

**OSMANLI DEVLETİ'NİN I. DÜNYA SAVAŞI'NA GİRMESİYLE
YOLAÇAN GELİŞMELER HAKKINDA GAYRET-İ VATANİYE
SÜVARİSİ CEMİL (ÖZDENİZ) BEY'İN HATIRALARI**

**THE MEMORIES OF GAYRET-I VATANİYE CAPTAIN CEMİL
(ÖZDENİZ) BEY ABOUT THE CIRCUMSTANCES LEADING TO
OTTOMAN STATE'S PARTICIPATION TO FIRST WORLD WAR**

Doç.Dr.Serpil SÜRMEİ*



Osmanlı Devleti'nin I.Dünya Savaşı içinde hızla yer almasına birbirine bağlı iki önemli olay neden oldu. Bunlardan ilki, İngiltere'ye biri, 1911 yazında sipariş edilen Reşadiye¹ ile diğeri, 1914 Şubat'ında satın alınan Sultan Osman I² adlı Türk savaş gemilerine 31 Temmuz 1914'te İngiliz Hükümeti tarafından el konulmasıydı³. Paraları peşin olarak ödenen bu iki

Türk gemisine, İngiliz Hükümeti'nin el koymak suretiyle gösterdiği açık tavır, ülkede haydutluk olarak nitelenirken, hükümetin ve özellikle Türk kamuoyunun

* Atatürk Üniv.Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Öğretim Üyesi 25240/Erzurum.

¹ Reşadiye: 1911 Ağustos'unda kızağa yatırıldı ve 1913 Eylül'ünde kızaktan suya indirildi. 22.780 ton olarak inşa edilen gemi, 1914 Ağustos başlarında tamamlandı. İngiliz Hükümeti'nin el koymasıyla 1914 Eylül'ünde Erin adıyla İngiliz Kraliyet Donanması'na katıldı ve savaş sırasında Kuzey Denizi'nde görev aldı. (www.history.navy.military/photos/sh.fornv/uk; The New York Times, December 27, 1918)

² Sultan Osman I: 27.500 ton olarak Brezilya Donanması için inşa edilmeye başlanan gemi, Rio de Janerio adıyla 1913 Ocak'ında kızaktan suya indirildi. Ancak mali zorluklar nedeniyle Brezilya Hükümeti tarafından alınamayınca, 1914 Şubat'ında Osmanlı Devleti'ne satıldı. Sultan Osman I ismi verilen gemi, 1914 Ağustos başlarında tamamlandı. İngiliz Hükümeti'nin el koymasından kısa bir süre sonra Agincourt adıyla Kraliyet Donanması'na katıldı ve savaş sırasında Kuzey Denizi'nde görev aldı. (www.history.navy.military/photos/sh.fornv/uk; The New York Times, December 27, 1918)

³ Winston S.Churchill, The World Crisis (1911-1914), New York 1928, s.222.

tepkisi felaket derecede kötü oldu⁴. Bu durumla ilgili Rus elçisi 7 Ağustos'ta Petersburg'a gönderdiği bir telgrafta "Türk dretnotlarının müsaderesi burada İngiltere aleyhinde şiddetli bir öfke doğurmuştur"⁵ demektedir.

Kuşkusuz Almanya savaş arefesinde, İngiltere'ye karşı şiddetle büyüyen bu tepkiyi, Osmanlı Devleti'ni bir an önce savaşa dahil etme yolunda iyi kullandı. 24 Temmuz'dan beri, iki ülke arasında devam eden ittifak görüşmeleri, İngiliz Hükümeti'nin Türk savaş gemilerine el koymasından iki gün sonra semeresini verdi ve Türk-Alman İttifak Antlaşması 2 Ağustos 1914'te gerçekleşti⁶. Üç gün sonra da, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesini hızlandıran ikinci önemli olay sıraya girdi. Bu Amiral Wilhelm Anton Souchon⁷ kumandasında Goeben⁸ ve Breslau⁹ adlı iki Alman gemisinin Messina¹⁰ limanından ayrılarak; İngiliz

⁴ Philip P.Graves, İngilizler ve Türkler, Osmanlıdan Günümüze Türk-İngiliz İlişkileri (1790-1939), Ter:Yılmaz Tezkan, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 1999, s.128; C.F.Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı I, Yay.Haz:Metin Martı, Arma Yayınları, İstanbul, 2005², s.30.

⁵ Mahmud Muhtar, Maziye Bir Nazar Berlin Antlaşmasından Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münasebetleri, Sadeleştirerek Eklerle Yay Haz: Erol Kılınç, Ötügen Neşriyat A.Ş., İstanbul, 1999, s.245.

⁶ Churchill, The World Crisis (1911-1914), s.222.

⁷ Wilhelm A. Souchon: Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesinde önemli rol oynayan Goeben ve Breslau savaş kruvazörlerini Akdeniz'den Çanakkale'ye getiren Alman amirali. 1914 Ağustos ortalarında Türk Donanması'nın komutasına getirildi. 29 Ekim 1914'te Türk Donanması ile Karadeniz'de kıyısı bulunan Sivastopol; Odesa, Novorosisk ve Kefe limanlarına saldırılmasını sağlayarak, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesine yol açtı. 29 Ekim 1916'da Prusya Krallığı'nın I. Dünya Savaşı'na kadarki en yüksek askeri nişanı olan Pour le Mérite madalyası ile ödüllendirildi. Üç yıl Türk Donanması'nın başında kaldı. 1917 Eylül'ünde Almanya'ya döndü. (<http://en.wikipedia.org/wiki/Wilhelm-Souchon>)

⁸ Goeben: 23.000 tonluk savaş kruvazörü. Alman Blohm-Voss AG Şirketi tarafından Hamburg'ta 12 Ağustos 1909'da kızağa çekildi ve 28 Mart 1911'de denize indirildi. 1912'den 10 Ağustos 1914'e kadar Alman Donanması'nda hizmet gördü. Çanakkale'ye girdikten sonra Türk Hükümeti tarafından satın alındığı açıklandı. 16 Ağustos 1914'te Türk bayrağı çekildi ve Yavuz Sultan Selim ismi verildi. 1926-1930 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Gölcük Tersanesi'nde yeniden donatıldı. 1936'da Yavuz ismi verildi. 1971'de M.K.E. sökülme üzere satıldı ve 1976'da da söküldü. (Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007³, s.98)

⁹ Breslau: Magdeburg sınıfı 4.550 tonluk hafif kruvazör. 16 Mayıs 1911'de kızaktan denize indirildi. 1912'den 10 Ağustos 1914'e kadar Alman Donanması'nda hizmet gördü. Goeben ile birlikte Türk karasularına girdikten altı gün sonra Midilli adını aldı. 20 Ocak 1918'de İmroz yakınında dört mayına çarptıktan sonra battı. Mürettebatından

gemilerinin takibinde beş gün süren bir yolculuktan sonra, 10 Ağustos 1914'te Çanakkale Boğazı önlerine gelmeyi başarmasıydı.

Goeben ve Breslau ile ilgili bundan sonraki gelişmelere Gayret-i Vataniye¹¹ Süvarisi Cemil Bey¹² hatıralarında şöyle yer vermektedir: "...Ben o zaman donanmada Gayret-i Vataniye süvarisi ve flotilla¹³ komador¹⁴ vekili olarak

330 kişi kaybedildi. (Güleryüz, Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, s.116; <http://en.wikipedia.org/wiki/SMS-Breslau>)

¹⁰ Messina/Misina: İtalya'nın Sicilya Adası'nda bulunan önemli liman ve kenti.

¹¹ Gayret-i Vataniye: 765 tonluk destroyer. Alman Donanması için S. 168 olarak sipariş edildi. 30 Eylül 1909'da kızaktan denize indirildi. Donanma Cemiyeti tarafından 1910'da Almanya'dan satın aldı. 27 Ağustos 1916'da Varna açıklarında karaya oturdu. İşe yarar tüm teçhizatı alındıktan sonra mürettebat tarafından infilak ettirildi. (Güleryüz, Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, s.135; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Gayret-i-Vataniye>).

