

YAVUZ ZIRHLISI VE TAMİRİNİN TÜRK-YUNAN İLİŞKİLERİNE ETKİSİ

TUĞBA BELENLİ*

Giriş

Bu çalışmaya konu olan Yavuz (Goeben)¹ zırhlısının inşasına 12 Ağustos 1909 tarihinde Hamburg'daki Blohm und Voss tersanesinde başlanmıştır. 28 Mart 1911'de suya indirilen ve büyük Alman Generali August Karl Von Goeben'in adı verilen bu zırhlının Alman İmparatorluk Donanması'nda göreve başlama tarihi 2 Temmuz 1912'dir. Yapım maliyeti 41,564 milyon marktır. Gemi mürettebatı 43 subay ve 1,010 neferden oluşmaktadır². Alman donanmasının en hızlı zırhlı gemilerinden olan Yavuz, 22,640 ağırlığında, maksimum 28 knots (kn.)³ hızında, teçhizat olarak ise 10 tane 11 inçlik, 12 tane 5,9 inçlik ve 12 tane 21 librelilik silaha sahip olan⁴, o devre

* Dr. Öğr. Üyesi, Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Ankara/TÜRKİYE, tbelenli@gazi.edu.tr

¹ 16.8.1914 tarihinden itibaren “Yavuz Sultan Selim” (Gary Staff, *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*, Seaforth Publishing, Great Britain 2014, s. 117), 1930 tarihindeki tamirinden sonra “Yavuz Selim”, 1936 yılından sonra “Yavuz” adını almıştır (Sinan Avcı, “Goeben (Yavuz), Breslau (Midilli)”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 579, Kasım 2000, s. 104). Fakat kaynaklarda genellikle sadece “Yavuz” olarak geçtiğinden, bu çalışmada da “Yavuz” ismi kullanılacaktır.

² Staff, *a.g.e.*, s. 108. Birinci Dünya Savaşı öncesinde, Alman donanması için savaş gemisi yapımını “milli bir sembol” olarak görülmesi hakkında bakınız; Jesse Bachmann, “The Imperial German Navy, 1897-1918: Negotiating the Nation”, *The Arbutus Review*, Vol. 7, No. 1, 2006, s. 82-95.

³ Knot, su üstünde yere göre bir saatte kat edilen mesafenin deniz mili cinsinden ifadesidir (1 knot= 1,852 m/sa) (İskender Tunaboylu, “Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben)”, *Turkish Studies*, Volume 10/1 Winter 2015, s. 776).

⁴ Francis Whiting Halsey, *The Literary Digest History of the World War*, Volume 1, Funk&Wagnalls Company, USA 1919, s. 198. Teknik özellikleri için ayrıca bakınız; Staff, *a.g.e.*, s. 108-114; Gary Staff, *German Battlecruisers: 1914-1918*, Osprey Books, Oxford, 2006, s. 12; Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008, s. 62; Yrb. Th. Kraus, Yrb. Karl Dönitz, *Kader Gemileri Yavuz ve Midilli*, (Çev.: A. Göke Bozkurt), İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 215, 216; Ahmet Güleriyüz, *Yavuz ve Midilli*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007, s. 109; Şemsettin Bargout, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekati (Seferberlikten Lozan'a)*, Dz. K.K. Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara 2000, s. 59; Tunaboylu, *a.g.m.*, s. 786, 787; Avcı, *a.g.m.*, s. 104; Heinz Richter, “The Impact of the Confiscation of the Turkish Dreadnoughts and of the Transfer of Goeben and Breslau to Constantinople Upon the Turkish Entry Into WWI”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Yıl: 11, Bahar 2013, Sayı: 15, s. 6-7; T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Ekü*, Cilt: 79, Sayı: 483, İstanbul, Ekim 1973, s. 23; Ekrem Işın, *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2009, s. 94-96.

göre fevkalade modern bir harp kruvazörüdür⁵. Sahip olduğu bu teknik özellikleri nedeniyle döneminin en güçlü savaş gemilerinden biri olarak kabul edilen Yavuz, Türk tarihinin askeri ve siyasi gelişmelerinde önemli roller üstlenmiştir⁶. Yavuz, bütün zıhlılar arasında en uzun süre hizmet eden ve en renkli kariyere sahip olmaktadır⁷.

Almanya'nın Akdeniz'de kendi menfaatlerini korumak amacıyla oluşturduğu Akdeniz Filosu içinde yer alan Yavuz, Balkan Savaşları sırasında⁸, 1912 yılının ilkbaharında Wilhelmshaven limanından hareket ederek ortalama 21.35 kn.'luk süratle, ki daha önce hiçbir savaş gemisi bu hıza ulaşamamıştır⁹, sekiz günlük yolculuktan sonra ilk kez İstanbul'a gelmiştir. Yavuz'un İstanbul'u ziyaret ettiğini Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın hatıralarından da öğreniyoruz. Bu "muazzam harp zıhlısı"nı 19 Nisan 1913 Cumartesi günü ziyaret eden Sadrazamın verdiği bilgilere göre, zırhlının sürati 30 kn. olup bu tarihte gemide 1,040 nefer ve 32 subay vardır¹⁰. Bundan başka 1913-1914'te, Alman İmparatorluğu tarafından silah teslimatında ve uluslararası ilişkilerde politik bir destek olması düşünülen Osmanlı Devleti'nin İskenderun limanı, buranın bir donanma üssü olup olamayacağına bakılmak üzere, Yavuz tarafından ziyaret edilmiştir¹¹.

⁵ Galib Vardar, Samih Nafiz Tansu, *İttihat ve Terakki İçinde Dönemler*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1960, s. 397.

⁶ Baş, a.g.e., s. 9.

⁷ Richard Hough, *Dreadnought: A History of the Modern Battleship*. Cornwall, UK 2003, s. 91. Alman/Türk bayraklı tüm hizmet süresi: 61 yıl, Türk donanmasında tüm kalış süresi: 59 yıl, Türk donanmasında hizmet süresi: 46 yıldır (Işın, a.g.e., s. 96).

⁸ Baş, a.g.e., s. 66.

⁹ Avcı, a.g.m., s. 111.

¹⁰ Mahmut Şevket Paşa, *Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, Arba Yayınları, İstanbul 1988, s. 100. Sadrazam Mahmut Şevket Paşa, Yavuz'u İstanbul'a ikinci gelişinde ziyaret etmiştir. Yavuz'un İstanbul'da ilk kez bulunması 15.11.1912-15.3.1913 tarihleri arasındadır. Bu ilk ziyareti sırasında, 30 Kasım 1912'de, Sadrazam Kamil Paşa'nın, Alman sefiri Baron Von Wangenheim'dan Boğaz'da demirlemiş bulunan Yavuz'un mürettebatıyla birlikte kendilerine satılması için aracılık yapmasını rica ettiğini, Alman Dışişleri Bakanlığı arşivindeki belgeler ortaya koymaktadır. Sefir, Balkan Savaşları devam ederken böyle bir satışın yapılamayacağı cevabını vermiştir (Mustafa Çolak, "Goeben'i İçindekilerle Beraber Alırız", *Habertürk*, 14 Eylül 2014). Yavuz'un İstanbul'u diğer ziyaret tarihleri şöyledir; 8.4.1913-19.4.1913 ve 15.5.1914-22.5.1914. Mayıs ayındaki bu ziyaret sırasında, İstanbul'un gecekondu semtlerinden birinde çıkan bir yangının söndürülmesine yardım eden Yavuz'un 300 kişilik gemi personelinden üçü aldıkları yaralar sonucunda ölmüştür (Staff, *German Battlecruisers of World War One:...*, s. 114, 115).

¹¹ Ahmet Güleryüz, Bernd Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, 3. Baskı, Kaptan Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 39. Yavuz'un ziyaret ettiği diğer Türk limanları; İzmir, Mersin, Alanya, Antalya, Fethiye ve Antakya'dır (Staff, a.g.e., s. 114).

Yavuz ve Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Girişi

İttihat ve Terakki Fırkası, I. Dünya Savaşı öncesinde İngiltere'den alacağı iki dretnot ile donanmasını güçlendirmeyi beklerken, bunları teslim almak için Londra'ya giden bahriyelilere gemilerin şimdilik verilemeyeceği bildirilmiş ve bu yüzden İngiltere'ye karşı Osmanlı erkânında müthiş bir hayal kırıklığı yaşanmıştır¹². O sırada Alman Erkân-ı Harbiyesi, çıkması muhtemel bir savaşta Fransa'nın Batı cephesine yığacağı Kuzey Afrika birliklerinin Tunus, Cezayir ve Fas sahillerinden ana vatana naklini engellemek hatta gerekirse bu nakliye gemilerini batırmak üzere iki gemisini (Yavuz ve Midilli), görünürde müttefiki İtalya limanlarını ziyaret amacıyla görevlendirmiştir. Nitekim bu iki gemi, harp ilanını İtalyan limanlarında iken öğrenir öğrenmez denize açılıp Alman Erkan-ı Harbiye'sinin çizdiği planı uygulayarak, asker yüklü gemileri batırdıkları gibi Korsika Adası limanlarını da bombardıman etmişlerdir. Bunun üzerine önce Fransız donanmasının ve 4 Ağustos gece yarısından itibaren Akdeniz'deki İngiliz donanmasının takibine uğrayan gemilerin¹³ Amiralî Wilhelm Souchon, bu aşamada önünde sadece üç seçenek olduğunu anlamıştır; şanlı bir yok oluş, Avusturya-Macaristan İmparatorluğuna ait Pola limanına hareket etmek ya da mürettebatı enterne edebilecekleri tarafsız bir ülkeye yelken açmak¹⁴. Bu sırada İngiliz Amiral Berkeley Milne ise, Yavuz ve Midilli'nin dört rotadan birine seyredebileceğini düşünmektedir; batıya gidip Adriyatik Okyanusu'na çıkmaya çalışmak, Süveyş kanalına gitmek üzere güneye yönelmek, Yunan adalarından birisine sığınmak ve son olarak Selanik'i bombalamak. Son iki ihtimal gerçekleşirse, Souchon'un halen tarafsızlığını koruyan Yunanistan'ın tarafsızlığını bozabileceğini düşünen Milne, Türkiye'nin tarafsızlığının bozulabileceğini ise hiç düşünmemiştir¹⁵. Aslında sadece Milne değil, kimsede bu iki geminin Türkiye'ye sığınacağını aklına getirmemiştir¹⁶. Herkes Yavuz'u ticaret filolarını vurmaya çalışacak bir korsan gemisi olarak görmektedir. İngilizler, Ya-

¹² Winston Churchill, el koydukları iki gemi için özür dileyen fakat savaş durumundan dolayı bunu yapmak zorunda kaldıklarını bildiren bir mektubu Enver Paşa'ya göndermiştir. Savaş sonunda bu iki gemiyi tamamen tamir edilmiş bir halde kendilerine vereceklerini ifade etmiştir. Hatta aynı zamanda, Türkiye tarafsız kalır ve Yavuz ve Midilli Almanya'daki evlerine gönderilirse, İngiliz Hükümeti'nin el koydukları iki gemi için günlük 1,000 pound kira bedeli ödeyeceklerini bildirmiştir. Fakat Enver Paşa, bu teklifi pazar yerindeki pazarlığa benzettiğinden kabul etmemiştir (Alan Palmer, *Verfall und Untergang des Osmanischen Reiches*, München 1994, s.323'den nakleden; Richter, a.g.m., s. 6).

¹³ Vardar ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 395-397.

¹⁴ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 9.

¹⁵ Barbara Tuchman, "Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 553, Ankara 1992, s. 29.

¹⁶ Richter, a.g.m., s. 8.

vuz'u eninde sonunda bir köşede sıkıştıracaklarını düşünmüşler, onu takip etmede gevşek davranarak devamlı onun dönmesini beklemişlerdir¹⁷. O dönemde Yavuz gemisi mürettebatından olan Yrb. Karl Dönitz de, Ege sularına yönelmelerine düşmanın da bir anlam veremediğini belirtmiştir¹⁸.

Ali İhsan Sâbis Paşa bunlar yaşanmadan önce, Almanlarla ittifak müzakeresi konuşulurken, Osmanlı Devleti'ni ikna etmek için Alman sefiri Baron Von Wangenheim tarafından Avusturya donanmasının Boğazlara gelmesinin teklif edildiğini belirtmiştir¹⁹. Boğazların, özellikle Akdeniz Boğazı'nın, müdafaasının kendilerini çok düşündürdüğünü ifade eden Paşa, bu donanmanın gelirken yolda Yunan donanmasını imha etmesinden bile bahsedildiğini yazmıştır. Seferberlik ilanından sonra bu fikrin peşine düşülerek Sadrazam'dan bu donanmanın, hiç olmazsa denizaltı gemilerinin bir an önce gönderilmesi hususunun temini istenmiştir. Fakat Avusturya, Adriyatik sahillerinin müdafaası için donanmasının kendisine lazım olduğunu söyleyerek bu teklifi kabul etmemiştir. Paşa'ya göre, Avusturya'nın bu cevabı karşısında mahcup olan Alman sefiri, Akdeniz'de dolaşan iki Alman kruvazörünün önceden planlandığı gibi Avusturya harp limanlarına değil Türkiye'ye ilticasını kararlaştırmıştır²⁰. Sâbis Paşa'nın verdiği bu bilgiden Avusturya'nın davranışı nedeniyle mahcup olan Almanların son anda bu iki gemiyi Osmanlı topraklarına gönderdiği anlaşılırken; yabancı bir kaynaktan yer alan, "*11 Ağustos'ta Akdeniz'de esir alınmaktan kaçmak için Almanya'dan Osmanlı donanmasına transfer edilen Goeben*"²¹ ifadesi gemilerin İngiliz takibinden kaçmak için son anda Osmanlı'ya sığındıklarını göstermektedir. Yine başka bir kaynaktan Yavuz ve İngiliz donanması arasındaki kovalamaca, hangisinin kedi olduğunu söylemenin zor olduğu, bir kedi-fare oyununa benzetilmiştir. Bütün İngiliz gemileri Yavuz'dan daha zayıf olmalarına rağmen²², Yavuz'u ellerinden geldiğince zorlamaya çalışmışlar fakat İngiliz

¹⁷ Tuchman, a.g.m., s. 27.

¹⁸ Kraus ve diğerleri, a.g.e., s. 63, 64.

¹⁹ Avusturya ve Almanya, Avusturya donanmasının İstanbul'da bulunmasının Türkiye'yi kendi taraflarında savaşa girme yönünde "cezbetmesini" ummuşlardır. Böylece Avusturya, İstanbul limanında deniz operasyonları için güvenle konuşlanabilecektir zira başlıca üs olan Pola limanı bombardıman tehlikesine açık bir haldedir (Lisle A. Rose, *Power At Sea: The Age of Navalism 1890-1918*, University of Missouri Press, Columbia and London, 2007, s. 191).

²⁰ Ali İhsan Sâbis, *Harp Hatıralarım-Birinci Cihan Harbi*, Birinci Cild, Nehir Yayınları, İstanbul 1990, s. 221, 222.

²¹ Halsey, a.g.e., s. 198.

²² Holmes, İngiliz Amirali Troubridge'in amacının Yavuz'u savaşa zorlamak değil, isterse kendi üstün kuvvetlerinin onu parça parça edebileceği göstererek korkutmak olduğunu düşünmektedir (Richard Holmes, *The First World Wars In Photographs*, Carlton Book Limited, London 2001, s. 35). Teorik olarak o dönemde Akdeniz'de Yavuz'un gücüne ve hızına yetişebilecek, üç İngiliz muharebe kruvazörü hariç, İngiliz ya da

kumandan Yavuz'a ciddi bir zarar veremeyeceğini anlayınca takipten vazgeçip Otranto Boğazı'na dönerken, Yavuz da 11 Ağustos'ta Türk sularına ulaşmıştır²³. Bu noktada Souchon, politik sebeplerle girmesine izin verilmeyen Türkiye sularına, tam da politik sebeplerle girmek istemektedir. Eğer Çanakkale Boğazı'ndan geçerse, bu Türkiye'nin tarafsızlığını bozacak ve Türkiye'yi İngiltere ve özellikle baş düşmanı Rusya ile savaşa sokacaktır²⁴. Giriş izni için Türkiye'den gelecek haberi bekleyen Yavuz, Kiklad Adaları'ndan Donousa Adası'na kömür ikmali için demir atmış ve Bogadir adlı Alman şilebi Yavuz'a 415 ton kömür vermiştir²⁵. Bu kritik zamanda Sadrazam Said Halim Paşa, Wangenheim'ı ofisine çağırıp gemilerin Türk sularına kabul edilmesi karşılığında şu güvenceleri istemiş ve bu istekler Almanya tarafından kabul edilmiştir²⁶;

1. Almanya kapitülasyonların kaldırılması için Türkiye'ye yardım edecektir,
2. Almanya, savaş bittiğinde Türkiye'nin Bulgaristan ile adil bir barış yapmasını sağlayacaktır,
3. Almanya, Türk toprakları düşman işgalinden temizlenmedikçe savaşı bitirmeyecektir,
4. Yunanistan savaşa girer ve Türkler karşısında yenilirse, Ege Adaları Türklere geri verilecektir,
5. Almanya, Türkiye'nin Rusya'daki Müslümanlarla doğrudan temas edebilmesi için doğu sınırında güvenli ve küçük bir düzenleme yapacaktır,
6. Almanya, Türkiye'nin uygun bir savaş tazminatı almasını sağlayacaktır.

Böylece Sakız Adası limanında önceden planlandığı şekilde kendilerini bek-

Fransız savaş gemisi yoktur. Fakat müttefik devletler Yavuz'un kazan borularının sızdırdığından ve hızının 22,5 kn.'a düştüğünden habersizdirler. Aynı zamanda Souchon da, İngiliz gemilerinden *Indomitable*'in bozuk ve *Indefatigable*'in makine arızından mustarip olduğunu bilmemektedir. Diğer taraftan Souchon, Avusturya'nın elindeki üç yeni dretmotun İngiliz kuvvetlerine engel olacağına da güvenmektedir (Rose, *a.g.e.*, s. 190). O dönemde teknik konularda uzman olan bir yetkili, "Eğer İngiliz gemisi Yavuz'u vursaydı ne olabilirdi?" sorusuna şu cevabı vermiştir; "*İngiliz gemisi dokuz kiloluk patlayıcı taşımaktaydı. Daha önceki test sonuçlarının gösterdiğine göre bu patlayıcı, Yavuz'un gövdesinde ve iki kompartmanında yaklaşık olarak sekize sekiz metrek bir delik açabilirdi fakat gemi bölmesi yine de sağlam kalırdı. Bu saldırıda, hayati önem taşıyan parçalar etkilenmez ve gemiye dolan su yaklaşık on beş dakikada tahliye edilebilirdi*" (Staff, *a.g.e.*, s. 116, 117).

²³ Jon White (Ed.), *All About History Book of War 1847-1938*, Volume 1, Imagine Publishing, İngiltere 2014, s. 101.

²⁴ Richter, *a.g.m.*, s. 10; Tuchman, *a.g.m.*, s. 26.

²⁵ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 66, 67.

²⁶ Ulrich Trumpener, "The Ottoman Empire", *The Origins of World War I*, (Ed.: Richard F. Hamilton, Holger H. Herwig), Cambridge University Press, New York 2007, s. 347, 348.

leyen kömür yüklü Korkovado (Sulh) Alman şilebini de arkalarına takan Yavuz ve Midilli, Çanakkale Boğazı önlerine gelmişlerdir²⁷. Bunlar Boğazdan girdikten dört saat sonra İngiliz savaş gemileri gelerek Boğaz önünde nöbet tutmaya başlarlar²⁸.

