


BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ARİFESİNDE VE ESNASINDA RUS DONANMASI VE KARADENİZ BOĞAZLARI*

 Kirill Nazarenko^a

 Çev. Alperen Küçükdağdelen^b

Öz

Boğazlar meselesi XIX. yüzyıl boyunca Rusya İmparatorluğu'nun gündeminde yer etmiştir. Özellikle 1877-1878 Rus-Türk Savaşı'ndan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun iyice gücünü kaybettiği bir dönemde bu mesele Rus dış politikasının en önemli gündem maddelerinden biri haline gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı arifesinde vuku bulan uluslararası krizler ve savaş sırasında İstanbul'un başka bir gücün eline geçebileceği ihtimali Rusya'da endişelere sebep olmuştur. Böyle bir duruma engel olmak ve Karadeniz'e yabancı donanmaların girişine izin vermemek için yapılacak bir çıkarma harekâtı kapsamında İstanbul Boğazı'nı işgal planları hazırlanmıştır. Bir çıkarma harekâtının başarılı olabilmesi için başlıca koşul (XX. yüzyılın başlarında askerî denizcilik teorisyenlerinin de belirttiği gibi) denize hâkim olmak; denize hâkim olabilmenin temel önkoşulu ise savaşı kazanmaya muktedir bir muharebe gemisi filosuna sahip olmaktır. Bu nedenle Karadeniz'de Rusya ve rakiplerinin (Türkiye ve Türkiye'nin lehine müdahale etmesi muhtemel görülen Avusturya-Macaristan) muharebe gemisi filoları arasındaki denge, çıkarma harekâtı için hazırlanmanın mantıklı olup olmadığını belirleyen en önemli koşuldur. 1910 yılına kadar Rusya İmparatorluğu Karadeniz'deki üstünlüğünü korudu, ancak Avusturya-Macaristan'da dretnotların inşası ve bunların Türkiye tarafından sipariş edilmesi güç dengesini kökten değiştirdi. Bu nedenle 1880-1890'lı yıllarda çıkarma harekâtına aktif bir şekilde hazırlanıldı, üstelik bizim görüşümüze göre bu hususta en büyük başarı 1896-1897 yıllarında elde edilebilirdi. Fakat Rus yönetiminin dikkatini Uzak Doğu'ya kaydırması, Rus-Japon Savaşı'nda alınan yenilgi sonra da Avusturya-Macaristan ve Türk donanmalarının güçlenmesi sebebiyle geçici olarak çıkarma fikrinden vazgeçmek zorunda kalındı. Birinci Dünya Savaşı sırasında çıkarma harekâtı tekrar gündeme geldiyse de bu çeşitli nedenlerden dolayı gerçekleşemedi. Bu çalışmada Rus- Karadeniz, Türk ve ayrıca Avusturya-Macaristan muharebe gemileri güç dengesi açısından incelenmiştir. Güç dengesinin daha iyi anlaşılabilmesi için çalışmanın sonuna Rusya, Türkiye, Avusturya-Macaristan'a ait gemilerin taktik ve teknik özelliklerini gösteren tablolar eklenmiştir.

Keywords: Rusya, Türkiye, İstanbul ve Çanakkale boğazları, Karadeniz donanması, muharebe gemileri.



* Makalenin asıl künyesi için bk. Назаренко К.Б., "Русский флот и черноморские проливы накануне и во время первой мировой войны", Проблемы истории и историографии. Сборник докладов межвузовской научной конференции, т.3, СПбГЭТУ «ЛЭТИ», 2015, с. 59-67. Online Sürümü: https://etu.ru/assets/files/sbornik-kafedry-ikgp_2015.pdf. Özgün metinde yer almayan öz ve anahtar kelimelerin İngilizce ve Rusçası yazar tarafın sonradan metne eklenmiş, bunların Türkçeye tercümesi çevirmen tarafından yapılmıştır. Orjinal metindeki dipnotlar çevirmen tarafından dergi dipnot kurallarına göre orijinal künye bilgilerine sadık kalınarak yeniden uyarlanmıştır ve makaleye kaynakça eklenmiştir.

^a Prof. Dr., St. Petersburg State University, Institute of the History, St. Petersburg/Russia, k.nazarenko@spbu.ru

^b PhD candidate, St. Petersburg State University, Institute of the History, St. Petersburg/Russia, alperenkdd@gmail.com

