

Figen Atabey, Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları IV/A-2-2.2. Dizi-Sayı 8, 2014, 349 shf. ISBN 978-975-16-2730-8

Türkiye’de askerî tarihle ilgili çalışmaların oldukça az olduğu, fakat özellikle son on-on beş yıl içinde konu hakkında gerek yapılan tercüme gerekse kaleme alınan telif eserler sayesinde bu sayının artmaya başladığı söylenebilir. Daha önce genellikle askerî kurumların veya bir-iki yayınevinin faaliyet gösterdiği alan, konunun çok sayıda meraklısı olduğunu gören bazı özel yayınevlerinin gayretleriyle gitgide artan bir yayın çeşitliliğine kavuşma yolundadır. Bu durumla ilişkili olarak, konuyla ilgilenen akademisyenlerin sayısı da artmaktadır. Ancak askerî tarih, aslında tarihin diğer alanları gibi, kendine has bir terminolojiye sahiptir. Buna bağlı olarak Türkiye’de bu konu hakkında kalem oynatan akademisyenlerin de askerî tarih konusunda çalışan yabancı araştırmacılar gibi, silah ve teçhizatların özelliklerini iyi bilmeleri, hem okuyucularına doğru bilgi vermeleri hem de askerî operasyonları hakkıyla inceleyip doğru yorumlamaları bakımından elzemdir. Maalesef Türkiye’de askerî tarihle ilgili okuyucunun beğenisine sunulan gerek tercüme gerekse telif eserlerde bu açıdan bir keşmekeş sürüp gitmektedir. Gereği ne olursa olsun sözünü ettiğimiz durumun, kabul edilebilir bir tarafı yoktur; çünkü bu hususlarda okuyucusunu iyi bilgilendirmeyen yazarların kaleme aldıkları eserler, hem Türk askerî tarih literatürüne nicelik hariç ciddi bir katkı yapmamakta hem de okuyucusunu yanlış bilgilendirmektedir.

Maalesef Türk askerî tarih araştırmaları da yukarıda ifade ettiğim savrukluktan nasibini almaktadır. Makalemde bu bağlamda Figen Atabey’in *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi* isimli kitabını¹ değerlendirmek istiyorum. Kitabın yazarı, meslekten tarihçi olup çalışmalarını Türk denizcilik tarihi alanında yoğunlaştırmıştır. Kendisinin *Geçmişten Günümüze Bahriye Kıyafetleri* (2003), *Karadeniz’de Türk Donanması* (2006), *Bir Deniz Subayı’nın İstiklal Savaşı Hatıraları* (2007) başlıklı kitapları ve “deniz tarihi” (bu ifade yazarın eserinden alınmıştır) üzerine yayınlanmış birçok makalesi vardır (s. VI). Çalışmalarından da anlaşılacağı üzere yazar, Türk denizcilik tarihinin özellikle yakın dönemini araştırma konusu olarak seçmiştir. Bu durum, aşağıda ele alacağımız eserin, konunun bir uzmanı tarafından yazıldığına anlaşılması bakımından önemlidir. Ayrıca değerlendireceğim çalışmanın, yazarın doktora tezi olduğunun da altını çizmek gerekiyor.

Eser iki kısımda değerlendirilecektir: 1. Terim kullanımlarındaki hatalar ve bunların vahim sonuçları, 2. Varılan yargılar.

¹ Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları IV/A-2-2.2. Dizi-Sayı 8, Ankara: 2014.

1. Terim Kullanımlarındaki Hatalar ve Bunların Vahim Sonuçları

Yukarıda da arz etmeye çalıştığım gibi askerî tarih çalışmalarının belli bir terminolojisi vardır. Bu terminoloji özellikle silah, gemi türleri gibi noktalarda hayati bir öneme sahiptir. Çünkü eğer hatalı bir isim kullanırsanız hem okuyucuyu yanıltmış hem de yaptığınız çıkarımlarda yanlış olursunuz. Bu durum, özellikle denizcilik ve donanma tarihiyle ilgili çalışmalarda iyiden iyiye önemli bir hâl alır. Çünkü erbabı tarafından bilinen bir husustur ki özellikle modern bir savaşta hafif kruvazör sınıfında olan bir savaş gemisiyle bir zırhlının çarpışmasının sonucu bellidir. Bunun kahramanlık veya fedakârlıkla herhangi bir ilgisi yoktur. Çünkü örneğin en fazla 15 cm.lik topları olan bir hafif kruvazörün, 35 veya 38 cm.lik topları olan bir zırhlı karşısında galip gelmesi imkânsızdır. Dünya savaş tarihinde zaten böyle bir örnek de yoktur. Dolayısıyla bir askerî tarih kitabında gemi türlerini doğru olarak isimlendirip yorumlarınızı da bu doğrultuda yapmanız gerekir. İlgili konuda başka türden bir yöntem veya yaklaşım kabul edilemez. Bu durum ekonomi tarihiyle uğraşan birinin, kaynaklarda “buğday” olarak geçen tahılı, kaleme aldığı metne “İkisi de tahıl değil mi, ne fark eder!” diyerek “arpa” olarak taşımasına benzer ve bu tavrın doğuracağı sonuçlar ortadadır.

Sayın Atabey’in kitabı bu noktada maalesef çok ciddi hatalarla doludur. Daha “Ön Söz”de Çanakkale savaşı sırasında batan “zırhlı kruvazörler”den (s. XIV) bahsedilmeye başlanmıştır. Oysa Çanakkale’de batan bir “zırhlı kruvazör” yoktur. Önsözde mevcut olan bu hata, metnin ilerleyen sayfalarında nasıl bir terminoloji sorunuyla karşılaşılacağıımızın sinyalinin vermektedir. Nitekim aşağıda çeşitli örneklerini gösterdiğim üzere yazar, gemi sınıflarını birbiri yerine rahatlıkla kullanmaktadır. Şu hâl, aklımıza iki ihtimal getiriyor:

İlk ihtimal, yazarın bu farklı terimlerin birbirlerinin yerine kullanılmasında bir sakınca görmediği; ikinci ve daha vahim ihtimal ise bu gemi sınıfları arasındaki farkları bilmediğidir. İlk ihtimalle ilgili olarak, öncelikle bakılması gereken nokta, yazarın gemi sınıflarıyla ilgili yeterli bilgi verip vermediğidir. Çünkü yazarın adı geçen gemilerin teknik özellikleri hakkında gerekli bilgileri vermesi, okuyucunun söz konusu tarafların güç dengesini çok daha iyi anlamasına imkân sağlayacaktır. Kitabı baktığımızda yazarın en azından yöntem noktasında bu hususu önemseyip görüyor. Çünkü adı ilk kez geçen bazı gemilerin sınıflarıyla ilgili olarak yıldızlı dipnotlarda bazı bilgiler verilmektedir. Bu bağlamda ilk dipnot, s. 3’te “dretnot”la ilgili olan “*Ağır silahlı olan bir çeşit savaş gemisi*” açıklamasıdır. Yukarıdaki açıklamanın, askerî tarihle az-çok ilgili bir okuyucu ya da araştırmacı için hiçbir değeri ve anlamı yoktur. Bunun sebebini biraz aşağıda açıklayacağım; fakat şimdi gemilerle ilgili bilgi verilen diğer dipnotlara geçmek istiyorum:

“Torpidobot: Küçük, orta süratte, karakol ve refakat görevleri alabilecek nitelikte ağır silahları olan **bir** gemidir.” (s. 5) (Bu ve bundan sonraki vurgular, aksi belirtilmedikçe, bana aittir)

“Gambot: Küçük, orta süratte, karakol ve refakat görevleri alabilecek nitelikte ağır silahları olan gemi.” (s. 6)

Yukarıda da açıkça görüldüğü gibi, yazara göre iki gemi arasında hiçbir fark yoktur. O halde bu gemiler niçin farklı isimlerle anılmaktadırlar? Aslında bu sorunun cevabı kitapta mevcuttur. Goliath eski zırhlısına saldırmak üzere, önce Draç sınıfı üç torpidobotun kullanılmasına karar verilmesi (s. 244) şeklindeki ifade bile torpidobotun, esasen bir taarruz silahı olan “torpido (torpil)” ile donatıldığını göstermektedir. Dolayısıyla adı geçen gemi, esasen saldırı için tasarlanmış bir gemi sınıfıdır. Elbette bu durum, adı geçen geminin savunma görevlerinde kullanılmadığı anlamına gelmez.

Yazarın verdiği açıklayıcı (?) bilgiler, yukarıda verilen dipnotlardan ibaret değildir. Muhrip (destroyer) için kullandığı “*Düşük tonajlı, sürati yüksek çok maksatlı görevler icra edebilen savaş gemisi*” (s. 6) veya kruvazör için tercih ettiği “*Muhripten büyük tonajda savaş gemisi*” (s. 7) cümleleri de en sade ifadeyle muğlaktır. “Düşük tonajlı” derken kaç ton kastedilmektedir? Hele buna bağlı olarak kruvazör için “*muhripten büyük tonajda*” ifadesinin ne anlamı olabilir? Muhribin yaklaşık kaç ton olduğu zikredilmiş midir ki ona bakarak kruvazörün tonajını anlayalım! Kaldı ki kitapta “kruvazör” ifadesi, aslında “muharebe kruvazörü”nü ne olduğunu açıklamak için verilen dipnotun madde başıdır. Bu da başlı başına diğer bir sorundur. Çünkü savaş kruvazörü ile kruvazör çok farklı sınıflara mensup gemilerdir. Zaten yazarın s. 7, dn. 16’da Goeben ve Breslau için verdiği bilgilerden vaziyet anlaşılmaktadır. Ancak yazarın bu durumun farkında olup olmadığını tespit etmek, yaptığı tercihler dikkate alındığında, güçleşmektedir.

Yukarıdaki açıklamaların da gösterdiği üzere yazar, bu gemilerin teknik özellikleri hakkında bilgi verme cihetine gitmişse de bunların teknik özelliklerini önemsememiş, okuyucusunun da önemsemeyeceğini düşünmüş gibidir. Oysa denizcilik tarihiyle ilgili çok sayıda yayın ortadadır ve konuya ilişkin ciddi eserlerde gemiler sınıfları, tonajları, hızları, zırh korumaları ve silah donanımları açısından ayrıntılı biçimde tanıtılırlar. Yazar, bu prensibi sadece Goeben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) için, belli ölçüde, yerine getirmiştir (s. 7, dn. 16). Çanakkale’ye saldıran İngiliz gemileri hakkında ise doyurucu bilgi vermemiştir. Bu tavır da okuyucusunun Osmanlı donanması ile İtilaf devletleri donanmalarının güçlerini sağlıklı şekilde karşılaştırmasını engellemektedir.

a. “Savaş Kruvazörü”, “Zırhlı”, “Hafif Kruvazör” Terimlerinin Hatalı Kullanımları

Kitabın ilerleyen sayfalarında ilk olarak yazarın üç gemi sınıfını birbiriyle fena halde karıştırdığını görmekteyiz. Öncelikle Yavuz (Goeben) ve Midilli (Breslau) için geçerli olan bu karışıklığa, daha sonra Inflexible ve Indefatigable isimli İngiliz gemileri de dâhil olmaktadır. Sorunlu ifadelerin bir kısmını aşağıda gösteriyorum:

“Goeben ve Breslau muharebe gemileri” (s. 5); “Goeben muharebe kruvazörü ile Breslau hafif kruvazörü” (s. 7); “[Goeben ve Breslau için] iki Alman zırhlısı” (s. 8); “Goeben zırhlısına ‘Yavuz Sultan Selim’, Breslau muharebe kruvazörüne de ‘Midilli’ adı verilerek” (s.

11); “Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri” (s. 12); “Yavuz zırhlısı” (s. 14, 16, 17, 68); “Yavuz muharebe kruvazörü” (s. 17, 68, 204); “Yavuz ve Midilli zırhlılarının” (s. 163).

“Inflexible ve Indefatigable isimli İngiliz zırhlıları” (s. 22); “Inflexible muharebe kruvazörü” (s. 45); “Inflexible zırhlısı” (s. 52, 115, 120).