¹² Cemil Özdeniz, 1878'de İstanbul'da doğdu. 13 Mart 1894'te Deniz Harp Okulu'na girdi. 18 Şubat 1896'da mezun oldu ve İzmir Vapuruna mühendis olarak atandı. 13 Haziran 1896'da Heybetnüma Korveti'ne mühendis, 4 Nisan 1897'de Tair Torpidosu'na daha sonra naklen Mehmed Selim Talim Gemisi'ne seyir subayı olarak tayin oldu. 15 Mart 1898'de rütbesi üsteğmenliğe yükseltildi ve 23 Nisan 1898'de Nusret Torpidosu'na seyir subayı olarak atandı. 8 Ocak 1899'da Asar-ı Tevfik Zırhlısı'na seyir subayı muavini daha sonra Berk-i Efşan Torpidosu'na seyir subayı olarak tayin edildi. 20 Mayıs 1900'de Tevfik Torpidosu süvariliğine bu göreve ek olarak Burhaneddin Torpidosu süvariliğine atandı. 12 Eylül 1906'da yüzbaşılığa terfi etti. 6 Ekim 1907'de Antalya Torpidosu ile bu göreve ek olarak Sultanhisar Torpidosu Süvariliklerine, 6 Temmuz 1908'de de Oraç Torpidosu Süvariliği'ne tayin edildi. 17 Temmuz 1912'de Basra Torpidosu'na süvari olarak atandı ve 7 Ağustos 1912'de kıdemli yüzbaşılığa terfi etti. 18 Aralık 1912'de Gayret-i Vataniye Torpidosu Süvariliği'ne atandı. 12 Şubat 1915'de İstanbul Liman Dairesi'ne, 14 Haziran 1915'de Mahmud Şevket Paşa Vapuruna Süvariliği'ne atandı. 19 Ağustos 1915'de geçici olarak merkeze, 20 Ocak 1916'da İstanbul Boğazı Torpil Müfrezeye Memurluğu'na, 7 Haziran 1916'da tekrar geçici olarak merkeze tayin edildi. 20 Eylül 1916'da geçici olarak Çanakkale Boğazı Torpil Müfrezeye Memurluğu'na, 19 Kasım 1916'da yine geçici olarak merkeze ve 30 Aralık 1916'da tekrar Çanakkale Boğazı Torpil Müfrezeye Memurluğu'na atandı. 18 Ağustos 1918'de merkeze bir kez daha geçici olarak tayin edildi. 11 Aralık 1920'de Liman Dairesi İade-i Sefain Komisyonu'na, 24 Nisan 1922'de Merkez Hidemat-ı Müteferrika kadrosuna, 10 Ocak 1923'de de Çanakkale'de kılavuzluk etmek üzere Seyr-i Sefain Müdüriyeti'ne atandı. 1 Şubat 1923'de rütbesi Korvet Kaptanlığı'na (Binbaşı) yükseltildi. 10 Ocak 1924'te de emekli oldu. (Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri III, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2009, s.392-393).

¹³ Filotilla: Donanmada filoların kendi aralarında bölünmesiyle oluşan küçük filolar.

¹⁴ Komodor: Emrinde iki üç kaptan bulunan filo komutanı

bulunuyordum. Donanma Heybeliada¹⁵ önlerinde yatıyordu. O tarihte donanmamızda muallim sıfatıyla İngilizler vardı. Bir gün İngiliz Amirali Limpus¹⁶ işaretle beni Amiral Gemisi Barbaros Hayreddin¹⁷ zırhlısına çağırdı gittim. Bana şunları söyledi:

“-Numune-i Hamiyet¹⁸ ve Gayret-i Vataniye hemen istim tutarak 15 mil¹⁹ süratle Çanakkale’ye hareket edeceklerdir. Oradaki dört gemiye iltihak edeceksiniz. En kıdemli süvari sensin. Çanakkale’de Mevkii Müstahkem Kumandanı Cevad²⁰ bey’e kendini takdim et. Her ihtimale karşı Boğaz müdafaasında gemilerinizin torpido tüyüplerinden istifade edeceksiniz. Plânlarını da tanzim et dedi.

Çanakkale’ye gittik ve Cevad Bey’e mülaki oldum: Cevad Bey bana:

-Cemil Bey dedi. Ben deniz işinden sizin kadar anlamam. Maddi ve manevi mesuliyeti size ait olmak üzere icap eden plânı tanzim ediniz. Yalnız siz daima Çimenlik²¹ istikametinde demirli kalınız. Çünkü bana lazım olacaksınız.

¹⁵ Heybeliada: Préns veya Şehzade adaları olarak bilinen ve bugün İstanbul’un Adalar ilçesine bağlı dokuz adasından biri.

¹⁶ Amiral Sir Arthur Henry Limpus: 1912’de Türk Donanması’nın eğitimi için, İstanbul’a gelen İngiliz Denizcilik Heyeti’nin Başkanı. Türk Donanması’nın kontrolü 15 Ağustos 1914’e kadar Limpus’un kumandası altındaydı. (Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale I, s.32).

¹⁷ Barbaros Hayreddin: Alman Brandenburg sınıfı 10.000 tonluk savaş gemisi. 1891’de kızaktan denize indirildi ve 1894’te hizmete girdi. 5 Ağustos 1910’da Donanma Cemiyeti tarafından satın alındı ve Barbaros Hayreddin ismi verildi. 8 Ağustos 1915’de Marmara Denizi’nde İngiliz denizaltısı E 11 tarafından batırıldı. 253 denizci hayatını kaybetti (Güleryüz-Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, s.96; Nejat Gülen, Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2001², s.204-205; www.turkiye-wrecks.com)

¹⁸ Numune-i Hamiyet: Alman Donanması için S 167 olarak sipariş edildi. 1910’da Osmanlı Devleti’ne satıldı. Taşkızak Tersanesi için ambar gemisi olarak hizmet etti. 1953’de sökülmeğe başlandı (Güleryüz-Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, s.135).

¹⁹ Deniz mili: Bir deniz mili 1852 metre.

²⁰ Cevad Çobanlı, 10 Ağustos 1914’te Akdeniz Boğazı (Çanakkale Boğazı) Müstahkem Mevki Kumandanlığı’na atandı. 9 Ekim 1915’e kadar bu görevde kaldı. 29 Kasım 1914’te rütbesi Tümgeneralliğe (Mirliva) yükseltildi. (Türk İstiklâl Harbi’ne Katılan Tümen ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1989, s.20-21).

²¹ Çimenlik Kalesi/Kale-i Sultaniye: 1462’de Fatih Sultan Mehmed tarafından Çanakkale Boğazı’nın en dar kısmı Maydos’ta Boğaz’ı kuvvetlendirmek için inşa ettirdiği kalelerden biri olup, diğeri Kilidbahir Kalesi’dir. Çimenlik Kalesi’nin surları 11

Ben diğer dört geminin de vaziyetini inceleyerek icap eden plânı yaptım ve bu plânın bir nüshasını da Mevkii Müstahkem Kumandanı'na verdim. Çanakkale'de kendilerine iltihak ettiğimiz gemiler, Kütahya, Draç sınıfından dört İtalyan botu idi. Bu botlardan her biri, Boğaz'da nöbetle karakol vazifesi görüyorlardı.

Biz Çanakkale'ye gittikten sonra, aradan bir hafta geçti. Birgün karakol vazifesi gören nöbetçi bot süvarisinden aldığımız bir haberden, iki Alman harp gemisinin tam süratle Boğaz'a doğru geldiklerini öğrendim. Hemen keyfiyeti Müstahkem Mevkii Kumandanı'na rapor ettim. Cevaben tam süratle üzerlerine gitmem ve amirali ile temas ettikten sonra gemileri içeri almam emrolundu.

Gayret-i Vataniye ile, iki Alman harp gemisinin üzerine doğru, Boğaz'dan tam yolla çıktım. Alman harp gemilerinden Goeben'e yaklaştığım zaman, Goeben'den şu işareti aldım:

-Boğaz'dan içeri gireceğim. Bana kılavuzluk yapınız.

Ben de işaretle şu cevabı verdim:

-Süratinizi tenkis ve peşimi takip ediniz..