THE RUSSIAN NAVY AND THE BLACK SEA STRAITS BEFORE AND DURING THE FIRST WORLD WAR

Abstract

The problem of the Black Sea Straits was on the agenda of Russian Empire policy throughout the XIX century. Especially after the Russo-Turkish War of 1877-1878, when the Ottoman Empire noticeably lost its power, this issue became one of the main ones in Russian foreign policy. In the conditions of international crises that took place on the eve of the First World War and during the war, the possibility of Istanbul falling into the hands of another power caused fears in Russia. A plan was prepared to capture the Bosphorus as part of an amphibious operation to prevent such a situation and prevent the access of foreign ships to the Black Sea. The key condition for the success of the amphibious operation (according to the ideas of naval theorists of the early twentieth century) was the possession of the sea, and the main prerequisite for the possession of the sea was a squadron of battleships capable of winning a general battle. Therefore, the ratio of the linear fleets of Russia and its opponents on the Black Sea (Turkey and Austria-Hungary, whose intervention in favor of Turkey was considered likely) was the most important condition determining whether it made sense to prepare a landing or not. Until 1910, Russia maintained dominance on the Black Sea, but the construction of dreadnoughts in Austria-Hungary and their order by Turkey dramatically changed the balance of power. Therefore, the amphibious operation was actively prepared in the 1880s-1890s, and in our opinion, the greatest success could accompany it in 1896-1897. Russian leadership's distraction to the Far East, the defeat in the Russo-Japanese War, and then the strengthening of the Austro-Hungarian and Turkish fleets forced them to temporarily abandon the idea of landing. Only during the First World War they were returned to them again, but for a number of reasons the landing was not carried out. This study examines the issue through the prism of the ratio of the linear forces of the Russian Black Sea, Turkish, and Austro-Hungarian fleets. For a better understanding of the balance of forces, tables of tactical and technical characteristics of battleships of Russia, Turkey and Austria-Hungary were added at the end of the study.

Anahtar Kelimeler: Russia, Turkey, Black Sea Straits, Black Sea Fleet, battleships.



РУССКИЙ ФЛОТ И ЧЕРНОМОРСКИЕ ПРОЛИВЫ НАКАНУНЕ И ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Аннотация

Проблема черноморских проливов стояла на повестке дня Российской империи на протяжении XIX века. Особенно после русско-турецкой войны 1877-1878 гг., когда Османская империя заметно потеряла могущество, этот вопрос стал одним из главных в российской внешней политике. В условиях международных кризисов, имевших место накануне Первой мировой войны и во время войны, возможность попадания Стамбула в руки другой державы вызывала опасения в России. Были подготовлены планы захвата Босфора в рамках десантной операции, чтобы предотвратить такую ситуацию и не допустить прихода иностранных судов в Черное море. Ключевым условием успеха десантной операции (согласно представлениям военно-морских теоретиков начала XX века) было владение морем, а основной предпосылкой для владения морем была

эскадра линейных кораблей, способных победить в генеральном сражении. Поэтому соотношение линейных флотов России и ее противников на Черном море (Турции и Австро-Венгрии, вмешательство которой в пользу Турции считалось вероятным) было важнейшим условием, определявшим – имеет смысл подготовка десанта или нет. Вплоть до 1910 года Российская империя сохраняла господство на Черном море, однако строительство дредноутов в Австро-Венгрии и заказ их Турцией резко изменил соотношение сил. Поэтому в десантную операцию активно готовили в 1880-1890-е гг., причем на наш взгляд, наибольший успех мог сопутствовать ей в 1896-1897 гг. Однако отвлечение внимания русского руководства на Дальний Восток, поражение в русско-японской войне, а затем усиление австро-венгерского и турецкого флотов заставили временно отказаться от идеи десанта. Лишь во время Первой мировой войны к ним вернулись снова, но по ряду причин десант не был осуществлен. В данном исследовании рассмотрен вопрос через призму соотношения линейных сил русского Черноморского, турецкого, а также австро-венгерского флотов. Для лучшего понимания баланса сил в конце исследования добавлены таблицы тактико-технических характеристик линейных кораблей России, Турции, Австро-Венгрии.

Ключевые слова: Россия, Турция, Черноморские проливы, Черноморский флот, линейные корабли.



Boğazları zapt etme meselesi, Rus siyasi ve askerî idarecilerinin planlarında farklı bağlamlarda birçok kez ortaya çıkmıştır. Fakat mesele daha çok, politik ve operasyonel karar alma yetkisini haiz olmayan kişilerce gündeme getirilmiştir. Neticede tarihçiler boğazların işgali ile ilgili konuşmaları ve boğazları işgal planlarını birbirinden titizlikle ayırt etmek zorunda kalmaktadır.

Tarihte çok geçmişe gitmeden, bu meselenin 1830-40'lı yıllarda fiiliyata geçirildiği şüphe götürmemektedir.¹ İstanbul ve Çanakkale boğazlarının ele geçirilmesi için Aralık 1852 ile Ocak 1853 tarihleri arasında yapılması öngörülen çıkarma harekâtı planı, I. Nikolay tarafından tasdik edilmiş; sonrasında ise 1853'ün başlarına dek tanzim edilmişti. Çıkarmaya kara kuvvetlerinden 40 binden fazla asker katılması planlanıyordu, fakat operasyona başlama emri bir türlü verilememişti.²

Rusya'nın Kırım Savaşı'nda yenilmesi ve Karadeniz filosunu kaybetmesinden sonra durum tamamen değişmişti. Dahası 1870'li yıllarda İngiltere'de inşa edilen 16 zırhlı gemi sayesinde Karadeniz'de Türk deniz güzcü Rusya'ninkinden katbekat üstün hale gelmişti. Haliyle bu şartlarda İstanbul Boğazı'na bir çıkarma operasyonu düşünmek söz konusu bile olamazdı.