Görüldüğü üzere Goeben, “muharebe kruvazörü” ya da “zırhlı” hatta bazen de “kruvazör” olabilmekte, yani yazarımızın metninde sürekli sınıf değiştirmektedir. Aynı durum Midilli için de geçerli olup s. 7’de “hafif kruvazör” olan bu geminin, s. 11’e gelinceye kadar mucizevi bir şekilde, “muharebe kruvazörü”ne dönüştüğüne, s. 163’te ise “zırhlı” statüsüne kavuştuğuna tanık oluyoruz. Inflexible için de benzeri bir karışıklık söz konusudur. Oysa en azından biraz önce belirttiğim gibi, yazarın Goeben ve Breslau için verdiği teknik bilgiler bile bu gemilerin bambaşka sınıflara ait olduğunu göstermektedir ki ciddi bir askerlik tarihi kitabında böyle savruk ve esnek kullanımlara rastlamak çok zordur.

“Zırhlı” ile “Savaş Kruvazörü”nün pek çok yayında birbirine karıştırıldığı, bu bağlamda Yavuz savaş kruvazörünün “zırhlı” olarak tanımlandığı bir gerçektir. Oysa bu iki gemi sınıfı birbirlerinden oldukça önemli bir farka sahiptir. Bunu anlayabilmek için de İngiltere ile Almanya arasındaki donanma yarışına kadar geri gitmemiz gerekir. Bu yarışma sırasında İngilizler, yeni teknik özelliklere sahip bir zırhlı inşa ettiler. “HMS Dreadnought” (Dretnot) isimindeki 18.100 tonluk bu gemi 1906’da suya indirildi. Daha sonra bu geminin teknik özelliklerine sahip şekilde inşa edilen diğer gemiler de bu isimle anılır oldu. Bu gemiler, güçlü bir zırh korumasına, eski zırhlılara oranla çok daha güçlü bir ateş gücüne, tribünlü motorlara ve gemi karinasındaki bölmelerin kapılarının olmayışı gibi yeniliklere sahipti.² Bunlar o tarihlerde öyle teknik özelliklerdi ki aynı yıl yapımı bitmiş olan ve bu özellikleri taşımayan Agamemnon’un daha denize indirilmeden demode olarak nitelendirilmesine sebep olmuştu.³ Almanya da bu teknolojiyi kısa sürede elde edip aynı tipte gemiler inşa etmeye başladı.⁴ Aslında Dreadnought’la birlikte devrim yaratan yeni bir tip savaş gemisinin de planlaması yapılmıştı. Başta “büyük zırhlı kruvazör” olarak isimlendirilen bu gemiler, daha sonra “savaş kruvazörü” adını aldı. Adı geçen gemiler zırhlılardan birkaç mil daha hızlı, ateş gücü bakımından onlara denk veya onlardan çok az güçsüz, ancak zırh koruması bakımından bariz biçimde zayıf gemilerdi. Ancak silüet olarak zırhlılar kadar haşmetli görünüyorlardı

² Robert K. Massie, *Dretnot İngiltere, Almanya ve Yaklaşan Savaşın Ayak Sesleri*, çev. Mehmet Harmancı, İstanbul: Sabah Kitapları, 1995, ss. 387-391.

³ Çanakkale harekâtına katıldıkları için konuyla doğrudan ilgili olan bu iki gemi Lord Nelson ve Agamemnon’dur. Bu iki gemi son dretnot öncesi zırhlılardır. Kendilerinden önceki gemilerden üstünceler de dretnot değildirler. Dretnot teknolojisi ortaya çıktığında yapımlarının son aşamasına geldiği için tamamlanarak denize indirilmişlerdir. Bkz. Massie, *age*, s. 392. Bu arada Atabey’in Agamemnon için verdiği 38 cmlik topu olduğu bilgisi de (s. 123) hatalıdır. Bu geminin 30, 5 cm.lik dört, 23, 3 cm.lik on topu vardı. Bkz. Victor Rudenno, *Gelibolu: Denizden Saldırı*, çev. Dilek Cenkçiler, Ankara: ODTÜ Yayınçılık, 2009, s. 342, dn. 27.

⁴ Massie, *age*, ss. 398-399.

ve böylece daha baştan itibaren bu özellikleriyle halkın hayal gücüne hitap etmişlerdir.⁵ Savaş kruvazörleri, İngiliz Amiral John Arbuthnot Fisher'in "Hız, zırhdır" prensibine göre⁶ inşa edilmiş olup ana amaçları donanmaya öncülük etmek, düşman ticaret gemilerini yakalayıp batırmaktı. Dedğim gibi kısa süre içinde Almanlar tarafından da inşasına başlanan bu sınıf gemilerden İngiliz donanmasında on, Alman donanmasındaysa yedi tane vardı.⁷ I. Dünya Harbi'nin en önemli deniz savaşı olan ve İngiliz Grand Fleet'i ile Alman Hochseeflotte'sinin Danimarka açıklarında 31 Mart 1916 tarihinde karşı karşıya geldiği Jutland Deniz Muharebesi, savaş kruvazörlerinin zorlu şekilde denendiği ilk ciddi imtihan olmuştur. Adı geçen savaşta İngilizler üç savaş kruvazörü, Almanlar ise bir savaş kruvazörü kaybetmişler, zırhlılar bakımından ise iki tarafın da herhangi bir kaybı olmamıştır.⁸ Nitekim savaşın ardından konu donanma uzmanlarını uzun bir süre meşgul etmiştir.⁹ Jutland Muharebesi, zırh korumalarının zayıflığı sebebiyle savaş kruvazörlerinin kırıma uğradığı bir savaş olmuştur. Bu tecrübelerin etkisiyle Winston Churchill *The World Crisis* isimli eserinde zırhlı yerine savaş kruvazörü yapmanın hatalı bir politika olduğunu açıkça ifade etmiştir.¹⁰ İlginçtir ki 18 Mart'ta da Çanakkale boğazı harekâtına katılan İngiliz zırhlısı Queen Elizabeth önemli bir hasar almazken, Inflexible savaş kruvazörü, çok ciddi olarak yaralanmıştır. Bu vaziyet, andığım gemi sınıfının tasarımındaki teknik kusurla ilgilidir. İşte Goeben, yukarıda kısaca açıkladığımız özelliklere sahip bir savaş kruvazörüdür.¹¹ Haklarında kısaca bilgi verdiğim iki gemi tipi, konunun uzmanı olmayan yazarlar tarafından karıştırılmaktaysa da akademik olarak konuyla ilgilenen bir tarihçinin böyle bir hata yapmaması, hatta bu türden hataları yapan araştırmacıları da uyarması beklenir.

