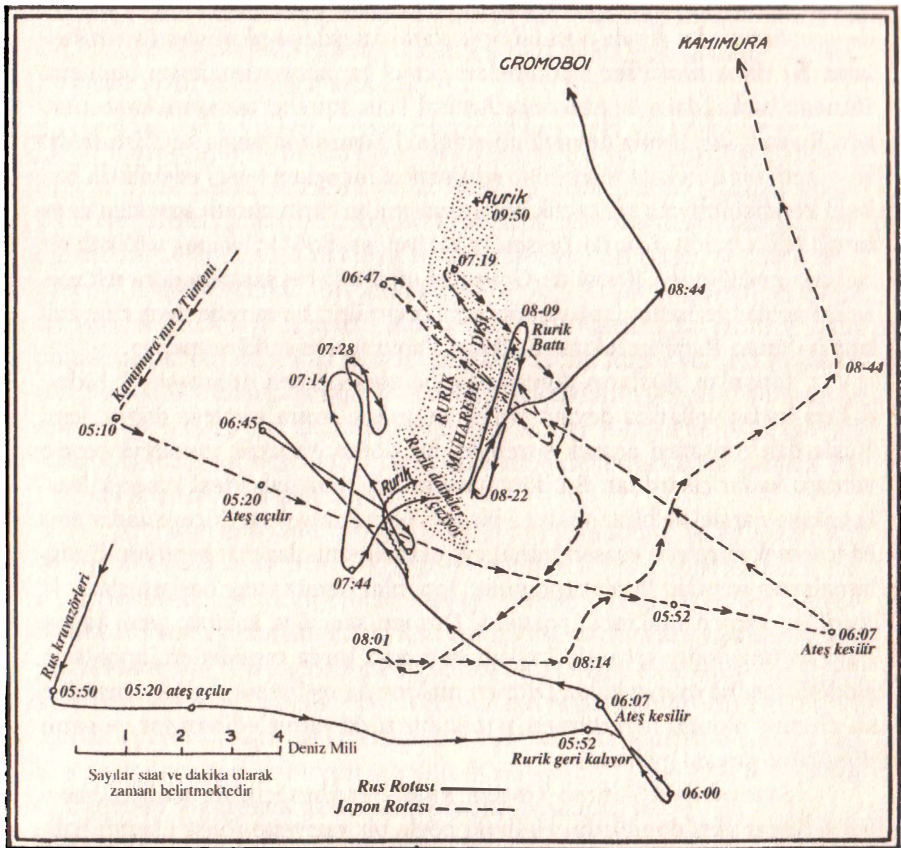
Amiral Yessen, boğaza muvâsalatını geceye tesadüf ettirecek biçimde hesaplamadığından dolayı bazıları tarafından tenkitlere hedef olmuştur.

Halbuki Port Arthur filosuyla buluşmak üzere evvelce hiçbir randevu mevkii tespit edilmemiş olduğundan dolayı mezkûr filoyu görebilmek için muvâsalatının herhalde ortalık aydınlandığı zamana tesadüf etmesi şüphesiz makul bir düşünce eseri idi. Amiral Yessen karşısında Japon filosunu görünce Vitgeft'in huruç hareketinin akamete uğradığını ve Japonların Vladivostok yolunu kesecek biçimde mevki almış bulunmalarından dolayı muharebeyi kabul etmeksizin kaçmanın imkânı olmadığını anladı. Rus filosu, Japon filosuna nazaran kuvvetçe o kadar zayıf idi ki Ruslar için bir yolunu bulup savuşmaktan başka yapacak bir şey yoktu. Japon filosu saat 05:20 de 9.000 yarda mesafeden Ruslara ateş açtı. Her iki filo da takriben doğuya doğru seyretmekte olup yalnız Japon filosu mesafeyi kısaltmak için gündoğusu keşişlemeye gidiyordu. Rus filosu, Japon filosunun sancak tarafında ve kemereden biraz kışa doğru bir istikamette bulunuyordu. Her iki filo bu suretle birbirine yaklaşan bir rota takip etmekte olduğundan biraz zaman sonra Japonların evvelen 6 inçlik, sonra 12 librelik topları ateşe iştirak ettiler; Ruslar da bu ateşe karşı şiddetli bir mukabelede bulundular. Her iki filonun bir anda bir bordaya atabildiği toplar ile bu topların mermi güçleri aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir.

	8 İnç	6 İnç	4.7 İnç	12 Lb.	Mermi gücü
<i>Japon</i>	16	27	0	27	6.988 Lb.
<i>Rus</i>	6	21	3	16	3.168 Lb.

Japonlar, gemilerindeki top yerleşim tarzının mükemmeliyeti sayesinde bir anda bir bordaya atabildikleri mermi gücü itibarıyla Ruslara karşı büyük bir üstünlüğe haiz olduktan başka topçuluk yönünden de daha kudretli personele mâlik idiler. Binaenaleyh bu şartlar altında vuku bulacak bir topçu muharebesinde sonucun ne olacağı pek aşikâr bir surette belli idi. *İdzumo* ile *İvate* müştereken Rurik'e, *Adzuma Rossia*'ya ve *Tokiva* da *Gromobo*'ye ateş ediyordu. Saat 05:52'de mesafe 5.500 yardaya düşmüştü ki Rurik süratle geri kalmağa başladı.

Tam bu esnada Rus filosu rotayı sancağa alarak mesafeyi açmağa başladı. Rus gemilerinin her üçünden de alevler çıkıyordu. Ruslar *Rurik*'in



Harita 16. Japon Denizi Muharebesi, 14 Ağustos 1904. Kamimura Yessen'i mağlup ediyor.

süratsız olması dolayısıyla biraz yol kestiklerinden, Japonlar Ruslardan ı mil kadar fazla süratle mâlik bulunuyorlardı; bu sebepten dolayı Ruslar dönmeğe başladıkları zaman Japonlar pek ziyade ileriye geçmiş bir vaziyette idiler. Halbuki Kamimura biraz yol keserek Rusları daima bordasında tutmuş ve aynı zamanda mesafeyi kısaltmağa çalışmış olsaydı belki de işi-

ni çabuk bitirecekti. Çünkü kendisinin top üstünlüğü ve Rus filosu üzerinde yaptığı tesir bu sırada o kadar açık olarak meydana çıkmıştı ki artık Rusların bir daha muzaffer olabilmeleri ümidi tamamen imkânsız olmuştu. Bundan başka, daha üç gün önce Amiral Togo'nun bir tek gemi kaybetmeden Rusları Sarı Deniz'de mağlup ettiğini biliyordu ki bu da kendisinin daha cüretli bir harekâta teşebbüsü için makul bir sebep teşkil edebilirdi; halbuki kendisi ihtiyatlı bir taktik kullanmasını bu türlü cüretli harekâta daha tercih edilir buldu. Amiral Yessen'in vaziyeti saat 06:00'da pek tehlikeli bir safhaya girdiğinden *Rossia* ile *Gromoboi* on altı kerte sancağa dönerek mesafeyi açtılar ve hattın istikametini ters çevirdiler; bu suretle de geride kalmış bulunan *Rurik*'in tekrar mevkiini alabilmesine imkân verdiler.

Japonlar, Rusların dönmesiyle beraber hemen dönmeyerek birkaç dakika kadar yollarına devam ettiler ve ondan sonra iskeleye doğru, yani Ruslardan mesafeyi açmak suretiyle, bir dönüş yaparak mesafeyi 9.000 yardaya kadar çıkardılar. Bu dönüş esnasında tabiatıyla ateşi keserek Ruslarınkine paralel ve biraz yakınca bir rota olan karayele gelinceye kadar ateş edememek suretiyle esasen bunalmış olan düşmanlarının kendilerini toplamalarına meydan bırakmış oldular. Japonlar henüz ateşe başlamışlardı ki *Rurik*'in dümen makinesi bozuldu. Dümen sancakta kalarak gemi Japon harp hattına doğru gitmeğe başladı ve 6.000 yarda mesafeden Japonların şiddetli ateşine maruz kaldı. Dümen makine dairesine mermi yaralarından su dolmuş olduğu için dümen arızası bir türlü tamir edilemiyor ve gemi dönüşüne devam edliyordu.

Saat 06:43'te Amiral Yessen, *Rurik*'e yardım için *Rossia* ile *Gromoboi*'yi tekrar geri döndürdü. Halbuki böyle bir vaziyette *Rurik*'i kendi haline terk ederek elinde kalan iki süratli gemi ile savuşup gitmek en uygun bir plân idi. Nitekim bilâhare Büyük Harp'teki Dogger Sığılası muharebesinde alman Amiral Hipper bu tarzda hareket etmiştir. Yessen dönünce Japonlar da onun harekâtına uyarak döndüler ve Rusları birkaç dakikalık bir müddet 6.000 yarıdan ateş altına aldılar. Bundan sonra takriben bir saat kadar her iki filo, 5.000-7.000 yarda mesafe arasında, ara sıra seyir yönlerini ters çevirmek suretiyle hasarlı *Rurik*'in civarında dolaştılar. *Rossia*'da fena bir yangın hüküm sürmekte ve toplarından azami kısmı tahrip

edilmiş bulunmakta idi; *Gromoboi* mühim tahribata uğramış ve *Rurik* ise daireler çizerek dönmekte ve aynı zamanda kış tarafı suya gömülmüş olduğu halde yavaş yavaş batmakta idi.

Japon gemileri de hasara uğramışlardı. *İvate* 'ye isabet eden 8 inçlik bir mermi müthiş bir infilâka neden olarak büyük bir yangın çıkarmıştı. Saat 07:20 raddelerinde Japonlar *Rurik*'i 4.200-6.000 yarıdan şiddetli bir ateş altına aldılar ve gemideki toplardan, ikisi müstesna olmak üzere diğerlerini tamamen sakatladılar. Nihayet Yessen saat 08:20'de *Rurik*'i terk ederek kuzeye yönlendi. Rus amiral gemisi olan *Rossia*, içinde çıkan büyük bir yangından dolayı duman içinde idi. Amiral Kamimura, süratçe üstün bulunmasına rağmen, Rus gemilerinin kendisinin kuzey yönüne geçmelerine meydan bırakmış olduğundan onların kaçtıklarını görünce bir müddet arkalarından takip etti. Bu sırada eski kruvazörler *Naniva* ve *Takaçihō* (her birinin borda ateşi beş adet 6 inçlik top) muharebe mevkiine vararak *Rurik*'e karşı şiddetli bir ateş açtılar.

Muharebenin son safhası, dört Japon kruvazörü ile iki yaralı Rus gemisi arasında uzak mesafeden cereyan eden bir top düellosundan ibarettir. Vaziyete bakılacak olursa Rus gemilerinin Japon gemileri derecesinde bir sürat yapabildikleri ve Kamimura'nın da Ruslara yaklaşmak için pek o kadar bir heves göstermediği anlaşılmaktadır. Saat 09:30'da Japon harp hattının ikinci gemisi olan *Adzuma*'nın makinesinde arıza zuhur ettiğinden geri kalmağa başladı. Bundan yirmi dakika sonra Ruslar ateş kes-tiler ve ara sıra bir iki mermi atmakla iktifa ettiler. Japon gemilerinde top

mürettebatı yorgunluk izleri göstermeğe başlamış ve ateş miktarı hayli düşmüştü. Saat 10:00'da, *Idzumo* cephanesinin bitmekte olduğunu Kamimura'ya rapor etti.⁹ Mumaileyh Rus gemilerinin süratlerini idamede devam ettiklerini görerek bâki kalan cephanesini esasen harap bir vaziyette bulunan *Rurik*'in batmasına sarf etmek üzere geri döndü. Kamimura'nın bu hareket tarzı hata idi; *Rurik*'in yanında iki Japon kruvazörü kalmıştı ve bunlar zaten yaralı bulunan geminin hakından pekâlâ gelebilirlerdi. Nitekim netice de bunu is-

9 [Bu gemide 8 inçliklerden her birinin seksen ve 6 inçliklerden her birinin yüz elliler atım cephanesi vardı. Amirale verilen raporda cephanenin dörtte üçünün sarf edildiği bildirilmişti; halbuki bilâhare top mevkilerinde bulunan cephanenin hesabı dahil edilmediği anlaşılmıştır. Bu hesaba göre, gemi cephanesinin ancak yarısından biraz fazlasını sarf etmiş bulunuyordu. (Japonlar tarafından verilen resmi malumat).]

pat etti ve mezkûr kruvazörler tarafından verilip saat 11:15'te Amiralin eline varan bir telsiz *Rurik*'in saat 10:42 de battığını bildirdi.

Bu muharebe, birçok hususlarda 1915 tarihinde vuku bulan Dogger Sığılası muharebesine benzemektedir. Her iki muharebede de nispeten zayıf filonun en eski gemisi tahrip edilmiş; daha modern olan gemiler kaçıp gitmiştir. Bu muharebelerin her ikisinde de esasen perişan bir hale gelmiş bulunan bir geminin tahribine büyük bir ehemmiyet verildiği görülmektedir. Muharebeden sonra Kamimura'nın kullandığı taktik şiddetli bir surette tenkit edildi. Mamefih mumaileyhin son derecede iyi yetişmiş, azimli ve gayretli bir subay olduğu dikkate alınacak olursa düşmana sokulmamasının sebebini ancak kendi gemilerini tehlikeye sokmamak için uzak menzilden muharebe lâzım geldiği ve vazifesinin bu yolda harp etmekten ibaret bulunduğu hakkındaki kanaatinde aramak lâzımdır. Torpido silâhının faydasızlığı bu muharebede de kendini göstermiştir. *Rurik* tarafından *İvate* 'ye bir torpido atılmış ve o da hedefine isabet etmemiştir. Şu halde Japon gemilerindeki torpido kovanlarıyla bunların 18 inçlik torpidolarına hasredilen güç eğer cephaneye hasredilmiş olsaydı ihtimal bütün Vladivostok filosu tahrip edilebilirdi. Bununla beraber muharebenin neticesi Rusların manevi kuvveti üzerinde büyük bir tesir bıraktı ve Ruslar bir daha Japonlarla boy ölçüşmeğe cüret edemediler. Her iki tarafın zayıyatı aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

Japon	Ölü	Yaralı	Rus	Ölü	Yaralı
<i>İdzumo</i>	3	16	<i>Rossia</i>	47	153
<i>Adzuma</i>	0	8	<i>Gromoboi</i>	93	166
<i>Tokiva</i>	0	3	<i>Rurik</i> ¹⁰	192	293
<i>İvate</i>	40	37			
<i>Naniva</i>	2	4			
<i>Takaçiho</i>	0	13			
	45	81		332	558

İdzumo'da yirmiyi mütecaviz, *Adzuma*'da on, *İvate* 'de ikisi 8 inçlik ve üçü daha küçük çapta mermilerle alınmış beş ve *Tokiva*'da üç yara var-

dı. *Naniva* ile *Takaçihō*'da kezalik birer yara vardı. Ruslar tahminen 6 ve 8 inçlik 2.000 mermi atmışlar ve 40-50 isabet temin etmişlerdi ki % 2.5 demektir. Bu nispet, kendilerinin top yönünden olan kuvvetsizlikleri ve mesafenin de oldukça büyük olmasına nazaran nişancılık kudretlerinin ehemmiyete haiz bir derecede olduğuna delâlet eder. *Gromoboi* ve *Rurik* mürettebatının çok zayıf vermeleri bu gemilerdeki borda toplarından azami kısmının zırhla muhafaza altına alınmamış olmasından ve bir de küçük toplardaki mürettebatın muharebe esnasında mütemadiyen mevkillerinde bırakılmış olmalarından ileri gelmiştir. *Rossia*'nın teknesinde 31 isabet vardı ve bunlardan dördü zırh üzerinde; on biri su hattı civarında idi. Yapılan hesaba göre *Rossia* ile *Gromoboi*'de takriben doksanar isabet vardı ki direkler, bacalar ve filikalara vâki olan isabetler de bu hesaba dahildir. *Rurik* 150 isabet almıştı. Japonların toplam 958 adet 8 inçlik ve 4.528 adet 6 inçlik mermi atmış olmalarına nazaran temin ettikleri isabet % 6 raddesinde yahut diğer bir deyişle Rusların iki katı kadardır."

Rossia ile *Gromoboi*'nin yaraları kolaylıkla kabili tamir bir halde idi. Bizzat gemileri gören Yüzbaşı Klado şöyle demektedir: "İlk bakışta hepsi de pek harap bir hale gelmiş gibi görünmelerine rağmen anlık bir muayene neticesinde hasarın pek mühim olmadığı itiraf eyledim . . . Aradan bir ay geçtikten sonra bu gemilerin her ikisi de tamir edilmiş ve bu tamirat Vladivostok tersanesinin temin edebileceği fakir vasıtalarla icra olunmuştu."¹² *Rossia*'daki 6 ve 8 inçlik toplardan dördünün ve *Gromoboi*'nin toplarından üçünün hasarı tamiri mümkün olmadığından bu toplar tekrar faal bir hale getirilememiştir. *İvate* 'ye isabet eden 8 inçlik bir mermi büyük hasar yapmış ve ağır zayıta sebebiyet vermiştir (77 kişi). Bu mermi, 6 inçlik bir topun kazamatının tavanından girerek mühim miktarda bir cephaneyi infilâk ettirdikten sonra üç tane 6 inçlik topu bir daha kullanılamayacak derecede sakatlamış ve o civarı harabe haline koymuştur. İhtimal ki bu harbin en öldürücü atışı idi.

Gerek Togo ve gerek Kamimura bu Ağustos ayı zarfında yaptıkları muharebelerin her ikisinde de kati netice almadan muharebeyi kesmiş olmakla deniz harp-

10 Buna ilâveten *Rurik*'ten 625 kişi esir alınmıştır.

11 Beraberce 761 adet 6 inçlik mermi atan *Naniva* ve *Takaçihō* dahil tüm floda 10.500 tane mermi bulunmakta idi. Verilen 4.528 sayısına bu 761 mermi de dahil edilmiştir.

12 *The Russian Navy in the Russo-Japanese War*, s. 146-48.

leri esaslarının en mühimlerinden biri olan: “Bir defa muharebeyi kabul ettikten sonra bunu kati bir neticeye çevirmek için her türlü teşebbüsten geri durmamalıdır”¹³ düsturuna muhafet etmişlerdir. Amiral Kamimura’nın bu düstura riayet etmeyişinin neticesi pek o kadar vahim olmamıştır. Vladivostok filosunun faaliyette bulunduğu dönemde Japonya’ya yapmış olduğu hasar toplam on Japon; beş tarafsız geminin batırılmasından veya zapt olunmasından ve bir Japon nakliye gemisinin yaralanmasından ibarettir. Bunların içinde yalnız muhasara topları bulunan *Hitaçi Maru*’nun batırılması Japonlar üzerinde ciddi bir endişe yaratmıştır. Bundan başka talihin Ruslara fevkalâde yardım ettiğini de kabul etmek lâzımdır: en azından iki defa Kamimura filosu gayet yakın geçmekte iken sis yüzünden Rusları görememiştir.

ON ÜÇÜNCÜ FASIL

Port Arthur filosunun son saatleri - Asahi mayına çarpar - 203 rakımlı tepenin zaptı - Limandaki Rus gemilerinin harp edemeyecek bir hale getirilmesi - Japonlar Baltık filosunu karşılamağa hazırlanıyorlar - Amiral Rojestvenski ve yapmış olduğu harekât - Kuzey denizi vakası - Tarafsız üslerden istifade - Mumaiylehin Rus hükümetine gönderdiği haber - Nebogatos'un acayip filosu - Baltık filosunun Zuşima'ya hareketi - Muharebe emirleri - Ruslar, Japon gemilerinin telsiz muhaberatını duymağa başladılar

Port Arthur'daki Rus filosunun tahribi meselesi artık Japon ordusuna bırakılmış ve Japon büyük gemileri Kvangtung yarımadası civarının mayın kaynayan sularında mümkün mertebe dolaşmamak için Elliot Adaları üssüne çekilmişlerdi. Japon gemileri burada daima harekete hazır bir vaziyette bulunuyorlardı. Limanı tarassut altında bulundurmak vazifesi eski gemilerle torpido gemilerine bırakılmıştı. Mamafih gösterilen bütün ihtimamlara rağmen Japonlar ara sıra muhtelif vesilelerle gemi kaybediyorlardı. Port Arthur'a karadan yapılan ilk hücum tarihine tesadüf eden 25 Ağustos'ta Kasuga ve Nisşin Port Arthur'un doğu tarafındaki tahkimatı uzak mesafeden bombardıman ettiler.² Eylül tarihinde Hayatori muhribi bir mayına çarparak süratle battı ve mürettebatından 20 kişi öldü; 18 Eylül'de eski zırhlı Heiyen tam vasatından bir mayına çarptı ve 197 kişi ile batıp gitti; mürettebatından ancak dört kişi canını kurtarabildi. Mamafih gemilerden karaya çıkarılan Japon bahriye topları 28 Eylül'de limandaki Rus gemileri üzerine ateş açtılar ve çok sayıda isabetler teminine muvaffak oldular.

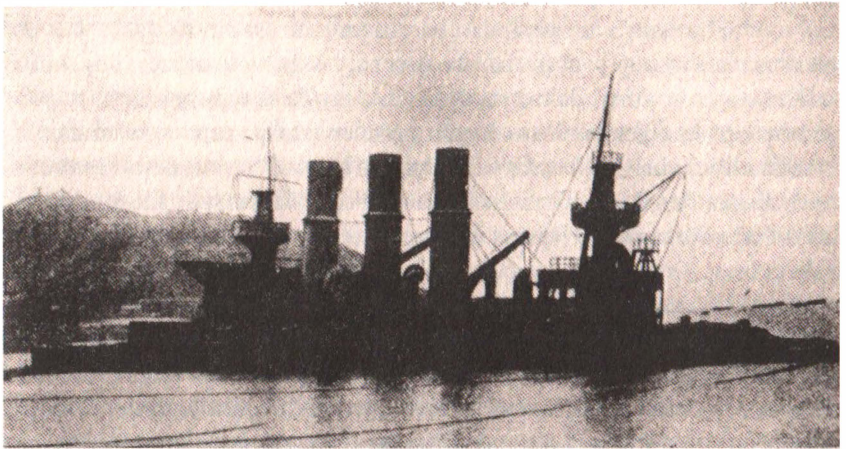
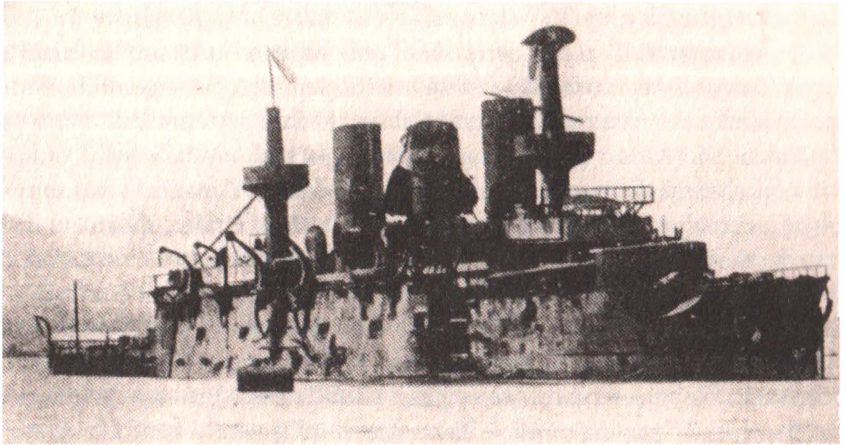
Kara istihkâmlarından alınarak Port Arthur'a getirilmiş olan 11 inçlik obüsler 1 Ekim'de bu ateşe iştirak ettiler fakat Ruslar buna mukabil gemilerin demir mevkilerini değiştirmek suretiyle kendilerini emniyete aldılar. Şimdi tekrar bir Rus hurucu alarmı verilmişti. 11 Ekim'de dokuz Rus muhribi Port Arthur'dan bir huruç yaparak limanın güneybatı istikametine geldiler ve buradan karadaki Japon birliklerini arkadan topa tuttular. 26 Ekim'de *Asahi* muharebe gemisi tehlikeli bir vaka geçirdi: Elliot adaları ci-

varında bir serseri mayına çarptı. Gerçi mayın, geminin zırh ile mahfuz bir mevkiinde infilak etmiş olduğundan büyük bir hasar yapamadı ise de tamir için geminin filodan ayrılması lâzım geldi ve bu hadise Port Arthur'un mümkün olan süratle zaptı lüzumunu teyit eyledi. Esasen bu limanın süratle zaptı, Rus Baltık filosunun yavaş yavaş doğuya doğru gelmekte bulunması dolayısıyla zorunlu bir lüzum halini almıştı.

Port Arthur filosu komutanlığı Tuğamiral Viren'e verilmişti. Bu faal ve cesur subay, cephanenin noksan bulunmasını, gemilerden karaya çıkarılan top adedini ve yetmiş mürettebat arasındaki mühim telefâtı dikkate alarak bir huruç hareketi yapılmasının gayrı kabil olduğuna karar verdi. Bununla beraber limandaki gemilerden yapılan yardımla burasının uzun müddet dayanamayacağı da aşikâr bir hakikatti. 6 Kasım'da *Atago* gambotu kazaya uğrayarak harap oldu ise de mürettebatça zayıat vuku bulmadı. Japonların ellerinde askerî balon' yoktu; bu sebepten dolayı 3. ordu komutanı General Nogi, limana hâkim bir vaziyette bulunan 203 rakımlı tepeyi her ne pahasına olursa olsun zaptetmeğe karar verdi. Filhakika burada tesis edilecek bir tarassut mevkii vasıtasıyla büyük Japon toplarını limandaki Rus gemilerine nişanlayarak onları tahrip etmek mümkün olacaktı. Japonların tepeye taarruzları 27 Kasım'da başladı ve bu tarihten itibaren korkunç bir şekilde olmak üzere fasılasız devam ederek nihayet 5 Aralık günü öğleden sonra tepenin zaptıyla son buldu. Artık 11 inçlik obüsler için bir tarassut mevkii elde edilmişti. Bu suretle Japon donanmasının 10 Ağustos muharebesinde yapabileceği iş Japon ordusuna verilmiş bulunuyordu. Bundan sonra Japonlar limandaki Rus gemilerini birer birer batırdılar. Yalnız *Sivastopol* muharebe gemisi ile *Otvajni* gambotu ve üç muhrip kalmıştı ki bu gemiler liman haricinde seren vesairden meydana getirilmiş bir mania arkasında sahile yakın olarak demirlemişlerdi. Bu mevki Japon toplarının ateşlerinden masun bulunuyordu.

Japonlar *Sivastopol*'a karşı 9-16 Aralık arasında muhtelif gecelerde olmak üzere toplam otuz torpidobotla hücum yaptılar ve topyekün 98 torpido attılar. Bu torpidolardan ancak dört tanesi hedefe isabet etti. Biri *Serdity* muhribine vurarak gemiyi hareket edemeyecek bir hale koydu fakat *Sivastopol*'a isabet

1 [Bundan evvel kullanmakta oldukları tarassut balonu sakatlanmıştı.]



Resim 19. *Peresviet* muharebe gemisi Port Arthur'da enkaz halinde (üstte). 203 rakımlı tepede konuşlanmış tarassut ekiplerinin nişanladığı 11 İngiliz Japon muhasara topları tarafından demir yerinde batırılmıştır. Port Arthur'un sükutundan sonra Japonlar gemiyi yüzdürüp tamir ettiler. *Retvisan* muharebe gemisi Port Arthur'da batmış vaziyette (altta). *Peresviet* gibi Japon muhasara topları tarafından batırılmıştır. Sonradan yüzdürüldü ve Büyük Harp'te İtilâf tarafında hizmet etti.

eden diğer üç torpidonun yaptığı hasar gemiyi tehlikeye sokamayacak kadar hafif oldu. Bu hücumlar esnasında Japonlar *No 42* ve *No 53* torpidobotlarını kaybetmişler; 34 ölü ve 17 yaralı olmak üzere 51 kişi zayıat vermişlerdi. Japonlar tarafından son derecede cüretle yapılan bu hücumlar takdire şayan derecede bir muvaffakiyetsizlikle neticelenmişti; hatta geminin rampa edilerek daha az zayıatla ele geçirilebileceği dahi söylenmiştir.² Nihayet 2 Ocak'ta Port Arthur düştüğü zaman *Sivastopol'un* komutanı teslim olmamak için gemiyi derin suya götürerek burada batırdı. Limandaki Rus muhriplerinden altısı Port Arthur'un düşmesinden evvel tarafsız limanlara iltica ederek silâhlarından tecrit ve enterne edilmişlerdir. Sarı Deniz'de vuku bulmakta olan bu muharebelerin son haftaları içinde eski Japon kruvazörlerinden *Saiyen* 30 Kasım'da bir mayına çarparak battı ve mürettebatından 38 kişi öldü. Kezalik 12/13 Aralık gecesi *Takasago* ismindeki güzel Japon kruvazörü bir mayına çarptı ve 274 kişi telefata battı. Bundan iki gün evvel de *Akaşi* bir mayına çarptı ve birkaç saat müthiş tehlike içinde kaldıktan sonra salimen Dalni limanına iltica ederek burada tamir olundu.

Port Arthur'a karşı yapılan harekâtın neticesi olmak üzere Rus donanmasına mensup yedi muharebe gemisi, bir zırhlı kruvazör, beş muhafazalı kruvazör, yirmi dokuz muhrip, çok sayıda mayın gemileri, torpido gambotları ve diğer birtakım küçük gemiler tahrip, zapt veya tarafsız limanlara iltica suretiyle bazıları ebediyen ve bazıları harbin devamı müddetince Rusya için kaybedilmişti. Buna ilâveten Vladivostok filosundan bir kruvazörle dört torpido batmış, iki kruvazör bir daha hizmet edemeyecek hale gelmiş, *Gromoboi* ise Japon denizindeki muharebeyi müteakip tamir edildikten biraz sonra bir kayaya bindirerek fena halde yaralanmıştı. Bu müddet zarfında Japon donanmasının zayıatı iki muharebe gemisi, iki muhafazalı kruvazör, iki muhrip, dört torpidobot, gambot ve küçük kruvazör cinsi altı gemiden ibaretti. Port Arthur düştükten sonra Japonlar limanda batmış bulunan Rus gemilerinden bazılarını yüzdürerek tamir etmek için derhal tertibat aldılar. Fakat bu iş zaman meselesi olduğu için çıkarılacak gemilerden bu harpte istifade meselesi tabii mevzubahis değildi.

Port Arthur harekâtı müsait bir safha alır almaz Japon gemileri derhal Japonya'ya gönderilerek Baltık filosuna karşı çıkmak üzere mükemmel

tamir edildiler Amiral Togo 25 Aralık'ta Elliot adalarındaki üssünden Japonya'ya hareket etti. Yalnız icabında Port Arthur'daki Japon ordusuna yardım etmek için Amiral Kataoka komutasında yedi kruvazör, üç yardımcı gemi, beş muhrip, bir torpidobot filotillâsı ve dokuz silahlı gemiden mürekkep bir kuvvet bıraktı, Japon tersaneleri derhal muharebe gemileriyle zırhlı kruvazörleri ele aldılar ve son derece büyük bir gayretle bunların kazan ve makinelerini tamir ettiler; toplardan aşınmış olanları değiştirdiler. Zırhlı gemiler tamir olunduktan sonra kruvazörler ve torpidolar da aynı biçimde tamir edildiler. Bu tamirat için Japonya'nın bütün gemi inşaat kudreti teksif edilmiş olduğundan işler süratle ilerlemekte idi. Gemiler tamirde iken Amiral Togo, Tokyo'ya giderek başkomutanlığı makamında bulunan Amiral Kont İto ile müşavere etti.

Bu müşavere neticesinde genel kurmay esas kuvvetleri Kore boğazında toplayarak burada Rusları beklemeye karar verdi. Gemilerin Vladivostok'a girip çıkmalarını menetmek için Tuğamiral Mizu komutasında *Adzuma* ve *Asama* zırhlı kruvazörleri, iki eski gemi ve 4. torpidobot filotillasından mürekkep bir kuvvet Zugaru boğazına gönderildi. Mumaileyh 5 Ocak'ta komutanlığı teslim aldı ise de bilâhare ana filoda vazife almasına lüzum görüldüğünden 22 Ocak'ta görevinden alındı ve yerine Tuğamiral Şimamura verildi, Japonlar bu tarassut sahasını Soya boğazına kadar uzattıklarından artık hiçbir geminin muharebeyi kabul etmeksizin Vladivostok'a girmesine imkân kalmamış bulunuyordu. Bu abluka, bilâhare Büyük Harp'te İngilizlerin Almanya'ya karşı ilân ettikleri uzun mesafeli abluka sisteminin ilk tatbikini teşkil eder.

Rusların gizli üsler tesis edip etmediklerini anlamak ve aynı zamanda onları korkutmak maksadıyla Japon yardımcı kruvazörleri *Hong-kong Maru* ve *Nippon Maru* 2 Aralık'ta yola çıkarak Singapur, Batavia ve Kamboçya limanlarına uğradıktan sonra 18 Ocak 1905'te Sasebo'ya döndüler. Aynı zamanda *Niitaka* muhafazalı kruvazörü Çin'in güney sahillerini muayeneden geçirerek Luzon'a uğradıktan sonra 11 Ocak'ta Sasebo'ya döndü. Kezalik 27 Şubat'ta Tümamiral Dewa refakatinde *Kasagi* ve *Çitose* muhafazalı kruvazörleri, *America Maru*, *Yavata Maru* yardımcı kruvazörleri ve hususi hizmetlerle müstahdem

2 Custance, *Ship of the Line in Battle*, s. 164.

Hikoyama Maru gemisi olduğu halde Güney Çin, Hainan ve Annam sahillerini bir defa daha muayeneden geçirdi; Kamranh ve Van Fong limanlarını ziyaret etti. 15 Mart'ta tekrar Singapur'a uğradı ve bütün bu seyahatlerde Rus kömür ve levazım gemilerinin mevcudiyetine dair hiçbir iz elde edemeyerek döndü.

Japonların yaptıkları bu araştırma, Rus gemilerine kömür ve levazım temin eden tarafsızları telâşa düşürmek suretiyle Rusların vazifelerini güçleştirdi. Amiral Dewa 1 Nisan'da Masampo'ya vardı. Japonlar tarafından üs tutulmuş olan bu liman Kore yarımadasının en kuzeyinde kâin; Sylvia havzası ve Douglas koyu'nun korunaklı, geniş sularıya beraber Asya'nın en güzel limanlarından biri idi. Japon filosu burada bulunduğu müddetçe aynen Büyük Harp'te İngilizlerin Scapa Flow da bulundukları gibi, tamamen göz önünde uzak bir vaziyette idiler. Mafatih Amiral Rojestvenski'ye Japon filosunun burada bulunduğu ihbar edilmiş bulunuyordu.

Amiral Togo, bu limanda yatarak Rus Baltık filosunun gelmesini bekleyecekti. Japon tersanelerinde henüz inşaatı biten üç yeni muhrip ile Ruslardan zapt edilerek *Akatsuki* ismi verilen sabık *Rieşitl*ni muhribi, bir torpidobot ve 1904 senesi sonunda inşaatı bitmiş olan *Otowa* hafif kruvazörü Japon filosuna iltihak ettiler. *Akaşi* kruvazörünün tamiri bilâhare bitti ve Zuşima muharebesinden evvel o da filoya iltihak eyledi. Şimdi mevcut bütün Japon gemileri tamir edilmiş, icap edenlere ufak tefek tadilat yapılmış ve ekserisinde cephanesi istiafâ artırılmış bir halde, yani harbin başlangıcındaki vaziyetlerinden daha iyi bir vaziyette olmak üzere harekete hazır bir hale gelmiş bulunuyorlardı.³ Amiral Togo 21 Şubat'ta Masampo'ya geldi ve bundan sonra derhal talim'e başladı; böylece esasen harpte pişmiş bulunan mürettebatın gerek manevra ve gerek uzak mesafeden nişan almak hususundaki kudretlerini bir kat daha artırdı.

Nisan ayında Japonlar Vladivostok önünü mayınlayarak bütün kuvvetlerini Baltık filosuna karşı güneye çektiler ve yalnız Zugaru boğazında yarım düzine kadar harp kıymeti az gemi bırakmakla iktifa eylediler. Japonlar yığınak prensibine son derecede riayet ediyorlardı; bu sebepten dolayı Vladivostok'ta kalacak bir kaç Rus gemisi için kuvvetlerini dağıtmaktan sakınmakta haklı idiler. 24 Mayıs tarihinde telsiz tecrübesi

yapmak için Vladivostok'tan dışarı çıkmış bulunan *Gromoboi* zırhlı kruvazörü bir mayına çarparak büyük hasara uğradı. Bu limanda bulunan Rus gemileri, Baltık filosuna herhangi bir suretle yardım için hiçbir teşebbüste bulunmadılar. Kuzey Denizi Vakası'ndan Japonlar derhal istifade ederek Japon bahriyesinin Rus gemilerine karşı uzak ve ümit edilmeyen mevkilerde torpido hücumları ihzar etmekte olduğu hakkında bir takım rivayetler çıkardılar ve bu rivayetleri gayet mahir bir surette bütün dünyaya yaydılar.

Resmi ismi "ikinci Pasifik Okyanusu filosu" olduğu halele umumiyetle Baltık filosu ismiyle bilinen Rus filosofunun birinci kısmı Tümamiral Rojestvenski komutasında olmak üzere 15 Ekim 1905 tarihinde Libau'dan hareket etti. Bu tarihte 57 yaşında bulunan mumaileyh Rus bahriyesinin en iyi subaylarından biri addolunuyordu. Filoyu teşkil eden gemiler yedi muharebe gemisi (*Suvarof, Aleksandr III, Borodino, Orek, Osliaibia, Sissoi Veliki, Navarin*); iki eski zırhlı kruvazör (*Amiral Nahimov, Dmitri Donskoy*); dört hafif kruvazör (*Aurora, Sviatlana, Jemtçuk, Almaz*); yedi muhrip ve dokuz parça yardımcı gemiden mürekkepti. Bu gemilere sefer esnasında kömür temini hususunu Rusya hükümetiyle imzaladığı bir mukaveleye tevfi kan Alman Hamburg-Amerika vapur kumpanyası üstlenmiş bulunuyordu. Rus filosu Baltık'tan çıkmazdan evvel Amiral Rojestvenski yolda Japon torpidolarının hücumu ihtimalinden dehşetli bir endişeye düştü ve filo büyük Belt boğazından geçerken mayın ihtimaline karşı boğazın taranmasını emretti. Gerçi emir, mürettebatın bu husustaki tecrübesizliğinden dolayı lâyıkla yerine getirilmedi.

Ruslar galiba torpido hücumu korkusu ile torpidoya benzettikleri herhangi bir gemiye derhal ateş açılmasını usul bellemişlerdi. Bu kabilden olmak üzere Skaw açıklarında Norveç vapurlarına top attılar fakat vuramadılar. 20 Ekim'de Rus yardımcı gemilerinden *Kamçatka* vapuru güpegündüz İsveç vapuru *Aldebaran*'a, Fransız yelkenlisi *Guyane*'a ve Alman balıkçı gemisi *Sonntag*'a ateş açtı. Bu minval üzere yoluna devam eden Rus filosu nihayet 21/22 Ekim gecesi Dogger Sığılası'nda balık tutan İngiliz trol gemilerinin bulundukları mevkiye

3 [Japonlar tarafından verilen resmi malumata göre harpteki tecrübelerle nazaran gemilerdeki cephaneye istiaabın artırıldığı malum ise de bu keyfiyetin Zuşima muharebesinden evvel yapılmış olduğuna dair kati bir malumat alınamamıştır.]

geldi. Bu mevkiide balıkçı gemilerinin mevcudiyeti denizcilerce malum ve Seyrüsefer Rehberi'nde* yazılı olmasına rağmen, Rus filosu bu gemilerin arasında Japon torpidolarının mevcudiyetini bahane ederek saat 01:00'da ateş açtı. Bir kaç dakika devam eden bu ateş neticesinde trol gemisi *Crane* battı ve diğer beş gemiye de mermi isabet etti. Balıkçılardan iki kişi öldü ve altı kişi yaralandı. Hadisenin en ziyade hayreti uyandıran noktası, Rusların bir yanlışlık yaptıklarını anladıkları halde vurdukları balıkçı gemilerine yardım etmek veyahut kendi gemilerinden birini derhal bir İngiliz limanına göndererek yapılan hatadan dolayı özür dilemek gibi hiçbir harekette bulunmamaları idi. Ateş hadisesi esnasında Rus gemileri yanlışlıkla birbirlerini de topa tuttular; *Aurora*'ya beş mermi isabet etti ve geminin papazı ölümcül surette yaralandı.

Kuzey Denizi Vakası olarak kayıtlara geçen bu olay rakibine daha binlerce mil mesafede iken düşman diye rast geldiği her gemiye canı çektiğince ateş açan böyle bir filonun tarafsız gemiler için ihdas ettiği tehlikenin büyüklüğü aşikâr eylemiştir. Ne var ki İngiliz hükümeti Ruslarla bozuşmak istemediğinden işi milletler arası bir komisyona havale etti ve bu komisyon Aralık 1904/Şubat 1905 tarihleri arasında Paris'te toplanarak zevahiri kurtaracak şekilde tanzim eylediği bir raporla meseleyi kapattı. Bu rapora nazaran Amiral Rojestvenski'nin mesul olmadığına karar veriliyor ve mamafih kendisinin İngiliz hükümetini hadiseden haberdar etmemiş olması teessüfe şayan görülüyordu. Hadisede zarar görenlere Rus hükümeti tarafından 65.000 sterlin tazminat verilmiştir.

Bu sıralarda Amiral Fölkersam komutasında bulunan Baltık filosuna mensup diğer bir kısım gemiler Manş denizinde, Brighton açıklarında ve kara suları haricinde kömür almışlar; Rojestvenski filosu da kezalik kömür almak için İspanya'nın Vigo limanına girmişti. İspanyol hükümeti büyük gemilerden beherinin dörder yüz ton kömür almalarına muvafakat gösterdi; gerçi İspanyolların bu hareket tarzı münakaşa kaynağı olmaktan kurtulamaz fakat bütün tarafsız hükümetler devletler hukuku kurallarına tamamen riayet ederek muhariplerden hiçbirinin

* Asıl ismi *Sailing Directions* olan uluslararası bir yayındır –ed.n.

kendi karasularını ve limanlarını harp harekâtı için bir üs olarak kullanmalarına müsaade etmekten imtina etmiş olsa idiler zaten Baltık filosu yoluna devam edemezdi. Velhâsıl, Rojestvenski Vigo'dan kömürünü aldıktan sonra Tanca'ya gitti. Burada evvelce tertip edilmiş bir plân üzerine, çok su çektikleri için Süveyş kanalından geçemeyecek olan büyük gemiler Ümit Burnu yoluyla Madagaskar'a hareket ettiler ve kanaldan geçebilecek olan hafif gemiler de Amiral Fölkersam komutasında olara Süveyş yoluyla Madagaskar'a gitmek üzere yola çıktılar. Rojestvenski tarafsızlara ait kara sularından ve limanlarından muntazaman istifadeye devam ederek evvelen Dakar'da ve sonra Gabon nehrinde gemilerine kömür aldı. Kendisinin bu hareketine tarafsızlar tarafından itiraz edildiği veyahut Japonlar tarafından şikâyet vuku bulduğu zamanlarda bazen şikâyetlere boyun eğer gibi görünüyor ve bazen da gemilerinin kara suları haricinde bulunduğunu iddia eyliyordu. Fransızların bu hususta Ruslara karşı gayet uysal hareket etmekte olmalarına rağmen Rus amirali birçok defalar Fransızların bile taleplerini dinlemedi. Binaenaleyh bu hadiseler dolayısıyla eğer Japonlar işi ileri götürmek isteseydiler hiç şüphesiz Fransız hükümeti, takip ettiği hareket tarzı sebebiyle çok güç bir vaziyete düşecekti.

Rojestvenski, Madagaskar ve Koşınşin limanlarını adeta Rus üssü gibi kullanmış ve buralarda haftalarca kalmıştı ki modern deniz harpleri tarihinde bunun emsali görülmuş değildir. Tarafsız bir devletin, muhariple mensup herhangi bir harp gemisinin 24 saatten fazla kendi limanında kalmasına müsaade etmemesi hakkındaki kural o tarihlerde de geçerli bulunduğu halde gerek Ruslar gerek tarafsızlar bu kuralı muntazaman ihlâl etmekten geri durmamışlardır. Baltık filosu, hemen hiçbir tarafsız limanda 48 saatten az kalmamış; Madagaskar sahillerinde üç, Koşınşin sahillerinde ise bir ay kadar kalmış; yani bu sömürgelere sahip bulunan Fransa'nın sularında dört ay ikamet etmiştir.

Ruslar, Rojestvenski ve Fölkersam filosundan sonra Albay Dobrotvorski komutasında iki kruvazör (*Oleg, İzumrud*); beş muhrip (Bunlardan üçü, muhtelif arızalar gösterdiklerinden seyahat esnasında geri bırakılmıştır.); ve üç yardımcı kruvazör veya silahlı gemiden mürekkep bir kuv-

vet daha gönderdiler ve bu kuvvetlerin hepsi 16 Mart 1905 tarihinde Madagaskar adasının Nossi limanında toplandı ki bu tarihte Port Arthur sü- kut edeli hayli zaman olmuştu.

Ocak ortalarına doğru Rus hükümeti Rojestvenski filosuna verilmiş olan vazifenin icra edilemez olduğunu idrak etmeğe başladı ve mumailey- he bir telgraf vererek görüşlerini beyan etti.⁴ Buna göre: Port Arthur'un sü- kutu hasebiyle Baltık filosuna deniz hakimiyetini temin ederek Mançur- ya'daki Japon kuvvetlerinin ulaştırmasını kesmek gibi gayet mühim bir va- zife düştüğünü ve emrindeki kuvvetleri bu işin icrasına kâfi görmediği tak- dirde elde mevcut bütün gemilerin kendisini takviye etmek üzere gönderi- leceğini; velhâsıl bu konudaki fikrini bildirmesini emretti. Amiral Rojest- venski buna aşağıdaki cevabı verdi ki bu cevabın hiçbir suretle ihmaline ve- ya görmezden gelinmesine tahammül olamazdı:

“Komutam altındaki gemilerle deniz hakimiyetini elde etmek hususunda en ufak bir ümit dahi yoktur.”

“Tecrübe edilmemiş ve bazı hallerde fena inşa olunmuş gemi- lerden mürekkep bir takviye kuvvetinin gönderilmesi filoyu daha kolaylıkla tahrip edilebilir bir hale getirmekten başka bir netice hâ- sıl etmeyecektir.”

“Benim fikirlerime göre mevcut bütün kuvvetle Vladivostok li- manına ulaşmağa çalışmak ve buradan Japon ulaştırmasını tehdit etmek mümkün olan yegâne hareket tarzıdır.”

Amiral Rojestvenski yukarıdaki fikirlerine ilâveten Madagaskar adasında uzun müddet ikamet neticesi olarak mürettebatın hastalandığını ve maneviyatlarının bozulduğunu bildiriyor; kendisinin de sıhhati müsait olmadığından görevden alınmasını rica ediyordu. Vaktiyle İspanya-A.B.D harbinde İspanya hükümeti Amiral Cervera'nın ihtarlarına kulak asmaya- rak nasıl donanmanın beyhude yere mahvına sebebiyet verdi ise şimdi de Rus hükümeti aynı hatâyı işleyerek Rojestvenski'nin tavsiyesini anlama- mazlıktan geliyordu. Her halde hükümet, hal ve şartların bambaşka oldu- ğu bir zamanda başlanmış olan bir işi terk etmekten korkuyordu.

Filhakika Port Arthur'un mukavemet gösterdiği ve bu suretle Japon donanmasının bir kısmının iptal edildiği bir zamanda Uzakdoğuya takviye kuvveti göndermek makul bir hareket olabilirdi fakat şimdi Port Arthur düşmüş ve Japon donanması bütün kuvvetlerini Baltık'tan gelecek takviye kuvveti üzerine yöneltmekte serbest kalmıştı. binaenaleyh bu şartlar altında Rojestvenski'nin vazifesi son derecede vahim idi. Rusların Uzakdoğuda yegâne üsleri Vladivostok idi; burası ise daha harpten evvel Rus kurmayının verdiği bir kararla büyük bir filonun harekâtı için uygunsuz addolunuyordu. Rus kurmayı belki bu kararında hata etmiş olabilirdi fakat Baltık filosunu buraya göndermemek için başka sebepler vardı. Bu sebepler 1904 Şubat'ından sonra ahvalde vuku bulan değişiklikler neticesi idi. Bir defa Port Arthur filosunun tahribi Japon deniz kuvvetlerini tamamen serbest bir hale getirmişti böylece artık Avrupa'dan Rus takviye kuvvetinin gelmesinden endişeleri kalmamıştı. Baltık filosunu yakalayabilirlerse netice hakkında hiç şüpheleri yoktu. Eğer bu filo sisten istifade ederek Vladivostok'a gitmeğe muvaffak olursa büyük bir güçlüğü maruz kalmaksızın onları burada hapsedebilirlerdi.⁵ Vladivostok'u Port Arthur gibi muhasara etmeğe veya zapta kalkışmağa da hiçbir lüzum yoktu.

Bütün bunlardan başka Uzakdoğudaki Rus ordularının ulaştırması için Sibiry demiryolu üzerindeki tazyik o kadar büyüktü ki bu yol vasıtasıyla Rojestvenski filosuna hiçbir şey göndermeğe imkân yoktu. Yani İspanya-A.B.D harbinde Amiral Cervera filosunun Küba'ya muvâsalatı nasıl adadaki İspanyol ordusunun güçlüğünü artırmışsa aynen burada da Baltık filosunun Vladivostok'a gelmesi Mançurya'daki Rus ordularını sıkıntıya düşürecekti. Filoya kömür tedariki ise halli gayri kabil bir mesele halinde idi. İşte Rus hükümetinin bütün bu mahzurları dikkate alarak Ocak'ta Baltık filosunu geri çevirmesi icap ederdi. Eğer Rojestvenski daha metin bir komutan olmuş olsaydı Napoléon tarafından yazılan kurallara uygun hareket ederek subayların ve eratının muhakkak bir hezimete ve faydasız bir kırıma sevkine alet olmaksızın mevkiinden istifade ederdi.⁶ Baltık filosunun Uzakdoğuya gönderilmesi keyfiyeti bilhassa Rusların Mukden'de uğradıkları bozgun-

4 *Rasplata*, s. 379.

5 Bu sebeple bazı Rus subayları Japonların filoyu kısırtıp ele geçirmek amacıyla Rojestvenski'nin Vladivostok'a gitmesine müsaade edeceklerini iddia ediyorlardı. *Rasplata*, s. 460.

6 bkz. s.

dan sonra bir kat daha maksatsız bir şekil almıştı ki bu da 10 Mart tarihinde tamamen malum bulunuyordu.

Velhâsıl Rus hükümeti Rojestvenski'nin tavsiyelerini hiçe sayarak Ocak içinde eski gemilerden mürekkep bir filo daha hazırladı ve bu filo 15 Şubat 1905'te Tuğamiral Nebogatof komutasında Libau'dan hareket etti. Nebogatof filosu eski zırhlı *Nikola I*, eski zırhlı kruvazör *Vladimir Monomakh*, sahil müdafaa gemileri *General-Amiral Apraksin*, *Amiral Seniavin* ve *Amiral Uşakof* ile yedi yardımcı gemiden ibaretti. Bu kuvvet Süveyş kanalı yoluyla Madagaskar'a giderek burada Baltık filosuyla birleşecekti.