Boğazlara bir çıkarmanın mümkün olup olmayacağı meselesi, Rusya yönetimince 1870'lerin sonunda tekrar masaya yatırılmıştı; fakat çıkarma harekâtı, ancak ve ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun karada ve denizde herhangi bir organize direnç

¹ G. A. Grebenshchikova, *Rossiiskii flot pri Nikolae I* (Sankt-Peterburg: Ostrov, 2014), 587–596.

² Grebenshchikova, *Rossiiskii flot pri Nikolae I*, 622–623.

göstermesinin mevzu bahis olmayacağı bir durumda, başka bir deyişle tam çöktüğü zaman mümkün olabilirdi.³

1880’li yıllarda Rus-Karadeniz zırhlı filo inşasına başlanmasıyla eş zamanlı olarak, boğazlara bir operasyon hazırlığına girişilmesi çok sayıda zorlu görevin üstesinden gelmeyi gerektirmekteydi.⁴

Başarılı bir çıkarma harekâtının en önemli ön koşulu, denize hâkim olmaktır. Bu mesele, askerî denizcilik literatüründe birçok kez tartışılmış ve A. Mahan’ın ünlü çalışmalarında tanımlanması yapılmıştır.⁵ Söz konusu iddia ile ilgili sorunları incelemek, bu çalışmanın kapsamı dışında olduğu için 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında askerî denizcilik uzmanlarının bu düşünceyi tartışmasız bir gerçek olarak kabul ettiklerini belirtmek yeterli olacaktır. Ayrıca deniz savaşında kilit rolü muharebe gemilerinin oynayacağı tartışmasız kabul edilmekteydi. Nitekim Rus-Japon Savaşı’nın tecrübeleri de bu çıkarımı tamamen doğrulamaktaydı.

Bu nedenle Birinci Dünya Savaşı arifesinde Boğaz’a çıkarma harekâtının mümkün olup olmayacağı meselesini Rus-Karadeniz, Türk ve Avusturya-Macaristan donanmaları arasındaki zırhlı güç dengesi açısından değerlendirmek yerinde olacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, 1880’li yıllarda Avusturya-Macaristan’a Rusya’nın potansiyel düşmanı gözüyle bakılmaktaydı. Avusturya-Macaristan donanmasının Türkiye’nin yanında boğazların savunmasına katılma ihtimali söz konusuydu.

1890’lı yıllarda durum Rus-Karadeniz donanması için oldukça elverişli görünmekteydi. Donanma önce 1889’da hizmete giren “İmperatritsa II. Yekaterina” tipinde üç zırhlıya sahipti. Sonra 1894’te donanmaya bu tipteki dördüncü gemi “Georgiy Pobedonosets” dâhil edilmişti. Ayrıca donanmaya “Dvenadtsat Apostolov”(1892) ile “Tri Svetitelya” (1895) zırhlılarına eklendi. Türkler, bu güce fiilen hiçbir şekilde karşı koyamazlardı. Zira 1870’li yıllarda inşa edilen gemilerin devri artık geçmişti, üstelik teknik açıdan da berbat bir vaziyetteydiler. Aynı zamanda mürettebatları da fiilen eğitimden yoksundu. O dönemde Avusturya-Macaristan’ın donanmasında da zırhlı bulunmuyordu. Buna mukabil Rus-Karadeniz donanması 1890’lı yıllarda çıkarma harekâtı için nispeten iyi bir hazırlığa sahipti. Yine bu yıllarda, çıkarmanın başarılı olabilmesi için anahtar vazifesi gören kara ve deniz birliklerinin koordinasyonu istenilen düzeyde değildi. Bütün bunlarla birlikte, çıkarmanın gerçekleşmesi için muhtemelen en uygun zaman, 1890’ların ikinci yarısında, yani 1896 Girit olayları ve 1897 Türk-Yunan Savaşı sırasındaydı. Gerçi, boğazlarda görünmesi halinde bir Rus çıkarma harekâtını imkânsız hale getirecek olan İngiliz Akdeniz donanmasının olaylara müdahil olma ihtimali her daim mevcuttu. Bu durum daima göz önünde bulundurulmuş ve çıkarma operasyonunun ateşli savunucularını dizginlemişti. Üstelik bu devirde Rus yönetiminin dikkati artık Uzakdoğu’ya kaymıştı.⁶

³ R. V. Kondratenko, *Morskaia politika Rossii 80-kh godov XIX veka* (Sankt-Peterburg: LeKo, 2006), 23–26.