Yukarıda yaptığım açıklamalar ışığında "hafif kruvazör"ün zaten bu iki gemiyle karıştırılmasının en hafif tabirle abes olduğu aşikârdır. Ancak yine de şu kadarını ifade edeyim, I. Dünya Savaşı'nda genellikle 10, 5 veya 15 cm.lik toplarla donatılan ve hızlı olmaları sayesinde öncü rolü oynayan hafif kruvazörler, bir

⁵ Massie, *age*, s. 402. Gerçekten de bir savaş kruvazörü olan Yavuz da Türk halkının ilgi odağı hâline gelmiştir.

⁶ Massie, *age*, s. 391.

⁷ Massie, Blücher'i de savaş kruvazörü listesine koyuyorsa da (s. 734), nitelikleri göz önüne alındığında (15.842 ton, 12 adet 20, 8 cm.lik top) bu gemiye "ağır kruvazör" demek daha doğrudur. Nitekim bazı kaynaklarda bu terim kullanılmaktadır. Örneğin bkz. Richard Humble, *Hitlerin Açıkdeniz Filosu*, çev. Tayfun Mater, İstanbul: Baskan Yayınları, 1976, s. 16.

⁸ Henry Newbolt, *Harekâtıbahriye, IV*, çev. Nahit Dengiz, İstanbul: Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube Yayınları, 1943, s. 4, 6; Massie, *age*, s. 402; II. Dünya Savaşı'nda da Alman zırhlısı Bismarck ile İngiliz savaş kruvazörü Hood'un çarpışmasında Hood'un zayıf zırhını delen bir mermi cephaneliği tutuşturmuş ve bunun sonucunda adı geçen gemi havaya uçmuştur. Ayrıntı için bkz. Humble, *age*, s. 141-144 ve özellikle "zırhlı"nın "savaş kruvazörü"nden ne denli sağlam olduğuna dair olarak bkz. s. 135-137.

⁹ Newbolt, *age*, ss. 17-19.

¹⁰ Humble, *age*, s. 137.

¹¹ Massie, *age*, s. 734.

donanmanın orta sınıf gemileridir. Bir “zırhlı” veya “savaş kruvazörü” karşısında herhangi bir şansları yoktur.

Bu noktada kitaba geri dönelim ve şu cümleye bakalım:

“... Indomitable ile Indefatigable adındaki iki İngiliz kruvazörü tarafından Akdeniz’de kovalanan Goeben ve Breslau adındaki Alman savaş gemileri...” (s. 7)

Yukarıda işaret ettiğim sayfanın hemen başında Goeben bir muharebe (savaş) kruvazörü, Breslau ise hafif kruvazör olarak nitelenmektedirler. Bu durumda yukarıda andığım iki gemi, kendilerinden daha zayıf durumda olan iki İngiliz gemisinden (kruvazör) niçin kaçmaktadırlar? Yukarıdaki bilgiye bakılarak Almanların denizlerde İngilizlere karşı oldukça korkak veya çekingen bir tavır takındıkları sonucuna varılabilir. Oysa iki İngiliz gemisinin de savaş kruvazörü sınıfında oldukları hatırlanırsa, Alman gemilerinin kaçmak zorunda kalmalarının sebebinin söz konusu İngiliz savaş kruvazörleriyle başa çıkamayacaklarını bilmeleri olduğu anlaşılacaktır. Belki bir siyasi tarih çalışmasında bu bilgi çok önemli olmayan bir ayrıntı olarak kabul edilebilir; ancak askerî tarihle ilgili bir metin kaleme alıyorsanız hadiselerin ve gelişmelerin anlaşılabilmesi için bu ayrıntı kesinlikle çok önemlidir.

b. “Zırhlı (Dreadnought)” ve “Dretnot Öncesi Zırhlı (Pre-dreadnought)” Terimlerinin Hatalı Kullanımları

Kitapta görülen diğer bir terim sorunu da “zırhlı” ifadesinin büyük bir rahatlıkla kullanılmasıdır ve hâliyle bu durum, 18 Mart Muharebesi’nin sonucunun yazar tarafından yanlış ve Osmanlı kuvvetleri lehine abartılı bir şekilde değerlendirilmesine yol açmaktadır.

Öncelikle s. 12’de Osmanlı donanmasının Amiral Wilhelm Anton Souchon tarafından yeniden düzenlenmesini anlatan kısmı ele almak istiyorum. İlgili kısımda, Türk donanmasının ikiye bölündüğü, bu bağlamda Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye ve sekiz muhrip ile faal bir filo kurulduğu; Mesudiye muharebe gemisinin yaşlı olması sebebiyle yüzen batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale’ye gönderildiği; Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis “muharebe gemileri”nin ise bu filodan hariç tutulup önce Karadeniz, sonra da Çanakkale Boğazlarında savunma görevine verildiği belirtilmiştir (s. 12). Aşağıda gösterildiği üzere;

“Barboros ve Turgutreis muharebe gemileri” (s. 10); “Turgutreis zırhlısından” (s. 69); “Barbaros Hayrettin zırhlısından” (s. 69); “Barbaros zırhlısı” (s. 161, 236, 237); “Turgutreis zırhlısı” (s. 238).

şekillerinde yazar tarafından daha çok “zırhlı” olarak anılan iki gemi, niçin ana filoda aynı “Yavuz zırhlısı (!)” gibi yer almamaktadırlar? Alman amiral niçin elindeki deniz gücünü ikiye bölmüştür? Bu sorunun cevabını Atabey’in kitabında bulmak mümkün değildir. Çünkü yazar, okuyucuya yukarıda anılan iki eski zırhlının aslında “dretnot çağı” öncesinde inşa edilmiş, hız ve zırh bakımından çağının gerisinde

kalmış gemiler olduğunu izah etmiyor. Dolayısıyla okuyucu da; Amiral Souchon'un, o dönemin deniz savaşlarının çok bir önemli özelliği olan "hız" konusunda diğer gemilere ayak uyduramayacak olan bu iki eski model ve yavaş gemiyi savaş filosu dışında tutmasının mantığını anlayamıyor.