Bir muharebe için azami kuvveti toplamak gayet doğru biri esastır hattâ eski gemilerden de bir derece istifade olunabilir. Nitekim Japonların eski gemileri muharebede büyük rol oynamışlardır. Fakat unutmamak lâzımdır ki bu eski Japon gemilerinin komutanları tecrübeli; subaylar ve mürettebat son derecede yetişmiş insanlardan mürekkepti. Nebogatof'un antika eserler müzesinden farklı olmayan filosuna gelince, bunların subayları kudretçe zayıf; erati ise talim ve terbiye görmemiş köylülerden ibaretti. İhtiyaçları daha yakından gören ve takdir eden Amiral Rojestvenski bu filonun gönderilmesine son derecede karşıydı hattâ bu filonun kendisine iltihak etmek üzere hareke ettiğini duyduğu zaman başına musallat edilen belâdan dolayı son derecede hiddetlenmişti. Amiral Rojestvenski'nin uzun müddet Madagaskar'da kalması, o zaman zannedildiği gibi, Rusya'dan gelecek bu gibi gemileri beklemek için değil belki gemilere kömür tedariki keyfiyetinin kesintiye uğramasından ileri geliyordu.⁷ Baltık filosu doğuya doğru yaklaştıkça kendisine kömür verecek olan Alman gemileri, Japonlar tarafından hücum ihtimalinin artması dolayısıyla filoya refakat ederek açık denizde kömür vermekten kaçınmağa başladılar. Bu sebepten dolayı yeniden kontratlar imzalanması lâzım geldi ki bunun sona ermesi haftalarca sürdü.

Rojestvenski, Nebogatof'un muvâsalatını beklemeden ve hattâ kendi hareket tarzı hakkında dahi mumaiylehe hiçbir talimat bırakmağa lüzum görmeyerek 16 Mart'ta Nossi Bé limanından hareket etti. Bu tarihte Nebogatof filosu henüz Girit'in Suda limanında bulunuyordu. Rojestvenski, hareketi dolayısıyla Rus hükümetinin "Pasifik Okyanusu filosu" ismi verilen

Nebogatofilosunu nihayet geri çevireceğini ümit etmişti. Rojestvenski filosu Madagaskar'dan hareket ettikten sonra zaman zaman açık denizde kömür almak suretiyle Hint Okyanusu'nu geçti. Rojestvenski'nin böyle kötü ve bazı hallerde isyankâr mürettebat ile bu filoyu Madagaskar'dan alarak hiçbir limana uğramaksızın 4.700 mil mesafede bulunan Koşinşin'e kadar getirmesi dikkate şayan bir cüret addolunabilir. Bu seyahat esnasında Rus filosu Malakka boğazından, Amiral Dewa'nın Singapur'da görüldüğünden üç hafta sonra geçmiş ve Kamranh körfezine varmıştır.

Bütün bu seyahat esnasında Rus telsizleri esrarengiz telsiz işaretlerle duymuşlar; havada balonlar, denizde ışıklar görülmüş ve çok defalar Japon torpidolarının görüldüğü rapor edilmiştir. Hakikate gelince, Japonlar daha çok uzaklarda bulunuyorlardı. Rojestvenski, Fransız hükümetinin müsaadesiyle Kamranh körfezi ve ona yakın bulunan Van Fong körfezinin Nebogatof filosunun gelmesi için uzun müddet ikamet etti. Nihayet 9 Mayıs tarihinde Nebogatof filosu Rojestvenski'ye iltihak etti ve toplam elli parça gemiden mürekkep olan bu kuvvet Koşinşin sahillerinde kömürünü ikmal ettikten sonra 14 Mayıs'ta hareket ederek 20 Mayıs'ta Filipinlerin kuzeyinden Pasifik Okyanusu'na çıktı. Aynı gün, içinde kaçak hiçbir eşya bulunmamasına rağmen İngiliz vapuru *Oldhamia*'yı tuttu.

Rojestvenski, 22 Mayıs'ta yardımcı kruvazörler *Kuban* ve *Terek*'i Japonya'nın doğu sahillerinde nümayiş yaparak Japon kuvvetlerini o tarafa çekmek gibi mühim bir vazife ile görevlendirdi ve *Oldhamia*'yı da bu gemilerin refakatine vererek filodan ayırdı. Bu kuvvet, kendisine verilen vazifeyi hiçbir zaman ciddiyetle ifa etmedi ve bilâkis Japonlardan uzak bulunmak için azami ihtiyatla hareket ettiler. 23 Mayıs'ta Rus gemileri son defa olarak kömürlerini ikmal ettiler. Alınan kömür o suretle hesap edilmişti ki, Japon filosuyla harbe tutuşulmasının muhtemel addedildiği 26 Mayıs günü ambarlardaki kömür miktarı normal vaziyette bulunacaktı. Binaenaleyh Rus gemilerinin hadinden fazla kömür yüklü oldukları hakkındaki tespit doğru değildir. Gemilerin kömür aldıkları gün Amiral Fölkersam vefat etti.⁸ Bu zat uzun zamandan beri has-

7 [İngilizler Aralık 1904'te Baltık filosu için kömür vermeğe başladılar. Almanlara gelince onlar da Rusya'yı kendileriyle ittifaka mecbur etmek için kömür tedariki hususunda güçlük çıkartıyorlardı. *Grosse Politik*, cilt XIX, s. 263.]]

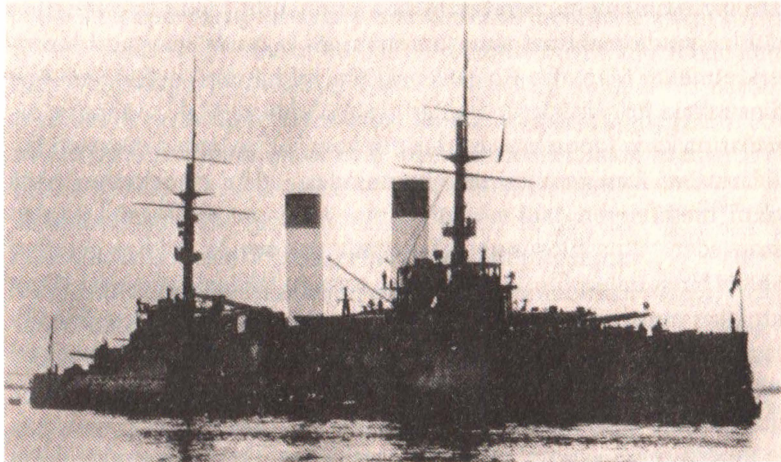
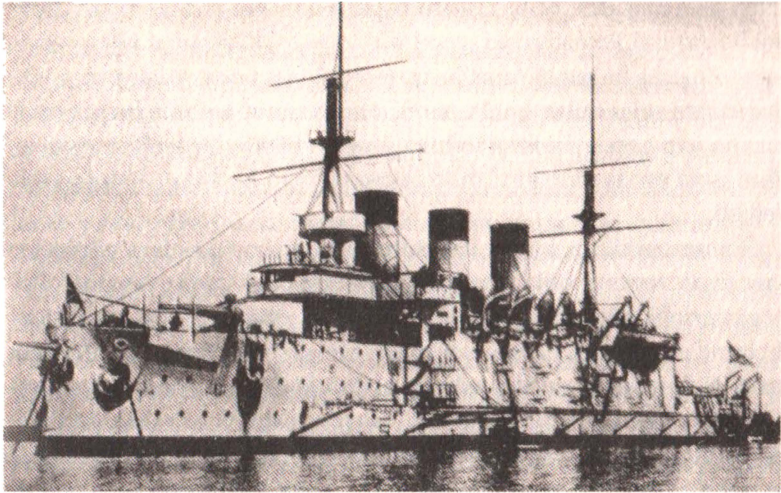
8 [Bazı Rus kaynaklarına nazaran, Zuşima muharebesinde *Oslabia* battığı zaman Amiral Fölkersam'ın naaşı gemide idi.]

ta bulunuyordu; vefatı üzerine kendisinin amiral gemisi olan *Oslabia*'nın komutanına forsu ariya etmeyerek filoyu sevk ve idarede devam etmesi hakkında talimat verildi.

25 Mayıs'ta Rus filosu Yangze nehri munsabı civarında kâin Saddle adaları civarına gelmişti ki filodan altı nakliye gemisi ayrıldı ve bu gemiler evvela mezkûr adalarda kendilerini gösterdikten sonra Şangay limanına iltica eylemeleri emriyle yola çıkarıldı. Kezalik yardımcı kruvazörler *Rion* ve *Dinyeper* Japonların harekâtını şaşırtmak için Port Arthur'a doğru sevk olundu. Fakat bu iki gemi de, evvelce Japonya'nın doğu sahillerinde nûmayiş için gönderilmiş olan *Kuban* ve *Terek* gibi mümkün olduğu kadar ihtiyatlı biçimde hareket ettiler:

Rojestvenski Koşınşın sahillerinden yola çıktığı zaman kendisi için takip edilecek dört hareket tarzı vardı. Bunlardan birincisi: Pescadores'de ve yahut Çin sahillerinin herhangi bir kısmında bir limanı elde ederek burasını üs yapıp Japonların buraya gelmesini beklemektir. Fakat Çin'in tarafsızlığının ihlâl edilmesinin Japonya'nın müttefiki bulunan İngiltere'yi harekete geçireceği malum bulunuyordu. Gerçi geçici bir üste bulunan böyle bir filonun, Japonlara bir hayli hasar verebilmesi muhtemel olmakla beraber, neticede mahvı muhakkaktı. Bundan başka böyle bir üs tesisi için lüzumu olan ordu ve istihkâm malzemesi mevcut bulunmuyordu. İkincisi: Japonya'nın doğu sahillerini takiben Zugaru boğazından Japon denizine girmek ve üçüncüsü mezkûr boğazın daha kuzeyinde kâin Soya boğazı yoluyla aynı denize geçmektir. Mamafih boğazlardan her ikisinin de mayın ile kapatıldığı malum olduktan başka Mayıs ve Haziran aylarında buralarda sis mevsimi olduğundan böyle sisli havalarda bu boğazlardan geçmesi de çok güç bir işti.

Japon filosu Rusların Kore boğazından geçmediklerini görünce gizli üslerinden (ki yerleri Rus filosunca keşfedilememişti) ve süratinden istifade ederek yine Rus filosuna yetişebilirdi. Rojestvenski evvela seyir hususundaki güçlüğü ve ikincisi Japonlarla muharebe etmeden Vladivostok'u tutmanın mümkün olamayacağını dikkate alarak bu boğazlardan geçmeğe karar verdi ve dördüncü hareket tarzı olan Kore boğazı yolunu seçti. Bu boğaz Zuşima takımadaları vasıtasıyla iki geçide ayrılmış bulunuyordu; Rus amirali bunlardan doğu taraftaki geçidi tercih etti. Vladivostok'un bu



Resim 20. Rus muharebe gemisi *Oslabia* (üstte). Zuşima'da kaybedilen ilk Rus gemisi idi. Art arda aynı yere isabet eden iki Japon mermisi su kesiminde kocaman bir delik açtı ve mürettebatından 515 kişiyle beraber battı. Rus muharebe gemisi *Suvarof* (altta). Zuşima'da Amiral Rojestvenski'nin sancak gemisi idi. 4.5 saat boyunca top ateşi ile dövüldüğü halde kahramanca harp etti ve tüm mürettebatıyla beraber battı.

boğazdan olan mesafesi 600, Zugaru boğazından 450 ve Soya boğazından 510 mildi.⁹ Amiral Rojestvenski, geceleyin torpido hücumuna uğramaktan sakınarak Zuşima boğazını sabahleyin geçecek biçimde seyrediyordu. Halbuki bu harpte vuku bulan bütün harekât henüz muharebede hırpalanmamış bir filo için geceleyin torpido hücumunun büyük bir tehlike teşkil etmediğini ispat etmiş olduğundan Rojestvenski'nin bu kararı hatadan masun değildi.

Rojestvenski'nin bütün harekâtı, kendisinin Japonlara görünmeden savuşmak veyahut onlarla muharebeye girişmek şıkları arasında kaldığını göstermektedir. Rojestvenski'nin kabul ettiği teşkilât yanaşık nizamdı; bundan maksadı havanın dumanlı olması veya Japon keşşafalarının dikkatsizliği kendisine yardım edecek olursa boğazdan görülmeden geçmekti ve bu iş için toplu bir halde bulunmanın daha uygun olacağını tahmin ediyordu. Halbuki kati bir muharebeye tutuşmak ihtimali karşısında bu yanaşık nizam son derecede tehlikeli idi çünkü bu, filoyu Japon keşşaflarından gizleyememekle beraber bilâkis kendisinin Japon kuvvetlerinin harekâtı hakkında malumat almasına mâni idi ki bu da inisiyatifi Japonlara terk etmekte. Mafih Rojestvenski'nin bu hareket tarzını izah için Rus filosundaki kruvazörlerin adetlerinin mahdut ve silah yönünden zayıf olmalarına karşı Japon kruvazörlerinin hem çok ve hem de kuvvetli bulunduklarını ve Rus gemilerinin ekserisindeki telsiz cihazlarının hattâ pek yakın mesafelerde dahi sıhhatle sinyal alıp veremediklerini kaydetmek icap eder.¹⁰ Rus filosunun refakatinde çok sayıda nakliye gemileri vardı; gerçi bu gemiler, filo Vladivostok'u tuttuğu takdirde şüphesiz lâzım olacaktı fakat muharebe esnasında bunların mevcudiyeti ziyadesiyle endişe vericiydi. Binaenaleyh böyle bir vaziyete karşı, muharebenin neticesi kati surette anlaşılınca kadar bunları filonun gerisinde uzak bir mesafede bulundurmak daha tercih edilir olurdu.

Rojestvenski evvelce birtakım harekât emirleri neşretmişti fakat Nebogatof'un geç gelmiş olması dolayısıyla kendi plânları hakkında muameleyle müzakereye fırsat bulamamıştı.¹¹ Rus amiralinin neşretmiş olduğu bu emirler, zaferden ziyade mağlubiyete karşı hazırlanmış olmak töhmetiyle daima tenkit ve kınamaya maruzdur.¹² Bu emirlerde sancak su-

baylarının sakatlanmış gemilerden alınmaları ve kezalik sakatlanmış gemilere diğer gemiler tarafından yardım edilmesi de isteniyordu. Filonun teşkilâtı da iyi değildi. Mesela, on iki zırhlı gemi ile sahil müdafaa gemileri idaresi gayrı kabil olacak derecede uzun bir hat halinde olarak Amiral Rojestvenski komutasında bulunuyordu. Bunlar icabına göre pruva veya borda nizamında bulunacaktı. Enquist komutasındaki sekiz kruvazör kezalik pruva veya borda nizamında olarak muharebe gemilerine yardım edecekler veyahut nakliye gemilerini himaye eyleyeceklerdi. Muhriplere hücum için hiçbir emir verilmemiş olmasına nazaran bu gemilerin yalnız hasarlı gemilere yardım vazifesiyle görevlendirildiklerine hüküm olunabilir. Bu emirlerde ateş kontrolü hakkında talimat verilmiş ve atışta gayet dikkatli davranmanın ehemmiyeti bilhassa kaydolunmuştu. Rojestvenski'nin komutanlık hususundaki vasıflarına gelince, bunun daima menfi bir şekilde kendini gösterdiği ve hücum etmekten ziyade düşman tarafından vâki olacak hücumları defetmeyi düşündüğü görülmektedir. Halbuki kendisi için en uygun hareket tarzı Japonlarla yakın mesafeden bir muharebeye girişmekti çünkü bu takdirde büyük top adedi yönünden haiz bulunduğu üstünlükten istifade Japonlara şiddetli bir darbe indirmek fırsatı vardı. Gerçi buna karşı Rusların topçuluk güçlerinin böyle bir plânın tatbikine mâni teşkil ettiği ileri sürülebilir, fakat her ne de olsa bu plânın tatbiki suretiyle alınacak netice bilâhare tatbik edilmemesiyle elde edilen neticeden hiçbir zaman daha fena olmayacaktı. Filodaki eski gemilerin yolsuzlukları dikkate alınarak muharebe sürati dokuz mil olmak üzere tespit edilmişti. Nitekim *Sissoi Veliki* en iyi ihtimalle 13,5 mil, *Nikola I* ise 13 mil ile seyredabiliyordu. Filo Kore boğazına doğru yaklaştıkça, Japonların haber almamaları için, gemilerin telsizle muhabereleleri kati surette men edildi.

Saddle adalarından Kore boğazı methaline kadar olan mesafe 400 mildir.¹³ Amiral Rojestvenski, 25 Mayıs'ta ağır ağır Kore boğazına doğru ilerlemeğe başladı. Bu esnada kuvvetli bir rüzgâr esmekte ve denize

9 [Mamafih gerek Zugaru ve gerek Soya boğazına varmak için Japonya'nın doğu sahilini takiben en az 1.000 mil kadar mesafe daha kat etmek lâzımdı.]

10 *Rasplata*, s. 472.

11 [Filhakika iki filo birleştiği zaman Nebogatof, Rojenstvenski'yi kısa bir müddet ziyaret etmiş lâkin bu iki subay uzun uzadıya görüşmemişlerdi. Polittovsky, s. 288.]

12 Custance, *Ship of the Line in Battle*, s. 166.

13 [Rojestvenski, Şangay'dan 90 mil açıldıktan sonra boğaza dönmüştür.]

büyük dalgalar hükmetmekte idi. Rojestvenski'nin hesap ettiği zaman boğaza varması için daha çok vakit olduğundan filonun sürati 5 ile 8 mil arasında değişmekteydi. Japonlara gelince, onlar Rus nakliye gemilerinin ayın 25'inde Şangay'a vardıklarını bildiklerinden Rus filosunun en geç ayın 26'sında Kore boğazında bulunması lâzım geleceğini hesap etmişlerdi. Binaenaleyh Rus filosunun bu kadar gecikmesi Japonları tereddüde düşürmeğe başladı. Aynı biçimde 1798 senesinde Amiral Brueys'in harekâtındaki yavaşlık Nelson'u tereddüde düşürmüş ve 1898 İspanya-A.B.D harbinde de Amiral Cervera'nın Karayıpler'e giderken gayet yavaş hareket etmesi Amiral Sampson'u şaşırtmıştı. Ayın 25'inde, akşam olup fırtınalı denizler üzerine karanlık çöktüğü zaman, Rus gemileri esrarengiz bir lisanla verilen birtakım telsiz işaretleri duymağa başladılar ve bu suretle düşmanlarının uzakta bulunmadığını anladılar.¹⁴ 26'sında ortalık ağardığı zaman hava soğuk ve yağmurluydu; güneş açmıştı ancak hafif bir sis kalmış bulunuyordu.

Rojestvenski, boğazı 27'si öğleyin geçecek biçimde seyretmekte olduğundan elde kalan fazla müddetin birkaç saatini muharebe manevraları ile geçirdi. 26'sı sabahından itibaren Japon telsizleri Rus gemileri tarafından açık olarak işitilmeğe başlanmıştı; gece olduğunda ise artık yedi değişik telsiz kaynağının işlemekte olduğu anlaşılmış ve Japon keşşaflarının yakında bulunduğuna şüphe kalmamıştı. O gece bütün Rus gemilerindeki mürettebat torpido hücumu endişesiyle yarısı top başında hazır ve yarısı alarm halinde, derhal mevkillerine gelebilecek surette giyinmiş olarak gecelediler. Gemiler harbe tamamen hazır bir vaziyette seyre devam ediyordu.

Baltık donanmasının kömür aldığı mevkiller aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

1 – Tümamiral Rojestvenski filosu:

	Libau'dan mesafe
Vigo (İspanya) 26 Ekim/1 Kasım 1904	1.780 mil
Tanca (Fas) 3/5 Kasım 1904	2.420 mil
Dakar (Fransız) 12/16 Kasım 1904	4.020 mil
Gabon (Fransız) 26 Kasım/1 Aralık 1904	5.970 mil
Great Fish körfezi (Portekiz) 6/7 Aralık 1904	7.070 mil

Angra Pequena (Alman) 11/17 Aralık 1904	7.720 mil
St. Mary-Madagaskar (Fransız) 29 Aralık/6 Ocak 1905	10.770 mil
Nossi Bé (Fransız) 9 Ocak/16 Mart 1905	11.270 mil

2 - Tuğamiral Fölkersam filosu:	
Brighton (İngiliz karasuları dışı) 23 Ekim	11.270 mil
Arosa körfezi (İspanya) 26 Kasım	1.856 mil
Tanca (Fas) 3 Kasım	2.420 mil
Suda (Türk) 10/21 Kasım	3.920 mil
Süveyş (Mısır) 26/27 Kasım	4.560 mil
Cibuti (Fransız) 3/14 Aralık	6.060 mil
Nossi Bé (Fransız) 28 Aralık/16 Mart 1905	8.060 mil

3 -Takviye filosu :	
Tanca (Fas) 4 Aralık	
Cezayir (Fransız) 6 Aralık	
Suda (Türk) 12 Aralık/Ocak 1905	
Süveyş (Mısır) 13 Ocak	
Cibuti (Fransız) 18 Ocak/2 Şubat	
Darüsselam (Alman) 10/11 Şubat	
Nossi Bé (Fransız) 14 Şubat/16 Mart	

1 ve 3 Numaralarda yazılı olan üç filo birlikte olarak:

	Libau'dan mesafesi
Singapur açıklarında 8 Nisan 1905	15.800 mil
Kamranh (Fransız) 14/22 Nisan	16.500 mil
Van Fong (Fransız) 26 Nisan/9 Mayıs	16.550 mil

4 - Tuğamiral Nebogatof filosu :	
Cherbourg açıklarında 27 Şubat 1905	
Zafarin adaları (İspanya) 6 Mart	
Suda (Türk) 13/21 Mart	
Süveyş (Mısır) 25 Mart	

14 [Rus kaynaklarının ekserisi-
ne nazaran Ruslar 26 Mayıs'tan
evvel hiçbir telsiz işareti işitme-
mişlerdir.]

Cibuti (Fransız) 2/7 Nisan
Mir Bat (İngiliz) 12/13 Nisan
Van Fong (Fransız) 9 Mayıs

5 — Tüm filolar birlikte olarak:

Kua Bé (Fransız) 10/14 Mayıs

Loochoo adaları (Japon) 22 Mayıs

Saddle adaları açığında (Çin) 25 Mayıs

Zuşima (Japon) 27 Mayıs

6.570 mil

17.870 mil

18.270 mil

18.670 mil

ON DÖRDÜNCÜ FASIL

*Zuşima muharebesi, 27/28 - Mayıs - Ruslar keşfedildiler - Togo'nun en-
dişesi - Kuvvetlerin mukayesesi - Japon kruvazörleri Rusların etrafını sa-
rarlar - Rojestvenski'nin felâketli hatası - Togo'nun yaptığı cesurane dö-
nüş manevrası - Filolar ateş açarlar - Asama sakatlanır - Osliaibia'nın
batması - Japon humbaralarının yaptığı müthiş tesirler - Başarısızlıkla
neticelenen torpido hücumları - Suvarof'un akıbeti - Japonların zayıtı
- Komutayı Nebogatof üstlenir - Torpido hücumlarıyla geçen bir gece -
Birçok Rus gemileri batar - Nebogatof teslim oluyor - Baltık filosunun
hezimetı - Rusların zayıtı - Harpten sonra divanı harp*

Gece karanlık ve hafif sisli olup rüyet 4.000 yarıdan ziyade değildi. Rus gemileri silyon feneri müstesna olmak üzere diğer seyir fenerlerini yakmışlardı. Binaenaleyh eğer Rusların görünmeden boğazı geçmek niyetinde olduklarını farz edecek olursak bu seyir fenerlerinin kendilerini ifşa ettiğini söyleyebiliriz. 27 Mayıs günü saat 02:45'te Goto adalarının 40 mil batısında dolaşmakta bulunan Albay Narukava komutasındaki Şinano Maru yardımcı kruvazörü karanlık içinde birtakım ışıkların doğuya doğru ilerlemekte olduğunu gördü. Gördüğü bu ışıklar bir geminin mizana direğinde birbiri altında asılı olmak üzere iki beyaz ve ortasında bir kırmızı fenerden ibaretti. Japon kaptanı bu geminin ne olduğunu anlamak için süratini artırarak gemiyi iskele bordasında bırakmak üzere yakınından geçti. Nihayet saat 04:30'da geminin silahlı olmadığını ve Baltık filosuna mensup yardımcı gemilerden birine benzediğini gördü ve gayet doğru olarak bunun Rus filosuna mensup hastane gemisi olduğuna hükmetti.

Rus gemisi, Japon gemisini kendi filosuna mensup zannederek bir ışık işareti verdi ve bu işaretten Japon kaptanı civarda diğer Rus gemilerinin mevcut olduğu neticesini çıkardı. Mamafih görünürde henüz başka gemi bulunmadığından Japon yardımcı kruvazörü saat 04:45'te bu gemiyi muayene etmek üzere yaklaştı ve tam bu esnada sisin içinden ve bir milden az bir mesafeden en az on kadar harp gemisi ve bunun gerisinde birçok dumanlar gördü. *Şinano Maru* artık Rus filosunun mevkiini

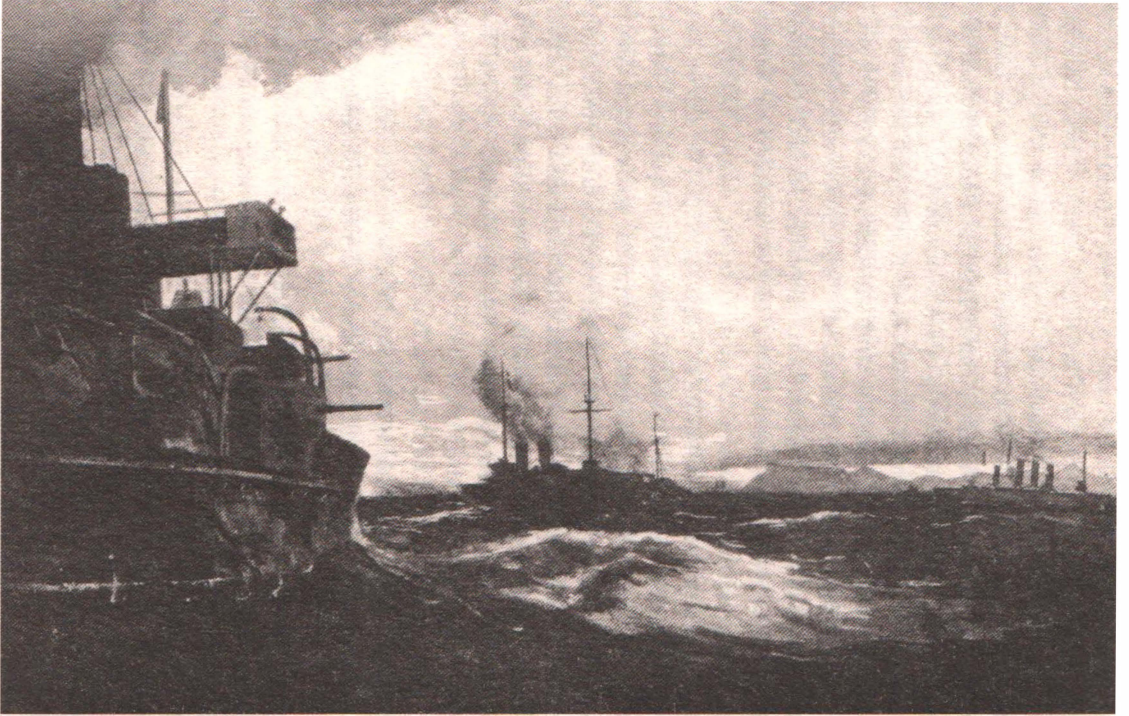
keşfetmişti. Derhal telsizle: “Düşman 203. karede” işaretini verdi. Japonlar keşif işaretlerinde kolaylık olması için haritayı birtakım numaralı karelere taksim etmişlerdi ki bilâhare Büyük Harp’te Almanlar da aynı sistemi tatbik etmişlerdir.¹ Narukawa bu işaretten sonra Rusların Kore boğazının doğu ağzına doğru ilerlemekte olduklarını da bildirdi fakat bundan sonra sis mâni oldu ve Narukawa ancak saat 06:05’te Ruslarla tekrar teması elde edebildi.

6 inçlik iki toptan başka silâhı bulunmayan bu cüretkâr yardımcı kruvazörün üzerine Ruslar tarafından hiçbir gemi gönderilmemiş olması ve hattâ ilk görüldüğü zaman amirale rapor dahi edilmemiş bulunması hayrete şayandır. Sabahın beşinden itibaren vuku bulan telsiz muhaberatından Ruslar keşfedildiklerini ve Japon keşşafı tarafından çevrilmiş bulunduklarını anladılar. Yardımcı kruvazör *Ural*’da kuvvetli bir telsiz cihazı vardı; hiç olmazsa bununla Japon gemilerinin muhaberatını bozmağa bile çalışmadılar. Görünüşe nazaran Ruslar tamamıyla pasif bir vaziyet takınmışlardı. Narukawa’nın gördüğü gemi filhakika hastane gemisi *Orel* idi. Bu geminin Rus filosu gerisinde bulunması lâzım gelirken ilersinde bulunduğu anlaşılmaktadır. (hasım filolara mensup gemiler için kitabın sonundaki cetvel XVIII’e bakınız)

Amiral Togo, günler geçip Rojestvenski filosu hakkında kati malumat alamadığından dolayı endişeye düşmüş ve bir aralık, Rusların Japonya’nın doğusundan dolaşmakta olduklarından korkmağa başlamıştı ki bu takdirde kendisinin kuzeye çıkarak Rus filosuyla Vladivostok arasına girmesi icap edecekti. Japon filosunun sürati 14 ve Rus filosunun ise 10 mil kadar olduğundan Rusların hattâ Zugaru veya Soya boğazlarına gelmelerine kadar beklemiş dahi olsa herhalde Vladivostok’a onlardan evvel varacağına hiç şüphe yoktu fakat düşman üssüne yakın olarak yapılan bir muharebede düşman kuvvetlerini tamamen tahrip etmek gayrı kabil olacaktı. Japonlar Kore boğazındaki keşif işlerinin ehemmiyetini takdir etmişler ve bu hususu temin için gayet mükemmel tedbirler almışlardı.

26/27 Mayıs gecesi Japon karakol gemilerinin en dış hattı kuzeyden güneye doğru şu gemilerden mürekkep-
tepti: *Akitsuşima*, dört yardımcı kruvazör (*Şinano Maru*

1 O. Groos, *Krieg in der Nordsee*, cilt I’ deki Harita V’ e bakınız.



Resim 21. Togo'nun filosu Zuşıma'da. Bay H. C. Seppings Wright tarafından harp esnasında yapılan bir resimdir. Amiral Togo'nun tatbik ettiği arma donanımı burada görülebilmektedir. Togo düşman topçularına nişanlama nirengisi teşkil ettikleri kanaatinde olduğundan çanaklıklar alabora ettirmişti. O tarihlerde, direklerde kuvvetli platformlar bulunmasını icap ettiren atış kontrol cihazları henüz icat edilmemişti.

bunların üçüncüsü idi) ve *İdzumi*. Bu hattın gerisinde Amiral Dewa komutasındaki üçüncü tümene mensup dört seri kruvazör (*Kasagi*, *Çitose*, *Niitaka*, *Otowa*) vardı. Amiral Kataoka komutasındaki beşinci tümen (*Itusukuşima*, *Çinyen*, *Matsuşima*, *Hashidate*) ile altıncı tümene mensup *Suma* ve *Çiyoda* gemileri de Zuşima'da bulunuyorlardı. Amiral Togo'nun komutasında bulunan ana kuvveti iki tümen üzerine tertip edilmiş bulunuyordu. Bunlardan birinci tümen dört muharebe gemisi ile *Kasuga* ve *Nişşin* zırhlı kruvazörlerinden mürekkepti; ikinci tümen *İdzumo* sınıfı altı zırhlı kruvazörden müteşekkül olup Amiral Kamimura komutasında idi. Togo, bu kuvvetle Masampo limanı methalindeki Douglas boğazında bulunuyordu. Mezkûr mahalde yukarda zikredilen kuvvetlerden başka birçok torpido gemileri ve Amiral Uriu komutasındaki dördüncü tümen (*Naniva*, *Takaçihö*, *Akaşi*, *Zuşima*) de vardı. *Şinano Maru* tarafından verilen telsizi Togo saat 05:05'de aldı ve Rus filosu hakkındaki bütün şüpheleri kaybordu. Demek ki düşmanın plânını, ancak büyük komutanlara has olan bir zeka ve dirayetle gayet doğru olarak keşfetmişti. 203 rakımlı tepenin zaptı Port Arthur'un sükutunu temin etmiş olduğundan Rus filosunun 203. karede bulunduğu hakkında gelen telsiz, Japonlarca bir zafer işareti olmak üzere telâkki edildi ve umum filoda şevk ile sevinç tarifi gayrı kabil bir dereceye vardı. Telsizin akabinde Amiral Togo, Tokyo'ya şu telgrafi verdi:

“Düşman filosunun görüldüğü hakkında şimdi haber aldım. Filomuz düşmana hücum ve imha için derhal denize açılacaktır.”

Japon filosu saat 06:34'te, başta *Mikasa* olmak üzere takriben kırk parça gemiden mürekkep olarak sonuncu muharebe için limandan hareket etti. Bu sıralarda Japon keşşafçılarından Baltık filosunun rotası ve teşkilâtı hakkında mütemadiyen malumat gelmekte idi. Togo, boğaza geldiği zaman buradaki vaziyeti şöyle buldu: rüyet 10-12 bin yarda, rüzgâr 4-5 derecesinde batı lodos ve deniz torpidoların mevkillerini muhafaza edemeyecekleri derecede şiddetli. Bu sebepten dolayı torpidoları Zuşima adasının rüzgâr altı tarafına göndererek iki muharebe gemisi tümeni ve 21 muhrip-ten mürekkep bir kuvvetle Zuşima adasının kuzeyinden dolaşarak boğazın

doğu ağzı vasatında bulunan ve 800 ayak irtifaa kadar yükselen Okinoşima ismindeki küçük adaya doğru seyre başladı. Amiral Togo'nun plânı gayet basitti: kendisi muharebe gemileriyle düşman harp hattının baş tarafına ve müstakil hareket etmekte olan kruvazörler de hattın gerisine müstereken hücum edeceklerdi. Gelen raporlar düşman filosu hakkında umumi bir fikir hâsıl etmeğe kâfi idi mamafih düşmanın muharebeye gireceği hakiki teşkilâtı anlamak keyfiyetini muharebenin başlangıcından biraz zaman evveline kadar sıhhatle tayine imkân olamazdı. Japon kruvazörleri, kruvazör vazifesini emsalsiz bir surette icra etmekte idiler. Togo'nun plânına nazaran gündüz muharebesi son bulup gece olduktan sonra Japon torpido gemileri faaliyete başlayacaklar ve fırsat buldukça düşman gemilerine hücum edeceklerdi.

Birbirlerine yaklaşmakta bulunan rakip filolar kâğıt üzerinde kuvvetçe birbirlerinden pek farklı değildiler. Her iki filoda da harp hattına dahil olacak zırhlı gemilerin adedi on iki parça idi. Buna ilâveten Rusların eski sistem iki zırhlı kruvazörleri ve Japonların da pek eski sistem 12 inçlik toplarla mücehhez *Çinyen* zırhlısı vardı. Rus filosofunun birinci tümenini teşkil eden *Suvarof* sınıfı dört muharebe gemisi, Japonların mâlik oldukları dört muharebe gemisine nazaran daha modern gemilerdi ve top itibarıyla de aralarında hiçbir fark yoktu. Yalnız Rus 6 inçlik topları 45 çapında oldukları halde Japon 6 inçlikleri 40 çapında idi fakat buna mukabil de Rus 6 inçlik mermilerinin güçleri 90 libre ve Japon 6 inçlik mermilerinin güçleri 100 libre idi. Japon 12 inçlik mermileri de Rusların bu sınıf mermilerinden hayli ağır olup bunlardan Japonlarınkinin 850 libre olmasına mukabil Ruslarınki ancak 732 libre idi. Zırh yönünden iki tarafın gemileri arasında hemen bir fark yok gibi idi. Rus muharebe gemilerine inşaat esnasında bazı tadilat yapılmış olduğu için cesametleri dizayn edilmiş oldukları tonajdan 800 ton daha fazla idi fakat, gemiler düşman mermilerine karşı takdire şayan derecede bir mukavemet göstermiş olduklarından bu vaziyetin muharebenin neticesi üzerinde hiçbir tesiri olmamıştır.

Rus harp hattının beşinci gemisi olan *Oslia* muharebe gemisi, Port Arthur filosundaki *Peresviet* ve *Pobieda*'nın eşi olup modern bir gemi idi. Fakat Rus harp hattının diğer yedi gemisine gelince bunlar rakipleri

bulunan Japon gemilerinden daha eski ve umumiyet itibarıyla topları kısa ve atış süratleri nispeten daha yavaş idiler. Rus gemilerinin boyası fena seçilmişti; bunların tekneleri siyah ve bacaları açık sarı renkte olup ortalığın hafif sisli olmasına rağmen açık olarak gözüküyorlardı. Halbuki Japon gemilerinin kurşunu boyaları onları görülmesi pek güç bir hale getirmişti. Es-ki Rus gemilerinin toplarında kullanılan barut, duman çıkartan cinstendi ve bu da tabiatıyla nişancılık için büyük bir mâni teşkil ediyordu. Rus humbaralarının paralama barut hakları (nitroselüloz) miktarca az olduktan başka genel özelliği itibarıyla de kuvvetsizdi. Halbuki Japon 8 ve 12 inçlik humbaraları lidit ve pikrik asit karışımından mamul Şimose barutu ile dolu bulunuyordu. Rus humbaralarının büyük bir kısmı patlamamıştır; hal- buki Japon humbaralarının tapalarında Ağustos 1904 muharebelerinden sonra ıslahat yapılmış olduğu için bunlar umumiyetle patlamıştır; mama- fih bazı humbaraların vaktinden evvel infilâk ettiği de vâki olmuştur.

Her iki taraf da su hattı hizalarında ince bir zırh kuşak ile mahfuz bulunan zırhlı kruvazörleri harp hattına dahil etmişlerdi. Bu kabilden ol- mak üzere Ruslar eski zırhlı kruvazör *Nahimov*'u ve Japonlar da sekiz par- çadan ibaret bulunan modern zırhlı kruvazörleri muharebe hattına almış- lardı. Hattâ Japon zırhlı kruvazörlerinden ikisi muharebe gemileriyle bir- likte hareket ediyordu. İki taraf kuvvetlerinin mukayesesi aşağıdaki cetvel- de gösterilmiştir;

	Muharebe gemileri		Zırhlı kruvazörler	
	1. sınıf		2. sınıf	3. sınıf
<i>Japon</i>	4	0	0	8
<i>Rus</i>	5	3	3	1

Borda ateş gücü

						Toplam	mermi
	12 inç	10 inç	9 inç	8 inç	6 inç	Top adedi	gücü (Lb.)
<i>Japon</i>	16	1	0	30	80	127	24.400
<i>Rus</i>	26	15	2	6	43	92	32.090

Japonlar top adedi yönünden; Ruslar da büyük top (Japonların 17 topuna mukabil 41 top) ve bir anda bir bordaya atılan mermi gücü itibarıyla üstünlüğe haiz bulunuyorlardı. Fakat nazari olan bu üstünlük muharebe sahasında Japon topçularının daha mahir ve tecrübeli olmaları dolayısıyla belirli bir zamanda Japon toplarının attıkları mermi Rus toplarının aynı zamanda atabildikleri mermiden en az üç defa fazla idi. Denizin dalgalı olması ise gemicilik itibarıyla yüksek bir derecede bulunan Japon mürettebatına ayrıca bir üstünlük daha temin etmekte idi.

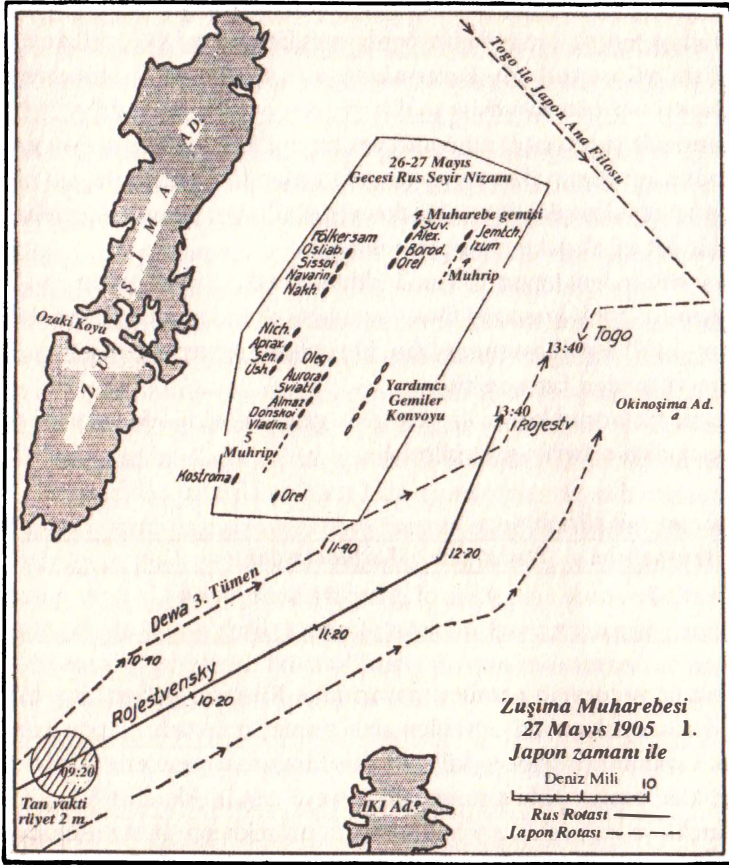
Sürat yönünden Japon filosu, birlikte olarak, zorlanmadan 15-16 mil yapabiliyordu; zırhlı kruvazör filosu ise saatte 18 mil süratle seyredebilirdi. Buna mukabil Rus filosunun sürati, filo halinde seyredebilmek şartıyla, nihayet 10-11 milden fazla değildi.

İki taraf filolarının kruvazör ve torpido gemileri yönünden olan mukayeseleri aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

(Aşağı yukarı 20 mil süratli)

	Kruvazörler	Muhipler	Torpido botlar	
<i>Japon</i>	7	9	21	44
<i>Rus</i>	5	3	9	0

Kruvazör ve torpido gemileri nazarından Rusların pek madun bir vaziyette oldukları yukarıdaki cetveldən açıkça anlaşılmaktadır. Japon kruvazörlerinin veyahut kruvazör teşkilâtına dahil bulunan gemilerin bir bordaya atabildikleri toplar: Eski sistem yedi 12 veya 12.5 inçlik; dört 8 inçlik; otuz bir 6 inçlik ve kırk sekiz 4.7 inçlik toptan mürekkepti. Buna mukabil Rusların aynı teşkilâtta gemilerinin bir bordaya atabildikleri toplar: yirmi iki 6 inçlik ve yirmi bir 4.7 inçlik toptan ibaretti ki bu cihetten Japonlar ezi-ci bir üstünlüğe haiz bulunuyorlardı. Japon muhiplerinin topları Ruslarınkine nazaran daha kuvvetli idi. Zırhlı gemiler arasında vuku bulan muharebede bir tesiri olmadığından dolayı küçük topların zikrine gerek görülmemiştir. Japon filosunun cesameti 202.000 ve Rus filosunun 156.000 ton olmasına nazaran tonaj bakımından Japon filosu Rus filosundan % 26 nispetinde fazla idi.



Harita 17. I. Zuşima Muharebesi.

Şinano Maru'nun verdiği alarm üzerine Japon kruvazörleri Baltık filosunu tarassut etmek üzere toplanmağa başladılar. Hüküm sürmekte bulunan hafif sis karanın görünmesine mâni teşkil ettiğinden Ruslar henüz hakiki mevkilerini tayine fırsat bulamamışlardı. Amiral Rojestvenski her taraftan telsiz işaretlerinin geldiğini görünce filonun ilersinde seyre-

mekte bulunan *Almaz*, *Svietlana* ve *Ural*'ı geri çağırarak nakliye gemilerinin himayesi vazifesiyle bunları filonun ilerisine sevk etti; sabahleyin saat 06:30'da ise dört Japon kruvazörünün Rus filosunun gerisinden geçtiğini öğrendi. Bu gemiler Amiral Dewa tümeninden süratli kruvazörler olup sis münasebetiyle Rusları kaybederek fazlaca güneye inmiş bulunuyorlardı. Ruslar saat 07:00'da *İdzumi*'nin kendi sancak bordalarında ve 10.000 yarda mesafede olmak üzere seyretmekte bulunduğunu gördüler ve buna hiç müdahalede bulunmadılar. Saat 09:00'da Amiral Kataoka komutasındaki *Itusukuşima*, *Çinyen*, *Matsuşima* ve *Hashidate* Rus filosunun iskele tarafında görüldü ve bu gemiler de hiçbir müdahaleye uğramaksızın keşif vazifesine devam ettiler. Ufukta diğer Japon gemilerinin donuk silüetleri görülmekte idi; buna nazaran Rus amirali Japonların omuzluk istikametinden yaklaşmakta bulunduklarına hükmetti. Amiral Rojestvenski saat 10:00'da seyir teşkilâtından muharebe teşkilâtına geçti. Rus filosu iki kolona halinde seyrettiği müddetçe Nebogatof'un komuta ettiği sekiz gemiden mürekkep kolona iskele tarafında; Rojestvenski sekiz muharebe gemisinden mürekkep diğer kolona ile sancak tarafında ve 1.000 yarda mesafede bulunuyordu. Bu iki kolonanın arasında nakliye gemileri vardı. Rojestvenski bu seyir teşkilâtını değiştirip on iki parça zırhlı gemiden mürekkep bir pruva hattı teşkil ederek nakliye gemileri, muhrip ve kruvazörlerini kendi hattının sancak tarafına aldı. Mezkûr gemileri bu suretle sancak tarafına alması, kendisinin iskele tarafından harp edeceğini tahmin etmesinden ileri geliyordu.

Bu sırada Amiral Dewa komutasında kruvazörler meydana çıkarak Rus filosunun iskele kemeresi istikametinde 9.000 yardaya kadar sokuldu. Saat 10:40 da *Orel* toplarını Japon kruvazörlerine çevirmiş bir vaziyette iken kazara 12 inçlik bir mermi attı. Bunun üzerine Nebogatof'un gemileri de bu ateşe iştirak ettiler ve otuz kadar mermi attıktan sonra Rojestvenski tarafından verilen işaretle ateşi kestiler. Bundan sonra Japon kruvazörleri çekildiler ve Ruslar da mürettebatı yemeğe aldılar. Bu sıralarda sis kesifleşmiş olduğundan artık Japon gemileri görülememekte idi. Rojestvenski bu fırsattan istifade, kuzey tarafından yaklaşmakta olduğunu zannettiği Japon filosunu gafil avlamak için pruva hattından borda hattına geçmeğe karar

verdi fakat tam bu manevranın ortasında iken sis açılarak Japon kruvazörleri tekrar meydana çıktılar. Bunun üzerine Rus amirali borda teşkilâtından vazgeçerek mümkün süratle eskisi gibi pruva hattına geçmek için emir verdi. Fakat amiralin bu suretle teşkilat değiştirmesinden dolayı saat 13:45'te Rus filosu pruva hattında seyreden iki kolona şeklini aldı. Bu kolonlardan Rojestvenski'nin bulunduğu dört muharebe gemisinden mürekkep olanı sancakta; müteveffa Amiral Fölkersam'ın forsu çekili *Osliaabia* tarafından sevk edilen sekiz gemiden mürekkep ikinci kolona iskele tarafında ve birinci kolonanın seyir yönüne az meyilli bir vaziyette kaldı. Ruslar 9 mil süratle seyrediyorlardı; yalnız Rojestvenski kolonası süratini 11 mile çıkararak *Osliaabia* ve diğer gemilerin pruvası istikametinde mevki almağa uğraşıyordu.

Rus ve Japon gemilerinin renkleri arasındaki farktan dolayı Japonlar Rusları birkaç dakika daha evvel görmüşlerdi. Bu anda saat 13:39 olup denizin şiddeti sabahkine nazaran daha ziyade artmış olduğundan gemiler oldukça sallanmakta idiler. Amiral Togo saatte 14 mil süratle Rus filosunun seyretmekte olduğu rotanın mukabiline seyretmekte ve Rus filosunu az bir sancak baş omuzluğu istikametinde görmekte idi. Saat 13:40'da Japon filosu Rus filosunun dış seyir rotasına dik olmak üzere sancağa döndü. Bu anda Ruslar Japonları gördüler. Bir Rus subayının bilâhare vuku bulan beyanatına göre Japon gemileri güya birbirlerine zincirle bağlı imiş gibi aralarındaki mesafe son derecede muntazam olmak üzere seyrediyorlardı. Fakat hakikatte Japon hattının sondan üç gemisi mevkillerinin gerisinde bulunuyordu. Togo bu suretle Rus filosunun iskele tarafına geçtikten sonra tekrar iskeleye doğru dönerek Rus filosunu mukabil rotada geçecekmiş gibi bir vaziyet aldı. Bu esnada Japon gemileri büyük muharebe bayraklarını çektiler ve Amiral Togo aşağıdaki işareti verdi: "İmparatorluğun istikbali bu muharebenin neticesine bağlıdır; herkes elinden geleni son haddine kadar yapsın!"

Japon filosu, Rus filosunun iskele tarafında idi ve vaziyete nazaran iki filo 6.000 yarda mesafeden birbirlerini mukabil rotalarda olmak üzere geçeceklermiş gibi görünüyordu ki Amiral Togo saat 14:05'te birdenbire on altı kerte iskeleye dönerek Rus filosunun seyir yönüne paralel bir rotaya

geldi. Böyle bir manevrada her gemi rehberin döndüğü noktaya kadar seyrederek oradan dönmek mecburiyetinde bulunduğundan ve bu ise gemilerden bir kısmını diğerlerinin ateşlerine mâni olacak bir vaziyete getirdiğinden dolayı son derece tehlikeli bir hareketti. Bununla beraber Togo bu manevrayı yapmaktan çekinmedi çünkü mukabil rotalarda seyretmek suretiyle yapılan bir muharebe gayri kati bir muharebedir. kati muharebe ancak paralel rotalarda seyretmek ve mesafeyi topların isabet ihtimalini artıracak derecede kısaltmak ile yapılabilir. Topçunun çok isabet yapabilmesi için mesafenin sabit bir halde tutulması lâzımdır; halbuki mukabil rotalarda seyir ile yapılan bir muharebede mesafe süratle değişeceğinden ihtimali isabet talihe bağlı bir vaziyete düşer. Togo kati bir muharebeye karar vermiş olduğundan dolayı 10 Ağustos muharebesinde düşmanın kaçmasına neden olan ihtiyatlı manevraları artık bir tarafa bırakmış ve cüretli harekâtı göze almıştı. Amiral Nelson “Tehlikeyi göze almadıkça hiçbir büyük iş başarılamaz” demiştir; Togo’nun bu andaki kararı Nelson’un bu sözlerinin ruh ve manasına gayet uygundur.