⁴ Kondratenko, *Morskaia politika*, 257–274.

⁵ A.-T. Mekhen, *Vliianie morskoi sily na istoriiu. 1660-1783* (Sankt-Peterburg: Tipografiia Morskogo korpusa, 1895); *Vliianie morskoi sily na Frantsuzskuiu revoliutsiiu i imperiiu* (Moskova, Leningrad: Voenmorizdat, 1940).

⁶ Ayrıntılı olarak bk. A. V. Boldyrev, *Chernomorskie proliivy vo vnesheinei politike Rossii na rubezhe XIX – XX vv.* (Avtoref. diss. kand. ist. nauk, MGU im. M. V. Lomonosova, 2003).

1902-1904 yıllarında Avusturya-Macaristan donanmasına “Habsburg” tipinde üç zırhlı dâhil edilmişse de bunlar Karadeniz’deki Rus zırhlıları için ciddi bir tehdit oluşturmuyorlardı. Üstüne bu devirde Rus donanması “Rostislav” ve “Knez Potemkin-Tavriçeskiy” (Panteleymon) zırhlılarıyla zenginleştirilmişti. Sonra 1904-1906 yıllarında Avusturya, “Erzherzog Karl” tipinde üç zırhlı daha inşa etti. Bu gemiler, kabiliyetleri açısından Rus zırhlılarıyla mukayese edilebilir halde idiler. Ancak Avusturyalıların üç tam teşekküllü ve üç zayıf zırhlısı karşısında sekiz gemiyle Rus-Karadeniz donanması sayısal üstünlüğünü korumaya devam etti. Port Arthur ve Tsushima’da Baltık donanmasına ait Pasifik filosunun tamamen yok olmasına nazaran Karadeniz’de durum Rusya lehindeydi. 1907’de Avusturyalılar tarafından inşasına başlanan “Radetskiy” tipindeki üç zırhlı bile durumu pek değiştirmemişti. Sadece Avusturya ile Rus-Karadeniz donanması (zırhlıların kalitesi göz önüne alındığında) sadece sayıca eşit duruma geldi. Yeni Avusturya gemilerinin ortaya çıkması, “Yevstafiy” tipi iki yeni zırhlının Rus-Karadeniz donanmasına katılmasıyla denge yeniden sağlandı. Eğer 1911 yılı sonunda Avusturya-Macaristan ve Rus-Karadeniz donanmaları arasındaki güç dengesini eskimiş ve zayıf gemiler (“II. Yekaterina” ve “Dvenadtsat Apostolov” tipi Rusya gemileri ile “Habsburg” tipi Avusturya gemileri) hariç tutulduğunda özetleyecek olursak; oran 6’ya 5, yani eşite yakın olarak Avusturya lehineydi.

Osmanlı İmparatorluğu, 1910 yılında Almanya’dan iki zırhlı satın aldı. Açıkçası bunlar Rus-Karadeniz donanmasının “Rostislav” tipi gemilerin dışındaki zırhlılara karşı kazanma şansı bulunmayan “Brandenburg” tipi (“Turgut Reis” ve “Barbaros Hayreddin” olarak adlandırılan) eski gemilerdi. Bu tarihten kısa bir süre önce Türkler eski zırhlı “Mesudiye’yi” modernize etmişlerdi. Ancak modernizasyondan sonra silah ve zırh açısından zırhlı standartlarını tutmadığından onu kruvazör sınıfına dâhil etmek gerekir. Çok açık ki Türk donanmasının bu önlemleri Karadeniz’deki güç dengesini değiştirmeye yetmiyordu.

Ancak drednotların inşa edilmeye başlaması, Rus donanmasının Karadeniz’deki egemenliğini tehlikeye atmıştı. 1910-1912 yılları arasında Avusturya-Macaristan, ciddi savaş kabiliyeti ile fark yaratan 12 adet 305 mm top taşıyan “Viribus Unitis” tipi (nispeten düşük tonitolojyyla tam teşekküllü d’rednot silahları taşıyorlardı) muharebe gemileri inşa etmeye başladı. Rusya 1911 Ekiminde yaklaşık olarak Avusturyalıların gemileriyle aynı silahlara sahip olan ama özellikle torpidolara ve top mermilerine karşı daha dayanıklı “İmperatritsa Maria” tipi üç muharebe gemisi inşa etmeye başladı. Hakikaten de savaş sırasında gerçekleşecek olan bir çarpışmada Avusturyalılar ciddi bir üstünlük elde edebilirlerdi. Zira onların muharebe gemileri dünyada ilk defa kulelerinde top taşıyan yükseltilmiş hat şemasınca yerleştirilmiş burundan veya kıçtan ana kalibreli altı toplu ateş kabiliyetine sahip gemiler iken Rus muharebe gemileri ise bunu sadece klasik hat şemasınca yerleştirilmiş üç top ile gerçekleştirebiliyorlardı.