Yazar aynı hatayı İngiliz donanması için de yapmaktadır. Çanakale boğazı önüne gelen gemiler sayılırken şu ifade kullanılmıştır:

"Queen Elizabeth, Agamemnon, Irresistible, Inflexible, Lord Nelson, Albion, Cornwallis, Vengeance, Canopus, Ocean, Majestic, Triumph, Swiftsure zırhlıları Şubat ayı başlarında Çanakale'ye hareket emrini almışlardır." (s. 52)¹²

Yukarıdaki ifadeyi okuyan biri rahatlıkla Queen Elizabeth veya Inflexible ile Irresistible'ı aynı niteliklere sahip gemiler zannedebilir. Oysa ilk iki geminin hem kendi içlerinde hem de Irresistible ile aralarında teknik açıdan çok ciddi farklar vardır. Ancak yazarımız bunu umursamadığını şu ifadesi ile göstermektedir:

"Taarruz, Queen Elizabeth ve **Irresistible gibi dönemin en güçlü ve modern gemilerinin** de tam katılımıyla..." (s. 78)

İşte Irresistible gibi dretnot öncesi bir zırhlı için kullanılan bu ifade, yukarıda yazdıklarımla birlikte düşünüldüğünde, yazarın bu gemilerin nitelikleri hususunda ciddi bir bilgi yoksunluğu içinde olduğunu düşündürmektedir. Oysa bırakın Queen Elizabeth'i, ilk yapılmış dretnot olan Dreadnought'un motorları ile Irresistible'nin kazan dairesini karşılaştıran ve iki gemide de kapitanlık yapmış olan Bacon, farkın elbette Dreadnought lehine olağanüstü olduğunu yazmıştır.¹³ Buna bağlı olarak yazarın şu ifadesi de çok sorunludur:

"... Mart ayına kadar geçen süre içerisinde **dünyanın en büyük donanması** Boğaz önünde toplanmış..." (s. 106)

Evet, Atabey'in listesindeki tüm zırhlılar dretnot tipi olsaydı yukarıdaki gibi bir sonuca varılabilirdi. Ancak durum böyle değildir. Bu filoda yalnızca bir dretnot tipi zırhlı (Queen Elizabeth) ve bir savaş kruvazörü (Inflexible) bulunuyordu. Agamemnon ve Lord Nelson ise dretnot öncesi inşa edilen son gemiler olarak ateş gücü ve zırh bakımından diğer dretnot öncesi gemilerden daha üstün olmakla birlikte sonuçta dretnot değildiler. Diğer gemiler ise, modern deniz savaşında düşman donanmasına karşı kullanılması mümkün olmayan ve "yolsuz" olarak tanımlanan, yani seyir hızı yavaş ve tribünlü motorlara sahip olmadıkları için seyir hızlarını da uzun süre sabit tutamayan gemilerdi. Bunların önemli bir kısmının on beş ay içinde görevden alınmaları düşünülüyordu. Bu gemiler, nispeten etkili ateş güçleriyle kıyı istihkâmlarına veya donanması zayıf ülkelere karşı kullanılabilirdi;

¹² Kitabın farklı yerlerinde benzer ifadeler sürekli yinelenmektedir: "Vengeance ve Cornwallis zırhlılarına" (s. 79); "Albion, Triumph, Vengeance zırhlıları" (s. 79); "Océan ve Majestic zırhlıları" (s. 95); "Bouvet ve Suffren zırhlıları" (s. 116); "Goliath zırhlısı" (s. 243-248); "Queen Elizabeth ile Majestic ve Albion zırhlıları" (s. 83).

¹³ Massie, *age*, s. 390-391.

ama Almanlara karşı asla.¹⁴ Zaten yazarın “dünyanın en büyük donanması” iddiasının mantıksal olarak da mümkün olmadığını, o sırada İngiliz ve Alman donanmaları hakkında az buçuk bir şeyler bilen herkes öngörebilir. İngiliz donanmasından sonra dünyanın ikinci büyük ve güçlü deniz kuvvetlerine sahip olan Almanların karşısında İngilizler acaba, donanmalarının en büyük kısmını kendi anavatanlarını savunmak için mi kullanırlar yoksa anavatana nispetle ikinci derecede öneme sahip bir cephe için mi? Dolayısıyla İngiliz “Grand Fleet”i, Çanakkale savaşları esnasında en güçlü gemileriyle Almanlara karşı pozisyon almıştı. Şu durumda yazarın “dünyanın en büyük donanması” iddiası, maalesef Çanakkale Savaşları konusunda son haddini bulan bilgi kirliliğini, akademik olarak da pekiştirmenin ötesinde bir anlam ifade etmemektedir.

Yazar yer yer doğru ifadeler de kullanmaktadır. Örneğin 18 Mart günü hareket eden İngiliz donanmasında bir muharebe kruvazörü olduğundan bahsetmiş (s. 113), saldırıda B hattını oluşturan gemilerin A hattına göre “daha eski” gemilerden oluştuğunu (s. 113), gemilerin yaşlarının, birinin bir yaşında olmak üzere 8-20 arasında değiştiğini (s. 134) kaydetmiştir. Ancak kitabın tamamı dikkate alındığında, yer yer kendini gösteren doğru kullanımların yazarın yorumlarına etki etmediği, sözünü ettiğimiz özensiz ve dikkatsizce kullanılan ifadeler ummanı karşısında, ancak küçük adacıklar olarak kaldığı görülmektedir. Zaten bu noktada gemilerin yaşını vermek çok da anlamlı değildir. Çünkü 1906’da dretnot devrimiyle birlikte gemi teknolojisi tamamen değişmiş ve gemilerin eski ya da yeni oluşlarını belirleyen kıstas, denize indirildikleri tarih değil, dretnot teknolojisinden ne kadar önce veya sonra inşa edildikleri olmuştur. Bunun en güzel örneğini Lord Nelson ve Agamemnon oluşturmaktadır.¹⁵