Bahriye Nazırı Cemal Paşa, bu iki geminin Çanakkale'ye geldiği haberini, 8 Ağustos'ta Alman deniz ataşesi Albay Humann'dan öğrendiğini hatırlarında yazmaktadır. Kendisine verilen bilgilere göre, Yavuz'un kömürü yoktur ve Bahriye Nezareti'ne ait depolardan beş-altı bin ton kömürün kendilerine tavizen verilmesi Alman makamlarınca istenmektedir. Sadrazam Said Halim Paşa, Harbiye Nazırı Enver Paşa ve Dâhiliye Nazırı Talat Paşa'nın görüşlerini soran ve olumlu cevap alan Cemal Paşa, Derince deposundan kömür verilmesi için emir vermiş ve hatta vapurun yüklenmesine yardım etmek üzere bir bahriye işçi birliğini de Derince'ye sevk etmiştir. 11 Ağustos gecesi Said Halim Paşa'nın yalısında, Talat, Cavid, Halil Beyler ve Cemal Paşa toplanmışken gelen Enver Paşa; "*Bir oğlumuz dünyaya geldi*" sözleriyle, o zamanki adlarıyla Goeben ve Breslau'nun Çanakkale önüne geldiklerini ve İngiliz donanması tarafından takip edilmekte olduklarından, bunların Boğazdan geçmelerine müsaade edildiğini haber vermiştir. Bu durumda siyasi bir meseleyle karşı karşıya kalan Osmanlı Devleti, tarafsızlık kurallarına göre ya 24 saat içerisinde bu harp gemilerini karasularını terke zorlamaya ya da bütün silahlarından arındırarak bir limanda ikamet ettirmeye (enterne etmeye) mecburdur. Sadrazamı ziyarete gelen Fransız ve İngiliz sefirleri, Alman harp gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan içeri girerek, Çanakkale'ye varmış olan Mesajeri vapurunu aramaya cüret etmelerini Osmanlı Hükümeti'nin ilan ettiği tarafsızlığa aykırı bulduklarını bildirmiş ve durumu şiddetle protesto etmişlerdir²⁹. Gerçekten de, Yavuz ve Midilli'nin Çanakkale Boğazı'ndan içeri girmeleri, uluslararası 1856 Paris Boğazlar Sözleşmesi, 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi ve 1878 Berlin Anlaşması'nın ihlal edilmesi demektir. Bu durumda İtilaf Devletleri, elçilerinden önce Osmanlı Devleti'ni protesto etmelerini istemişler sonra da Alman gemilerinin 24 saat içinde ya Türk sularını terk etmeleri ya da enterne edilmeleri istenmiştir³⁰.

Osmanlı Hükümeti, bu gemileri düşmana teslim etmekle eş olan birinci yolu tercih edemeyecektir. Gemilerin geçici olarak ve görünüşte silahtan arındırılma-

²⁷ Vardar ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 395-397.

²⁸ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 72.

²⁹ Cemal Paşa, *Hatıralar-İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Anıları*, (Haz.: Alpav Kabacalı), Türkiye İş Bankası Yayınları, 2. Baskı, Ankara 2006, s.143-145.

³⁰ A. L. MacFie, "The Straits Question in The First World War, 1914-1918", *Middle Eastern Studies*, Vol.19, No.1, Taylor&Francis, 1983, s. 46.

sını Almanya Hükümeti'ne teklif edilmesini ise Alman sefiri Wangenheim kabul etmemiştir. Cemal Paşa, o sırada içlerinden hatırlayamadığı birinin “*Almanlar bu iki gemiyi daha evvel bize satmış olamazlar mı? Çanakkale’ye gelişleri gemileri bize teslim maksadına dayatlamaz mı?*”³¹ diye bir öneri getirdiğini yazar. Cemal Paşa’nın hatırlayamadığı kişi, Halil (Menteşe) Bey’dir³². Kendisi anılarında gemilerin ne olacağı tartışmaları sürerken, “*bu sırada hukukçuluğum imdada yetişti*” diyerek, Almanya’dan gemileri kendilerine satmalarını isteme fikrini kendisinin ortaya attığını ifade etmiştir. Halil Bey’e göre, bu dönemde kabul edilen uluslararası hukuk kurallarına göre deniz kuvvetlerinin arttırılmaması gerekse de, bu işlemde İngilizler Osmanlı’nın satın aldıkları gemilere el koyduklarından, arttırma değil eksiltme vardır. Nitekim Alman sefiri Wangenheim ile görüşüp ikna eden de bizzat Halil Bey olmuştur³³. Wangenheim, bu teklifi Berlin’e sorar ve Amiral Souchon’un Osmanlı askeri hizmetine kabul edilmesi³⁴ ve Osmanlı Devleti’nin borçlarına 5 milyon altın mark eklenmesi şartıyla Goeben, Breslau ve Korkovado (Sulh)’un Osmanlı Devleti’ne satılmış olduğunun³⁵ ilan edilmesine izin verilir³⁶. Bu gemilerin İstanbul’a gelişi, Enver Paşa’nın nüfuzunu ve muhalifleri üzerinde muhtemel bir savaşta Almanya tarafında olmaları konusunda baskı yapma ağırlığını arttırmıştır³⁷. Osmanlı donanmasının Karadeniz’de oldukça güçlenmesi ise, İtilaf Devletleri’ni buna karşılık Osmanlı Devleti’nin tarafsız kalmaya devam etmesini sağlamak için çabalarını arttırmaya yöneltmiştir³⁸.

15 Ağustos 1914’te Büyükada’ya gelen iki geminin isimleri “Yavuz Sultan Selim” ve “Midilli” olarak değiştirilerek, gemilere Türk bayrağı çekilmiştir. 16 Ağustos 1914 tarihli gazetelerde; “*Alman efrad ve zabıtlarının Türk efrad ve zabıtlarıyla bu*

³¹ Cemal Paşa, *a.g.e.*, s. 143.

³² Richter ise, bu iki geminin görünüşte satın alınması önerisinin Wangenheim’dan geldiğini, Enver Paşa tarafından kabul edilip, Cemal Paşa tarafından da onaylandığını yazmıştır (Richter, *a.g.m.*, s. 11,12).

³³ Halil Mentese, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Mentese’nin Anıları*, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul 1986, s. 88, 89; Celal Bayar, *Ben De Yazdım-Millî Mücadeleye Gidiş*, 1. Cilt, Sabah Kitapları, İstanbul 1997, s. 80, 81.

³⁴ Cemal Paşa, *a.g.e.*, s. 146. Trumpener, Yavuz’un Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar gerçekte bir Alman gemisi olarak kaldığını ifade eder (Trumpener, “The Ottoman Empire”, s. 349).

³⁵ Karl Dönitz’in iddiasına göre ise, en yüce vatanseverlik duygularıyla dolu fakir halkın bağışlarıyla satın alınan Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine İngilizlerin el koymasının Türk halkında yarattığı acı ve hiddeti gören Kayzer, İstanbul’daki büyükelçisi vasıtasıyla Türk milletine şu mesajı yollamıştır; “*İngilizlerin el koyduğu zırhlıların yerini tutmak üzere Türk milletine hediye olarak Goeben ve Breslau’ı veriyorum.*” (Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 77).

³⁶ Vardar ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 398.

³⁷ MacFie, *a.g.m.*, s. 44.

³⁸ Mustafa Aksakal, *The Ottoman Road to War in 1914, The Ottoman Empire and the First World War*, Cambridge University Press, New York 2008, s. 130.

*sabah tebdili yapılacak ve gemiler bundan sonra Adalardan hareketle öğleden evvel limanımıza vasıl olacaktırlar.*³⁹ şeklinde haberler yer almıştır. Kömür ikmali ve temizliği yapılan gemi, 29 Ağustos'tan önce Türk bayrağı çekili bir halde Marmara Denizi'nde manevralar yapmış⁴⁰, Heybeliada'da yapılan kayak yarışlarını Ertuğrul yatıyla izlemeye gelen Padişah'ın huzurunda diğer Osmanlı donanmasıyla birlikte resmigeçit yaparak kamuoyuyla tanışmıştır⁴¹. İngiliz Büyükelçinin ülkesine gönderdiği rapora bakılırsa, Türk Deniz Kuvvetleri, yaklaşık olarak Yavuz'un gelmesinden bir ay sonra, 15 Eylül tarihinden itibaren artık tamamıyla Alman kontrolüne girmiştir⁴².

Yavuz ve Midilli, I. Dünya Savaşı süresince oldukça önemli işlere imza atmış ve savaşın seyrini etkilemiş iki gemidir⁴³. Bu iki modern savaş gemisini bünyesine katan Osmanlı donanması askeri ağırlığını arttırmıştır. O zamana kadar Karadeniz'de Rus donanması üstünken, daha hızlı olan bu iki gemi sayesinde, artık Karadeniz'deki Rus üstünlüğü sona ermiştir⁴⁴.

Savaşın seyrini etkileyen Yavuz'dan yerli ve yabancı birçok kaynaktan Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesi bağlamında bahsedilmiştir⁴⁵. Öyle ki, Sad-

³⁹ Sâbis, *a.g.e.*, s. 227.

⁴⁰ Staff, *a.g.e.*, s. 117.

⁴¹ Cemal Paşa, *a.g.e.*, s. 148.

⁴² Richter, *a.g.m.*, s. 14.

⁴³ Durmuş Akalın, "Dünya Savaşı Öncesinde Goeben ve Breslau'nun Akdeniz'deki Faaliyetleri ve Çanakale'ye Gelişleri", *Yeni Türkiye Stratejik Araştırma Merkezi Dergisi*, Çanakale Özel Sayısı, Yıl: 21, Sayı: 65, Ankara 2015, s. 149.

⁴⁴ Richter, *a.g.m.*, s. 13.

⁴⁵ White, *a.g.e.*, s. 101'de; "Turkey enters the war" başlığı altında. Holmes, *a.g.e.*, s. 33'de; "Almanların o zamana kadar tarafsız olan İstanbul'a varması, Türkiye'nin Ekim ayında Almanya tarafında savaşa girmesi üzerinde etkili oldu." Oral Sander, *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü-Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*, İmge Yayınları, 1993, s. 138'de; "Yaşlının İntiharı: Birinci Dünya Savaşı", "İntiharın Aracı: Goeben" başlığı altında. Ulrich Trumpener, "Turkey Enters The War", *The Oxford Illustrated History of The First World War*, (Ed.:Hew Strachan), New Edition, Oxford University Press, Oxford 2014, s. 80'de Trumpener; "Alman gemilerinin ve altınlarının" Türkiye'nin Almanya yanında savaşa girmesini kolaylaştırdığını yazmıştır. Staff, *German Battleships: 1914-1918*, s. 18'de "Goeben'in satışının Türkiye'ye teklif edilmesi, kesinlikle onu merkezî güçlerin tarafında savaşa sokmayı sağlamak içindi". Osmanlı Donanması'na mensup kruvazör ve muhriplerin Rus limanlarını bombalaması "filili olarak Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesine neden olmuştur." (Baş, *a.g.e.*, s. 10). "Osmanlı İmparatorluğunun I. Dünya Savaşı'na büyük devletlerin yanında yer alarak girmesi, ünlü Goeben efsanesine bağlanır... Taraflarca yapılan propaganda sonucunda, ülkenin savaş ilanında Goeben ve Breslau büyük rol aldılar." (Güleryüz ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 38). "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na katılmasında görünür bir neden olmuş olan Yavuz gemisi..." (Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 1969, s. 127). "3 Ağustos 1914'te Almanlar harbe girmek hususunda tereddüt gösteren Türkleri harbe sokabilmek için mümkün olan her türlü baskıyı yapmanın gerektiğini anladıkları vakit Amiral Türpitz, Amiral Souchon'a İstanbul'a gitmesini emretti." (Tuchman, *a.g.m.*, s. 21). Bayar'a göre ise; on bir milyon altın İngiliz lirası ödenerek İngiltere'ye ismarlanan Sultan Osman ve Reşadiye'nin müsadere edilmesi memleketi I. Dünya Savaşı'na sürüklemiştir. Balkan Savaşı neticesinde çok üzgün olan halkın fakirliğine rağmen seve seve verdiği yardımlarla aldığı bu dretnotların

razam, İtilaf Devletleri'ne Osmanlı Devleti'nin harbe girmeyeceğini ve bitaraf kalacağını temin ederken, Yavuz zirhlisi ve Midilli kruvazörünün topları memleketin mukadderatı hakkındaki kararı kendi kendilerine vermişler gibi gözükmektedir⁴⁶.

Bu süreci Amiral Souchon'un Karadeniz'e çıkmak için 1 Ekim'de Osmanlı Devleti Başkumandanlığına gönderdiği bir rapor başlatmıştır, "*Filonun eğitimi için toplu ve bir bütünlük halinde Karadeniz'e çıkararak keşif ve atış tatbikatı yapılmasına kesin gerek vardır. Filo, bugünkü durumu ile Karadeniz'de görev almağa yeterli değildir. Mürettebat, denize alışmamıştır*"⁴⁷. Said Halim Paşa, Rusya'nın Yavuz dretnotunun Karadeniz'e çıkmasını savaş sebebi sayabileceğini düşündüğünden, donanmanın Karadeniz'de talim yapmasına sıcak bakmasa da⁴⁸, 25 Ekim'de Başkumandan Enver Paşa'nın "*Atış talimleri yapmak için donanma Karadeniz'e çıkabilecektir.*"⁴⁹ izninden sonra Yavuz, Souchon Paşa kumandasında deniz manevraları için Karadeniz'e çıkmış ve Ereğli önlere Boğaz'a doğru seyretmekte bulunan bir Rus şilebinin ihtara rağmen durmaması nedeniyle bu şilebi batırmıştır. Bu durumu protesto için Sivastopol limanından ayrılan Rus torpidoları Souchon Paşa tarafından Osmanlı deniz manevralarını ihlalle suçlanmış ve Sivastopol limanı bombardıman edilmiştir. Aslında bu anlatılanlardan bağımsız olarak Souchon Paşa, hatıralarında bir emrivaki

indeki Osmanlı subaylarının zorla dışarı çıkarılarak müsadere edilmesi halkta büyük üzüntü ve kızgınlık yaratmıştır (Celal Bayar, *Ben De Yazdım-Millî Mücadeleye Gidiş*, 4. Cilt, Sabah Kitapları, İstanbul, 1997, s. 195). Bu iki gemi için anlaşılabilir miktar 4 milyon pound, el konulduğunda ödenmiş olan miktar 3 milyon poundur (Richter, a.g.m., s. 2, 4). Heinz Richter, Bayar ile aynı yorumda bulunur; "*Osmanlı Devletinin iki dretnotuna el koyulması, Türkiye'nin Almanya tarafından savaşa girmesinin en önemli sebebi sayılabilir. 2 Ağustos 1914'de imzalanan Almanya ve Osmanlı Devleti askeri işbirliği anlaşmasının bu olaylardan etkilendiğine şüphe yoktur.*" "*Churchill'in en büyük hatası, iki Türk dretnotuna el koyarak Goeben ve Breslau'nun Türkiye'ye transfer edilmesini sağlayan şartları oluşturmasıdır. Böyle olmasaydı, Goeben ve Breslau, Türk sularını bir sığınak olarak görmeyebilirler, Türk-Alman askeri üttifakı Türkiye'yi savaşa girmeye mecbur edemeyebilir. Türk kabinesinde tarafsız kalma yanlıları çoğunlukta idi. Bu iki dretnot, bu amacın ana dayanağı olabiliyordu. Fakat İngiltere'nin- bu el koyma davranışı, kamuoyunu şok etmiş, fikirlerini değiştirmiştir. El koyma, ki en basit haliyle korsanlık olarak nitelendirilebilir, bu iki Alman gemisinin Türkiye'ye transfer edilmesini mümkün kalmıştır*" (Richter, a.g.m., s. 4, 15). Churchill daha sonra Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a gelişini "*hezimet, felaket ve mahvoluşa doğru bir yolculuk*" olarak nitelendirecektir (Rose, a.g.e., s. 193). "*Bazıları ise nedense Yavuz'a yakınlık duymaz. Bunlara katılan denizcilerimiz de, sayıları az da olsa vardır. Karşı olanlara göre Yavuz, Osmanlı Devleti'ni harbe sokmuş, dolayısıyla yıkılmasına sebep olmuş emidir.*" (İşin, a.g.e., s. 89).

⁴⁶ Ali Haydar Mithat, *Hatıralarım*, Güler Basımevi, İstanbul 1946, s. 267.

⁴⁷ Bargut, a.g.e., s. 7.

⁴⁸ Ozan Tuna, "Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)", *OTAM*, 36 /Güz 2014, s. 207. Souchon'un isteğine rağmen, gemilerin Karadeniz'e çıkmalarına izin verilmemesi üzerine Wangenheim, Sadrazam Said Halim Paşa ile görüşerek, "Goeben ve Breslau'nun hala Alman gemileri" olduklarını ve Osmanlı Devleti'nin emirlerini reddedebileceklerini deklare eder. Bunun üzerine Sadrazam, Amiral Souchon'un Rus donanmasına saldırmasından kabinenin korktuğunu ve kabinenin fikrince böyle bir hareket için uygun zamanın henüz gelmediğini sert bir şekilde muhabatına ifade eder (Aksakal, a.g.e., s. 160, 161).

⁴⁹ Bargut, a.g.e., s. 7.

yaptığını itiraf ederek böylece Osmanlı İmparatorluğu'nu 29 Ekim 1914'te Rusya ile harbe soktuğunu ifade etmiştir⁵⁰.

Türk Genel Karargâhı, 29 Ekim 1914 tarihinde Liman von Sanders'e gönderdiği yazıda, Rus donanmasının 27 ve 28 Ekim'de Türk donanmasını takip edip yaptığı talim ve tatbikatı sürekli taciz ettiğini bildirmiştir. Bundan başka bir Rus mayın gemisi, üç torpidobot ve bir kömür gemisinin düşmanca bir tutumla Karadeniz Boğazı'na doğru ilerlemesi üzerine, mayın gemisi Yavuz tarafından batırılmış, bir torpido ağır hasara uğratılmış, kömür gemisi ele geçirilerek 3 subay ile 72 er esir edilmiş ve Sivastopol bombardıman edilmiştir⁵¹. Karadeniz'e doğru ilerleyen Rus mayın gemisi meselesi⁵², Bahriye Nezareti'nden Babıali'ye takdim edilen Kumandanlık raporuna yansımış, Rusların Boğazları torpille kapamak üzere gemiler göndermesi üzerine, Osmanlı donanmasının bu teşebbüsü önlemek için ateş açtığı bilgisi Halil Bey'in hatıralarında da yer almıştır⁵³. Bu husus yabancı kaynaklarda “Türkiye'nin iddiası” olarak yer almıştır. Onlara göre, böyle bir şey olmayıp, Türkiye, Odesa'ya saldırmasının sebebini, Rusya'nın Boğaz'a mayın döşemesi olarak göstermiştir. Saldırıda Yavuz, 700 adet mayın taşıyan Rus “Pрут” gemisini batırmıştır⁵⁴. Midilli ise, Novorossiysk Limanı'na giderek oradaki on dört Rus gemisini yakmış ya da batırmış ve petrol depolarını vurarak limanı tahrip etmiştir⁵⁵. Özetlemek gerekirse, 27 Ekim 1914'de keşif için Karadeniz'e çıkan Os-

⁵⁰ Vardar ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 399. Karadeniz'e çıkan Yavuz ve Midilli'nin çıkardığı hadise üzerine Türkiye ile Rusya arasında başlayan diplomasi görüşmeleri, İngiltere Hariciye Nazırı'nın Rusya'nın Boğazlar ve İstanbul hakkındaki isteklerini kabul etmesiyle son bulmuştur. İngiltere Devleti, Almanya'yı yenmek için Boğazların Rusya'ya verilmesini kabul edince, bu müsaadeyi alan Rusya da Türkiye ile görüşmeleri kesip savaş ilan etmiştir (Arif Cemil, “Talat Paşanın Son Günleri-24”, *Son Posta*, 13 Eylül 1937, s. 10).

⁵¹ Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Sene*, (Haz.: Muzaffer Albayrak), Yeditepe Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul 2007, s. 53.