Bu sıralarda Rojestvenski’nin komuta ettiği kolona, diğer kolonadan iki mil daha süratle gitmekte olmasına rağmen henüz mevkiini alamamıştı ki saat 14:08’de Suvarof’un baş taretinden bir alev parladı ve bu suretle Rus amiral gemisi 7.000 yarda mesafeden Japon muharebe gemilerine ilk mermiyi attı. Rus harp hattının ilerde bulunan üç gemisiyle *Osliaibia* derhal büyük toplarıyla bu ateşe iştirak ettiler. Henüz dönüşünü tamamlamamış bulunan Japon harp hattının rehber gemisi *Mikasa*’nın etrafında su sütunları yükseldi fakat bu gemi saat 14:10’a kadar bekledi ve bu dakikada 6.600 yarda mesafeden ateş açtı. *Mikasa*’nın ateşine, dönüşlerini tamam ederek yeni rotalarını aldıkça diğer gemiler de iştirak ettiler. Japonlar mesafeyi buluncaya kadar gayet yavaş ve gayet dikkatli bir atış yaptılar. Muharebenin başlangıcında Japonlar ateşlerini *Suvarof* ile *Osliaibia* üzerinde; Ruslar ise *Mikasa* üzerinde teksif ettiler. Rojestvenski’nin son dakikada hem de böyle savaşkan bir düşmanın karşısında teşkilât değiştirmeye kalkmış olmasının neticesi olarak, biraz sonra *Orel* ile çarpışmayı menetmek için *Osliaibia* makinelerini stop etmeğe; hattın daha gerisinde bulunan diğer gemiler de yol kesmeğe veya durmağa mecbur kaldıklarından dolayı Rus harp hattındaki intizamsızlık arttı. Ay-

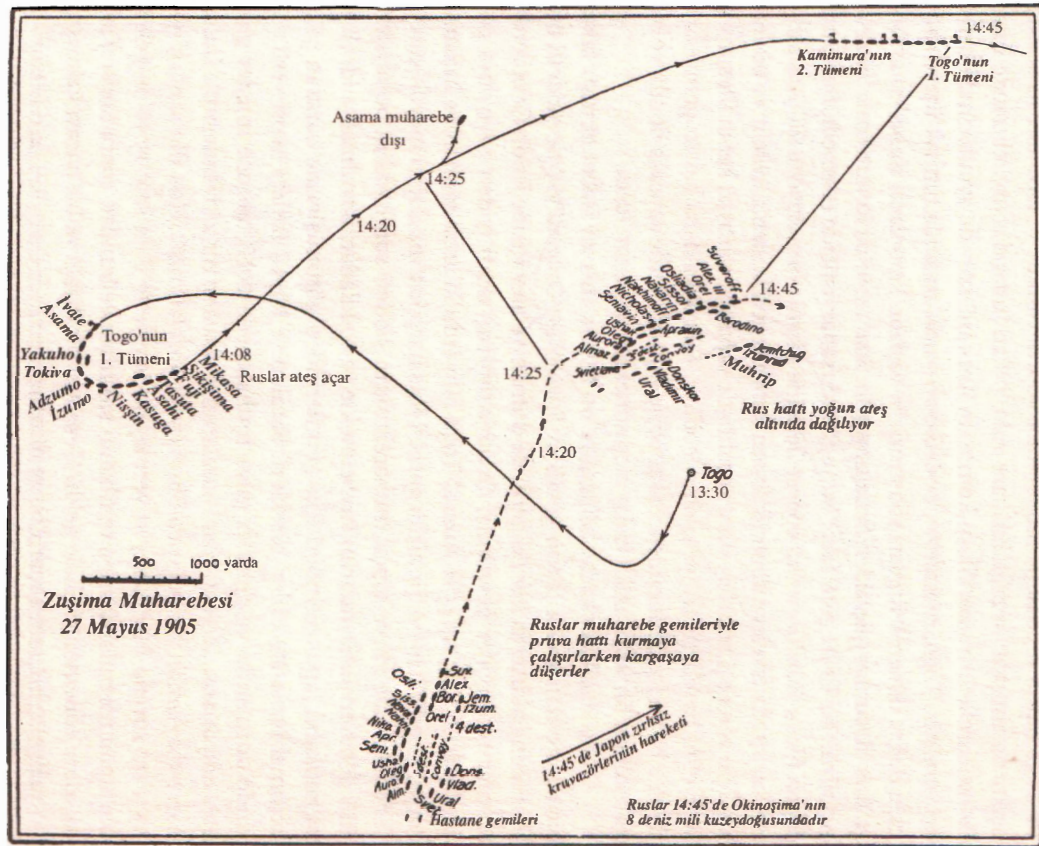
nı sırada Japonlar uzun bir hat halinde Rus filosunun ilerisine doğru geçmeğe başladılar. Bu vaziyette Rus hattının geri kısmındaki gemiler ateş edemiyorlardı. Bu sebepten dolayı Rus hattının sekizinci gemisini teşkil eden Nebogattof'un sancak gemisi ateş başladıktan ancak on dakika sonra ateş açabildi. Japonlar bütün ateşlerini Rus harp hattının baştan itibaren beş gemisi üzerinde teksif edebilmek maksadıyla sürati 15 mile çıkardılar.

Şikşima, Fuji, Kasuga, Nisşin, İdzumo, Tokiva ve Yakumo'nun müşterek ateşine maruz kalan Oslia'bia'nın baş taretini ancak üç mermi atmıştı ki isabet eden bir mermi ile sakatlanıp ateş edemez bir hale geldi ve taretin tavanı yukarıya doğru kalktı. Gemide yangın alevleri yükselmeğe başladı ve baş tarafına su hattı hizasında isabet eden iki merminin açtığı büyük yaralardan sular dolarak geminin başı denize gömüldü. Oslia'bia'nın arkasından gelmekte bulunan Sissoi Veliki'de de yangın dumanları görülmekte olduğundan İvate ile Asama'nın bu gemiye ateş ettikleri anlaşılmaktadır. Suvarof, Mikasa, Asahi ve Adzuma'nın müşterek ateşleri altında bulunuyordu. Ateş başladıktan on dakika sonra ard arda isabetler almağa başladı ve bu isabetler mesafe 5.500 yarıdaya kadar düştükçe bir kat daha arttı. Suvarof'da bulunan amiral'in kurmayından bir subay "Ömrümde böyle ateş görmedim; benzer bir şey göreceğimi de tahayyül etmezdim. Gemiye fasılasız mermi düşüyor ve bu mermiler adeta birer mayın imiş gibi herhangi bir şeye tesadüflerinde derhal infilâk ediyorlardı."² Suvarof alevler içinde idi; Japonlar herhalde ara sıra hedef değiştirmiş olmalılar ki Suvarof'u takip eden Aleksandr III de kesif kahverengi dumanlara boğulmuştu.

2 Battle of Tsushima, s. 62-63.

3 Asama müstakil görevle müstahdem idi ve muharebe başlamazdan hemen önce ana filoya iltihak etmişti. Japon resmi tarihine nazaran hattın son-
dan bir önceki gemisi idi lakin İngiliz resmi tarihine nazaran -ki Japonlar tarafından tekzip edilmiş idi- en sondaydı (cilt III, s. 752.) Japon İmparatorluk Bahriyesinden Yarbay İzava'nın bana bizzat verdiği malumata göre ise hattın beşinci, yani son-
dan bir önceki gemisi idi.

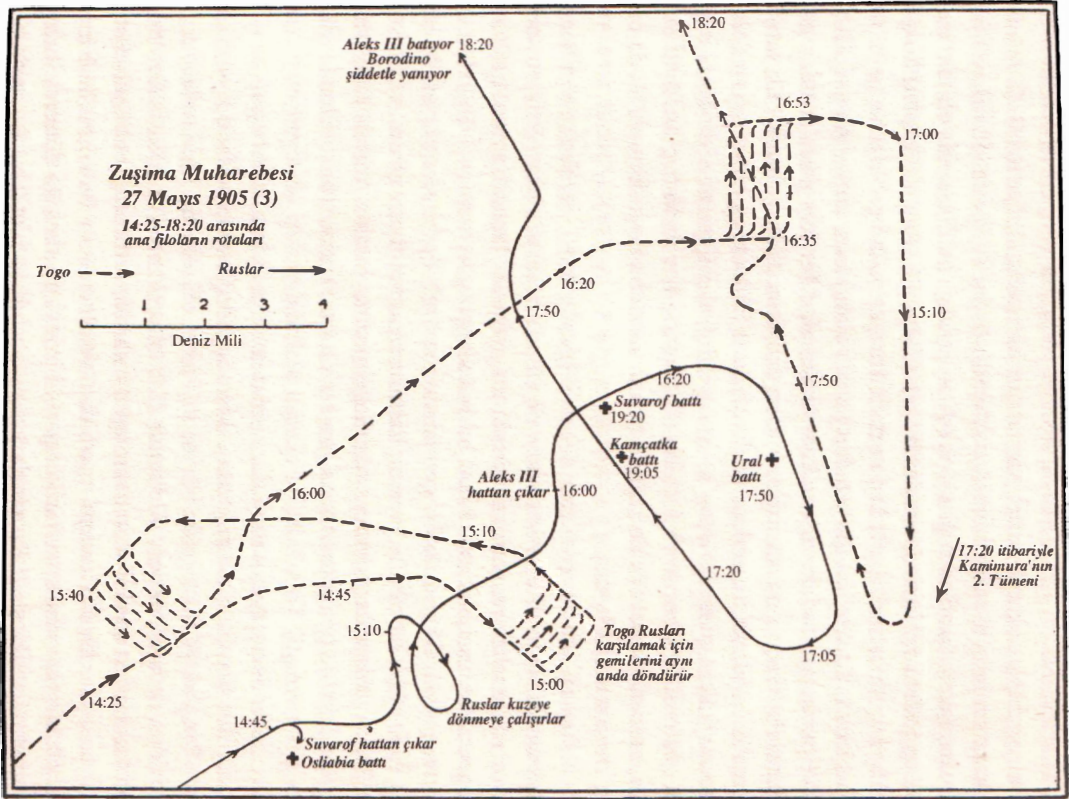
Amiral Togo için vaziyet henüz şayanı memnuniyet bir dereceyi bulmarnıştı fakat saat 14:30 da her iki taraftan da birer gemi sakatlanmış bir halde idi. Japon tarafından hattın çıkmak mecburiyetinde kalan bu gemi Asama zırhlı kruvazörü idi. Kamimura filosunun son-
dan ikinci gemisi olan mezkûr gemi, İvate ile beraber Rus harp hattının son kısmındaki gemilerin müşterek ateşi altında kalarak dümen tertibatı bozulmuş ve teknesinde bazı yaralar açılmış olduğundan geçici tamirat yapmak üzere hattın çıkmıştı.³ Mikasa'ya iki 12 inçlik ve iki 6 inçlik



mermi isabet etmiş; mürettebatından 54 kişi ölmüş veya yaralanmıştı. Amiral Togo bütün muharebe müddetince köprü üstünde ve zırh kule haricinde açıkta durmuştur; kezalik bilâhare vuku bulan Jutland muharebesinde İngiliz muharebe kruvazör filosu komutanı Amiral Beatty de aynı biçimde hareket etmiştir. Togo, mesafeyi 5.000-6.000 yarda arasında tutmak üzere sancağa doğru dönerek Rusları sıkıştırmağa başladı. Japonların isabetleri arttıkça Rus filosunun güçlükleri fazlalaşıyordu. Saat 14:30'da Rojestvenski'nin eline büyük bir fırsat geçti fakat bu yegâne fırsattan istifade edemedi. Bu saatte Japon filosu Rus filosunun epeyce ilerisine geçmiş bir vaziyette idi. Rus amirali bu sırada iskelele dönerək Japon hattının gerisinden geçebilir ve bu husus için vereceği emirler, sürat ve sıhhatle yapılmak şartıyla, kendi filosunun vaziyetini hayliden hayliye ıslah edebilirdi. Filhakika daha henüz gemilerinden hiçbirini kaybetmemişti. Fakat böyle yapacak yerde sancağa döndü ve bu hareketiyle bir kaç dakika kadar ateş etmekten mahrum kaldı.

Bu dakikaya kadar *Mikasa*'ya on büyük mermi isabet etmişti fakat saat 14:30'dan sonra Japon gemileri *Suvarof* ile *Osliaabia*'yı öyle şiddetli bir ateş altına aldılar ki her iki gemi de duman ve alev içinde kaldı. Gemilerde bacalar ve direkler devrilmiş; *Osliaabia*'nın baş tarafı iyiden iyiye suya gömülmüştü. Saat 14:45'te Amiral Togo biliyordu ki artık muharebe kazanılmıştı. Kendisinin on bir zırhlı gemisi Rus harp hattına doğru meyilli surette ilerlemekte idi ve topçu muharebesinin şiddeti son haddini bulmuştu. Rus gemileri intizamlarını kaybetmekte ve teşkilâtları bozulmakta idi. Buna mukabil Japon gemileri Rus gemilerinden görünüşlerine nazaran mükemmel bir halde idiler: direkleri, bacaları ve köprü üstleri hepsi yerli yerinde duruyordu ve gemiler güya muharebede değil talimde imişler gibi ateş ediyorlardı. Rojestvenski yaralanmış; *Suvarof*'un zırh kulesinde bulunan subaylardan bir çoğu da ölmüş veya yaralanmıştı. Rus filo sancak gemisi bu suretle büyük zayıat vermiş bir vaziyette iken saat 15:50'de gelen bir Japon mermisi dümen tertibatını sakatladı ve bundan sonra *Suvarof* artık idare edilemez bir hale geldi. Geminin bir direği ve bir bacası kalmıştı; bu vaziyette bir saat kadar dönüp durdu.

Tam bu sıralarda *Osliaabia* da aynı biçimde harp hattından çıktı. Geminin su hattı hizalarındaki zırhına çok sayıda mermi isabet etti. Bunlar-



Harita 19. III. Zuşima Muharebesi.

dan aynı levhaya vuran iki mermi levhayı yerinden gevşetti ve evvelki merminin vurduğu noktaya isabet eden diğer bir mermi bunu deldi. Geminin baş kasarası hemen tamamen suya gömülmüş bir vaziyette idi; nihayet yavaş yavaş iskele tarafına doğru devrildi ve bacaları su hizasında olmak üzere bir müddet kaldıktan sonra denize gömülüp gitti. Rus muhripleri bu geminin mürettebatından 385 kişi kurtardılar; geri kalan 515 kişi ise gemi ile batıp gittiler. *Suvarof*'un güverteden yukarı olan kısmı tamamen parçalanmış ve pruva tarafındaki zırhsız kısmı koparak diğer Rus gemilerinden görenlerin ifadelerine nazaran gemi adeta monitor şeklini almıştı. Kıç taretini ihtimal ki içinde az bir miktar cephanenin infilâk etmiş olmasından dolayı havaya kalkmış bir vaziyette ve her taraf alevler içersinde idi; buna rağmen gösterdikleri şecaat ve fedakârlık itibarıyla her türlü övgüye lâyık bulunan mürettebatı ellerinde sağlam olarak kalan bir veya iki topla arada bir ateşe devam ediyorlardı.

Suvarof hattan çıktıktan sonra rehber gemisi vazifesini üstlenen *Aleksandr III* bir müddet eski seyir yönünü muhafazaya devam ettikten sonra birdenbire iskeleye, yani kuzeye yön değiştirerek Japon hattının gerisinden geçmeğe teşebbüs etti. Fakat bu manevrayı gören Amiral Togo kendi komutasındaki altı muharebe gemisinden mükrekkep birinci tümen ile bir anda 16 kertelik bir dönüş yaparak hattın istikametini ters çevirdi ve bu suretle Rusları tekrar keşişlemeye dönmeğe mecbur bıraktı. Amiral Kamimura emrindeki beş gemi ile (*Asama* gerçi tamiratını ikmal etmişti fakat henüz hatta girememişti) Togo'nun hareketini akabinde takip etmeyerek bir kaç dakika kadar eski rotasını muhafaza ettikten sonra döndü. Saat 15:06'da *Çihaya* zırhlısı Rus filosuna pek yakın düşmüş olduğundan istifade 2.750 yarıdan *Borodino*'ya iki torpido attı ise de isabet ettiremedi. Muharebe yakın menzilden devam ederken *Aleksandr III*'e bir çok mermi daha isabet etti. Gemi "tamamen alevler ve kahverengi duman ile örtülmüş, etrafındaki sular adeta kaynar bir hal almıştı . . . aniden bir dizi mermi ön köprü ile 6 inçlik iskele taretine vurdu ve mezkûr gemi birdenbire sancağa dönerek kuzey istikametine uzaklaştı."⁴ Bu sırada Japon 5. muhrip filotillâsı *Suvarof*a bir torpido hücumu yaptı ve iki torpido isabet ettirdiğini iddia eyledi ise de *Suvarof*'da bulunanların ifadelerine nazaran böyle bir isabet olmamıştı.

Saat 15:07'de Japon gemilerinden birkaç tanesi Ruslara torpido attılar ise de vuramadılar. Bundan beş on dakika sonra barut dumanlarıyla yanmakta bulunan gemilerin çıkardıkları kesif dumandan Japonlar Rusları göremez oldular. Bu dumanlar arasında Rusları bulmağa çalışan Amiral Kamimura saat 15:34'te *Suvarof*a tesadüf ederek 2.000 yarıdan şiddetli bir ateş altına aldı ve güverte üstünde nesi kalmışsa hepsini silip süpürdü. Artık *Suvarof*un bir tek topundan başkası ateş edemiyordu. *Yakumo* bu gemiye bir torpido attı ise de isabet ettiremedi. Bundan sonra *Çihaya Suvarof*a yaklaştı ve 1.800 yarıdan iki torpido attı; bu torpidolar isabet etti ise de gemiyi batıramadı. *Suvarof*un bacaları ve direkleri devrilmiş, teknesi tamamıyla harap bir vaziyete gelmişti; gemi iskeleye doğru yatıyor ve bordasındaki yaralardan yanardağ gibi alevler çıkıyordu.⁵

Muharebenin bu safhasında Rusların ateşi sönmeğe başladı. Gemi-ler artık toplu vaziyetten çıkmış ve birtakım gruplara bölünmüşlerdi. Japonlar bu grupları gördükleri yerde hücum ediyorlardı. Saat 16:00'da *Aleksandr III* aldığı mükerrer isabetler dolayısıyla iki bacasının arasından büyük bir alev sütunu yükselmekte olduğu halde hattı terk etti ve bunun mevkii *Borodino* tarafından işgal olundu. Bu sıralarda Japon filosunun doğrudan doğruya Amiral Togo'nun komutasında bulunan birinci tümeni sakatlanmış bir Rus muharebe gemisinin 1.000 yarı kadar açığından geçerek bunu müthiş bir ateş altına aldı. Togo'nun ateşine karşı bir kaç top atmak suretiyle kahramanca müdafaasına devam etmekte bulunan bu gemi ya *Suvarof* veya *Aleksandr III* idi.

Japon filosunun başkomutanı saat 15:40 da ikinci defa olarak on altı kertelik bir dönüş yaptı ve bu suretle hattın yönünü ters çevirerek *Mikasa*'yı tekrar başa getirdi. Bu vaziyette seyrederken yine *Suvarof*a rastladı; gemi almış olduğu mermi ve torpido yaralarına rağmen hâlâ suyun üstünde duruyordu. Togo bunu bir daha topa tuttu ve *Mikasa* bir torpido attı ise de vuramadı. Saat 16:35 ten itibaren Togo borda hattında olarak kuzeye doğru çıkmağa başladı. Bundan maksadı Kamimura komutasındaki diğer altı geminin ne vaziyette bulunduklarını anlamak ve kendisi Japon muh-

4 *Battle of Tsushima*, s. 117.

* Yani bütün gemiler bir anda dönmek suretiyle –Mütercimnin notu.

5 *St.Pierre*, s. 16.

riplerine hücum emri vermiş olduğu için, dumanlar arasında bir yanlışlığa mahal kalmamak üzere mezkûr gemileri hücum yapılacak sahadan çekmekti. Duman o kadar kesif idi ki gemiler birbirlerini büyük güçlüklerle ayırt edebiliyorlardı. Togo tarafından emredilen bu torpido hücumları tamamen *Suvarof*a karşı yapıldı ise de bunlar bile batmasını temin edemedi.

Togo'nun kuzeye doğru seyri esnasında Kamimura duman arasında Rus gemilerini aramakla meşgul bulunuyordu. Togo komutasındaki birinci tümen bu seyri esnasında *Ural* yardımcı kruvazörüne rastlayarak evvelen topa tuttu ve sonra torpido ile batırdı. Bundan sonra hücum niyetiyle gelmekte bulunan birkaç Rus muhribi görerek bunlardan uzaklaştı ve artık saat 18:00'e kadar kayda şayan hiçbir Rus kuvvetine tesadüf etmedi. Bu hadiselerin cereyanı esnasında Amiral Rojestvenski üç defa yaralanmıştı. Nihayet *Buini* muhribi gayet güçlüklerle *Suvarof*a aborda olarak amiral ile kurmayını gemiden aldı. Evvelce maksat amiral forsunu sağlamca kalmış bulunan diğer bir muharebe gemisine nakletmekti. Rojestvenski kafasından yaralı olup mırıldanma kabilinden: "Nebogatoff-Vladivostok-rota kuzey, 23 derece doğu" cümlesini tekrar ediyordu. Bunun üzerine *Bezupresni* muhribi, *Nebogatof*a keyfiyeti bildirmeğe ve komutanın kendisine verildiğini tebliğe memur edildi. Fakat bu muhrip vazifesini lâıykıyla icra etmedi ve Nebogatof'un öğrendiği ancak filonun Vladivostok'a gideceğinden ibaret kaldı. *Suvarof*'un hayatta kalan mürettebatını almak üzere gönderilen *Biedovi* muhribi sis ve dumandan mezkûr gemiyi bulamadı.

Saat 18:00'da Amiral Togo, *Aleksandr III*'e tekrar rastladı. Gemi geçici tamirat yaptıktan sonra Rus hattının başına geçmiş bulunuyordu. Japon topları tekrar faaliyete geçtiler ve *Aleksandr III* alevler içinde hattı terke mecbur kaldı. Muharebe gemisi yine geçici tamirat yaparak hattın gerisine doğru girmeye çalışırken birden "tehlike" işareti kaldırdı. Artık direk ve bacaları yıkılmış bir enkaz halindeydi.⁶ Bu suretle hattan çıkmağa ve aynı zamanda iskeleye doğru devrilmeğe başlayarak alabora oldu ve üzerinde bir çok adam görünen kırmızı boyalı karinesi bir kaç dakika kadar su üstünde kaldıktan sonra batıp gitti. 830 kişilik mürettebatından ancak 4 kişi kurtuldu. Bu hadise olduğu zaman *Borodino* ve *Orel* Japon hattının batısında ve tersine doğru bir vaziyette; güneş arka taraflarından batmak üzere

bulunuyordu. Japonlar 6.000 yarıya kadar sokularak bu gemileri topa tuttular; Rus gemileri de şiddetli bir müdafaada bulundular. Bombardımanda *Borodino*'nun grandi direği devrildi ve gemiden çıkan alevler kırmızı bir sütun halinde denize aksetti.

Saat 19:00'da Japon muharebe gemileri kuzeye yönlendiler; bu sırada *Fuji* tarafından atılan 12 inçlik bir mermi *Borodino*'nun cephaneliklerini infilâk ettirdi ve gemi alabora olarak karinesi bir müddet suyun üstünde kaldıktan sonra battı. Tekmil mürettebatından ancak bir tek subay kurtulmuştu. Bu subay top lombarlarının birinden geminin karinesi üstüne çıkmağa muvaffak olmuş ve gemi battıktan saatler sonra bir Japon balıkçı gemisi tarafından kurtarılmıştı. *Suvarof*'un batması da takriben bu saattedir. Sağ kalmış olanlardan hiçbir kimse kurtulmamıştır. Bütün Japon filosunun beş saat ateşine maruz kalmış olan bu gemi mürettebatının vazifelerine karşı gösterdikleri bağlılık ne kadar yüceltilse azdır. *Suvarof*, Japon torpidobot filotilâsı tarafından yapılan bir hücumda 14 inçlik en az üç torpidonun isabetinden sonra batmıştır. Gemi sarımtırak siyah dumanlar içinde evvela alabora olduktan sonra karinesi sudan dışarı olmak üzere bir müddet yüzmüş ve saat 19:20'de pruvası yukarı dikilerek gözden kaybolmuştur.

İşte zırhlı gemiler arasında vuku bulan en kati muharebelerden biri bu suretle son bulmuştu. Saat 17:05'te *Asama* zırhlı kruvazörü Kamimura filosuna iltihak etti fakat gemi eskisinden beş ayak fazla suya gömülmüş bir halde idi ve tabiatıyla süratini de kaybetmişti. Nebogatof'un zırhlılarıyla diğer bazı Rus gemilerini Japon muhafazalı kruvazörleri sıkıştırmış olduklarından Kamimura bunlara yardım etmek üzere ilerledi ve Rus gemilerini batıya doğru püskürttü. Kamimura bu sırada *Kamçatka* yardımcı kruvazörünü topa tuttu; 8.000 yarıdan *Nahimov* zırhlısına ateş etti ve keza-lik henüz batmamış bulunan *Suvarof*'a birkaç salvo attı. Nihayet Togo ile birleşmek üzere saat 19:30'da kuzeye doğru hareket etti ve muharebe sahasını torpido hücumları için serbest bıraktı.

Gündüzün muharebe devam ederken Japon hafif kruvazörleri, Togo tarafından tertip edilen plâna tevfikân, Rus hattının gerisine kalan kruvazörlerle yardımcı gemilere hücum etmişlerdir. Amiral Dewa komutasındaki seri kruvazörler denizin şiddetinden 6 St. Pierre, s. 19.

dolayı süratlerinden pek istifade edememiş olmakla beraber Amiral Uriu ve Kataoka tümenleriyle birlikte *Oleg*, *Aurora*, *Dmitri Donskoy* ve *Nahimov* ile muharebe etmişlerdir. Bu muharebede *Kasagi* su kesiminin 12 ayak altından kömürlük hizasından bir yara aldı ve gemiye müthiş sular dolmakta olduğu halde tamirat yapmak için hattı terk etti. Tümenin sancak gemisi olan bu kruvazör ertesi güne kadar ancak tamiratını tamam edebildi. Refakatine *Çitose* kruvazörü verilmişti ve gemi Japon sahillerine yaklaştığı zaman komutan forsu *Kasagi*'den indirilerek *Çitose*'ye çekildi. Bu harekâta Japon kruvazörleri *Kamçatka* ile diğer Rus yardımcı gemilerini batırdılar ve *Oleg* ile *Jemçuk* kruvazörlerinde de yangın çıkardılar. Tuğamiral Togo* komutasındaki kruvazörler Rus hastane gemilerinin yolunu keserek bunların firarına meydan verilmemesi hususunu Japon yardımcı kruvazörlerine bıraktı.

Bu suretle son bulan gündüz muharebesinin sonunda Ruslardan dört mükemmel muharebe gemisi ile *Kamçatka* ve *Ural* yardımcı gemileri batmış; *Orel*, *Navarin*, *Sissoi Veliki* gemileri vahim surette hasara uğramışlardı. Bunlardan başka *Nikola I*, *Vladimir Monomakh* ve *Dmitri Donskoy* gemileri de hafif olarak yaralanmışlardı. *Navarin* su hattında ve su hattından aşağı olmak üzere dört isabet almış ve bundan başka güverte aksamına da bir çok mermi vurmuş; gemi fazlaca su ettiğinden ziyadesiyle suya gömülmüştü. *Sissoi Veliki*'nin baş tarafında büyük bir yara vardı ve buradan içeri giren sulardan dolayı gemi tehlikeli bir vaziyete düşmüştü. Japonlar ateşlerini bilhassa en kuvvetli gemiler üzerinde teksif eylediklerinden dolayı Rus filosunda en az hasara uğrayan gemileri *Nebogatof* tümenine mensup üç küçük sahil müdafaa gemisi idi.

Japon zırhlı gemileri için artık muharebe son bulmuştu; gerçi bunlardan bir ikisi ertesi gün de muharebe etmişlerse de hiçbir zayiata duçar olmamışlardır. Yalnız *Kasagi* geçici surette harp edemeyecek hale gelmiş ve *Naniva* da bir mermi yarasını kapatmak için hattan çıkarak ancak geceleyin geç vakit tekrar hatta girmiştir. Japonların on iki parçadan ibaret bulunan zırhlı gemilerine vaki olan isabetlerle her birinin verdiği zayıtı gösteren aşağıdaki cetvel, bizzat Japonlar tarafından verilen malumata istinaden yapılmıştır:

* Togo ailesine mensup olan bu zatı başkomutan Togo ile karıştırmamalıdır –Mütercimnin notu.

	Ölü	Yaralı	İsabet
<i>Mikasa</i>	8	105	32
<i>Şikişima</i>	13	24	10
<i>Fuji</i>	8	22	11
<i>Asahi</i>	8	23	9
<i>Kasuga</i>	7	20	3
<i>Nişşin</i>	6	14	11 (Tuğamiral Mizu yaralandı)
<i>İdzumo</i>	4	26	9
<i>Adzuma</i>	11	29	16
<i>Tokiva</i>	1	14	9
<i>Yakumo</i>	3	9	7
<i>Asama</i>	3	13	11
<i>İvate</i>	0	14	16
	72	313	144

Japon kruvazörlerinin verdikleri zayıat: 27/29 Mayıs

	Ölü	Yaralı
<i>Kasagi</i>	1	9
<i>Çitose</i>	2	4
<i>Otava</i>	6	24
<i>Niitaka</i>	1	3
<i>Naniva</i>	1	15
<i>Akaşi</i>	4	6
<i>Zuşima</i>	4	16
<i>Suma</i>	0	3
<i>Akitsuşima</i>	0	2
<i>Çiyoda</i>	0	2
<i>İdzumi</i>	0	37
<i>Hashidate</i>	0	1
<i>Takaçihō</i>	0	4
<i>Çihaya</i>	0	4
	22	107

Çinyen ile *Itusukuşima*'da hiçbir zayıat yoktu. *Çitose*'nin 8 inçlik top-
larından biri büyük bir mermi isabetiyle sakatlanmıştır.

Mikasa'da en büyük hasar, baş taretin sağ topunda vaktinden evvel
infilâk eden bir humbara tarafından verilmiştir. Bu biçimde sağ top çalış-
maz olmuş mamafih sol topuna bir şey olmamıştı. Dışarıdan büyük hasar
görölmekle beraber hakikatte pek mühim bir yarası yoktu. Yaralananların
bir çoğu bilâhare vefat etmişlerdir. Küçük toptanından altı tanesinin nam-
luları kopmuştu mamafih batarya çalışır halde kaldı. Zırh kuleye de bir
mermi isabet etti ise de dışarıda durmakta bulunan Amiral Togo'ya tesadü-
fen bir şey olmadı. *Şikişima*, *Asahi*, *Fuji* ve *Kasuga*'nın yaraları ehemmiyet-
sizdi fakat tümenin sonuncu gemisini teşkil eden *Nişşin*, Rusların kesif
ateşleri altında kalarak büyük toptanından üçü ateş edemez hale gelmiş; ta-
retlerine ve bacalarına da mermiler isabet etmişti. Bu mermilerden bir ta-
nesi komutan köprüsünü parçalamış ve Tuğamiral Mizu'yu yaralamıştır.

İvate de *Asama* gibi su hattından büyük bir yara almıştı. İsabet eden
mermilerin adedi itibarıyla *İvate* Japon zırhlı gemileri arasında ikinci gel-
mekle beraber mürettebatından hiçbir kimse ölmemişti. Rusların, Japon ge-
milerine isabet ettirdikleri mermi adedi 138'dir; bu mermiler toplam 459 ki-
şilik zayıata sebep olmuştur. Bu zayıattan 309'u elli beş mermi vasıtasıyla
verilmiştir. Japon zayıatının azlığı topçuluk kıfayetine ne kadar büyük bir
savunma vasıtası olduğuna diğer bir delil teşkil eder. Yaralı miktarının tele-
fata nazaran nispeten derecede büyük olmasının sebeplerini izah güçtür.

Aleksandr III batmazdan biraz evvel amiral Nebogatoff: "Beni takip
edin" işareti vererek *Nikola I* ile Rus hattının başına geçti; arkasından
Orel, *Apraksin*, *Seniavin*, bir hayli uzak mesafede olmak üzere *Uşakof* ve
bundan sonra yine hayli uzaktan *Navarin*, *Sissoi Veliki* ve *Nahimov* geliyor-
du. *İzumrud* kruvazörü *Nikola I*'in iskele tarafında mevki aldı. Muharebe
gemilerinden müteşekkil olan hattın iskele tarafında nakliye gemileriyle
Tuğamiral Enquist komutasındaki *Oleg*, *Aurora*, *Jemtcuk*, *Donskoy* ve *Vladi-
mir Monomakh* kruvazörleri vardı. Hava karardıkça Japon torpidoları da et-
raflarını alınağa başladılar. Bir aralık Nebogatof pruva istikametinde Japon
gemileri gördü ve bunları mayın döküyor zannıyla rotasını değiştirerek lo-
dosa döndü. Saat 20:20'ye kadar bu rotaya devam ettikten sonra Japonlara

görünmeden Vladivostok'a gitmek ümidiyle poyraza yönlendi. Rus filosunun poyraza döndüğü Enquist tarafından fark edilemediğinden mumaileyle *Oleg*, *Aurora* ve *Jemtçuk* ile beraber lodos istikametine doğru seyrine devam etti ve nihayet Nebogatof'dan ayrı düştü.⁷ Bu gemiler evvela Şangay'a, oradan da Manila'ya geçtiler ve burada silâhlarından tecrit olunarak enterne edildiler. Amiral Enquist'in bu hareketi Rus tenkitçileri tarafından pek de haksız olmayarak şiddetli surette hücumu uğramıştır.

O akşam saat 20:00'dan itibaren Japon torpido hücumları başlayarak üç saat fasılasız devam etti. Bu hücumlarda 21 muhrip Rus hattının baş tarafına ve 37 torpidobot ta gündoğusu ve kible istikametlerinde olmak üzere taarruza devam ettiler. Esmekte olan lodos rüzgârı akşama doğru hafiflemişti mamafih Togo resmi raporunda denizin çok dalgalı olduğunu ve bu keyfiyetin torpido gemileri için pek ziyade güçlük çıkardığını zikretmektedir. O gece hava berraktı. Rus gemileri kendileri için azami sürat olan 12 mille seyrediyorlardı. Japon torpido gemileri, Rus gemilerine karşı son derece şiddetle ve tehlikeyi katıyen dikkate almayarak hücum yaptıklarından dolayı aralarında birkaç çarpışma vakası oldu. Hücumların sonunda Ruslar bir aralık gözden kayboldular fakat içlerinden her nasılsa bir kaç gemi ışıldak yaktı ve bu ışıldaklar gemilerin mevkiilerinin meydana çıkmasına sebebiyet verdi. *Navarin* yaralarından en tehlikelisinin üzerine çarpışma pleti koymak üzere durmuştu; Japonlar bu gemiyi yakaladılar ve dört defa torpidolamak suretiyle hatırdılar. 622 kişilik mürettebatından ancak üç kişi kurtulmuş ve bunlar da on altı saat suda kaldıktan sonra küçük Japon gemileri tarafından kurtarılmıştır.

Sissoi Veliki kış tarafından torpidolandı ve gayet yavaş olarak battı. Sabahleyin batarken Zuşima adası açığındaydı ve Japon yardımcı kruvazörleri tarafından hemen hemen zapt edilmek üzere idi. *Nahimov* baş tarafından torpidolanarak Zuşima adasına doğru gitmeğe başladı ve nihayet ertesi sabah Japon kruvazör ve muhripleri gözükmeye mürettebatı geminin kinistin valfını açarak düşman eline geçmesine mâni oldular. Bir muhrip tarafından yakın mesafeden fena halde yaralanan *Vladimir Monomakh* da ertesi sabah Japon gemileri yaklaşınca kezalik kinistin valfını açmak suretiyle bat-

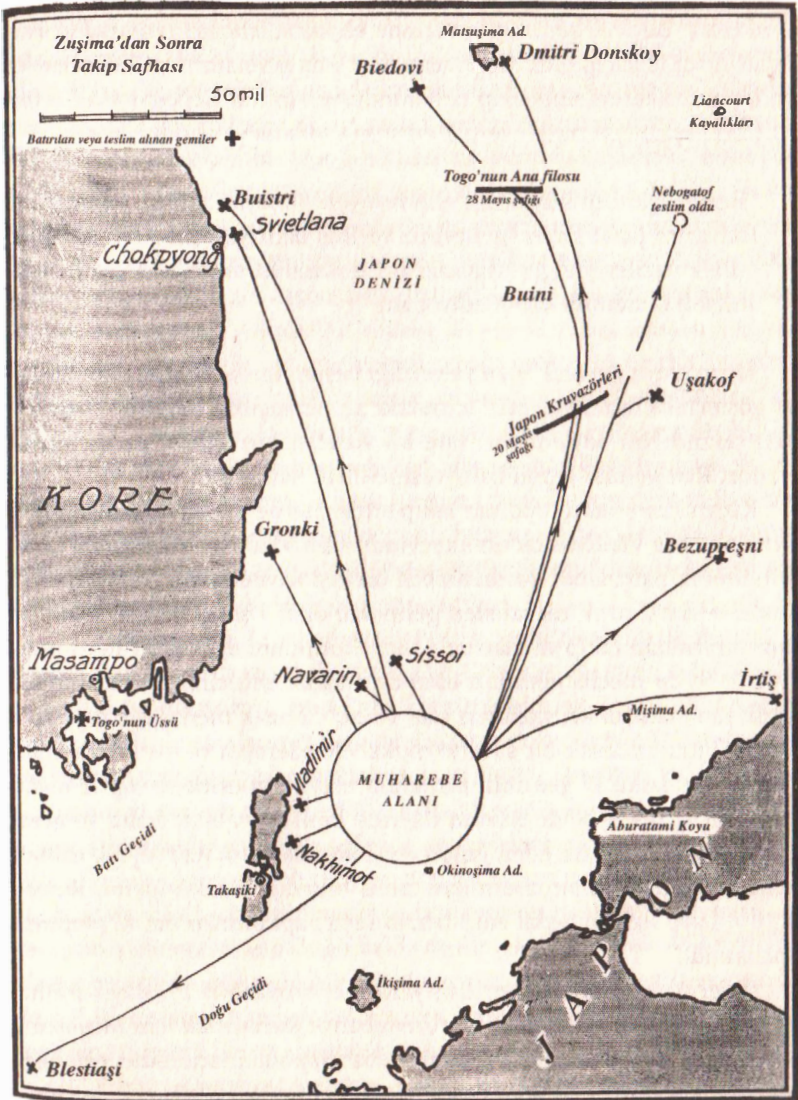
7 *Oleg*'in 25 ölü 30 yaralı, *Aurora*'nın 20 ölü 95 yaralı, *Jemtçuk*'un ise 14 ölü 31 yaralı zayıat verdikleri rapor edilmiştir.

tı. Şu halde, gece muharebesinde Rusların iki zırhlı kruvazörü de ertesi sabah kendi kendilerini batıracak derecede sakatlanmıştı. Japonlar tarafından atılan torpido adedi yüzden fazla olmakla beraber isabet miktarı ancak yedi tanedir. Nebogatof komutasındaki beş gemi, geceleyin katien ışıldak yakmadıklarından ve ışık göstermediklerinden dolayı torpido hücumlarından kendilerini kurtarmışlardı. Japon torpidolarından *No 34* ve *No 35* top ateşiyile ve *No 69* da *Akatsuki* muhribiyle vuku bulan bir çarpışmada batmıştır. Bu üç bottan başka *Yugiri*, *Harusame* ve *Sagi* muhripleri çarpışma neticesi olarak yaralanmışlar; diğer beş muhrip de geçici surette harp edemeyecek bir vaziyete gelmişlerdir. Torpido gemilerinde vuku bulan zayıat, gündüz muharebesi de dahil olmak üzere, toplam 87 kişi idi.

Japonlar tarafından yapılan bu torpido hücumları, hasara uğramadan hücumdan kurtulan Rus gemilerindeki mürettebatın maneviyatını büsbütün kesmeğe sebebiyet vermiştir. Bu gemilerdeki topçular hemen hemen yirmi dört saattir silah başından ayrılmamışlar ve bu yirmi dört saatin altı saatini, tarihin kaydettiği en müthiş deniz muharebelerinin birinde geçirmişlerdi. Buna mukabil Togo, muharebe gemilerindeki mürettebatı gece dinlendirmeye meydan bulmuştu. Gündüz muharebesi bittiği zaman Togo Okinoşima adasının 35 mil kuzeyinde idi. Mezkûr mevkiin 200 mil kuzeyinde bulunan Matsuşima adasını ertesi sabah için randevu mevkii olmak üzere tespit ederek buradan ayrıldı ve bütün gece 14 mil süratle seyredip 28 Mayıs sabah saat 05:00'te buranın takriben 30 mil güneybatısında bir nok-

taya vardı. Togo buraya geldiği zaman görünürde hiçbir Rus gemisi yoktu mamafih hemen o saatte Tuğamiral Togo komutasındaki 6. tümendenden bir telsiz aldı; bu telseze nazaran altmış mil güneyde birtakım Rus gemileri kuzeye doğru seyretmekte bulunuyorlardı. Japon muharebe gemileri hemen bu tarafa doğru döndüler ve saat 09:30'da Rusları gördüler. Bunlar *Nikola I*, *Orel*⁸ *Apraksin*, *Seniavin* ve *İzumrud* gemileri idi. Togo'nun muharebe gemileriyle üç Japon kruvazör tümeni derhal Rus gemilerinin etrafını sardılar ve bir kaç mermi attılar; vaziyetin ümitsizliğini gören Nebogatof milletler arası teslim

8 [Orel'in teknesine on iki tane 12 inçlik, yedi 8 inçlik ve yirmi 6 inçlik mermi isabet etmiş ve pruva taretinde bir 12 inçlik top mermi isabetiyle kopmuştu. Bu geminin kıç taret 113 mermi atmıştı ve halen mükemmel bir vaziyette idi. Isabet eden mermi adedi yetmiş olup zayıat miktarı 41 ölü ve 87 yaralı idi. *Nikola I*'in teknesine on mermi vurmuştu. *Apraksin*'in büyük toplarından biri sakatlanmıştır, *Seniavin*'in ise bir kaç sıyrıntısından başka bir şey yoktu.]



Harita 20. Zuşima'dan sonra Japon takibi.

işaretini çekti. Bu Rus gemilerinin içinde en süratlisi olan *İzumrud* kruvazörü saat 10:34'te kaçıp gitti. Geri kalan dört Rus gemisinin teslimi meselesi kısa bir müzakereyi müteakip hallolundu ve Amiral Nebogatof mürettebata hitaben aşağıdaki nutku verdikten sonra *Mikasa*'ya alındı:

“Ben, hayatının büyük bir ehemmiyeti olmayan altmış yaşında bir ihtiyarım fakat sizler gençsiniz ve Rus bahriyesinin şöhretini iade etmek vazifesiyle görevlisiniz. Bu teslimden mütevellit bütün mesuliyeti tamamen kabul ediyorum.”

Mumaileyh Amiral Togo'ya verdiği beyanatında, faydasız bir mukavemet göstermek suretiyle emri altındaki 2.000 kişinin hayatını heder etmekten çekindiğini söylemiştir. İşte bu suretle, biri vahim yaralı olmak üzere, dört Rus gemisi Japon bahriyesine ilhak edilmiştir.

Kaçan *İzumrud*'u Japonlar takip ettiler ise de yakalayamadılar fakat bu gemi bilahare Vladivostok'un kuzeyinde kâin Vladimir körfezinde kayalara bindirerek parçalandı. Muharebede on kişi kaybetmişti. Nebogatof'un gerisinde ve hayli uzak mesafeden gelmekte olan *Uşakof* gemisi *İvate* ve *Yakumo* tarafından takip ve taarruz edildi. Komutanı derhal bir harp meclisi topladı ve bu meclis geminin batıncaya kadar muharebe etmesine karar verdi. Japon zırhlı kruvazörleri saat 16:00'da uzak menzilden ateş açtılar. *Uşakof*'buna müessir bir surette mukabele edemedi ve yarım saat içinde o kadar yaralandı ki geminin bir tarafa meyil etmesinden toplanamaz bir vaziyete geldi. Bunun üzerine kinistin valfları açıldı ve gemi saat 18:00'e kadar devam eden Japon ateşi altında battı. 422 kişilik mürettebatından 339'u Japonlar tarafından tahlis olundu. Mez-kûr gemi, Rojestvenski'nin harp hattını teşkil edip tahrip veya zapt olunan on iki geminin sonuncusu idi.

Diğer Rus gemilerinden *İrtiş* yardımcı kruvazörü 27 Mayıs muharebesinde fena halde yaralanarak mürettebatını kurtarmak için Minoşima adası civarında karaya bindirdi ve mürettebatı Japonlar tarafından esir alındı. *Svietlana* kruvazörü 28 Mayıs sabahı Matsuşima adası güneyinde *Otava* ve *Niitaka* kruvazörleri tarafından görülerek derhal takibe başlandı. Saat

09:25'te *Svietlana* Japonlara ateş açtı; Japonlar 09:40 a kadar buna mukabele etmediler ve nihayet 10:00'da kış tarafına bir mermi isabet ettirerek dümen tertibatını sakatladılar. Dümeni sakatlanan Rus gemisi idare edilemez bir hale geldi ve saat 10:40 da tamamen ateş kesti. Her an batacak bir vaziyette olmakla beraber 11:00'e kadar su üstünde kaldıktan sonra battı ve 402 kişilik mürettebatından 291'i Japonlar tarafından kurtarıldı. Bu muharebede *Otava*'ya beş mermi isabet etti; mürettebatından 5 kişi öldü ve 23 kişi yaralandı. Yine aynı günün sabahı *Çitose* kruvazörü ile *Ariake* muhribi *Bezupreşni* muhribine rastlayarak batırdılar. 62 kişilik mürettebatından kimse kurtulamadı. *Otava* ile *Niitaka*, *Svietlana*'yı batırdıktan sonra Kore sahillerine gelerek *Buistri* muhribini tahrip ettiler. Mamafih bu geminin mürettebatından azami kısmı sahile çıkmaya muvaffak oldular. Hemen hemen aynı saatte ve fakat daha güney tarafında *Şiranui* muhribi *Gromki* muhribini kovaladı ve bununla şiddetli bir muharebeye tutuştu. Bu muharebeye *No 63* torpidobotu da iştirak etti ve bu iki Japon gemisi Rus muhribini fena halde yaralayarak teslim mecbur bıraktılar. Gemiye 63 numaralı bot yedeğine aldı fakat götürülürken battı. *Şiranui*'den 6 kişi yaralandı; *Gromki*'den 8 kişi öldü ve 15 kişi yaralandı.

Rojestvenski ile kurmayını taşıyan *Buini* muhribi 28 Mayıs sabahı *Dmitri Donskoy* kruvazörü ile *Biedovi* ve *Grosni* muhripleri refakatinde seyretmekte bulunuyordu. *Buini*'nin kömürü bitmek üzere olduğundan ve muharebede de yaralanmış olduğundan dolayı Amiral Rojestvenski gemiden alınarak *Biedovi*'ye naklolundu ve *Buini*, *Dmitri Donskoy* tarafından atılan bir mermi ile tahrip edildi. Bundan sonra *Biedovi* ile *Grosni* kuzeye doğru seyre başladılar lakin öğleden sonra Matsuşima adasının güneybatısında iken Japon muhripleri *Sazanami* ve *Kagero* tarafından görüldüler, saat 16:50'de *Biedovi* hiçbir hasara uğramamış ve mürettebatça hiçbir zayıat vermemiş bir vaziyette olduğu halde teslim oldu. *Rojestvenski* baygın bir vaziyette yatmakta olduğundan dolayı bu işte hiçbir rolü yoktu. *Grosni* derhal Vladivostok'a doğru yol vererek kaçtı; *Kagero* bunun arkasından bir müddet takip etti ise de yakalayamadı.

Dmitri Donskoy'e gelince, *Otowa* ve *Niitaka* tarafından görüldü ve tam bu sırada dört kruvazör ile Amiral Uriu geldi. *Dmitri Donskoy* bu altı

Japon gemisiyle saat 18:30'dan itibaren karanlık basıncaya kadar muharebeye devam ederek mürettebatından üçte birini kaybetti.⁹ Gece olduktan sonra 2. muhrip filotillâsı tarafından bu gemiye karşı yapılan torpido hücumları akim kaldı. Nihayet komutanı geminin kurtulma ihtimali olmadığını görerek mürettebatı Matsuşima adasına çıkardı ve geride yalnız ufak bir tahrip partisi bıraktı. Bu tahrip partisi 29 Mayıs sabahı gemiyi batırdı. Muharebede *Naniva*'nın su hattı hizasına tekrar mermi isabet ederek gemiyi bir derece tehlikeye soktu.

*Almaz*¹⁰ kruvazörü ile *Bravi*¹¹ muhribi 27 Mayıs muharebesinden sonra Japon sahillerine yakın seyretmek suretiyle Vladivostok'a vardılar. *Bodri* ve *Blestiaşi* muhripleri 27 Mayıs günü güneye doğru kaçmışlardı. *Bodri* batacak bir vaziyette bulunduğundan ertesi sabah bunun mürettebatı diğer gemiye alındıktan sonra denizde terk edildi. Mezkûr muhrip bu vaziyette dalgaların tesirine tâbi olarak Sarı Deniz'de sürüklenip gitmekte iken 4 Haziran günü buna bir İngiliz vapuru tesadüf etti ve yedeğine alarak Şangay limanına getirdi. yardımcı gemiler *Svir* ve *Koreya*'da kezalik enterne edilmek üzere aynı limana geldiler. *Anadır* ismindeki Rus nakliye gemisi Kore boğazından güneye doğru indi ve bir daha Japonlara rast gelmeden 27 Haziran'da Madagaskar'a vardı.

İşte bu suretle otuz sekiz parçadan mürekkep Rus filosu Japonlar tarafından tam manasıyla hezimete uğratılmış ve üç amiralden ikisi esir alınmıştı. Bu filoya mensup gemilerden her birinin akıbeti aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

- Zırhlı gemiler (12 gemi) : *Osliaibia*, *Aleksandr III*, *Borodino* ve *Suvarof* 27 Mayıs gündüz muharebesinde batmıştır; *Navarin* 27/28 gecesi batmıştır; *Nahimov*, ve *Uşakof* 28 Mayıs'ta batmıştır; *Orel*, *Nikola I*, *Apraksin* ve *Seniavin* 28 Mayıs'ta teslim olmuşlardı.
- Kruvazörler (8 gemi) : *Vladimir Monomakh*, *Dmitri Donskoy* ve *Svietlana* 28 Mayıs'ta batmıştır. *İzumrud* Sibirya sahillerinde karaya gitmiştir. *Oleg*, *Aurora* ve

Jemtçuk Manila'da enterne olmuştur; *Almaz* Vladivostok'a gitmiştir.

Muhripler (9 gemi) : *Buini*, *Buistri*, *Bezupreşni*, *Gromki* ve *Blestiaşi* 28 Mayıs'ta batmıştır; *Biedovi* 28 Mayıs'ta teslim olmuştur; *Bodri* Şangay'da enterne edilmiştir; *Grosni* ve *Bravi* Vladivostok'a gitmiştir.

Yardımcı gemiler (7 gemi) : *Kamçatka*, *Ural* ve *Russ* 27 Mayıs'ta batmıştır; *İrtiş* 28 Mayıs'ta karaya gitmiştir; *Koreya* ve *Svir* Şangay da enterne edilmiştir; *Anadir* Madagaskar'a kaçmıştır.

Hastane gemileri (2 gemi) : *Orel* ve *Kostroma* 27 Mayıs'ta zapt edilmiş ve bilâhare serbest bırakılmıştır.

Bütün filodan kifayeti harbiye itibarıyla ehemmiyetten uzak üç gemi Vladivostok'a varmış; otuz dört gemi batmış; enterne edilmiş veya zapt olunmuş; bir tek gemi de Rusya'ya dönebilmişti. Buna mukabil Japonlardan üç torpidobot batmış; sekiz torpidobot ve muhrip de geçici surette harp edemeyecek derecede yaralanmıştı, iki taraf zayıyatı aşağıda gösterilmiştir:

	Ölü	Yaralı	Esir	Yekün
<i>Japon</i>	117	583	0	700
<i>Rus</i>	4.830	Meçhul	5.917	10.747

Buna ilâveten Rus mürettebatından 1.862 kişi tarafsız limanlarda enterne edilmiştir, Rusların zayıyatı, tarihte güvenilir surette kaydedilmiş bulunan deniz muharebelerindeki en büyük zayıyattır. Japonların zayıyatı, Japon kurmayı tarafından verilmiş olduğu için resmidir.

Japonların bu kadar kolayca ve mühim hiçbir gemi kaybetmeksizin elde ettikleri bu netice bütün dünyayı hayrette bıraktı. Ruslar, yedikleri darbenin tesiri altında Rus menfaatlerine bu derece zarar vermiş olan beyhude bir harbi sulh ile bitirmekten başka bir şey düşün-

9 [Gemi rahibinin ifadesine nazaran zayıyat miktarı 60 ölü ve 120 yaralı idi.]

10 5 ölü; 10 yaralı.