Yazarın yukarıdaki yaklaşımı, elbette 18 Mart harekâtının sonucunu değerlendirirken okuyucuyu yanıltacak ifadelere yol açmaktadır:

“... Fransız Bouvet, İngiliz Irresistible ve Océan zırhlıları batmış, İngiliz Inflexible, Fransız Suffren ve Gaulois zırhlıları görev yapamayacak şekilde hasara uğramıştır.” (s. 123)

“Kısacası, o günün koşullarında **dünyanın en modern zırhlıları**, bol cephaneli ağır toplarıyla Boğaz tabya ve bataryalarını gün boyunca sürdürdükleri bombardımanlarla, Boğaz’ı cehenneme çevirmişlerdir. Sonuçta savaş gücünün üçte birini kaybeden yine bu **güçlü armada** olmuştur.” (s. 133)

¹⁴ Alan Moorehead, *Çanakkale Geçilmez*, çev. Günay Salman, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972, ss. 46-47; Rudenno, *age*, s. 17-18.

¹⁵ Bu öyle çılgın bir yarıştı ki Almanlar ilk savaş kruvazörleri (bkz. dn. 7) olan Blücher’i kazağa koyduklarında, bu gemiye İngilizlerin 9,2 inçlik toplarının eşiti kabul edilen on iki adet 8,2 inçlik top koymuşlar; ancak İngilizlerin 12 inçlik toplara sahip üç savaş kruvazörü denize indirilince, Blücher daha denize inmeden iki yıl önce işe yaramaz hale gelmişti. Bkz. Massie, *age*, s. 406. Geminin demode kalışı, Dogger Bank Savaşı’nda batan tek Alman gemisi olmasıyla da sabittir.

Yukarıda yaptığım açıklamaları bilmeyen bir okuyucu, haklı olarak Osmanlı kuvvetlerinin Çanakkale’de çok güçlü ve modern gemileri batırdığını sanabilir. Çünkü yazar, bu gemilerin nitelikleri, savaş kapasiteleri ve İngiliz donanmasındaki konumları hakkında okuyucusunu doğru bilgilendirmemiştir. Gerçek şudur; Osmanlı savunması 18 Mart’ta hiçbir dretnot tipi zırhlıya ciddi anlamda hasar verememiştir. Inflexible savaş kruvazörü ciddi anlamda yaralanmış; ancak batmamıştır. Batan üç gemi de dretnot öncesi zırhlılardır. Nitekim dönemin İngiltere Deniz Bakanı Winston Churchill de bunu ifade etmektedir (s. 137, 194). Yazarın, Churchill’in bu değerlendirmesini “*bir teselliden öteye gümeyen*” (s. 137) yargısıyla nitelenmesi, tüm Çanakkale Harekâtı bağlamında düşünüldüğünde doğrusu da 18 Mart için pek makul değildir. Açıkçası İtilaf devletlerinin kayıpları hiç de telafi edilemez nitelikte değildi ve harekâtın akabinde gerçekten de telafi edilmiştir. Yazarın da ifade ettiği gibi İngiliz kaynakları 18 Mart’ı çok mühim bir yenilgi olarak görmemektedirler. İngilizleri bu yargıya götüren kanının, gemileri hakkında yazarımızdan daha fazla ve doğru bilgiye sahip olmalarından kaynaklandığını rahatlıkla söyleyebiliriz.

Dretnot öncesi zırhlılar bağlamında ele alınması gereken bir diğer konu da Mesudiye eski zırhlısının durumudur. Yazar, bu geminin kırk yıl hizmet ettiğini belirtmiş; ancak yine de ona zırhlı demekten vazgeçememiştir (s. 11, 68, 141-146). Gemi oldukça eski olduğundan Amiral Souchon tarafından yüzer batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale’ye gönderilmiş ve burada İngiliz B-11 denizaltısı tarafından batırılmıştır. Yazarın bu sonucu değerlendirirken kullandığı;

“Mesudiye zırhlısının Kepez koyu Sarısığlar Mevkii’nde sabit batarya hâline getirilerek, kullanılması daha harbin başında **değerli bir geminin elden çıkmasına**, 10 subay ve 25 erin şehit olmasına neden olmuştur.” (s. 147)

ifadesi, gerçekçi değildir. Öncelikle geminin sabit hâlde kullanılması eleştirilebilir. Çünkü sabit bir gemi saldırılara açıktır. Ancak geminin “*değerli*” olduğu iddiası çok su götürür niteliktedir. Bırakın modern bir deniz savaşını, Karadeniz’de Rus filosuyla çatışırken bile güvenilemeyecek kadar demode olan bu geminin çoktan hizmetten çıkarılması gerekirdi. Ancak elde yeterli gemi olmayışı, mali sıkıntılar vb. sebepler yüzünden gemi emekli edilmemiştir. Belki de bu noktada Amiral Souchon sadece gemide olan tüm topları söktürmemesi ve gemiyi hizmetten almaması sebebiyle eleştirilebilir. Amiral Souchon’un Bundersarchiv Militaerarchiv’de bulunan “Günlük”ü bu konuda aydınlatıcı bir bilgiye sahip midir? Bilemiyoruz; çünkü yazarımız, incelemesine konu olan dönemde Osmanlı donanmasının komutanı olan bu zâtın “Günlük”ünü kullanmamıştır!¹⁶ Hâlbuki bu konunun da ötesinde yazarın

¹⁶ Oysa yazarın doktorasını yaptığı Sosyal Bilimler Enstitüsü gibi Ankara Üniversitesi’ne bağlı olan Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü’nün yayınladığı *Atatürk Yolu* dergisinde 1997 yılında yayınlanan Celalettin Yavuz’a ait makalede (“Cemal Paşa’nın Almanya Gezisi Bir Davetin Perde Arkası”, V/19, ss. 335-336) bu “Günlük” kullanılmakta ve arşivdeki yeri N 156/19; Band 11 olarak verilmektedir. Ayrıca yazarımızın Yaşar Bedirhan ile birlikte yayınladığı “Osmanlı Bahriyesi’nde

bu önemli kaynağı, I. Dünya Savaşı esnasında Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nde meydana gelen askeri harekâtlar bakımından değerlendirmesi ve önemi hakkında okuyucularını aydınlatması gerekirdi.¹⁷