Daha tehlikelisi; Türkler, 1911 yılında İngiltere’den ana kalibrede atış kabiliyeti Rus muharebe gemilerinininkinin iki katından daha fazla olan “Reşadiye” tipinde iki tam teşekküllü muharebe gemisi sipariş ettiler. Yeni Türk gemilerinin 343 mmlik topları, Rus muharebe gemilerine çok ciddi hasarlar verebilirdi. Teorik olarak “Reşadiye” tipindeki iki

Türk muharebe gemisi, “İmparatriça Maria” tipindeki üç Rus muharebe gemisiyle kıyaslandığında daha güçlüydü. Gerçi Türk hazinesindeki kaynak yetersizliği durumu değiştirdi. Türkler, ikinci muharebe gemisinden neredeyse hemen vazgeçtiler. Fakat 1913’te “Reşadiye” tipine yakın bir muharebe gemisi inşası için tekrar kontrat imzaladılar. İsmi “Sultan I. Osman” olarak değiştirilen ve İngiltere’de inşası başlangıç aşamasında olan Brezilya muharebe gemisi “Rio De Janeiro’yu” 1912’de satın aldılar. Bu geminin toplarının 305 mm kalibre olarak seçilmesinin, Brezilya yönetiminin birikmiş mermi rezervini kullanabilmek için savaş gemilerinde geleneksel ana kalibreği muhafaza etme arzusundan ileri geldiği söylenebilir. Ana kalibredeki silahların sayısının 14’e çıkarılması gemi gövdesinin uzatılmasını zorunlu kıldı ki bu durum tonilatonun artması ve ana zırh kemerinin kalınlığının incilmesi ile sonuçlandı. Bu gemi, “Reşadiye’den” biraz zayıf olmasına rağmen hiçbir açıdan Rus muharebe gemilerinden geri kalmamaktaydı. Eğer Türkiye’nin gemi inşa planları başarıyla sonuçlansaydı, 1914’te inşasına başlanan dördüncü Rus-Karadeniz muharebe gemisi “İmperator I. Nikolay’a” rağmen bile Türk muharebe gemisi filosunun gücü Rus-Karadeniz donanmasının gücünü aşacaktı.

Türkiye’nin gemi inşa planlarına karşılık olarak Rus hükümeti Arjantin ve Şili için ABD ve İngiltere’de inşa edilen “Rivadavia” (iki adet) ve “Almirante Latorre” tipi muharebe gemilerini satın alma imkânlarını bile gözden geçirdi. Ülkemiz tarafından bu muharebe gemilerinin alınması durumunda Rusya ve olası düşmanlarının öngörülen filolarını karşılaştıracak olursak; kabul etmek gerekir ki bu muharebe gemileri, “Reşadiye” ve “Sultan I. Osman” gemilerine karşı koyabileceklerdi. “Rivadavia” tipi gemiler, daha kalın bir zırha sahipti ve silah kapasitesi açısından “İmparatriça Maria” tipi Rus muharebe gemilerinden daha aşağı değillerdi. “Almirante Latorre” ise zırh gücü eşit olup “Reşadiye’den” daha üstün ve fevkalade güçlü silahlara sahipti.

Türkiye, sipariş edilen muharebe gemilerinden hiçbirini almaya muvaffak olamadı. “Reşadiye” Birinci Dünya Savaşı’nın başında istimlak edildi ve İngiliz donanmasında “Erin” ismiyle hizmet etti. “Sultan I. Osman” da aynı akıbete uğradı ve “Agincourt” ismini aldı. “Reşadiye” tipindeki ikinci muharebe gemisi ise kızaktayken söküldü. İşin buraya varacağı asla öngörülemedi. Eğer savaş birkaç ay daha geç başlamış olsaydı o zaman Türkler “Reşadiye” ve “Sultan I. Osman’ı” edinmiş olacaktı. Oysa Rus-Karadeniz donanmasına ilk muharebe gemisi ancak 1915 Mayıs’ında, ikincisi aynı yılın Ekim ayında, üçüncüsü ise ancak 1917 Haziran’ında katılmıştı. Buna mukabil, Rusya tarafından satın alınan muharebe gemilerinin Karadeniz’e geçiş ihtimalleri belirsizlikten daha da öteydi. Zira Türkiye’nin söz konusu gemilerin boğazlardan geçişine izin verebileceği bir durumu tasavvur etmek çok güçtür.