11 9 ölü; 5 yaralı.

mez oldular. Mamafih Japonlar daha sulh akdedilmezden evvel 1905 senesi Haziran ve Temmuz aylarında Sahalin adasını işgal; Amur nehri munsabını ve Sibiryah sahillerini abluka ettiler.

Japonlar Zuşima zaferini ancak güzel bir taktik, iyi topçuluk ve mahir bir sevk ve idare sayesinde kazanmışlardı. Ruslar, gerçi muharebe esnasında inisiyatif ile cüretli işlere girişmemiş olmakla beraber muharebede sonuna kadar dayanmışlar ve büyük bir şecaatle harp etmişlerdir. Hasım filolar birbirlerine sokulmazdan evvel vuku bulan uzak menzilden top atışında Ruslar da Japonlardan daha az kudret göstermemişlerdir. Nitekim bundan evvel vuku bulan Ağustos muharebelerinde de uzak menzil muharebesinde Ruslarla Japonlar arasında bir fark görülememişti. Topçuluk kudretinin gayet yüksek olması ancak uzak menzillerde müessir olabilir; bu takdirde topçuluk kifayeti yüksek olan taraf belli bir zaman zarfında daha çok isabet teminine muvaffak olur.

Bir geminin teknesine yağmur gibi mermi düşerse bu hal o gemidekilerin maneviyatını bozar ve iyi nişan almağa, hasarın tamirine ve soğukkanlılıkla manevra yapılabilmesine mâni olur. Halbuki isabet adedi, uzak menzil muharebelerinde olduğu gibi¹² seyrek olursa mürettebat şaşkınlıktan kendilerini çabuk toparlar ve nefesine hâkim olarak yaraları kapatmağa ve yangınları söndürmeğe fırsat bulur.

10 Ağustos muharebesine *Diana* kruvazörü; Zuşima muharebesine *Suvarof* muharebe gemisiyle iştirak etmiş olan Binbaşı Semenof, Japonların bu iki muharebedeki top ateşleri arasında harikulade bir fark bulunduğunu hayretle zikretmiştir. Birinci muharebede Japonlar ara sıra isabet temin ediyorlar ve Rus mürettebatının manevi kuvveti bundan o kadar müteessir olmuyordu. ikinci muharebede ise isabetler ard arda bir şekil almıştı ve mermilerin yaptıkları tesir ise gemilerdeki bütün harekâtı felce uğratabir derecede kuvvetliydi.

Ruslar hemen hemen başsız olarak harp etmişlerdir. Rojestvenski'nin cesur bir subay olduğu muhakkak bulunmakla beraber emir ve komuta hususunda maharet sahibi olmadığı açığa çıkmıştır. Mumaileyhin kâfi derecede harp teşkilâtı almamış olması ve bilâhare son dakikada bu teşkilâtı değiştirmeye kalkışması felaketli bir hatadır. Kezalik

Togo'nun kruvazörleri vasıtasıyla kendi filosunun harekâtını tarassut altında bulundurmasına müsaade etmiş olması da aynı biçimde büyük bir hatadır. Mumaileyhin almış olduğu mükerrer yaraların kendisinde emir ve komuta kudretinin imkânsız olmasındaki tesir derecesi tamamen malum bulunmakla beraber 27 Mayıs günü saat 15:00'dan sonra artık devamlı ve muntazam düşünemeyecek bir hal eylediği muhakkaktır. Buna mukabil Togo ile Kamimura yüksek bir komutanlık kudreti gösterdiler ve bunların emir ve komutaları altında bulunanlar da Ruslarda asla mevcut olmayan bir inisiyatif ve gayretle hareket eylediler. Togo'nun muharebeyi kati neticeler alınabilecek bir menzilden yapmak hususundaki kararı ile muharebenin sonunda Rusların top ateşi altında dönmek için gösterdiği cesaret cidden takdire şayandır. Kezalik gündüz muharebesinden sonra filosunu Vladivostok'a gitmesi muhtemel olan Rus kuvvetlerini önlemek üzere Matsushima adasına doğru sevk etmesi de aynı biçimde takdire lâıyk bir isabetli karar nümunesidir. Mumaileyh muharebede büyük bir kuvveti tamamıyla müessir bir surette idare etmenin güçlüğünü pek doğru olarak takdir ettiği içindir ki emrindeki iki kuvvetli tümenden birinin idaresi hususunda Amiral Kamimura'yı tamamen serbest bırakmış ve Kamimura da eline geçen fırsatlardan hakkıyla istifade etmiştir.

Amiral Nebogatof, teslim olduğu için acı surette tenkitlere uğradı. Harpten sonra yapılan mahkemesinde divanıharp tarafından idama mahkum edildi ise de hüküm tatbik olunmayarak hapse konuldu ve üç sene hapse kaldıktan sonra affedildi. Nebogatof'un müdafaası gemilerin eğitilmiş erat noksanlığından dolayı pek fena bir vaziyette bulunduklarını meydana çıkarmıştı. Mumaileyhin fikrine göre esasen bu filonun Uzakdoğuya gönderilmesi hiçbir suretle tavsiyeye şayan değilken, sırf Amiral Birilef'in Japon filosundaki topların aşınmış oldukları hakkında Rus bahriye makamlarını ikna etmesi üzerine gönderilmesine karar verilmişti ki bu acınacak bir yanılgıydı. Gemilerinin mürettebatı, hapishaneden, disiplin taburlarından ve hastanelerden toplama; ekseriyet itibarıyla karakteri bozuk insanlardan teşkil edilmiş bulunuyordu. Küçük zabıtlara gelince, bir defa bunlar

12 [Jutland muharebesi bir istisna teşkil ediyor; bu muharebede Almanlar uzak menzil muharebelerinde çok isabet temin etmişlerdir.]

vaktiyle pek az talim ve terbiye görmüşler bilâhare uzun müddet ihtiyat sınıfında kalarak eski bildiklerini de unutmuşlardı.

Nebogatof'un gemileri çok yüklü idi ve bunlardan *Uşakof* sınıfı gemilerle *Nikola I*'in zırh kuşakları suya gömülmüştü. Gemilerdeki toplardan azami kısmı eski sistem ve kısa menzilli toplardı; humbaraları ise kuvvetsiz olduğundan patladıkları zaman yaptıkları tesir azdı. *Orel* sınıfı bütün gemilerin dengeleri bozuk olduğundan Rojestvenski'nin teknik müşavirleri bu gemilerin alabora olmalarını men için muharebeden evvel teknelerinin mümkün mertebe hafifletilmesini tavsiye etmişlerdi.¹³ *Apraksin*'deki 10 inçlik toplar pek tehlikeli bir vaziyette olup ilk gün vuku bulan muharebenin sonunda kudretsizlik eseri göstermişlerdi., Biscay körfezinde yapılan ateş taliminde topların husule getirdiği sadmeden *Seniavin*'in perçinleri açılmış ve gemi su etmeğe başlamıştı. Bu gemideki topçu mürettebatı kudret cihetiyle umumen fena idiler. Bununla beraber cephane az olduğu için bunları lâyıkıyla talim etmek de mümkün değildi.

Nebogatof ile birlikte teslim olan gemi komutanları onar sene hapse mahkum edildilerse de bu hüküm tatbik edilmedi. Bütün dünya bahriyelerinde teslim aleyhinde büyük bir cereyan vardı ki bu keyfiyet son zamanlardaki telâkkinin mahsulüdür. Eski zaman harplerinde şeci ve azimli bir mukavemet gösterdikten sonra faydası kalmadığını anlayınca teslim olmak hiç de şerefsiz bir hareket addedilmezdi. Japon gemileri hem adet ve hem de toplarının menzilleri itibarıyla üstün bir vaziyette bulunduklarından Nebogatof'un vaziyeti son derecede ümitsizdi ve eğer mukavemet göstermeğe kalkışmış olsaydı daha kendisi Japonlara bir mermi vurmadan gemilerinin parça parça olacağına hiç şüphesi yoktu. Nitekim kendisi ateş için emir vermiş ve lâkin topçu kurmayından mesafe gayet büyük olduğu için ateşin bir fayda vermeyeceği cevabını almıştı. Amiral Nebogatof'un hareket tarzı hakkında en doğru fikir olmak üzere bilhassa cesaret ve şecaati itibarıyla bahriyede büyük bir şöhret kazanmış olan bir İngiliz amiralinin* 21 Kasım 1918 günü Alman filosunun teslimi esnasında söylemiş olduğu sözü zikredebilirim. Bu zata, Alman filosunun bu suretle teslim olacak yer-

* Bu amiral Büyük Harpte İngiliz muharebe kruvazörü filosu komutanı olan Amiral Beatty olacak –Mütercimim notu.

de son bir muharebe vererek orada mahvolmasının daha evlâ olup olmadığı hakkındaki fikrini sormuştum; bana demişti ki: “Hayır, artık dökülen kan kâfidir, vaziyetleri ise ümitsizdir, cesaret ve şecaatlerine gelince bundan kimsenin şüphesi yoktur.”

Amiral Rojestvenski, yaralı olarak bulunduğu *Biedovi* muhribini teslim etmiş olan subayların mahkemesiyle meşgul bulunan divanı harbe kendisinin de sevk olunmasını ısrar ile talep etti. Muhrip teslim olduğu zaman Rojestvenski ile kurmayından Binbaşı Semenof tehlikeli bir surette yaralı bulunuyordu. Fakat mezkûr muhripte amiralin kurmayından üç kişi daha vardı ki bunların hiçbir yarası yoktu. Mahkeme neticesinde bu subaylardan her üçü de kurşuna dizilmeğe mahkum edildiler. Bu üç subaydan biri amiral gemisi komutanı Clapier de Colomb, diğerleri Albay Filipofski ve Yüzbaşı Leontief idi. Bu subaylar, *Suvarof*’u terk ettikten sonra diğer bir muharebe gemisine geçmek için lüzumu kadar gayret göstermemiş olmak töhmesiyle itham edilmişlerdi. Kendileri müdafaalarında ise teslim olmalarının sebeplerini izah ederken bunu ancak vücudu Rusya için gayet kıymetli olan Rojestvenski gibi bir şahsiyeti tahlis gayesiyle yaptıklarını söylemişlerdi ki bu keyfiyet kendi postlarını kurtarmak için uydurulmuş bir bahaneden başka bir şey değildi. Bunlarla beraber *Biedovi*’nin komutanı ölüme mahkum oldu. Fakat bu hükümler bilâhare tadil olunarak kısa bir müddet için hapis cezasına tahvil edildi. Rojestvenski ise beraat kazandı.

Muharebenin dikkate şayan olan bir çok vakalarından biri de Rus gemilerinin mukavemet ettikleri isabet adedidir; bu gemilerden her birini batırmak için 6 inçlik ve daha büyük çapta olmak üzere tahminen 100 mermiye ihtiyaç hâsıl olmuştur. O tarihlerde müessir muharebe menzili 4.000-6.000 yarda arasında idi. Bununla beraber *Suvarof* çok sayıda defalar bir kaç Japon gemisinin 2.000 yardadan müşterek ateşlerine maruz kalmış olmasına rağmen beş saat suyun üstünde durmuştu. Halbuki Jutland’da İngiliz muharebe kruvazörü *Indefeatable* yalnız Alman muharebe kruvazörü *Von der Tann*’ın ateşine maruz kaldığı halde ateşin başlamasıyla mezkûr geminin batması arasında ancak on dört dakikalık bir zaman geçmiştir. Kezalik İngiliz muharebe kruvazörü *Queen Mary*, *Derfflinger* ve *Seydlitz*’in 15.000 yardadan yapılan

13 [Bu gemilerin filhakika yükleri azaltılmış ve muharebede iyi bir vaziyet göstermişlerdir.]

müşterek atışlarıyla 33 dakikada batmıştır. Rus filosundan ilk olarak batan *Oslia* 5-7 Japon gemisinin konsantre ateşlerine tamam elli dakika mukavemet göstermiştir. Rus kaynaklarına nazaran Rus gemilerinde asıl hasarı 8-12 pus çapındaki büyük mermiler yapmıştır ve 6 inçliklerin yarattıkları hasar nispeten ehemmiyetsiz kalmıştır. Rus gemilerinden kurtulan mürettebatın mütefikan verdikleri beyanata nazaran, zırh levhalar gemiler için hayati bir ehemmiyete haizdir. Su kesimi hizasında zırh levhalar mermi isabetiyle delindikleri zaman muntazam bir şekilde delindiklerinden bunların kapatılması kolay olmuştur; halbuki zırhsız mahallere isabet eden mermilerin açtıkları delikleri kapatmak hemen hemen imkân haricinde kalmıştır. Rus gemilerinden bazılarının alabora olmaları almış oldukları yaraların tesirindendir. Bu gemilerin su hattı hizalarına çok mermi isabet etmiş ve pek vahim yaralar açmışlardı.

Bu muharebede yapılan torpido hücumlarının fevkalâde cesaret ve azim ile yapılmış olmalarına rağmen netice üzerindeki tesiri ehemmiyetsiz kalmıştır ki bu hâl Rus-Japon harbinin diğer muharebelerinde de aynen vâki olmuştur. Yani bütün bu muharebelerde yapılan torpido hücumlarının netice üzerinde hemen bir tesirleri olmamıştır. Torpido ile batırılmış olan *Navarin* ve *Sissoi Veliki* zaten evvelce top ateşiyle tahrip edilmişlerdi, binaenaleyh bunlar esasen mağlup olmuş gemilerdi. *Suvarof*a atılmış olan torpidoların adedi şaşılacak kadar çoktur. Torpido silâhının netice üzerindeki tesirinin bu kadar küçük olmasına rağmen dolayı yapmış olduğu tesir son derecede büyüktür. Japonlar tarafından geceleyin yapılan torpido hücumları Rus gemilerindeki mürettebatı fena halde yormuştur; keza 10 Ağustos muharebesinde Rus filosu perişan bir vaziyete düştüğü halde havanın kararmasından dolayı Togo'nun bunları takip etmemesi Rus torpidolarının hücumundan çekindiğindendir. Bunun gibi Rojestvenski'nin Kore boğazından gündüzün geçmek istemesi de Japon torpidolarının hücumundan korktuğundandır. Halbuki, talihin bir az yardımıyla, geceleyin kimseye görünmeden buradan belki de geçebilirdi. Aynı biçimde büyük Japon gemilerinin geceleyin Port Arthur'a yaklaşmak hususunda göstermiş oldukları ağırlık ve ihtiyatkârlık ta yine torpido hücumu endişesindendir. Gemilerin ışıksız seyretmeleri ve ışıldak yakmaktan sakınmaları hakkında

Nebogatof tarafından kabul edilen plân kendi gemileri tarafından gayet muvaffakiyetle tatbik edilmiş ve Japonların bu gemileri keşfetmelerine mâni olmuştur.

Japonlar, Ruslara karşı yapmış oldukları harekât ile Rus limanlarına karşı koymuş oldukları abluka esnasında yirmi üçü İngiliz bandıralı olmak üzere almış bir ticaret gemisi zaptetmişler ve bunlardan hiçbirini batırarak, kanunlara uygun olarak götürüp bahriye mahkemesine vermişlerdir. Ruslar, azami kısmı küçük Japon balıkçı gemisi olmak üzere elli yedi gemi zapt ve tahrip etmişlerdir. Bunların içinde, Kuzey denizinde batırdıkları Hull limanına mensup balıkçı gemisi de dahil olmak üzere yirmi beşi İngiliz bandıralıdır. Rusların bu hareketleri deniz harplerinin muteber olan kanunlarına ve teamüllerine muhaliftir. Ruslar, balıkçı gemisinden başka, usulüne tevfikân mahkemeye lüzum görmeksizin üç İngiliz vapuru daha batırmışlardır ki bu gemilerin içinde kaçak eşya bulunduğu şüphelidir. Ticaret gemilerinin bu suretle tahrip olunmaları şimdiye kadar vâki olmayan yeni bir harp usulü idi ki bundan on iki sene sonra Büyük harpte Almanların denizaltı harbi için kabul ettikleri tarz ve hareketi mazur gösterecek bir misal teşkil etmiştir. Ticaret gemisi sıfatıyla Karadeniz'den gelerek boğazlardan çıkmış olan bir Rus yardımcı kruvazörünün Kızıldeniz'i geçerken 13 Temmuz 1904 tarihinde İngiliz posta vapuru *Malacca*'yı çevirmesi hiçbir suretle kabulü edilemez bir harekettir. Hongkong'daki İngiliz harp gemileri için mühimmat yüklü bulunan vapur harp sahasından çok uzakta ve tarafsız sularda tevkif olunmuş; nihayet İngiltere tarafından yapılan şiddetli bir protestodan sonra 27 Temmuz'da serbest bırakılmıştır.

Japonlar Vladivostok limanına karşı ilân etmiş oldukları ablukayı hakkıyla tatbik etmişler ve buraya hiçbir şey sokmayarak Rusların güçlüğü-nü bir kat daha artırmışlardır.

9 Ağustos'ta A.B.D'nin Portsmouth şehrinde sulh müzakerelerine başlanmış ve bu müzakereler 5 Eylül'de imza edilen ve mezkûr şehrin ismini taşıyan bir anlaşma ile son bulmuştur. Bu anlaşma icabı, Japonların sağlanmaları uğurunda bu kadar yiğitçe dövüşmüş oldukları bütün emel ve arzular tamamen gerçeğeleşmiştir.

ON BEŞİNCİ FASIL

İtalyanlar tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na verilen ulti­matom - İtalyanların denizdeki üstünlüğü - Trablusgarp bombardımanı - Tobruk'un zaptı - Beyrut harekâtı - Ege Denizi'ndeki harekât - Çanakkale istihkâmalarının bombardımanı - Rodos'un zaptı - Türk-Yunan harbi - Feth-i Bülend'in torpidolanması - Hamidiye'nin torpidolanması - Çanakkale boğazı önündeki harekât - Hamidiye'nin seferi

28 Eylül 1911 tarihinde İtalya hükümeti Osmanlı İmparatorluğu'na bir ulti­matom verdi. Yirmi dört saat zarfında cevap verilmesi talep edilen bu ulti­matom da İtalya hükümeti Trablusgarp'ı işgal fikrinde olduğunu bildiriyordu. Osmanlı İmparatorluğu bu ulti­matoma gayrı müsait cevap ver­diğinden 29 Eylül günü saat 14:30'da harp başladı. İtalyanlar 30.000 kişi­lik bir kuvveti Trablusgarp'a çıkartmak için lâzım gelen hazırlıkları süratle tamamladılar. İtalya hükümeti senelerden beri bu iş için lâzım gelen tertibatı tecrübe etmekte idi ve büyük devletlerle imzaladığı çeşitli anlaşmalarla bu memleketi işgal etmek hakkının tanınmasını temin eylemiş bulunuyordu. Muarızların deniz kuvvetleri arasında mukayesesi mümkün olmayan büyük farklar olduğu için bu kuvvetlerin birbirleriyle çarpışmaları mevzubahis olamazdı çünkü böyle bir çarpışma, zayıf olan Türk deniz kuvvetlerinin imhası demek olurdu.

İtalya'nın esas deniz kuvvetleri her biri iki tümen­den mürekkep iki filo halinde teşkil edilmiş bulunuyordu. Tümenlerden her birine dört muhripten mürekkep birer muhrip filotillâsı verilmişti. Teşkilata dahil bulunan gemilerle amirallerin isimleri aşağıda yazılmıştır:

Birinci filo : Başkomutan Koramiral A. Aubry

1. Tümen : *Vittorio Emanuele III, Regina Elena, Napoli, Roma*, her biri 12.625 ton, sürat 22 mil, iki 12 inçlik, on iki 8 inçlik top ile mücehhez.
2. Tümen : (Tuğamiral E. Presbitero) *Pisa, Amalfi, San Marco*; her biri 10.000 ton, sürat 22 mil, dört 10 inçlik, sekiz 7,5 inçlik top

ile mücehhez. *Agordat* torpido gambotu, 1.313 ton; *Partenope* mayın gemisi, 834 ton.

İkinci filo : Koramiral Faravelli

3. Tümen : *Benedetto Brin*,¹ 13.400 ton, sürat 20 mil, dört 12 inçlik, dört 8 inçlik, on iki 6 inçlik top ile mücehhez; *St. Bon, Emanuele Filiberto*, her biri 9.800 ton, sürat 18 mil, dört 10 inçlik, sekiz 6 inçlik top ile mücehhez.

4. Tümen : (Tuğamiral P. Thaon di Revel) *Garibaldi, Varese, Ferruccio*, her biri 7.400 ton, sürat 20 mil, bir 10 inçlik, iki 8 inçlik, on dört 6 inçlik top ile mücehhez. *Marco Polo*, 4.500 ton, sürat 19 mil, altı 6 inçlik top ile mücehhez. *Coatit* torpido gambotu, 1.313 ton; *Minerva* mayın gemisi, 846 ton.

Yukarıdaki kuvvetlere ilaveten bir de talim tümeni vardı ki bu tümen *Re Umberto, Sicilia* ve *Sardegna* isimlerindeki eski zırhlılar (Her biri dört es-ki sistem 13,5 inçlik ve daha küçük çapta toplarla mücehhez) ile *Carlo Alberto* zırhlı kruvazöründen (on iki adet 6 inçlik top ile mücehhez) mürekkepti. Adriyatik Denizi'nde harekât yapmak üzere Abruzzi dükü komutasında *Vettor Pisani* zırhlı kruvazörü (6.500 ton, on iki 6 inçlik top ile mücehhez), *Lombardia* zırhlı kruvazörü ve on iki muhripen müteşekkil bir kuvvet ayrılmıştı. İtalyan filosunun bilhassa kuvvetli silahlandırılmış ve iyi yapılmış modern gemilerden mürekkep olması bu filonun kuvvetini bir kat daha artıracak bir âmildi. İtalyan bahriyesinde bir çok küçük denizaltı gemileri de vardı fakat bunlar harpte bir vazife almadılar. Kızıldeniz'de ve Arabistan sahilindeki Türk topraklarının karşısında İtalyanların Eritre müstemlekesi vardı ki burada altı hafif kruvazörle altı muhripen mürekkep bir İtalyan kuvveti derhal harekete geçmeğe hazır bir vaziyette bulunuyordu. Harbin başında Türk bahriyesinde işe yarar ancak dört gemi vardı. Bunlardan ikisi *Turgut Reis* ve *Barbaros Hayrettin* isimlerindeki eski muharebe gemileriydi. Her ikisi de 1891 tarihinde inşa edilmiş olup Almanya'dan satın alınmıştı ve 11 inçlik altı toplar mücehhez bulunuyorlardı. Diğer ikisi de, tipleri oldukça modern ve saatte 20 mil sürat yapabilecek kabiliyette *Hamidiye* ve *Mecidiye* hafif kruvazörleri idi.

¹ Tümen daha sonra bu geminin kardeşi olan *Regina Margherita* ile takviye edildi.

Bu dört gemi ile beş yeni muhripten mürekkep bir Türk kuvveti, harbin ilân edilmek üzere olduğundan tamamen habersiz olarak 28 Eylül'de Beyrut'tan hareket etmişlerdi. Eğer İtalyanlar bu küçük filoyu tahrip etmek istemiş olsaydılar bunu pek kolaylıkla icra edebilirlerdi fakat İtalyanların asıl maksatları Türk kuvvetlerini yok etmekten ziyade Trablusgarp'ı ele geçirmekti. Filhakika İtalyanlar yaptıkları bütün harekât esnasında lüzumsuz yere kan dökülmemesi için son derece gayret etmişlerdir.* Türk filosu harp ilânını 30 Eylül günü haber aldı ve derhal Çanakka- le'ye geri döndü.

Aubry'nin stratejisi sağlandı. Trablus'a saldırmadan evvel Türklerin harp kudretini yok etti ve Ege Denizi'ni Türk gemilerinden temizledi. Harbin ilk ateşi Türklerin gümrük kaçakçılığına mâni olmak üzere üç küçük torpidobot bulundurdıkları Adriyatik'te açıldı. Binbaşı Ricci komutasında bulunan dört İtalyan muhribi 29 Eylül günü öğleden sonra Preveze limanından çıkmakta olan iki Türk torpidobotunu yakaladı ve 3.000 yarda mesafeden 12 librelik toplarıyla bunlardan birisini mükerrer defalar vurarak karaya sürdü. Bilâhare tahrip edilen bu gemi 177 ton ağırlığındaki modern cins bir torpidobot olan *Tokat* idi.

Alpagot adındaki ikinci torpidobot Preveze limanına kaçtıysa da daha sonra burada batırıldı. Aynı gün binbaşı Biscaretti komutasında bulunan iki muhrip Korfu adasının karşısında bulunan Gumenitza'da 270 tonluk *Tayyar* muhribi ile *Tokat*'a müşabih *Antalya* torpidobotunu tahrip ettiler.² *Marco Polo*'nun San Giovanni di Medua'da asker yüklü bir Türk nakliyesini zaptettiği 1 Ekim'e gelindiğinde Adriyatik'teki tüm Türk gemileri etkisiz hale getirilmişti. İtalyanların Arnavutluk sahillerinde bu kabil harekâta girişmeleri Avusturya hükümetince iyi karşılanmayarak Avusturya filosu Cattaro donanma üssünde toplanmağa başladığından dolayı İtalyanlar Adriyatik'te başka bir harekâta bulunmaktan vazgeçtiler. Esasen maksatları, İtalyan sahillerine bu küçük gemiler tarafından akın yapılmasına mâni olmaktı ve bu maksat da başarılmıştı.

* İtalyanların Kızıldeniz'deki küçük gambotlarımıza karşı yaptıkları harekât ile Beyrut'taki Avnillâh vakası hiçbir zaman Türkiye'yi sulha mecbur edemeyecek ve binaenaleyh beyhude yere kan dökmek hududunu geçemeyecek türden olduğu için müellifin bu iddiası taraflıdır –Mütercimim notu.

İtalyanlar Trablusgarp'a yapılacak sefer için üs olmak üzere Sicilya adasının güney doğusunda kâin Augusta limanını seçmişlerdi. Trablusgarp'tan 285, Derne'den 460 ve Çanakkale'den 680 mil mesafede bulunan mezkûr liman mevki itibarıyla bu harekât için gayet elverişli idi. Amiral Faravelli refakatinde *Benedetto Brin*, *Sardegna* ve *Re Umberto* gemileri olduğu halde 29 Eylül'de Augusta limanından hareket ederek 24 Eylül'de Spezia'dan hareket etmiş bulunan Amiral Thaon di Revel komutasındaki 4. ve 2. tümenler ve bu tümenleri takviye etmek üzere verilmiş olan *Carlo Alberto* ve *Emanuele Filiberto* gemileriyle birleşti. 29 Eylül'de Trablusgarp'a karşı abluka ilân edildi ve 2 Ekim'de Thaon di Revel Trablusgarp valisine teslim olmalarını; aksi takdirde ertesi gün şehrin bombardıman edileceğini bildirdi. Trablusgarp ile Osmanlı İmparatorluğu arasında hiçbir muhabere vasıtası kalmamıştı: kablo kesilmiş ve Derne'deki telsiz istasyonu da *Pisa* zırhlı kruvazörü tarafından 1 Ekim'de tahrip olunmuştu. Türklerin Trablus'u teslim etmeyi reddetmeleri üzerine Faravelli 3 Ekim'de harekâta başladı.

Trablusgarp'taki Türk kuvvetleri 4.500 muvazzaf ve 2.500 redif askerinden ibaretti. Sahildeki istihkâmlar eski sistem ve eski topraklarla mücehhez olup cephaneye ise azdı. Şehrin batı tarafındaki Sultaniye istihkâmıyla haritada (B) harfiyle gösterilen istihkâm diğer tahkimata nazaran en iyi topraklarla mücehhez bulunuyordu. 13,5 inçlik topraklarla silahlı bulunan *Re Umberto*, *Sardegna* ve *Sicilia* muharebe gemileri bu mevkiye topa tutmak üzere ayrılmışlardı. Şehrin ön tarafına tesadüf eden fener tabyasıyla burun üzerindeki tabyanın toprakları ancak 6 inçlik olup doğrudan doğruya Faravelli komutasında olmak üzere *Benedetto Brin*, *Emanuele Filiberto* ve *Carlo Alberto* tarafından bombardıman edileceklerdi. Şehrin doğusundaki Hamidiye tabyanının bombardımanı *Garibaldi*, *Ferruccio* ve *Varesse*'ye bırakılmıştı. İtalyan gemileri istihkâmlardaki toprakların menzilleri haricinde kalarak buradan bombardıman yapmak üzere talimat almış bulunuyorlardı. Saat 15:30'da 7.000 yarıdan ateş başladı; Türkler hiç şüphesiz, gemilerin menzil haricinde bulunduğunu gördüklerinden buna karşı zayıf bir mukabelede bulundular. İtalyan gemileri 400 kadar mermi attıktan sonra 18:10'da ateş keserek denize açıldılar.

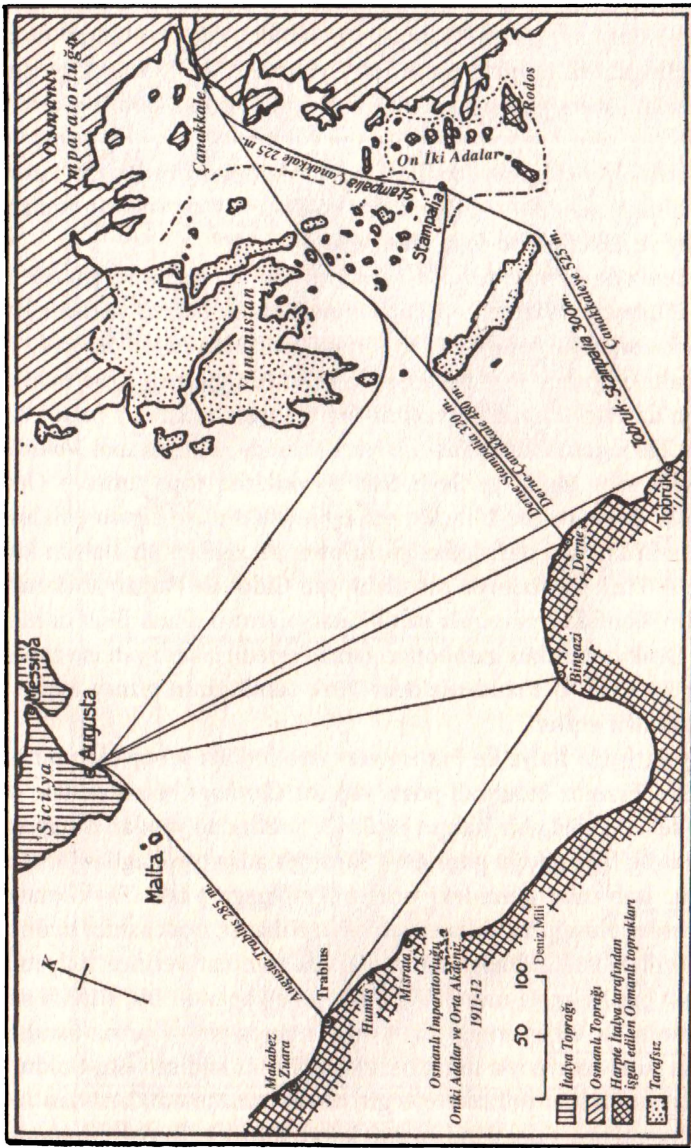
2 Bilâhare Türkler tarafından yûzdürölüp tamir olunarak Bal-kan harbinde görev aldı.

Bombardıman ertesi sabah tekrar başladı ve tahkimatın tamamen harap bir vaziyete geldiği anlaşılan kadar devam ettikten sonra öğleyin ateşe nihayet verildi.³ Bir aralık *Albatros* torpidobotu limana girerek bir keşif yaptı ve bunun üzerine Türkler bu gemiye bir kaç mermi atıldılar. Mezkûr torpidobot döndüğünde Hamidiye istihkâmının tamamen harap olduğunu rapor etti. İtalyanlar 5 Ekim de Sultaniye istihkâmı civarına demirlemiş bulunan *Re Umberto* sınıfı üç geminin ateş himayesi altında olarak 1.732 kişiden mürekkep bir bahriye tugayını karaya çıkardılar. Komodor Cagni komutasında bulunan bu kuvvet mezkûr istihkâmı şehri süratle işgal etti. *Varese* Hamidiye istihkâmına sokularak burasını topa tuttu ve bir cephaneliği infilâk ettirdi. Bu harekât esnasında İtalyan gemileri hiçbir zayıt vermediler. Türklerin zayıtı 12 ölü ve 23 yaralıdan ibaretti.⁴ İtalyanlar bombardıman esnasında şehri ve tarafsız binaları muhafaza için çok dikkatli davrandılar. Bununla beraber konsolosluklardan birinin civarına düşen bir mermiden dört kişi öldü. 10 Ekim’de İtalyan kıtalarını yüklü bulunan nakliye filosunun ilk gemisi Trablus’a vardı. Bundan iki gün evvel Türkler, karadaki bahriye kıtalarına karşı bir taarruz yapmışlar ve fakat gemilerin ateşiyle püskürtülmüşlerdi.

Bu harekât vuku bulmakta iken Amiral Aubry 4 Ekim tarihinde Trablusgarp’ın en doğusunda bulunan Tobruk limanını elde etti. Doğu Akdeniz’de harekât yapmak için mevkiî gayet elverişli bulunan bu liman İtalyanlar tarafından ileri üssüne dönüştürüldü. Mezkûr limanın işgali esnasında Türkler tarafından pek az mukavemet gösterildi ve sahile çıkarılan bahriye kıtaları İtalya’dan kara askerinin gelmesine kadar burayı ellerinde tutmağa muvaffak oldular. Bütün bu harekâtın devamı müddetince İtalyan kruvazörleriyle küçük gemiler tarafından Ege Denizi sıkı bir gözlem altında bulunduruldu. Bundan maksat Türkler tarafından herhangi bir hareketle bulunulmasına meydan vermemekti. Halbuki Türk ve İtalyan deniz kuvvetleri arasındaki kuvvet farkı, Türkler için herhangi bir muvaffakiyet ümidini imkân haricinde bırakacak derecede büyük olduğundan Türk bahriyesi hiçbir faaliyet gösteremedi; mamafih en iyi iki Türk gemisi olan *Hamidiye* ve *Mecidiye*’nin kömür istiap hadleri pek mahdut olduğundan akıncılık yapmak için mü-

3 İstihkâmlar için Harita XXII’ye müracaat.

4 Greavenitz, cilt I, s. 32.



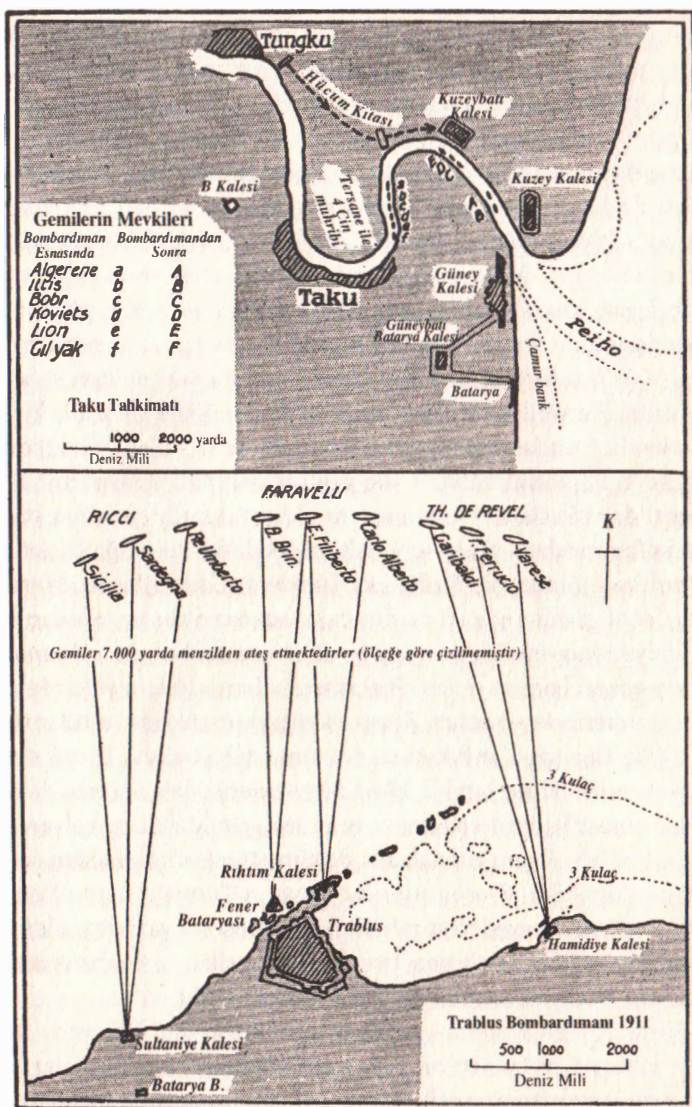
Harita 21. İtalyanların Trablus hareketleri.

sait değillerdi. Ekim ayı içinde Trablusgarp sahillerinde üç mühim nokta olan Derne, Bingazi ve Humus mevkileri işgal edildi ve Trablusgarp işgalini tamamlamak üzere 30.000 kişilik bir İtalyan kuvveti karaya çıkarıldı. Bu kuvvet elli beş asker ve yirmisi malzeme yüklü olmak üzere yetmiş beş gemiden mürekkep bir nakliye kafilesi tarafından getirilmişti. Bu kuvvet bilâhare artırıldı ve senenin sonuna kadar naklölunan kuvvetlerin toplamı 101.389 subay ve askerle 400 topa tamamlandı.

Kızıldeniz’de *Aretusa* torpido gambotu (bir 4,7 inçlik ve altı adet 6 librelilik top) Hüdeyde civarında iki Türk motorbotunu batırdı ve diğer İtalyan hafif kruvazörleriyle beraber Türk torpido gambotu *Peyk-i Şevket*’i (iki 4,1 inçlik ve altı 6 librelilik top) buradaki kalenin top menzili içine ricat ettirdi. 5 Kasım’da *Puglia* hafif kruvazörü (iki 6 inçlik; sekiz 4,7 inçlik top) Akabe’de bir Türk gambotunu batırdı; 30 Kasım’da eski gambot *Volturmo* (dört 4,7 inçlik top) Muha ve Şeyh Sait mevkilerini topa tuttu. 7 Ocak 1912’de *Puglia*, *Piemonte* (iki 6 inçlik; on 4,7 inçlik top) ve *Ligura* (silahları *Puglia* gibi) hafif kruvazörleriyle iki muhripten mürekkep bir İtalyan kuvveti yedi küçük Türk gambotuyla bir silahlı yatı Cidde ile Farsan adalarının ortasında kâin Konfida limanında sahil bataryalarının altına ilticaya mecbur etti ve 8 Ocak’ta mezkûr gambotları tahrip eyledi; silahlı yatı ise zaptetti. İtalyanlar 22 Ocak’ta Kızıldeniz’deki Türk sahillerinin güney kısmına resmen abluka ilân ettiler.

Bu ay zarfında İtalya ile Fransa arasında ihtilâfa sebep olan bir hadise zuhur etti. Fransız bandıralı posta vapuru *Carthage* Marsilya’dan Tunus’a gitmekte iken yolda bir İtalyan muhribi tarafından yapılan muayene- de içinde bir uçak bulunduğu görülerek Sardinya adasının Cagliari limanına götürüldü. İtalyanlar gemideki uçağın Trablusgarp’taki Türk kıtaları için götürülmekte olduğunu iddia ediyorlardı. Nihayet, uçak sahibi malının Türkler tarafından kullanılmayacağı hakkında teminat verince İtalyanlar gemiyi serbest bıraktılar ve mesele de bu suretle kapandı. Bu, sürekli sey- rüsefer doktrininin bir diğer örneğiydi. Aynı zamanda yine Fransız bandıralı *Manouba* vapuru dolayısıyla buna benzer diğer bir hadise vuku buldu.

Türkler, sulh için müzakereye girişmeğe yanaşmadıklarından İtalyanlar harp harekâtını şiddetlendirmeye karar verdiler. Beyrut limanında



Harita 22. Taku ve Trablus'un bombardımanı.

Türk bahriyesine mensup *Avnillâh* zırhlısıyla (2.314 ton; dört 6 inçlik top) *Ankara* torpidosunun mevcudiyeti İtalyanlarca malum bulunuyordu. Bu gemileri tahrip maksadıyla *Varese*, *Garibaldi* ve *Ferruccio* zırhlı kruvazörlerinden mürekkep bir kuvvet 20 Şubat 1912'de Beyrut'a müteveccihen Tobruk'tan hareket etti. İtalyan gemileri 23 Şubat sabahı Beyrut önüne vararak limandaki iki harp gemisinin kendilerine teslimini talep ettiler ve cevap için 09:00'a kadar mühlet verdiler. Türkler bu teklifi reddettiklerinden İtalyanlar saat 09:12'de ateşe başladılar. *Avnillâh* ateşe mukabele etti ise de biraz sonra yaralanarak battı. Limanın iç kısmına iltica etmiş bulunan *Ankara* torpidosu da olduğu yerde Kinistin valflarını açarak kendini batırdı.

4 Mart'ta amiral Aubry Taranto limanında peritonitten vefat etti ve yerine Amiral Faravelli getirildi; Koramiral Leone Viale ise 2. filo komutanlığını üstlendi. Bundan bir ay sonra Faravelli de hastalanarak tebdilini talep ettiğinden başkomutanlığa Viale geldi ve mumaileyhin yerine Koramiral Amer d'Aste Stella 2. filo komutanı oldu. Bu tarihten sonra İtalyanlar Türkleri sulha mecbur etmek için daha şiddetli davranmağa başladılar. 10 Nisan tarihinde *Sardegna*, *Sicilia*, *Re Umberto*, *Carlo Alberto*, *Marco Polo*, *Agordat*, *Coatit* gemileriyle iki yardımcı kruvazör ve altı torpidodan mürekkep bir İtalyan kuvveti Trablusgarp'ın en batısında bulunan Zuara mevkiine 12.000 askeri konvoy ettiler. Bu çıkartma harekâtı için yukarda zikredilen harp gemilerinden bazıları Zuara'daki tahkimatı topa tuttular ve orada sahte bir çıkartma yaptılar fakat asıl çıkartma daha batıda, Tunus sınırında kâin Makabez mevkiine yapıldı. Hava sert ve deniz dalgalı olmakla beraber bu harekât muvaffakiyetle başarılı ve ertesi gün Makabez İtalyanlar tarafından zapt edildi. Zuara müdafaada devam etti ve ancak harbin sonlarına doğru zapt olunabildi. Esasen mezkûr limanın Tunus'la olan ulaşımı İtalyan kara ve deniz kuvvetleri tarafından kesilmiş bir vaziyette olduğu için Trablusgarp'taki Türk kıtalarına Tunus yoluyla silâh ve cephane ithali için burasının ehemmiyeti artık kaybolmuş bulunuyordu.

Türklerin hâlâ sulha yanaşmadıklarını gören İtalyanlar bu defa harp harekâtını Ege Denizi'ne kadar genişlettiler ve bu taraflarda vuku bulacak yeni harekât için gizli olarak Tobruk limanında birtakım hazırlıklarda bulundular. İtalyanlar harekâta bir başlangıç olmak üzere evvelâ

Çanakkale boğazında bir nümayiş yaptılar. Bu maksatla 1., 2. ve 4. tümenleri teşkil eden gemiler ile bir kablo gemisi ve bazı torpidobotlar 17 Nisan'da Stampalia adasında toplandılar ve 23 Nisan'da burasını ileri üs tuttular. Güzel bir limana malik; Tobruk'tan 300 mil ve Çanakkale'den 225 mil mesafede kâin bulunan bu adanın mevkiî strateji itibarıyla çok mükemmeldi. İtalyan kuvvetleri buradan Çanakkale'ye hareket ettiler ve yolda Limni, İmroz ve Bozcaada ile Anadolu sahili arasındaki telgraf kablolarını kestiler.

18 Nisan sabahı *Pisa*, *Amalfi* ve *San Marco* zırhlı kruvazörleri Çanakkale boğazı önüne gelerek Nâra limanında demirli bulunan Türk filosunu boğazdan dışarıya çıkartmak ümidiyle istihkâmların top menzilleri haricinde dolaşmağa başladılar. Amiral Viale, Türk gemilerinin boğazdan dışarı çıkmadıklarını görünce geri kalan kuvvetlerini de çağırdı ve bu suretle yukarda zikredilen üç gemiye ilaveten *Vittorio Emanuele*, *Roma*, *Napoli*, *Regina Margherita*, *St. Bon*, *Ferruccio*, *Garibaldi*, *Varese* ve *Vettor Pisani* zırhlı gemileri boğaz önünde toplandılar. Bu sırada bir Türk torpidosu gözüktü ise de *Garibaldi*, *Ferruccio* ve *Varese* tarafından takip edilerek istihkâmların himayesi altına ilticaya mecbur kaldı. İtalyan gemileri bir aralık Orhaniye tabyasına 9.500 yardaya kadar sokulmuşlardı ki mevki 9,4 inçlik ve daha küçük çapta bulunan toplarıyla İtalyan gemilerine ateş açtı. Kumkale tabyası da 6 ve 11 inçlik toplarıyla bu ateşe iştirak etti.

İtalyanlar evvelâ açıldılar ve 13:15'te bütün İtalyan zırhlı gemileri pruva nizamında olmak üzere istihkâmlara sokularak 12.000 - 13.000 yarıdan ateş açtılar.⁵ Yavaş bir surette olmak üzere iki saat kadar devam eden bu bombardımanda İtalyanlar 342 ve Türkler 150 mermi attılar. Bilâhare İngilizlerin Çanakkale'yi bombardımanları zamanında olduğu gibi gemilerden bakıldığına göre istihkâmlar harap bir vaziyete gelmiş zannedildi; halbuki hakikatte hasarlar tamamıyla ehemmiyetten uzaktı. O zamanlar bu bombardımanda Türklerin yüzlerce ölü verdikleri zannedilmesine rağmen Türklerin zayıat miktarı 15 ölü ve 18 yaralıdan ibaretti. İtalyan gemileri hiçbir hasara uğramadan Mondros limanına çekildiler; Türkler de boğazı mayınla kapattılar. İtalyan genelkurmayı Çanakkale'ye karşı hakiki bir taarruz yapılabilmesi için 200.000 kişilik

⁵ Çanakkale istihkâmları için Harita XXVII'ye müracaat.

bir ordunun lâzım geleceği kanaatinde bulunduğundan bu harekât ancak bir nümayiş mahiyetinde idi.

Çanakkale harekâtı sürerken İtalyanlar Sporad adalarında bulunan Türk telsiz istasyonunu tahrip ettiler. İtalyan donanmasının 1. Tümeni 3 Mayıs tarihinde Rodos adası önüne gelerek valiyi adayı teslim davet etti. Vaka cereyan ederken, İtalyanlar Rodos şehrinin on mil güneyine 8.000 kişilik bir kuvvet çıkardılar. Bu kuvvet *Benedetto Brin* ve *Emanuele Filiberto*'nun yardımıyla ertesi gün Rodos şehrini işgal etti.⁶ Adadaki Türk garnizonu 17 Mayıs'ta teslim oldu ve İtalyanlar da on iki adayı tamamen zaptettiler. İtalyanların bu hareketi Anadolu'ya ordu çıkartılacağı fikrini uyandırdığından Türkleri endişeye düşürerek buna karşı Çanakkale ve İzmir'de kuvvetli Türk orduları mevzilendirilmesini icap ettirdi. 18 Temmuz'da altı torpidobot (*Spica*, *Perseo*, *Centauro*, *Climene* ve *Astore*) Albay E. Millo komutasında olarak Çanakkale boğazına cüretli bir taarruz yaptılar. Her biri 210 ton ağırlığında ve 25 mil süratinde; 18 inçlik üç torpido ile silahlı bulunan bu botlar *Spica* rehberliğinde ve prova hattında olarak 18 Temmuz günü 23:30'da Çanakkale boğazına yaklaştılar. Yakılmış olan dört ışıldak hiçbirini tespit edemedi.

Filotillâ gece yarısından sonra Seddülbahir önüne geldi. Botlar tam bu mevkide iken ışıldaklardan biri bunları gördü ve üzerlerine ateş açıldı. Albay Millo ateşe rağmen sürati evvelen 20 ve sonra 23 mile çıkararak Nâra'ya doğru yoluna devam ettiyse de Kilitbahir önüne geldiği zaman çelik kablolardan kurulmuş maniadan geçemedi ve geri dönerek birkaç ehemmiyetsiz yara ile boğazdan çıkmağa muvaffak oldu. Vaka üzerine Millo'nun rütbesi Tuğamiralliğe terfi edildi.

16 Haziran'da Trablusgarp'ın doğusunda bulunan Mısırata ve Ağustos ayında da Zuara mevkileri İtalyanlar tarafından zapt edildi. Kızıldeniz'deki İtalyan ablukası Nisan ayında Kamaran adasına kadar uzatıldı ve Haziran'da Farsan adası işgal edildi. *Piemonte* ve *Aretusa* kruvazörleri Temmuz ayında Hüdeyde'deki askeri müesseseleri topa tuttular. Nihayet Osmanlı İmparatorluğu, Trablusgarp ile Ege Denizi'ndeki adaların kaybını kabul ettiğinden 18/19 Eylül gece yarısı harp harekâtına son verildi.

Bu harp yalnız deniz ve kara kuvvetlerinin müştereken kullanılması, çeşitli çıkartma harekâtları ve bir de basına konulan sansür usulünün

gayet muvaffakiyetle tatbik edilmesi itibarıyla kayda şayan olup; yoksa Türk ve İtalyan filoları arasındaki büyük oransızlık dolayısıyla taktik ve strateji hakkında mühim dersler alınacak bir ciheti yoktur. Yalnız mühim bir nokta varsa o da Çanakkale bombardımanına iştirak etmiş olanların genel kanaatidir: bu kanaate göre boğazın, büyük bir ordunun yardımıyla dahi olsa, zorlanmasının çok güç olduğudur. İngiltere hükümetinin bilâhare Büyük harpte Çanakkale boğazının açılmasına karar vermesi maziden alınan bu derse ehemmiyet atfetmediğini göstermektedir.

İtalyan harbi biteli daha bir ay geçmemiş idi ki Türkler 17 Ekim 1912 tarihinden itibaren ikinci bir harbe girdiler. Bu defa harpte Osmanlı İmparatorluğu'nun karşısına Yunanistan, Sırbistan, Bulgaristan ve Karadağ hükümetlerinden mürekkep Balkan ittifakı çıkmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun bahriyesi İtalyan harbi zamanındakinin aynı olup kâğıt üzerinde Balkan devletlerinin deniz kuvvetlerine karşı üstün bir vaziyette görünüyordu. Müttefik dört Balkan devletinden ancak Yunanistan'ın küçük bir deniz kuvveti vardı; Bulgaristan'ın ise sahil muhafazasına mahsus olmak üzere altı parça küçük torpidobottan başka bir şeyi yoktu, Yunan filosundaki zırhlı gemilerin içinde yeni olarak ancak *Georgios Averof* isminde bir zırhlı kruvazör mevcuttu. 1910 tarihinde inşa edilmiş olan bu gemi 9.960 ton büyüklüğünde ve bir bordaya dört 9,2 inçlik ve dört 7,5 inçlik top gösterecek biçimde silahlandırılmış bulunuyordu. Geminin topları tamamen seri ateşli ve kuvvetli toplardı; zırhı 7-8 inç ve 1912 senesindeki süratle 20 mildi. *Spetsai*, *Psara* ve *Hydra* isimlerinde bulunan diğer üç Yunan zırhlısına gelince, bunlardan her biri 4.885 ton hacminde eski gemilerdi ve beherinin borda ateşi iki 10,6 inçlik ve iki 6 inçlik eski sistem toptan ibaretti; süratleri ise ancak 14-15 mil kadardı.