⁵² Alman istihbarat kaynaklarından alınan bilgilere göre, Ruslar, savaş ilanını beklemeden, Yavuz ve Midilli'nin alınması ile güçlenen Osmanlı donanmasının Karadeniz'e çıkmasını önlemek için büyük bir mayın taarruzu planlamaktadır. Doğruluğu tartışılabilecek bu planın uygulanmasını engellemek için Rus limanlarının bombalanarak inisiyatifin ele alınması düşünülmüştür (Bargut, *a.g.e.*, s. 1). Sadrazam ile görüşen Wangenheim da, Avusturya-Macaristan Büyükelçisi'nden aldığı habere göre, Rus filusunun İstanbul Boğazı'na bir saldırı planladıklarını öğrendiklerini iletmiştir. Wangenheim'e göre, Türk deniz kuvvetleri tek başına bu saldırıyı önleyemeyeceğinden, ancak Alman gemileriyle güçlendirilirse Ruslar bu girişimlerinden vazgeçebilir (Richter, a.g.m., s. 9). Bizzat mürettebattan Alman Yrb. Dönitz de bunu ifade etmiştir. Yavuz'un Alman Amiraline gelen habere göre, Karadeniz'de keşif için dolaşan Türk donanmasının arkasından İstanbul Boğazı'na gelen Rus mayın gemisi Boğazın çıkış yerlerine mayın döşeyerek Boğazı kapatmak ve dönüş yolunda donanmanın mayına çarparak havaya uçmalarını sağlamak gayesindedir (Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 94, 95).

⁵³ Mentеше, *a.g.e.*, s. 106.

⁵⁴ Halsey, *a.g.e.*, s. 199.

⁵⁵ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 99-101.

manlı Donanması'ndan Yavuz zırhlısı, Taşoz ve Samsun muhripleri Sivastopol'u, Midilli kruvazörü Novorossiysk'i, Muavenet-i Milliye ve Gayret-i Vatanîye muhripleri ise Odesa Limanı'nı Alman Amiral Souchon'un emriyle 29 Ekim 1914 sabahı bombardıman etmiştir⁵⁶. Belirtmek gerekir ki, bu faaliyetler sırasında Yavuz gemisinde Türkler ancak kömürçü olarak yer almışlardır⁵⁷.

Yabancı kaynaklarda ise, durum daha farklı anlatılmaktadır. Örneğin bunlardan Halsey'e göre⁵⁸; Osmanlı Devleti'nin iki gemisi, herhangi bir savaş deklarasyonunda bulunmadan, Karadeniz'deki Odesa limanında eski bir Rus gambotu olan Kubanets'i torpillemiş ve şehri yaylın ateşine tutarak, Rusya'ya karşı 29 Ekim'de aktif olarak savaş başlatmıştır. Üç Rus ve bir Fransız ticaret filosu vapuru vurulmuş⁵⁹, aynı gün iki Rus vapuru Yavuz dretnotu tarafından torpillemiştir. Görüldüğü üzere, bu kaynakta manevra yapan Türk gemilerini taciz eden Rus donanmasından ya da Karadeniz Boğazı'na doğru düşmanca bir tavırla ilerleyen Rus gemilerinden bahsedilmemektedir.

Halil Bey'e göre, Osmanlı Devleti'nin harbe girişi "*bir kaza eseri*" olup, bu konuda Enver Paşa herhangi bir saldırı emri vermemiştir⁶⁰. Ali İhsan Sâbis Paşa ise, Enver Paşa'nın Yavuz ve Midilli'yi Karadeniz'de Ruslara karşı üstünlük sağlamak için olduğu kadar "*harbe girişi hızlandırmak için bir vesile olarak*" da kullandığını düşünmektedir⁶¹. Gerçekten, Souchon Paşa'nın hatıralarında bir emrivaki yaparak

⁵⁶ Baş, *a.g.e.*, s. 10.

⁵⁷ Nejdet Keleş, "Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 24, 2016, s. 133.

⁵⁸ Halsey, *a.g.e.*, s. 198.

⁵⁹ Yavuz'un bu faaliyetleri, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti'ne gönderdikleri bildirimlerde, savaş ilanı sebebi olarak yer almıştır. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ilan ettiği savaş bildirisinde; "*Türk kuvvetlerinin Alman askerlerinin nezaretinde gösterdikleri düşmanca davranışlar nedeniyle, Büyük Britanya ve Türkiye arasında bugün savaş durumu mevcuttur.*" denilirken, yine Fransa'nın Osmanlı Devleti'ne savaş ilanı ettiği deklarasyon da aşağı yukarı aynıdır; "*Türk donanmasının Fransız vapuruna karşı gösterdiği düşmanca tavır ve iki Fransız'ın ölümüne sebep olması ve gemiye verdiği ciddi zarar... Osmanlı Devleti'nin bu hareketlerinin sonucu olarak Fransa ve Osmanlı Devleti arasında bir savaş durumu mevcuttur.*" (Halsey, *a.g.e.*, s. 200). MacFie'ye göre, aslında bundan önce Türkiye'nin Alman savaş gemilerini enterne etmekte başarısız olması, yeterli bir "casus belli" dir. Fakat İtilaf Devletleri, bu safhada düşmanlık alanını genişletmek arzusu duymadıklarından Türkiye'nin masalına -satın alma ilanı- inanmayı seçmişlerdir (MacFie, *a.g.m.*, s. 47). İngilizler, Osmanlı Devleti'nin dâhil olduğu bir savaşın Müslüman dünyası üzerindeki etkisinden korkmuştur. Kendi planları, Osmanlı ile savaştan olabildiğince kaçınmak, bu mümkün değilse bunu olabildiğince geciktirmektir. Sonuçta savaş patladığında, ortada bir "casus belli" olmasına rağmen kendilerinin ellerinden geleni yaptığını fakat Türkiye'nin, bu hareketleriyle savaşı zorladığını ifade edeceklerdir (MacFie, *a.g.m.*, s. 49).

⁶⁰ Mentşe, *a.g.e.*, s. 106, 108. Staff, Başkumandan Enver Paşa'nın 22 Ekim'de Yavuz'a, Rusya'nın Karadeniz'deki üslerine "önleyici bir saldırı" yapması için emri verdiğini ifade etmektedir (Staff, *German Battlecruisers of World War One...*, s. 117).

⁶¹ Sâbis, *a.g.e.*, s. 225.

Osmanlı'yi savaşa soktuğunu itiraf etmesinden başka bazı Alman kaynaklarında da, Yavuz'un Almanların Osmanlı'yi bir an evvel savaşa sokmak için, göstermelik bir satışla önce Osmanlı'ya satıldığı ve sonra da Türk flamasıyla Rus limanlarına ateş açılarak Osmanlı'nın bir oldubittiyle savaşa sokulduğu kabul edilmektedir⁶². Souchon, Türkiye'yi savaşa girmeye ikna etmenin tek yolunun Karadeniz'de bir olay çıkarmak olduğunu düşünmüştür⁶³.

Sonuçta, Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na girmiştir ve bu süreçte, donanma komutanı Amiral Souchon, donanma ikinci komutanı ise Yarbay Arif Bey olacaktır. Yavuz; Barbaros, Turgut Reis ve Mesudiye ile birlikte donanmanın birinci tümenini oluştururken; ikinci tümen Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket'ten oluşmuştur⁶⁴. Savaş sürecinde Karadeniz'de harekâta bulunan tek savaş birliği ise Yavuz, Midilli, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile muhrip-ler ve bir de Alman denizaltılardan oluşmuştur⁶⁵.

I. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında Osmanlı donanmasına yeni bir güç veren ve Karadeniz'deki kuvvetler dengesini Osmanlı Devleti lehine etkileyen Yavuz'un ve diğer zırhlıların, savaşın sonlarına doğru memlekette yaşanan iktisadi buhran, işçi kıtlığı ve kömür sıkıntısı nedeniyle, faaliyetleri giderek azalmaya başlamıştır⁶⁶. Çanakkale Savaşları devam ederken Enver Paşa, Yavuz ve Midilli'nin, İngilizlerin dikkatini bu noktaya çekmek için, Çanakkale'den dışarı çıkarak İmroz ve civarındaki adaları topa tutmalarına müsaade etmiştir⁶⁷. Bu, iki geminin savaştaki son faaliyetleridir. 20 Ocak 1918'de başlayan İmroz harekâtında önce Midilli sonra da onu kurtarmaya çalışan Yavuz mayına çarpar. Birden fazla mayına çarpan iki gemiden Midilli batarken, Yavuz beş gün Nara Burnu hizasında bir sığına oturup İngiliz uçaklarının bombalarına maruz kaldıktan sonra Turgut Reis zırhlısının gelip kendisini kurtarmasından sonra İstanbul'a geri dönebilir⁶⁸. Bu sığınak alanda mahsur kalan Yavuz, on düşman İngiliz uçağının bombalarına hedef olur ve karaya oturur⁶⁹. Bu durumu Enver Paşa'dan sormak üzere Meclis'e tahrir veren Ali Haydar Bey, Enver Paşa'dan bu iki geminin Alman Erkân-ı Harbiye'sinin isteğiyle

⁶² Reichmann, J. C., *Tapfere Askers "und", „Feige Araber der Osmanische Verbündete aus der Sicht Deutscher Soldaten im Orient 1914-1918*, Doktorarbeit, Westfälischen WilhelmsUniversität, Münster, 2009, s. 97'den nakleden; Keleş, *a.g.e.*, s. 128.

⁶³ Richter, *a.g.m.*, s. 14.

⁶⁴ Baş, *a.g.e.*, s. 103.

⁶⁵ Baş, *a.g.e.*, s. 124.

⁶⁶ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 205.

⁶⁷ Mithat, *a.g.e.*, s. 309, 310.

⁶⁸ Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 205-212.

⁶⁹ Staff, *German Battlecruisers: 1914-1918*, s. 19.

Çanakkale'den çıktıkları ve zaten bu zirhlıları süs olarak saklamadıkları cevabını almıştır. Enver Paşa, Almanlar ile olan ittifak gereğince bu zirhlılar batarsa yerine yenilerinin Almanlarca verileceğini de ifade etmiştir⁷⁰.

Mondros Mütarekenamesi ve Yavuz

Donanma komutanı Tuğamiral Arif Bey'in 5 Ekim 1918'de Turgut Reis zirhlısından forsunu indirmesiyle bu makam ve donanma ortadan kalkmıştır⁷¹. 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekenamesi'nin 6. ve 9. maddeleri Osmanlı Devleti'nin deniz kuvvetlerini ve dolayısıyla Yavuz'un kaderini de ilgilendirmektedir. 6. maddeye göre, Osmanlı sularında ve Osmanlı tarafından işgal edilen sularda bulunan bütün savaş gemileri teslim olacak ve gösterilecek Osmanlı limanlarında tutuklu bulunacaklardır. 9. maddeye göre ise, İtilaf Devletleri Osmanlı tersane ve limanlarındaki bütün gemi onarım ve araçlarından faydalanacaklardır⁷².

2 Kasım 1918'de Yavuz, Koramiral Rebeur Paschwitz tarafından resmi olarak Türkiye'ye teslim edilmiş⁷³, Alman mürettebatı ise bir vapurla Odesa'ya gitmiştir⁷⁴. 9 Aralık 1918'de İstinye'den hareketle iki İngiliz muhribinin eşliğinde İzmit'e getirilmesiyle de Yavuz'un on bir senelik atalet dönemi başlamıştır⁷⁵.

İtilaf devletleri, sökmek amacıyla, Yavuz'un kendilerine teslimini isteseler de, Atatürk'ün müdahalesiyle bu gerçekleşmemiştir⁷⁶. Büyüktuğrul ise İngilizlerin Yavuz'u almayı durumunun kötü olması sebebiyle zaten düşünmedikleri yorumunda bulunmaktadır; *"Mütareke Yavuz'u böylece -İmroz baskınından kalan- üç tane kocaman yarasıyla buldu. Bu buluş belki de bizim lehimize oldu. Yavuz sağlam olarak kalmış olsaydı, Alman donanmasının tamamını aldıkları gibi İngilizlerin Yavuz'u da almaya kalkışmaları çok muhtemeldi"*⁷⁷.

Neticede Türklerde kalan Yavuz, büyüklüğünden dolayı Haliç'e sokulamadığından, İzmit'teki Tuzla Körfezi'ne gönderilmiş, kaçırılmaması için de dört ta-

⁷⁰ Mithat, *a.g.e.*, s. 309, 310.

⁷¹ Bargut, *a.g.e.*, s. 93.

⁷² Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)*, Cild 1, TTK Yayınları, Ankara 1953, s. 520, 521.

⁷³ Avcı, *a.g.m.*, s. 111.

⁷⁴ Staff, *German Battlecruisers of World War One...*, s. 136.

⁷⁵ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 15.

⁷⁶ Avcı, *a.g.m.*, s. 111. Avcı'nın bahsettiği "Atatürk'ün müdahalesi" hususunun ne şekilde olduğu hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

⁷⁷ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 130.

rafına birer İngiliz savaş gemisi demirletilmiştir. Yavuz'un kazan kapakları ve top kamaları cephanesi ile birlikte karaya çıkarılmış, elektrik ve kalorifer aksamı bile bizzat gemi tarafından değil gemiye yanaşan bir römorkör tarafından sağlanmıştır. İngiliz savaş gemilerinden zaman zaman gemiye gönderilen subay kurulları gemi içindeki faaliyetleri kontrol etmişlerdir. I. Dünya Savaşı sonrasında Alman savaş gemilerinden bazıları İngilizlere teslim edilmemesi için Almanlar tarafından Sca-pa Flow limanında batırıldığından, İngilizler Yavuz'u, tabiri caizse, göz hapsine almışlardır. İngiltere'den gelen mühendislerin Yavuz gemisinin teknik özelliklerini araştırdıkları bu dönemde, geminin İngiltere'ye çekilmesi ihtimali üzerinde durulmuş olması muhtemeldir. Türk denizcileri ise bu ihtimali sezdiklerinden olsa gerek, İngiliz askerleriyle sıkı bir arkadaşlık kurmuş, ortak maç ve spor faaliyetleri ve eğlencelerle onları oyalamaya çalışmışlardır. Bu konuda gemi komutanı Albay Enver Bey'in çabaları özellikle takdire şayandır. Bu bilgileri veren Büyüktuğrul, bu konu hakkından şu yorumda bulunur; *“İngilizler gerçekten Yavuz'u götürmek istemişler miydi? Bunu kesinlikle bilmemekteyiz. Fakat Türk denizcilerin böyle bir ihtimale karşı her türlü tedbirleri aldıkları, batırmayı bile hazırladıkları kesindi.”*⁷⁸. İtilaf Devletleri subay kurullarının gemiyi ziyaretlerinin sadece kontrol maksatlı olmadığını, harbin kaderini değiştiren gemiye olan meraklarının da mevcut olduğunu ifade etmek yerinde olacaktır⁷⁹.

Cumhuriyet'in İlanının Ardından Yavuz

Yavuz, Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeni mezun subay ve astsubaylar için kurs gemisi vazifesi görmüştür⁸⁰. Milli Mücadele'nin kazanılıp, Türk ordusunun İstanbul'a girmesiyle Yavuz'un kontrolü Ankara Hükümeti'ne geçmiştir. 29 Ekim 1923 tarihinde Cumhuriyet ilan edilince, elde kalan gemilerin listesi çıkarılmış ve Yavuz, hizmet dışı olanlar listesinde yer alarak⁸¹, hasarlı durumda İzmit'e çekilmiş ve Atatürk'ün ziyaretine kadar bu durumda kalmıştır⁸². Bu dönemde, Hamidiye kruvazörü İzmir limanına gelip demirlediğinde, İzmir halkı son derece memnun olarak gemiyi gezmiş ve fakat Yavuz'u göremeyince, *“Yavuz'umuzu da isteriz, tekmil donanmamızı görmek isteriz”* diye tezahüratta bulunmuştur⁸³.

⁷⁸ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 68, 70, 130.

⁷⁹ Tunaboşlu, *a.g.m.*, s. 780.

⁸⁰ Baş, *a.g.e.*, s. 175.

⁸¹ Gülerüz ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 98.

⁸² Baş, *a.g.e.*, s. 178.

⁸³ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 83.

1 Kasım 1924 yılındaki Meclis'i açış konuşmasında, “*Bahriyemizi esash ve ciddî bir surette ıslah etmek düşünülmemelidir. Bu baпта nokta-i azimet bilhassa güzide anasırı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve her halde memleketin takati fevkinde hayalâtтан münezzeh kalmak olmalıdır.*”⁸⁴ diyen Atatürk, Türk donanmasının ıslahı için harekete geçileceğinin işaretini vermiştir. Nitekim “Bahriye Vekâleti Teşkiline Dair Kanun” 29 Aralık 1924 tarihinde kabul edilmiş ve Atatürk’ün isteğiyle Bahriye Umuru Müdafaa-i Milliye Vekâletinden ayrılarak bir Bahriye Vekâleti kurulmuştur⁸⁵. Bu vekâlet çalışmalarına derhal başlamış ve 10 Eylül 1925 tarihinde hizmete devam edemeyecek eski gemilerin hizmet dışı bırakılmasından sonra kalan donanma mevcudu gemiler; Gölcük Kocaeli Bölgesi, İstanbul ve Boğazlar Bölgesi ile İzmir bölgesi olmak üzere üç ana bölgeye ayrılarak yeni teşkilat yapısı oluşturulmuştur. Yavuz muharebe gemisi, Gölcük Kocaeli Bölgesinde görev almıştır⁸⁶.

Bu dönemde Bahriye Vekâleti’nin donanma programının çalışma alanlarından en başta geleni Yavuz’un onarımı olmuş⁸⁷, adeta Türk deniz gücünün dirilişi için bir simge olan Yavuz’un onarılması faaliyetleri yabancıların da ilgisini çekmiştir⁸⁸.

Fakat zaman geçmesine rağmen bu konuda bir adım atılamamıştır. Bunun nedenini dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak’ın deniz kuvvetleri politikasına bağlayanlar mevcuttur. Böyle düşünenlere göre Çakmak, sadece denizaltı ve hücumbotlardan kurulu bir deniz kuvveti kurulmasını istemiş ve kruvazörler memleket bütçesine yük olarak görüldüğünden, onarıma muhtaç gemi-

⁸⁴ Hasan Yılmaz, *Tarihe Düşülen Notlar-1, Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları-1 (1 Mart 1924-14 Aralık 1987)*, TBMM Basımevi, Ankara 2011, s. 11.

⁸⁵ *TBMM Tutanaklar*, 2. Dönem, 11. Cilt, 28. Birleşim, 29.12.1924, s. 287.

⁸⁶ Erdoğan Oran, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2012, s. 206, 207.

⁸⁷ Baş, *a.g.e.*, s. 183.

⁸⁸ Serhat Güvenç, Dilek Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1939”, *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, (Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 228. İki dünya savaşı arası dönemde Türkiye Cumhuriyeti tarafından takip edilen Türk donanmasını güçlendirme girişimleri yabancı devletler tarafından iki sebeple yakından takip edilmiştir. Birincisi, uluslararası düzeyde deniz alanında alınan silahsızlanma kararı, birçok ülkede iç siparişleri azaltmış fakat henüz sınırlama sınırına gelmeyen deniz gücüyle Türkiye yeni bir pazar haline gelmiştir. İkincisi Osmanlı Devleti deneyiminden hareketle birçok Avrupa devleti Türk donanmasıyla ilgili siparişleri bu yeni devlet üzerinde nüfuz kurma vesilesi olarak görmüştür (Güvenç ve diğerleri, *a.g.m.*, s. 224). Bu dönemde Yavuz’un tamiri meselesinde Yunanistan’daki İngiliz bahriye misyonunun ve İngiltere’nin İstanbul Büyükelçiliği’nin tepkisi ve Londra’ya gönderdikleri istihbarat raporları için bakınız; Serhat Güvenç, “Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Türk Deniz Kuvvetleri”, *Deniz Harp Tarihi Semineri-1*, 18-20 Şubat 2003, Gölcük 2003.

lerin, bu arada Yavuz'un, onarımı geciktirilmiştir. Bu bakış açısı yüzünden Yavuz 1928 yılına kadar onarılamamıştır. Öyle ki, bu ihmal döneminde Yavuz gemisinin toplarının sökülüp Darıca mevkiine yerleştirilmesi düşünülse de, yalnız bir zırhlı kulesinin ağırlığı 450 ton olduğundan bu yapılamamıştır⁸⁹. Çakmak, 20 Haziran 1925 tarihinde Hariciye Vekâleti'ne bir görüş yazısı sunmuştur. O'na göre, Türk Hükümeti Yavuz'u tamir ettirdiğinde, bahri olarak Yunan donanmasıyla eşit olacak bir dereceye çıkamayacaktır. Bu yüzden Yavuz tamir ettirilse bile Yunanistan ile denizlerde silahlanmanın sınırlandırılması hakkında bir anlaşma yapılması tavsiye edilmektedir⁹⁰.