Türk donanmasına Alman muharebe kruvazörü “Goeben’in” (Yavuz Sultan Selim) dâhil olmasıyla 1914-1915 yılında gerçekleşen olaylar, Türklerin iki modern muharebe gemisine sahip olmasının Rus-Karadeniz donanmasının başına ne derece büyük sorunlar açacağını göstermiştir. Bu gemi, zırh ve silah açısından muharebe gemilerinden daha zayıftı. Buna rağmen Rus muharebe gemilerinin hizmete girişine kadar eskimiş dretnot öncesi muharebe gemilerinden oluşan Rus-Karadeniz donanması için son derece tehlikeli

bir rakip olarak kaldı. “İmperatritsa Maria” sonra da “İmperatritsa II. Yekaterina'nın” donanmaya dâhil olması, Rus donanmasına denizdeki egemenliğini geri kazandırdı.

1910-1915 yılları arası İstanbul Boğazı'na yapılacak çıkarma harekâtı planlarının Rus donanmasının askerî denizcilik uzmanları tarafından neden çok riskli olarak nitelendirildiği belli oluyor. Doğal olarak, finansmanın yetersiz olduğu koşullarda hiç kimse bile isteye böyle riskli bir harekâta dâhil olmak istemezdi. Nitekim 1912 sonbaharında Türk ordusunun Bulgarlar tarafından yenilgiye uğratılması durumunda, “Hıristiyan ahaliyi korumak için” 5 bin Rus askerinden oluşan bir müfrezenin İstanbul'a nakli hususu dışişleri bakanlığı tarafından gündeme getirildiğinde Rus-Karadeniz donanmasının böyle mütevazı bir birliğin bile nakli için gerekli araç gereçten yoksun olduğu anlaşıldı.⁷ Fakat problem beklenmeyen bir taraftan ortaya çıkmıştı; Birinci Balkan Savaşı sırasında Bulgaristan neredeyse boğazlara hâkim oluyordu. Dolayısıyla Rus birliği Hıristiyan ahaliyi korumak yerine Bulgar askerlerinin İstanbul'a girişini engellemek zorunda kalabilirdi.

Boğazların yabancı ellere geçebileceği anlaşıldığında çıkarma hazırlıkları tekrar başlatıldı. 1914 Şubat'ında yüksek şurada Arjantin ve Şili için ABD ve İngiltere'de inşa edilen üç muharebe gemisinin satın alınması da dâhil olmak üzere Rus-Karadeniz donanmasının çıkarma operasyonuna hazırlanması hususu ele alındı.⁸

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve Türkiye'nin savaşa dâhil olmasından sonra boğazlar meselesi tekrar gündeme geldi. Literatürde savaştan önce için boğazların önemi geniş bir şekilde tartışılmaktadır. Bir bakış açısına göre; Alman karşıtı koalisyon ülkeleri tarafından Çanakkale ve İstanbul boğazlarının işgali, Türkiye'yi hızlı bir çöküşe götürecektir, silah ve askeri teçhizat açısından Rusya'ya ciddi bir yardım sağlanarak savaşın seyrini İtilaf Devletleri lehine çeviren bir dönüm noktası olacaktır. Bu nedenle Rus yönetiminin bütün güçlerini boğazların işgaline göndermeyi reddetmesi, büyük bir hata olarak değerlendirilebilir.⁹ Benzer bakış açısı detaylı bir şekilde literatürde dile getirilmektedir.¹⁰

Göz önüne almak gerekir ki; Rusya'nın müttefiklerinin Çanakkale Boğazı'nı işgal teşebbüsleri (Şubat 1915-Ocak 1916), İngiliz-Fransız kuvvetlerinin başarılı olması durumunda Rusya'nın boğazlardan mahrum kalacağına dair Rusya Dışişleri Bakanlığı'nda tekrar bir endişeye sebep oldu.

Rus yönetimince boğaza bir çıkarma operasyonu savaş boyunca tartışıldı. Operasyon tekliflerini ortaya atanlar diplomatlar olurken deniz ve özellikle kara kuvvetleri komutanlığı daha ölçülü bir tavır takındı. A.V. Kolçak'ın 1920'de verdiği ifadeye göre; Romanya'nın tarafsız kalması şartıyla 1917 baharında gerçekleştirilmesi düşünülen boğaza çıkarma harekâtı için 1916 yazında planlar kuruldu. Ancak Romanya'nın savaşa

⁷ İu. Luneva, *Bosfor i Dardanell: Tainye provokatsii nakanune Pervoi mirovoi voiny (1908-1914)* (Moskova: 2010), 136-137.

⁸ Luneva, *Bosfor i Dardanell: Tainye provokatsii*, 203-209.

⁹ Bu bakış açısı en belirgin haliyle şu çalışmada tasvir edilmiştir: P. V. Multatuli, *Gospod' da blagoslovit reshene moe...*, (Sankt-Peterburg: Satisie, 2002).