Yunan bahriyesinin elinde bunlardan başka on dört parça güzel muhrip vardı ki dört tanesi filotillâ lideri nevinden 32 mil süratli yepyeni gemilerdi. Bu dört gemi Arjantin bahriyesi hesabına İngiltere'de inşa edilmiş olup harbin ilânı arifesinde Yunanlılar tarafından satın alınmış bulunuyordu. Yunan bahriyesinde yukarda zikredilen gemilerden başka *Delphin* isminde Fransız sistemi bir denizaltı gemisi, yirmi parça eski torpidobot, çeşitli gambot vesaire vardı. Harbin daha başlangıcın-

6 Graevenitz, Cilt III, syf 46 fp.

da iken Yunan donanmasının kati bir surette mağlup edilmesi müttefiklerin zaferine mâni olabilir; bununla beraber Türk donanması bu hususu temin için kati bir teşebbüste bulunmadı. Harbin başında, Türk ordusunun büyük bir kısmı, muhtemel bir İtalyan taarruzuna karşı gönderilmiş oldukları Anadolu sahillerinde bulunuyordu ve Adalar denizine hâkim bulunmadıkça bu kuvvetin süratle Avrupa sahillerine geçirilebilmesine imkân yoktu.

Yunan bahriyesi iyi bir stratejik plân takip ediyordu. Bu plâna göre evvelen Çanakkale boğazı kapatılarak Türk donanmasıyla muharebe edilecek ve ikinci olarak da Arta körfezinde hakimiyet temin olunacaktı. Bu körfezin methali Preveze'deki Türk istihkâmlarının ateşi altında bulunuyordu. Körfeze girmek vazifesi Albay Damianos komutasında bulunan iki torpidobot* ile altı gambottan mürekkep bir kuvvete verilmişti. Bu kuvvet 18/19 Ekim 1912 gecesini Türk istihkâmları tarafından görülmeden körfeze dahil oldu. İçeride bulunan Türk torpidosu *Antalya* üstün kuvvet karşısında kendi kendini batırdı.⁷ Preveze istihkâmları Yunan ordusu tarafından yapılan hücum üzerine 4 Kasım'da sükut etti.

Çanakkale boğazına karşı yapılacak harekât için boğaza yakın bir üsse lüzum vardı. Bilâhare Büyük Harp'te İngiliz ve Fransızlar tarafından kullanılan Limni adasının Mondros limanı bu işe elverişli olduğundan mezkûr adanın işgaline karar verildi. Bu maksat için Yunan ana filosu Tuğamiral P. Condouriotis komutasında olarak 18 Ekim'de Atina'dan hareket etti. Bu filo *Averof* zırhlı kruvazörü; *Spetsai*, *Hydra*, *Psara* zırhlıları; *Ares* mayın gemisi; on dört muhrip; beş yeni torpidobot; *Delfin* denizaltısı; bir hastane gemisi ve çeşitli nakliye gemilerinden mürekkep bulunuyordu. Bu kuvvet 20 Ekim'de Limni'ye geldi ve ertesi gün karaya çıkarılan 500 kişilik bir kuvvetle Kastro şehri işgal olundu. Bunu takip eden bir kaç gün zarfında Yunanlılar hiçbir mukavemete maruz kalmaksızın Bozcaada, Taşoz, Strati ve Samotraki adalarını işgal ettiler. Bu harekâtın devamı esnasında Yunan torpido gemileri Çanakkale boğazını gözlem altında bulunduruyorlardı.

Bu tarihlerde Türk bahriyesine mensup eski *Feth-i Bülend* muharebe gemisi (inşa tarihi 1870, tadilat tarihi 1905, 2.720 ton) karakol gemisi

* Bu iki gemi torpidobot olmayıp 6 inçlik birer topla silahlı eski gambottu –Mütercimin notu.

olarak Selanik limanında bulunuyordu. Yüzbaşı Votsis komutasında bulunan Yunan torpidobotu *no 11* (inşa tarihi 1888, biri başta ve ikisi güvertede olmak üzere üç adet 14 inçlik torpido kovaniyla silahlı; fakat torpidolarda sadece 50 libre kadar barut vardı) 31 Ekim gecesi Karaburun istihkâmlarının ışıldak yakmakta olmalarına rağmen görülmeden Selanik körfezine girdi ve *Feth-i Bülend*'e yaklaşarak 150 yarda mesafeden iki torpido attı.

Bu torpidoların ikisi de geminin sancak tarafına isabet etti ve gemi sancak tarafına doğru yatmağa başladı. Bundan sonra Votsis geriledi ve baş kovandaki üçüncü torpidoyu ateşledi fakat bu torpido gemiye isabet etmeyerek gidip rıhtıma çarptı. O gece ay vardı lakin hücum esnasında bir bulut tarafından örtülmüştü. Yunan torpidosu buradan geri dönerek aksilik olmadan körfezden çıkıp gitti. *Feth-i Bülend*'in 147 kişilik mürettebatından 14 kişi öldü.⁸

Yunanlılar Kasım'da Midilli ve Sakız'a asker çıkardılar; bu iki adada bulunan Türk garnizonları bir kaç hafta kadar müdafaadan sonra nihayet Aralık ve Ocak 1913'te teslim oldular. 8 Kasım'da Yunanlılar Selanik'i aldılar ve burada bulunan Bulgar kuvvetlerini harp gemileri himayesinde olarak Dedeağaç'a naklettiler. Harbin bütün ilk devresi zarfında; büyük bir düşüncesizlik eseri olarak; Türk donanması Karadeniz'deki Bulgar sahillerine karşı birtakım beyhude harekât yapmakla işgal edildi. 19 Ekim'de *Barbaros*, *Turgut Reis*, *Mesudiye*,⁹ *Hamidiye* ve dört torpidodan mürekkep bir Türk kuvveti Varna limanı önüne gelerek karakol yapmakta bulunan dört Bulgar torpidosunu limana kaçırıp ve ertesi gün şehre kırk beş mermi attı. Gemiler sonraki gün Kavarna limanında bir askeri depoyu topa tutarak bir miktar hasar verdirdiler ve iki küçük Bulgar torpidosunu ele geçirdiler.¹⁰

Bulgar ordusunun süratle ilerlemesi üzerine İstanbul önündeki Türk kuvvetlerini denizden himaye etmek için Karadeniz'deki muharebe gemileri Marmara denizine alındı ve Bulgar sahillerinin ablukası kruvazörlerle torpidolara bırakıldı. Bu suretle Bulgar sahillerinde karakol yapmakta bulunan Türk gemileri 21 Kasım gece yarısından sonra Varna açıklarında bulunmakta iken dört Bulgar torpidosunun (İnşa tarihi 1907, cesameti 100 ton, sürat 26 mil, her biri üç

7 1911 senesinde İtalyan harbinde de batırılmıştı.

8 *Ereignisse zur See*, s. 33.

9 İnşa tarihi 1874, tadilatı 1904, iki 9.4 inçlik ve altı 6 inçlik topla silahlı.

10 *Ereignisse zur See*, s. 58.

adet 18 inçlik torpido ile silahlı) taarruzuna uğradılar. Taarruza uğrayan *Hamidiye* ilk başta Bulgar torpidolarını Türk torpidosu zannetti ise de nihayet 2.000 yarıdan ateş açtı. Bulgarlar on torpido attılar ve hiçbirini isabet ettiremediler. Nihayet 200 yarıda mesafeden atılan on birinci torpido kruvazörün sancak tarafından, pruvasına yakın olarak isabet etti ve 10 ayak çapında bir yara açtı. *Hamidiye* baş tarafı tamamen suya gömülmüş bir halde ve büyük tehlikeler geçirerek İstanbul'a kadar gelebildi. Bu hadisede Türklerden 8 kişi öldü; Bulgar torpidolarında ise yalnız iki kişi yaralanmış ve gemiler mühim bir hasara uğramamıştı. Vaka sonucunda Bulgar sahillerinin ablukası terk edildi.

Marmara denizindeki Türk muharebe gemilerinin Çatalca hattını müdafaa eden Türk ordusuna büyük yardımları dokunmuştur. Mezkûr gemilerin 17 ve 18 Kasım'da Çekmece koyundan yapmış oldukları bombardıman Bulgar taarruzunun defedilmesine büyük ölçüde yardım etmiştir. 3 Aralık tarihinde Bulgarlar, Sırlar ve Karadağlılar Osmanlı İmparatorluğu ile bir mütareke imzaladılar fakat Yunanlılar bu mütarekeye iştirak etmediler. Türk filosu bu suretle serbest kalınca iki zırhlı ve iki muhafazalı kruvazörden mürekkep bulunan bir kuvvet Çanakkale'ye geldi ve Yunan filosu ile muharebe için hazırlığa başladı. 14 Aralık'ta *Mecidiye* ile dört büyük Türk muhribi (her biri 610 tonluk, sürat 30 mil, iki 3,4 inçlik topla mücehhez, inşa tarihi 1909) boğazdan dışarı çıktılar ve burada yedi parça Yunan muhribiyle karşılaştılar. Türk muhriplerinden birini takip eden Yunanlılar istihkâmların menziline girince üzerlerine ateş açıldı.

Yunan muhriplerinin telsizle verdikleri malumat üzerine Amiral Condouriotis dört zırhlı ve dört büyük muhriple birlikte o gün öğleden sonra Mondros'tan hareket etti ve boğaz önündeki diğer Yunan muhriplerini geri çekti. Mumaileyh o gece ve ertesi gün boğazı tarassut etti ve 16 Aralık sabahı 08:00'da *Mecidiye* ile sekiz muhribin boğazdan dışarı çıkmakta olduklarını haber aldı. O gün hava berrak ve deniz durgun idi. *Mecidiye*'nin arkasından saat 08:45'te Türk muharebe gemilerinin borda nizamında olarak boğazdan dışarı gelmekte oldukları görüldü. Sancak gemisi olan *Barbaros* sağ cenahta olup bundan sonra sola doğru ikişer gomina mesafe ile *Turgut Reis*, *Mesudiye* ve *Asâr-ı Tevfik* gelmekte idi. Muharebe gemileri Yu-

nan filosuna doğru ilerlediler; *Mecidiye* ile dört muhrip ise istihkâmların ateş alanı dahilinde kaldılar.

Türk filosu ilerlerken Amiral Condouriotis Bozcaada'da bulunan *Delfin* denizaltısı ile küçük muhripleri telsizle çağırdı fakat bu gemiler vaktinde gelip muharebeye iştirak edemediler.¹² Condouriotis dört zırhlı gemi ile pruva hattı teşkil etmiş ve dört büyük muhribi de yine pruva nizamında olmak üzere kendi hattının iskele tarafına almıştı. Türk filosu sahilden açıldıktan sonra gemiler bir anda sekiz kerte sancağa dönmek suretiyle pruva hattı teşkil ettiler. *Averof*'ta bulunan Amiral Condouriotis saat 09:50'de diğer gemilere verdiği bir işaretle müstakil hareket etmelerini bildirdi ve kendisi süratini artırarak Türk filosunu önlemek üzere ilerledi. 09:50'de Türkler 15.000 yarıdan ateş açtılar ve Yunanlılar ise mesafe 8.000 yarıda düşünceye kadar bekledikten sonra saat 10:00'da ateş başladılar.

Muharebeye başladıktan beş dakika sonra Türk filosu geri döndü ve saat 10:30'da harekât son buldu.* *Ierax* muhribi *Mesudiye*'ye hücum etmiş ve altmış beş adet 4 inçlik mermi ateşleyerek birçok isabet kaydettiğini; *Mesudiye*'nin de hattan çıktığını iddia etmişti. Türkler 58 kişi zayıat vermişlerdi.¹³ Türk gemileri hemen hemen hiçbir hasara uğramamışlar ve muharebede toplam 700-800 kadar mermi atmışlardı. *Averof* bir aralık torpidolarını kullanmak maksadıyla 3.000 yarıda kadar sokuldu ve bu sırada su hattına bir büyük mermi ve güvertesi üstündeki aksamına da on beş küçük mermi isabet etti. Vuku bulan zayıat bir ölü ve yedi yaralıdan ibaretti. *Spetsai* ile *Hydra*'ya toplam beş mermi isabet etti ve mühim bir hasar yapmadı; *Psara* ise ateşten tama-

11 İnşa tarihi 1868, tadilatı 1906, 3-8 inç demir zırh, sürat 12 mil, üç 6 inçlik ve yedi 4-7 inçlik top ile silahlı.

12 Amiralin verdiği raporda tarih 17 Aralık olarak gösterilmiş; lakin burada bir karışıklık mevzu bahis olmalıdır.

13 75 inçlik bir mermi Barbaros'un zırhsız tarafından içeri girmiş ve 5 kişiyi öldürmüştü. Bir ağır top barbeti savaş dışı kalmış ve ciddi bir yangın çıkmıştı. Toplam zayıatı 5 ölü 21 yaralı idi. *Ereignisse zur See*, s. 82.

* Mütercim buraya düştüğü bir şerhte, yazarın Türk-Yunan deniz muharebeleri hakkında kullandığı başlıca kaynak olan *Ereignisse zur See* adlı eserin büyük oranda yanlış olduğunu ve metni gerekli görüldüğü biçimde kesip düzelterek çevirdiğini söylemekteydi. Eminim ki kendisi bunu yaparken, bizzat o dönemleri yaşamış ve denizcilik tarihi hakkındaki bilgisi engin bir subay olmak sıfatıyla haklı nedenlere sahipti. Lâkin ben, yeni Türkçe edisyonun doğrusuyla yanlışıyla tam bir çeviri olmasını dilediğim için orijinal eserden kesilmiş bölümleri kitabın genel üslubuna uygun bir çeviriyle metne dahil etmeyi tercih ettim -ed.n.

men masun kaldı. Muharebeden sonra her iki taraf zafer iddiasında bulundular ise de Türklerin ricat ettikleri inkâr edilmezdir.

Bu güç gösterisinden sonra, 22 Aralık tarihinde *Turgut Reis*, *Mecidiye* ve üç muhrip kendilerini gösterecek oldularsa da Yunanlıların teyak-kuz halinde bulunduğunu görünce geri döndüler. Türk filosu 18 Ocak'ta tekrar boğazdan daha mühim bir huruç yaptı. Evvelce Karadeniz'de yaralanarak tamir edilmiş bulunan *Hamidiye* kruvazörü 14 Ocak'ta Boğaz haricinde karakol yapmakta bulunan Yunan muhripleri tarafından görülmeden boğazdan dışarı çıkmıştı; Türk filosu komutanı Albay Ramiz Bey *Averof*'un bu gemiyi takip için hareket ettiğini zannediyordu. Ayın 18'i sabahı dört Türk muharebe gemisi boğazdan çıktılar ve cesaretle Bozcaada ile İmroz'u geçerek Limni'ye doğru ilerlediler. *Mecidiye* ile on üç parça torpido gemileri bu gemileri takip ediyordu. Türk filosu Limni'ye 12 mil mesafe kalınca *Averof* ile diğer Yunan gemileri Mondros limanından çıktılar. *Averof*'un görünmesiyle beraber Türkler Çanakkale'ye dönüş yolunu tuttular. Condouriotis bu muharebede de, evvelce olduğu gibi münferiden hareket etti. İki filo arasında saat 11:25'te başlayan ateş iki saat kadar devam etti. *Averof* muharebenin sonlarına doğru Türk filosuna 5.000 yarda mesafeye kadar sokuldu ve neticede bir çok mermi isabet ettirdiğini iddia etti.

Bu muharebede gerek *Barbaros* ve gerek *Turgut Reis*'te yangın çıktı fakat bilâhare vuku bulan Dogger Sığılası ve Jutland muharebelerinden anlaşıldığına göre bir gemide yangın çıkması mutlaka o geminin harp kudretini kaybettiğine delâlet etmez. *Barbaros*'un orta taretli hareketten sakıt kaldı ve *Turgut Reis*'in bir barbeti sakatlandı. Türkler ekserisi 11 inçlik olmak üzere 800 mermi attılar. Yunan raporuna nazaran Yunanlıların zayıyatı bir yaralıdan ibaretti ve gerçi *Averof*'un güverte üstündeki mevkillerine mermi isabet etmişse de verdiği hasarlar mühim değildi. *Asâr-ı Teyfik* ciddi surette yaralanarak su aldı; *Turgut Reis*'in ağır top taretlerinden biri çalışmaz hale geldi. Türklerin zayıyatı 31 ölü ve 82 yaralı idi.¹⁴ Yine her iki taraf da zafer iddiasında bulunsa da bu sefer tartışmasız galibiyet Yunanlılarda idi.

Hamidiye'ye gelince, bu gemi boğaz haricinde karakol bekleyen Yunan muhriplerine görünmeksizin dışarı çıktıktan sonra doğruca Şıra adasına gitti ve bu adada mevcut cephane depolarına beş on mermi attı. Aynı

ca limanda demirli bulunan *Macedonia* yardımcı kruvazörüne ateş açarak on beş kadar mermi isabet ettirdi. Mermilerden biri sahildeki elektrik fabrikasına vurdu ve mezkûr fabrikayı geçici olarak çalışmayacak surette tahrip etti. *Macedonia*'ya vuran mermilerden gemide yangın çıktı ve geminin kendi mürettebatı tarafından batırılması için yapılan teşebbüs de suların sığ olmasından dolayı akim kaldı. Bu suretle sudan dışarıda kalan tekne fena halde yanarak harap oldu. Yunan hükümeti, *Hamidiye*'nin Pire'ye gelmesinden endişe ederek o taraflarda sahillere top koydu fakat gemi buralara gitmedi ve 19 Ocak'ta Port Said limanına girdi.

Hamidiye limana vardığında buranın kağıt üstünde Osmanlı hakimiyeti altında bulunduğunu iddia ederek burada istediği kadar ikamete yetkili olduğunu iddia eyledi. Fakat İngiliz makamları bu iddiayı kabul etmeyerek geminin yirmi dört saatten fazla kalmamasına karar verdiğinden *Hamidiye* Süveyş'e; oradan Kızıldeniz'e geçti ve 9 Şubat'a kadar burada kaldı. Bundan sonra Port Said üstünden tekrar Akdeniz'e dönerek Beyrut'a ve oradan Malta'ya gitti. Bu seyir esnasında 15 Şubat'ta fırtına sonucu hasar gördü. Yunanlılar *Hamidiye*'nin takibi için *Psara* zırhlısıyla dört muhrip ayırdılar. Halbuki *Psara*'nın sürati *Hamidiye*'yi takip için hiçbir suretle kâfi değildi. 11 Mart tarihinde *Hamidiye* Adriyatik'te Draç limanının önüne geldi ve burada sahilde bulunan Sırp ordu kampını bombardıman etti. Ertesi gün ise San Giovanni di Medua (Singin) limanına geldi ve burada İşkodra'ya müteveccih Sırp askerleriyle yüklü bir kaç Yunan vapurunu topa tuttu. Nihayet Sırplar karaya birkaç tane büyük çaplı top çıkartarak kruvazörü püskürttüler.

Hamidiye buradan İskenderiye'ye giderek kömür aldıktan sonra Beyrut'a geçti ve 19 Nisan'da ikinci defa olmak üzere Kızıldeniz'e girdi. Kızıldeniz'de harbin sonuna kadar âtil bir vaziyette kaldıktan sonra 24 Ağustos'ta tekrar Akdeniz'e çıktı. *Hamidiye*'nin bu seferi ancak Yunan hükümetini tatciz etmekten ve Yunan halkını heyecana düşürmekten başka bir fayda temin etmemiş ve bilfiil harp harekâtı üzerinde tamamen tesirsiz kalmıştır.

Deniz harplerinde ilk defa olarak uçak kullanılması keyfiyeti 1913 senesinin Şubat ayına tesadüf eder. Bu tarihte Mutusis isimindeki Yunan pilotu Mondros limanından hareketle Çanakkale boğazına gelmiş ve burada Türk filosu üzerine dört bomba

14 *Ereignisse zur See*, s. 102, 105.

atmışsa da isabet ettirememiştir. Bu hareket uçak bombalarının deniz harplerinde kullanılmasını gösteren ilk vakadır. Yunan pilotu Gelibolu yarımadası üzerinde bir keşif yapmış ve burasının büyük bir askeri tersane gibi göründüğünü rapor etmiştir. Bu uçak iki saat havada kaldıktan ve toplam 112 mil mesafe katettikten sonra denize inmiş ve bir Yunan muhribi tarafından alınmıştır. Bu tarihlerde *Asâr-ı Tevfik* Karadeniz’de bir kayaya bindirerek battı.

Yunanlılar 14 Mart 1913’te Sisam adasını aldılar. Osmanlı İmparatorluğu Ege Denizinde malik olduğu bütün adaları artık kaybetmiş bulunuyordu. Bulgaristan ve Sırbistan’ın Osmanlı İmparatorluğu ile imzalandıkları mütareke 1 Şubat 1913’te nihayet buldu ve bu iki hükümet Osmanlı İmparatorluğu’na karşı yeniden harekâta başladılar. 20 Nisan’da, Balkan devletleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasında ikinci bir mütareke imzalandı. Bu sefer mütarekeyi imzalayan devletler arasında Yunanistan da vardı. Sulh 30 Mayıs’ta imzalandı fakat çok sürmeden 30 Haziran’da yeni bir harp başladı. Bu defa ki harpte Yunanistan ile Sırbistan müştereken Bulgaristan’a karşı harekete geçtiler. Bulgaristan’ın Ege Denizi’nde harp gemileri bulunmadığından bu defa ki harpte Yunan bahriyesinin harekâtı ancak asker nakline ve sahillerde yapılan kara harekâtını himaye görevli kaldı.

Balkan harbinde Karadağlıların başlıca amacı İşkodra’yı almaktır; halbuki gerek İtalya ve gerek Avusturya, İşkodra’nın Arnavutluk hükümetinin arazisine dahil olmasını arzu ettiklerinden Avrupa devletleri, Karadağ ordusunun bu şehre karşı yapmakta oldukları harekâta son vermesini tebliğ etmişlerdi. Karadağ hükümeti devletlerin bu taleplerini reddettiğinden dolayı 5 Nisan 1913’te İngiliz, Fransız, Alman, İtalyan ve Avusturya bahriyelerine mensup dokuz harp gemisinden mürekkep bir kuvvet İngiliz amirali Cecil Burney komutasında olarak Karadağ sahillerine geldi ve 10 Nisan’da bu sahilleri resmen abluka altına aldı. 14 Mayıs’ta Karadağ hükümeti İşkodra’yı, gemilerden çıkarılan uluslararası bir kuvvete teslim ettiğinden dolayı ablukaya nihayet verildi.

Yunan bahriyesi, Osmanlı İmparatorluğu’na karşı yaptığı bütün harekâtında yalnız bir *Averof* zırhlı gemisine istinat ediyordu; binaenaleyh bu

gemiye karşı yapılacak muvaffakiyetli bir mayın veya torpido taarruzu, zaferi derhal Osmanlı İmparatorluğu lehine geçirebilirdi. Fakat Yunanlılar teşekkür etsinler ki düşmanları bu türden cüretli harekâta girişmediler. Yunan ve Türk muharebe gemileri arasında vuku bulan çarpışmaların her ikisi de *Averoş*'un ihtiyaca elverişli olduğunu göstermiştir. Mamefih mezkûr gemideki sekiz 7,5 inçlik yerine eğer dört 9,2 inçlik top konulmuş olsaydı daha iyi ve daha kudretli bir gemi meydana gelmiş olurdu. Yunanlılar zırhlı gemiye olan ihtiyacı o kadar şiddetle hissettiler ki harp biter bitmez hemen Amerika'dan iki zırhlı satın aldılar ve Almanya'ya da bir muharebe kruvazörü ısmarladılar.

ON ALTINCI FASIL

Zırhlı sınıfına mensup gemilerin uğradıkları kazalar - Captain zırhlısının fırtınalı bir havada alabora olması, - Vanguard zırhlısının Iron Duke zırhlısı tarafından mahmuzlanarak batırılması - Großer Kurfürst zırhlısının König Wilhelm tarafından mahmuzlanması - Victoria zırhlısının kaybedilmesi - Amiral Tryon'ın esrarlı emri - Emir icra edilir - Victoria mahmuzlanır - Tryon ile beraber 338 kişi ölür - Zırhlılarda vuku bulan cephane infilâkları - Mikasa muharebe gemisinin kaybı - Aquibadan zırhlısının batması - Léna ve Liberté muharebe gemileri - Tehlikeli barutlar - Büyük harpte vuku bulan cephane infilâkları - sebepler hâlâ meçhul

Zırhlı sınıfa mensup bir geminin sulh zamanında mahvolmasına dair olan ilk vaka 1870 tarihine tesadüf eder. Bu felaket daha evvel Bahriye nezaretince sezilmiş bulunuyordu; binaenaleyh kabahat bahriye dairesine ait olmayıp doğrudan doğruya yanlış esaslara dayanılarak meydana getirilmiş olan yeni bir tip geminin inşası üzerinde inatçı bir surette ısrar etmiş bulunan kamuoyuna aitti.

Bu felakete uğrayan bedbaht *Captain*, demir zırh ile kaplı 6.900 ton hacminde bir taret gemisi idi. Mezkûr gemi, taretin İngiliz mucidi olan; fikirleri ve önerilerinden bugünkü zırhlı inşaatında dahi istifade edilmekte bulunan Albay Cowper Coles tarafından dizayn edilmiş bulunuyordu. Bu zat, açık denizlerde gezmeğe uygun, yelken taşıyabilecek kabiliyet ve fribord az bir taret gemisi meydana getirilmesini emel edinmiş ve nihayet bahriye nazırının teknik müşavirlerinin itirazlarına rağmen, böyle bir geminin inşası için icap eden müsaadeyi almıştı. Hatırlardadır ki zırhın gemilerde tatbikinden itibaren yirmi sene geçinceye kadar yelken, açık denizlere çıkacak bir gemi için elzem görülüyor ve makine ile mücehhez olmasına rağmen yelken taşıyamayan bir zırhlı ancak sahil müdafaası için elverişli addolunuyordu. Geminin inşasını Birkenhead'de kâin Laird fabrikası üstlendi ve gemi 1870 tarihinde yapıp hazırlandı. İnşaat bittiği zaman, bazı vesveseli mütehassıslar müstesna olmak üzere, herkes tarafından do-

nanmanın muharebe için en elverişli gemisi ve müstakbel muharebe gemileri için kabul olunacak tip olarak telakki ediliyordu.

Geminin boyu 320, genişliği 53 ayak, çektiği su 25 ayak 9 inçti. Albay Coles tarafından yapılan planlara göre 8 ayak 6 inç fribordu olacak iken bilâhare mumailayh tarafından hesaplarda yapılan bir hata neticesi olarak bu miktar 6 ayak 8 inç'e inmişti. Binaenaleyh dizayn halinde iken dengesi endişe ile telakki edilen bu gemi, inşasından sonra bir kat daha tehlikeli bir vaziyet almıştı. Filhakika inşaatı yapan fabrika da bu husus için endişeye düşmüş olmalı ki gemiyi bahriye nezaretine teslim ettiği zaman meyil tecrübesi yapmak suretiyle dengesinin tetkikini talep etmişti, nihayet bu tecrübe de yapıldı ve netice memnuniyet verici bulundu. Gemi, omurga hattında başa ve kıça dönük iki taret dahilinde olmak üzere dört parça 25 tonluk top taşıyordu. Baş ve kıç kasaraları yüksek olup bu iki kasara, taretlerin üzerinden geçen bir rüşvet güverte ile yekdiğerine bağlı bulunuyordu. Taretlerin zırh kalınlığı 8 ilâ 13 inç, su kesimi hizalarındaki zırh kalınlığı 6 ilâ 8 inçti. Sehpa şeklinde olmak üzere iki direk vardı ve bu direkler gayet büyük bir arma ile donatılmıştı. Hatta hacmine nazaran, bu geminin yelken kuvveti zamanın en iyi gemisi addolunan *Monarch* zırhlısının yelken kuvvetinden dahi fazla idi.

Gemi, bahriyenin en muktedir subaylarından biri olan Albay H. T. Burgoyne'un komutasına verilerek Manş filosuna ilhak edildi. Mayıs ayında Biscay körfezinde sert bir havaya güzelce mukavemet gösterdi ve bu havada muharebe kudreti tecrübe edilerek büyük toplarını kolaylıkla atabildiği görüldü. Yelkenlerini açtığı zaman gemi daha güzel bir şekil aldı ve sürat itibarıyla *Monarch*'ı kolaylıkla geçip gitti. Amiral Symonds geminin tecrübesini bizzat görüp tetkik eyledikten sonra verdiği raporda şöyle fikir beyan ediyordu: "*Captain* çok müthiş bir gemidir ve taşıdığı topların üstünlüğü sayesinde filoda mevcut bulunan borda sırasından silahlı gemileri, teker teker olmak şartıyla tahrip edebileceği kanaatindeyim." Nihayet Biscay körfezinde ikinci bir tecrübe daha yapıldı ve amiralin bu fikri kesinleşerek evvelce geminin dengesi hakkında endişe göstermiş olanlar dahi kendilerinin yanlışmış olduklarını itiraf etmek mecburiyetinde kaldılar.

Captain, Amiral Milne komutasında bulunan Manş filosuyla üçüncü bir sefer daha yaptı. Bu sefere geminin vaziyetini görmek için, asıl di-

zayın yapmış bulunan Albay Coles da iştirak etti. Filoyu teşkil eden diğer gemiler: *Lord Warden* (sancak gemisi), *Minotaur*, *Agincourt*, *Northumberland*, *Monarch*, *Hercules* ve *Bellerophon* zırhlıları ile zırhsız *Inconstant* ve *Bristol* gemilerinden mürekkepti. *Captain*'i bir daha tecrübe etmek için filo Biscay körfezini geçti ve 6 Eylül 1871 günü Finisterre burnuna yaklaştı. O gün deniz çok dalgalı idi. Bir aralık Amiral Milne *Captain*'e geçti ve bu ziyareti esnasında gemi yalpa vururken rüzgâr altı tarafında güvertenin suya girdiğini; bunun da hariçten çok çirkin gözüktüğünü söyledi. Buna mukabil Albay Coles bu hadisenin hiçbir ehemmiyeti olmadığını beyan etti. Coles ile Burgoyne, amiralin geceyi *Captain*'de geçirmesi için ısrar ettiler fakat mumaillehy, kendisi için büyük bir şans olmak üzere, teklifi kabul etmedi. *Captain* yelken ile seyrediyordu, fakat her ihtimale karşı kazanlarında da istim hazır bir halde idi. Bu suretle seyretmekte iken 12,5-14 dereceye kadar yalpa vuruyordu.

O gün saat 20:00'da deniz dalgalı ve ufkun batı yönü bulutlu bir vaziyette idi; mamafih henüz fırtına zuhur edeceğine dair bir alâmet yoktu. Gemiler mevkilerini muhafaza etmekte ve *Captain Lord Warden*'ın peşinden gelmekte idi. Saat 23:00'da sert bir rüzgârla beraber biraz yağmur yağmıştı. Gece yarısından sonra rüzgâr şiddetini artırdı ve barometre de düştü. Binaenaleyh hava çıkacağı anlaşıldığından yelkenler camadana vuruldu. Saat 01:00'e doğru müthiş bir lodos çıktı ve yelkenler sarıldı. Vakanın bundan sonraki kısmı için Amiral Milne'in raporunu aktarmakla yetineceğiz: "Bu sırada *Captain* bu geminin kış tarafında bulunuyor ve görüldüğüne nazaran istimle seyrederek ilerliyordu. Bunun üzerine 'Açık nizam' emri verildi ve *Captain* derhal işarete cevap verdi. Gemi saat 01:15'te *Lord Warden*'ın rüzgâr altı kış omuzluğu ve kemeresinden takriben altı kerte geride bulunuyordu; gabya yelkenleri ya üç kat camadana vurulmuş veya sarılmış gibi gözükiyordu. Trinketa yelkeni üçüncü kat camadanda idi ve mayistra yelkeni ise 17:30'da sarılmış olduğu için tabii işlemiyordu. Mamafih geminin yan yelkenlerinden herhangi birinin açık olup olmadığını göremedim. Rüzgar iskele tarafından doğru esiyor ve gemiyi çokça sancağa yatırıyordu. Geminin iskele borda feneri zaman zaman berrak olarak görünüyor. Bir kaç dakika sonra tekrar *Captain*'e baktım, fakat şiddetli yağ-

mur kapatmış olduğundan geminin borda fenerini göremedim. Bu sıralarda yağmur ve rüzgâr sağanakları şiddetini artırmıştı; *Lord Warden*'ın pruvasını denize karşı tutmak için makine çalıştırılmakla beraber aynı zamanda randa yelkeninden de istifade ediliyor ve zaman zaman deniz geminin küpeştesinden aşacak zannediliyordu. Saat 02:15'te rüzgâr karayele dirisa etti ve şiddeti azaldı. Ufuktaki bulutlar gündeğusu yönüne geçti. Bundan sonra hava açılarak yıldızlar çıktı ve batmakta olan ay ortalığı biraz aydınlattı. Bu vaziyette uzaktan diğer gemilerin ışıkları görünüyordu, fakat *Captain*'in son defa olarak görüldüğü mevkide hiçbir ışık yoktu. Sabah olup ortalık ağarınca filonun gemileri az çok dağınık bir vaziyette olarak meydana çıktılar. Gemiler on bir parça olacak yerde on parçadan ibaretti: aralarından bir gemi eksikti ve bu eksik olan gemi de *Captain* idi.”

Gemi ortadan kaybolmuştu fakat ne olduğunu henüz kimse bilmiyordu; filonun bütün gemileri aramaya koyuldular ve nihayet öğleden sonra mezkûr geminin rüşvet güvertesinden bir parça, üzerine mendil bağlı bir çubuk ve bir neferin cesedi bulunarak geminin akıbeti hakkındaki tahminin hakikat olduğu anlaşıldı. *Captain* o gece saat 01:00'dan sonra vuku bulan sağanakların birinde batmıştı.

Kurtulan on sekiz kişi Finisterre sahillerine çıkmışlardı. Bunların anlattıklarına göre gece yarısı deniz pek kuvvetli idi ve gemi yalnız gabya yelkenlerini kullanmakta olup bu yelkenler de iki kat camadana vurulmuşlardı. Kazanlarda istim vardı fakat makine çalıştırılmamakta idi. Bu vaziyette gemi pek yavaş olarak seyrediyor ve fena halde yalpa vuruyordu. Gece yarısından biraz evvel sancak vardiyası nöbet almak üzere güverteye alınmışlardı. Bu sırada gemi bir defa dehşetli surette bir tarafına yattı; fakat kendisini toparladı. Bunun üzerine Albay Burgoyne'un sesi işitildi: “Gabya kandilisaları lâçka” ve hemen arkasından “Lâçka ıskota pruva gabya ve grandi gabya” Bu aralık Albay Burgoyne yalpa anındaki meyil açısını sordu ve buna cevaben ve birbiri ardınca aşağıdaki rakamlar rapor edildi: “18, 23, 28”. İskotaların bulundukları mevkide gemi sancak tarafına o kadar çok yatmış idi ki burada bulunan adamlardan birkaçı tutunamayarak denize gittiler. Gemi bu suretle yata yata sü-

1 [H.M.S *Captain* vakasına ait divaniharp dosyası, s. 124. Buradan anlaşıldığına göre Amiral Milne'in saat 01:15'te gördüğünü söylediği gemi herhalde *Captain* değildi.]

ratle devrildi ve kemereleri dikey bir şekil aldı. kazandaki istim müthiş bir sesle bacalardan dışarı çıkıyordu. Geminin kazanları borda istikametine doğru fayrap edilecek biçimde alabandalara dönük bulunduklarından gemi sancak tarafına yatınca iskele tarafındaki kazanlarda bulunan ateşler kazan kapaklarını açarak ateşçilerin üstüne döküldüler. Bacadan çıkmakta bulunan istimin yaptığı gürültü bu biçarelerin feryat ve figanını yene-miyor; geminin kazan dairesinden canhıraş sesler işitiliyordu. *Captain* baş taraftan batarak gözden kayboldu.

Gemiden kurtulan sancak vardiyasına mensup bir kaç kişi su üstünde kalmış bulunan iki filikaya doğru yüzdüler ve bu filikalara girdiler. Bilâhare biraz ileride devrilmiş bir filika daha görerek buna doğru gittiler. Buna Albay Burgoyne ile bir kaç kişi tutunmuşlardı. Deniz filikaların birbirlerine fazla yaklaşmalarına müsait değildi; bunun için devrilmiş filikaya tutunmuş olan kazazedelerin kendilerine doğru yüzmelerini söylediler. Albay Burgoyne'dan başkası yüzerek diğer filikalara alındılar fakat o bir türlü tutunmuş olduğu filikayı bırakmadı ve hatta kendisine tutunmak için verilen bir küreği de "Filikadaki her şeyin size lüzumu vardır" cevabıyla reddederek kabul etmediğinden kazazedeler kendisini bu vaziyette terk edip gittiler. Bu on sekiz kişi kendilerine yakın geçen *In-constant*'a beyhude yere seslendilerse de karanlıktan ve fırtınanın gürültüsünden gemi bunları göremeden geçti ve nihayet filikalarla sahile çıkmağa muvaffak oldular.

Vakanın sebeplerini tahkik eden divanı harp, gemiden kurtulanları sorguladıktan sonra verdiği kararda ezcümle: "*Captain*, bahriye nezareti inşaat dairesinin kuvvetli itirazlarına rağmen sırf kamuoyu arzusunu tatmin etmek için inşa edilmiş bir gemiydi" diyordu. Geminin direklerinin ağır, yelkenlerinin büyük oluşu; esas dizaynında zaten yetersiz olan fribordun yapıldıktan sonra bir kat daha azalması; güvertesinin üstünde taretler ve rüşvet güverte gibi birtakım büyük ağırlıklar bulunması felaketin başlıca sebeplerini teşkil etmişti. Bu geminin eğer arması olmamış olsaydı o zaman emniyetli bir gemi olurdu veyahut armalı bir halde iken ancak sahil müdafaasında kullanmak icap ederdi. Geminin batışı amatör gemi mühendisleri için büyük bir ders mahiyetindedir. Gemi dizayn etmek son de-

recede güç bir iştir; bilhassa meydana getirilecek eserin emniyetli olabilmesi için gayet geniş teknik malumata ihtiyaç vardır.

Bundan sonra ikinci bir felaket daha oldu fakat bu defa, bereket versin kimse ölmedi. *Warrior*, *Achilles*, *Hector*, *Iron Duke* ve *Vanguard* zırhlılarından mürekkep olan Manş filosu 1 Eylül 1875 günü saat 10:30'da Queenstown'a müteveccihen Kingstown'dan hareket etti. Filo, Kish fener dubasına gelince *Achilles* Liverpool'a müteveccihen ayrıldı ve diğer dört gemi pruva hattında olmak üzere yollarına devam ettiler. Saat 12:30'da sis bastı; sisin yoğunluğundan dolayı görüş mesafesi ancak elli yarda kadardı. Gemi-lerin mevkiileri aşağıdaki sıra üzerine mürettep bulunuyordu: Önden *Warrior* ile *Hector* ve bunların bir veya iki mil gerisinde olmak üzere *Vanguard* ile *Iron Duke* geliyordu. Filonun sürati sisten evvel 10 ilâ 12 mil iken sis münasebetiyle 6 ilâ 7 mile indirilmişti.

Saat 12:30'dan biraz sonra *Vanguard*'ın pruvasından bir yelken gemisi geçti ve zırhlı bu gemiye yol vermek için dümenini sancak alabandaya basarak hattan çıktı. Bundan evvel her ne sebepten ise hattan çıktıktan sonra eski rotasına gelmiş bulunan *Iron Duke* birden bire sisin içinden çıkiverdi. Mahmuzu doğrudan doğruya *Vanguard*'ın sancak bordasına dönük bulunuyordu. İki gemi bir anda birbirlerini bu vaziyette olarak gördüler ve o esnada güvertede bulunan *Iron Duke*'ün komutanı Albay Hickley derhal makineler geri komutası veriyse de mesafenin yakın olmasından dolayı çarpışma men edilemedi. *Iron Duke* 7 mil süratle *Vanguard*'ın sancak tarafından ve zırh kuşağın 4 ayak altından makine dairesine mahmuzunu daldırarak 7,5 metrekare genişliğinde bir yara açtı. Vurduğu yerde zırh kalınlığı 8 inç olmasına rağmen, mahmuz kazan ve makine dairelerini ayıran bölmeyi de paraladı ve bu iki bölmeye su dolmağa başladı. Çarpışmanın şiddetinden direklerdeki seren ve çubuklar düşmüş; diğer bölmeler de su sızdırmağa başlamıştı. Hemen bölme kapıları kapandı; gemide kargaşalık olmadı ve disiplin muhafaza edildi. Makine dairesi, kömürlükler ve kazan dairelerine süratle su doldu ve kazanlar sönerek tahliye tulumbarları istimsiz kaldı. Nihayet saat 14:15'te, gemi kıcının üzerine çok batmış bir halde bir iki defa döndükten sonra 19 kulaçta battı. Mürettebat evvelce gemiden alınmış olduğu için zayıat olmadı.

Vanguard uzak denizlerdeki İngiliz istasyonlarında vazife almak üzere yapılmış 5.899 ton hacminde ikinci sınıf bir zırhlı idi; on adet 12,5 tonluk ve iki adet 64 librelik top taşıyordu; zırh kuşağın kalınlığı su kesimi hizalarında 8 ilâ 6 inç kadardı ve merkezi bataryası 6 inç kalınlığında zırh levhalarla muhafaza altına alınmıştı. Makine beygir kuvveti 3.500, tecrübe sürati 14,9 mil ve mürettebat adedi 450 idi. Geminin istim tecrübeleri yapılırken dengesinde görülen noksanlık üzerine çift kat gövdesindeki boşluk tuğla ve çimento ile doldurulmuştu. Teknesi yatay yedi bölme vasıtasıyla sekiz kompartımana ayrılmıştı ve yapılan hesaplara göre bu kompartımanlardan herhangi birine su dolması gemi için bir tehlike teşkil etmeyecekti. Şu halde bizzat bölmelerden biri üzerine vâki olacak bir darbe neticesinde bunun paralanarak iki kompartımanı birden su istilâ etmesi ihtimali evvelden öngörülmemiş bulunuyordu.

Vanguard subaylarını muhakeme eden mahkemenin kararına göre bu felaket evvelen: Sis olmasına rağmen filo süratinin yüksek bulunmasından, ikincisi: *Vanguard* komutanı Albay R. Dawkins'in havanın sis olmasını ve kendi gemisinin tümen rehberi bulunmasını dikkate almayarak güverteyi terk etmesinden; üçüncüsü: *Vanguard*'ın, gerisinde bulunan *Iron Duke*'a hiçbir işaret vermeksizin yol kesmiş olmasından; dördüncüsü: *Iron Duke*'ün sise ve halen seyir etmekte olduğu süratin yüksekliğine rağmen tekrar süratini artırmasından; beşincisi: *Iron Duke*'ün usulsüz bir surette hattan çıkmış olmasından; altıncısı: mezkûr gemi tarafından hiçbir sis işareti verilmemiş bulunmasından ileri gelmişti. Albay Dawkins, tahliye tulumalarını çalıştıracak yerde filikaları alabora ettirmiş olmasından dolayı disiplin cezası aldı ve açığa çıkarıldı. Mahkemenin fikrine göre mumaileyhin yelken ile yarasını kapatmağa çalışması lâzımdı. Albay ile beraber seyir subayı bulunan teğmen, gemi battığı takdirde bilâhare çıkarılması imkânını temin için sığ suya götürmeğe çalışmadığından dolayı kezalik disiplin cezası aldı. *Iron Duke*'ün yaralı gemiyi yedeğe alarak sığ suya çekmesi lâzım geleceği de kezalik mahkemenin vardığı kanaatlerdendi. *Vanguard*'ın ikinci kaptanı ile baş makinisti ve marangozu kezalik disiplin cezası aldılar; *Iron Duke*'ün vardiya subayı açığa çıkarıldı.

Bundan üç sene sonra Alman donanmasında buna benzeyen ve fakat mühim zayıat ile neticelenen diğer bir vaka oldu. Amiral Von Batsch

komutasında bulunan *König Wilhelm* (sancak gemisi) ; *Großer Kurfürst* ve *Preussen* gemilerinden mürekkep bir filo teçhizatını ikmal etmek üzere 6 Mayıs 1878 tarihinde Wilhelmshaven'a geldi ve 29 Mayıs'ta İngiltere'nin Plymouth limanına müteveccihen hareket etti. Bu filo, 31 Mayıs günü Manş denizinde Folkestone açıklarına gelmişti. Seyir için kabul edilmiş teşkilat üçgen şeklinde olup önde *König Wilhelm*, bunun dümen suyunda *Preussen* ve sancak gemisinin sağ tarafında, kemere istikametinden biraz geride olmak üzere de *Großer Kurfürst* gelmekte bulunuyordu. Bu geminin sancak gemisinden olan mesafesi 440 yarda olduğu halde çarpışmadan bir saat evvel verilen bir işaretle yaklaşması emredilmiş olduğundan iki gemi arasındaki mesafe 110 yardaya kadar inmiş bulunuyordu; hatta bu iki geminin tehlikeli bir surette birbirlerine yakın bulundukları şahilden bile fark ediliyordu. Gemiler bu suretle yollarına devam etmekte iken konturları iskelede olmak üzere orsasına seyreden iki yelken gemisi filonun pruvasından geçmeğe başladılar. Çarpışmayı men nizamnamesine göre bu yelken gemilerine yol vermek için evvelen *Großer Kurfürst* dümeni sancağa aldı ve sonra tekrar rotasına gelmek üzere iskeleye döndü.

König Wilhelm evvelen yelken gemilerinin pruvalarından geçmek istedi fakat bunun kabil olmadığını anlayınca dümeni sancağa aldı ve bu vaziyette *Großer Kurfürst*'ün, kendi rotasına dik olarak baş omuzluğu istikametinden gelmekte olduğunu gördü. Vaziyetin gayet tehlikeli bir şekil aldığını gören *Großer Kurfürst*'ün komutanı, *König Wilhelm*'in pruvasından geçmek suretiyle çarpışmaya mâni olmak için son süratle ilerlemeğe başladı. Fakat bu manevranın çarpışmayı men'e kâfi gelemeyeceğini anlayınca, *König Wilhelm*'in rotasına paralel gelmek veyahut hiç olmazsa çarpışmadan mütevellit darbeyi açılı bir şekle sokmak maksadıyla sancağa dönmeğe teşebbüs etti. *König Wilhelm*'de hem gemi komutanı ve hem de amiral aşağıda bulunuyorlardı ve şu tehlikeli bir kaç dakika zarfında onlara haber göndererek körü üstüne getirmek mümkün olmadığı gibi, gelmiş dahi olsalar tehlikeyi men için bir şey yapmaları kabil değildi. Bu geminin dümeni ancak bir senelik ve tecrübesiz bir erbaş ile altı acemi er tarafından idare ediliyordu. Var-diya subayı gemiyi iskeleye döndürmek maksadıyla "iskele alabanda" komutası verdiği zaman dümendekiler şaşkırdılar ve bu şaşkınlıkla komutanın ta-

mamen aksini yaparak dümeni sancağa bastılar. *König Wilhelm* bu suretle sancağa gelmekte iken *Großer Kurfürst*'ün kıcı da, sancak alabandada bulunan dümenin tesiri altında olarak iskeleye salmakta ve *König Wilhelm*'in mahmuzuna doğru savrulmakta idi ki *König Wilhelm*'in vardiya subayı artık çarpışmanın kaçınılmaz olduğuna kanaat getirerek tam yol geri komutasını verdi. *König Wilhelm* makineler geri çalışmağa başladığı bir sırada *Großer Kurfürst*'ün grandi ve mizana direkleri arasından bindirdi.

Çarpışma esnasında makinelerin geri çalışmakta olmasına rağmen *König Wilhelm*'in sürati 6 ilâ 7 ve *Großer Kurfürst*'ün sürati 9 ilâ 10 mil kaddı. *König Wilhelm*'in mahmuzu *Großer Kurfürst*'ün zırhını müthiş bir çatırdı ile beraber portakal kabuğu gibi yırttı. Çarpışma açısı 45 dereceden büyük, 90 dereceden küçüktü. *König Wilhelm*'de hafif bir silkintiden başka bir şey hissedilmedi, hatta yemek masalarındaki bardaklarda bulunan sular bile dökülmedi fakat *Großer Kurfürst*'de böyle olmadı. Çarpışmanın tesiriyle gemi evvelâ sancağa doğru meyletti ve üzerinde sürat bulunduğu için yarasındaki mahmuzu bükerek kırdıktan sonra *König Wilhelm* ile borda bordaya geldi. Hadise esnasında *König Wilhelm*'in cıvadrası *Großer Kurfürst*'ün armasına takılarak geminin mizana babafingo çubuğunu devirdi. Mahmuzlanan geminin kış güvertesinde bulunan filikalar parçalandılar veyahut denize döküldüler.

Geminin bordasında açılan yaradan giren sular kazan önlerini doldurarak ocakları söndürdü ve ateşçileri kazan önü kaportası ile manikaların içinde bulunan iskelelere ilticaya mecbur bıraktı. Bütün bu esnada gemiden müthiş surette istim çıkıyordu. Gemi süratle iskele tarafına meylederek kemereleri suya dik bir vaziyete geldi. Artık bir şey yapmağa vakit yoktu; bununla beraber geminin komutanı Kont Von Montz sığ suya gitmeğe teşebbüs etti ise de daha henüz ilerlemeğe muvaffak olamadan *Großer Kurfürst* 15 kulaç suda, mürettebatından bir çoğu ile beraber battı. Haklar münasebetsiz bir yere istif edilmiş oldukları için gemi battığı zaman kurtularak tahlisiye vazifesi göremediler. *Großer Kurfürst*'ün 497 kişilik mürettebatından 216'sı kurtarıldı ve bunlardan üçü bilâhare yorgunluktan vefat etti. Subaylardan 23 kişi kurtuldu ve 6 kişi boğuldu; boğulanların içinde bir makine subayı ile bir de kâtip vardı.

König Wilhelm'in mahmuzu fena halde hasara uğradı; baş bodoslaması iki yerinden kırıldı ve kırk beş derece iskeleye büküldü. Baş taraftaki bütün cıvatarlar yerlerinden oynadı veya koptu; baş bölme su ile dolarak geminin baş kısmı denize gömüldü. Çarpışmanın başında bu geminin de batacağı zannedildiğinden bir hayli telâş gösterildi ve hatta gemi komutanı gemiyi bindirmek için sığ suya gitmeğe teşebbüs ettiyse de bilâhare tahliye tulumlarının suyu yendiği anlaşılınca bu fikirden vazgeçti ve *Großer Kurfürst*'ün yardımına gitti. *Großer Kurfürst* İngilizlerin *Monarch* zırhlısına benzeyen 6.600 tonluk bir taret gemisi idi. İki taretinde dört adet 9,4 inçlik Krupp topu ve üst güvertesinde iki tane 6,7 inçlik top vardı; zırh kalınlığı 7 ile 10 inç arasında idi.

1893 tarihinde İngiliz bahriyesi, *Victoria* zırhlısının kaybıyla neticelenen diğer bir felaket geçirdi. Mezkûr gemi tek taretli ve birinci sınıf bir zırhlı olup 1890 tarihinde, silahları hariç olmak üzere, 724.800 sterline yaptırılmıştı. Tecrübe sürati 16,7 mil, silahları iki tane 110 tonluk, bir 29 tonluk ve on iki 6 inçlik toptan mürekkepti. 16 ilâ 18 inç kalınlığında bulunan zırh kuşağı su hattı hizalarında geminin eninin yarısını kaplıyor ve içinde iki büyük top taşıyan taret geminin baş tarafına takılmış bulunuyordu. Mürettebatı subay ve er 659 kişi idi. Gemiye İngiliz Akdeniz filosu komutanı Koramiral Sir George Tryon'ın forsu çekili bulunuyordu.