Mareşal'in bu tavrı karşısında durumun takipçisi olduğunu hissettirmek isteyen Mustafa Kemal Paşa, 21 Eylül 1925 tarihinde Yavuz zırhlısını ziyaret ederek⁹¹, donanma komutanı ve ayrıca Yavuz zırhlısı komutanı olan Eğrikapılı Yarbay Necati'ye şöyle demiştir; *“Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Şimdiye kadar Yavuz Türk bayraklı bir Alman gemisi idi. Yaralı da olsa bu giünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Büyük Türk Milletinin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir, gurur sağlayacaktır”*⁹².

Atatürk'ün belirttiği gibi, Yavuz artık bütün tartışmalardan uzakta bir Türk gemisidir, hasarlı da olsa hâlâ çok kıymetlidir. Silah bakımından kuvvetli olması Türk Milleti ve silahlı kuvvetler için zaruridir. Dış politika bakımında büyük hizmetler görmesi beklenen Yavuz, Atatürk'ün belirttiği gibi ilerleyen dönemde dış politikada oldukça etkili olmuş ve Yavuz'un tamiri haberleri Yunanistan'ı çokça meşgul etmiş ve endişelendirmiştir.

Yavuz'un Aldığı Hasarlar ve Tamiri Çalışmaları

Yapılışını takiben 1912 yılının Kasım ayının ortalarında Akdeniz'e ulaşan Yavuz, devam eden yirmi ay süresince Akdeniz limanlarını ziyaret etmiştir. Fakat 1913 ilkbaharında Yavuz'un kazanlarında bir problem ortaya çıkmış ve hızı büyük oranda düşerek normal hızı 12-14 kn.'a, maksimum hızı 20 kn.'a gerilemiştir⁹³. Bu dönemde Yavuz'un tamiriyle ilgili olarak rastlanan ilk bilgiler de, 21 Ağustos-16 Ekim 1913 tarihlerini göstermektedir. Venedik, Pola ve Napoli limanlarını ziyaret

⁸⁹ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 92, 93.

⁹⁰ BCA 30.10.00.62.420.3.

⁹¹ Baş, *a.g.e.*, s. 184; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 163.

⁹² Baş, *a.g.e.*, s. 185; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 165.

⁹³ Richter, *a.g.m.*, s. 7.

eden Yavuz, buradan önce Arnavutluk sularına oradan da tamir için Pola limanına geçmiştir⁹⁴.

I. Dünya Savaşı'nın başından, 29 Ekim 1913'e kadar Yavuz, seksenin üzerinde liman ziyaret etmiştir⁹⁵. Dolayısıyla bu kadar çok hareket eden Yavuz'un kazan borularının dayanıksızlığı nedeniyle buhar devrelerinde çatlama olmuş ve geminin sürati olumsuz yönde etkilenmeye başlamıştır. Arnavutluk ziyareti sırasında geminin sürati 12 kn.'a kadar düşmüştür. 28 Haziran 1914'de Avusturya-Macaristan veliahdı Arşidük Ferdinand'ın öldürülmesiyle savaş tehlikesini gören Souchon, Yavuz'u Arnavutluk'un Pola Limanı'na göndermiş ve 4,460 arızalı kazan borusunun değiştirilmesini sağlamıştır⁹⁶. Gördüğü bu tamirattan sonra Yavuz, istikrarlı olarak 18 kn. hız yapabilmiş, kısa süreli de olsa 24 kn. hıza ulaşmıştır. Orijinal hızına çıkamamış olsa da, Yavuz bu haliyle de hâlâ Akdeniz'deki birçok İngiliz gemisinden hızlıdır⁹⁷. Fakat gelişmeler üzerine, Adriyatik'te hapsedilmemesi için derhal Pola Limanı'nı terk etmesini bildiren mesajı alan Yavuz'un tamiri bitirilememiştir⁹⁸.

Karadeniz'e çıkıp Rus üslerini bombaladığı sırada üç Rus güllesi tarafından vurulan Yavuz⁹⁹, 1914 yılının Kasım ayında, bu sefer beş Rus zırhlısının ateşleriyle ağır bir isabet alarak 3. kazamatı (toplarm yerleştirildiği zırhlı yuvası) kullanılamaz hale gelmiştir. 26 Aralık'ta iki tane mayın isabet ederek gövdesi suyla dolmuştur¹⁰⁰. Sol tarafındaki mayın yarası 28 Mart 1915'de onarılan Yavuz, 20 kn. süratle seyir yapabilecek hale gelmiştir. Sonraki seferinde aldığı sağ tarafındaki mayın yaraları ise 1 Mayıs ve 7 Mayıs arasında onarılmıştır. Ereğli'yi bombardıman eden Rus filosunu uzaklaştırırken baş üstüne ve su kesimine tesirsiz isabet alırken, iskeledeki 15 cm.lik toplardan biri ile torpido ağır hasara uğramıştır. 1918 yılına gelindiğinde ise, Midilli ile gerçekleştirdiği İmroz Adası seferi sırasında mayın isabeti alırken, pusulası da arıza yapmıştır. Bu durumda Mondros limanına ilerleyen gemi, mayın tarlasında tekrar isabet alarak akabinde Nara'da karaya oturmuş, 22 Ocak 1918'de düşman hava hücumunda bacası hasar görmüştür¹⁰¹. Toplam beş gün boyunca Nara Burnu'nda İngiliz uçaklarının bombalarına maruz kalan Yavuz,

⁹⁴ Staff, *German Battlecruisers: 1914-1918*, s. 17.

⁹⁵ Staff, *a.g.e.*, s. 18.

⁹⁶ Staff, *a.g.e.*, s. 18; Tunaboğlu, a.g.m., s. 776.

⁹⁷ Richter, a.g.m., s. 8.

⁹⁸ Tuchman, a.g.m., s. 22.

⁹⁹ Staff, *German Battlecruisers of World War One...*, s. 118.

¹⁰⁰ Staff, *a.g.e.*, s. 120; Staff, *German Battlecruisers: 1914-1918*, s. 19.

¹⁰¹ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 12, 13.

Turgut Reis zırhlısının yardımıyla İstanbul'a geri dönebilmiştir¹⁰². Mahsur kaldığı süre boyunca gece ve gündüz İngiliz hava kuvvetlerinin bombalarına hedef olmasına rağmen, şans eseri olarak atılan sayısız bombadan yalnız ikisi gemiye isabet etmiştir¹⁰³. Bu olaydan dört ay sonra Rus ve İngiliz mayınlarının sebep olduğu yaralar ortaya çıkınca Yavuz bakım için Sivastopol'daki büyük havuza alınmıştır. Gerekli araç gereç olmadığından onarım yapılamamış, sadece yara yerleri ve geminin karinası temizlenip boyanabilmiştir¹⁰⁴.

Sonrasından bahsedilen süreç ve olaylardan geçilmiş, Yavuz'un tamiri meselesi Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemde tekrar gündeme gelmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında yurt savunması için güçlü ve mükemmel olması zaruri görülen donanmanın meydana getirilmesi için atılan ilk adımlardan birisi de Yavuz'un tamiridir¹⁰⁵. Yavuz gemisinin onarılması hakkında başlangıçta, geminin yabancı bir memlekette ya da Türkiye'de onarılması ile kazanlarının eski halinde, yani kömür kazanı olarak, muhafazası ya da modern teknik şartlara uyum sağlanarak akaryakıt kazanlarıyla değiştirilmesi seçenekleri tartışılmıştır. Sonuç olarak geminin Türkiye'de onarılmasına ve mali imkânsızlıklar nedeniyle de yalnız borularının değiştirilmesine ve kazanların eski haliyle muhafazasına karar verilmiştir¹⁰⁶.

İlk adım 1926 yılında Yavuz'un onarımı işinin Alman ve Fransız yükleniciler arasında paylaştırılmasıdır. Alman firması Yavuz için bir yüzer havuz inşa ederken, Fransız firması da onarımı gerçekleştirecektir. Fakat tamirle ilgili bu ilk süreç, önce yüzer havuzla ilgili teknik sorunlar ve daha sonra da dönemin Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz hakkında çıkan yolsuzluk iddiaları¹⁰⁷ nedeniyle kesintiye uğramış hatta iddialar nedeniyle Aralık 1927'de Bahriye Vekâleti lağvedilmiştir¹⁰⁸. Kesintiye sebep olan teknik kaza, Almanya'dan getirilen yüksek mühendis Mül-

¹⁰² Kraus ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 205-212.

¹⁰³ Bargut, *a.g.e.*, s. 79.

¹⁰⁴ Bargut, *a.g.e.*, s. 83.

¹⁰⁵ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 22.

¹⁰⁶ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 131.

¹⁰⁷ Ali İhsan Eryavuz'un oğlu Asım Bülent Eryavuz, tamir meselesi ve babası hakkında çıkan yolsuzluk iddiaları hakkında şu bilgileri vermiştir; "*Gerek Başvekil, gerekse Genelkurmay Başkanı olan Mareşal Fevzi Çakmak bahriyeyi sevmemişler. Bu sebeple para sarf edip bu yaralı gemiyi tamir ettirmek yerine, gemiyi hurdaya çıkarmak ve tahsisati da başka işlerde kullanmaya karar vermişler... O günlerde demir yolu inşaatı ön plana alındığından Yavuz'un tamiri için ayrılmış tahsisatin demir yolu inşasında kullanılmasına gizlice karar vermişler. Bundan haberdar olan babam da, donanmanın elindeki bu en tesirli vurucu gücü kaybetmemek için, acele ile daha evvel pazarlığını yaptığı Fransız St. Nazaire firması ile tamir sözleşmesini imzalar. Planlarının bozulduğunu öğrenince İnönü deliye döner ve 'Bakanlar Kurulu kararı olmadan tamir işini mukaveleye bağladı' suçlaması ile babamı Yüce Divan'a veririr."* (Ahmet Cemal Mehmetfendioğlu, Necip Gürel, "Yavuz-Havuz Davası", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl: 7, Sayı: XIX, Eylül 2014, s. 261).

¹⁰⁸ Güvenç ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 235, 236.

ler'in, Yavuz'u havuza alma işlemi sırasında havuzun ortasından çökmesine sebep olmasıdır. Kazadan sonra emniyet tedbirleri alınarak Yavuz dışarı çekilir. Bundan sonra havuz onarılarak Türk inşaat subayı Cavit Bey tarafından Yavuz, havuza yerleştirilir. Bu arada Bahriye Vekâleti kaldırılmış, Bahriye Vekili, Divan-ı Âli tarafından iki yıl hapse mahkûm edilirken, mahkemeye verilen deniz subayları da toplu halde istifa etmişlerdir¹⁰⁹.

Tamir işlerine devam edilir. Yavuz'un tamiratını üzerine alan Fransız St. Nazaire şirketi ile imzalanan anlaşmanın 6. maddesinin "a" fıkrası gereğince, bahsedilen şirket tarafından Yavuz'un tamirinde kullanılmak üzere hariçten ithal edilecek bütün eşyanın gümrük vergileri, diğer masrafları ve her türlü verginin hükümete ait olmasına karar verilmiştir. Tamir için gelmekte olan eşya ve levazımlar, Türkiye Harbiye-i Bahriyesine ait olduğundan, anlaşma gereğince bunların vergi ve muhafaza ücretlerinden %20 indirim yapılması hakkında rıhtım şirketine tebligatta bulunulmasına 9 Eylül 1928 tarihinde karar verilmiştir¹¹⁰. Fakat bu St. Nazaire şirketiyle ileride bazı ihtilaflar çıkacak ve bu sorunların çözülmesi için hakem olarak seçilen Burdur mebusu Mustafa Şeref Bey, meseleyi 1929 yılının başında hükümet lehine çözecektir¹¹¹.

Fransız St. Nazaire şirketiyle yapılan anlaşmada uzman getirilmesi hakkında bir kayıt bulunmadığından, anlaşma harici olarak yurtdışından getirilen uzmanların bilgi ve tecrübelerinden faydalandığı görülmektedir. Bunlardan ilki Yavuz'un havuzdan çıkarılması işlemi için iki ay süreyle çağırılan Alman Palmbat'dır (25 Temmuz 1929)¹¹². Kesin olarak teslim alınacak olan geminin bazı atış denemelerinden sonra 1930 yılı Ağustos ayının ilk günlerinde havuza alınıp çıkarılması planlanırken, Alman havuz uzmanı Palmbat'ın tekrar çağırılması uygun görülmüştür¹¹³. Bu aşamada, 2 Ağustos 1930 tarihinde Yavuz'un kumandanı Fahri Bey¹¹⁴ tarafından, 4, 6 ve 10 Ağustos tarihlerinde gerçekleştirilecek top atışları-

¹⁰⁹ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 133.

¹¹⁰ BCA 230.0.0.0.78.51.1.

¹¹¹ BCA 30.00.18.01.02.2.15.31. Çıkan bu sorunlar neticesinde, şirkete ait hesapların tasfiye edilmesine ve imzalanan anlaşma projelerinin mazbatalar halinde değiştirilmesine 3 Mayıs 1931 tarihinde karar verilecektir (BCA 30.00.18.01.02.19.26.19).

¹¹² BCA 30.00.18.01.02.4.40.14.

¹¹³ BCA 30.00.18.01.02.12.48.19.

¹¹⁴ Amiral Fahri Engin: Balkan Savaşı'nda Hamidiye kruvazöründe Rauf Orbay'ın gemi seyir subayı, Birinci Dünya Savaşı'nda Barbaros zirhlisi seyir subayı olarak görev yapmıştır. Cumhuriyet döneminde ilk önce filotilla komodoru, sonra da Yavuz komutan ve donanma komutan vekili olarak dönem donanmasının kurulmasını sağlamıştır. Yavuz'un havuza alınması sırasında yaşanan kaza ve mahkeme sürecinde donanma komutanlık görevini Albay Şükrü Ülserver'e bırakarak, sadece Yavuz komutanı olarak görevine devam et-

nı izlemek üzere Başvekil İsmet Paşa'nın davet edildiğini görüyoruz. Bu belgede, Yavuz'un tamiri hakkında büyük fedakârlıklar gösteren devlet büyükleri arasında İsmet İnönü'nün tamir işini ısrarla takip ettiği, Yavuz'un kumandanı tarafından özellikle ifade edilmiştir¹¹⁵.

Yavuz'un tamiri bitmiş olmasına rağmen ilerleyen süreçte çeşitli vesilelerle yurtdışından uzmanlar getirilmeye devam edilmiştir. Bunlardan ilki, Yavuz atış idare sisteminin arızalarını gidermek ve bu konuda Türk personelini yetiştirmek üzere çağırılan Çimerman Efendi'dir. Uzman olarak çağırılan Çimerman Efendi'nin kadrosunun onaylanması Bakanlar Kurulu'nun 18 Şubat 1931 tarihli toplantısında kararlaştırılmıştır¹¹⁶. Palmblat'ın bir kere daha, Yavuz'un garanti süresi bitmeden önce muayenesini yapmak üzere, 1931 yılının Haziran ayında çağırıldığını görüyoruz. Palmblat, 1931 yılı sonunda havuzlanması düşünülen geminin Türk mürettebat tarafından havuza konulmasını kontrol etmek, bir arıza ya da hata durumunda talimat vermek ve havuzdan çıkarma sırasında da nezaret etmek üzere Türkiye'de kalacaktır¹¹⁷. Çağırılan bir başka uzman Yavuz gemisinde bulunan sürat ünitesinin muayenesi için Siemens şirketi tarafından yine Almanya'dan gönderilen Adolf Zoeller'dir. Bu şahsın Gölcük'teki yasak bölgeye girebilmesi için Bakanlar Kurulu, 20 Mart 1934'te karar vermiştir¹¹⁸. Bunlardan başka; Yavuz'un ateş idare sisteminin optik cihazlarındaki arızaları gidermek üzere Hazemayer firmasından Alman mühendis Alber Paul Max Schneidermann (6 Mayıs 1934)¹¹⁹, cephaneliklerinin ayrılması işlerinde çalıştırılacak olan Alman montör Herman (11 Kasım 1937)¹²⁰ ve top atış idare sisteminin yapılması için Hazemayer fabrikasından bir uzman çağırılmıştır (21 Mart 1938)¹²¹.

Yavuz'un tamiri için gerekli malzemelerin satın alınması işlemlerinin ayrıntıları da dönemin arşiv kaynaklarına yansımıştır. Yavuz, Mecidiye ve Hamidiye savaş gemilerinin mayınlardan temizlenmesi için gereken ve yaklaşık 48,000 liraya mal olacağı anlaşılan "CIV" model dört takım otter sistemi paravanın, Junkers fabrikasından, "Müzayede, münakaşa ve ihalat kanunu"nun 18. maddesinin "n"

miş, onarılan Yavuz, Engin'in komutası altında denizlere açılarak onun yaptırdığı eğitimle yüksek kıfayetini kazanmıştır (Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 24, 134).

¹¹⁵ BCA 30.10.00.00.63.422.9/1, BCA 30.10.00.00.63.422.9/2.

¹¹⁶ BCA 30.00.18.01.02.17.10.19.

¹¹⁷ BCA 30.00.18.01.02.21.42.5.

¹¹⁸ BCA 30.00.18.01.02.43.16.4.

¹¹⁹ BCA 30.00.18.01.02.44.27.12.

¹²⁰ BCA 30.00.18.01.02.80.92.11.

¹²¹ BCA 30.00.18.01.02.82.22.2.

fıkrasına uygun olarak pazarlıkla alınmasına bir kararnameyle karar verilmiştir¹²². 23 Eylül 1928 tarihinde kabul edilen bu kararnameye 17 Ekim 1928 tarihinde bir ilave yapılarak yeni bir kararname çıkarılmıştır. Kararnameye göre, alınmasına karar verilen bu “CIV” model takımların paravan aletlerinin kuyruk kısmı demirden yapıldığından, bundan vazgeçilmiştir. Kuyruk kısmı tamamıyla çelik levhalardan imal ve bazı aksamı daha sade ve hafif bir hale getirilerek yapılan yeni model “PV.CV.BV” takımlar daha kullanışlı olduğundan satın alınacak dört takım paravanın bu modellerden olması Bakanlar Kurulu’nun 17 Ekim 1928 tarihli toplantısında kabul edilmiştir¹²³. Bundan başka, 1,5 metre kaideli iki adet streskopik mesafe aletinin 6,552 TL karşılığında dışarıdan satın alınması 21 Haziran 1930 tarihinde Bakanlar Kurulu’nca kabul edilirken¹²⁴; bu iki adet streskopik mesafe aletinin bir elde bulunması ve donanmaya ait gizli eşyadan olması nedeniyle, pazarlıkla satın alınmasına 22 Ekim 1930 tarihli toplantıda karar verilmiştir¹²⁵. Yavuz harp gemisi için alınması gerekli olan ve 1,700 dolara alınabileceği anlaşılan kumanda cihazı, bunu vermeye talip firma tarafından 1931 senesinde teslim edileceğinden gerekli anlaşmaların yapılmasına 30 Kasım 1930 tarihinde karar verilmiştir¹²⁶. Yavuz’un 15’lik toplarının talim atımında kullanılmak üzere barut alınması acil olarak görülmüş ve bunların memleket dâhilinde üretilmesi mümkün olmadığından, İsveç’te bulunan Bofors fabrikasından pazarlıkla alınmasına 3 Aralık 1931’de karar verilmiştir. Yavuz’un 125 adet 15’lik topları için talim barutu alınacaktır¹²⁷. Daha sonra bu barutların alınmasının fenni şartnamesine göre yapılmasını kontrol, muayene ve tecrübe etmek üzere Fen ve Sanat Umum Müdürlüğü’nden Sami ve Deniz Kimyahanesi’nden Yüzbaşı İzzet Beylerin İsveç’e gönderilmelerine 4 Aralık 1933 tarihinde karar verilmiştir¹²⁸. Yavuz’un 28’lik ve 8.8’lik toplarında kullanılmak üzere gerekli kanat emniyetli tapaların alımı için Nuri Paşa’nın Zeytinburnu demir eşya fabrikasının verdiği teklif, 31 Aralık 1933 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilmiştir¹²⁹. Yavuz için gerekli olan kazan ve boruların alınması kararı ise 31 Ekim 1935 tarihlidir¹³⁰. Geminin tayyare topları için lazım olan bin mermiden alınması kararlaştırılan beş yüzünün,

¹²² BCA 30.18.01.01.30.57.16.