Bunun üzerine Goeben ve Breslau süratlerini 15 mile indirdiler ve bu süratle onları mayın hatlarından geçirip, içeriye aldım ve Çanakkale'ye getirdim. Bu aralık Çanakkale Müstahkem Mevkii Kumandanı Cevad Bey de, bir motorbotla Goeben'in bordasına yanaştı. Cevad Bey'in Alman amiralle ne görüştüğünü bilmiyorum. Bana Nara'ya²² doğru ilerlemem emredildi. Ben önde, Goeben ve

m.yüksekliktedir ve 9 burcu bulunmaktadır. Kalenin deniz kenarındaki suru, III.Selim yıktırarak yerine o günün silah ve teknolojisine uygun top platformları ve cephanelikler yaptırmıştır. Kale tüm tabya ve deniz savunmaları kumandasının karargâhı olarak hizmet görmüştür. (Hans Kannengiesser Pascha Çanakkale Cehenneminde 500 Alman, Çev. Ege Çınar Arcan, Arcan Prodüksiyon, İstanbul, 2010, s.66; www.canakkaletr.com/cimenlik-kalesi-kala-i-sultaniye)

²² Nara Kalesi. Çanakkale Boğazı'nın Anadolu yakasında Çanakkale'ye 5 km uzaklıkta olup, Rumeli yakasında Eceabat'a 5 km uzaklıkta bulunan Bigalı Kalesi ile birlikte, 1807'de İngiliz donanmasının Boğaz'dan geçerek, İstanbul'u tehdit etmesi üzerine, III. Selim zamanında yapılmaya başlanmış ancak II.Mahmud döneminde yapımı tamamlanabilmiştir. Kale 9,5 m. yüksekliğinde olup, cephane deposu, dış duvar ve gözetleme kulesi gibi kısımlardan oluşmaktadır. Çanakkale Boğazı'nı doğu-batı istikametinde geçiren hat Nara'dır. Burada Çimenlik'in aksine akıntının güçlü olmayışı, asırlar boyunca ordusunu bir kıtadan diğerine geçirmeyi deneyen kumandanlar tarafından kullanılmasına neden olmuştur. Bu yüzden Çanakkale

Breslau arkada Nara'ya kadar geldik. Burada Alman gemileri demirlediler. Biraz sonra Goeben'in İkinci Kaptanı Madlung²³ Gayret-i Vataniye'ye gelerek bana:

-Kömüre şiddetle ihtiyacımız var. Bize Türk donanması için kömür getiren ve Nara'da bulunan İngiliz şilebinin hamulesini vereceksiniz dedi.

Hakikaten o günlerde kömür hamulesiyle Nara'ya gelmiş bir İngiliz şilebi vardı. Bizim donanmanın kömürünü getirmişti. Alman kaptanın bu talebini derhal Mevki-i Müstahkem Kumandanlığı'na bildirdim. Bir müddet sonra da, şilebin kömürlerinin Alman gemilerine verilmesini temin etmem bildirildi. Bunun üzerine İngiliz şilebinin süvarisine vaziyeti bildirdim. Fakat şilebin süvarisi:

-Ben Türk gemileri için kömür getirdim. Alman harp gemilerine kömür veremem. Ben hamulemi Nara'ya boşaltacağım. Kontratım böyledir dedi.

Keyfiyeti Mevki-i Müstahkem Kumandanı ile bil-istişare İstanbul'a Bahriye Nezareti'ne telsizle bildirdik. Aradan kısa bir zaman geçtikten sonra, Bahriye Nezareti'nden telgrafla şu emri aldım:

Şimdi müsella askerlerle şilebe git ve kömürün Alman harp gemilerine teslim edilmesini temin et"²⁴. Aldığım bu emir üzerine, işin çok mühim ve nazik bir safhaya girdiğini anladım. Çünkü İngiliz şilebinin süvarisi kömürün Alman gemilerine verilmesine razı olmuyordu. Bu vaziyet karşısında Mevki-i Müstahkem Kumandanı Cevad Bey'i tekrar gördüm ve:

-Eğer dedim. Biz müsella askerlerle İngiliz şilebini, kömürü Alman harp gemilerine vermeye icbar edersek, belki mühim bir mesele çıkar. Bana müsaade edin, ben bu meseleyi başka şekilde halledeyim.

Cevad Bey'in müsaadesi üzerine, İngiliz şilebinin kömürünü Almanlara teslim etmekten vazgeçip, Goeben ve Breslau'nun kömür ihtiyacını, oradaki bize ait kömür yüklü birkaç mavnadan tedarik ettik. Goeben kömürü aldığı gece sabaha karşı demir kaldırıp Nara'dan, Marmara istikametine doğru ilerledi.

Savaşları sırasında Boğaz'ı İngiliz denizaltılarına kapatacak ağ, Nara noktasında döşenmiştir (Kannengiesser, Çanakkale Cehenneminde 500 Alman, s.67-68; www.canakkale.gov.tr).

²³ Binbaşı Rudolf Madlung

²⁴ Deniz Ortasında Ölümü Yenen Adamlar, Röportajı Yapan: Rıza Lebip Asa, Yeni Sabah, 9 Son Teşrin 1938/9 Kasım 1938, No:188.

Alman gemilerinin Boğaz'dan içeri girmelerinden takriben beş saat kadar sonra başta Inflexible²⁵ ve Indomitable²⁶ muharebe kruvazörleri bulunmak üzere beş İngiliz harp gemisinin Boğaz'a yaklaştığını nöbetçi botlarımızdan biri görüp, komodor vekili olmak sıfatıyla derhal bana rapor etti. Bizim nöbetçi bota, İngilizler işaret vermişler Bot ta üzerilerine gitmiş işaretle:

İki Alman harp gemisi bizden kaçtı. Boğaz'dan içeri girdiler. Ya bunları dışarı çıkarın veyahut müsaade edin biz de içeri gireceğiz. Onlar bizim ganaimimizdir demişler.

Müstahkem Mevkii Kumandanı Cevad Bey ile bil-istişâre derhal İstanbul'a malûmat verdik ve İngiliz harp gemilerinin amiraline:

İstanbul'a yazdık, alacağımız cevabı beklemeniz lazım dedik. Aradan 24 saat kadar geçti. İstanbul'dan telgrafla bir cevap aldık, bu telgrafta:

Goeben ve Breslau Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınmışlardır²⁷. Bu gemiler Yavuz ve Midilli olarak tesmiye edilmişler ve Osmanlı bayrağını da çekmişlerdir. İngiliz amiraline bu yolda malûmat veriniz deniliyordu. Bunun üzerine Mevki-i Müstahkem'den bir muhabere memuru alarak İngiliz Fırka-i Bahriyesi'nin Amiral Gemisi Inflexible'ın üzerine doğru gittim ve keyfiyeti İngiliz amiraline anlattım. Amiral verdiği cevapta, bizim hakikaten böyle gemilere

²⁵ Inflexible: 17.570 tonluk İngiliz Kraliyet Donanması'na ait savaş kruvazörü. 1906'da kızağa yatırıldı ve 1907'de denize indirildi. Hizmete 20 Ekim 1908'de girdi. Alman gemileri Goeben ve Breslau'yu Akdeniz'de izledi. 1915'de Çanakkale istihkâmlarını bombardıman etti. Fakat manevra sırasında mayına çarptı ve hasara uğradı. Batmaktan kurtulmak için sahile dönmek zorunda kaldı. Tamir için Malta'ya ve daha sonra Cebelitarık'a gönderildi. Jutland Savaşı sırasında Alman Savaş Kruvazörü Lutzow'u hasara uğrattı. Savaşın sonra eski gemi olarak sayıldı ve 1921'de sökülme üzere satıldı (<http://en.wikipedia.org/wiki/HMS-Inflexible>).

²⁶ Indomitable: 17.687 tonluk İngiliz Kraliyet Donanması'na ait savaş kruvazörü. 1906'da kızağa yatırıldı ve 1907'de denize indirildi. 20 Haziran 1908'de hizmete girdi. Alman gemileri Goeben ve Breslau'yu Akdeniz'de izledi. Çanakkale'yi koruyan istihkâmları bombardıman etti. Jutland Savaşı sırasında Seydlitz ve Derfflinger adlı Alman savaş kruvazörlerini hasara uğrattı. Savaşın sonra eski gemi olarak sayıldı ve 1921'de sökülme üzere satıldı. (<http://en.wikipedia.org/wiki/HMS-Indomitable>).

²⁷ İngilizlerin Türk gemilerine el koyması üzerine, Türk kamuoyunun öfkesini yatıştırmak için, Alman gemilerinin satın alındığı, Almanya'ya da gemiler için 80 milyon Mark ödendiği o sırada İstanbul'dan alınan haberler arasındaydı (Evening Post, August 17, 1914; Poverty Bay Herald, August 17, 1914; Otautau Standart and Wallace County Cronicle, X, Issue: 485, 8 September 1914, Page:5)

ihtiyacımız olduğunu, bu yüzden memnun bulunduğunu fakat bu satın alma işini neyle tevsik edebileceğimi sordu. Ben de cevaben aldığım telgrafın meali budur dedim. İngiliz amirali Malta'daki baş amiralleriyle muhabere edeceğini söyledi. Ben de ayrılıp geri döndüm. Fakat bir müddet sonra, İngiliz gemilerinin Boğaz'a yaklaşmakta olduklarını gördüm ve İmroz²⁸ Adası civarında İngiliz donanmasının tahaşşüt ettiğini de haber aldım. Keşifte bulunmak üzere, Boğaz'dan Gayret-i Vataniye ile çıktım. 20 mil yolla gidiyordum. Benim dışarı çıktığımı gören İngiliz gemileri de, aynı süratle bordama müvazi olarak ilerlemeye başladılar.