Filo 22 Haziran 1893 sabahı saat 10:00'da Trablusgarp'a müteveccihen Beyrut'tan hareket etti. Filoyu teşkil eden gemiler *Victoria*, *Camperdown* (ikinci komutan Tuğamiral A. H. Markham'ın sancak gemisi), *Collingwood*, *Sans Pareil*, *Nile*, *Edinburgh*, *Inflexible* ve *Dreadnought* zırhlıları ile *Edgar*, *Amphion*, *Phaeton*, *Barham* ve *Fearless* kruvazörlerinden ibaretti. Filonun teşkilatı borda hattı ve sürati 8 mildi. Saat 14:20 de filo, demir mevkiine beş mil mesafede bulunmakta iken teşkilat değiştirilerek kolonalar kemerede mürettep olmak üzere tümenlerden pruva hattı teşkil edildi.* Kolonalar arasındaki mesafe altı gomina olmak üzere alınan bu teşkilat filoyu birbirine paralel seyreden iki kolona haline getirdi ki sancak kolonası *Victoria* rehber olmak üzere altı gemiden ve iskele kolonası *Camperdown* rehber olmak üzere

* Uç gemileri birbirinin bordasında olmak üzere "esas kolona" teşkili -Mütercimin notu.

re beş gemiden müteşekkil bulunuyordu. *Barham* ile *Fearless* bu teşkilat haricinde mevki almışlardı. Yeni teşkilat alınmazdan bir kaç dakika evvel Amiral Tryon, *Victoria*'nın komutanı Albay M. A. Bourke ile seyir subayını çağırarak demirlemeğe hazırlık olmak üzere alacağı teşkilatı izah etti. Amiralin fikri, aralarında ancak altı gominalık bir mesafe bulunan iki kolonayı birbirlerine doğru döndürmek suretiyle 16 kerte çark ettirmektir. Bu takdirde teşkilat baki kalacak ve yalnız filonun seyir yönü aksedilmiş olacaktır.

Manevraya hem Albay Bourke ve hem de Kurmay Komutan² Smith itiraz ettiler çünkü *Victoria*'nın 28 derece dümen açısıyla taktik çapı³ 800 yarda yani dört gomina idi. Makinelerin birini ileri ve diğerini geri işletmek suretiyle geminin dönüşüne yardım edilmesine Amiral Tryon müsaade etmiyordu. Şimdi taktik çapı hemen hemen aynı derecede yani dört gomina olan *Camperdown* ile *Victoria* aralarında altı gomina mesafe olduğu halde birbirlerine doğru dönecek olurlarsa, müstesna bazı tedbirler alınmadığı takdirde çarpışmaları lâzım gelirdi. Keyfiyeti izah eden kurmay komutan kolonalar arasındaki mesafenin sekiz gomina olmasını teklif etti ve amiral da "Pek âlâ. Sekiz gomina olsun" dedi. Saat 14:20'de amiral yaveri Yüzbaşı Lord Gillford işareti çekilmek üzere kurmay komutana tevdi etti. Bu işaretle kolonalar arasındaki mesafenin altı gomina olduğunu gören kurmay komutan birdenbire şaşırdı ve işte bir yanlışlık olması düşüncesiyle yaveri tekrar amirale gönderdi. Yaver, amiralden kolonalar arasındaki mesafenin yalnız altı gomina olup olmadığını sordu. Buna cevaben amiral: "Altı gomina olacaktır" dedi. Bu sırada amiralin yanında bulunmakta olan Albay Bourke, gemisinin taktik çapının 800 yarda olduğunu hatırlattı ise de dinlemedi.

Aradan bir saat kadar zaman geçti ve bu müddet zarfında meseleyi tekrar izah ederek felaketin önünü almak imkânı varken bu da yapılmadı. Nihayet saat 15:28'de aşağı meşum işaret verildi:

"İkinci tümen, gemiler yekdiğerini takiben on altı kerte sancağa çark edecektir. Filonun teşkilatı eskisinin aynı olacaktır."

"Birinci tümen, gemiler yekdiğerini takiben on altı kerte iskeleye çark edecektir. Filonun teşkilatı eskisinin aynı olacaktır."

Bu işaret diğer bilumum gemilerle beraber *Camperdown*'dan da alındı. Tuğamiral Markham işareti alır almaz derhal tereddüt etti ve “Bu manevra tatbik edilemezdir; binaenaleyh yapılamaz” dedi ve aynı zamanda işareti, anlaşılmadığını göstermek için mezestre tutarak semaforla ne yapılmak amaçlandığını sordu. Fakat maatteessüf semafora cevap verilmedi ve bunun yerine *Victoria*'dan verilen bir işaretle neden beklediği soruldu. Bunun üzerine Amiral Markham, başkomutanın her halde ikinci tümeni evvelden döndürerek birinci tümeni bunun dış tarafından dolaştırmak fikrinde olduğuna kanaat getirdi ve işareti toka etti. Filodaki bütün gemi komutanları bu manevranın yapılamayacağı kanaatinde olmakla beraber cümlesi de işarete boyun eğdiler. Bununla beraber her gemide derhal bölme kapılarının kapatılarak mürettebatın çarpışma mevkillerine gönderilmemiş olması biraz gariptir. Bu vakada inisiyatif tarafında büyük bir eksiklik göze çarpmaktadır.

İşaret gemiden gemiye geçildikten sonra meşum manevra başladı. *Victoria* ile *Camperdown* kolonaların başında olmak üzere birbirlerine doğru dönüyorlardı. *Victoria*, azami had olan 35 derece dümen açısı kullandığı halde gemi biraz iskeleye döner dönmez derhal çarpışma olacağı anlaşıldı. Albay Bourke, kurmay komutan ve Teğmen Lanyon seyir kamarasının üstündeki köprüde amiralin yanında bulunmakta idiler. Albay Bourke'un ilk sözü şu oldu: “Şu gemiye (*Camperdown*) çok yakın düşeceğiz”; sonra Teğmen Lanyon'a dönerek mesafeyi ölçmesini emretti. Bu bir kaç saniye sürdü ve bu esnada iki gemi birbirlerine doğru süratle dönmekte devam ettiler. Kaptan geminin çabuk dönmesine yardım etmek maksadıyla iskele makinesini geri işletmesi için amiralden müsaade talep etti; mumaileyh bu talebi üç defa tekrar etti; nihayet üçüncüsünde amiral, arkadan gelmekte olan *Nile*'a doğru baktıktan sonra bu müsaadeyi verdi. Bundan pek az zaman sonra her iki makine geri komutası verildi, fakat artık iş işten geçmiş ve çarpışmaya mâni olmak için yapacak bir şey kalmamıştı. Gemiler birbirleriyle çarpışmazdan bir dakika evvel “Bölmeleri kapa” ve “Çarpışma paleti atılacak” komutası verildi. Birinci emir, mürettebatın bölme kapılarını, lombozları ve kaportaları kapamala-

2 (Staff-Commander) Günümüzde lağvedilmiş bulunan bu rütbe seyir subaylarına bahşedilen yüksek bir rütbeydi.

3 Taktik çap, bir geminin tam bir dönüş esnasında çizdiği çemberin çapıdır. Bir gomina ise 200 yardadır.

rı ve bu suretle yaralanacak olan bir kompartımandaki suları tecrit ederek diğer kompartımanlara geçmesine meydan vermemek içindi. Çarpışma pale-ti için verilen emir, borazan tarafından boru ile "G" harfi yapmak suretiyle verilmişti ki bu harf aynı biçimde sis borusuyla yapılmıştı.

Manevra için işaret verilmesinden azami dört dakika sonra *Camper-down*, hemen hemen dik bir açı ile *Victoria*'nın taret kaidesi hizasından gemi-ye bindirdi. Mahmuz, büyük bir kuvvetle, dokuz ayak kadar gemiye girerek bir kömürlüğü parçaladı ve bir adamın bacağına kırdı. Küçük subaylar mevkiinde istirahat etmekte bulunan bir subay başını yukarı kaldırdığı zaman geminin mahmuzunun kömür tozları arasında içeri doğru girdiğini gördü. Gemiye aşağıdan dolan suyun sesi işitiliyordu. Güverte ve gövde sadmenin etkisi ile bükülürken korkunç bir ezilme sesi işitildi.⁴ Darbenin kuvvetinden *Victoria* yetmiş ayak kadar yan yan sürüklendi. Kimse yere düşmedi lakin titreme ge-minin her yerinde hissedildi. Bu sırada iki geminin kış tarafları birbirlerine doğru saldı ve bu hareketle mahmuz yarayı bir kat daha büyülttü. Amiral Tryon *Camperdown*'a seslenerek makinelerin geri çalıştırılmasını emretti ve bu suretle geminin mahmuzunu yaradan çıktı. Çarpışma esnasında *Camper-down*'un makineleri geri çalışmakta olduğu için geminin yolu ancak beş mil kadardı. *Victoria*'nın yarası takriben 14,5 metrekare boyunda idi.

Manevrayı yaparken *Camperdown* 28 derece dümen açısı kullan-mıştı; halbuki dümeni tam alabanda yapmak suretiyle 35 derece dümen açısı kullanması lâzımdı. Şu halde hem Amiral Markham ve hem de *Cam-perdown*'un komutanı Albay C. Johnstone bu manevranın tehlikeli olduğu-nu ifade etmiş bulunmalarına rağmen azami dümen açısı kullanmamışlar ve başlangıçta geminin dönmesine makinelerle yardım etmek teşebbüsün-de bulunmamışlardı. Bunlar *Victoria*'nın her halde dış taraftan dolaşacağı fikrinde olduklarından evvelen *Victoria* kendi gemilerde baş başa bir vaz-iyete gelinceye kadar beklemişler ve mezkûr geminin kendi düşündükleri gibi dışarıdan dönmeyerek üzerlerine doğru gelmekte olduğunu gördük-ten sonra sancak makinesini geri çalıştırmağa başlamışlar ve bölmeleri ka-patması için emir vermişlerdir.

Aradan biraz vakit geçtikten sonra her iki makineye tam yol geri ko-mutası verildi lakin makine dairesi telgrafındaki bir arıza nedeniyle emir

vâki olduğunda 3/4 sürat olarak alındı. Makinelerin tornistan edilmesi ve bunun da hıza etki etmesi için gereken zaman pek kısa olduğundan bu emir pek bir şey fark ettiremedi. Çarpışma saat 15:34'te vuku bulmuş ve iki dakika sonra *Victoria* ilerleyince gemiler birbirlerinden ayrılmıştı. *Camperdown*'da baş tarafa çarpışma paleti konmuştu fakat baş bölmeye su dolduğu için bu geminin de başı suya gömülmüş bir vaziyette idi. Baş taraftaki tüm su geçirmez kapılar kapatıldıkları için mürettebat dolan sudan müteessir olmamıştı.

Victoria'nın baş tarafında bölmeleri kapamağa giden erat içeriye giren sulardan dolayı muvaffak olamamışlar ve üst güvertenin 6 inçlik batarya hizasına gelen kısmında toplanmışlardı. Çarpışma paleti partisi hiçbir iş görmeğe muvaffak olamadı çünkü bunlar baş kasaraya çıktıkları zaman geminin başı hayli suya gömülmüş bir halde bulunduğundan paletin baş ventosundaki erat bellerine kadar su içinde kalmışlardı. Gemi, yara almış olduğu sancak tarafına doğru mütemadiyen meyletmekte ve bu esnada dışarı çıkan iskele pervanesi diğer gemiler tarafından görülmekte idi. Kurtarma denemesini bırakan baş kasara partisi erati üst güverteye ulaştığı zaman su taret kaidesine kadar çıkmış ve yardımcı batarya kazamatının ön lombarını yalamağa başlamıştı.⁴ Gemi giderek, yara aldığı sancak tarafına doğru yatıyordu.

Çarpışmadan sonra durmuş olan makineler gemiyi sığ suya götürmek ümidiyle ileri çalıştırılmıştı ki bu hareket tabiatıyla yara üzerine suyu tazyik etmiş ve geminin meyilli bir vaziyette suya dalmış bulunan güvertesi üzerine manivela gibi tesir ederek baş tarafın bir kat daha suya gömülmesine sebep olmuştu. Hidrolik tertibatı bozulmuş olduğundan geminin dümeni işlemiyordu; aynı biçimde filikaların hidrolikle müteharrik bulunan mayına ve hisa tertibatı kezalik çalışmıyordu.

Çarpışmanın akabinde Albay Bourke bölmelerin kapanıp kapanmadıklarını bizzat görmek üzere aşağıya inmiş bulunduğu üst köprüde yalnız amiral, kurmay komutan ve Teğmen Lanyon kalmıştı. Çarpışmadan sonra amiralin ilk sözü şu olmuştu: "Bütün kabahat bendedir!" Bundan sonra geminin suyun üstünde durabilecek bir vaziyette olup olmadığı-

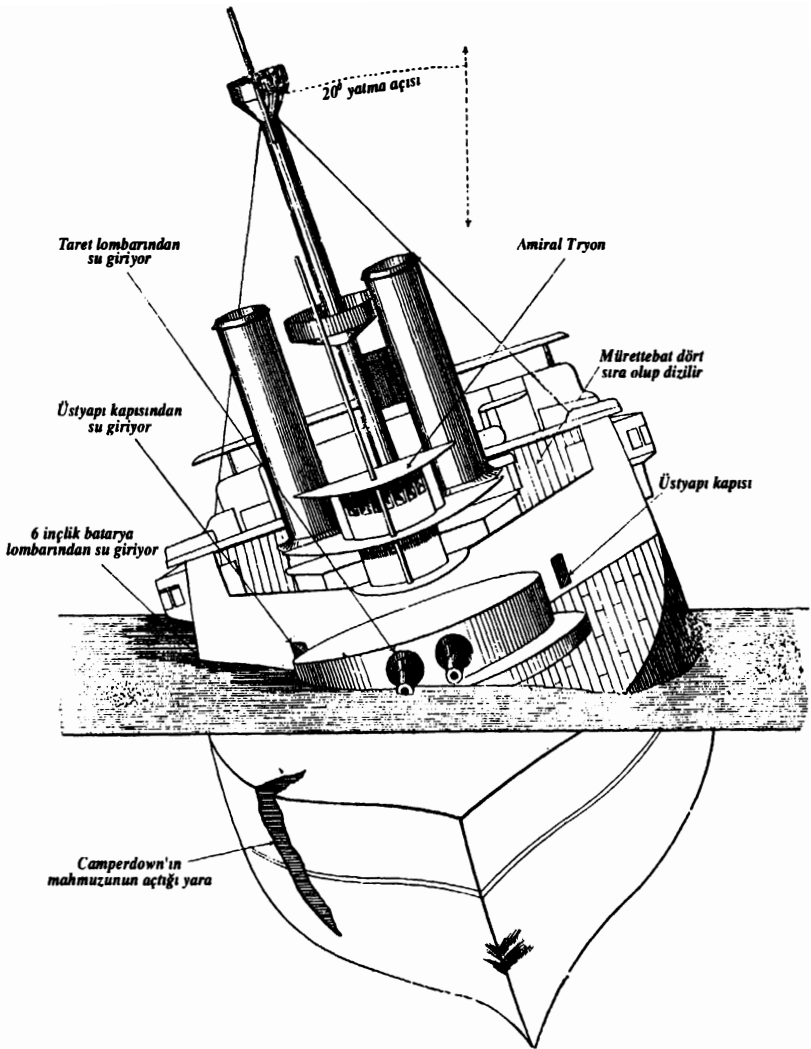
4 Mahmuz, ihtimal ki paralanmış bir su geçirmez bölmenin hemen üstünden vurmuştu.

5 Bu an çizimde gösterilmiştir.

nı sordu ve buna cevaben kurmay komutan geminin suyun üstünde kalabileceği fikrinde bulunduğunu söyledi. Hiç kimse felaketin bu kadar ani olacağını tahmin etmiyordu. Hatta bir aralık *Dreadnought* filikalarını göndermeğe teşebbüs etti ancak *Victoria*'dan verilen bir işaretle filika göndermeğe hacet olmadığı ve yalnız filikalarını hazır bir vaziyette bulundurması emredildi. Albay Bourke, aşağıda bulunduğu müddetçe elektrik ışıklarının sönük olarak yanmakta ve mürettebatın yavaş yavaş güverteye çıkmakta olduklarını gördü. Bu aralık sancak makine dairesine seslenerek vardiyadaki makine subayı ile görüştü ve makine dairesinde su bulunmadığı kendisine rapor edildi. Buradan ayrıldıktan sonra donanma baş çarkçısına tesadüf etti ve kendisinden kazan dairelerinde su bulunmadığını öğrendi. Mumaileyh güverteye geri döndüğü zaman gemiyi sancağa doğru çok yatmış bir vaziyette buldu ve mürettebatın üst güvertede iskele tarafında ve arkadan alabandaya dönük olarak durmakta olduklarını gördü. Herkes geminin batmakta olduğunu görmesine rağmen ortada katiyen panik eseri yoktu. Kimse bordaya koşmadı yahut titremedi. Bu büyük felaketin kucağında bulunan herkes erkek gibi davrandı.

Geminin meyli gitgide arttı ve nihayet güverte dikey bir vaziyete gelmekte iken "Atla" komutası verildi. Güverte çok meyilli olduğundan bazıları kendilerini denize atabildiler ise de bazıları geminin dönüş hareketiyle havaya savruldu. Kıçtan atlayanlardan bir çoğunu pervaneler öldürdü yahut yaraladı. Nihayet saat 15:44'de yani çarpışmadan on dakika sonra gemi büsbütün sancak tarafına devrildi; parçalanmış filikaların ve denize düşen üst yapıların gürültüsü, duman ve buhar bulutları arasında batıp kayboldu. *Victoria* başı üstüne batmıştı ve batarken pervaneleri dönmekte idi. Diğer gemilerdeki erat ve subaylar bu feci manzarayı gözleriyle gördüler ve süratle filikalarını göndererek su üstünde kalanları kurtarmağa koyuldular. Bu filikalar, kendi gemilerinin bulundukları mevkie nazaran beş ve nihayet on dakika içinde *Victoria*'nın battığı mahalle vararak toplam 338 kişi kurtardılar. Amiral Tryon'ı bir daha gören olmadı.

Çarpışma neticesinde *Victoria*'nın keskin kenarlı zırh güvertesi *Camperdown*'un baş tarafında 6'ya 10 ayak ebadında bir delik açmış ve geminin bodoslaması mahmuzun üst kısmından kırılarak iskeleye doğru çar-



Resim 22. *Victoria*, *Camperdown* tarafından mahmuzlanması müteakiben batıyor. Su taret lomarları ve sancak bataryaları manikalarından içeri dolmuş idi.

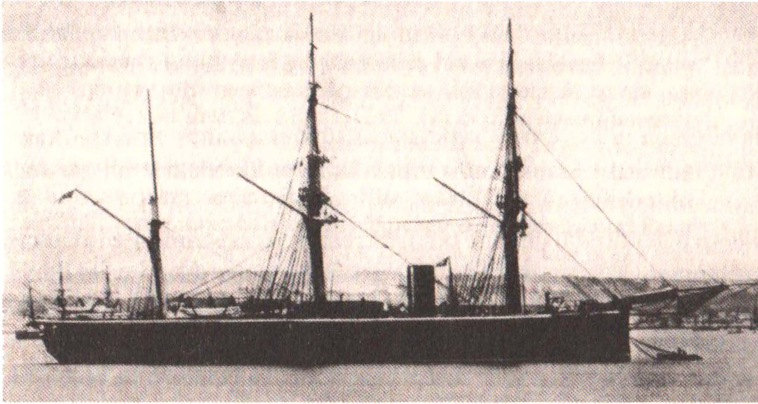
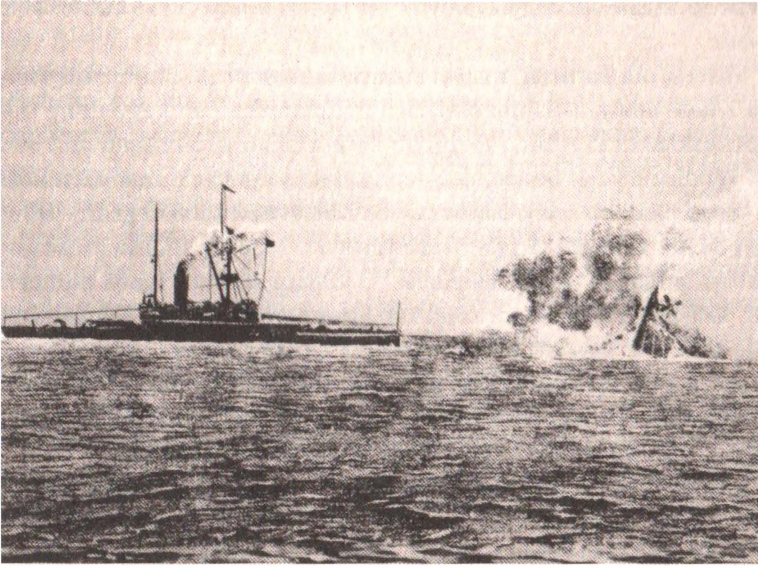
pılmıştı. *Camperdown* çarpışmadan evvel 27 ayak 9 inç su çekmekte idi; çarpışmadan sonra dolan sulardan bu miktar 32 ayağa çıktı ve bu suretle gemi 4 ayak kadar daha suya gömüldü. Şu vaziyete nazaran şayet bir fırtına zuhur etmiş olsaydı bu gemi de çok tehlikeye düşerdi.

Vakayı muhakeme etmek üzere Malta'da teşekkül eden divanı harp çarpışmanın müsebbibi olarak Amiral Tryon'u itham etti ve Albay Bourke ile *Victoria*'ya mensup diğer subaylar hakkında beraat kararı verdi. Hadise esnasında gemide muhafaza edilen disiplini ise takdire şayan gördü. Şu da var ki Amiral Markham'ın manevranın tatbik edilebilirliği hakkındaki şüphesini işaretle başkomutana bildirmemiş olmasını esefle karşıladı. Bahriye nezareti tarafından neşredilen genelgeye göre *Camperdown* komutanı Albay Johnstone'da çarpışma olacağını gördüğü halde buna karşı hazırlıklarda bulunmamış olmakla itham edilmişti. Yine mezkûr genelgeye nazaran *Victoria*'nın batması inşasındaki herhangi bir noksandan veyahut dengesi- nin bozuk olmasından mütevellit olmayıp çarpışma esnasında baş taraf bölme kapılarından çoğunun açık bulunması dolayısıyla azami iki kompartımanı istilâ etmesi lâzım gelen suların bütün baş taraf kompartımanlarına dolmasından ileri gelmişti. Bu suretle baş tarafı istilâ eden sular başı da ha da batırarak güvertede bulunan manikaları suyun altına sokmuş ve buralardan giren sular geminin dahilini doldurmuştur. Manikalardan başka taret lombarları, üst güvertenin baş taraf kısmındaki perdede bulunan kapı, baş taraf lombozları ve altı inçlik batarya lombarları tamamen suyun altına girmiş ve bu suretle sular geminin içini istilaya meydan bulmuştur. Eğer bütün bölme kapıları, lombozlar ve manika delikleri vaktiyle kapatılmış olsaydı gemi ziyadesiyle meyletmekle beraber muhakkak surette kurtulurdu. Çarpışma mahallindeki eratın görevlerini yapabilmek için ihtiyaç

duydukları üç dakikaya mukabil ancak bir dakika zamanları olmuştu.⁶

Bahriye genelgesi "*Victoria*'da muhafaza edilen nizam ve disiplin . . . vakada yeri olan herkes için en üst mertebede şeref teşkil edecek bir mahiyettir ve bahriye için sürekli bir emsal teşkil edecektir" sözleriyle bitiyordu. Şüphesiz bu asil bir mezar kitabesine yakışacak

6 Ön bölmelerde birçok kapı ve su geçirmez kapaklarla teçhiz edilmiş kompartımanlarda birçok manika mevcuttu ki bunların hep kapatılması icap ediyordu. Bazı kapılar ancak suyun istila ettiği bölmelere girilerek kapatılabilirdi ki bu gayet tabii imkânsız bir iş idi.



Resim 23. *Victoria*'nın son anları (üstte). Jutland'daki manzaraya benzer üzücü bir görüntü. Zırhlı, uskurları döner halde batıyor. Soldaki gemi *Nile*'dir; felaket esnasında *Victoria*'nın hemen arkasındaydı. İptidai Zırhlı *Vanguard* (altta). Benzer tipteki bir gemi olan *Iron Duke* ile çarpışarak batmıştır. Bu fotoğraf direk ve yelken taşıyan ilk zırhlı gemilerin görüntüsüne dair güzel bir fikir vermektedir.

cinstendir ve nizam ile disiplin büyük bir faciayı büyük bir muzafferiyete çevirmiştir.

Victoria'nın batması, maiyet subaylarının şüpheli emirler karşısında daha ziyade inisiyatif sahibi olmalarının lüzumuna dair kuvvetli bir misaldir. Muhakkaktır ki Amiral Tryon bir hataya düştü ve bu hata bütün maiyetinin kendisine karşı besledikleri fevkalâde emniyet ve itimat yüzünden faciaya sebep oldu; meseleyi başka suretle izah etmek kabil değildir.⁷ Dünyanın en büyük komutanları da netice itibarıyla birer insandırlar, insanlar ise hatadan tamamen azade olamazlar. O zaman mezkûr filoda bulunan Sir A. K. Wilson'un fikrine göre Amiral Tryon, çap ve yarıçap kelimelerini zihninde birbirine karıştırmak suretiyle bu hatayı yapmıştı. Yine mumaileyhin pek doğru olarak söylediği gibi böyle tehlikesi muhakkak bir emre bütün maiyetinin körü körüne boyun eğmesi için komutanın ancak Tryon derecesinde emniyet ve itimat kazanmış bir zat olması icap ederdi.⁸

Amiral Tryon mesleğinde gayet usta ve mütehakkim tabiatlı bir komutandı. Gerek sancak gemisi komutanının ve gerek Tuğamiral Markham'ın bu manevra hakkındaki şüphe ve tereddütlerini başkomutana daha açık ve kati bir tarzda bildirmemiş olmaları büyük bir şanssızlıktır. Hiç olmazsa sancak gemisi komutanı işaretin icrasından önce bölme kapılarının kapanması ve eratin çarpışma mevkillerini almaları hakkında bir emir vermiş olsa idi belki akıbet bu derece vahim olmazdı. Gerçi başkomutanın huzurunda böyle bir emir vermek kendisi için şüphesiz nahoş bir tesir bırakabilirdi; mamafih manevranın tatbik edilebilirliği hakkındaki şüphenin başkomutan nezdinde daha iyi anlaşılmasına yardım etmekten geri kalmazdı. *Camperdown*'a gelince bu gemide bölme kapılarının kapanması emri ancak çarpışma tamamıyla kaçınılmaz bir hale geldikten sonra verilmişti ki bu halin ancak emir almadıkça bir şey yapmamak ve her şey için mutlaka emir beklemek gibi bir haleti ruh iyeden mütevellit olduğuna şüphe yoktur.

A.B.D muharebe gemisi *Maine*, cephaneliklerinde vuku bulan bir infilâk neticesinde batmış ve bu infilâk, bilâhare meydana gelen vakalarla sabit olduğu biçimde, cephaneliklerde bulunan patlayıcının birdenbire infilâk eylemesinden ileri gelmişti.⁹ Mamafih barutun böyle kendi kendine infilâk edebileceği aradan uzun seneler geçtikten sonra anlaşıldı ve nihayet

zuhura gelen birtakım vakalar bu keyfiyetin sıhhatini ispat etti. Ayrıca Rus-Japon harbi esnasında Amiral Togo'nun sancak gemisi olan *Mikasa* muharebe gemisinde vuku bulan cephane infilâkı bu hususta mevcut olan bütün şüpheleri yok etti. Mezkûr gemi Rus - Japon sulhunun imzası akabinde Japon deniz üssü olan Sasebo limanında ve sığ suda demirli iken 10 Eylül 1905 tarihinde kış tarafında büyük bir ateş zuhur etti. Ateşin zuhurunu birtakım küçük infilâklar takip ettikten sonra nihayet üç büyük infilâk ile cephanelikler havaya uçtu ve bütün bu hadiseler bir saat zarfında vuku buldu. Vakanın başlangıcında limanda bulunan diğer gemiler yardıma geldiler ve nihayet üçüncü büyük infilâkı müteakip gemi, güvertesi üzerindeki aksam sudan dışarıda kalacak biçimde battı. Bu hadisede 256 subay ve er öldü; 343 kişi yaralandı. Bu yaralılarından bir çoğu bilâhare vefat etti.

Vakanın akabinde bu işin sulh şartlarından memnun olmayan gemi veya tersane mürettebatı tarafından kasten yapılmış olduğu hakkında birtakım söylentiler dolaştı ise de bunlar, o zaman bahriye nazırı bulunan Amiral Yamamoto tarafından şiddetle tekzip edildi. Vakanın sebeplerini tahkik etmek üzere Amiral Mizu riyasetinde bir komisyon teşkil olundu. Esasen sığ suda batmış olan gemi Ağustos 1906'da çıkarılarak teknesi dakik surette muayeneden geçirildi ve bu muayene neticesinde cephanesinden bir kısmının kimyası bozularak bilâhare geminin batmasını mucip olan yangının zuhuru sebebiyet verdiği şüpheye mahal kalmayacak biçimde doğrulandı.¹⁰ Bundan sonra mezkûr gemi mükemmel surette tamir edildi ve bilâhare vuku bulan Büyük Harp'te vazife aldı. Bu hadiseye ait bütün mühim detaylar Japonlar tarafında gizli bir surette İngiliz bahriye nezaretine bildirildi ve başka hiçbir tarafa ifşa olunmadı. Malum olan bir hakikat varsa o da Rus-Japon harbi esnasında Japonlar alalele bir çok patlayıcı madde elde etmek mecburiyetinde kalmışlar ve bilâhare bu patlayıcılardan endişe duymağa başlamışlardı. Nitekim eski kruvazör *Matsushima*'nın kaybına neden olan infilâkın bu cins barutlardan ileri gelmiş olduğuna katıyen şüphe yoktur. Okul gemisine çevrilmiş olan bu gemi *İtsukushima* ve *Hashidate* kruva-

7 Sir W. L. Clowes'un *The Royal Navy*, cilt VII, s. 423-4'deki önerisi faciayı yaşamış ve benim de hasbihalde bulunduğum subaylar tarafından kabul görmemiştir.

8 Bradford, *Life*, s. 125-6.

9 S. 169 ve devamına bakınız.

10 17 Mart 1907 tarihli *Echo de Paris* nüshasında yer alan Paris'teki Japon bahri ataşesinin açıklamasına bakınız.

zörleriyle birlikte Pescadores açıklarında bulunmakta iken 30 Nisan 1908 günü saat 16:08'de cephaneliği infilâk ederek battı. Mürettebatından 141 kişi diğer gemilerin filikaları tarafından kurtarıldı; 200 kadarı da öldü. Ölenlerden 58'i Japon bahriye mektebi talebesi idi.

1906 tarihinde küçük Brezilya zırhlısı *Aquibadan*'da buna benzer bir felaket zuhur etti. Bu gemi evvelce Brezilya iç savaşı esnasında torpidolanmak suretiyle batırılmış ve bilâhare çıkarılarak tamir edilmişti. *Barroso* kruvazörü ve *Tiradentes* torpido gambotu ile birlikte, Brezilya hükümeti tarafından deniz üssü kurulması düşünülen Rio de Janeiro civarında kâin Jacarepagua körfezinde tetkikat icrasına memur bir heyeti taşımakta idi. Gemi, üçü Tuğamiral rütbesinde olmak üzere bir çok subaylar ile birlikte burada demirli iken 21 Ocak 1906 günü akşamı saat 10:45'te bir infilâk vuku buldu."

Gece gayet karanlık olup subaylar, ertesi günü yapılacak merasim hakkında müzakerelerde bulunmakta idiler. Bir aralık, birinci yüzbaşı merasim için atılacak selâmlık hartuçlarını çıkarmak üzere cephaneliğe incecğini söyleyerek gitti ve bir kaç dakika sonra müthiş bir infilâk ile beraber gemiden bir ateş ve duman sütunu yükseldi. Birinci büyük infilâkı diğer küçük infilâklar takip etti ve bütün bu hadise dört dakika sürdükten sonra gemi olduğu yerde battı. Subaylar salonunda bulunan dört subay ilk infilâkın tesirde yere düştüler ve bunlardan ikisi düştükleri mahalde güverteyi paralayıp çıkan bir ateş tufanı içinde gözden kayboldular. Diğer ikisi lombozlardan kendilerini denize atarak diğer gemilerin filikaları tarafından kurtarıldılar. Geminin doktoru, şişman bir zat olmasına rağmen, lombozdan kendisini denize atmağa muvaffak oldu ve bu da kurtarıldı.

Gemide bulunan üç amiralden Tuğamiral Graça kamarasında bulunuyordu; infilâktan sonra emir eri kamaraya gelerek kendisine denize atlamasını teklif ettiyse de mumaileyh tehlikenin bertaraf olduğunu ve ortalığın beyhude yere telâşa düşürülmemesini söyleyerek bu teklifi reddetti. Hemen akabinde gemi battığından amiral boğuldu ve emir eri kurtuldu. Hadisede toplam 223 subay ve er öldü; 61 hafif yaralı ile 37 ağır yaralı subay ve er diğer gemiler tarafından sudan alındı. Amiral Graça'dan başka filo komutanı Tuğamiral R. Rocha ve B. Brazil ile Al-

bay Alvis de Barros da ölenler arasında idi. Geminin tüm mürettebatı 321 subay ve erden ibaretti.

Bu gemi vaktiyle torpidolanıp battıktan sonra çıkarılarak Stettin'de tamir edilmiş ve İngiliz imalatı top ve cephaneye ile teçhiz olunmuştu. Cephanelikten merasim için selâmlık hartucu çıkarılırken gösterilen herhangi bir dikkatsizliğin bu infilâka sebebiyet vermiş olması muhtemel bulunmakla beraber cephaneden herhangi bir kısmının birdenbire infilâk ederek bu felaketi doğurmuş olması da mümkündür. Kurtulanlar vakanın hakiki sebebini izah edecek hiçbir ifadede bulunamadılar. Bunlardan ekserisi infilâkla beraber kendilerini suda bulduklarından başka bir şey söyleyememişlerdir. *Aquibadan* sıcak bir iklimde bulunuyordu. Halbuki böyle bir yerde nitroglicerinin barutu pek ziyade dikkat ve ihtimama muhtaçtır; aksi takdirde tehlikelidir. Hatta bu tarihlerde diğer devlet bahriyelerinde de dumansız barutun birdenbire infilâk ettiğini gösteren bazı vakalar meydana gelmiştir. Mesela; İngiliz bahriyesinde *Revenge* muharebe gemisiyle *Fox* kruvazörünün cephanelilerinde barut kendi kendine tutuştu, fakat infilâk olmadı.

Bu tarihlerde cephaneye tutuşmak hadisesi bilhassa Fransız bahriyesinde çok olmuştur. O zamanlar Fransız ordu ve bahriyesi için cephaneye yapmakta olan beylik dumansız barut fabrikası tehlikeli bir hataya kapılarak eskimiş barutları eter ve ispiroto ile muamele etmek veyahut yeni yapılmış barutla karıştırmak suretiyle yenilemeğe ve ıslah etmeğe kalkışmıştı. Halbuki bir çok bahriyelerde eski cephaneye ya sarf edilir yahut kaldırılıp atılır ve gemilerin cephaneliklerine konulmaz. Binaenaleyh Büyük Harp'te vuku bulan müthiş cephanelik infilâklarından ekserisinin cephaneliklerde eski barut bulundurulmasından ileri geldiğine şüphe yoktur. Çünkü bu sıralarda cephaneye azaldığı için yukarıdaki usule eskisi kadar ehemmiyet atfedilmemeğe başlanmıştı.¹² Fransız bahriyesine mensup topçu atış gemisi olan *Couronne*'un seri ateşli toplarının birinde, 1906 Nisan'ındaki atış talimleri esnasında barutun vaktinden evvel yanmasından mütevellit bir vaka kaydedildi ve yine eski barut yüzünden 12 Mart 1907'de mühim bir felaket vuku buldu.

Toulon limanında havuzlanmakta bulunan dretnot öncesi muharebe gemilerinden *Léna*'da, yukar-

11 Özel malumatım ve *The Times* ile *Dail Mail* gazetelerindeki yazılardan.

12 [Meselâ *Natal* zırhlı kruvazöründe külliyetli miktarda eski cephaneye vardı.]

da kaydedilen tarihte saat 13:45'te kıç tarafta bir infilâk vuku buldu.¹³ *Ié-na*, 12,050 ton hacminde, dört 12 inçlik, sekiz 6,4 inçlik, sekiz 3,9 inçlik, on altı 3 librelik ve on sekiz 1 librelik topla mücehhez bir gemi idi. 1898 tarihinde kızaktan indirilmiş bulunan bu gemi, bilâhare Büyük Harp'te Çanakkale hücumuna iştirak etmiş olan *Suffren*'in eşi idi. Birinci infilâk o kadar şiddetli olmadı; fakat arkasından fevkalâde şiddetli ikinci bir infilâk vuku buldu ki bu bütün gemiyi, tersaneyi ve şehrin o civardaki kısmını tamamen kesif bir duman içinde bıraktı. Gemiden kopan enkaz ile karışık bir ateş ve duman bulutu yüksek bir irtifaa kadar çıktı. Toulon halkı bir cepخانه deposunun infilâk ettiğini zannetti; infilâkın şiddetinden büyük metal parçaları gemiden 500 metre uzaklara kadar savrulduğu gibi vücutları parçalanan insanların uzuvları 200 metre mesafede bulundu. Bundan sonra kazazede gemide müthiş bir yangın başladı ve infilâk infilâkı takip etti.

Felaket vuku bulduğu zaman gemide tersane işçileri çalışıyordu; ilk infilâkı müteakip bunlar karaya çıkmak üzere iskelelere hücum ettiler; diğer taraftan da tersanede bulunanlar ne olduğunu anlamak için gemiye doğru koşmağa başladılar; işte tam bu sırada ikinci şedit infilâk vuku buldu ve bu infilâkın gemiden koparmış olduğu büyük parçalar toplu bir halde duran insanların üzerine düşerek tersane personeline bir çoğunu öldürdü; bir çoğunu da yaraladı. Manzara son derecede korkunç bir şekil almıştı; barut dumanıyla simsiyah olmuş insanlar vücutlarında tehlikeli yakınlık olduğu halde gemiden dışarı hücum ediyor ve bazıları da kırk elli ayak derinliğindeki havuzun taşları üzerine düşüp mahvoluyorlardı. *Ié-na*'nın kıç tarafının ikinci infilâk ile tamamen paralandığı ve yangının son derecede tehlikeli olduğu müşahade ediliyordu. Bundan başka geminin havuzda bulunması yangını söndürmekteki güçlüğü bir kat daha artırıyordu. Bir aralık havuzun valflarını açarak içeri su doldurmak ve bu suretle geminin tulumalarını işletip yangının söndürülmesini sağlamak maksadıyla Teğmen Roux isminde genç bir subay gönüllü olarak havuzun kapağına doğru gittiyse de daha yolda iken kendisine bir parça isabet ederek herkesin gözü önünde ikiye böldü. Nihayet limanda bulunan *Liberté* muharebe gemisi mermi atarak havuz kapağında bir delik açtı ve içeri su alındı. Va-

kada gerek subaylar ve gerek mürettebat arasında bulunan gedikliler tarafından büyük bir cesaret gösterildi.

İlk infilâk olduğu zaman *Iéna*'nın komutanı kamarasında bulunuyordu. İnfilâk olunca kamara kapısı fena halde sıkıştı ve komutan içerde mahsur kaldı. Bunun üzerine kapıyı kırıp açmaları için kamara civarındaki gemi mürettebatına seslendi. Bunlar geldiler ve kapıyı açmak için uğraştılar ise muvaffak olamadılar; bu esnada bir kısmı öldü ve bir kısmı da müteakip bir infilâk ile etrafa savruldu; kamara da paramparça oldu. Bu sırada gemide bulunan Tuğamiral Manceron komutayı eline aldı ve bir taraftan yangının söndürülmesini idare ve diğer taraftan da gemide kalanların tamamıyla dışarı çıkarılmasını temin ettikten sonra gemiciliğin asil geleneklerine uygun hareket ederek en son kendisi çıktı. Amiral gemiyi terk ettiği zaman çenesinden, kulaklarından ve yüzünden fena halde yaralanmış bulunmakta ve kamarasının lombozlarından alevler çıkmakta idi.

Vakada ölenlerin sayısı 200'ü mütecavizdir lâkin gemideki tüm evrakın yanmış olmasından ve korkunç ateşin birçok vücudu tamamen kül etmiş bulunmasından dolayı gerçek zayıat hiç öğrenilememiştir. Bundan başka 68 ağır yaralı hastaneye kaldırılmış ve bir çok hafif yaralı da hastane haricinde tedavi edilmiştir. Şehirdeki siviller arasında da ciddi telefât vuku bulmuştur: hadise mahallinden 400 yarda mesafede bulunan bir çocuğun başına bir çelik parçası düşmüş ve biçareyi öldürmüştür. Ateşin söndürülmesi ancak yirmi dört saat sonra kabil olabildi. Baş taretin pruva tarafındaki kısmına bir şey olmamıştı fakat taretten kış tarafta yanacak halde her ne mevcut ise tamamen kül olmuştu. Bundan sonra geminin soğuması beklenilerek havuz boşaltıldı ve muayeneye başlandı.

Asıl infilâk kış taretin ve subaylar kamaralarının bulunduğu mevkinin alt kısmında vuku bulmuş ve bu kısım da karinanın sancak tarafının zırh güverte ve zırh kuşak altına tesadüf eden saçları teknedен otuz ayak ayrılmıştı. İnfilâkın şiddeti geminin üç pervane şaftından ikisini yerinden koparmış ve cephaneliğe yakın bulunan bölmeleri o derece tahrip etmiş idi ki şayet vaka denizde iken meydana gelmiş bulunsa idi gemi mutla-

13 Fransa senatosu komitesinin raporu ile *Marine Rundschau*'nun 1906 nüshasına bakınız.

ka batardı. Amiral, gemi komutanı ve subaylar mevkilerindeki bütün eşya bir yığın kömür ve enkaz haline gelmişti. Alt kompartımanlardan çıkarılan cesetlerde feci yanık yaraları vardı.

Tahkikat yapmak üzere Fransız senatosu üyelerinden bir komisyon teşkil edildi. Hadisenin vukuu için muhtemel dört sebep vardı ki bunlardan birincisi herhangi bir şahıs tarafından kasten yapılmış bir sabotaj; ikincisi elektrik cereyanından cephanelikte bir yangın çıkmış olması; üçüncüsü cephaneliklerde çalışan işçilerin özensizlik ve ihmali ve dördüncüsü barutun kimyasının bozularak infilâk etmiş olması idi. Bu ihtimallerden ilk üçünün hakikate dayanmadığı ve felaketin dördüncü sebepten ileri geldiği anlaşıldı. İnfilâk kış tarafta bulunan 3,9 inçlik toplara ait cephanelikte başlamış ve bilâhare 12 inçliklere mahsus cephaneliğe sirayet etmişti.

Bu cephanelikteki 12 inçlik mermilerden otuz dokuzu infilâk etmiş olup bu otuz dokuzdan on üçü dökrne çelikten mamul melinit humbarası, on sekizi adi barutla dolu humbara ve sekizi paralama hakkını ihva eden zırh delici humbara idi. 3,9 inçlik humbaralar mükemmel hartuç tabir edilen yani, mermi ile barutu birlikte olmak üzere yapılmış “B barutu” denilen bir nevi nitroselüloz dumansız barutu ile imlâ edilmiş bulunuyordu ve bu nevi humbaralara dumansız barutu infilâk ettirmek için hartucun fün-ye kısmına cüzi bir miktar kara barut konulmuştu. 3,9 inçliklere mahsus cephaneliğin hemen üst kısmında diğer bir cephanelik vardı ve burada kara barut ihva eden selâmlık hartuçlarıyla talim mermileri bulunuyordu ki bu cephaneliğin civarında kim varsa öldü.

3,9 inçliklere mahsus cephanelik havalandırma tertibatı gemi havuzda iken geçici olarak çıkarılmıştı. Halbuki cephanelik dinamo dairesine pek yakın olduğundan fazlaca hararete maruz bulunuyordu. Tertibat çıkarıldıktan sonra burasının havalandırılması ancak günde bir defa kapaklarını açmak suretiyle yapıyordu ki bu hareket tarzı cephaneliğe rutubet girmesine neden olacağından tehlikeli bir işti. 3,9 inçlik mermilerden % 86’sını, evvelce gemide durmasının tehlikeli olduğu rapor edilmiş eski cephane teşkil ediyordu. Esasen “B barutu”nun birdenbire tutuştuğu evvelce *Duperré*, *Charlemagne*, *Vauban* *Descartes* ve *Forbin* adlarındaki Fransız gemilerinde vuku bulan infilâklardan de malum bulunuyordu.

Hadise hakkında tetkikat icrası için infilâk vuku bulan cephaneliklerle civarını temsil etmek üzere bir model inşa olundu ve bu modele “B barutu” ile doldurulmuş, fûnye kısmına kara barut konulmuş 270 adet mermi yerleştirildi. Bundan başka yukarda zikredilen 270 merminin bulunduğu mahalden bir demir perde vasıtasıyla ayrılmış diğer bir mahalle bir miktar mermiyi tapa ve kaide kısımlarından ateşlemek üzere elektrik tertibatı yapıldı. Bu mermilerden bir tanesi evvelâ tapa cihetinden (kara barutun bulunmadığı taraftan) ateşlendi ve ateşlenen mermi yavaş yavaş yandı. Bundan sonra başka bir mermi kaide cihetinden, yani kara barutun bulunduğu taraftan ateşlendi. Bu defa müthiş bir infilâk oldu; arkasından infilâk infilâkı takip etti ve alev sütunları yükselmeğe başladı. Alevlerin çıkmasından ancak 14 dakika sonra kara barut ateş aldı.

Iéna hadisesinden sonra dünya bahriyelerinin hemen hepsinde cephanelikleri soğutmak için hususi tedbirler alındı ve bu meyanda külliyetli miktarda cephane imha edildi. Fransız bahriyesine gelince, cephanesi Fransız ordusuna ait fabrikalar tarafından temin edilmekte olduğundan bu cins zorunlu tedbirler alamadı. Vakadan dört buçuk ay sonra yani 28 Temmuz 1907 tarihinde, tetkikat yapılmak üzere ayrılmış bulunan bir miktar “B barutu” infilâk etmiş olmasına rağmen meşhur bir Fransız topçu mütehasısı bu barutun kendi kendine hiçbir zaman infilâk edemeyeceğini matematiksel olarak ispat edip duruyordu. Velhasıl doğrulanan bir durum varsa o da bu cins barutlar kara barutla birlikte bulundukları zaman gayet tehlikeli bir vaziyet hâsıl oluyordu. Bununla beraber gemide bulundurulması caiz olmayan cephanelerin kullanılmasına devam edilmesinden dolayı 2 Ağustos 1907, 12 Ağustos 1908, 22 Eylül 1908 ve 1911 senesi başında top talimleri esnasında barutun vaktinden evvel infilâk etmesi yüzünden mühim kazalar oldu. Nihayet *Iéna* hadisesinin bir aynı de yine Fransız bahriyesine mensup *Liberté* muharebe gemisinde vuku buldu.¹⁴

Liberté 1905’de denize indirilmiş 14.865 tonluk bir gemi olup dört 12 inçlik; on 7,5 inçlik ve çeşitli çapta diğer toplarla teçhiz edilmişti. Gemi Akdeniz filosuna mensuptu ve komutanı ise meşhur sosyalist lider Jean Jaures’nin biraderi Albay Jaurés idi. Bu tarihlerde haklı

¹⁴ En başta *Temps* ve *Echo de Paris* olmak üzere Fransız basınından; *Naval Annual*’ın 1912 nüshasından, Fransız teknik mecmualarından ve *Le Yacht*’dan derlenmiş malumdur.

veya haksız olarak gemide pek o kadar disiplin bulunmadığı rivayet ediliyordu. *Liberté* Toulon limanında yatmakta ve gemi komutanı sahilde bulunmakta iken 25 Eylül 1911 sabahı saat 05:31’de sancak baş omuzluğundaki 7,5 inçlik kazamattan duman çıkmağa başladı ve bu dumanı alevler takip etti.

Bu alevlin birkaç saniye arkasından dumansız olarak yeşil ve mavi renklerde alev sütunları pruva çanaklığına kadar yükseldi ki bu alevler pruva cephaneliğinde bulunan “B barutu” ile küçük seri ateşli toplara mahsus kara barut cephanenin infilâk ettiğini tecrübeli tanıklara katiyetle ispat eden bir delildi. Bundan sonra geminin teknesi dumanlar içinde kaldı ki bu dumanın arasından çeşitli yangınlara ait birtakım alevler ve kendilerini denize atan insanlar ayırt ediliyordu. Bu arada iki veya üç infilâk oldu ve nöbetçi Kıdemli Yüzbaşı Garnier içtima borusunu çaldırdı ve imdat işareti vermeğe başladı. Limanda bulunan diğer harp gemilerinden yardım için gelen filikalar denizdeki mürettebatı topladılar. Bunlardan bir çoğunda müthiş yanıklar vardı. Yüzmekte olan diğerleri içtima borusunu duyunca gemilerine geri dönmeye çalıştılar.

Gemideki kıdemli nöbetçi subayı birinci infilâkı müteakip derhal cephaneliklere su doldurulması için emir verdi fakat tulumbalar kâfi derecede süratli değildi ve hele içinde yüksek gaz tazyiki bulunan bölmelere su doldurmağa hiçbir imkân yoktu. Her cephaneliğin cam muhafaza dahilinde bir imlâ valfi vardı; bu valfi açmak için evvelâ muhafazanın camını kırdıktan sonra on yedi volta çevirmek icap ediyordu. Bunlar ise zırh güvertenin alt kısmında ve bilhassa duman ve hararet dolayısıyla erişilmesi çok güç bir mevkide idi. Alevler süratle yayılarak geminin revirine sirayet etmiş ve burada bulunanları o kadar dehşetli bir surette yakıp öldürmüştü ki bunlardan bazılarının bilâhare elde edilen cesetleri adeta balmumundan mamul ve erimeğe yüz tutmuş manken şeklini almıştı. Mürettebat yangını söndürmek için uğraşmakla meşgulken saat 05:53’te öteki infilâkların hepsinden şiddetli diğer bir infilâk oldu.

Husule getirdiği sarsıntı altı millik mesafede hissedilen bu infilâkın şiddetinden geminin baş tarafında bulunan büyük cephanelik berhava oldu ve pruva direği de dahil olmak üzere geminin baş taraf parçaları etrafa savruldu. Bu parçalardan bazıları *Liberté*’ye yakın yatmakta bulunan *Ré-*

publique ve *Démocratie* muharebe gemilerine vurdu. Birincisinin bordasında birkaç metre kare boyunda bir delik açıldı ve gemiye düşen parçalardan bir yangın zuhur etti; bu sırada 7,5 inçlik bir humbara komutan kamarasına düştü. *Démocratie*'de kezalik geminin bordası yaralandı ve parçalardan üç kişi öldü iki kişi yaralandı.

Denizde tahliye işi ile meşgul olan filikadakilere de hasardan salim kalamadılar; bunlardan bir kısmı gemiden etrafa savrulan parçalarla öldüler veya yaralandılar. *Liberté* büyük infilâkı müteakip ancak güverte üstündeki aksamı sudan dışarıda kalacak biçimde olduğu yerde battı; dışarıda kalan kısımlar da yanmaya devam etti. Geminin sudan dışarıdaki kısmında sağ olarak kalmış bulunanlardan bazıları çok güçlüklerle tahliye edildi. 7,5 inçlik taretlerin birinde bir adam yanında on ceset ile beraber mahsur kalmıştı. Bu adamı taretten çıkarıp almak için bir günden fazla uğraşıldı. Kezalik erattan biri, derisi elbiseleriyle birlikte vücudundan yüzölüp gitmiş olmasına rağmen hâlâ sağ olarak bulundu. Yaralılara yardım etmek üzere kazazede gemiye gelmiş bulunan *Verité* muharebe gemisi doktoru canını dar kurtardı. Mumaileyh henüz *Liberté*'nin güvertesine çıkmıştı ki büyük infilâk vuku buldu ve doktor neye uğradığını anlamağa vakit bulmadan elbiseleri lime lime olmuş, kılıcı belinden kopmuş, sakalı, kaşları ve kirpikleri yanmış bir halde kendini denizde buldu. Mafih yaraları hep harici olup mühim değillerdi.