¹²³ BCA 30.00.18.01.01.30.62.4.

¹²⁴ BCA 30.00.18.01.02.12.44.12.

¹²⁵ BCA 30.00.18.01.02.14.70.02.

¹²⁶ BCA 30.00.18.01.02.15.78.12.

¹²⁷ BCA 30.00.18.01.02.24.77.4; BCA 30.00.18.01.02.25.9.3.

¹²⁸ BCA 30.00.18.01.02.41.86.12.

¹²⁹ BCA 30.00.18.01.02.41.93.4, BCA 30.00.18.01.02.43.12.11.

¹³⁰ BCA 30.00.18.01.02.59.82.1.

İsveç'teki Bofors fabrikasından alınmasına 17 Şubat 1938'de karar verilmiştir¹³¹. Bofors fabrikasına sipariş edilen 28/50 s./m.lik menzil mermilerinin dayanıklılık tecrübeleri ve kesin teslim aşamasında hazır bulunmak üzere Almanya'da bulunan Fen ve Sanat Barut şubesinden barut uzmanı Önyüzbaşı Şevket ile Deniz Müsteşarlığı teçhizat şubesinden Önyüzbaşı Muhlis Göremen'in memur edilmelerine 16 Nisan 1938'de karar verilmiştir¹³².

Gerekli bazı malzemelerin alınması için yoğun bir faaliyetin göze çarptığı bu dönemde, faaliyetler başta Yunanistan olmak üzere Türkiye'nin yakın komşularında hemen etkisini göstermiştir. Büyüktuğrul'a göre¹³³, tamirin tamamlanmasından sonra Yugoslavya staj görmek üzere bir subayını Yavuz gemisine gönderecek, ilk başta bu faaliyetlerden korku ve tedirginlik duyan Yunanistan ise ancak bir süre sonra Türkiye ile güvene dayanan bir ilişki kurabilecektir.

Yavuz Zırhlısının Tamiri Meselesinin Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi

Yunan kamuoyu ve yöneticileri, kendilerine karşı bir tehdit olarak gördükleri Yavuz'un tamiri faaliyetlerini oldukça endişeli bir şekilde takip etmişlerdir. Yunan yetkililer, yaptıkları toplantılar ve kurdukları komisyonlarla kendilerince karşı önlemler almaya girişmişlerdir. Türkiye Cumhuriyeti Atina Elçiliği'nden 2 Kasım 1927 tarihinde Türkiye Başvekâletine gönderilen bir yazıda, Türk Hükümeti'nin Yavuz'u tamir ettirme kararının Yunanistan'da meydana getirdiği "nahoş" tesirlerden bahsedilmiştir. Tamir haberlerinin duyulmasından itibaren Yunanistan'da ortaya çıkan tepkilerin zamanla azalacağına, son zamanlarda daha da artmaya başladığına dair bilgiler verilmektedir. En son olarak Yunanistan'daki bahriye mensubu bir grup subay, askeri hükümlere aykırı olarak özel bir toplantı yapmışlar ve Yavuz'un tamiri üzerine Yunan bahriyesi için alınması gereken tedbirleri konuşmuşlardır. Bu toplantıda Türkiye'ye karşı Yunan hâkimiyetini ve denizlerde üstünlüğü sağlamak için ne yapılması gerektiği konuşulmuş ve bu konuda hazırlanan bir muhtıra Bahriye Nezareti'ne sunulmuştur. Bahriyeliler, "milli tehlike ve istikbal" konusu olarak gördükleri bu tekliflerine, Bahriye Nazırı'nın lakayt kalmasından ve nezaretin hükümetin yapılmasını istediği değişikliklere iştirak etmemesinden şikâyetçidirler. Bu sebeple bahriyeliler tarafından başka bir rapor bu sefer Yunanistan Cumhurbaşkanı'na sunulmuştur. Raporda özellikle Cumhurbaşkanı'ndan kanunen kendisine verilen yetkileri kullanarak, Yunan bahriyesinin durumunu

¹³¹ BCA 30.00.18.01.02.82.12.18.

¹³² BCA 30.00.18.01.02.83.32.3.

¹³³ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 134.

ve bitirilmesi lazım gelen bazı işleri görüşerek karar almak üzere “Meclis-i Ali-i Bahri”yi toplantıya çağırması istenmektedir. Erkan-ı Harbiye-i Bahriye, alınacak kararların temyiz edilemeyecek bir güce sahip olması için Müdafaa-i Milliye Meclis-i Alisi’nin de bu toplantıya katılmasını istemektedir. Müdafaa-i Milliye Meclis-i Alisi şunlardan oluşmaktadır; Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi evveli ile sanisi, Harbiye, Bahriye, Maliye, Münakalat ve Hariciye Nazırlarıyla Müdafaa-i Havaiye reisleri. Ayrıca Yunanistan yetkili makamlarınca Limni zırhlısının kazanlarının ve elektrik motorlarının yenilenmesi suretiyle tamir edilmesi ve dört muhriple savunmaya yarayan alet ve malzemelerin satın alınması ile hava kuvvetlerinin takviyesinin ehemmiyetle düşünüldüğü Türk Elçiliği’nce haber verilmektedir¹³⁴.

Yine Türkiye Cumhuriyeti Atina Elçiliği’nden Hariciye Vekili Doktor Tefvik Rüştü Aras’a 30 Kasım 1927 tarihinde bir yazı gönderilir. Atina’daki Türk Elçiliği bu yazısında, Adalar Denizi’nde Yunan donanmasının üstünlüğünü sağlamak ve devam ettirmek için oluşturulan bir komisyon hakkında bilgi vermektedir. 17 Kasım 1927’de Yunan Bahriye Nazırı’nın başkanlığında bir toplantı yapılmıştır. Toplantı sırasında Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Birinci Şube Müdürü ve Muamelat-ı Zatiye Müdürü, komisyon üyelerine ve özellikle Hariciye ve Maliye Nazırlarına Yunan donanmasının hâlihazırdaki vaziyeti ve mevcut kıtaların tamamlanması ve ikmal için gereken tedbirler hakkındaki görüşlerini aktarmışlardır. Yunan Erkan-ı Harbiye-i Bahriye reisi, komşu devletlerin deniz kuvvetlerini arttırmaları üzerine, Yunanistan Devleti’nin de Adalar Denizi’ndeki mevkiini korumak ve Yunan milli istiklalinin devamı için deniz kuvvetlerini derhal takviye etmeleri gerektiğini ifade etmiştir. Bahriye reisi, bunun için deniz kuvvetlerinin ihtiyaçlarını gözden geçirerek; Limni zırhlısının acil olarak tamirini, bazı malzemelerinin eksikliği yüzünden işe yaramayacak halde olan Yunan hafif filosuna mensup gemilerin eksik malzemelerinin tamamlanarak faydalı hale getirilmesini ve bazı kazanlar ile dizel motorların satın alınması için 5 milyon drahmi kredi verilmesini talep etmiştir. Tamiratın Pire’de yapılması düşünülmektedir. Ayrıca hava malzemeleri siparişi için de 90 milyon drahmi, yaklaşık iki yüz elli bin İngiliz lirası, talep edilmiştir. Komisyon azaları, bahriye reisinin bahsettiği ihtiyaçları kabul etmişlerdir. Maliye Nazırı, Adalar Denizi’nde Yunan deniz üstünlüğünün sağlanması milli gereklilik olarak görüldüğünden, Bahriye Reisi ile tamamen mutabık kalmıştır. Nazırı, takip eden bütçeden Limni zırhlısının tamirine sevk edilmek üzere 5 milyon drahmiyi temin edeceğini fakat iki yüz elli bin İngiliz lirasının şimdilik verilemeyeceğini ve bunu sağlamak için de çalışacağını ifade etmiştir. Sonuç olarak toplanan Meclis,

¹³⁴ BCA 30.10.00.00.63.422.6/1, BCA 30.10.00.00.63.422.6/2.

Limni zırhlısının tamir edilmesine ve diğer meselelere dair konuşulanları da kabul edilmiş saymaya karar vermiştir¹³⁵.

Bu toplantılarda alınan kararların uygulamaya konulmasından başka, Yunanistan Hükümeti, Londra'dan Daily Telgraf Gazetesi'nin verdiği bilgiye göre, Adalar Denizi'nde bahrî üstünlüğünü muhafaza etmek için döneminin modern harp gemileriyle, yeni baştan tamir edilmiş harp gemileri satın almaya başlamıştır¹³⁶. Fransa'nın Brest tezgâhlarında yapılan "Protös" denizaltısı bunlardan bir tanesidir. 780 tonlato hacmindeki bu denizaltı bütün denemelerden geçerek Yunan donanmasına katılmıştır¹³⁷. Bu denizaltı Fransız tezgâhlarında yapılırken, Yunan ordusunun ıslahı ile meşgul olan Fransız askeri heyetinin görev süresinin bir sene daha uzatıldığı haberi de gazetelere yansımıştır¹³⁸.

Türk gazetelerinde, Yunan basınından öğrenildiğine göre, bu faaliyetlerin sebebinin Türkiye'nin Yavuz zırhlısını tamir ettirme girişimi olduğu yazılmıştır. Oysa o dönemde bütün devletler ihtiyaç oldukça gemilerini tamir ettirmekte ve bu da doğal karşılanmaktadır. Yunan yönetimi de örneğin Limni zırhlısını bu tarihlerde, Eylül 1929'da, Malta'ya göndererek tamir ettirmiştir¹³⁹. Fakat burada tepki çeken, tamire gönderilen zırhlının, dünya ve özellikle Türk tarihinde çok önemli bir rol üstlenmiş olan "Yavuz" olmasıdır.

Türkiye'nin yeni bir bahriye programını uygulamaya karar vermesi üzerine bazı Atina gazeteleri bu konuda Yunanistan'ın emekli bahriye subaylarının fikrini sormuştur. Bunlardan eski Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisi Amiral Viktor Dushmanis, aslında 1922'den o güne kadar gelen Yunan hükümetlerinin önemli bir maliyeti olan bu meseleyi çoktan halletmiş olmaları lazım geldiğini ifade etmiştir. Gazetelerden Türkiye'nin Yavuz zırhlısının Ekim aya kadar tamir edileceğini öğrendiklerini ifade eden Amiral, tamirden sonra denizlerde Yunanistan'a karşı bir üstünlük elde edecek olan Türkiye'nin, 1912-1913 yıllarında Yunanistan tarafından zapt edilen adaları ve bu arada Girit'i almak istemesinden endişe etmektedir. 1913 yılında Alman tezgâhlarına ısmarlanmış Salamis¹⁴⁰ zırhlısı meselesini tekrar gündeme getiren Amiral, Yavuz tehlikesinin ancak bir zırhlı ile bertaraf

¹³⁵ BCA 30.10.00.00.63.422.7/1., BCA 30.10.00.00.63.422.7/2., BCA 30.10.00.00.63.422.7/3.

¹³⁶ "Yunanistan Harp Gemileri Satın Alıyor", *Hakimiyeti Milliye*, 7 Haziran 1929, s. 3.

¹³⁷ "Yunanistanın Yeni Tahtelbahiri", *İkdam*, 3 Eylül 1929, s. 3.

¹³⁸ "Yunan Ordusunda", *İkdam*, 5 Eylül 1929, s. 3.

¹³⁹ "Yunan Bahriyesi", *İkdam*, 27 Eylül 1929, s. 3.

¹⁴⁰ Yunan Hükümeti'nin Salamis'i satın alma süreci hakkında bakınız; "Günün Meseleleri: Yunan Bahriyesi", *Akşam*, 22 Kasım 1929, s. 2.

edilebileceği yönünde görüş belirtmiştir. Bahsedilen zırhlının Yavuz kadar seri olmadığı bilindiğinden, Amiral bir çaresinin bulunup onun da süratinin Yavuz'un derecesine çıkarılmasını tavsiye eder. O geminin zırhı oldukça iyidir, toplarının da Yavuz'unkilere üstün olduğu bilinmektedir. Amiral, Yunan donanmasının düşürüldüğü vaziyette derhal alınması lazım gelen genel tedbirleri şöyle sıralar; bir taraftan muntazam bir bahriye programı yapıp uygulamaya başlamak, bir taraftan da talim ve terbiyeye çalışmak, bilhassa bahriye hususunda akıllıca ve tedbirli hareket ederek, mantıklı ve vatanperver olmak¹⁴¹.

Yunanistan'ın, Türk deniz programına karşı almayı düşündüğü tedbirler İngiltere tarafından da desteklenecektir. İngiltere'nin, Doğu Akdeniz'de o günkü coğrafi sınırları muhafazaya çalışacağını ve icabında barış için donanmasını kullanacağı bir şeref addedeceğini Atina gazeteleri haber vermektedir. İngilizlerle yaptığı görüşmelerde Venizelos, eğer Türk filosu Yunan sahillerine, Midilli ve Sakız'a taarruz ederse, İngiliz filosunun kendilerine yardım edeceği vaadini almıştır¹⁴².

Türk gazeteleri, Yavuz dretnotunun tamirinin bitmek üzere bulunmasının Yunanlıların uykusunu kaçırdığını yazarken, Yunanistan'daki gazeteler ise askerin ve halkın ortalığı velveleye verip, hükümeti bu tehlike karşısında derhal tedbir almağa davet ettiklerini yazmaktadır. Yunanistan bu telaş içerisinde "Averof" kruvazörü yanında "Leon", "Aetos", "Panter", "Yeraks" muhripleriyle, "Lonşi", "Niki", "Napkaktus", "Apsis" torpidoları, bir denizaltı ve "Promitefs" gemisi bulunduğu halde Ege Denizi'nde ve Korfü Adası'yla Astakos körfezi arasında manevralara başlamıştır. Manevralar Yunan donanmasının ıslah ve nizamını sağlamakla görevli olan İngiliz heyeti bahriye reisi ile arkadaşlarının idaresi altında yapılmaktadır. Manevraların konusu, sekiz Yunan muhribi ile torpidosunun "Averof" kruvazörüne torpil hücumu yapmalarından ibarettir. Yunan torpidoları ve muhripleri 28 kn. süratle ve kendilerini göstermemek için yapay sis tabakaları oluşturarak "Averof" kruvazörüne hücum etmişler ve Yunan gazetelerine göre bu hücumda başarılı olmuşlardır¹⁴³.

Türk basını ise hızları, 28 değil, 16-17 kn.'u geçmeyen bu eski Yunan gemilerinin Yavuz'un karşısında yapacakları şeyin müstahkem mevkilere sığınmaktan

¹⁴¹ "Deniz Programımız ve Yunanlıların Telaşı", *Hakimiyeti Milliye*, 13 Haziran 1929, s. 4.

¹⁴² "Allah Akıllar Versin!", *Akşam*, 11 Eylül 1929, s. 1; "Korku! Yunanlıları Telaş Aldı", *İkdam*, 11 Eylül 1929, s. 1, 3.

¹⁴³ "Allah Akıllar Versin!", *Akşam*, 11 Eylül 1929, s. 2; "Korku! Yunanlıları Telaş Aldı", *İkdam*, 11 Eylül 1929, s. 3.

ibaret olacağını yazmıştır. Türk Hükümeti'nin son derece barışçıl bir siyaset takip ettiği her tarafta anlaşılmışken, Yunanlıların Türklere savaşçı amaçlar atfetmeğe başlamaları ve güya Yavuz dretnotunun Adalar Denizi'ne çıkarak Yunan adalarına baskın yapacağı, Midilli'yi, Sisam'ı, diğer adaları birer birer işgal edecekleri iddiaları Türk kamuoyunda hayretle karşılanmaktadır. Yunan gazetelerinin bu ithamlarla dolu neşriyatı bir hafta kadar devam etmiş, sonra söylemleri değişmiştir. "Elefteron Vima", "Estiya" gibi en çok okunan ve hükümet ile yakından temas eden gazeteler bir süre sonra endişelerini bir tarafa bırakmış ve Yunan donanmasının Yavuz'a üstün olduğunu iddia etmeğe başlamışlardır. Bu gazetelerin iddiaları şunlardır: 1-Kılış, Limni zırhlıları ile Averof ağır top itibarıyla Yavuz'dan üstündür. Bu üç zırhlı, Yavuz'un borda ateşi sikletinden daha ağır olup etkili şekilde ateş edebilir. 2-Kanaris, Papanikolis gibi gemicilerin torunları olan Yunanlıların, Yavuz'un Yunan sahillerine yanaşmasına müsaade etmeyecekleri şüphesizdir. Hatta Yavuz, bir torpil yahut bir tayyarenin bombası ile batırılabilir. Yunanlıların bu iki iddiası bir Türk gazetesi tarafından incelenir. Gerçekten Kılış, Limni ve Averof gemilerinin üçünün de ağır topları Yavuz'a göre daha fazladır. Fakat iki zırhlının sürati ancak 16 kn. iken, Averof'un ise 21 kn. sürate sahip olması nedeniyle bu üç gemi birlikte hareket edecek kabiliyette değildir. Bu durum dikkate alınmasa bile gene Yavuz'un bu üç gemiden bir korkusu yoktur, çünkü sürati çok fazladır. Yavuz 28 kn. sürati¹⁴⁴ sayesinde Yunan gemilerinin güllerinin erişemeyeceği mesafede bulunmağa ve harbi oradan idare etmeğe muktedirdir. Gazete, Yunanlıların bu iddiasının çürüklüğü gösteren bir örnek olarak, Çarlık Rusya'sının Karadeniz filosu Yunan filosuna çok üstün olduğu halde I. Dünya Savaşı'nda daima Yavuzla çarpışmaktan kaçınmasını ve Yavuz Boğaz'dan çıkınca daima hareket üssüne dönmelerini göstermiştir¹⁴⁵. İkinci bir örnek de I. Dünya Savaşı'ndaki Corenel Deniz

¹⁴⁴ 1938 yılında Mustafa Kemal Atatürk'ün cenaze merasimine gelen dünya gemilerinden örnekler; Büyük Britanya bahriyesini temsil eden "Malaya" hattı harp zırhlısının hızı saatte 25 kn., Fransız bahriyesini temsil eden "Emil Berten" kruvazörü Fransız donanmasının en yeni gemilerinden birisidir, hızı saatte 39.8 kn.'dur. Alman bahriyesinin gönderdiği "Emden" kruvazörünün hızı saatte 29 kn., Rumen bahriyesinin gönderdiği "Regel Ferdinand" sınıfı destroyer de Rumen bahriyesinin en yeni ve en büyük savaş gemisidir, hızı saatte 38 kn.'dur. Yunan bahriyesini temsil eden "Hidra" destroyeri Yunanlıların en yeni dört gemisinden birisidir. Türk donanmasının Adatepe sınıfı destroyerleriyle yaşıt olan Hidra, saatte 41.1 kn. süratindedir ("Taziyet İçin Limanımıza Gelen Dost Devlet Harp Gemileri: Gelen Harp Gemilerinin Hemen Hepsini de En Modern Tesisatlı ve En Kıymetli Harp Cüzitamlarıdır", *Yeni Sabah*, 20 Kasım 1938, s. 4).