Biraz evvel kapalı olduğu halde, şimdi toplarının muşambalarını açmışlar, mantar kapaklarını çıkarmışlardı. Boğaz'ın haricinde bir saat kadar borda bordaya seyrettik. Bu esnada ben, bu sıkıcı takipten kurtulmak için, birdenbire rotamı değiştirdim. Maksadım mümanaata maruz kalmadan, İngiliz donanmasının Boğaz haricindeki tahaşşüt mevkiini tayin etmekte. Fakat ben tebdil-i rota ettikten sonra, ilerlediğim istikamet üzerinde cenuptan birdenbire iki İngiliz destroyeri peyda oldu ve beni önlediler. Rotayı tekrar değiştirdim. İngiliz gemilerinin vaziyetlerinden, yaptıkları önleme ve çevirme hareketlerinden benim sancak tarafına gitmememi istediklerini anlıyordum. Bu şerait içinde keşif vazifemi bitirdim ve Tavşan Adası²⁹ arkasında altı nakliye gemisi gördükten sonra geri döndüm.

Keşif neticesini telsizle Bahriye Nazırı'na ve Donanma Kumandanı'na bildirdim. Bir müddet sonra Tuzla'dan³⁰ bir telgraf aldım. Bu telgrafta aynen ve bana hitaben şunlar yazılıydı:

Şimdi Numune-i Hamiyet'i de beraberinize alarak, Tuzla'da bulunan amirale iltihak ediniz” Telgrafın altındaki imza Heyet-i Talimiye Reisi İngiliz Amirali Limpus'un değil, Alman Amirali Souchon'un imzası idi. Demek artık İngiliz Talim Heyeti yerine Alman Talim Heyeti kaim olmuş ve Donanma Amiralliği'ne Souchon tayin edilmişti. Çok kısa zaman içinde vaki olan bu tebeddüle hayret etmekle beraber emre itaat ederek, Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye ile

²⁸ İmroz: Gökçeada

²⁹ Tavşan Adası: Çanakkale Boğazı'nın güney ağzı ile Bozcaada arasında, kıyıdan yaklaşık 7 km. açıkta yer alan dört küçük adadan kuzeydeki en büyük adadır. Ancak dört küçük adanın (Presa, Orak, Yılan ve Tavşan) hepsi bugün Tavşan Adaları olarak anılmaktadır.

³⁰ Tuzla: İstanbul'un en güneyde bulunan ilçesi olup, Türkiye'nin en büyük tersanesi buradadır.

derhal hareket edip, Tuzla'ya geldik. Burada Goeben'e yani Yavuz'a yaklaştık ve kendimizi amirale tanıttık. O zaman Gayret-i Vataniye'ye, Goeben'in İkinci Kaptanı Madlung'u komador tayin ettiler. O günden sonra gemiye Komador forsunu çekerek, Alman amiralinin kumandası altında manevralar yapmaya başladık"³¹.

Görüldüğü üzere Goeben ve Braslau gemilerinin Çanakkale Boğazı'na girişi ve çok geçmeden bu iki geminin Türk Hükümeti tarafından satın alındığına dair yaptığı açıklama, İngilizleri tatmin etmediği, Cemil Bey'in yukarıda bahsettiği İngiliz amirali ile görüşmesi sırasında amiralin kendisine bu satışı neyle belgelendireceğini sormak istemesinden de anlaşılmaktaydı. Çünkü İngiltere, gemilerin içinde Alman mürettebat bulunması nedeniyle, bu alışverişin meşruiyetini kabule yanaşmayacak ve Alman mürettebatın ülkelerine gönderilmelerini talep ederek bu talebi üzerinde de ısrarla duracaktı³². Ayrıca sorun ettiği bu meseleyi bir adım daha ileri götürerek, Alman mürettebat İstanbul'da kaldığı sürece Türk savaş gemilerinin Boğaz'dan çıkmalarına müsaade edilmeyeceği ve satın alındığı açıklanan gemilerin Boğaz'dan çıkmaya teşebbüs etmeleri halinde, Alman gemisi olarak muamele görecekları beyanında bulunacaktı. Hatta bu konuda ne kadar ciddi olduklarını göstermek için de bir İngiliz filosunu Çanakkale'ye göndererek Boğaz'ın girişini ablukaya alacaklardı³³.

Gayret-i Vataniye Süvarisi Cemil Bey'in yukarıda bahsettiği Boğaz'dan çıkararak yaptığı keşif hareketi, İngiliz gemilerinin Boğaz'ın girişini ablukaya almak için toplanma hazırlıklarında bulunduğu zamana rastladığını göstermektedir.

Kuşkusuz İngilizlerin Alman gemilerini mesele yaparak, hükümet ve Türk kamuoyunun kendilerine karşı zaten var olan şiddetli tepkiyi giderek artırması ve gerginliği tırmandırmaktan çekinmemesi, sonunda, Türk Hükümeti'nin 15 Ağustos

³¹ Deniz Ortasında Ölümü Yenen Adamlar, Röp.Yap: Rıza Labip Asal, Yeni Sabah, 10 Son Teşrin 1938/10 Kasım 1938, No:189.

³² Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale I, s.34; Alan Moorehead, Gelibolu, Çev:Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Kitap, İstanbul, 2004⁵, s.23; The New York Times, November 22, 1914.

³³ Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale I, s.34; Nigel Steel-Peter Hart, Gelibolu Yenilgisinin Destanı, Türkçesi: Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul, 1997, s.4; Cemal Paşa Hatırat, Yay.Haz.Metin Martı, Arma Yayınları, İstanbul, 1996⁵, s.142.

1914'te Türk Donanması'nın kontrolünü, Amiral Limpus başkanlığındaki İngiliz Denizcilik Heyeti'nin komutasından almasına neden oldu. Gerçi hükümet kendilerine Türkiye'de kalmak istemeleri halinde Bahriye Nezareti'nde görevlerine devam edeceklerini bildirdiyse de³⁴ artık heyetin mevkiî sarsılmış olduğundan, İngiliz Büyükelçisi Sir Louis Mallet'in tavsiyesi üzerine, Amiral Limpus ve heyeti 9 Eylül 1914'te İstanbul'dan ayrılmak zorunda kaldılar³⁵.

Türk Donanması'nın kontrolü İngiliz Denizcilik Heyeti'nden 15 Ağustos'ta alınmasından sonra, aynı gün Goeben ve Breslau gemilerindeki Alman mürettebatın yerini Türk mürettebat aldı³⁶. Birkaç gün sonra ise, Türk Donanması'nın kontrolü Amiral Souchon'a verildi.

Gayret-i Vatanîye Süvarisi Cemil Bey'in hatıralarında, Numune-i Hamiyet gemisiyle beraber Tuzla'da bulunan amirale katılmalarını isteyen telgrafın altındaki imzanın Amiral Limpus'un değil de, Amiral Souchon'a ait olduğunu artık İngiliz Talim Heyeti'nin yerini Alman Talim Heyeti'nin alıp, Donanma Amirallîği'ne Souchon'un tayin edildiğini ve çok kısa zamanda gerçekleşen bu değişikliğe hayret ettiğini belirtmesi, aslında yukarıda bahsi geçen ve hızla gelişen olayların bir sonucuydu.

Cemil Bey,bundan sonraki gelişmeler hakkında ise, hatıralarında şöyle bahsetmekteydi:

“Sivastopol³⁷ akını... Ben bu işin tarihini iyi tespit edemedim ama, Alman Madlung bizim gemiye komodor olarak geldikten az sonra idi. Birgün Heybeliada önlerinde devrin padişahı Reşad'ın huzurunda bir donanma resmi geçidi yapıldı.Bu resmi geçide donanmaya mensup bütün gemiler iştirak etti. Ben de yine Gayret-i Vatanîye Süvarisi ve Flotilla Türk Komodor Vekili olarak bulunuyordum. Resmi geçitten bir müddet sonra eski Goeben yani Yavuz'da bulunan Amiral Souchon

³⁴ Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale I, s.32; The New York Times, November 22, 1914.

³⁵ Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale I, s.32-34; Steel-Hart, Gelibolu, s.3-4; Robert Rhodes James, Gelibolu Harekâtı, Çev:Haluk V.Saltıkgil, Belge Yayınları, İstanbul, 1965, s.13.

³⁶ Otatau Standart and Wallace County Cronicle X, Issue: 485, 8 September 1914, Page:5.

³⁷ Sivastopol/Sevastopol/Sebastopol:Osmanlı döneminde Akyar olarak anılırdı. Ukrayna'da Kırım Yarımadası'nda bulunan liman kenti.

işaretle komodoru ve beni amiral gemisine çağırdı. Gayret-i Vataniye ile Yavuz'un üzerine yanaştık ve geminin köprü üstüne çıktık. Alman komodora Almanca olarak bazı şeyler söyledi. Bana da İngilizce:

Komodora icap eden talimatı vereyim. Size tebliğ edecektir. Şimdi Haydarpaşa'ya³⁸ gidip bağlayınız.