¹⁰ S. P. Borisevich, “Voенно-politicheskoe rukovodstvo Velikobritanii i bor'ba za Chernomorskie proliiv v gody Pervoi mirovoi voiny. 1914-1916” (Avtoref. diss. kand. ist. nauk, Ussuriiskii gosudarstvennyi pedagogicheskiy institut, 2003).

dâhil olması ve askerî başarısızlığı, Rus güçlerinin kaymasına sebep olmuş ve planlanan çıkarma harekâtını erteletmişti. 1917 yılı başında çıkarma fikri P.N. Milyukov tarafından destekleniyordu. Fakat iç politikadaki gelişmeler yüzünden artık çıkarma harekâtının gerçekleştirilmesi imkânsızdı.¹¹

Genel olarak bir çıkarımda bulunmak gerekirse, Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasında boğaza bir çıkarma harekâtının askerî uzmanlarca (hem deniz kuvvetleri uzmanları hem kara kuvvetleri uzmanları) çok riskli olduğu açıkça belirtilmişti. Kara kuvvetleri komutanlığına göre Rusya'nın başlıca düşmanları olan Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın karada yenilgiye uğramasıyla savaş sona erecekti. Dolayısıyla boğazlar gibi merkezden uzak bir bölgede yapılacak olan operasyon için büyük bir güç ayrılamazdı.

Bu harekâtın başlıca taraftarları, meseleyi genel politik zaviyeden ele alan ama meselenin askerî-teknik problemlerine vakıf olmayan Rusya'nın dışışleri olmuştur. Boğazlara yapılacak olan harekâtın reddedilmesinin temel sebebi ise söz konusu dönemde böyle ciddi bir operasyonu gerçekleştirmek için Rus kara ve deniz kuvvetlerinin genel olarak yetersiz olmasıydı.

Tablo 1: Avusturya-Macaristan, Türk ve Rus-Karadeniz donanmalarındaki zırhlıların özellikleri

Gemi tipleri	Yevstafiy (Rusya)	Panteleymon (Rusya)	Rostislav (Rusya)	Tri Svetitelya (Rusya)	Dvenadtsat Apostolov (Rusya)	Brandenburg (Türkiye/Almanya) ¹²	Mesudiye (Türkiye/İngiltere)	Radetskiy (Avusturya-Macaristan)	Erzherzog Karl (Av.-Mac.)	Habsburg (Av.-Mac.)
Tonilato	13950	13450	11000	14100	8700	10700	9700	15900	10650	8250
Hız, knot	16	16	16	16	15	16	17	20,5	20,5	19,5
Ana kalibre silahlar	4 x 305 mm 4 x 203 mm	4 x 305 mm	4 x 254 mm	4 x 305 mm	4 x 305 mm	6 x 280 mm	2 x 234 mm	4 x 305 mm 8 x 240 mm	4 x 240 mm	3 x 240 mm
Orta kalibre silahlar	12 x 152 mm	12 x 152 mm	8 x 152 mm	8 x 152 mm ¹³	4 x 152 mm	6 x 105 mm	12 x 152 mm	20 x 100 mm	12 x 190 mm	
Kemer zırhı mm(max)	230	230	368 (180-240) *	457 (250-220) **	356 (170-200) **	400 (200-270) *	300 (100-120) ***	230	210	220
Kule zırhı mm(max)	254	254	254 (130-170) *	406 (225-190) **	305 (150-170) **	300 (150-200) *	152 (50-60) ***	250	240	210
Nicelik, adet	2	1	1	1	1	2	1	3	3	
Kızağa konma	Ekim-Kasım 1904	1898	1895	1891	1888	1890	1872	Ey.-Kas. 1907 Ocak 1909	1902-1904	1899-1901
Suya indirme	Nisan-Ekim 1906	1900	1896	1893	1890	1891	1874	Ey. 1908 Tem. 1909 Nis. 1910	1903-1905	1900-1902
Hizmete giriş	Mart-Mayıs 1911	1905	1899	1895	1892	1894	1875, 1903'te temelli modernize edildi.	Haziran 1910 Ocak 1911 Eylül 1911	1906-1907	1902-1904

* Çelik zırh, daha sonraki zırhlılarda kullanılan Krupp zırhına göre mermilere karşı yaklaşık 1.5-2 kat daha düşük dirence sahipti. Parantez içinde Krupp zırhına eşdeğer zırh kalınlığı gösterilmektedir.

** Bileşik zırh, daha sonraki zırhlılarda kullanılan Krupp zırhına göre mermilere karşı yaklaşık 1.8-2.1 kat daha düşük dirence sahipti. Parantez içinde Krupp zırhına eşdeğer zırh kalınlığı gösterilmektedir.

*** Demir zırh, daha sonraki zırhlılarda kullanılan Krupp zırhına göre mermilere karşı yaklaşık 2.5-3 kat daha düşük dirence sahipti. Parantez içinde Krupp zırhına eşdeğer zırh kalınlığı gösterilmektedir.

¹¹ V. Urban, "Mog li poiavit'sia Kolchak-Bosforskii", VPK, Voennno-promyshlenniye kur'er, Obshcherossiiskaia ezhenedel'naia gazeta, (30 Ağustos 2006), <http://vpknews.ru/articles/5405>.