¹⁴⁵ Gerçekten, döneminin en üstün gemisi olarak kabul edilen Yavuz, savaş süresince girdiği tüm muharebelerden başarı ile çıkmış, Karadeniz'de Ruslara karşı Osmanlı Devleti'nin sigortası olmuştur (Tuna-boylu, a.g.m., s. 771). Öyle ki, Rusya, Yavuz dretnotunun talim için Karadeniz'e çıkmasını savaş sebebi sayacağı yönünde açıklamalarda bulunmuştur (Tuna, a.g.m., s. 207). Dolayısıyla Yunanistan'ın Yavuz'un denize çıkmasına yönelik tedirginliği müferrit bir olay olmayıp, Rusya da hem I. Dünya Savaşı sürecinde

Muharebesi'dir. Bu muharebede Alman filosu kumandanı Maximilian von Spee, kendisinden çok kuvvetli olan "Good Hope" ve "Monmouth" isimindeki İngiliz zırhlılarını, iki Alman zırhlı kruvazörünün sürati sayesinde batırmıştır. İngilizler, Alman filosuna karşı daha süratli bir dretnot kruvazör göndererek Falkland Adaları Muharebesi'nde Maximilian von Spee'nin gemilerini birer birer batırması, onlar da aynı tarzda hareket etmişlerdir. Dolayısıyla bu örnekleri veren gazeteye göre, bahri bir muharebede Yavuz'un bu eski Yunan gemilerine ayrı ayrı hücum ederek bunları batırmaya gücü yeter. Yunanlıların ikinci iddialarına gelince, Yavuz gibi büyük gemiler her zaman denizaltı ve torpido hücumuna maruz kalabilirler. Bunun için beraberlerinde torpido muhاریpleri bulundurlar. Türk Hükümeti'nce İtalya'ya sipariş edilen son sistem torpido muhاریpleri bu ihtiyacı karşılayacaktır. Bir üçüncü nokta Yunanlıların inşası yarıda bırakılan Salamis dretnotudur. 15 seneden beri bir tekne halinde denizde duran bu geminin ikmali için 30 milyon lira lazımdır. Yunanlılar bu parayı bulsalar bile gemi Yavuz'a nazaran pek aşağı derecededir, çünkü sürati 20 kn.'dur. Gemide ne kadar tadilat yapılırsa yapılsın bu sürati 28 kn.'a çıkarmak imkânsızdır. Gazeteye göre bu şartlarda, Yunanlıların Yavuz'a karşı üstünlük sağlamalarına imkân yoktur. Esasen o dönemde Yavuz kadar kuvvetli bir dretnot Akdeniz'de İngiltere'den başka hiçbir devletin filusunda yoktur. Ne Fransa'da ne de İtalya'da bu güçte harp kruvazörü yoktur. Yazı, Türk Hükümeti herkesle dost geçinmek istediği için hakikaten sulh isteyenlerin Yavuz'un tamirinden telaşa düşmelerine mahal olmadığı bilgisiyle sonlanmaktadır¹⁴⁶.

Yunan gazetelerinin savaş tehlikesi ve Yavuz hakkındaki yayımları devam ederken, Yunan Bahriye Nazırı şöyle bir beyanatta bulunmuştur; "*Yavuz harp kruvazörünün tamiri yeni bir hadise değildir. Tamirat uzun müddetten beri devam ettiği için gafil avlanmış değiliz. Yunanistan, bütçesinin müsaadesi dâhilinde bahriyesini takviye etmeğe çalışıyor.*" Açıklamanın devamında, İtalya'ya sipariş edilen denizaltıların bitimine yirmi iki ay kaldığı fakat o zamana kadar da zaten Salamis'in inşası biteceğinden ve onun da Yavuz'dan üstün olacağından bahsedilmektedir¹⁴⁷. Denizaltılardan başka, 1929 yılının Ekim ayında 1,400'er tonluk iki torpido muhribi inşası için yine İtalyan tezgâhları temsilcileri ile bir anlaşma imzalanmıştır. Bunlar saatte 40 kn. hızla

hem de 1929 yılındaki bu tamir bahisleri sırasında Yavuz'dan tedirgin olmuş ve Baltık Filosundan 24,800 tonluk "Parizhskaya Kommuna" muharebe kruvazörü ile "Profintern" hafif kruvazörünü 1929 sonunda Karadeniz'de konuşlandırmıştır (Tunaboşlu, a.g.m., s. 781).

¹⁴⁶ "Yunan Filosu Yunan Dretnotu İle Harp Edebilir mi?", *Akşam*, 20 Eylül 1929, s. 5.

¹⁴⁷ "Yunanlılarda Telaş-Koca Yavuzun Hayalinden Bile Ürküp Korkuyorlar!"; *İkdam*, 10 Eylül 1929, s. 1; "Yavuz...", *İkdam*, 9 Eylül 1929, s. 3.

gidecek, dört topu, üç tayyare topu ve altı torpil kovanına sahip olacaktır. Maliyeti 500 bin İngiliz lirasıdır¹⁴⁸. Görüldüğü üzere, Nazır bir yandan Yunan halkını bahriyelerinin ihmal edilmediğine ve gereken her türlü önlemin alındığına iknaya çalışırken; *“fakat bu herhangi bir devlete karşı husumetle yapılmış bir şey değildir”*¹⁴⁹ ve *“Yunanistan bahri yarış siyaseti yapmamaktadır. Yapılan siparişler hükümetin evelden tanzim edilmiş olan bahri programının tatbikinden ibarettir.”*¹⁵⁰ diyerek adeta Türk kamuoyunu da iknaya çalışmaktadır.

Atina’da çıkan resmi “Messenger d’Athenes” gazetesi, Venizelos’un Paris’ten geçerken sefaret deniz ataşesi Papaleksopulos’la görüşerek Salamis hakkında bilgi aldığı yazmıştır. Buna göre yapılması düşünülen tadilat ile Salamis’in Akdeniz’in *“en kuvvetli gemilerinden biri”* olacağı ifade edilirken, bu haberde tadilat için üç milyon İngiliz lirası istendiği ve bunun Yunanlılarca çok bulunduğu belirtilmiştir¹⁵¹. Biraz sonra, maliyeti nedeniyle mi bilinmez, Venizelos’un Salamis zirhlısının alınmasına aleyhtar olduğu, donanmanın küçük gemilerle takviye edilmesine ve kuvvetli bir hava filosu oluşturulmasına taraftar olduğu haberine rastlanmaktadır¹⁵². Nitekim ağır gemiler satın alındığı takdirde senevi 150 milyon drahmi fazla masraf olacağı anlaşıldığından, bahri program olarak ağır gemiler satın almayarak denizaltı vesaire gibi hafif bahriye araçları tedarik etmek yolunun tercih edileceği Yunan yöneticiler tarafından açıklanmıştır¹⁵³. Fakat bu karar bahriye zabitleri arasında memnuniyetsizlik yaratmıştır. Zabitler, Türk donanmasıyla eşitliğin ancak Yavuz’a muadil bir gemi ile sağlanacağını düşündüklerinden Venizelos’a sunmak üzere Salamis’in ikmalini isteyen bir muhtıra hazırlamışlardır¹⁵⁴.

Türk gazetelerinin yazdıklarına göre, Atina gazetelerinde Türkiye hakkında çıkan tahrik mahiyetindeki uydurma haberler gün geçtikçe çoğalmaktadır. Yavuz’un tamirinden başka genel diğer bazı ithamlar da “Himerisios Tipos” isimli gazetede yer almıştır; *“İzmit tersanesinde yapılan hummalı hazırlıklarla birlikte kara ve denizde diğer askeri hazırlıklar da mevcuttur. Bu hazırlıklar Türk erkân-ı harbiyesinin dikkatini çevirdiği Adalar Denizi sahillerinde yapılmaktadır. Midilli’nin karşısındaki sahil, bilhassa hummalı bir surette çalışıyor. Burada sivil hayat askeri hayata mevkiini terk etmiştir. Ayvalık sahilleri*

¹⁴⁸ “Yunanistanın Yeni Yapıtacağı Torpitolar”, *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1929, s. 4.

¹⁴⁹ “Yeni Siparişler İtalyan Tezgâhlarına Ismarlanan Gemiler”, *Milliyet*, 6 Ekim 1929, s. 2.

¹⁵⁰ “Yunanistanın Yeni Yapıtacağı Torpitolar”, *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1929, s. 4.

¹⁵¹ “Salamis Zirhlisi”, *İkdam*, 7 Eylül 1929, s. 3; “Salamis”, *İkdam*, 9 Eylül 1929, s. 3.

¹⁵² “Salamis Zirhlisi”, *İkdam*, 14 Eylül 1929, s. 3.

¹⁵³ “En Son Bahri Programları”, *İkdam*, 30 Eylül 1929, s. 3.

¹⁵⁴ “Yunanistanda Bahri Tefevvük”, *Milliyet*, 2 Ekim 1929, s. 2.

dehşetli surette tahkim edilmiş olup her nevi askeri üsler vücuda getirilmiştir. İşin asıl garip tarafı bu havalîye birkaç aydan beri büyük miktarda süvari ve piyade kuvvetlerinin getirilmesi, bunları ibate için de binalar yaptırılmasıdır. Türk zabıtları açıkça Midilli, Sisam, Limni Adaları yakında Türk olacaktır diyorlar. Bu havalideki askeri hazırlıklar çok büyüktür. Bu vaziyet karşısında, Yunanistan cihetinden herhangi bir tecavüzü harpten korkmaya sebep bulunmayan Türkiye'nin bu suretle neye ve kime karşı hazırlandığını öğrenmek merakı mucip olmaktadır.” “Himerisios Tipos” gazetesi bu haberleri İstanbul'dan aldığı iddia etmektedir.¹⁵⁵

Yavuz'un tamiri, Yunan basını tarafından Türklerin Adalar Denizi'nde üstünlüğü ele geçirme çabası olarak yorumlanmaktadır. Bu yüzden karşılıklı yazışmalar bir süre Adalar Denizi'nde eşitlik-üstünlük meselesi üstünde yoğunlaşmıştır. Siirt Mebusu Mahmut (Soydan) Bey, Türklerin savunma kuvvetlerini düzenlerken, “mutlaka filan devletten üstün olmalıyız” diye düşünmediklerini, öyle iken, Türk bahriyesindeki ıslahatın Yunan kamuoyunu bir nevi endişeye düşürdüğünü ifade etmiştir. Mahmut Bey, bu endişeyi Atina'da öteden beri mevcut olan bir ruh haline bağlamaktadır. Bu ruh halindeki Yunanistan'a göre, denizlerde Türkiye ile Yunanistan arasında kuvvet dengesi ancak Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde hâkim olmasıyla sağlanabilir. Mahmut Bey'in bu teşhisine o dönemde bütün Atina gazeteleri cevap vermiştir. Cevaplar arasında Amiral Priklassi ile eski Nakliye Nazırı Arkiropulos'un “Hestia” gazetesinde yayınlanan mektupları da vardır. Bu mektuplarda, Türkiye'nin bahri hazırlığı ve denizlerdeki üstünlük çabaları Yunanistan'a hücum etmek fikrinde olduğuna ispattır denilmiştir. Diğer yandan Yunanistan'ın adaları almasına rağmen, Türk arazilerine dokunmaması, Türkiye'ye karşı herhangi bir tecavüz amacı taşımamasına delil olarak gösterilmiştir. Amiral ve Nazır'a göre, Yunanistan her taraftan denizle çevrili ve kara tarafından müdafaasız durumda olduğundan Yunanistan'ın denizde hâkim olmak istemesi, Türkiye'ye tecavüz için değil mevcudiyetini ve hükümet merkezini müdafa etmek içindir. Mahmut Bey, bu yazıların kendi söylediklerini yeniden teyit ettiği düşüncesindedir.¹⁵⁶

Yunan gazetelerinin Yavuz zırhlısı vesilesiyle yaptıkları düşmanca haberlere¹⁵⁷ dair Celal Nuri (İleri) Bey de bir yazı yazmıştır. Kendisinin gözlemine göre

¹⁵⁵ “Yunanlılar İşî Azıtıyorlar”, *Vakit*, 23 Eylül 1929, s. 4.

¹⁵⁶ Siirt Mebusu Mahmut, “Yunan Bahriyesi”, *Hakimiyeti Milliye*, 17 Kasım 1929, s. 1.

¹⁵⁷ 1923-1930 yılları arasında, Türkiye aleyhtarî düşmanca yazılar yayımlamaları nedeniyle Yunanistan'da çıkan gazetelerden on bir tanesinin Türkiye'ye girişi önce Bakanlar Kurulu kararıyla daha sonra da Takriri-i Sükûn Kanunu gereğince yasaklanmıştır (Hikmet Öksüz, “Yunanistan'daki Türkiye Karşıtı Basın-Yayın Faaliyetleri ve Türk Hükümeti'nin Aldığı Tedbirler (1923-1938)”, *Atatürk Dergisi*, Cilt: 3, Sayı:

o dönemde hiçbir Yunan gazetesinin hiçbir sayfası yoktur ki, Türkiye aleyhinde bir şey yazılmamış olsun. Yazılan ilmî ve tarihî yazılarda dahi Türk bir istilacı ve barbar olarak gösterilirken, Yunanlılar ise daima mazlum olarak tasvir edilmektedir. Türk düşmanlığını devam ettirmek için Türk'ü “korkunç bir heyulâ” gibi göstermenin Yunanistan'da adeta moda haline geldiğini belirten müellif, Yavuz meselesini de bu çerçeveden yorumlamıştır. Celal Nuri Bey, Yunan basınının bir Yunan limanına Türk bayraklı bir kayık yanaşsa bunu Yavuz zırlıslı sandıklarını ve kendini müdafaa için iki gemi alan, bir yol yaptıran Türkiye'yi taarruzla suçladıklarını ifade etmiştir. Mahmut Esat Bey'in “halet-i ruhiye” dediği ve Türk-Yunan ilişkisine engel olan tutuma Celal Nuri Bey de dikkat çekerek, ilişkilerin kötü olmasının “psikolojik” sebebini şöyle yorumlamıştır; “*Bu efendiler bilmektedirler ki, Türkiye Fransa'dan geniş araziye maliktir. Kendisinin altı devletle kara, iki devletle deniz hududu vardır. Müdafasını temin etmek en aziz vazifesidir. Komşumuz yalnız Yunanistan değildir. Bu kötü ve çürük zihniyet iki devlet arasında da işlerin ve müzakerelerin sürencemede kalmasının psikolojik sebebidir*”¹⁵⁸.

Yaşanan bu gelişmeler, bazı Avrupa gazetelerinde de yer bulmuş ve Türkiye ile Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde silahlanma yarışına çıktıkları yorumları yapılmıştır. Yunan gazeteleri ise yine aynı iddialarına devam etmektedir. “*Messenger d'Athenes*” gazetesinin başmakalesinde, Adalar Denizi'nde gerçek denge- nin ancak Yunanistan'ın bu denizde hâkim olmasıyla kurulabileceği, bu yüzden Türkiye'nin bu denizde bir kuvvet sahibi olmasının ne lüzumu ne de bir manası olmadığı yazılmıştır. Gazeteye göre, Yunan donanmasının asla saldırgan bir fikri yoktur, Türkiye ise yalnız Yunanistan'a karşı silahlanmaktadır. Mahmut Bey, İzmir baskınına uğradığı zaman adaları da Rumeli'deki topraklarını da kaybetmiş bulunan Türklerin, bütün tedbirlerinin savunma amaçlı olduğunu ifade etmektedir. Aslında Mahmut Bey, bütün bu yanlış anlama, endişe ve geleceğe ait tereddütlerin hala bir türlü halledilemeyen mübadele işlerinin sınırlara verdiği gerginlikten¹⁵⁹ doğduğu kanaatindedir¹⁶⁰.

2, 2002, s. 105).

¹⁵⁸ Celal Nuri, “Sulhün Engeli”, *İkdam*, 20 Eylül 1929, s. 1.

¹⁵⁹ Dönemin Türk-Yunan ilişkilerinde gerginlik yaratan meselesinden yine Siirt Mebusu Mahmut Bey başka bir gazete yazısında bahseder. Vapurda yolculardan bir Yunanlı iş adamı ile görüşen mebus, işadının kendisine; “*Pasaport meselesi yüzünden gene Türkiye ile Yunanistan'ın arası açık kaldı. Bunu yapmamalı idiniz. Osmanlı pasaportları ile memleketten çıkmış Rumların tekrar avdelleri sizin lehinizdedir. İktisadi vaziyetimizi takviye eder. Görmüyor musunuz İstanbul'da ve İzmir'de ticaret hayatı durmuştur. Çünkü en faal bir ticaret unsuru olan Rumları kovdunuz.*” (Siirt Mebusu Mahmut, “Gündelik-Deniz Üstünde”, *Hakimiyeti Milliye*, 14 Ağustos 1929, s. 1) dediğini yazmıştır.

¹⁶⁰ Siirt Mebusu Mahmut, “Gündelik-Denizde Yarış...”, *Hakimiyeti Milliye*, 21 Kasım 1929, s. 1.

Karşılıklı iddialar devam eder. Bu sefer Türk gazetelerince, Yunanlıların Türklerin Yavuz dretnotuna itiraz ederek sulhperver görünmeye çalışmakla birlikte aslında daha kuvvetli bir donanma hazırladıkları iddia edilir. Yunanistan'ın yarı resmi gazetesi olan *Messenger d'Athenes*'de yer alan bir makalede, Yunan askeri bütçesinin hafif filo ile tayyarelerin takviyesine sarf edileceği, aynı zamanda dönemin savaş teknolojisine sahip olmayan yahut askerin talimine yaramayan gemilerin donanmadan çıkarılacağı bilgisi yer alır. Bu kararın neticesi olarak Kılış ve Limni gemilerindeki mektepler karaya alınıp, bu gemilerin de satılmasına karar verilir. Türk gazetelerindeki yorumlara göre, Yunanistan'ın bu kararından çıkan netice Yunan Hükümeti'nin kendisine kati ve açık bir deniz programı çizdiği'dir. Bu program da bütün büyük savaş gemilerinden vazgeçerek kuvvetli muhriplerden ve denizaltılardan oluşan hafif bir filo vücuda getirmektir. Böyle bir filo, o dönemde en tehlikeli saldırı aleti olarak görülmektedir. Türk gazetesinin iddiasına göre; Yavuz zırhlısı yalnız müdafaaya yararken, Yunanistan'ın yapmak kararında olduğu hafif filo ise yalnız taarruza yaramaktadır ve Yunanlılar bu hakiki savaş ve taarruz hazırlığından sonra barış istediklerini ve Türkiye'nin ise savaşa hazırlandığını boyuna yazıp dursalar da artık kimse inanmayacaktır¹⁶¹.

Bu dönemde, Türk gemilerindeki genel tamirat 1924 ile 1927 yılları arasında yapılmış, Türk donanması ancak 1928'de toplu olarak hareket edebilmiştir. Sadece Yavuz kruvazörünün onarımı 1930'a kadar devam etmiştir¹⁶². Yavuz'un denize indirileceği günün kati surette kararlaştırıldığı İsmet Paşa, Milli Müdafaa Vekâleti'ne 6 Eylül 1929'da bildirmiş¹⁶³ ve sonuçta Yavuz 12 Ekim 1929 tarihinde Gölcük'teki havuzdan sorunsuz bir şekilde denize indirilmiştir¹⁶⁴. 25 Şubat 1930 tarihinde tamir işlemleri biten Yavuz¹⁶⁵, Ağustos ayında manevralar yapmaya başlamıştır. Tayyare Cemiyeti tarafından bu manevralar filme çekilerek, Yavuz'un atışları, sürati ve kumanda heyeti kaydedilmiştir¹⁶⁶. Fransız deniz ataşesinin tamirden sonraki ilk denemelerde, en iyi beklentilerin bile üstünde hıza eriştiğini bildirdiği Yavuz¹⁶⁷, deneme seyirlerinde 27.1 kn.'luk rekor bir hıza ulaşmıştır¹⁶⁸. İlerleyen günlerde İstanbul Limanına gelen Yavuz zırhlısı halk tarafından gezil-

¹⁶¹ "Günün Meseleleri: Yunan Bahriyesi", *Akşam*, 22 Kasım 1929, s. 2.