Komodorla birlikte Gayret-i Vataniye'ye döndük ve Haydarpaşa'ya giderek bağladık. Bu esnada komodor beni yanına çağırttı:

-Cemil Bey dedi. Filotillaya emir veriniz. Yarın biz burada olmayacağız. Onlar biz yokken liman talimlerine devam etmekle meşgul olsunlar. Biz yarın bizim gemi ile hareket edeceğiz. İstim tutup, 15 mil sürat üzerine hazırlanınız. Sabah saat 6'da vira demir edeceğiz.

Alman Komodor Madlung'un bu emri üzerine Gayret-i Vataniye'nin dört kazanını fayrap³⁹ ederek, 15 mil üzerine istim tuttuk. Sabah saat 6'da da vira edip kalktık. Komodora nereye gideceğimizi sordum.

-Karadeniz'e dedi.

14 mil süratle Kavak⁴⁰ önlerine geldik. Bu sefer komodor şu emri verdi:

-Üç torpido endaha hazır olsun. Gemiye de harbe hazırlayın. İhtiyat cepanelerini de çıkarınız.

Gemide Breslau'nun Çarkçısı Hepp⁴¹ de komodorun misafiri olarak bulunuyordu. Kavakları geçip Boğaz'dan çıktık. Hiçbir şeyden haberim yoktu. Komodor da, bu ana kadar hiçbir şey söylememişti. Merak içinde bulunuyordum. Artık Boğaz'dan da çıkınca sabrım tükendi. Komodora hangi rotaya seyredeceğimizi sordum. Komodor şu emri verdi:

-Rota Sivastopol, sürat 18 mil...

Yapılacak işten haberim olmamasına rağmen, emre itaat ederek Sivastopol istikametinde 18 mil üzerine seyre başladık. Alman Komodoru Madlung gemide yemeği hep ayrı olarak ve kendi kendine yedi. Fakat o gün gemide Breslau'nun

³⁸ Haydarpaşa: İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi ile birleştiği noktada, tamamı deniz dolgu alanı içinde kalan Kadıköy ilçesine bağlı semt.

³⁹ Fayrap: Gemilerde ateşçiye ateşi harlamak için verilen komut.

⁴⁰ Anadolu Kavağı: İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'den giriş kapısı.

⁴¹ Mühendis Subay Wilhelm Hepp.

Çarkçısı Hepp, misafir olarak bulunduğu için olacak fevkâl-mutad beni de yemeğe davet etti. Yemek esnasında komodor bana şunları söyledi:

-Cemil dedi. Bugün yapacağımız iş, çok mühimdir. Belki harbi ilân edeceğiz. Sivastopol'a geldiğimiz zaman sahilden 7-8 mil kadar açıkta ve 6 mil süratle şimal ve cenup istikametlerinde seyredeceğiz. Şayet bir Rus gemisi bizi görürse, Türk destroyerinin Sivastopol'a hücum ettiği zehabına kapılacak ve bize ateş açacaktır. Bu suretle de Türklerin harbe girmesi emrivaki olacaktır.

Yemeği nasıl yediğimi bilmiyorum. Mesele çok nazik ve mühim bir safhaya girmişti. Ben ne Bahriye Nezareti'nden ve ne de alâkadar makamlardan herhangi bir emir almamıştım. Keyfiyeti telsizle İstanbul'a bildirmek mümkün değildi. Çünkü geminin Türk telsizcisi yerine Alman telsizci ikame edilmişti. Bu vaziyet karşısında Çarkçıbaşı ile ikinci kaptanı yanıma çağırdım. Vaziyeti kendilerine anlattım. Düşündük, taşındık, nihayet mevcut şerait içinde komodora uymak mecburiyetinde olduğumuz neticesine vardık.

Sivastopol önlerine geldiğimiz zaman, süratimizi 6 mile indirdik ve 10 mil açıkta bir aşağı, bir yukarı dolaştık. Müthiş bir heyecan içerisindeydim. Ha şimdi Ruslar topa tutacak, ha şimdi bize hücum edecekler de, harp patlayacak diye fena halde asabım bozuluyordu. Böylelikle akşamı bulduk ve çok şükür Ruslar tarafından herhangi bir hücumu maruz kalmadık. Nihayet Alman komodor, Rusların bize hücum etmediğini görünce, tam yolla geri dönmemizi emretti.

İstanbul'a gelir gelmez meseleyi İkinci Filo Kumandanı Amiral Arif'e şifahen rapor ettim ve Almanların bizi zorla harbe sürüklemek istediklerini delil olarak da Sivastopol hadisesini gösterdim. Amiral Arif de:

-Şimdi nezarete git. Müsteşar Vasıf Bey'i⁴² gör ve meseleyi anlat. Ondan alacağın talimata göre, hareket edersin dedi.

Müsteşar Vasıf Bey'i gördüm. Sivastopol hadisesini ve Almanların bizi harbe sürüklemek istediklerini, bu şerait içinde de, ya benim gemiden alınmamı veyahut bana bir Türk komodor verilmesini, harbin mesuliyetini yüklenemeyeceğimi uzun uzun anlattım. Vasıf Bey, meseleyi Bahriye Nazırı

⁴² Bahriye Müsteşarı Vasıf Bey.

Cemal Paşa'ya⁴³ anlattı. Paşa beni çağırıtı ve ona da Vasıf Bey'e söylediklerimi tekrar ettim. Bunun üzerine bana:

Cemil Bey dedi. Şimdi de benim çok mühim işim var. Babiâli'den çağırılmışlar. Oraya gidiyorum. Ben size icap eden talimatı gönderirim.

O gün bugün halâ talimat gelmedi...⁴⁴

Sivastopol seferimizden sonra, bize İstinye'de⁴⁵ yatmak emrini vermişlerdi. Aradan 20-21 gün kadar bir zaman geçti. Birgün akşam üzeri Amiral Souchon imzalı bir telsiz telgraf aldık. Bu telsizde şöyle deniliyordu.

Şimdi filotillayı beraberinize alarak, Rumeli Karaburnu'ndan⁴⁶ 10 mil açıktaki bana iltihak ediniz.

Zaten istim üzerindeydik. Derhal hareket ederek, filotilla ile beraber, gece saat 10 raddelerinde amiral gemisinin bulunduğu mahale geldik. Amiral Souchon, işaretle beni ve komodoru amiral gemisine istedi. Komodorla beraber Yavuz'a çıkarak amirali gördük. Amiral bana biri kırmızı, diğeri beyaz renkte iki zarf verdi. Komodora da yalnız kırmızı bir zarf verdi ve:

-Bunları gemide açıp, icaplarını yapacaksınız dedi.

Komodorla beraber gemiye döndük. Ben kamaramda zarfları açtım ve okudum. Bunlardan biri, Bahriye Nezareti'nden yazılan emirde, Karadeniz'de yapılacak manevra esnasında Amiral Souchon tarafından verilecek emirlerin

⁴³ Ahmed Cemal Necip (Büyük-Sakallı) İttihat ve Terakki Partisi'nin en güçlü üç isminden biridir. Ordu kumandanlıkları yanında, hükümet teşkilinde de görev aldı. 26 Şubat 1914'te Nafia Nezareti'ne daha sonra da Bahriye Nezareti'ne tayin edildi. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti seferberlik ilân ettikten sonra, önce 2.Ordu, sonra 4. Ordu Kumandanlığı'na atandı. 1918'de yurdu terk edişine kadar Bahriye Nazırlığı görevini temsili olarak sürdürdü (Enver Konukçu, Erzurum'da Kars Kapı Şehitliğindeki İki Mezar Hafız Hakkı ve Cemal Paşalar (1915, 1922), Atatürk Üniv Yayınları, Erzurum, 2010, s.334; Balkan Savaşı'na Katılan Komutanların Yaşam Öyküleri (Alay ve Daha Üst Birlik Komutanları), Genelkurmay ATASE yay., Ankara, 2004, s.153).

⁴⁴ Deniz Ortasında Ölümü Yenen Adamlar, Röp.Yap: Rıza Lebip Asal, Yeni Sabah, 12 Son Teşrin 1938/12 Kasım 1938, No:191.

⁴⁵ İstinye: İstanbul Boğazı'nın Rumeli yakasında yer alan bugün Sarıyer ilçesine bağlı sahil semti. Semtte 1912'de kurulmuş bir tersane bulunmaktaydı. 1991'de kapatılan tersane turizm alanı ilân edilmiştir.