Liberté'deki infilâktan 143 kişi öldü ve 91 kişi yaralandı. Yaralılarından bazıları bilâhare iyileşemeyerek vefat ettiler. Diğer gemiler ve yardım için gelmiş bulunan filikalardaki erattan 61 kişi öldü; 93 kişi yaralandı. Hadise hakkında tahkikat yapmak üzere Tuğamiral Gaschard riyasetinde ve mütehassıslardan mürekkep bir komisyon teşkil edildi. Bu komisyonun verdiği rapora göre hadise gemide mevcut ve azami kısmı melinit barutu ile dolu 7,5 inçlik 735 ve küçük çapta toplara mahsus 4.600 parça humbaranın infilâkından ileri gelmişti. İnfilâk eden humbaralar 1906 tarihinde, yani *Iéna* hadisesinden önce imal edilmiş "B barutu" ihtiva ediyordu. Bu barutun ani olarak infilâk etmiş olduğuna karar veren komisyon netice olarak "B barutu" infilâkına karşı bir ihtiyati tedbir olmak üzere imal tarihleri dört seneyi mütevaciz olan barutlardan hiçbir gemi-

de bulundurulmamasını tavsiye ediyordu. Bunun üzerine Fransız gemilerinden külliyetli miktar barut çıkarılarak muayene edildi ve netice bu barutlardan azami kısmının kimyalarının bozulup gayet tehlikeli bir vaziyet almış olduğunu gösterdiğinden derin suda denize döktüler. Artık bu vakadan sonra hadisenin “B barutu” infilâkından ileri geldiğine kimsenin şüphesi kalmadı.

Liberté battığı mahalde seyrüsefer için büyük bir tehlike arz etmekte olduğundan Büyük Harp’ten sonra çıkarıldı. Bu iş esnasında 1921 Kasım’ında batık gemiden çıkarılmış olan bir miktar cephane bir istimbotla topçu mağazasına nakledilmekte iken denizin ortasında birdenbire tutuştu ve istimbot yandıysa da içindeki mürettebat hayatlarını kurtarabildiler. Çünkü barut açıkla ve serbest bulunduğundan infilâk etmemişti. Bu vaka “B barutu”nun kendi kendine infilâk ettikleri hakkında ufak bir şüphesi olanların dahi bu şüphelerini gidermeğe kafi bir delildir. Geminin enkazı 1925 senesinde denizden çıkarıldı ise de başka mühim bir şey keşfedilmedi.⁵

Cephane infilâkından Büyük Harp’te de bir çok kazalar olmuştur. Fakat o zamanlar bu gibi havadisler gayet şiddetli bir surette sansür edildiklerinden fazla ayrıntı verilmemiştir. Harp esnasında bu suretle cephane infilâkından mütevellit kazalar şunlardır :

		Ölü
<i>Karlsruhe</i> Alman hafif kruvazörü	4 Kasım 1914	263
<i>Bulwark</i> İngiliz muharebe gemisi	26 Kasım 1914	780
<i>Princess Irene</i> İngiliz mayın gemisi	27 Mayıs 1915	400
<i>Benedetto Brin</i> İtalyan muharebe gemisi	27 Eylül 1915	421
<i>Natal</i> İngiliz zırhlı kruvazörü	31 Aralık 1915	428
<i>L. da Vinci</i> İtalyan dretnotu	2 Ağustos 1916	203
<i>Empress Maria</i> Rus dretnotu	20 Ekim 1916	216
<i>Zukuba</i> Japon zırhlı kruvazörü	14 Ocak 1917	305
<i>Vanguard</i> İngiliz dretnotu	9 Temmuz 1917	800
<i>Kavaçi</i> Japon dretnotu	12 Temmuz 1918	500
<i>Glatton</i> İngiliz sahil müdafaa gemisi	16 Eylül 1918	60

Bulwark sabahleyin saat 07:30'da Sheerness açıklarında berheva oldu. Mezkûr gemi bir gün evvel bir miktar cephaneye almış bulunuyordu. Vaka meydana geldiği sırada o civardan geçmekte bulunan bir vapurun içindeki bir subayın tanıklığına nazaran evvelâ kış taretin gerisinden doğru bir alev çıkmış ve bu alev derhal ileri sirayet etmiş; gemi bir an içinde berheva olmuştu. İnfilâktan mütevellit sâdâ gayet şiddetli olup Londra'dan işitilmişti. Geminin 800 kişilik mürettebatından ancak 14 kişi kurtuldu ve bunlardan da ikisi bilâhare vefat etti. Bahriye silahendazlarından er F.G Budd infilâk olduğu esnada arkadaşlarıyla kahvaltı etmekteydi. Anlattığına göre evvela bir parıltı görmüş, sonra adeta güverte dağılmış ve kendisini suda bulmuştu. Su yüzüne çıktığında etrafına bakınmış ve geminin yok olduğunu görmüştü. Patlamayı duymamıştı bile.¹⁶ İnfilâk görenlerin tanıklığına nazaran alevin karakterinden bu infilâka bozuk lidit barutu ile dolu humbaraların sebep olduğu zannedildi ve filhakika harpten sonra verilen malumata göre tecrübe için 1914 tarihinde yapılmış olan lidit barutlu humbaralarda bozukluk vardı. Mamañih tahkikat heyetinin vermiş olduğu Aralık 1914 tarihli rapora göre vaka, cephanenin kazara infilâk etmiş olmasından ileri gelmişti.

Princess Irene, Port Victoria limanında ve sahilten iki gomina mesafede bir şamandıraya bağılı olarak yatmakta iken infilâk etmişti. Bu vakayı gözüyle görmüş olan bir zat şu suretle anlatmıştır: “Evvelâ geminin güvertesinde birdenbire bir alev çıktığını gördüm. Bu alevin arkasından bir duman bulutu yükseldi. Ondan sonra çeşitli ufak infilâklar işittik ve arkasından büyük bir infilâk oldu; etrafı bir duman ve kömür tozu bulutu sardı. Bir kaç saniye sonra bu bulut sıyrıldığı zaman *Princess Irene* ortadan kaybolmuştu. Gemi sanki eriyip gitmişti.” Bu gemiden bir tek adam kurtulamadı. Denizden baygın bir halde çıkarılmış olan bir kişi de bilâhare vefat etti. İnfilâkın tesirde havaya yükselen evrak ve işaret sancakları, havanın sakin ve rüzgârsız olmasına rağmen on mil mesafede kâin Alligton, Barming ve Teston mevkilerine düştüler; bazılarının üzerinde erimiş kurşun parçaları vardı. Kitabın yazarı olan ben, o sabah Londra'da bulunuyordum ve bu infilâk sâdâsını pek açık olarak duydum. İnfilâkta ölenlerin adedi 400'ü mütevaciz olup bunlardan 76'sı tersane

15 [Bu enkazın çıkarılması hakkındaki ayrıntılar *Engineer* mecmuasının 1 Mayıs 1925 tarihli nüshasında mevcuttur.]

16 Mumaileyhin raporu, *Daily Mail*, 30 Kasım 1914.

işçisi idi. Hadise mahallinden 0,5 mil mesafede bir adama 50 libre ağırlığında bir maden parçası isabet ettiği gibi Port Victoria'da küçük bir kıza bir çelik parçası vurdu ve her ikisi de öldü. Bir tanık infilâk alevinin iki mil kadar yükseldiği tahmininde bulundu. Gemi henüz Chatham tersanesinden çıkmış idi. İnfilâkın hakiki sebebi anlaşılamamış olmakla beraber gemideki cephaneden bir kısmının kimyasının bozulmuş olması veya gemide mevcut mayınlardan herhangi birinin bir darbeye maruz kalarak patlamış olması ziyadesiyle muhtemeldir.

Karlsruhe'nin mahvına neden olan infilâkın hakiki sebebi kesinleşmemiştir; mamafih bunun bozuk cephaneden mütevellit olduğuna şüphe yoktur. Çünkü bu cephane uzun müddetten beri sıcak ve rutubetli tropikler ikliminde bulunuyordu. *Benedetto Brin* muharebe gemisiyle *Leonardo da Vinci* dretnotundaki infilâklar da suikast emarelerine tesadüf edilmiştir. Kezalik *Empress Maria*'nın tahribi de muhtemelen hainlerin yahut düşman ajanlarının eseridir.

İngiliz zırhlı kruvazörü *Natal*, mürettebatı izinli olarak dışarıda bulunduğu bir sırada berhava oldu ve bu vakanın tafsilatı hakkında dışarı ma-lumat verilmesine müsaade edilmedi. İnfilâk geminin kaç tarafında ve görünü-şüze nazaran 9,2 inçlik toplara mahsus cephanelikte vukua gelmişti; kurtulanlar hadise esnasında tesadüfen baş tarafta bulunanlardı. Geminin bordalarında büyük delikler açılmış ve gemi dört dakika içinde batmıştı.¹⁷ Japon gemisi *Zukuba* mürettebatından bir çoğu izinli olarak sahilde bulunmakta olduğu bir sırada Yokosuka limanında ve öğleden sonra infilâk ederek hemen o anda battı. Hadise esnasında gemide bulunup da kurtulmağa muvaffak olanlardan azami kısmı yaralı bir halde idi. Komutanı Albay Arima ancak canını kurtarabildi. *Vanguard* dretnotu akşamüstü vuku bulan olağanüstü kuvvette bir infilâk neticesi olarak battı ve gemide bulunan mürettebattan ancak üç kişi kurtuldu. Kurtulanlardan biri subay olup bu da biraz sonra vefat etti. Mürettebattan subay ve er 94 kişi, sahilde bir ziyafete iştirak etmek üzere gemiyi terk etmiş olduklarından bu vesile ile canlarını kurtarmağa muvaffak olabildiler. Gemi son derecede süratle batmıştı.

Japon dretnotu *Kavaçi*, Japonya adalarının arasında iç denizde bulunmakta iken bir infilâk neticesi olarak dört dakika içinde battı ve içinde

bulunanlardan 500'ü mütecaviz adam öldü. Mürettebatından bir kısmı bu sırada sahilde bulunmakta idiler, bu suretle sağ kalmış olanlar hayatlarını talihe borçludurlar. İngiliz sahil müdafaa gemisi *Glatton* Dover limanında bulunmakta iken cephaneliklerinde yangın zuhur etti. Çıkan yangın söndürülemediği gibi cephaneliklerin su ile doldurulmasının da kabil olamadığını gören Dover bahriye komutanı Amiral Keyes, her an vukuu muhakkak bir infilâk neticesi olarak limanda büyük bir hasar vukuuna mâni olmak için gemiye derhal iki torpido atılarak batırılmasını emretti. Atılan torpidolardan ikincisi ile gemi battı ve mevcut subay ve asker altmış kişi gemi ile beraber batıp gitti. Gerçi büyük bir felaketin önü alındı ise de bu keyfiyet bir çok hayatın kaybına mal oldu. *Glatton* 1925-1926 senesinde çıkarıldı.

Yukarda sayılan vakalar modern cephanelerin gemi mürettebatı için ne kadar büyük bir tehlike kaynağı olduğunu göstermeğe kâfidir. Eski kara barut devrinde bu gibi kazalar pek nadiren vuku bulurdu. Donanmalarının cesameti dikkate alınmak şartıyla, cephanelik infilâkı yüzünden en az zarar gören Almanya ve en çok zarar gören İtalya ile Japonya'dır. İngiltere de keza bu yüzden bir çok gemi kaybetmiştir. İngiliz gemilerindeki bu infilâklardan hiçbirisi sıcak iklimlerde vuku bulmamıştır.

Son zamanlarda gerek çarpışmalardan ve gerek denizaltı gemilerinin batmasından veyahut daldıktan sonra da bilinen veya bilinmeyen herhangi bir neden dolayısıyla tekrar suyun yüzüne çıkamamasından mütevellit birtakım felaketler daha varsa da bunlar, feci zayıyatı ve içinde bulunan subaylar ve askerler için müthiş ızdıraba sebep olmasına rağmen teknik itibarıyla cephane infilâkı kadar mühim değildir.

KAYNAKÇA

The (British) Admiralty Library Catalogue. Subject Catalogues of Printed Books.

Part I, Historical. Londra, 1912. Basıldığı seneye dek neşredilmiş bulunan tüm kitapların faydalı bir listesini vermekte olup mezkûr tarihe en yakın zamanlarda neşredilmiş kitapların da bir indeks kartını hâizdir.

Subject-Index of the Modern Works added to the Library of the British Museum. G. K. FORTESCUE, Londra 1881-. Beş senede bir çıkar. Kitabımızın neşir tarihine en yakın zamanlarda yazılmış bulunan diğer eserlere dair vazgeçilmez bir rehberdir.

“*” işareti özellikle faydalı yahut önemli eserleri belirtmektedir.

Bibliyografyada kullanılan kısaltmalar:

K.B.= (İngiliz) Kraliyet Bahriyesi.

F.C.B.= Fransa Cumhuriyeti Bahriyesi.

F.C.O.= Fransa Cumhuriyeti Ordusu.

J.İ.B.= Japon İmparatorluğu Bahriyesi.

İ.K.B.= İtalyan Kraliyet Bahriyesi.

A.İ.B.= Alman İmparatorluğu Bahriyesi.

A.İ.O.= Alman İmparatorluğu Ordusu.

A.B.D.B.= Amerika Birleşik Devletleri Bahriyesi.

A.B.D.O.= Amerika Birleşik Devletleri Ordusu.

R.İ.B.= Rusya İmparatorluğu Bahriyesi.

Kütüphaneler hakkında not:

Büyük harbe dair evraklar Britanya Devlet Arşivi ve İngiltere Amirallığı Arşivi'nde bulunmaktadır; lakin henüz kamuya erişim serbestisi verilmemiştir. Londra'da bahri tarihe dair kitaplar ile sürekli yayınların bulunabileceği başlıca kütüphaneler British Museum, Guildhall Kütüphanesi ve Patent Dairesi Kütüphanesidir. Özellikle Patent Dairesi en önemli yabancı neşriyat dahil olmak üzere teknik konular ile âlâkalı eksiksiz bir arşive hâizdir. Amirallik Kütüphanesi hem eski hem yeni kitaplardan mürekkep çok kıymetli bir koleksiyonu ihva etmekle beraber sürekli yayın bakımından mahduttur. Çalışma yerinin fazlaca dar oluşu hasebiyle buraya erişim izni almak güç bir iştir. Harbiye Dairesi Kütüphanesi birçok kıymetli bahri tarih eserleri de içermekte olup ihtimal ki İngiltere'nin en mükemmel harp tarihi kitaplığı vaziyetindedir.

GENEL BAHRİ TARİH

A. T. MAHAN (Alb., A.B.D.B). *Influence of Sea Power upon History.* Londra, 1890.

A. T. MAHAN (Alb., A.B.D.B). *Influence of Sea Power upon the French Revolution.* 2 cilt. Londra, 1892.

SIR W. L. CLOWES. *The Royal Navy.* (1902'ye kadar.) 7 cilt. Londra, 1897-1903.

A. STENZEL (Alb., A.İ.B.). *Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten.* 5 cilt. Hanover, 1907-1911.

D. HANNAY. *Short History of the Royal Navy.* [1217-1815.] 2 cilt. Londra, 1898-1909.

- G. DARRIEUS (Alb., F.C.B.). *La Guerre sur Mer. La Doctrine*. Paris, 1907.
- P. H. COLOMB (Al., K.B.). *Naval Warfare*. Londra, 1895.
- CHABAUD ARNAULT. (Bnb., F.C.B.). *Histoire des Flottes Militaires*. Paris, 1889.
- SIR R. CUSTANCE (Al., K.B.). *A Study of War*. Londra, 1924.
- H. W. WILSON. *Ironclads in Action*. 2 cilt. 5. Basım. Londra, 1895. (1895 senesine kadar olan bahri harekâta dair eldeki eserden daha ayrıntılıdır.)
- * SIR R. CUSTANCE (Al., K.B.). *The Ship of the Line in Battle*. Londra, 1912.
- E. S. MACLAY. *A History of the United States Navy from 1775 to 1902*. Yzb. R. C. Smith (A.B.D.B) tarafından gözden geçirilmiştir. 3 cilt., New York, 1902.
- J. TRAMOND. *Manuel d'Histoire Maritime de la France*. Paris, 1916.
- G. R. CLARK (Alb., A.B.D.B), W. O. STEVENS and H. F. KRAFFT. *Short History of the United States Navy*. Londra, 1911.
- W. O. STEVENS and A. WESTCOTT. *A History of Sea Power*. New York, 1920. Büyük harbi de içeren mükemmel bir kısa eser olup Jutland muharebesine dair olan tenkitleri bilhassa hususi surette incelenmeye değerdir.
- SIR N. H. NICOLAS. *Dispatches and Letters of Lord Nelson*. 7 cilt. Londra, 1844-1846.
- T. J. Pettigrew'un hatıratı ile Hamilton ve Nelson evrakı içinde bulunan mektuplarla tamamlanması icap etmektedir. (Alfred Morrison koleksiyonu, özel neşriyat, 1893).
- J. TRAMOND ve A. REUSSNER. *Éléments d'Histoire Maritime et Coloniale Contemporaine*. Paris, 1924.

BAHRİ İNŞAİYE

- * *The Naval Annual*; 1920 senesinden sonra Brassey's *Naval and Shipping Annual* ismini almıştır. Senelik bir neşriyat olarak evvelen Portsmouth'da sonra Londra'da tabedilmiştir. 1917 ve 1918 senelerinde neşredilememiştir. Olağanüstü kıymetli bir eser olup adeta bir malumat madenidir. İlk sayı, 1886.
- SIR T. BRASSEY (afterwards LORD BRASSEY). *The British Navy*. 5 cilt. Londra, 1882.
- SIR W. WHITE. *Manual of Naval Architecture*. 5. Basım. Londra, 1900.
- E. L. ATTWOOD. *Warships. A Textbook*. 6. Basım. Londra, 1917.
- S. EARDLEY-WILMOT (Al., K.B.). *Our Fleet To-day and its Development*. Londra, 1900.
- F. T. JANE. *The British Battle Fleet*. Londra, 1912.
- C. N. ROBINSON (Bnb., K.B.). *The British Fleet*. Londra, 1894.
- The Technical Press, especially Transactions of the Institution of Naval Architects, Army and Navy Gazette, Engineer, Engineering, Journal of the Royal United Service Institution* (tamamı Londra'da), *Le Yacht, Revue Maritime* ve *La Marine Francaise* (Paris), *Marine Rundschau* (Berlin). *Mittheilungen aus dem Gebiete' des Seewesens* (Viyan), *Proceedings of United States Naval Institute* (Annapolis, A.B.D.O.), *Rivista Marittima* (Roma), *Army and Navy Journal* ve *Scientific American* (New York).

ZİRH, TOPÇULUK, TORPİDO

- SIR H. DOUGLAS. *Naval Gunnery*. 5. Basım. Londra, 1860.
- J. A. DAHLGREN (Tümal., A.B.D.B) *Shells and Shell Guns*. Philadelphia, 1857.

- C. ORDE BROWNE (Alb.). *Armour and its Attack by Artillery*. Londra, 1894.
 E. W. LLOYD ve A. G. HADCOCK. *Artillery and its Progress*. Portsmouth, 1893.
 SIR A. NOBLE. *Artillery and Explosives*. Londra, 1906.
 M. F. SUETER (Al., K.B.). *The Evolution of the Submarine Boat, Mine and Torpedo*. Portsmouth, 1907.
 SIR G. S. CLARKE (LORD SYDENHAM). *Fortification*, 2. Basım. Londra, 1907.
 SIR P. SCOTT (Al., K.B.). *Fifty Years in the Royal Navy*. Londra, 1919
Treatise on Service Ordnance. 7. Basım. 2 cilt., Londra, 1909.
Naval Ordnance. Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Akademisi, Annapolis, 1915.
The Groundwork of Practical Naval Gunnery. Annapolis, 1915.

STRATEJİ VE TAKTİKLER

- J. CLERK. *An Essay on Naval Tactics*. Londra, 1790.
 SIR H. DOUGLAS. *Naval Warfare with Steam*. Londra, 1864.
 SIR J. S. CORBETT. *Signals and Instructions*. (Navy Records Society. Sayı 35). Londra, 1908.
 SIR J. S. CORBETT. *Fighting Instructions*. (Navy Records Society. Sayı 29). Londra, 1905.
 SIR J. S. CORBETT. *Some Principles of Maritime Strategy*. Londra, 1911.
 A. T. MAHAN (Alb., A.B.D.B.). *Naval Strategy*. Londra, 1911.
 SIR R. CUSTANCE (Al., K.B.). *Naval Policy*. By "Barfleur." Londra, 1907.
 SIR C. BRIDGE (Al., K.B.). *The Art of Naval Warfare*. Londra, 1907.
 A. STENZEL ve H. KIRCHHOFF (Alb. ve Al., A.I.B.). *Kriegführung zur See*. Hanover, 1913.
 *A BAUDRY (Tğm., F.C.B.). *La Bataille Navale*. Paris, 1912.
 *R. DAVELUY (Alb., F.C.B.). *Esprit de la Guerre Navale*, 3 cilt. (Strategie, Tactique, Organisation). Paris, 1909.
 C. E. CALLWELL (Bnb.). *Effect of Maritime Command on Land Campaigns*. Londra, 1897.
 C. E. CALLWELL (Alb.). *Military Operations and Maritime Preponderance*. Londra, 1905.

MİLLETLER ARASI HUKUK

- * L. OPPENHEIM. *International Law*. Cilt. 2. War and Neutrality. 3. Basım. Ed. R. F. ROXBURGH. Londra, 1921.
 H. WHEATON. *International Law*. 5. Basım. Gözden geçiren C. Phillipson. Londra, 1916.
 W. E. HALL. *International Law*. 7. Basım. Ed. A. P. Higgins. Oxford, 1917.
 J. STEPHEN. *War in Disguise*. Ed. Sir F. Piggott. Londra, 1917.
 SIR F. PIGGOTT. *The Neutral Merchant and Contraband of War*. Londra, 1915.
 T. G. BOWLES. *Sea Law and Sea Power*. Londra, 1910.
 J. T. LAWRENCE. *International Problems and Hague Conferences*. Londra, 1908.
 J. WESTLAKE. *International Law*. Kısım II. War. Cambridge, 1907.
 SIR T. TWISS. *Continuous Voyages*. Londra, 1877.
 SIR T. TWISS. *Belligerent Right on the High Seas*. Londra, 1884.
 * J. A. Hall (Yb.). *The Law of Naval Warfare*. Londra, 1921 Gözden geçirilmiş 2. basım (olağanüstü kıymetli bir eser).

GEMİLER VE SİLAHLARINA DAİR AYRINTILAR

The Naval Annual. Portsmouth and Londra.

The Naval Pocket Book. Ed. Sir W. L. Clowes. 1896-1914. Londra.

Taschenbuch der Deutschen und der Fremden Kriegsflotten. Ed. Yb. B. WEYER (A.İ.B.). Munich, 1900-1918. Harp yılları ağır surette sansürlenmiş ve detaylar gizlenmiştir.

Almanack für die k.u.k. Kriegs-Marine. Pola, 1881-1914.

Fighting Ships. Ed. F. T. Jane. 1898-1914. 1919- . Londra.

Cornet de Officier de la Marine. Ed. L. Renard. Paris, 1879-

İlk zırhlı gemilerin özellikleri ve silahlarına dair: İngiliz gemilerine dair malumat Amirallik kütüphanesinde mevcuttur, *Ships Books* (1914 veyahut 1916'ya kadar). Diğer otoriteler:

E. PARIS (Tümal., F.C.B.). *Art Navale.* 2 cilt. Paris, 1869.

P. DISLERE. *Marine Cuirassé.* Paris, 1873.

J. W. KING (Baş mühendis. A.B.D.B). *Warships of Europe.* Portsmouth, 1878.

J. F. von KRONENFELS. *Das Schwimmende Flottenmaterial der Seemächte.* Viyana, 1880.

A. LEDIEU ve E. CADIAT. *Material Naval.* 3 cilt. Paris, 1889-1890.

KINBURN

Correspondence between the Admiralty and Tümal. Sir E. Lyons. Londra, 1856.

S. EARDLEY WILMOT (Alb., K.B.). *Life of Vice-Admiral Lord Lyons.* Londra, 1898. Lyons biçiminde refered edilmiştir.

E. CHEVALIER (Alb., F.C.B.). *Histoire de la Marine Française de 1815 à 1870.* Paris, 1900.

R. GRIVEL. *Attaques et Bombardements Maritimes.* 2. Basım. Paris, 1857.

SIR W. H. RUSSELL. *The War.* 2 cilt. Londra, 1855-6.

KUZEY-GÜNEY SAVAŞI

* *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion.*

Washington, 1894-1922. Resmi evrak olup aşağıdaki esere bir devam niteliğindedir.

The War of the Rebellion. A compilation of the official records. Washington, 1880- .

R. M. THOMPSON ve R. WAINWRIGHT. *Confidential Correspondence of G. V. Knox.*

Assistant Secretary of the Navy, 1861-5. New York Naval History Society, New York. 1918-

* R. U. JOHNSON ve C. BUEL. *Battles and Leaders of the Civil War.* 4 cilt. New York, 1887. Meşhur muharebelere katılmış muhasım komutanlar tarafından yazılan makalelerin derlemesidir.

G. W. SMITH. *Confederate War Papers.* New York, 1884.

Armoured Vessels in the Attack on Charleston. N.D. (Washington, 1864). Monitor ile diğer Birlikçi zırhlılarına dair hayli resmi malumat içermektedir.

* *The Navy in the Civil War.* 3 cilt. New York, 1883. Viz.:

J. R. SOLEY. *The Blockade and the Cruisers.*

D. AMMEN (Tümal., A.B.D.B). *The Atlantic Coast.*

- A. T. MAHAN (Alb., A.B.D.B). *The Gulf and Inland Waters*.
 * J. T. SCHARF. *History of the Confederate Navy*. 2. Basım. New York, 1894.
 D. D. PORTER (Al., U.S .N.). *Naval History of the Civil War*. Londra, 1887.
 C. B. BOYNTON. *The History of the Navy during the Rebellion*. 2 cilt. Londra, 1867.
 J. D. BULLOCH. *Secret Service of the Confederate States*. 2 cilt. Londra, 1883.
 VON SCHELIHA (Yb.) *Treatise on Coast Defence*. Londra, 1868.
 * E. A. POLLARD. *Secret History of the Confederacy*. Philadelphia, 1869. (Muharrir Konfederasyon baş-
 şehrindeki önde gelen gazetecilerden biri idi. Eseri büyük ehemmiyete hâizdir.)
 * E. A. POLLARD. *The Lost Cause*. New York, 1866.
 J. C. SCHWAB. *The Confederate States of America*. New York, 1901.
 J. R. SOLEY. *Admiral Porter*. New York, 1903.
 * A. T. MAHAN (Alb., A.B.D.B). *Admiral Farragut*. Londra, 1893.
 * J. G. NICOLAY and J. HAY. *Abraham Lincoln*. 10 cilt. New York, 1890.
 * A. BADEAU (Gen., A.B.D.O.). *Military History of U. S. Grant*. 3 cilt. New York, 1881. (A.B.D askeri
 mühendisleri tarafından hazırlanmış iyi evsafata haritalara hâizdir).
 J. F. RHODES. *History of the United States*. Cilt. 3-5. Londra, 1895-1904.
 J. DAVIS. *Rise and Fall of the Confederate Government*. 2 cilt. Londra, 1881. (Muharrir Konfederasyon'un
 başkanı idi.)
 J. BIGELOW. *France and the Confederate States Navy*. New York, 1888.

MONITOR

- W. C. CHURCH. *Life of Ericsson*. 2 cilt. Londra, 1890.

MISSISSIPPI

- Reports of the Naval Engagements in the Mississippi Resulting in the Capture of... New Orleans. Was-
 hington, 1862.

KRUVAZÖRLER VE ABLUKA

- * R. SEMMES. *Service Afloat*. Londra, 1887.
 P. D. HAYWOOD. *Cruise of the Alabama*. Boston, 1886.
 HOBART PASHA. *Sketches from My Life*. Londra, 1886.
 HOBART PASHA (mahlâsı "Kaptan Roberts"). *Never Caught*. Londra, 1867.
 T. E. TAYLOR. *Running the Blockade*. (Introduction by J. Corbett.) Londra, 1896.
 * M. BERNARD. *A Historical Account of the Neutrality of Great Britain During the American Civil War*.
 Londra, 1870.
 * *Alabama Claims*. Correspondence concerning Claims against Great Britain. 5 cilt. Washington,
 1869-1870.

1864 ALMAN-DANİMARKA HARBI

- * *Der Deutsch-Dänische Krieg*, 1864. Alman Genel Kurmayı. Berlin, 1886-7.

- H. DEGENKOLV. *Der Danske Flaade*. 1807-1889. Copenhagen, 1889.
Den Dansk-Tydske Krieg. 3 cilt. Copenhagen, 1867-73. (Danimarka Kurmayı).
 G. C. VON WIDDERN (Alb.). *Küstenschutz und Unternehmungen gegen denselben ... im Feldzug 1864*. Berlin, 1906. Ayrıca bkz. Stenzel, § 2; Tesdorpf, § 13.

1866 AVUSTURYA-İTALYA HARBI

- * *Osterreichs Kampfjahr 1866*. Cilt 5. Viyana, 1869. (Avusturya Kurmayı tarafından yazılmış bulunan tarih olup genel hatları itibarıyla Tegetthoff tarafından gözden geçirilmiştir.)
Rendiconti delle Udienze Pubbliche dell'Alta Corte . . . contro Ammiraglio Conte Carlo Pellion di Persano. Floransa, 1867. (Persano'nun duruşmasında sunulan kanıtlardır)
 * *L'Ammiraglio C. di Persano nella Campagna navale dell'Anno 1866*. Turin. 1873. (Persano'nun kendi kaleminden Lissa muharebesi)
Processo del Conte C. Pellion di Persano. Milan, 1867.
 F. VON ATTLMAYR. *Der Krieg in der Adria im Jahre 1866*. Pola, 1896.
 SIR W. L. CLOWES. *Four Modern Naval Campaigns*. Londra, 1902.
 * A LUMBROSO. *La Battaglia di Lissa nella Storia e nella Legende*. Roma, 1910.
 A. LUMBROSO. *Processo de W Ammiraglio C. Pellion di Persano*. Roma, 1905.
 J. K. LAUGHTON. *Studies in Naval History*. Londra, 1887.
 G. AMICO. *I Fatti di Lissa*. Milan, 1868.

1866-1870 GÜNEY AMERİKA HARPLERİ

- The Bombardment of Valparaiso*. Tümal. Denman, Mr. Layard ve Valparaiso'daki İngiliz topluluğu. Liverpool, 1866. (Amirallik Kütüphanesi, P 52.)
 B. VICUNA MACKENNA. *Las dos Esmeraldas*. Santiago, 1879.
Revue Maritime. Sayı 17. Paris. (Komodor Rodgers'ın Callao bombardımanına dair raporudur.)
Illustrated London News. 1866. (Sürelî yayın), Londra. Valparaiso ve Callao'daki İngiliz subaylarının yazdığı mektuplardır.
 CHABAUD ARNAULT. *Histoire des Flottes Militaires*. Paris, 1889.
 E. C. JOURDAN. *Guerra de Paraguay*. Rio de Janeiro, 1890.
 G. THOMPSON. *Paraguayan War*. Londra, 1869.
 SIR R. BURTON. *Battlefields of Paraguay*. Londra, 1870.
Revue des Deux Mondes. 1866-1873. Paris. 52. ve 77. sayılar İspanya harbine dair iki, Paraguay harbine dair çok sayıda makale ihtiva etmektedir.

1870-71 FRANSIZ-ALMAN HARBI

- * *The Franco-German War*. Mütercim Alb. F. C. H. Clarke (Alman Genel Kurmayının resmi tarihidir). Londra, 1872
 COMTE BOUËT-WILLAUMEZ (Tuğal.). *Questions et Réponses au Sujet de nos Forces Navales*. Paris, 1871.
 * E. CHEVALIER (Alb., F.C.B.). *La Marine Française et la Marine Allemande pendant la Guerre de 1870-71*. Paris, 1873.

F. JULIEN. *L'Amiral Bouët-Willaumez*. Paris, 1872.
A. TEDDORP. *Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine*. Kiel, 1889.
Ayrıca bkz. STENZEL, CHABAUD ARNAULT. § 2.

RUS-TÜRK HARBI

L'Année Maritime, 1878-9. Paris.
Journal of the Royal United Service Institution. 22 ve 23. sayılar, Londra.
HOBART PASHA. *Sketches from My Life*. Londra, 1886.

İSKENDERİYE BOMBARDİMANI

* C. F. GOODRICH (Yb., A.B.D.B.). *The Egyptian War*. 2 cilt. Washington, 1883.
Journal of the Royal United Service Institution. Sayı 27. Londra.
L'Année Maritime, 1882. Paris.
Ayrıca bkz. SIR W. L. CLOWES, *Royal Navy*. Cilt 7. § 2.
SIR P. SCOTT (Al., K.B.). *Fifty Years in the Royal Navy*. Londra, 1919.
SIR E. BRADFORD (Al., K.B.). *Life of Admiral ... Sir A. K. Wilson*. Londra, 1923.
Amirallik Arşivi ve Devlet Arşivi'ndeki resmi kayıtlar, Londra.

SFAX'N ZAPTI;

Revue Maritime. Sayı 76. Paris.
L'Année Maritime, 1881. Paris.

SHAH İLE HUASCAR

Parliamentary Papers. No. 52, 1877. Londra.
SIR W. L. CLOWES. *Royal Navy*. Cilt 7.
Hansard's Parliamentary Debates, Times, Army and Navy Gazette.

ŞİLİ VE PERU

A. MORENO. *Guerra del Pacifico*. 6 cilt. Valparaiso, 1884-89.
B. VICUNA MACKENNA. *Guerra del Pacifico*. 4 cilt. Santiago, 1880-82.
* T. B. M. MASON (Tğm., A.B.D.B.). *War on the Pacific Coast*. Washington, 1883.
* *Official Report of the Action between the Peruvian Ironclad Huascar and the Chilean Fleet*. Londra, 1880.
(Amirallik Kütüphanesi'nde Ca 310)
C. R. MARKHAM. *The War between Chile and Peru*. Londra, 1882.
D. BARROS ARANA. *Histoire de la Guerre du Pacifique*. Paris, 1881.
Revue Maritime. Cilt. 65-68 ve 71. sayılar, Paris.
SIR W. L. CLOWES. *Four Modern Naval Campaigns*. Londra, 1902.

ÇİN-FRANSA HARBİ

Papers on Naval Operations during the year ending July, 1885. Washington, 1885.

M. LOIR. *L'Escadre de l'Amiral Courbet.* Paris, 1894.

J. F. ROCHE ve. L. COWEN. *The French at Foochow.* 1884.

Ayrıca bkz. DARRIEUS, § 2.

ŞİLİ İÇ SAVAŞI

* SIR W. L. CLOWES. *Four Modern Naval Campaigns.* Londra, 1902.

* M. H. Hervey. *Dark Days in Chile.* Londra, 1892.

The Capture of Valparaiso in 1891. War Office, Londra, 1892.

Ayrıca bkz. CHABAUD ARNAULT, § 2.

BREZİLYA İÇ SAVAŞI

Information from Abroad. Washington, 1894. (A.B.D Bahriyesi istihbarat dairesinin harekâta dair raporlarıdır.)

SIR W. L. CLOWES. *Four Modern Naval Campaigns.* Londra, 1902.

ÇİN-JAPON HARBİ

* SIR W. L. CLOWES. *Naval Annual,* 1895. Portsmouth.

JUKICHI INOUYE. *Japan-China War.* Yokohama, tarihsiz.

* VLADIMIR (mahlâs). *The China-Japan War.* Londra, 1896. *Blackwood's Magazine,* 1895.

G. A. BALLARD (Tuğal, K.B.). *The Influence of the Sea on the Political History of Japan.* Londra, 1921.

Muharririnengin tecrübesinden dolayı kıymetli bir eserdir.

Proceedings of the United States Naval Institute. Sayı 21.

P. N. MCGIFFIN (Bnb.). *The Battle of the Yalu.* *Century Magazine,* Aug., 1895. New York. McGiffin Çin Yuan'de hizmet etmiştir.

Ayrıca bkz. Süreli yayınlar, özellikle *Marine Rundschau, Le Yacht, Engineer and Engineering* : SIR R. CUSTANCE'S *Ship of the Line in Battle,* § 2.

İSPANYA-A.B.D HARBİ

* *Appendix to the Report of the Chief of the Bureau of Navigation,* 1898 Washington, 1898. Telgraflar, haberler, emirler ve raporlar gibi evrakı ihtiva etmektedir. Metinde "Reports" olarak refere edilmiştir. PASCUAL CERVERA Y TOPETE (Tümal.). *Albeccion de Documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas.* Ferrol, 1899.

J. MULLER (Tğm.). *Battles and Capitulation of Santiago de Cuba* (A.B.D Bahriye Dairesinin tercümesidir). Washington, 1899.

V. M. CONCAS Y PALAU (Alb.). *The Squadron of Admiral Cervera* (A.B.D Bahriye dairesinin tercümesidir). Washington, 1900.

J. M. ELLICOTT (Tğm., A.B.D.B). *Effect of the Gunfire of the United States Vessels in the Bay of Manila*. Washington, 1899.

Destruction of the United States Battleship Maine. Report of the U.S. Court of Inquiry. Washington, 1898.

SIR W. A. M. GOODE. *With Sampson Through the War*. New York, 1899.

H. W. WILSON. *The Downfall of Spain*. Londra, 1900. Harbin ayrıntılı bir tarihidir.

A. T. MAHAN (Alb. A.B.D.B), *Lessons of the War with Spain*. Londra, 1899.

SIR G. S. CLARKE (Lord Sydenham). *The Spanish-American War*. Brassey's Naval Annual içinde, 1899.

G. DEWEY (Al., A.B.D.B). *Autobiography*. Londra, 1913.

R. D. EVANS (Tümal., A.B.D.B). *A Sailor's Log*. Londra, 1901.

B. A. FISKE (Tümal., A.B.D.B). *From Midshipman to Rear-Admiral*. Londra, 1919. (Fiske Manila muharebesinde görev yapmıştır.)

* J. D. LONG. *The New American Navy*. 2 cilt. New York, 1903. (Long harp esnasında A.B.D bahriye sekreteriydi; eseri ehemmiyetli malumata hâizdir.)

J. PARKER. *Rear-Admiral Schley, Sampson and Cervera*. New York, 1910. Schley'in müdafaasıdır.

Century Magazine, Harper's Magazine, Scribner's Magazine, New York Sun, London Times, Cassier's Magazine, Engineer, Engineering, Army and Navy Journal (New York), *Le Yacht*.

TAKU TAHKİMATAININ BOMBARDIMANI, 1900.

C. C. DIX (Tğm., K.B.). *World's Navies in Boxer Rebellion*. Londra, 1905. *Die Kaiserliche Marine während der Wirren in China*. 1900-1901. (Alman Bahriyesi Kurmayı). Berlin, 1903.

Ayrıca bkz. Clowes, *Royal Navy*, § 2.

RUS-JAPON HARBI

* VON KNORR (Yb., A.I.B.). *Der Japanisch-Russische Seekrieg*. (Japon resmi tarihinin Almanca tercümesidir, vazgeçilmez bir kaynaktır.) 3 cilt. Berlin, 1911.

* (British) *Official History Naval and Military of the Russo-Japanese War*. 3 cilt; 3 zarf da harita ihva eder. Londra, 1910-20. Rus ve Japon kurmaylarından da yardım alınmıştır. (Editörü Tümgeneral Sir E. D. Swinton olup, çok kıymetli bir eserdir.)

Yukarıdaki iki eser özellikle ehemmiyete hâizdirler. Kamuya açıklanmayan gizli İngiliz raporları bunlara dahil edilmemiştir. Özel hizmete mahsus bir İngiliz tarihi de mevcuttur.

V. SEMENOFF (Bnb., R.I.B.). *Raspata*. Londra, 1909. (Port Arthur ve Baltık filosunun doğuya seyahati sırasında yaşanan tecrübeleri anlatmaktadır) Mütercim L.A.B. (Battenberg Prensi Louis).

* Aynı muharrirden. *The Battle of Tsushima*. Londra, 1906. (Suvarov gemisindeki tecrübeleri anlatır.) Mütercim Alb. A. B. Lindsay.

Aynı muharrirden. *The Price of Blood*. Londra, 1910. (Buini ve Biedovi muhriplerindeki tecrübeleri anlatır.) Mütercimler L. Lewery ve Bnb. F. R. Godfrey.

N. KLADO (Alb., R.I.B.). *The Russian Navy in the Russo-Japanese War*. Mütercim

L. J. H. Dickinson. Londra, 1905. (Klado'nun Nebogatoft filosunun yollanmasına dair propagandası)

Aynı muharrirden. *The Battle of the Sea of Japan*. Mütercimler (L.) J. H. Dickinson ve F. P. Marchant. Londra, 1906. (Tsushima muharebesine dair birçok Rus anlatımına hâizdir.)

The Russo-Japanese War. Tokyo, 1904-5. Kimi bölümlerinde resmi Japon evrakı ve raporlarını da ihva eden, harp yıllarının içinden bir anlatı.

* E. S. POLITOVSKY (Bahri Mühendis, R.İ.B.). *From Libau to Tsushima*. Mütercim Bnb. F. R. Godfrey. Londra, 1906. (Baltık filosunun yolculuğuna dair Suvarof gemisinde görevli bir subayın hikayesi.

SIR R. CUSTANCE (Al., K.B.). *The Ship of the Line in Battle*. Londra, 1912. (En yetenklİ İngiliz subaylarının birin tarafından yönetilen kıymetli tenkitler)

Russko-Yaponskaia Voina. Sayı 8. Oberona Kuantuna e Port Artur. St. Petersburg, 1910. (Rus kurmayının tarihi. Rusça eserdir.)

E. K. NOJINE. *The Truth about Port Arthur*. Mütercim Alb. A. B. Lindsay. Ed. Bnb. E. D. Swinton. Londra, 1908. Port Arthur'da gerçekleşen olayların hayli tenkitli bir anlatımıdır.

RÉNÉ DAVELUY. (Bnb., F. N.) *Les Leçons de la Guerre Russo-Japonaise*. La Lutte pour L'Empire de la Mer. Paris, 1906. Harp harekâtının yetkin bir tenkididir.

G. LAUR (Alb., F.C.O.). *Tsushima*. Suivi de "Remarques" par Tğm. Baudry. Paris, 1909.

M. C. FERRAND. *Les Avaries de Combat pendant la Guerre Russo-Japonaise*. Paris, 1906.

R. D. WHITE (Tğm., A.B.D.B.). Account of Tsushima from evidence of surviving Russians. *Proceedings of United States Naval Institute*. Sayı 32 içinde, 597.

Marine Rundschau. Berlin. Accounts of damage to Askold and Tsesarevitch sayı 15 içinde, xy. 1138.

H. W. WILSON. *Japan's Fight for Freedom*. Londra, 1904-6. 3 cilt. Japon Bahriye subayları ve Uzakdoğudaki İngiliz gazete muhabirlerinin yardımıyla yazılmış; harbin genel kitleye hitap eden bir anlatımıdır.

ST. PIERRE (Bnb., İ.K.B.). *Souvenirs de la Bataille de Tsushima*. St. Petersburg, 1913. (Nahimov gemisinde yaşanan tecrübeleri anlatan broşürdür. British Museum. 09004 d 15.)

SAKUYÉ TAKAHASHI. *International Law applied to the Russo-Japanese War*. Londra, 1908.

Files of The Times, The Daily Mail, Le Yacht, Revue Maritime, Journal of the Royal United Service Institution, Army and Navy Gazette.

Gemilerin özelliklerine dair malumat için en güzel kaynaklar: Engineer and Engineering; Brassey's Naval Annual, 1904-1905; Sir W. L. Clowes's Naval Pocket Book, 1903-1904; Yb. B. Weyer, *Taschenbuch der Kriegsflotten*, Munich, 1904-1905; F. T. Jane's *All the World's Fighting Ships*, 1903-1904 *British Official History* (cilt III, haritaların zarfı) muhasım taraflara ait gemilerin bir listesi olmakla beraber silâhlar veya zırha dair malumat yoktur.

Rus resmi tarihi Londra'daki her hangi bir kütüphanede mevcut değildir. Nebogatoğ'un divaniharp tutanakları (rusça olarak) British Museum kütüphanesindedir. Bu mahkemenin Almanca bir özeti de *Marine Rundschau*, 1906, 1907'de mevcuttur.

Ayrıca bkz. CUSTANCE, § 2, *Ship of the line in Battle*.

1911 TÜRK-İTALYAN VE 1912-13 TÜRK-YUNAN HARPLERİ

* G. R. RONCAGLI (Bnb., İ.K.B.). *Guerra Italo-Turca*. 1911-12. (Resmi İtalyan tarihidir. Güzel ve tamam bir kaynak) Milano, 1918- (Kitabımızın basım tarihine dek ancak bir cildi çıkmıştır.)

GRAEVENITZ (Alb., A.İ.O.). *Der Krieg Italiens gegen die Türkei*. Berlin; 3 cilt, 1912-14. İly haritalar ve planları ihva etmektedir.

- * C. N. ROBINSON (Bnb., K.B.). *The Naval Annual*, 1912, 1913 ve 1914 sayıları içindeki özetler. (Harp yıllarından mükemmel anlatılara hâizdir) *Rivista Nautica*, 1911-14. Roma.
- * H. ROHDE (Tğm., A.İ.O.). *Die Ereignisse zur See und das Zusammenwirken von Heer und Flotte*, 1912-13. Berlin, 1914.
- Same Author. *Die Operationen an der Dardanellen im Balkankriege*. Berlin, 1914.
- D. J. CASAVETTI. *Hellas and the Balkan Wars*. Londra, 1914.
- R. RANKIN (Yb.). *The Inner History of the Balkan War*. Londra, 1914.
- BOUCABEILLE (Yb., F.C.O.). *La Guerre Turco-Balkanique*, 1912-13. 6. Basım. Paris, 1913.
- Ayrıca bkz. harp senelerinden süreli yayınlar ve *Proceedings of United States Naval Institute*, 38 ve 39. sayılar.

CETVELLER

Cetvel I. A.B.D. Bahriye Topları, 1861-65

Topun İsmi	Cinsi	Topun Ağırlığı (Libre)	Libre Olarak Ağırlık som mermi	Humbara	Azami Menzil (Yarda)
15 inçlik	Kaval ...	42,000	440	352	2,100
11 inçlik	Kaval ...	15,700	166	135	3,444
10 inçlik	Kaval ...	16,000	124	101	3,000
9 inçlik	Kaval ...	12,000			
8 inçlik	Kaval ...	9,000	90	73	3,300
64 Librelik... ..	Kaval ...	10.000	65	52	2,600
32 Librelik	Kaval ...	10 cwt.	64	52	1,660
		57 cwt	32	26	2,731
		27 cwt			
8 inçlik	Şişhane...	...	135	135	2,100
			154		
6.4 inçlik	Şişhane...	...	70	80	8,453
5.8 inçlik	Şişhane...	...	100	100	
5.8 inçlik	Şişhane...	...	60	50	...
4.2 inçlik	Şişhane...	...	30	29	6,700
3.6 inçlik	Şişhane...	...	20	18	4,400

Tamamı ağızdan dolma.

Cetvel II. New Orleans Harekâtında Birlikçi Filosu

	13 in.	11 in.	10 in.	9 in.	8 in.	32 lb.	100 lb.	80 lb.	50 lb.	30 lb.	20 lb.	Yekün	Obüsler			Top-				
	Hav.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	Ş.	Ş.	Ş.	Ş.	Ş.	Ş.	24 lb.	12 lb.	Yekün	Yekün	Tonaj			
Hartford	...	...	...	24	...	...	...	...	...	...	2	26	...	2	2	28	1.900			
Brooklyn	...	...	...	22	...	...	...	I	...	I	...	24	...	2	2	26	2.070			
Richmond	...	...	...	20	...	...	...	I	...	I	...	22	...	...	...	22	1.929			
Pensacola	...	...	...	20	...	...	I	I	...	...	...	23	...	2	2	25	2.158			
Mississippi	...	...	...	I	...	19	...	...	...	...	I	21	...	I	I	22	1.692			
Oneida...	...	...	...	2	...	...	4	...	...	3	...	9	...	I	I	10	1.032			
Varuna...	...	...	...	...	...	8	...	...	...	2	...	10	...	...	...	10	1.300			
Iroquois	...	...	...	2	...	2	...	I	...	I	...	10	...	I	I	11	1.016			
Cayuga...	...	...	...	I	...	...	...	...	...	I	...	2	I	...	2	4	507			
Itasca ...	...	...	...	I	...	...	2	...	...	...	I	4	...	...	...	4	507			
Kathadin	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	2	...	2	4	507			
Kennebec	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	2	...	2	4	507			
Kineo ...	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	2	...	2	4	547			
Pinolo ...	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	2	3	2	...	2	5	547			
Sciota ...	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	3	...	3	5	507			
Winona ...	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	2	...	2	4	507			
Wissahickon	...	...	...	I	...	...	...	...	...	...	I	2	2	...	2	4	507			
Yekün Filo	...	...	...	13	2	88	27	10	2	3	I	8	12	166	17	9	26	192	...	
Havan Tümeni	...	...	...	19	I	...	9	20	46	2	I	...	I	2	101	8	I	9	110	...
Genel yekün	19	14	2	97	47	59	4	4	I	9	14	267	25	10	35	302				

Konfedere İstihkâmları ve Filotillâsı

	7 in.	32 lb.	10 in.	8 in.	42 lb.	32 lb.	24 lb.	16 lb.	13 in.	10 in.	8 in.	8 in.	7.5 in.	24 lb.	2 lb.	Büyük	
	Ş.	Ş.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	Hav.	Hav.	Hav.	Ob.	Ob.	Ob.	Ob.	Yekün	
Jackson Kalesi (ana tabya)	...	...	I	...	2	3	6	15	25	I	...	...	2	I	I	10	I
Nehir Bataryaları	...	...	...	2	I	2	...	...	...	...	...	I	...	...	...	...	74
St. Philip Kalesi	...	...	...	4	...	...	I	...	I	I	I	...	...	...	...	...	52
St. Philip Dış Bataryalar	...	...	I	...	...	I	6	9	20	2	...	4	...	...	...	I	...
	2	2	3	10	12	24	46	3	I	6	3	I	I	11	I	126	...