¹⁶² Oran, *a.g.t.*, s. 195.

¹⁶³ BCA 30.01.00.00.1.5.19.

¹⁶⁴ "Yavuz Denize İndirildi!", *Milliyet*, 13 Ekim 1929, s. 1.

¹⁶⁵ Baş, *a.g.e.*, s. 193.

¹⁶⁶ "Türk-Yunan Filoları-Yavuz Dretnotumuz", *Akşam*, 7 Ağustos 1930, s. 1.

¹⁶⁷ Güvenç ve diğerleri, *a.g.m.*, s. 241.

¹⁶⁸ Avcı, *a.g.m.*, s. 111.

meğesi başlanmıştır. Havanın yağmurlu olmasına rağmen gemiyi bir günde iki bin kişi gezmiştir¹⁶⁹.

Yavuz'un tamirinin bittiği 1930'lu yıllar, 1950'lerin ilk yılları ile birlikte, Türkiye ve Yunanistan'ın işbirliği içinde olduğu iki önemli dönemden biridir. İncelediğimiz dönemin devamı niteliğinde olan 1930'lu yıllarda bu iki devlet İtalya'nın politikalarından kendilerine yönelik ortak bir tehdit algıladıklarından, bir yakın işbirliği sergileme dönemine girmişlerdir¹⁷⁰. Nitekim dış politikasını Türkiye'nin bakış ve kaygılarını aynen paylaşarak yürütmeye başlayan¹⁷¹ ve Yunus Nadi ile yaptığı görüşmede Türkiye Cumhuriyeti ile artık yalnız dost olabileceklerini ifade eden Venizelos, Yunanistan'ın Türkiye ile görülecek hiçbir hesabı olmadığını ve aynı şekilde Türkiye'nin de Yunanistan topraklarına müteveccih hiçbir gizli emeli olmadığını emin olduklarını ifade etmiştir¹⁷². Görüldüğü üzere, Yunus Nadi Bey'le yaptığı mülakatta son derece barışçıl görünen Venizelos, kendi ülkesinde Meclis'te silahlanma hakkında beyanatta bulunurken, Türkiye'nin takip ettiği siyasetin tamamıyla barışçıl olduğuna inandığını ve kendilerinin de bahri kuvvetlerden ziyade hava vasıtalarına önem verdiklerini beyan etmiştir¹⁷³.

Tamirat Sonrası Yavuz Zırhlısı

Yavuz, tamirinden sonra uzun süre Türk Deniz Kuvvetleri'nin sancak gemisi, yani Türkiye'nin prestijini gösteren en iyi komuta kontrol gemisi olmuş¹⁷⁴, unutulmaz tarihi misyonu sayesinde *dış politika bakımından da Türk Devletine büyük hizmetler görmüştür*¹⁷⁵.

Bunun ilk örneği, Yunan Başbakanı Venizelos Balkan Paketi konuşmaları yapmak üzere Türkiye'ye geldiği sırada yaşanmıştır. O sırada Mecidiye kruvazörü

¹⁶⁹ "Yavuz'u Ziyaret Edenler-Havanın Yağmurlu Olmasına Rağmen Bir Günde İki Bin Kişi Ziyaret Etti", *Hakimiyeti Milliye*, 28 Ekim 1930, s. 3.

¹⁷⁰ Şükrü S. Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ümit Yayıncılık, Ankara 1993, s. 13.

¹⁷¹ Gürel, *a.g.e.*, s. 42.

¹⁷² "Venizelos Berlinde, Başmuharririmizin M. Venizelosla Mülakatı", *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1929, s. 1, 3; Yunus Nadi, "M. Venizelosla Mülakat", *Cumhuriyet*, 6 Ekim 1929, s. 1.

¹⁷³ "Son Telgraflar-M. Venizelos", *Vakit*, 12 Şubat 1930, s. 3. Venizelos'un bahri siyasete dair görüşleri için bakınız; "Yunan Başvekilinin Deniz Siyasetine Dair Beyanatu-İtilaf İçin Esas Ne İmiş?-Esas İki Memleket Donanmalarının Müsavatıdır", *Hakimiyeti Milliye*, 13 Şubat 1930, s. 1; *Vakit*, 13 Şubat 1930, s. 2; "Harici-Yunanistan-Deniz Mes'elesi", *Hakimiyeti Milliye*, 21 Şubat 1930, s. 2; "Deniz Kuvvetimiz Yunan Meclisinde Hararetle Münakaşa Ediliyor", *Vakit*, 16 Şubat 1930, s. 1; Mehmet Asım, "Türk-Yunan Münasebatında İnkişaf", *Vakit*, 16 Şubat 1930, s. 4.

¹⁷⁴ Oran, *a.g.t.*, s. 21.

¹⁷⁵ Baş, *a.g.e.*, s. 185; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 165.

subaylarından Afif Büyüktuğrul, Venizelos Ankara'ya hareket ettikten sonra, bir denizci âdeti olarak Venizelos'u getiren Yunan "Elli" kruvazöründe bulunan Yunan donanma komutanı Amiral Sakalarios ve kruvazör subayları şerefine verdikleri öğle yemeğinde yaşananları şöyle anlatır; *"Tam yemeğin ortasında bulunuyorduk ki lumbuzlardan onarımı tamamlanıp da tecrübe seyiri yapmaktaki olan Yavuz gemisi görüldü. Tam yol seyir yapıyor, denizlerin üzerinden uçuyordu. Yunanlı dostlarımız bu manzarayı görür görmez, sofraya nezaketini bile unutmuşlar, izin bile almadan sofrayı terk ederek Yavuz'u seyretmek üzere güverteye koşuştular; kendilerine getirilen dürbünlerle gözden kaybolmasına kadar Yavuz'u seyrettiler. Adeta dilsiz kesilmişlerdi. Sonra sofraya tekrardan oturunca dilleri çözüldü, fakat konu hemen Yavuz üzerine düşmüş ve yemek de böylece bitmişti"*¹⁷⁶.

Yunanlı subayların hayranlıkla izledikleri Yavuz, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın huzurunda savaş manevraları yaparak Antalya'ya gelirken, acil bir telsiz emriyle Varna limanına çağırılır¹⁷⁷. Başbakan İsmet İnönü'yü almak üzere Varna'ya doğru yola çıkan Yavuz'da; Dr. Neşet Ömer Bey, Vali Muhittin, mebus Nuri, Kılıç Ali ve Hasan Cavit Bey ile protokolden Münir İbrahim Bey bulunmaktadır. İnönü, gemiye bindikten sonra Varna'dan dönmek üzere Yavuz'da olduklarını Cumhurbaşkanı Atatürk'e telgrafla bildirir¹⁷⁸. Yavuz ve ona eşlik eden "Tinaztepe" ve "Kocatepe" muhripleri 23 Eylül 1933 tarihinde Varna limanına giderek İkinci Balkan Konferansı için burada bulunan Başbakan İsmet İnönü'yü alıp İstanbul'a getirmişlerdir¹⁷⁹. Bu gemide görevli subaylardan Büyüktuğrul, yıllar sonra, Yavuz'un ani olarak çağırılmasının sebebinin Tevfik Rüştü Aras'a sorar ve şu cevabı alır; *"Kuvvet gösterisi yapmak için, bu karar başarılı da oldu."* Büyüktuğrul'un yorumuna göre¹⁸⁰, Başbakan, Bulgaristan'da karşılaştıkları ters bir muamele nedeniyle Yavuz'u acil olarak çağırması olmalıdır. Türk heyeti, Varna'da Bulgaristan Devleti'ni selamlarken kıyıya yakın evlerdeki cam ve çerçeveleri indiren Yavuz'un gelişinden büyük hoşnutluk duymuşlardır. İşin doğrusunu kendisi de Başbakanı almak üzere Yavuz'la Varna'ya giden Emekli Tuğamiral Asım Şinikin, Yavuz'un donanmadan ayrılması töreninde şöyle anlatır; *"Limandan çıktıktan sonra İsmet İnönü gemi ile gelmiş olan Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'a Yavuz'un Amiral salonunun önünde konferans hakkında şöyle izahat verdi; 'Varna'ya geldiğimde iyi karşılanmadım. Konferansta eski antlaşmaya ilaveten lehimize 13 madde daha ilavesini istiyorduk. Bulgarlar yeni teklifleri*

¹⁷⁶ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 135.

¹⁷⁷ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 136.

¹⁷⁸ BCA 30.10.00.00.13.75.2/1, BCA 30.10.00.00.13.75.2/3.

¹⁷⁹ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 209.

¹⁸⁰ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 136.

değil, eski antlaşmanın dahi tadilini istiyorlardı. Varna'daki Yavuz limana demirleyip toplarıyla şehri selamladı. Siyasi durum tamamen tersine döndü ve bütün isteklerimizi kabul ettirdik. Deniz gücünün siyasete bu kadar müessir olduğunun şahidi olmasaydım inanmazdım"¹⁸¹.

Yavuz sadece uyarı amaçlı değil, iyi bir ev sahipliği örneği olarak misafir ağırlamakta da kullanılır. Örneğin, Türkiye Cumhuriyeti'ni ziyaret eden İran şahı Rıza Pehlevi, Yavuz gemisinde ağırlanmıştır. Ortadoğu devletleri içerisinde İran'a özel bir önem veren Atatürk, Şahı daha fazla kazanmak için, ona herhangi bir donanmanın yapabileceğinin en iyisini yaparak donanma harp filosundan Yavuz ve beraberinde dört muharibi, ihtiyat filosu olarak da Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerini 11 Haziran 1934'te İstanbul'dan Trabzon'a göndererek Şah'ı karşılamalarını sağlamıştır¹⁸².

Barışçıl amaçlarla dost devletlerin limanlarına ziyaretlerde bulunan Yavuz zırhlısı, 1936 yılında Türk donanmasıyla birlikte Malta'ya gitmiştir¹⁸³. Bu seyahat daha önce Türkiye'ye gelen İngiliz filosuna iade-i ziyaret maksadıyla yapılmıştır. Yavuz'da İngiliz donanması erkânına üç ziyafet verilmiş olup, içinde bir Atatürk köşesiyle bir de inkılâp müzesi hazırlanmıştır¹⁸⁴. Gemiye gören İngiliz donanması subaylarından bir yüzbaşı, görüştüğü Türk gazeteciye, bu müthiş savaş gemisinin büyük bir maharetle bir "dostluk yuvası" haline dönüştürülmesine hayret ettiğini ifade etmiştir¹⁸⁵. Donanma, Malta'dan dönüşte Yunan donanmasını da ziyaret edecektir¹⁸⁶. Donanma, Yunanistan'a gittiği zaman, 1 Aralık 1936 tarihinde, Yunan kralı ve Prens I. Paulos, Yavuz gemisini ziyaret etmişlerdir¹⁸⁷. General Metak-sas, bu ziyaret sırasında Türk filosundaki gemileri görmüş ve hayran kalmıştır¹⁸⁸.

Yavuz bundan sonra, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve Cumhurbaşkanı Atatürk'ün vefatından sonra yapılan cenaze merasiminde yer almıştır. 10 Kasım 1938'de vefat eden Atatürk'ün naaşı 19 Kasım tarihinde "Zafer" muhribi tarafından Sarayburnu'ndan alınarak, Yavuz'a teslim edilmiş ve buradan da İzmit'e geçilerek naaş, özel bir trene nakledilmiştir¹⁸⁹.

¹⁸¹ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 20.

¹⁸² Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 218.

¹⁸³ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 224.

¹⁸⁴ "Yavuz ve Torpitolar Bugün Gidiyor", *Kurun*, 17 Kasım 1936, s. 6.

¹⁸⁵ "Yavuz Zırhlısında Ziyafet", *Son Posta*, 6 Eylül 1937, s. 8.

¹⁸⁶ "Donanmamız Maltaya ve Yunanistana Gidiyor", *Kurun*, 11 Eylül 1936, s. 1. Ziyaretin ayrıntıları için bakınız; "Filomuzun Maltayı Ziyareti.", *Kurun*, 14 Ekim 1936, s. 2; "Yavuz Ayın 17 sinde Gidiyor", *Kurun*, 10 Kasım 1936, s. 1.

¹⁸⁷ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 2.

¹⁸⁸ "Filomuz Bugün Ayrılıyor", *Kurun*, 3 Aralık 1936, s. 2.

¹⁸⁹ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 234, 235.

Kendi döneminde Balkan ve Arap devletlerinin en güçlü savaş gemisi olan Yavuz, yapılan tamirat sonrası 1950 yılına kadar donanma komuta gemiliği yapmış¹⁹⁰, 14 Kasım 1954 tarihinde ise adı savaş gemileri listesinden çıkarılmıştır¹⁹¹. Bu süreçte devamlı olarak; subay mesafe aleti, manzume ve uçaksavar ve top ihtisas kursları, astsubay mesafe aleti, manzume nişancı, kamacı, elektrikçi kursları ile çeşitli er kursları bu gemide açılarak bu kurslarda yetişen kifayetli personel, Türk donanmasının temel direkleri olmuşlardır¹⁹².

İzmit körfezinde müze olarak yer alan tarihî gemiyi Türkiye, Federal Alman Cumhuriyeti'ne satmak üzere 1963 yılında teklifte bulunmuş fakat öneri mali sebeplerle gerçekleşmemiştir¹⁹³. 7 Haziran 1973 tarihinde, Yavuz'un Türk Donanması'ndan ayrılma töreni yapılmıştır. Tören konuşmalarında, nasıl ki, insanlar doğar, yaşar, nesil bırakır ve ölürse, gemilerin de insanlar gibi doğup, yaşayıp isim bırakarak öldükleri ifade edilmiştir. Türk Donanması'na 40 yıl şerefle hizmet veren Yavuz¹⁹⁴ böylece Türk filo komutanı Amiral Fırat ve Alman donanma ataşesi Von Rodbertus'un katıldıkları son bir törenle hizmetten ayrılmış, Gölcük'te bulunduğu yerden alınıp 1976 yılında bitecek sökülme işlemlerine başlanmıştır¹⁹⁵.

Sonuç

Alman yapımı olan Yavuz, Türk tarihine “Şanlı Yavuz” olarak geçmiş ve adına türküler yakılmış, şiirler yazılmış bir savaş gemisidir. Türk denizcilik tarihinin, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girişinin ve bu savaşın gidişatının en önemli aktörlerinden birisidir. I. Dünya Savaşı'na girmeden önce yaşanan olaylarla akıllara kazınan Yavuz'un Osmanlı Devleti'ne geçişi oldukça maceralı olmuştur. Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye sipariş ettiği savaş gemilerine el konulması üzerine hayal kırıklığı yaşayan Türk kamuoyuna büyük bir teselli vermiş, bu arada Osmanlı Devleti'nin savaşa Almanya tarafında katılmasında da etkili olmuştur.

Türkiye ve Yunanistan arasında Lozan Anlaşması sonrasında devam eden müzakerelerde, mübadele gibi çetin bir konunun halledilmesine çalışılırken yaşanan gerginliğe bir de “Yavuz'un tamiri” meselesi eklenmiştir. Çağdaşları arasından özellikleriyle temayüz eden Yavuz'un varlığı, hasarlı ve tamire muhtaç hal-

¹⁹⁰ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 253.

¹⁹¹ Avcı, *a.g.m.*, s. 104.

¹⁹² T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 16.

¹⁹³ Avcı, *a.g.m.*, s. 111; Staff, *German Battlecruisers of World War One*:..., s. 136.

¹⁹⁴ T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni, s. 10.

¹⁹⁵ Avcı, *a.g.m.*, s. 111.

de olmasına rağmen, savaş bittikten sonra Yunanistan tarafından her zaman bir tehdit olarak görülmüştür. Bir savaş ihtimalinde Yavuz'un oynayabileceği rolden korkulmuş, Yavuz'un tamiri meselesi, Türkiye ile Yunanistan arasında Adalar Denizi'nde denge ya da üstünlük sağlama tartışmalarının bir uzantısı olarak Yunan kamuoyunu çokça meşgul etmiştir. Özellikle Yunan deniz subayları, bu konuda duydukları endişelerini paylaşmak üzere çeşitli toplantılar yapmışlar ve amirlerine bu konuda harekete geçilmesi gerektiği yönündeki görüşlerini iletmişlerdir. Yavuz'un tamiri bahsi, iki devletin deniz gücünü şekillendirme karar ve tartışmalarından da etkilenmiş ve bu kararları da bizzat etkilemiştir. Tartışmalar, Türk ve Yunan kamuoyunda, hafif ve yeni bir filonun mu yoksa Yavuz ve Salamis gibi eski usul ağır bir filonun mu tercih edileceği tartışmalarıyla birlikte yürütülmüştür.

Barışsever olduğu iddiasıyla Yavuz'un tamarine itiraz ederek Türkiye'yi saldırgan göstermeye çalışan Yunanistan, kendi iç siyasetinin ve aldığı kararların gereği olarak donanması için ihtiyaç duyulan tamir ve satın alma işlerini yapmaktan geri kalmamıştır. Başlangıçta, karşılıklı olarak savaş gemilerinin hızlarının ve güçlerinin gazete haberleri aracılığıyla yarıştırdığı bir süreçten, İkinci Dünya Savaşı'nın habercisi olan olaylar başlayıp İtalya gibi ortak bir düşmana karşı işbirliği yapılması zarureti ortaya çıkınca karşı tarafın deniz gücünün kendi güvenliğinin garantisi olarak görüldüğü işbirlikçi bir bakış açısına geçilmiştir.

Sonuç olarak, Yavuz, 1927 yılından itibaren gördüğü ve bu çalışmada incelenen büyük onarım sayesinde yepyeni bir hale gelerek tekrar Türk donanmasının belkemiği olmuştur. Donanmanın diğer üyeleriyle birlikte güçlü duruşuyla çevrede saygı uyandırmış ve barışı tesis etmiştir. Yunanistan'ın korktuğu gibi olmamış, tamir edilen Yavuz zırhlısı subay ve astsubaylar için bir eğitim yuvası olmuştur. Ayrıca dost devletlere gerçekleştirilen donanma ziyaretlerinde, devlet adamlarının görevli olarak gidecekleri yerlere taşınması ya da geri getirilmelerinde ve son olarak yabancı devlet adamlarının ağırlanması işlerinde kullanılarak son derece barışçıl bir surette Türk donanmasına hizmet etmiştir.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Cumhuriyet Arşivi (BCA).

TBMM Tutanaklar

Sürelî Yayınlar

Akşam

Cumhuriyet

Hakimiyet-i Milliye

İkdam

Kurun

Milliyet

Son Posta

Vakit

Yeni Sabah

Araştırma ve Tetkik Eserler

Akalın, Durmuş, “Dünya Savaşı Öncesinde Goeben ve Breslau’nun Akdeniz’deki Faaliyetleri ve Çanakkale’ye Gelişleri”, *Yeni Türkiye Stratejik Araştırma Merkezi Dergisi*, Çanakkale Özel Sayısı, Yıl: 21, Sayı: 65, Ankara 2015, ss. 146-161.

Aksakal, Mustafa, *The Ottoman Road to War in 1914, The Ottoman Empire and the First World War*, Cambridge University Press, New York 2008.

Avcı, Sinan, “Goeben (Yavuz), Breslau (Midilli)”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 579, Kasım 2000, ss. 104-115.

Bargut, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekati (Seferberlikten Lozan’a)*, Dz. K.K. Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara 2000.

Baş, Ersan, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008.

Bayar, Celal, *Ben De Yazdım-Millî Mücadeleye Gidiş*, 1. Cilt, Sabah Kitapları, İstanbul 1997.