⁴⁶ Rumeli Karaburun: İstanbul'da Çatalca'ya bağlı olan sahil köyüdür.

harfiyen tatbiki ve azami itaat isteniyordu. Amiral Souchon tarafından yazılan emirde de şunlar yazılıydı.

Şimdi Muavenet-i Milliye'yi⁴⁷ de yanınıza alarak, Rusya'nın Odesa⁴⁸ limanına hücum edeceksiniz. Orada bulunan Rus harp gemilerini batırıp döneceksiniz.

Biraz sonra biz, Gayret-i Vataniye ve Muavenet-i Milliye, bu emre müsteniden 15 mil süratle ve Odesa istikametinde ilerlemeye başladık. Odesa Boğaz'dan itibaren 330 mildir. Bir müddet sonra süratimizi artırarak, Odesa ile olan mesafeyi kısaltmaya başladık. Bu aralık komodor beni çağırdı. Gemiye bir çuval Rus bahriye şapkası getirmiş, bunları göstererek bana:

-Cemil Bey dedi. Sizin efrat müteassıp mıdır? İcabında şapka giyebilirler mi?

Ben de cevaben, bizim hepimizin memleket uğrunda her şeyi yapabileceğimizi, taassubun falan memleket işlerinde tesiri olamayacağını bildirdim. Bunun üzerine efrada bir hasbihalde bulunacağımı söyledi. Emir verdim, Gemide efradı divan taburu yaptım. O zaman Komodor Madlung efrada hitaben, yapacağımız işin ehemmiyetini izah ve kendilerinden tarafımızdan verilecek emirlere azam-ı itaat talebinde bulundu ve efrattan iyi cevaplar aldı.

Gemiler harbe hazır bir vaziyete sokulmuştu. Bütün efrat vazifeleri başında verilecek emirleri kemal-i sükûnetle bekliyorlardı. Bu şerait içinde nihayet Odesa önlerine geldik. Odesa'ya hiç gitmediğimiz için, Odesa limanının mendirek⁴⁹ vaziyetini harita üzerinde layıkıyla tayin edemiyorduk. Maksadımız mendirekten içeri girerek, limanda mendirek içinde bağlı bulunan Rus harp gemilerinden bazılarını batırmaktı. Mendireğin fenerleri yanmıyordu. Her taraf zifiri karanlık içindeydi.

⁴⁷ Muavenet-i Milliye: 765 tonluk destroyer. Alman Donanması'na S 165 olarak sipariş edildi. Donanma Cemiyeti tarafından 1910 yılında satın alındı. Cemiyetin satın aldığı ilk gemidir. Çanakkale Savaşları esnasında İngiliz Kraliyet Donanması'na ait Goliath Dretnotunu batırmasıyla ünlüdür. 1923'de hizmet dışı kaldı. 1953'de de hurdaya ayrıldı (Gülyüz-Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, s.135; http://tr.wikipedia.org/wiki/Muavenet-i_Milliye).

⁴⁸ Odesa/Odessa: Ukrayna'nın güneybatısında Karadeniz kıyısındaki en büyük liman kentlerinden biridir.

⁴⁹ Mendirek: Bir ucu limana bağlı olan ve dalgaları limana gelmeden kesen yapılardır. Amacı limanda bekleyen gemilerin, gelen dalgayla karaya çarpıp, zarara uğramalarını engellemektir.

Komodora Odesa'yı bordaladığımızı haber verdim. Aldığım emir üzerine, süratimizi azaltıp, gemileri sekiz kerte⁵⁰ iskeleye aldık ve sahile doğru amuden ve ağır surette inmeye başladık. İki gemide bütün ışıklarımızı söndürmüştük. Karanlık içinde, harita ve pusulanın yardımıyla seyrediyorduk. Bu aralık mendirekten bir gemi çıktı. Bu geminin fenerleri yanıyordu. Mendirek içinde süzüle süzüle çıkan geminin, takip ettiği rotadan mendireğe girilecek boğazı öğrendik. Gemiye epeyce yaklaştığımız zaman, derhal borda fenerlerimizi yaktım. Bu vaziyette bir kayık halinde görünüyorduk. Geminin üzerine geldiğimiz zaman, bunun bir tüccar gemisi olduğunu gördük. Bu gemi yol vermemiz ve üzerine düşmememiz için, düdük çalmaya başladı. Fakat biraz sonra harp gemisi olduğumuzu görünce de, tehlikeyi limana haber vermek için hiç durmadan düdük çaktı. Ancak biz de mendireğin boğazından içeri girmiş bulunuyorduk.

Mendireğin içinde ilk gördüğümüz gemi, Rusların Kubanets adlı harp gemisi oldu. Gemi kıçtan kara almış bir vaziyette, mendireğin içinde bağlı bulunuyordu. Bu gemiyi mendireğin içinde 40 metre gibi çok kısa bir mesafeden görmüştük. Kubanets'den de bizi gördüler ve derhal geminin tehlike kampanası müthiş bir gürültü ile ötmeye başladı. Kubanets'in bütün efrat ve zabitanı hemen vazifeleri başına koştular ve top başlarını işgâl ettiler. Vaziyet çok nazik ve mühim bir mevkiye girmişti. Bütün liman düdüğü ve kampana sesleriyle Odesa'nın meçhul harp gemilerinin hücumuna uğradığından haberdar ediliyordu. Her geçen dakika hatta saniyenin pek büyük bir kıymeti vardı. İşin aleyhimize netice vermesinden cidden endişe edilebilirdi.

Kubanets ile olan mesafemizin darlığı bizi, top veya torpil ateşlemek hususunda hangisini tercih edeceğimizde, çok kısa bir an için mütereddit bırakmıştı. Toptan daha müessir ve ani tesirli yegâne vasıtamız torpil atmaktı. Fakat hedefe 50 metre mesafe dahilinde torpil atmak çok tehlikeli bir işti. Çünkü atacağımız torpilin, bize de çok büyük zararı dokunması yüzde doksan ihtimal dahilindeydi. Ta ki tereddütle geçirilecek vaktimiz de yoktu⁵¹. Fakat komodorla birlikte büyük bir soğukkanlılıkla verdiğimiz ani karar neticesinde torpidomuzu

⁵⁰ Kerte: Bir dairenin otuzikide biridir (11 Derece 15 Dakika)

⁵¹ Deniz Ortasında Ölümü Yenen Adamlar, Röp.Yap:Rıza Lebip Asal, Yeni Sabah, 13 Son Teşrin 1938/13 Kasım 1938, No:192.

ateşledik. Torpil derhal hedefe isabet etti ve Kubanets Rus harp gemisi ikiye bölündü. Düdük sesleri, bağırmalar ve ikiye bölünen Rus harp gemisinin havaya uçan enkaz yığınlarının suya ve üzerimize düşen parçalarının müthiş gürültüleri arasında, mendirek içindeki işimize süratle devam ettik. Ruslar henüz bu ani baskının verdiği şaşkınlıktan kurtulup, kendilerine gelemeden birçok iş görmek mümkündü.

Alman komodor büyük bir sevincin verdiği heyecan içinde mütemadiyen beni teşci ediyordu. Mendirek içinde bulunan birkaç büyük Rus ticaret gemisini de top ateşi altına alıp parçaladık.

Odesa limanının o geceki hali cidden görülecek bir şeydi. Bütün ışıklar yanmış, projektörler faaliyete geçmiş, bizim liman dahilinde mendirek içinde bulunduğumuzu tahmin edemediklerinden, Odesa açıklarını ışığa boğuyor, hücum eden gemileri arıyorlardı. Biz bu vaziyetten de, bir hayli istifade ettik. Rastladığımız irili ufaklı gemilerden birçoğunu batırdık. İlk olarak batırdığımız Kubanets harp gemisinden eser kalmamıştı. Tekrar onun bulunduğu istikamete geldiğimiz zaman, bu gemiden ancak üç kişinin kurtulduğunu, bunların denizde yüzdüğünü gördüm. Komodora denizde yüzenleri almamızı söyledimse de, o muvafakat etmedi. Bu esnada garip bir hadise oldu. Bir Rus motoru mendirek içinde 15 mil kadar bir süratle üzerimize doğru geliyordu. Derhal projektörü yaktık. Motorun içinde bir liman kaptanı vardı. Yüksek sesle ve kollarını açıp kapayarak bize bağıırıyordu.

-Kimsiniz, kimsiniz?

Alman Komodor Madlung yüzüme baktı. Rus kaptanın maksadı anlaşılıyordu. Maksadı 15 mil süratle bize çarpmak ve kendisine ölüm pahasına da olsa, bu hareketi ile bizi hasara uğratmaktı. Bunu anlamakta komodor da müşkülât çekmedi ve:

-Dayan Cemil! Dedi.

Bir elliyedilik de ona salladık. Ne kaptan kaldı, ne de motor.