Ş: Şişhane, A.D.: Ağzdan Dolma, Ob.: Obüs, Hav.: Havan

Cetvel III. Birlikçi Filosunun Sumter Kalesine Hücumu

7 Nisan 1863. Ayrıntılar

		15 inç. A.D.	11 inç. A.D.	150 lb. Ş.	Atış Mermi	Vakı olan İsabet	Tonaj	En Kalın Zırh
Weehawken	...	1	1	...	26	53	844	11
Passaic	...	1	1	...	13	35	844	11
Montauk		1	1	...	27	14	844	11
Patapsco...		1	...	1	10	47	844	11
Catskill ...		1	1		22	20	824	11
Nantucket		1	1		15	51	844	11
Nahant ...		1	1		14	36	844	11
Keokuk ...			2	...	3	90	677	3
New Ironsides	...	...	14	2	7	65 ?	3.486	4.5
		7	22	3	137	411		

Hücumla Mukavemet Eden Konfedere Kaleleri

		10 in. A.D.	9 inç. A.D.	8 in. A.D.Ş.	8 in. A.D.	42 lb. Ş.	32 lb. Ş.	32 lb. A.D.	Hav	ro. in. Yekün
Johnson Kalesi	...	...	...	...	...	...	...	...	1	1
Sumter Kalesi	...	4	2	2	8	7	1	13	7	44
Moultrie Kalesi	...	...		...	9	...	5	5	2	21
Batarya	...	5	...	...	1	...	...	...	...	6
Beauregard Bataryası	...	...	...	...	1	...	1	...	...	2
Gregg Bataryası	...	1	1	...	...	...	...	...	...	2
Wagner Bataryası	...	...	...	...	...	...	1	...	...	1
		10	3	2	19	7	8	18	10	77
Atılan Mermiler	...	385	80	86	736	140	366	343	93	2220

Cetvel IV. Mobile Koyu'nda Birlikçi Filosu

	15 in.	11 inc.	10 lb.	9 in.	32 lb.	150 lb.	100 lb.	60 lb.	50 lb.	30 lb.	20 lb.	Top	ağırlık	kalın
	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.	A.D.Ş.	A.D.Ş.	A.D.Ş.	A.D.Ş.	A.D.Ş.	A.D.Ş.	Adedi	(Zırh inç)	
Tecumseh	...	...	2	...	...	...	Tek	Taretli	Monitor	...	...	2	1034	10
Manhattan	...	...	2	...	...	...	Tek	Taretli	Monitor	...	...	2	1034	10
Winnebago	...	...	4	...	...	...	Çift	Taretli	Monitor	...	...	4	970	8.5
Chickasaw	...	...	4	...	...	...	Çift	Taretli	Monitor	...	...	4	97	8.5
Hartford	...	...	...	...	18	...	Çift	Taretli	...	...	I	21	1900	
Brooklyn	...	...	...	...	20	...	...	2	2	...	...	24	2070	
Richmond	...	...	...	...	18	...	...	I	...	...	I	20	1929	
Lackawanna	...	...	2	...	4	...	I	...	...	I	...	8	1533	
Monongahela	...	...	2	...	...	5	I	...	...	...	...	8	1378	
Ossipee	...	...	...	...	...	6	...	I	...	...3	...	11	1240	
Oneida	...	...	2	...	...	4	...	...	...	...	3	9	1032	
Galena	...	...	...	...	8	...	...	I	...	...	I	10	738	
Seminole	...	...	...	I	...	6	...	...	...	...	I	8	801	
Port Royal	...	...	...	...	I	2	...	...	...	2	...	6	805	
Metacomet	...	...	...	...	4	...	...	2	...	...	...	6	974	
Octorara	...	...	...	...	3	2	...	I	...	...	...	6	829	
Itasca	...	...	...	I	...	2	...	...	...	...	2	5	507	
Kennebec	...	...	...	I	...	2	...	...	...	...	2	5	506	
Yekün	4	18	I	77	27	2	II	2	3	10	4	159		

Cetvel V. Lissa'daki İtalyan Filosu

Gemi İsmi	Gemi Cinsi	En Kalın zırh (inç)	Müret.	Tonaj	Beygir gücü	Top adedi	Komutanın Adı	Attığı mermi	Topların Ayrıntıları					
									Yivli Toplar (Uzun Armstrong Cinsi)			Kaval Toplar		
									25 cm.	20 cm	16 cm	20 cm	16 cm	12 cm
1 Re D'Italia 1	1. sınıf fırkateyn	7	600	5700	800	36	Alb. Faa di Bruno	240	...	2	30	4		
2 Re di Portogallo	1. sınıf fırkateyn	7	550	5700	800	28	Alb. Riboty	291	2	...	26	...		
3 Principe di Carignano, S	2. sınıf fırkateyn	4,5	440	4086	600	22	Tümal. Vacca Alb. lauch	...			18	4		
4 Maria Pia	2. sınıf fırkateyn	4,5	484	4250	700	26	Alb. Del Carretto	189			22	4		
5 Castelfidardo	2. sınıf fırkateyn	4,5	484	4250	700	27	Alb. Cacace	284			23	4		
6 Ancona	2. sınıf fırkateyn	4,5	484	4250	700	27	Alb. Roberti	238			23	4		
7 San Martino	2. sınıf fırkateyn	4,5	484	4250	700	27	Alb. Roberti Tümal. Persano	198			22	4		
8 Affondatore, S 1	Taret gemisi	5	290	4070	700	2	Alb. Martini		2					
9 Formidabile	Merkezi batarya zırhlısı	4,5	356	2700	400	20	Alb. Saint Bon.		...	...	16	4		
10 Terribile	Merkezi batarya zırhlısı	4,5	356	2700	400	20	Alb. De Cosa		...	...	16	4		
11 Palestro 1	Zırhlı topçeker	4,5	250	2000	300	5	Yrb. Capellini		...	2	...	2		1
12 Varese	Zırhlı topçeker	4,5	250	2000	300	4	Yrb. Fincati		...	2	2			
13 Carlo Alberto	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3200	400	50	Yrb. Pucci		...	...	8	10	32	
14 Duke of Genoa	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3515	600	50	Alb. Di Clavesana		...	...	8	10	32	
15 Gaeta	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3980	450	54	Alb. Cerruti		...	...	8	12	34	
16 Garibaldi	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3680	450	54	Alb. Vitagliano Tümal. Albini		...	...	8	12	34	
17 Maria Adelaide, S	1. sınıf fırkateyn	yok	550	3459	600	32	Alb. Di Monale				10	22		
18 Principe Umberto	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3501	600	50	Alb. Acton				8	10	32	
19 Victor emmanuel	1. sınıf fırkateyn	yok	580	3415	500	50	Alb. İmbert				8	10	32	
20 San Giovannif	Korvet	yok	345	1780	220	20	Yrb. Burrone				6	...	14	
21 Governolo	Korvet	yok	260	1700	450	10	Alb. Gogola				...	10		
22 Guiscardo	Korvet	yok	190	1400	300	6	Alb. Pepi				2	...	4	
23 Ettore Fieramosca	Korvet	yok	190	1400	300	6	Alb. Baldissarotto				2	...	4	
24 Messagiere	Muhabere gemisi	yok	108	100	380	2	Alb. Gribaldi				...	...	...	2
25 Esploratore	Muhabere gemisi	yok	108	1000	350	2	Alb. Orenco				...	...	...	2
26 Giglio	Muhabere gemisi	yok	26	250	60	...	Yzb. De Negri							
27 Üç topçeker		yok	63	262	60	4								4
29 Washington	Hastane gemisi	yok	98	1400	250	2	Yzb. Ziccavo	...	...	...	...	...	...	...
30 gemi			10,572	81,422		636			4	6	266	130	218	17

Ayrıca Independenza ve Piedmonte nakliye gemileri ile Flavio Gioja ve Stelat d'Italia adlı iki silahlı ticaret gemisi de filoya dahil.

Zırhlı gemiler itaük ile verilmiştir.

Mermilerin yaklaşık ağırlıkları: 25 c/m.=300 lb.; 20 cm.=150 lb. 16 c/m.=100lb. Kaval: 16 c/m.=72lb. 20 c/m.=68lb.

Şişhane 12 c/m. 30lb. 8 C/m.=15 lb. S. Sancak gemisi

Cetvel Va. Lissa'daki Avusturya Filosu

Gemi İsmi	Gemi Cinsi	En Kalın zırh (inç)	Müret.	Tonaj, inşa eden, milyas	Beygir gücü	Top adedi	Atış Mermi	Topların Cinsi						Zayıf Ağır					
								64 lb. K.D	48 pr K.	55 pr K.	30 pr K.	12 pr Ş.	Ölü Yar.	Yar. Yar.	yekun	Komutan			
1	Erzherzog Ferdinand Max	1. sınıf firkateyn	5	489	5130	800	18	156	...	...	18	...	...	...	1	2	5	8	Tümal. Tegethoff. Alb. Baron Sterneck
2	Habsburg	1. sınıf firkateyn	5	478	5130	800	18	170	...	18	...	...	...	...	...	0	...	...	Alb. Faber
3	Kaiser Maximilian	2. sınıf firkateyn	4,5	386	3588	650	30	217	14	...	16	...	...	...	1	2	3	...	Alb. Gröller
4	Prinz Eugen	2. sınıf firkateyn	4,5	386	3588	650	30	234	14	...	16	...	...	...	...	1	1	...	Alb. Barry
5	Don Juan	2. sınıf firkateyn	4,5	386	3588	650	28	277	14	...	14	...	...	1	...	4	5	...	Alb. Wiplinger
6	Drache	3. sınıf firkateyn	4,5	343	3065	500	26	121	16	...	10	...	...	1	5	1	7	...	Alb. Baron Moll.
7	Salamander	3. sınıf firkateyn	4,5	343	3065	500	26	211	16	...	10	...	...	...	2	7	9	...	Alb. Kern
8	Kaiser	Saffiuharb Kalyonu	yok	904	5194	800	92	850	2	...	...	90	...	24	37	38	99	...	Komodor Petz
9	Novara	Firkateyn	yok	538	2497	500	51	342	3	4	...	44	...	7	3	17	27	...	Alb. Klint
10	Schwarzenburg	Firkateyn	yok	547	2514	400	46	286	4	6	...	36	...	...	2	...	2	...	Alb. Milosich
11	Radetzky	Firkateyn	yok	308	2108	300	31	289	3	4	...	24	...	...	...	...	0	...	Alb. Aurnhammer
12	Adria	Firkateyn	yok	398	2198	300	31	221	3	4	...	24	...	2	3	2	7	...	Yrb. Daufalik
13	Donau	Firkateyn	yok	398	2108	300	31	326	3	4	...	24	...	1	2	...	3	...	Yrb. Pittner
14	Archduke Frederick	Korvet	yok	294	1474	230	22	255	2	4	...	16	...	...	...	...	0	...	Yrb. Florio
15-21	Yedi Adet Gambot	Gunboat	yok	139	852-869	230	4	yekun 446	2	...	2	...	...	...	...	...	0	...	
22-23	İki Adet Şalopa	Şalopa	yok	100	501	90	6	yekun 33	2	...	...	4	...	...	...	...	0	...	
24	Empress Elizabeth	Silahlı yat	yok	166	1470	350	6	71	2	...	...	...	4	1	2	2	5	...	Alb. Oesterreicher
25	Andreas Hofer	Römorkör	yok	109	770	180	4	51	1	...	...	3	...	...	...	...	0	...	Yrb. Lund
26	Greif	Silahlı yat	yok	102	1260	300	2	5	...	...	...	...	2	...	...	...	0	...	Yrb. Kronowetter
26 gemi				7838	55.944	10.060	532	4456	115	26	116	269	6	38	59	79	176		

Silahsız ticaret gemisi Stadium da filoya dahil idi. Zırhlılar italik ile yazılmıştır.

K= kaval top, Ş= Şişhane, K.D.= Kuynraktan Dolma

Cetvel VI. Lissa'daki Filoların Mukayesesi

							Yekün				Tüm gemiler dahil								
zırhlılar		Ahşap gemiler		Küçük gemiler		Gayri muharip gemiler					Toplar		Borda ateşi ağırlığı			Zayıat			
sayı	Top sa.	sayı	Top sa.	sayı	Top sa.		Gemi	Top sa.	müret.	Tonaj	Şişhane	Kaval	Şişhane	Kaval	Yekün	ölü	yaralı	yekun	
Avusturya	7	176	7	304	9	40	4	27	532	7.871	57.344	121	412	7.130	16.408	23.538	38	138	176
İtalya	12	243	11	382	3	12	8	34	645	10.886	86.022	276	369	28.700	24.536	53.236	620	40	660

Tüm avizolar, hastane gemileri, ticaret gemileri, vesaire de dahil olmak üzere. 12 librelik Avusturya toplan ile 12 ve 8 cm'lik İtalyan toplan hariçtir. Nakliyeler ve ticaret gemileri diğer cetvellerdeki hesaplara dahil edilmemişken burada hesaba katıldıkları için sayılarda küçük oynamalar görülecektir.

Cetvel VII. Şili ve Peru Filoları, 1878

Gemi cinsi	İsmi	Tonaj	Beygir gücü	Takribi Sûrat	İnşa tarihi Şili	En kalın zırh (inç)	Silahları
Merkezi Batarya Zırhlısı	Blanco encalada	3450	3000	13	'75	9	VI 9 in., 12 ton. A., 20 0 lb., I g lb. B., I 7 lb. B., II 1 inç. Norden felt., I Makineli tüfek
Merkezi Batarya Zırhlısı	Almirante Cochrane	3370	2920	13	'74	9	VI 9 in., 12 ton. A., 20 0 lb., I g lb. B., I 7 lb. B., II 1 inç. Norden felt., I Makineli tüfek
Korvet	O'Higgins	1670	1100	10	'66	...	III 7 in. A., 70 lb. A., IV 40 lb. A.
Korvet	Chacabuco	1100	100?	10?	...	...	III 7 in. A., 70 lb. A., IV 40 lb. A.
Şalopa	Abtao	1050	1000	9	'64	...	III 7 in. A., 70 lb. III. 30 lb.
Şalopa	Esmeralda	850	n. 200	7	...	...	XIV. 40-lb.
Şalopa	Covadonga	412	n. 140	8	...	...	II 70 lb. A.

Silahlı Vapurlar Cousino ve Loa. A: Ağzın dolma

Gemi cinsi	İsmi	Tonaj	Beygir gücü	Takribi Sûrat	İnşa tarihi Şili	En kalın zırh	Silahları
Sahil Müdafaa monitoru	Huascar	1130	1200	12	'65	5,5	II 10 in. 12 ton A., II 40 lb. A., I 12 lb. A., I Makineli Tüfek
Zırhlı Firkateyn	Independencia	2004	2200	12	'64	4,5	I 8 in. A., III 7 in. A., XII 70 lb. A., IV 30 lb.
Sahil Müdafaa monitoru	Manco Capac	1034	2300	6	'66	10	II 15 in. 440 lb. Kaval top
Sahil Müdafaa monitoru	Atahualpa	1034	1300	6	'66	10	II 15 in. 440 lb. Kaval Top
Korvet	Union	1500	1200	13	'64	...	XII 70 lb. (II 100 lb ve I ağır Fransız topu olduğu da söylenmiştir)
Gambot	Pilcomayo	600	1080	9	'74	...	II 70 lb., IV 40 lb.

Cetvel VIII. İskenderiye'yi Bombardıman Eden İngiliz Gemileri

İsim	Tonaj	Beygir Gücü	Çektiği su	İnşa Tarihi	Zırh		Taret veya Batarya	Silahlar		
					Kuşak	Bölme		Hepsi Ağızdan Dolma Büyük Çaplı Top	Mürettebat	Cinsi
Alexandra (1-1,5 güverte zırhlı)	9490	8610	26' 6"	'77	14'-10"	8"	9,5'-6"	II 25 ton, X 18 ton, XXX hafif	670	Merkezi batarya zırhlısı
inflexible (3 güverte zırhı)	11,880	8010	25' 5"	'81	24'16"	22'-14"	16"	IV 80 ton, VIII 20 lb. K., XXXIII hafif	484	Taret zırhlısı
Sultan	9200	7720	27' 6"	'71	9',6"	6"	8"	VIII 18 ton, IV 12,5 ton, VII 20 lb. K., XIX hafif	400	Merkezi batarya zırhlısı
Super	9170	6580	26' 2"	'80	12'-7"	10'-5"	10"	XVI 18 ton, V1 20 lb. K., XXV hafif	620	Merkezi batarya zırhlısı
Téméraire (1,5- 1 güverte zırhı)	8540	7520	27' 2"	'77	11'-8"	8'-5"	10" 8"	IV 25 ton, IV 18 ton, XXXI hafif	534	Merkezi bataryalı ve taretli Zırhlı Baret zırhlısı
Invincible	6010	4820	22' 9"	'70	8"-6"	5"	...	X 12 ton, V1 20 lb. K., XXIII hafif	450	Merkezi batarya zırhlısı
Monarch	8320	7840	26' 0"	'69	7"-4"	5"	10"-8"	IV 25 ton, II 12 ton, I 6,5 ton. XVII hafif	515	Taret zırhlısı
Penelope	4470	4700	17' 6"	'68	6"-1-5"	4,5"	...	VIII 9 ton, III 40 lb. K., II 20 p. K., XII hafif	223	Zırhlı firkateyn
Beacon	603	510	...	...	...	...	...	I 4,5 ton, II 64 lb., II 20 lb. K...	75	
Bittern	805	850	10' 1"	'60	...	...	...	I 4,5 ton, II 40 lb. K., III hafif	90	
Condor	780	770	13' 2"	'76	...	...	...	I 4,5 ton, II 64 lb., III hafif	100	Gambot
Cygnat	450	530	8' 6"	...	...	...	...	II 64 lb., II 20 lb. K...	60	
Decoy	440	...	...	...	...	...	...	II 64 lb., II 20 lb. K...	50	
Helicon	1000	1610	10' 5"	'65	...	...	...	II 20 lb. K...	...	Muhabere gemisi

K = Kuyruktan dolma

Cetvel VIIIA. İskenderiye Kalelerinin Silahları (sadece sabitlenmiş toplar)

	Şişhane					Kaval			Havan				Yekün		
	Ağızdan dolma					15"	10"	6"-5"	20"	13"	12"	11"	Şişhane	Kaval	Topyekün
	10"	9"	8"	7"	40 lb.K.D.										
Silsile Kalesi	...	...	...	1	...	...	3	...	...	1	...	...	2	4	6
Pharos Kalesi	...	...	...	1	3	...	6	31	...	4	...	...	8	41	49
Ada Kalesi	...	...	...	1	3	...	14	...	...	5	...	...	5	19	24
Resülteyn Siperleri	...	...	...	1	3	2	15	11	1	6	1	2	9	40	49
Salih Ağa Kalesi	...	...	...	1	4	1	2	5	21	...	1	...	6	31	37
Batarya	...	...	...	...	...	...	4	8	...	...	...	...	...	12	12
Ümmül Kubebe Kalesi	...	...	...	...	...	...	2	2	...	...	...	...	...	4	4
Kameriye Kalesi	...	...	...	...	2	...	6	10	...	1	1	...	2	18	20
Mex Kalesi	...	...	...	...	...	...	2	3	...	1	...	...	...	6	6
Mex Siperleri	...	...	...	1	1	3	...	5	...	3	2	...	5	14	19
Mersa Kalesi	...	...	...	...	...	...	4	9	...	...	...	...	...	24	24
Murabıt Kalesi	...	...	...	3	2	2	...	9	16	...	2	...	7	32	39
	5	18	14	4	3	10	84	117	1	24	4	9	44	249	293

Cetvel IX. Yalu'da Çin Donanması

	Tonaj	Zırh (inç)			Azamî Tecrübe Süratî	İnşa Tarîhi	İnşa Yeri	Torpidö Kovanları	Çanaklıklar	Küçük Çaplı, S.A. ve Makineli Tüfek						10 Dakika İçinde Atılacak lb'den			Komutan
		Kuşak	Toplar	Güverte						12	10.2	8.2	5.1	S.A.	Adet	ağır mermiler	Adet	Yekûn	
Harp Hattı	Ting-Yuen	7430	14	12	3	14.5	'81	Stettin	3	2	42	...	...	2e	...	12	32	10,940	Al. Ting
	Çen-Yuan	7430	14	12	3	14.5	'82	Stettin	3	2	42	...	...	2e	...	12	32	10,940	Alb. Lin-Poo-Chin Alb. Lin
	King-Yuen	2850	9.4	7.8	3	16.5	'87	Stettin	4	1	...	...	2d	2e	...	13	20	3290	
	Lai-Yuen	2850	9.4	7.8	3	16.5	'87	Stettin	4	1	...	...	2d	2e	...	13	20	3290	
	Zi-Yuen	2355	...	9.8	3	15	'83	Stettin	4	1	...	...	2d	1e	...	10	20	3290	
	Çi-Yuen	2300	...	...	3.9	18	'86	Elswick	4	2	...	...	3d	2e	...	16	25	4370	
	Çing-Yuen	2300	...	...	3.9	18	'86	Elswick	4	2	...	...	3d	2e	...	16	25	4370	
Sahilde	Çao-Yong	1350	...	...	3 KG	16.5	'81	Low Walker	3	...	...	2b	...	4f	...	7	38	4940	Alb. Fong.
	Yang-Vei	1350	...	...	3 KG	16	'81	Low Walker	3	...	...	2b	...	4f	...	7	38	4940	
	Kvang Kai	1290	...	...	1 ?	15 ?	'91?	Çin	4	...	...	...	...	1g	fh	8	65	2740	Alb. Tang.
	Ping-Yuen	2100	8	5	2	10.5	'90	Çin	4	...	...	10	...	2	...	8	14	2770	
	Kvang Ping	1000	...	...	1	15 ?	'91	Çin	4	...	...	...	...	1g	ih	8	65	2740	
Torpidoböler Fu Lung (128 ton, 15 mil, III kovan, Şişau yapımı)										Çoi-Ti (69 ton, 15 mil, III kovan)									
12 Gemi	355,415								44	8	5	12	15	10	2	130	394	58,620	

Cetvel X. Yalu'da Japon Filosu

Ana Kol		Zırh (inç)				Azami Tecdübe Sürati	İnşa Tarihi	İnşa Yeri	Torpedo Kovanları	Çanaklıklar	Küçük Çaplı, S.A. ve Makineli Tüfek						10 Dakika İçinde Atılan 10 lb'den			Komutan
		Tonaj	Kuşak	Toplar	Güverte						12.6	10.2	9.4	6.8, S.A.		S.A. 4.7	ağır mermiler	Adet	Yekün	
														6.8, 6.5, 6	S.A. 6					
Matsuşima	4277	...	11.8	1.5	17.5	'90	La Seyne	4	1	1k	...	...	...	...	125	22	303	16,470	Yar. Ito.	
	Itsukuşima	4277	...	11.8	1.5	17.5	'89	La Seyne	4	1	1k	...	...	...	125	22	303	16,470	Alb. Ornoto.	
	Haşidate	4277	...	11.8	1.5	17.5	'91	Yokosuka	4	1	1k	...	...	...	119	22	303	16,470	Alb. Yoko. o.	
	Çiyoda	2450	4.6	...	1	19.5	'89	Glasgow	3	3	...	...	...	...	108	17	300	13,500	Alb.Hidaka	
	Fusoo	3718	9	8	...	13.2	'77	T'mes I.W.	...	...	...	...	400	20	...	9	22	4,700	Alb.Uşida	
Hiyei	2200	4.5			13	'78	Milford H.		...	...			3n 6p	...	4	41	4,700	Alb. Arai		
																			Alb. Sakurai	
	Yoşino	4150		4.5	23	'92	Elswick	5	2	...	...	...	41	8	22	290	18,000	Tüml.Tsuboi		
	Takaşihö	3650		3	18.7	'85	Elswick	4	2	2l	6q	...	...	...	12	38	7,000	Alb. Kavara		
	Naniva	3650		3	18.7	'85	Elswick	4	2	2l	6q	...	...	...	12	33	7,000	Alb. Nomura		
Akitsuşima	3150		2.5	19	'92	Yokosuka	4	2	...	...	...	...	41	68	10	210	12,750	Alb. Togo		
	Akagi	615		...	12	'88	Omahama	...	...	...	...	4P	...	1 ?	2	35	2,730	Alb. Kamimura		
																			Tüml. Sakamoto	
Harp Hattı Süratli Kol Dışında	Saikio	2913	...	...	...	14		Nippon Yusen Kaisha Kumpanyasından silahlı vapur						...	...	...	...	...	C't. Kabayama	
	12 Gemi	39,287						32	14	3	4	4	27	8	59	154	1883	119,700	Alb. Kano	

Notlar Cetvel XI'dedir.

Cetvel XI. Gambotlar, Torpidolar ve Gayrimuharip Gemiler Hariç Olmak Üzere Çin ve Japon Filolarının Mukayesesi

	Gemi Adedi	Ortalama Tonaj	Ortalama Yaş	Sûrat	En Yolsuz Geminin Sûrati	8 inç	6 inç	Silahlar Büyük Çaplı S.A.	Küçük Çaplı	Yekûn	10 Dakikada Mermi	Ortalama Mermi Ağırlığı	Her Merminin Ort. Ağırlığı
Çin	12	2951	8.5	15.75	10.5	13	27	2	130	172	33	4,885	148
Japonya	10	3575	7.2	17.76	13	11	23	66	154	254	185	11,706	63

Çin Topları					Japon Topları				
Referans Harfi	Çap	Top ağırlığı	Mermi ağırlığı	Atış Sûrati (10 dakikada atılan Tah. mermi adedi)	Referans Harfi	Çap	Top Ağırlığı	Mermi Ağırlığı	Atış Sûrati (10 dakikada atılan Th. mermi Adedi)
a	12	35.4	725	3	k	12.6	66	990	2
b	9.8	26	400?	4	l	10.2	21.7	412	4
c	10.2	21.7	412	4	m	9.4	14.6	306	4
d	8.2	9.8	217	5	n	6.8	5.5	117	7
e	5.9	4	112	10	p	5.9	4	112	10
f	5.1	3	58	15	q	6	4	100	10
g	4.7	1.3	33	15	r	6	7	100	30
h	4.7	2	45	50	s	4.7	2	45	50

* Muhtelif çaplardaki toplar için tahmin edilen atış sûrati topları gösterir cetvelin son kolonunda mevcuttur. Bu sayılar gayet tabii her topun 10 dakikada attığı gerçek mermi sayısını temsil etmemekte, ancak mukayese yapabilmek için bir tahmin vermektedir.

* Bu geminin ismi ve tüm detayları şüphelidir. Alb. McGiffin üç 3 inçlik ve dört 5 inçlik topu olduğunu söylemektedir.

* Bunun bir sarı ateşli top olduğu şüphelidir. Bundan dolayı yavaş ateş sayılmıştır. (Çin topları cetvelinde 9) Alb. McGiffin geminin üç 4.7 inçlik top ile silahlı olduğunu söylemektedir.

* Tüm topları kuyruktan dolma, italikle yazan gemiler kaydedildi. (S.A. Seri Ateşli. KG Kısmi güverte zırhı)

Cetvel XII. Yalu Muharebesinde Japon Zaiyatı

Gemi İsmi	Ölü			Yaralı		Yaralarından Ölen		Zayıya Göre Geminin Sıralaması
	Mürettebat	Subay	Er	Subay	Er	Subay	Er	
Matsushima	 425	2	33	5	73	1	21	1
Hiyeti	 353	3	16	3	34	0	4	2
Itsukushima	 362	...	13	1	17	0	1	3
Akagi	 129	2	9	2	15	0	0	4
Akitsu	 320	1	4	0	10	0	0	5
Fusoo	 353	0	2	2	10	1	2	6
Yoşino	 419	0	1	2	9	1	0	8
Haşidate	 363	2	1	0	10	0	0	7
Saikio	 118	0	0	1	10	1	0	9
Takaçihio	 359	0	1	0	2	0	0	10
Naniva	 358	0	0	0	2	0	0	11
Çiloda	 313	0	0	0	0	0	0	12
		10	80	16	192	4	28	
298								

Cetvel XIII. İngiliz Ağır Topları

	Kalibre	Ağırlık (Ton)	Ağırlık		Namlu Çıkış Hızı (ayak/saniye)	Balistik enerji (ayak/ton)	Namlu Et Kalınlığı	Topun Ton Başına Balistik Enerjisi (ayak/ton)
			Mermi	Hartuç				
A. Ağzdan Dolma	lb.	lb.		inç				
7 inç	15.8	4.5	114	22	1325	1395	7.9	310
8 inç	14.75	9	179	35	1390	2398	9.7	266
9 inç	13.9	12	256	50	1440	3681	11.4	307
10 inç	14.5	18	410	70	1379	5408	13.1	300
11 inç	13.1	25	548	85	1360	7028	14.2	281
12 inç	12	25	614	85	1292	7190	13.4	288
12 inç	13.5	35	714	140	1390	9566	15.9	273
12.5 inç	15.84	38	818	210	1575	14,070	19.3	371
16 inç	18	80	1700	450	1540	27,960	24.3	350
B. Kuyruktan Dolma								
7 inç2	14.2	4.10	108	11	1100	909	5	222
6 inç	26	5	100	48	1960	2665	12.4	533
8 inç	29.6	15	210	118	2150	6730	17.1	449
9.2 inç	31.5	22	380	166	2036	10,920	20.3	496
'10 inç	45	32	500	167	2800	27,000	38	850
'12 inç	40	50	850	246	2650	39,200	42	786
'12 inç	45	59	850	258	2810	47,800	50	810
'12 inç	50	66	850	307	3010	53,046	51	803
'13.5 inç	45	76	1250	296	2700	63,190	50	831
'15 inç	42	96	1950	2655	84,070	54	875	
16.5 inç	30	110.5	1800	960	2087	54,390	37.5	492

Cetvel XIV. Santiago

İspanyol Filosu														
1. Batarya vesaire	Humbara	617	100	86'dan 75'e	45		2. Zırh, Mürettebat vesaire							
Komutanlar		11 inç	6 inç SA	5.5 inç SA	4.7 inç SA	Torpedo Kovanı	Mürettebat	Tonaj	Tecrübe Sürati	İnşa Tarihi	Kalınlık	Zırh Kuşak	Ağır Topların Zırhı	Ağır Top Siperleri
Tuğamiral Cervera	Infanta Maria Teresa	2	0	10	0	8	556	6,890	20.2	'90	12, 10, 9	Yok	10, 14	3, 4
Albay Concas														
Albay Eulate	Vizcaya	2	0	10	0	8	491	6,890	20.2	'91				
Albay Lazaga	Almirante Oquendo	2	0	10	0	8	487	6,890	20.2	'91				
Komodor de Paredes	Christobal Colon	0	10	0	6	5	567	6,840	19.8	'96	6, 2	6	6	5
Albay Moreu														
Yüzbaşı Vasquez	Pluton	0	0	0	0	2	80	400	30	'97				
Albay Vilaamil														
Yüzbaşı Carlier	Furor	0	0	0	0	2	80	370	28	'96	Yok	Yok	Yok	Yok
		6	10	30	6	33	2261'	28,000						

34 kişi muharebeden evvel karada ve denizde hayatını kaybettiği için 2227 kişi muharebeye iştirak etmiştir.

Cetvel XIV. Devam

A.B.D. Filosu									2. Zırh, Mürettebat vesaire					Zırh			
1. Batarya vesaire	Humbara	1100	850	250	100	50	33										
		13 inç	12 inç	8 inç	6 inç	5,5 inç	4 inç	Torpedo	Mürettebat	Tonaj	Tecrübe	İnşa		Zırh Kuşak	Borda	Ağır Toplar	Ağır Top
						SA	SA	Kovanı			Sürati	Tarihi		(inç)			Taretleri
Albay H.C. Taylor	Indiana	4	0	8	4	0	0	7	571	10,230	15.5	'93		18, 10	5	15	17
Albay C.E. Clark	Oregon	4	0	8	4	0	0	7	524	10,230	16.7	'93		10			
Albay R.D. Evans	Iowa	0	4	8	0	0	6	6	587	11,296	17.1	'96		14, 10	5	15	15
Albay J. W. Philip	Texas	0	2	0	6	0	0	6	433	6,300	17.8	'92		12, 9	Yok		
Komodor W.S. Schley	Brooklyn	0	0	8	0	12	0	5	552	9,153	22	'95		4,5	Yok	5,5	8, 4
Albay F.A. Cook	Gloucester	0	0	0	0	0	0	0	93	800	18	'91		Yok	Yok	Yok	Yok
Binbaşı R. Wainwright	Vixen	0	0	0	0	0	0	—	—	165	12	—					
Binbaşı A. Sharp		8	6	32	14	12	6	31	2,760	48,174							
İhtiyat																	
Tümamiral W.T. Sampson	New York	0	0	6	0	0	12	3	652	8,480	21	'91		3,8	Yok	10	
Albay F.E. Chadwick									7, 4								
Binbaşı N. Usher	Ericsson	0	0	0	0	0	0	3	21	120	23	'92		Yok	Yok	Yok	Yok
		8	6	38	14	12	18	37	3,433	56,774							

Harbin başında baş zamanı mevcudu mükemmelen artırılmıştır. Bu sayılar baş cerrahın raporundan alınmıştır s. 187-8

Cetvel XV Manila I. A.B.D. Filosu (Komodor Dewey)

Komutan	Gemi	İnşa Tarihi	Tonaj	Sürat	Güverte Zırhı	Toplar			Mürettebat
						8-inç	6-inç	5-inç SA	
Komodor G. Dewey	Olympia	1892	5,800	21.6	4.7	4	—	10	454
Alb. C. V. Gridley									
Alb. N. M. Dyer	Baltimore	1888	4,600	20	4.0	4	6	—	402
Yarbay E. P. Wood	Petrel	1888	800	13.7	.3	—	4	—	129
Alb. J. B. Coghlan	Raleigh	1892	3,183	19	2.5	—	1	10	297
Yarbay A. Walker	Concord	1890	1,700	17.3	.3	—	6	—	187
Alb. F. Wildes	Boston	1884	3,189	15.5	1.5	2	6	—	274
		19,272	—	—	10	23	20	1,743	
İştirak Etmeyen									
Alb. D.B. Hodgson	McCulloch	1897	1,280	16	—	—	—	4 4 inç	130
			20,552	—	—	10	23	24	1,873

II. İspanyol Filosu (Amiral Montojo)

Komutan	Gemi	İnşa Tarihi	Tonaj	Sürat	Güverte Zırhı	Toplar				Mürettebat
						6.2"	5.9"	4.7"	3.4"	
Tümamiral Montojo	Reina Cristina	1887	3,090	16.9	—	6	—	—	—	409
Alb. L. Cadarso										
Alb. A. Algado	Castilla	1881	3,342	14	—	—	4	2	2	401
Alb. J. Sidrach	Isla de Cuba	1886	1,040	15.9	2.5	—	—	6	—	187
Alb. J. L. Human	Isla de Luzon	1886	1,040	15.9	2.5	—	—	6	—	187
Yarbay S. M. Guerra	Marques del Duero	1875	500	10	—	1	—	2	—	114
Alb. E. Robion	Don Antonio de Ulloa ¹⁴	1887	1,152	14	—	—	—	4	—	190
Alb. J. de la Conda	Don Juan de Austria	1887	1,152	14	—	—	—	4	—	207
	El Canyo Corroero ¹¹	1885	525	10	—	—	—	3	—	135
Yarbay F. Benovento	General Lezo ¹¹	1885	525	10	—	—	—	3	1	135
	Velasco ¹¹	1881	1,130	14.2	—	—	—	—	—	—
			13,505	—	—	7	4	30	3	1,965

¹ Dewey'in ilk raporunda bahis olunurken ikincisinde yoktur.

² İspanyol raporuna göre muharebeye iştirak etmedi.

³ Tamiratta

⁴ Bazı topları kara bataryalarında

⁵ Tüm topları sökülmüş

⁶ Bunlar resmi İspanyol evrakındaki takribi mürettebatlardır. İspanyol otoritelerinin verdiği asıl mürettebat sayısı toplamda ancak 1.134 kişidir.

Cetvel XVI. 10 Ağustos 1904

	Tonaj	Tecrübe Sürati	İnşa Tarihi	Mürettebat	Borda Atışı (izab'likler dahil tüm toplar)	Ağır Toplar	Zırh Su Hattı	6 inçlik Toplar
Ruslar								
Muharebe Gemileri								
Çesareviç S	12,900	19	1901	782	IV 12", VI 6", X 12 lb.	11"	10"	6"
Retvisan	12,900	18.8	1900	778	IV 12", VI 6", X 12 lb.	10"	9"	6"
Pobieda	12,690	18.0	1900	778	IV 10", V 6", X 12 lb.	10"	9"	6"
Peresviet S	12,670	19.1	1898	776	IV 10", V 6", X 12 lb.	10"	9"	6"
Sivastopol	11,842	16.8	1895	651	IV 12", VI 6"	10"	16"	5"
Pollava	10,960	16.2	1894	651	IV 12", VI 6"	10"	16"	5"
Kruvazörler								
Askold S	5,900	24.5	1910	573	VII 6", VI 12 lb.			
Pallada	6,820	19.3	1899	570	V 6", XII 12 lb.			
Diana	6,650	19.0	1899	570	V 6", XII 12 lb.			
Novik	3,080	26.0	1910	336	IV 4.7"			
Japonlar								
1. Tümen								
Mikasa S	15,140	18.6	1900	875	IV 12", VII 6", X 12 lb.	14"	9"	6"
Asahi	15,200	18.0	1899	835	IV 12", VII 6", X 12 lb.	14"	9"	6"
Fuji	12,450	18.0	1896	736	IV 12", V 6", VIII 12 lb.	14"	18"	4"
Şikisima S	14,850	18.0	1898	842	IV 12", VII 6", X 12 lb.	14"	9"	6"
Kasuga	7,630	20.0	1902	609	I 10", II 8", VII 6", V 12 lb.	6"	6"	6"
Nisşin S	7,630	20.0	1903	609	IV 8", VII 6", V 12 lb.	6"	6"	6"
3. Tümen								
Yakumo S	9,646	20.0	1899	639	IV 8", VI 6", VI 12 lb.	6"	7"	6"
Kasugi	4,862	23.0	1898	438	II 8", V 4.7", VI 12 lb.			
Takasago	4,160	24.0	1897	425	II 8", V 4.7", VI 12 lb.			
Çitose	4,760	23	1898	438	II 8", V 4.7", VI 12 lb.			
5. Tümen								
Asama	9,750	23	1898	637	IV 8", VII 6", VI 12 lb.	6"	7"	6"
Haşidate S	4,200	16	1891	409	I 12.6", V 4.7"			
Matuşima	4,200	16	1890	435	I 12.6", V 4.7"			
Çin-Yen	7,350	15	1882	447	IV 12" III 6"	12.3"	14"	yok
6. Tümen								
Akaşi	2,750	20	1897	305	II 6", III 4.7"			
Suma	2,650	20	1895	304	II 6", III 4.7"			
İtsukuşima	4,200	16	1889	435	I 12.6", V 4.7"			
İdzumi	2,950	17	1883	296	II 6", III 4.7"			

Cetvel XVII. 14 Ağustos 1904

Ruslar								
Rossi S	13,675	19.7	1896	839	II 8", VI 6", VI 12 lb.	2"	10"	yok
Gromboi	13,320	20.0	1899	874	II 8", VII 6", XII 12 lb.	6"	16"	6"
Rurik	11,690	18.8	1892	805	II 8", VIII 6", III 4.7 lb.	2"	10"	yok
Japon								
İdzumo S	9,750	21	1899	722	IV 8", VII 6", VI 12 lb.			
Adzuma	9,300	20	1899	644	IV 8", VI 6", VI 12 lb.			
Tokiva	9,750	22	1898	642	IV 8", VII 6", VI 12 lb.			
İvate S	9,750	21	1910	688	IV 8", VII 6", VI 12 lb.			
Naniva S	3,650	18	1885	338	V 6"			
Takaçihō	3,650	18	1885	342	V 6"			

Cetvel XVIII. Tsuşima

Ruslar	Tonaj	Tecrübe Sürati	İnşa Tarihi	Mürettebat	Borda Ateşi
1. Tümen (Tuğal. Rojestvenski)					
Kniaz Suvarof, S			1902		
Alexandr III	herbiri	17.5	1901	beheri	IV 12", VI 6", X 12 lb.
Borodino	13,510		1901	830	
Orel			1902		
2 Tümen (Tümal. Fölkersam)					
Oslıabia, S	12,675	18.0	1898	900	IV 10", V 6", X 12 lb.
Sissoi Veliki	10,400	15.7	1894	586	IV 12", III 6".
Navarin	10,200	15.9	1891	622	IV 12", IV 6".
Tümal. Nahimof	8,500	16.6	1885	572	VI 8", V 6".
3. Tümen (Tümal. Nebogatof)					
Nikola I, S	9,670	14.0	1889	623	II 12", II 9", IV 6".
Amiral Apraksin	4,120	16.0	1896	404	III 10", II 4.7".
Amiral Seniavin	4,960	16.0	1894	404	IV 10", II 4.7".
Amiral Uşakof	4,120	16.0	1893	404	IV 10", II 4.7".
Kruvazörler (Tümal. Enquist)					
Oleg, S	6,645	23.0	1903	580	VIII 6", VI 12 lb.
Aurora	6,730	20.0	1900	570	V 6".
Dimitri Donskoi	6,200	17.0	1883	503	III 6", V 4.7".
Vladimir Monomakh	5,590	17.5	1882	493	II 6", IV 4.7".
Svietlana	3,730	20.0	1896	402	IV 6".
Almaz	3,285	19.0	1903	336	III 12 lb.
Izumrud	3,100	24.0	1903	336	IV 4.7".
Jemtcuk	3,100	24.0	1903	336	IV 4.7".
Ural	13,600	20.0	1890	490	(Yardımcı Kruvazör VIII 4.7" ve VIII 12 pr)
9 muhrip, beheri 350 ton, inşası 1901-4, 26 mil III 18 inçlik torpedo kovası, 62 mürettebat, I 12 librelık ve V 3 librelık top					
Japonlar					
1. Tümen (Al. Togo)					
Mikasa, S	15,140	18.6	1000	875	Beheri IV 12", VII 6", X 12 lb.
Şikşima	14,850	18.0	1898	812	
Fuji	12,450	18.0	1896	736	IV 12", V 6", VIII 12 lb.
Asahi	15,200	18.0	1899	835	IV 12", V 6", X 12 lb.
Kasuga	7,630	20.0	1902	609	I 10", II 8" VII 6" V 12 lb.
Nişsin, S	7,630	20.0	1903	609	IV 8", VII 6", V 12 lb.
2. Tümen (Tümal. Kamimura)					
Idzumo, S	9,750	21.0	1899	722	IV 8", VII 6", VI 12 lb.
Adzuma	9,300	20.0	1899	644	IV 8", VI 6", VI 12 lb.
Tokiva	9,750	22.0	1898	642	IV 8", VII 6", VI 12 lb.
Yakumo	9,646	20.0	1899	639	IV 8", VI 6", VI 12 lb.
Asama	9,750	23.0	1898	637	IV 8", VII 6", VI 12 lb.
Ivate, S	9,750	21.0	1900	688	IV 8", VII 6", VI 12 lb.
3. Tümen (Tümal. Dewa)					
Kassagi, S	4,862	23.0	1898	438	II 8", V 4.7", VI 12 lb.
Çitose	4,760	23.0	1898	438	II 8", V 4.7", VI 12 lb.
Otava	3,010	21.0	1903	312?	II 6", III 4.7".
Niitaka	3,366	20.0	1902	320	IV 6", V 12 lb.
4. Tümen (Tümal. Uriu)					
Nanija, S	3,650	18.0	1885	338	V 6".
Takaçihö	3,650	18.6	1885	338	V 6".
Akaşi	2,750	20.0	1897	305	II 6", III 4.7".
Tsuşima	3,365	20.0	1902	320	IV 6", V 12 lb.
5. Tümen (Tümal. Kataoka)					
İtsukuşima, S	4,200	16.0	1889	435	I 12.6", V 4.7".
Çinen	7,350	15.0	1882	447	IV 12", III 6".
Matsuşima	4,200	16.0	1890	435	I 12.6", V 4.7".
Hashidate, S	4,200	16.0	1891	409	I 12.6", V 4.7".

Cetvel XVIII. Tsuşima devam

Japonlar-devam	Tonaj	Tecrübe	İnşa	Mürettebat	Borda
		Sürati	Tarihi		Ateşi
6. Tümen					
Suma	2,650	20,0	1895	304	II 6", III 4.7"
Çiyoda ...	2,450	10.0	1890	316	VI 4.7"
Akitsuşima ...	3,126	19.0	1892	309	II 6", IV 4.7"
İdзуми	2,950	17.0	1883	296	II 6", III 4.7"
21 muhrip, beheri 280-380 ton arası (Ruslardan zaptedilen 240 tonluk Akatsuki hariç) 17,5 - 31 mil, II 18 inçlik torpido kovanı, IV torpido, 51-61 kişi arası mürettebat, II 12 librelik ve IV 6 librelik top ile mücehhez.					
17 birinci sınıf torpido bot, beheri 120-180 ton arası, 20-29 mil arası sürat, III 14 inçlik torpido kovanı, 20-26 kişi arası mürettebat.					
40 ikinci sınıf torpido bot, beheri 80-110 ton arası, 17-27 mil arası sürat, III 14 inçlik torpido kovanı, 16-20 kişi arası mürettebat.					
Muharebe Gemileri					
Çihaya ...	1,238	21	—	—	V torpido kovanı
Yaeyama ...	1,584	20	—	—	II torpido kovanı

S= Sancak Gemisi

Cetvel XIX. Tsuşima'da Harp Hattına Giren Gemilerin Zırhları

Toplann Zırhı			Su Kesimi Zırhı					
Ağır top Taretler (inç)	Orta Batarya 6" toplar		Kalan Kuşak (inç)	Kalın Kuşağın geniştir (ayak)	İnce Kuşak (inç)	İnce Kuşağın geniştir (ayak)	Geminin uçları (inç)	Güverte (inç)
Ruslar								
Suvarof								
Borodino	10"	6-4"	7,57"	6,5 ft	7"	5,5 ft	4"	3-1"
Aleksandr III								
Orel								
Osliaha	10"	5"	9 6"	7,5 ft.	5"	6 ft	4"	2,5-1"
Sissoi Veliki	12-10"	5"	16 10"	7 ft.	5"	6 ft.2	Yok	3"
Navarin	12"	5"	16 12"	7 ft.	10"	5 ft	Yok	3"
Nikola I	10-8"	Yok	14 10"	8 ft.	Yok	Yok	6"	3"
Uşakof								
Seniavin	8"	Yok	10 8"	6 ft.	Yok	Yok	Yok	3"
Apraksin								
Nahimof	8"	Yok	8"	7 ft.	Yok	Yok	6"	3"
Japon								
Mikasa	14-10"	6"	9"	7,5 ft	6"	12 ft.	4"	3-1"
Asaki	14-10"	6"	9"	8 ft	6"	6 ft.	4"	3-1"
Şikışima								
Fuji	14-10	6"	18-14"	7,5 ft.	4"	6 ft.	Yok	2,5"
Nişşin								
Kasuga	6-3"	5,5"	6"	6 ft.	6"	6 ft.	4-3"	1,5"
İdzumo								
İvate	6"	6"	7"	7 ft.	5"	7 ft.	3,5"	2,5"
Asama								
Tokiva	6"	6"	7"	7 ft.	5"	7 ft.	3,5"	2,5"
Adzuma								
Yakumo	6"	6"	7"	7 ft.	5"	7 ft.	3,5"	2,5"

Kullanılan Toplar

Rus					Japon				
Çap	Kalibre	Ağırlık (ton)	Mermi Ağırlığı (lb)	Namlu Çıkış hızı (ayak/saniye)	Çap	Kalibre	Mermi Ağırlığı (lb)	Namlu Çıkış hızı (ayak/saniye)	
12 inç	40	59	724	2600	12 inç	40	49	850	2420
10 inç	45	32	490	2500	10 inç	45	32	500	2710
9 inç	45	26	403	2500	8 inç	40	25	250	2580
8 inç	45	15	188	2800	6 inç	40	6,5	100	2500
6 inç	45	7	89	2600	4-7 inç	40	2	45	2150
4-7 inç	45	2	46	2600	-	-	-	-	-

DİZİN

Ab

A.B.D. 24, 35, 49, 68, 70-71, 121, 132, 169, 171, 178, 181-186, 188-189, 194-197, 200, 203-204, 207-209, 211-212, 214-218, 220-222, 224-230, 252, 328, 365
Abruzzi dükü 367
Abtao 107, 109
Achilles 391
Aconcagua 129
Adalar Denizi 378
Adriyatik Denizi 80, 83-84, 367-368, 383
Adzuma 71, 239, 263, 298, 301, 303-304, 307-308, 315, 342, 351
Affondatore 78, 82-84, 86, 89, 91-93
Alfonso Pedro 132-133
Afrika 69
Agincourt 388
Agordat 367, 374
Aguinaldo (Yüzbaşı) 226
Aguirre (Binbaşı) 112
Akabe 372
Akagi 149, 151-152, 154-155, 279-280
Akaşi 240, 252, 281, 314, 316, 334, 351
Akatsuki 239, 279, 316, 354
Akdeniz 101, 115, 121, 234, 383
Akebono 239, 258
Akitsuşima 140-141, 143-144, 149, 158, 161, 281, 298, 332, 351
Alabama 47, 65-67, 69, 72
Albatros 370
Albemarle 47, 62-63
Albert (Arşidük) 80
Albini (Tümamiral) 86-87, 92-93
Aldebaran 317
Aleksandr II 234
Aleksandr III 233, 317, 342, 346-348, 352, 358
Aleksandra 115-117, 120-121, 123
Alekseyef 237-238, 245, 248-249, 256, 260-262, 275, 277, 281, 285, 300

Alfonso XII 217, 227
Algerine 167-168
Alicante 100, 182
Allanton 302
Alligton 415
Alma 121
Alman 226
Almanya 98, 132, 137, 225, 231, 293, 315, 367, 385
Almaz 234, 317, 339, 358-359
Almeria 100
Alpagot 368
Alsen 75-76
Amalfi 366, 375
America Maru 315
Amerika 21, 65, 72, 166, 169, 192, 194, 205, 385; **Birleşik Devletleri** 67, 72, 130
Amethyst 105
Amico (Albay) 83
Amiral Cochrane 106-107, 109-110, 112, 114, 126, 128
Amiral Condell 127-130
Amiral Lynch 127-129
Amiral Nahimov 21, 336, 349-350, 352-353, 358
Amiral Seniavin 322, 352, 354, 358, 362
Amiral Oquendo 174, 181-182, 200, 202, 206-207, 210-211
Amiral Tamandare 130, 132
Amiral Uşakof 322, 352, 356, 358, 362
Amphion 395
Amphitrite 186, 188
Amur 245, 277, 360
Anadolu 165, 375-376
Anadir 358-359
Ancona 74, 80, 82-84, 88, 91
Andes 127
Angamos 97
Angostura 96
Angra Pequena 329
Ankara 374
Annam 316

19. yüzyıl dünya tarihinin en keskin değişim ve dönüşüm dönemlerinden biri. Sanayi Devrimi önce Avrupa'yı, ardından tüm dünyayı her alanda kökten değiştiren bir olgu olarak bu "uzun" yüzyıla damgasını vurdu ve belki de bu devrimden en çok deniz savaşları etkilendi. Yüzyıllardır deniz savaşlarının tek aracı olan ahşap gövdeli, yelkenli, toplarını bordasında taşıyan kalyon, sadece 30 yıl içinde yerini, önce demir sonra çelikten inşa edilen, buharla hareket eden, toplarını döner taretlerde taşıyan zırhlılara bıraktı. Deniz savaşına ikinci bir boyutu, su altını katan yeni silahlar olarak mayın ve torpido da yine bu yüzyılda ortaya çıktılar. Yeni teknoloji için gereken teknik, sınai ve sermaye altyapısı öyle büyüktü ki endüstrileşmeyi başaran bir avuç devlet dışında bu yeni gemilerden kurulu donanmaların yükünü kaldıracabilecek bir hükümet dünya üstünde kalmamıştı. Nitekim okyanusları hâkimiyetlerine alan Avrupa güçleri 1800'de dünyanın %35'ine hâkimlerken 1914 yılında bu oranı %84'e çıkardılar. Deniz gücünün imparatorluk inşasındaki yerini bizzat yaşayarak algılayan A.B.D bahriyesinden Albay (daha sonra Amiral) Alfred Thayer Mahan (1840-1914) 1890 yılında basılan *The Influence of Seapower upon History 1660-1783* adlı klasik eseriyle donanmaya dayalı küresel güç konseptinin

manifestosunu yazdı. Onun arkadaşı olan Herbert Wrigley Wilson ise 1926 yılında adeta Mahan'ın eserini tamamlar mahiyetteki iki ciltlik bu kitabı (1. cilt 1850-1914; 2. cilt 1914-1918) yayınlayarak zırhlı savaş gemilerinin 70 yıl içinde deniz savaşlarının tarihini nasıl değiştirdiklerini gözler önüne serdi. Elinizdeki kitap bir başka açıdan da çok ilginç. Wilson'un bu değerli eseri 1937'de Genelkurmay Başkanlığı'nca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Matbaası'nda bastırılmış ve Deniz Yarbay Lütfü Çekiç'in çevirisi ile Türkçeye kazandırılmış. İki ciltlik bu kitap 1850-1918 dönemi deniz savaşlarının tam bir envanteri.

SAHAFTAN SEÇMELER Dizisi



KitapyAYINEVİ



ISBN 975-6051-55-9 (TAKIM)

ISBN 975-6051-56-1 (1. CİLT)



9 789756 051566

35,-YTL