_____, *Ben De Yazdım-Millî Mücadeleye Gidiş*, 4. Cilt, Sabah Kitapları, İstanbul 1997.

- Büyüktuğrul, Afif, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 1969.
- Cemal Paşa, *Hatıralar-İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Amları*, (Haz.: Alpay Kabacalı), Türkiye İş Bankası Yayınları, 2. Baskı, Ankara 2006.
- Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)*, Cild 1, TTK Yayınları, Ankara 1953.
- Güleriüz, Ahmet - Bernd Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, 3. Baskı, Kaptan Yayıncılık, İstanbul 2007.
- Güvenç, Serhat - Dilek Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1939”, *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, (Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.
- Halsey, Francis Whiting, *The Literary Digest History of the World War*, Volume 1, Funk&Wagnalls Company, USA 1919.
- Holmes, Richard, *The First World Wars In Photographs*, Carlton Book Limited, London 2001.
- Hough, Richard, *Dreadnought: A History of the Modern Battleship*. Cornwall, UK 2003.
- İşın, Ekrem; *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2009.
- Keleş, Nejdet, “Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrasında Almanlarda Türk İmgesi”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 24, 2016, ss. 113-142.
- Kraus, Yrb. Th, Yrb. Karl Dönitz, *Kader Gemileri Yavuz ve Midilli*, (Çev.: A. Göke Bozkurt), İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2012.
- MacFie, A. L. “The Straits Question in The First World War, 1914-1918”, *Middle Eastern Studies*, Vol.19, No.1, Taylor&Francis, 1983, ss. 43-74.
- Mahmut Şevket Paşa, *Mahmut Şevket Paşa’nın Günlüğü*, Arba Yayınları, İstanbul 1988.
- Mehmetefendioğlu, Ahmet Cemal, Necip Gürel, “Yavuz-Havuz Davası”, *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, Sayı XIX, Eylül 2014, ss. 233-267.
- Menteşe, Halil, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Mentеше’nin Anıları*, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul 1986.
- Mithat, Ali Haydar, *Hatıralarım*, Güler Basımevi, İstanbul 1946.
- Oran, Erdoğan, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi*, Ankara 2012.

- Öksüz, Hikmet, “Yunanistan’daki Türkiye Karşısı Basın-Yayın Faaliyetleri ve Türk Hükümeti’nin Aldığı Tedbirler (1923-1938)”, *Atatürk Dergisi*, Cilt 3, Sayı: 2, 2002, ss. 97-106.
- Richter, Heinz, “The Impact of the Confiscation of the Turkish Dreadnoughts and of the Transfer of Goeben and Breslau to Constantinople Upon the Turkish Entry into WWI”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl 11, Bahar 2013, Sayı: 15, ss. 1-16.
- Lisle A. Rose, *Power At Sea: The Age of Navalism 1890-1918*, University of Missouri Press, Columbia and London, 2007.
- Sâbis, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım*, Birinci Cihan Harbi, Birinci Cild, Nehir Yayınları, İstanbul 1990.
- Sander, Oral, *Anka’nın Yükselişi ve Düşüşü-Osmanlı Diploması Tarihi Üzerine Bir Deneme*, İmge Yayınları, 1993.
- Sanders, Liman von, *Türkiye’de Beş Sene*, (Haz.: Muzaffer Albayrak), Yeditepe Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul 2007.
- Staff, Gary, *German Battlecruisers: 1914–1918*, Osprey Books, Oxford, 2006.
- , *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*, Seaforth Publishing, Great Britain 2014.
- Şükrü S. Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ümit Yayıncılık, Ankara 1993.
- T.C.G. Yavuz’un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt: 79, Sayı: 483, İstanbul, Ekim 1973.
- Trumpener, Ulrich, “The Ottoman Empire”, *The Origins of World War I*, (Ed.: Richard F. Hamilton, Holger H. Herwig), Cambridge University Press, New York 2007, ss. 337-355.
- , “Turkey Enters The War”, (Ed.: Hew Strachan), *The Oxford Illustrated History of The First World War*, New Edition, Oxford University Press, Oxford 2014, ss. 80-91.
- Tuchman, Barbara, “Yavuz ve Midilli’nin İstanbul’a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 553, Ankara 1992, ss. 18-31.
- Tuna, Ozan, “Amiral Souchon’un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)”, *OTAM*, 36 /Güz 2014, ss. 201-227.
- Tunaboğlu, İskender “Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben)”, *Turkish Studies*, Volume 10/1 Winter 2015, ss. 771-802.

Vardar, Galib; Samih Nafiz Tansu, *İttihat ve Terakki İçinde Dönerler*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1960.

Yılmaz, Hasan, *Tarihe Düşülen Notlar-1, Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları-1 (1 Mart 1924-14 Aralık 1937)*, TBMM Basımevi, Ankara 2011.

White, Jon (Ed.), *All About History Book of War 1847-1938*, Volume 1, Imagine Publishing, İngiltere 2014.

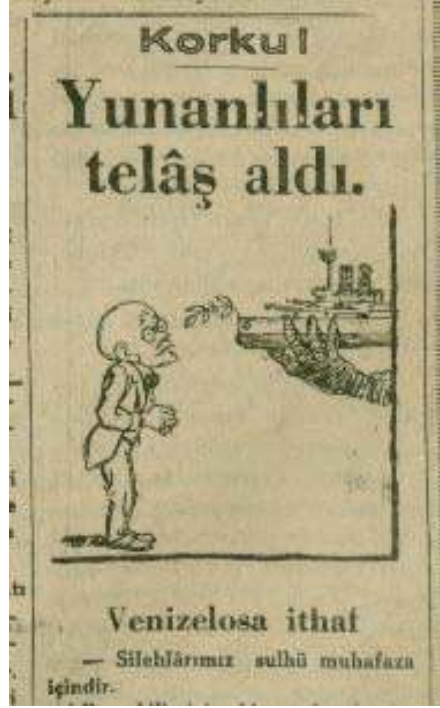
İnternet Kaynakları

Çolak, Mustafa; “Goeben’i İçindekilerle Beraber Alırız”, *Habertürk*, 14 Eylül 2014, <https://www.haberturk.com/yasam/haber/990041-goebeni-icindekilerle-beraber-aliriz>.

EKLER



Ek-1: “Yunanlılarda Telaş-Koca Yavuzun Hayalinden Bile Ürküp Korkuyorlar!”,
İktisat, 10 Eylül 1929, s. 1.



Ek-2: “Korku! Yunanlıları Telaş Aldı”, *İkdam*, 11 Eylül 1929, s. 1.



Ek-3: “Donanmamız Maltaya ve Yunanistana Gidiyor”, *Kurun*, 11 Eylül 1936, s. 1.



Ek-4: “Kuyruk Acısı!”, *Akşam*, 11 Eylül 1929, s. 1.



Ek-5: “Yavuzun Tamiri ve Yunanlılar, *Akşam*, 20 Eylül 1929, s. 1.

Allah akıllar versin!

Donanmamız Yunan adalarını işgal edecekmiş

Venizelos buna karşı İngilterenin muavenetini temine çalışıyormuş..

Ahıs, 9 (Ho-
zuzl) — Atina
gazetelerinin Ce-
bereden alble-
ları malumata
igöre Venizelosun
Türk-Yunan mül-
nasahatı hakkın-
da ıera ettiği mü-
takevvelerin neticesi
şudur

Venizelosun ta-
kip ettiği polit-
ka Cemiyeti ak-
vam aşasının bil-
hassa İngiltere-
nin tasvibiye meşhar olmuştur.

Venizelos beyanatı üzerine İn-
giltere şurial Akademinde bugünkü
coğrafi budutisi muhatazaya
çalışmağum, icabında suh için
donanmamız kullaımağı bir şeref
adedeceğum beyan olmuştur.

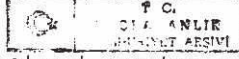


Yavuz donanmamızın taratleri

Venizelos, İngilterenin türk filo-
sunun Yunan sevabilisine, Midilli
ve Sakıza teatrozuna harp icar-
hında İngiliz filonunun muavenet
edeceği şudur almıştır.

(Devamı ikinci sahıfede.)

Ek-6: “Allah Akıllar Versin!, *Akşam*, 11 Eylül 1929, s. 1.



آئنه ايلچيليمزدهن مورود ۱۳۰۲ / ۸۲۰۹ نومرولو تهريرات صورتدر .



صوكجيسى ۲۴ تهرين اول ۹۲۷ تاريخى و ۱۲۱۶ / ۸۴۹ نومروى طاشيبان مستقدم محررات عاجزده ، ۴ ياروز ۴ ك
تعميرى ايچون حكومتيز طرفندن ويريلمن اولان قرارك يونانستانده بايديعى تاخوش تاثيراتدن بىت اينتمى ايدم
بو تاثيرات رائل اولماددن ماعدا حوك زمانلرده دالما ميجيچ بر ماميت آلتمدر . اخيرا بحريه شاپلاردن
بر غروب اضياط عسكرى احكامى خلافتنه اولهري خصوصى ماميتده عقد لجنماع ايله ۴ ياروز ۴ ك تعميرى اوزرينه
يونان بحريه سى ايچون نعلن ايدم چك يكي وضيت اطرافنده تدلوله افكار اينتم و لئير لجنماعانده واصل اولونان
نتايج و توركيه به فارشى يونان حاكميت و تفوق بحريسى تايمين ضمننده اتقادى ايباب ايدن تدابير حفته بر
مخظه احثار ايديلهرك بحريه ناظرينه توديع ايلتمدر .
حكومتكمر ساعده صرفات اجرا سى ايچون ويريديكى قرارى دستورالعمل اتقاد ايلتم اولان بحريه ناظرى ،
۴ ملي تهلكه و استقبال ۴ دن باحت اولان و مطلوبعات محلليه طرفندن وثيقه رسميه اولهري توصيف ايديلن سالك
الرش مخظه مندرجانته لاقيد فالمن ايسه ده اركان حرييه بحريه ، بو لاقيدى به و حكومتك صرفات خصوصده ك
نقطه نظرينه اشتراك اينميهرك سالك الذكر مخطوره مندمج اساسان ملهم بر راپور حافترلا يهري دوغردن
دوغرى به رئيس جمهوره تقديم ايلتمدر . راپورده ، خاصه رئيس جمهورك قانوناً كديسه بئق ايديلن صلاب
ختيارى استعمال ايدمرك يونان وضيت بحريه سى ، على الخصوص موجود و اكالمالى ضرورى بئق تواقى حفته
اعطاي قرار اينتمك اوزره ، رياستى آلتمده ۴ مجلس عالي بئرى ۴ بى لجنماعه دعوت ايلسى لزومى ايتان قيلتمدهده
اركان حرييه بحريه ، استحصال قيلنه چق قرارلرك قابل تمميز اونماييج بر قدرى حائز اولما سنى تايميناً
مدافعه مليه مجلس عاليئكده بو بايدهكى لجنماعانته اشتراكى تكللي اينتمك صورندهر .
مدافعه مليه مجلس عاليسى ، اركان حرييه عموميه رئيس اولى ايله تائيسى ، اركان بحريه رئيس اولون تائيسى
حرييه ، بحريه ، ماليه ، مناقلات و غاريجيه ناشرلريله مدافعه هواثيه امورى رئيسدن تشك ايدر .
بعضى اشاعانته نشرأ ، قوغا نلرينك و الكتريق موقورلرينك تجديدى صورتيله ۴ ليمنى ۴ زرهمليئك تعميرى و
۴ لهون ۴ تپينده ديت مخربك و مدافعه آلات و مالزمه سنك ميايجه سى و قواى هواثيه نك تقويه سى صلاحيتدار
مخافده اهميتله دوشونولمكدهر .
مسئلة ميجوت عنيا نك اكتساب ايدم چكى صفحات حفته وقت و زماننده و بيدربى اعطاي معلومانته سارعن ايدم -
چكى عرض و بالوسيله تايد بقطيمات ايلرم اقدم حشرنلرى .

اصلنه ملا بقدر .

2

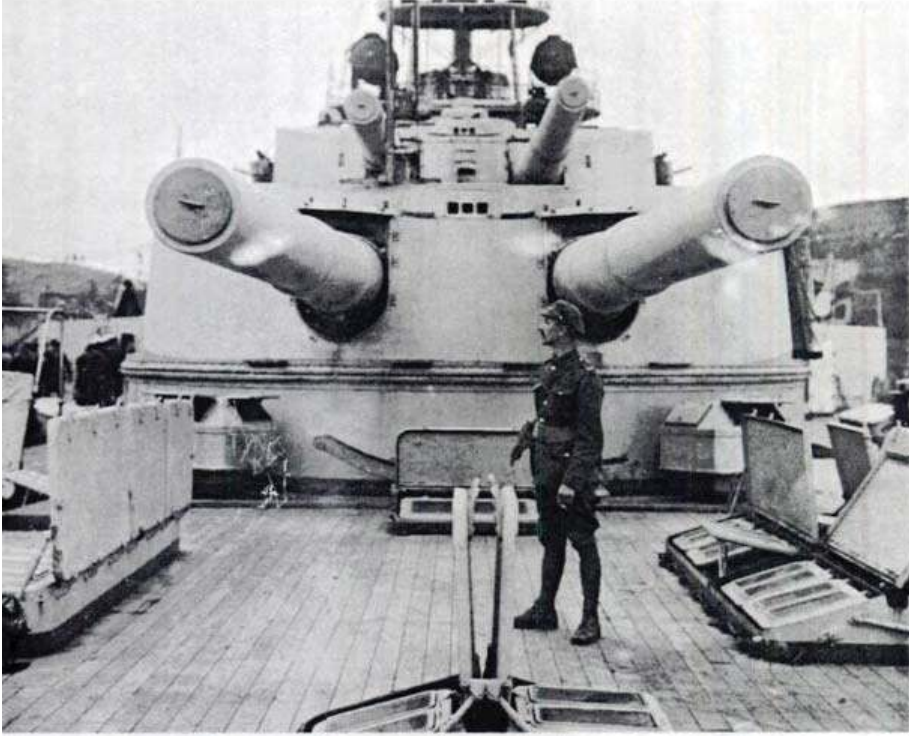
030 10 63 422 6

Ek-8: BCA 30.10.00.00.63.422.6/2 “Yavuz gemisinin tamiri için hükümetimiz tarafından alınan kararların Yunanistan’da meydana getirdiği tesirler” (22.11.1927).

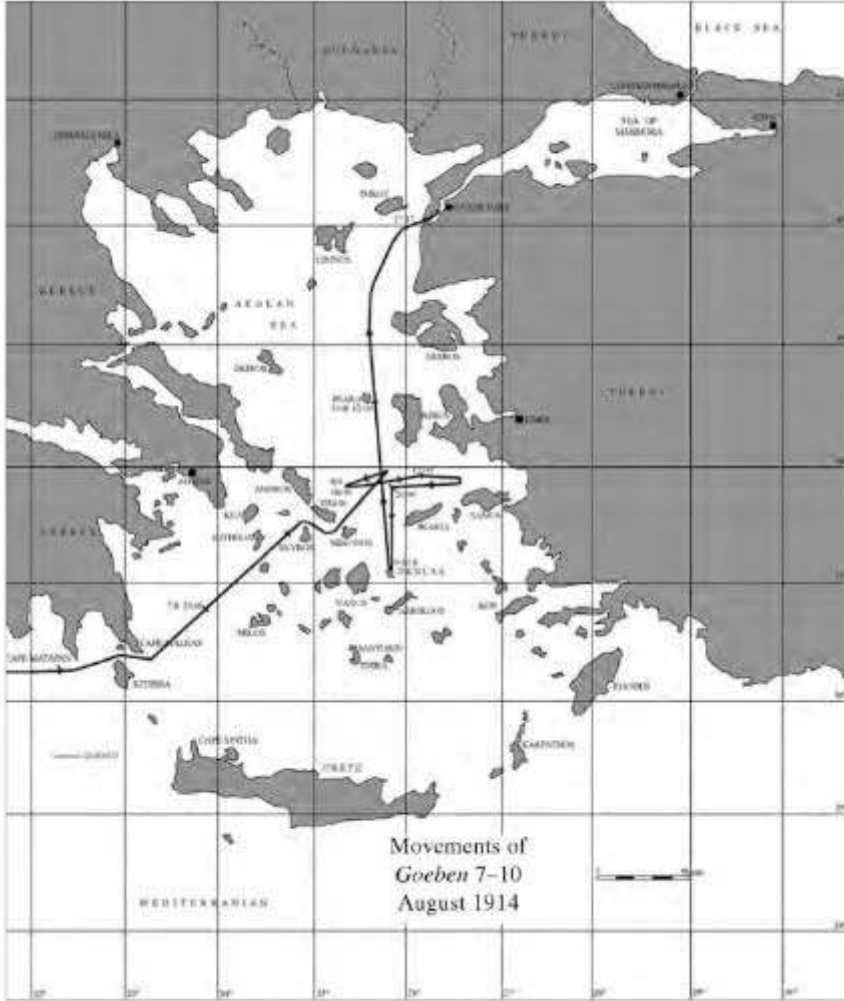


In November 1918, Goeben was formally handed over to Turkey. Here she is pictured in the Bosphorus flying the Turkish ensign.

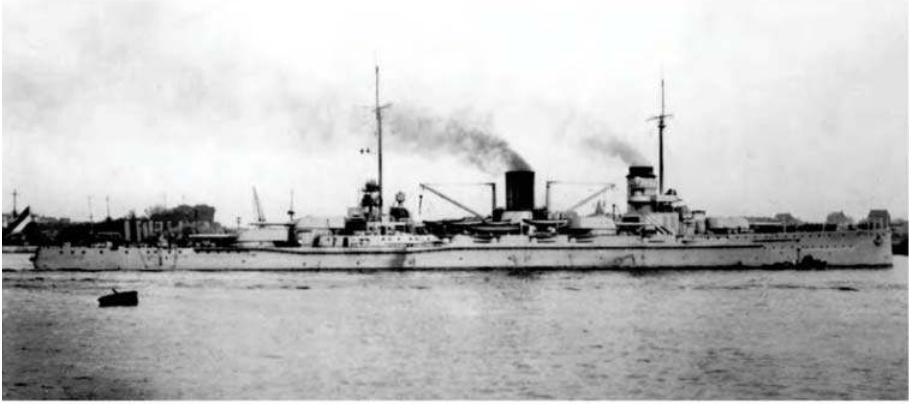
Ek-9: “Kasım 1918’de, Goeben resmi olarak Türkiye’ye devredildi. Burada, Boğaziçi’nde Türk Bayrağı ile görülüyor.” Gary Staff, *German Battlecruisers: 1914–1918*, s. 17.



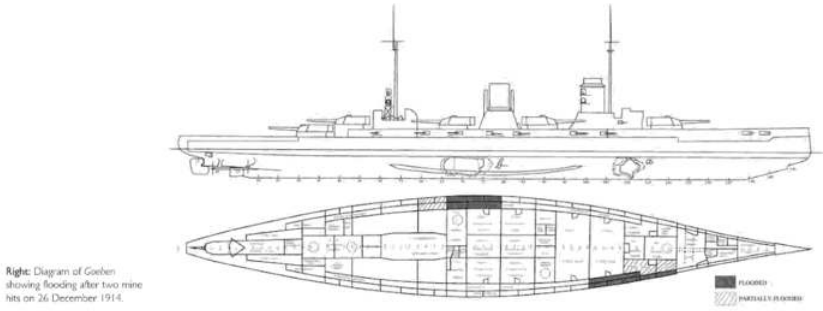
Ek-10: “Çok önemli toplar: Savaş kruvazörünün silahları, Goeben”,
Richard Hough, *Dreadnought: A History of the Modern Battleship*, s. 92.



Ek-11: “Goeben’in 7-10 Ağustos 1914 tarihlerindeki faaliyetleri”, Staff, Gary, *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*, s. 117



Ek-12: “Goeben, tamamlanmasından hemen sonra”, Staff, Gary, *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*, s. 111.



Ek-13: “16 Aralık 1914’te iki mayın darbesi alan Yavuz’un su alan bölmelerini gösteren kroki”, Gary Staff, *German Battlecruisers of World War One: Their Design, Construction and Operations*, s. 120.



Left: The portside caisson is hauled into place on 23 February 1915.

Ek-14: “16 Aralık 1914’te iki mayın darbesi alan Yavuz’un tamir için kızağa çekilmesi”,
23 Şubat 1915, Gary Staff, *German Battlecruisers of World War One: Their Design,
Construction and Operations*, s. 121.