Odesa limanına da bir iki mermi savurduktan sonra, mendirek boğazına doğru tebdil-i rota ettik. Esasen bu esnada da Ruslar, bu ani gece baskınımızın verdiği şaşkınlıktan kurtulmuşlar, sahil bataryaları üzerimize doğru ateş açmaya başlamışlardı. Biz ışıkları tekrar söndürdüğümüz için, mevkimizi bir türlü isabetle

tain edemiyorlardı. Zaten epey iş gördüğümüz için ateşi de kesmiştik. Mamafih çok yakın mesafelerle sağımıza, solumuza mermi yağıyordu. Tam mendireğin boğazına yaklaştığımız sırada, karanlıkta birdenbire önümüzde büyük bir cisim belirmediğini gördük. Bunun büyük bir gemi olduğunu çok yakınına geldiğimiz zaman görebildik. Bu koca gemide tek bir ışık bile yanmıyordu. Yalnız güverte ve baş tarafta bazı insanların telaşlı, telaşlı koşuştukları bir gölge halinde fark edilebiliyordu.

Gemiye daha fazla yaklaştığımız zaman, bunun harp gemisi olmayıp, büyük bir yolcu gemisi olduğunu gördüm. Komodor da dikkat kesilmiş, gemiyi tetkik ediyordu. Ben ve komodor tam yolla geriye dönmek kararında idik. Bu anda karşımıza çıkan bu geminin, olduğu gibi bırakılmasını düşündüğüm ve makineye tam yol işaretini vermek üzere telgrafa elimi götürdüğüm sırada Komodor Madlung seslendi:

-Cemil ateş et, gemiyi batır! Dedi.

Komodorun bu emri üzerine, üç mermi de bu gemiye salladık ve koca gemi biran içinde parçalandı. Sonradan öğrendiğimize göre bu gemi, Rus gemisi olmayıp, Fransız Mesajeri Kumpanyası'nın⁵² büyük gemilerinden biri imiş.

Odesa limanının mendirek boğazından çıktık. Tam yolla seyre başladık. Rusların sahil bataryaları arkamızdan mütemadiyen ateş ediyorlardı. Fakat çok şükür, iki gemi de tek bir isabet almadan muvaffakiyetle Boğaz'a döndük. Yaptığımız bu işten dolayı Amiral Souchon, komodoru ve Muavenet-i Milliye süvarisiyle⁵³ beni tebrik etti. Almanlar bu işten çok memnun görünüyorlardı. Çünkü bu vesile ile artık bizim de harbe gireceğimize muhakkak nazarıyla bakıyorlardı. Lakin şayan-ı hayrettir ki, Ruslar, Sivastopol seferimizden sonra vukubulan bu Odesa hücumunu da hoş gördüler. Batırdığımız Fransız Mesajeri vapuru yüzünden Fransa'nın da bizimle harbe girmesi çok muhtemeldi. Fakat sonradan öğrendiğimize göre, gerek Fransızlar, gerekse Ruslar, bu hücumu yapan gemilerin, Türk gemileri olmasına rağmen, Alman parmağının bu işte rol oynadığını düşünmüşler ve bu Odesa hücumumuzu da hoş görmüşler.

⁵² Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası

⁵³ Muavenet-i Milliye Süvarisi Kıdemli Yüzbaşı Ahmed Saffet (Ohkay)

Bütün bunlara rağmen netice malûm...Nihayet biz de harbe girdik ya..."⁵⁴

Görüldüğü üzere Gayret-i Vataniye Süvarisi Cemil Bey'e ait yukarıdaki hatıralar, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesine yol açan olaylara ve bu olayların bazı önemli ayrıntılarına yer vermektedir. Goeben ve Breslau adlı Alman gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan içeri alınması ve çok geçmeden Türk Donanması'nın başına Amiral Souchon'un getirilmesinin ardından, Almanların Osmanlı Devleti'ni bir an önce savaşa dahil etme çabaları, Türk Donanması'nın Karadeniz'deki Rus limanlarına 29 Ekim 1914'te düzenlediği saldırılarla semeresini vererek istedikleri sonuca ulaşmalarını sağlamıştı. Fakat Cemil Bey'in hatıralarından da anlaşılacağı üzere, Amiral Souchon'un, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesini çok arzu eden biri olarak, bu işteki girişimlerini daha 1914 Ağustos sonu veya Eylül başlarında Sivastopol akınıyla başlatmış olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca Sivastopol seferinden daha önce, ne Gayret-i Vataniye Süvarisi Cemil Bey'in, ne de Bahriye Nezareti'nin haberi olmadığı açıktı. Ancak kuşkusuz Almanların Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesini ne kadar çok arzu ettiği ve bu yönde ne kadar çaba sarfettiği bilinmekteydi. Nitekim Bahriye Nazırı Cemal Paşa hatıralarında, Enver Paşa'nın Goeben ve Breslau gemilerinin Karadeniz'e çıkmasını yasakladığını, tabii bunda Rus donanmasının iki gemiyi kötü bir durumda yakalaması halinde hücum etmekte tereddüt göstermeyeceği görüşünün yanı sıra, yine Rusların herhangi bir düşünceye dayanarak Goeben ve Breslau'ya saldırmaya bile, Amiral Souchon'un bizzat Rus donanması veya Rus limanlarına hücum etmek suretiyle, Osmanlı Devleti'ni savaşa sürükleyebileceğini belirtmekteydi⁵⁵.

Görüldüğü üzere bu durumda Sivastopol seferi belki haberdar olunmayan ama şaşırtıcı da bulunmayan bir girişimdi. Amiral Souchon hakkında yanılmamış, Goeben ve Breslau olmadan da savaş arayışlarını Sivastopol önünde göstermekten çekinmemişti.

28 Ekim 1914'te ise, bu defa Bahriye Nezareti'nin bilgisi dahilinde, Goeben ve Breslau'nun da içinde bulunduğu Türk Donanması'nın Karadeniz'e çıkmasını

⁵⁴ Deniz Ortasında Ölümü Yenen Adamlar, Röp.Yap.Rıza Lebip Asal, Yeni Sabah, 14 Son Teşrin 1938/14 Kasım 1938, No:193.

⁵⁵ Cemal Paşa, Hatırat, s.142-143.

sağlayan Amiral Souchon, 29 Ekim'de Rus limanlarına yapılan saldırıyla Almanların nihai arzusunu gerçekleştirmişti.

Gayret-i Vataniye Süvarisi Cemil Bey'in, bütün ayrıntılarıyla anlattığı Odesa hücumuyla⁵⁶ ilgili hatıralarında yazdığı son satırlar, bu hücumda Alman parmağı olduğu düşüncesiyle gerek Ruslar, gerekse Fransızlar tarafından hoş görüldüğü yani savaş nedeni sayılmadığı o günlerdeki söylentilerin bir yorumu olarak ifade edilse de, tarihi kayıtlar bunun aksini göstermektedir. Çünkü 29 Ekim 1914'te gerçekleşen baskınlar, sadece Odesa limanından ibaret değildir. Aynı tarihte Türk Donanması Sivastopol, Kefe ve Novorisisk limanlarına da saldırıda bulunmuştu.

30 Ekim'de Rus Hükümeti bu düşmanca hareketler yüzünden, heyeti ile birlikte Rus elçisine İstanbul'dan ayrılması için talimat göndermiş aynı gün pasaportunu isteyen Rus elçisini İngiliz ve Fransız meslektaşları takip etmişti⁵⁷.

Bu arada Amiral Souchon, 29 Ekim 1914'te Karadeniz'de meydana gelen gelişmelerle ilgili düzenlediği raporda, önce Rus Donanması'nın Karadeniz'de bulunan Türk savaş gemilerine saldırdığı, bunun üzerine Türk Donanması'nın Rusları takip ederek, Odesa, Sivastopol vs. gibi limanlarda yatan savaş ve ticaret gemilerine silah kullanmak zorunda kaldığını belirtmekteydi. Türk Hükümeti ilişkilerin kesilmesine ve savaşın başlamasına engel olmak için Karadeniz'de ortak bir tahkikat açmak ve bu suretle hangi donanmanın önce saldırdığını tespit ederek,

⁵⁶ Odesa hücumu ve bu sırada verilen zayıyla ilgili Petrograd'dan alınan haberler yabancı basına da yansıdı. Gerçi Gayret-i Vataniye muhribinin batırdığı Kubanets muhribi ile ilgili bilgiler sadece zarar gördüğü yönünde olsa da limanda bulunan ticari gemiler, ambarlar ve petrol tanklarının bu hücum sırasında hasara uğradığı belirtilmekteydi. Bu arada Yatla ve Kasbeck gemilerinin de batırıldığı öğrenilmekteydi. (The New York Times, November 1, 1914; The Lewiston Daily Sun, November 5, 1914). Ayrıca Odesa hücumuna Gayret-i Vataniye Muhribi ile birlikte katılan Muavenet-i Milliye Muhribi'nin büyük bir ihtimalle batırmış olduğu Donetz Muhribi de Rusların uğradığı kayıplardan biriydi. Yine bu hücum sırasında Fransız gemisi "Portugal", Rus gemileri "Vitiaz", "Liazaref" ve "Whanpoa" hasara uğratılmıştı. (Miscellaneous Correspondence No:13 (1914) Event To Leading To The Rupture Of Relations With Turkey, London, 1914, s.72).