Dretnot öncesi gemilerle ilgili vurgulanması gereken diğer önemli bir husus, bu gemilerin, gövdeleri bölmeli olarak inşa edilse de bölmelerin birbirine yatay şekilde açılan koridorlardan oluştuğu ve bunların da su geçirmez kapılarla kapatıldığı gerçeğidir. Dretnot tipi gemilerde ise geminin gövdesindeki bölmelerin birbiriyle hiçbir bağlantısı yoktur. Mürettebat, bu bölmelere geminin güvertesinden ya merdivenle ya da asansörle iniyordu. Amiral Fisher'in getirdiği bu yenilik sayesinde, gemi sualtında kalan kısmından top mermisi, mayın veya torpido ile vurulduğunda, delinen kısma su dolsa bile su diğer bölmelere geçemiyordu. Böylece gemi batmadan tamir edileceği doka varabiliyordu. Dretnot öncesi gemilerde de savaşa girerken bölmeler arasında geçişi sağlayan kapılar kapatılıyorsa da¹⁸ ani saldırılarda kapılar kapatılmadan önce alınan yaralar sebebiyle gemilerin su aldığı ve battığı gözlenmiş olduğundan, dretnotların sözünü ettiğimiz geçişsiz bölme özelliği önemli bir yenilikti.¹⁹ Ayrıca zırh kalınlığının artırılması, açılan yaraların da küçük çapta kalmasını sağlamıştır. Oysa dretnot öncesi zırhlılar bu iki bakımdan da ciddi anlamda sorunludur. Dolayısıyla gemi sualtından yara aldığı delik çok büyükse yapacak fazla bir şey yoktur. Gemi aldığı suyun tesiriyle yan yatar. İşte eski zırhlılar olan Barbaros Hayrettin (s.161), Majestic (s.174) ve Triumph (s.174) gemilerinin tek torpille batırılabilmiş olmasının sebebi budur. Dolayısıyla bu gemileri sanki dretnot imişler gibi nitelenmek doğru değildir. Her ne kadar Atabey, özellikle Barbaros ve Turgut Reis'in eski gemiler olduğunu birkaç yerde belirtiyorsa da (s. 236, 238) yukarıda kısaca değindiğim teknik hususlardan kitapta hiç bahsetmemesi, okuyucunun kafasında Atabey'in zaman zaman kullandığı "eski" nitelemesinden kastedilenin ne olduğu hususunda belirsizlik yaratmaktadır.

2. Varılan Yargılarla İlgili Sorunlar

Bu kısımda, öncelikle, Muavenet-i Milliye'nin Goliath'ı batırışı sırasında geminin komutasının kimde olduğu tartışmasıyla ilgili olarak Atabey'in yaklaşımını

Yabancı Danışmanlar" isimli makalesinde (*Turkish Studies*, 8/5 (Spring 2013), s. 136), Yavuz'un yukarıda andığımız makalesinde konu ettiği Cemal Paşa'nın Almanya gezisini, yine Yavuz'un başka bir çalışmasını referans vererek zikretmesi, Sayın Atabey'in Amiral Souchon'un "Günlük"ünden haberdar olmama ihtimalini zayıflatmaktadır. Şu hâlde yazarın bu önemli kaynağı bilinçli olarak yok kabul ettiğini düşünmek gerekiyor. Öte yandan kitabın bibliyografyasında Celalettin Yavuz'un iki çalışmasının künyesi varsa da dipnotlarda, nedendir bilinmez, bu çalışmaların isimleri geçmemektedir.

¹⁷ Yazarımız, Karadeniz'deki Osmanlı donanma faaliyetlerini ele aldığı (*Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2006) isimli çalışmasında da Amiral Souchon'un "Günlük"ünü kullanma mecburiyeti hissetmemiştir.

¹⁸ Ayrıca mürettebatın kapıların kapatılması emrini mutlak anlamda hemen yerine getirip getirmediikleri de ciddi bir sorundur. Çünkü tüm kapılar kapalı olsa su tüm bölmelere yayılamaz.

¹⁹ Massie, *age*, s. 391.

değerlendirmek istiyorum. Bu harekât sırasında adı geçen gemide görev yapan Kıdemli Yüzbaşı Rudolf Firle, Almanya’da yayınladığı anılarında adı geçen eski zırhlının batırılmasını kendisine ve Alman personeline mal etmektedir (s. 247). Atabey, bu görüşe karşı çıkmakta ve bu başarının başta gemi komutanı Kıdemli Yüzbaşı Ahmet Bey olmak üzere Türk personeline ait olduğunu ileri sürerek, bu bağlamda şunları yazmaktadır:

“Sonuçta yapılan tüm bu haksız yorumlar, Muâvenet-i Milliye torpido muhribinin görevli kahraman Türk personelinin, İngilizlerin Morto Koyu’nda Türk mevzilerini bombardıman ateşi altında tutan 13.150 tonluk Goliath zırhlısını batırarak, savaş esnasında üzerine düşen görevi layıkıyla yerine getirdiği gerçeğine gölge düşürememiştir. **Buna en güzel cevap Muâvenet-i Milliye torpido muhribi ve Sultanhisar torpidobotunun Türk ve Alman personelinin başarılarından dolayı madalya ile tevcih edilmeleri hakkındaki Sadrazam Hazretleri’ne yazılan Enver Paşa imzalı 31 Mayıs 1915 tarihli yazıdır.**” (s. 247-248)