¹² Eğik çizgi ile gemiyi sipariş eden ülke ve geminin inşa edildiği ülke (eğer farklıysalar) belirtilmiştir.

¹³ 1911'de yeni silahlarla donatıldıktan sonra.

Tablo 2: Avusturya-Macaristan, Türk ve Rus-Karadeniz donanmalarındaki muharebe gemilerinin özellikleri

Gemi tipleri	İmperator Nikolay I (Rusya)	İmperatrisa Maria (Rusya)	Reşadiye (Türkiye/İngiltere)	Sultan Osman I (Türkiye/İngiltere)	Viribus Unitis (Avusturya-Macaristan)	Goeben (Almanya)	Rivadavia (Arjantin/ABD)	Almirante Latorre (Şili/İngiltere)
Tonilato	28500	25400	25250	30250	21600	25400	30700	32500
Hız, knot	21	21	21	22	20	28	22,5	22,5
Ana kalibre silahlar	12 x 305 mm	12 x 305 mm	10 x 343 mm	14 x 305 mm	12 x 305 mm	10 x 280 mm	12 x 305 mm	10 x 356 mm
Orta kalibre silahlar	20 x 130 mm	20 x 130 mm	16 x 152 mm	20 x 152 mm	12 x 150 mm	12 x 150 mm	12 x 152 mm	16 x 152 mm
Kemer zırhı mm(max)	260	260	305	230	280	270	305	230
Kule zırhı mm(max)	250	250	280	305	280	230	305	254
Nicelik, adet	1	3	2	1	4	1	2	1
Kızağa konma	Haziran 1914	Ekim 1911	Ağustos-Aralık 1911	Eylül 1911	Tem.-Eyl 1910 Ocak 1912 (2 adet)	Ağustos 1909	Mayıs-Temmuz 1910	Kasım 1911
Suya indirme	Ekim 1916	Ekim 1913 Nisan 1914 Mayıs 1914	Eylül 1913 2. kızakta söküldü	Ocak 1913	Tem. 1911 Mart-Kasım 1912 Ocak 1914	Mart 1911	Ağustos-Eylül 1911	Kasım 1913
Hizmete giriş	Girmede	Mayıs 1915 Ekim 1915 Haziran 1917	Ağustos 1914	Ağustos 1914	Aralık 1912 Tem. 1913 Tem. 1914 Aralık 1915	Temmuz 1912	Ağustos 1914 Mart 1915	Eylül 1914



Beyanname:

- Etik Kurul İzni:** Etik Kurul İzni gerekmemektedir.
- Katkı Oranı Beyanı:** Yazarlar, makaleye eşit oranda katkı sağlamış olduklarını beyan etmektedirler.
- Çıkar Çatışması Beyanı:** Yazarlar, herhangi bir çıkar çatışması olmadığını beyan etmektedirler.

Declarations:

- Ethics approval:** Not applicable.
- Author contribution:** The authors declare they have contributed equally to the article.
- Competing interests:** The authors declare no competing interests.



BIBLIOGRAPHY

- Boldyrev, A. V. *Chernomorskie proliivy vo vneshnei politike Rossii na rubezhe XIX – XX vv.* Avtoref. diss. kand. ist. nauk, MGU im. M. V. Lomonosova, 2003.
- Borisevich S. P. "Voенno-politicheskoe rukovodstvo Velikobritanii i bor'ba za Chernomorskie proliivy v gody Pervoi mirovoi voyny. 1914-1916." Avtoref. diss. kand. ist. nauk, Ussuriiskii gosudarstvennyi pedagogicheskii institut, 2003.
- Grebenshchikova, G. A. *Rossiiskii flot pri Nikolae I.* Sankt-Peterburg: İzd. Ostrov, 2014.
- Kondratenko, R. V. *Morskaia politika Rossii 80-kh godov XIX veka.* Sankt-Peterburg: İzd. LeKo, 2006.

Luneva, Iu. *Bosfor i Dardanelly. Tainye provokatsii nakanune Pervoi mirovoi voiny (1908–1914)*. Moskva: 2010.

Mekhen, A.-T. *Vliianie morskoi sily na Frantsuzskuiu revoliutsiiu i imperiiu*. Moskva. Leningrad: Voenmorizdat, 1940.

Mekhen, A.-T. *Vliianie morskoi sily na istoriiu. 1660-1783*. Sankt-Peterburg: Tipografiia Morskogo korpusa, 1895.

Multatuli, P. V. *Gospod' da blagoslovit reshenie moe*. Sankt-Peterburg: İzd. Satisie, 2002.

Urban, V. “Mog li poiavit'sia Kolchak-Bosforskii.” *VPK, Voенno-promyshlennyi kur'er, Obshcherossiiskaia ezhenedel'naia gazeta* (30 Ağustos 2006), <http://vpknews.ru/articles/5405>.