⁵⁷ Miscellaneous Correspondence No:13 (1914)...s.72; Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakale, I, s.36; Churchill, The World Crisis 1911-1914, s.540; Moorehead, Gelibolu, s.25.

o donanma kumandanının sorumlu tutulmasını teklif etmişse de, Rus Hükümeti bu teklifi şiddetle reddetmişti⁵⁸.

Böylece 29 Ekim 1914'te Rus limanlarına yapılan saldırılar, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesine yol açarken, Osmanlı Devleti'ne Rusya'nın 3 Kasım, İngiltere ve Fransa'nın 5 Kasım 1914 resmi olarak, savaş ilân ettikleri⁵⁹ tarih olmuştu.

⁵⁸ Cemal Paşa, Hatırat, s.144.

⁵⁹ Willis John Abbot, The Nations at War A Current History, New York, 1917, s.197; Churchill, The World Crisis 1911-1914, s.541; Poverty Bay Herald, November 5, 1914; Grey River Argus, November 6, 1914; Evening Post, August 4, 1915.

BİBLİYOGRAFYA

- Abbot, Willis John, The Nations at War A Current History, New York, 1917.
- Aspinall-Oglander, C.F., Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı, I, Yay.Haz: Metin Martı, Arma Yayınları, İstanbul, 2005².
- Balkan Savaşlarına Katılan Komutanların Yaşam Öyküleri, (Alay ve Daha Üst Birlik Komutanları) Genelkurmay ATASE Yay., Ankara, 2004.
- Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri, III, Genelkurmay ATASE Yay., Ankara, 2009.
- Cemal Paşa, Hatırat, Yay.Haz:Metin Martı, Arma Yayınları, İstanbul, 1996⁵.
- Churchill, Winston, S., The World Crisis (1911-1914), New York, 1928.
- Gülen, Nejat, Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973, Kastaş Yay., İstanbul, 2001².
- Güleryüz Ahmet-Bernd Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007³.
- Graves, Philip P., İngilizler ve Türkler Osmanlıdan Günümüze Türk-İngiliz İlişkileri (1790-1939) Ter:Yılmaz Tezkan, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 1999.
- James, Robert Rhodes, Gelibolu Harekâtı, Çev:Haluk V.Saltıkgil, Belge Yayınları, İstanbul, 1965.
- Kannengieser, Hans, Çanakkale Cehenneminde 500 Alman, Çev:Ege Çınar Arcan, Arcan Prodüksiyon, İstanbul, 2010.
- Konukçu, Enver, Erzurum'da Kars Kapı Şehitliğindeki İki Mezar Hafız Hakkı ve Cemal Paşalar (1915-1922), Atatürk Üniv.Yayınları, Erzurum, 2010.
- Mahmut Muhtar, Maziye Bir Nazar Berlin Antlaşmasından Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye Münasebetleri, Sadeleştirerek Eklerle Yay Haz: Erol Kılınç, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul, 1999.
- Moorehead, Alan, Gelibolu, Çev:Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Kitap, İstanbul, 2004⁵.
- Miscellaneous Correspondence No:13 (1914), Event To Leading To The Rupture of Relations With Turkey, London, 1914.

Steel, Nigel-Peter Hart, Gelibolu Yenilginin Destanı, Türkçesi: Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul, 1997.

Türk İstiklâl Harbi'ne Katılan Tümen ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1989.

Evening Post

Grey River Argus

Otautau Standart and Wallace County Cronicle

Poverty Bay Herald

The Lewiston Daily Sun

The New York Times

Yeni Sabah

<http://en.wikipedia.org/wiki/HMS-Indomitable>

<http://en.wikipedia.org/wiki/HMS-Inflexible>

http://tr.wikipedia.org/wiki/Gayret-i_Vataniye

http://tr.wikipedia.org/wiki/Muavenet-i_Milliye

www.canakkale.gov.tr

www.canakkale.tr.com/cimenlik_kalesi-kale-i_sultaniye

www.history.navy.military/photos/sh.fornv/uk

www.turkiye-wrecks.com

GAYRET-İ VATANİYE SÜVARİSİ CEMİL (ÖZDENİZ) BEY'İN HATIRALARI

OSMANLI DEVLETİ'NİN I. DÜNYA SAVAŞI'NA GİRMESİNE YOL AÇAN GELİŞMELER HAKKINDA GAYRET-İ VATANİYE SÜVARİSİ CEMİL (ÖZDENİZ) BEY'İN HATIRALARI

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nda yer almasına yol açan önemli olaylardan biri Goeben ve Breslau adlı iki Alman savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan içeri girmesiydi.

Bu iki Alman savaş gemisini süvarisi bulunduğu Gayret-i Vatanîye Muhribi'nin kılavuzluğunda, Çanakkale Boğazı'ndan geçirerek, Nara'ya demirlemesini sağlayan Kıdemli Yüzbaşı Cemil Bey idi.

Alman gemilerinin Türk karasularına girmesinden kısa bir süre sonra, Alman Amiral Wilhelm Souchon Türk Donanması'nın başına getirildi. Bu değişimin ardından Gayret-i Vatanîye Muhribi Komodorluğu'na Goeben'in İkinci Kaptanı Binbaşı Rudolf Madlung tayin edilerek, Cemil Bey de, bu Alman komodorun emrine verildi.

Osmanlı Devleti'ni bir an önce savaşa dahil etme arzusunda olan Almanların ilk girişiminden Sivastopol akınına katılan Cemil Bey, haberi olmadan yapılan bu girişimi Bahriye Nezareti'ne bildirdi ve ülkesini savaşa sürükleyebilecek bir girişimin mesuliyetini kaldıramayacağını ifadeyle, ya gemiden alınması, ya da bir Türk komodor emrine verilmesi talebinde bulundu. Ancak talebinden bir sonuç çıkmadı.

Cemil Bey, 29 Ekim 1914'te bu defa Bahriye Nezareti'nin bilgisi ve Amiral Souchon'un emriyle Türk Donanması'nın Karadeniz'deki Rus limanlarına yaptığı baskınlardan, Odesa baskınına katıldı ve hatıralarında bu baskına ayrıntılı olarak yer ayırdı.

Anahtar Kelimeler: Gayret-i Vatanîye Muhribi, Odesa Baskını 1914, Amiral Wilhelm Souchon, Osmanlı Devleti ve Almanya, Cemil Özdeniz.

THE MEMORIES OF GAYRET-I VATANİYE CAPTAIN CEMİL (ÖZDENİZ) BEY ABOUT THE CIRCUMSTANCES LEADING TO OTTOMAN STATE'S PARTICIPATION TO FIRST WORLD WAR

ABSTRACT

One of the important reasons that made the Ottoman State participate to First World War is the entrance of two German war ships, Goeben and Breslau from Dardanelles

It was Senior Captain Cemil Bey, who led these two ships under the guidance of Gayret-i Vatanîye destroyer, the captain of which was himself from the Dardanelles and got them anchor at Nara.

Soon after German ships enter the Turkish territories, German Admiral Wilhelm Souchon was appointed as the Admiral of Turkish Fleet. After this change, Major Rudolf Madlung, second captain of Goeben, was appointed as the Commadore of Gayret-i Vatanîye, and Cemil Bey was put under his Germans wanted Ottoman State to join them in the war as soon as possible. Cemil Bey who participated the first attempts of

Germans in the Sebastopol attack informed the Ministry of Naval Affairs about this attempt, about which he was unaware. Stating that he can not bear the responsibility of such an attempt which would cause his country to be in war, he wanted either to be taken away from the ship or to be put under a Turkish commodore. However, he couldn't receive an answer to his demand.

Later, on October 29, 1914, Cemil Bey participated the Odessa raid, one of the raids of Turkish Navy to Russian harbours in the Black Sea with the information of Ministry of Naval Affairs and under the order of Admiral Souchon, and he put this raid in his memories in detail.

Key Words: Gayret-i Vataniye Destroyer, Odessa Raid 1914, Admiral Wilhelm Souchon, Ottoman State and Germany, Cemil Özdeniz.