Konusu Çanakkale deniz muhabereleri olan bir kitapta bu konudaki Alman görüşü, koyu harflerle verdiğim cümlelerle çürütülmektedir! Elbette harekât sonrası tüm gemi personeli ödüllendirilecektir. Enver Paşa’nın: “Bu işi Almanlar yaptı. Hak geçmesin. Sadece onlara madalya verelim” diyecek hâli yoktur! Ayrıca savaşlarda elde edilen bu tür başarılar hükümetlere propaganda yapmak için önemli fırsatlar tanır ve savaş idare eden her hükümet gibi İttihad ve Terakki hükümeti de bu fırsatlardan yararlanmasını bilmiştir. Peki yazarımız, Yüzbaşı Firle’nin hatıralarını görmüş müdür? Hayır. Dolayısıyla yazarımız bu subayın görüşlerini bilmeden sadece kafasında mevcut olan kısıtlı bilgiyle konu hakkında hüküm vermektedir. Oysa bu hatıralarla birlikte hadise hakkındaki Alman görüşünü de enine boyuna irdeleyip bundan sonra bir hükme varması gerekirdi. Ancak yazarın kullanmadığı ve rahatlıkla ulaşabileceği Türkçe bir çalışmada bu hatıralardan pasajlar aktarılmaktadır.²⁰ Sayın Atabey, keşke en azından hem bu kitabı hem de bu kitapta sözü geçen hatıralardan aktarılan pasajları görebilseydi. Ancak yazarımız, Amiral Souchon’un günlüğü gibi, bu hatıraları da görmezden gelmiştir.

Çalışmada Çanakkale Savaşı’nın sonuçlarına zaman zaman değinilen yerlerde ise yazarın popülerliğe ve hamasete pirim verdiği gözden kaçmamaktadır. Örneğin bu savaşın, İngiltere’nin denizlerdeki üstünlüğünün “tartışılmaz” olmadığını ortaya çıkardığı (s. 127, 269), emperyalizmin yenilmezliğinin abartılmış bir efsane olduğu ve İngiliz ve Fransız sömürge imparatorluklarının Çanakkale harekâtındaki başarısızlıkla dağılma ve çözülme sürecine girdiği (s. 127) şeklindeki tespit ve yorumlar bilimsel kıstaslara göre kaleme alınmış bir doktora tezinden ziyade, Cumhuriyet bayramlarında lise talebelerine verilen bir konferans metniyle karşı

²⁰ Erol Mütercimler, *Gelibolu 1915*, İstanbul: Alfa Yayınları, 2010 (ilk baskı 2005), ss. 446-453.

karşıya olduğumuz hissini uyandırmaktadır. Bu noktada yazarın şu ifadesini aktarmak istiyorum:

“Bu suretle 11. ve 12. yüzyıllarda başlayıp günümüze kadar devam eden ‘Sömürgecilik’, ‘Kolonyalizm’, ‘Emperyalizm’ denilen hareketin iflas ettiği yer Çanakkale coğrafyası olmuştur.” (s. 127; aynı fikrin başka parlak versiyonları için bkz. s. 266, 273)

Sömürgecilik, kolonyalizm ya da emperyalizm gibi politikalarla ilgili kaleme alınan ciddi eserlerde, sözü geçen siyasetlerin Çanakkale Savaşları sonunda iflas ettiğine dair herhangi bir iddiaya rastlanamayacağı ve yazarın bu noktada, Osmanlı Devleti ve Türk milleti lehine tarihsel bir olguya kaldıramayacağı bir yük, misyon ve anlam yüklediği açıktır.

Kitabın “Sonuç” kısmında da yazar oldukça değişik bir yöntem benimsemiştir. Öncelikle zaten herkes tarafından bilinen bazı malumatın teyit edildiğini yazmak, bilimsel olduğu iddiasındaki bir doktora tezi için ne ölçüde sonuç olarak kabul edilebilir? Bu bağlamda şu cümleler okuyucuyu şaşırtacaktır:

“İngiliz arşiv belgeleri incelenerek Fransız Bouvet, İngiliz Irresistible ve Océan zırhlılarının mayın silahının etkisiyle battıkları, diğer gemilerin de Boğaz’ın iki tarafından gerçekleştirilen şiddetli topçu ateşi neticesinde hasara uğradıkları doğrulanmıştır.” (s. 277)

“Bu durumda Deniz Bakanı Winston Churchill’in Çanakkale harekâtının baş planlayıcısı olduğu bir kere daha belgelerle doğrulanmıştır.” (s. 280)

Burada akla şu soru gelmektedir: Acaba yukarıda yazılan hususlarda kaynaklara yansımış farklı görüşler mi vardır ki yazar bunları arşiv belgelerinden teyit ettiğini yazmaktadır? Tabii ki hayır.

Öte yandan bazı yeni bulunduğu iddia edilen bilgiler, ilk kez yazarımız tarafından ortaya konmuş falan da değildir. 18 Mart 1915 başarısının topçu-mayıncı işbirliğinin sonucu olduğunu, sadece askerî tarihe az çok ilgisi olan zevat değil, ilköğretim talebeleri de dâhil, herkes bilmektedir. Memlekette Nusrat mayın gemisinin adını duymayan var mıdır? Bu konuyla ilgili olarak yazar, Nusrat’ın üç drenot öncesi zırhlıyı batıran mayınları ne zaman döktüğüyle ilgili çelişkili görüşleri çürüttüğünü, “belgeler ışığında” Nusrat’ın bu mayınları 8 Mart 1915 sabahı döktüğünü tespit ettiğini de belirtmiştir (s. 277). Yazara şunu haber vermek durumundayım ki bu tespit, kendisinden önce Erol Mütercimler tarafından yapılmıştır.²¹ Maalesef kaleme alınan konuyla ilgili literatürü takip etmemenin böyle can sıkıcı sonuçları olabilmektedir. Yine yazarımız tarafından İngiliz hükümetinin Çanakkale harekâtıyla ilgili planlarının ve bu esnada arka cephede cereyan eden siyasi olayların arşiv belgelerine dayanılarak “açığa çıkarıldığı” ifade edilmektedir.

²¹ Mütercimler, *age*, s. 152-153.

Oysa İngiliz tarihçiler bu hususları yıllardan beri ve açıkcası yazardan çok daha ayrıntılı ve doğru bir şekilde ortaya koymuş ve koymaktadırlar.

Ayrıca yazarımızın vardığı bazı sonuçlar da kitabın içinde yer alan bilgilerle kıyaslandığında oldukça tartışmalıdır. Öncelikle Marmara Denizi'nde İngiliz denizaltılarına karşı yürütülen faaliyetin başarılı olduğu saptaması (s. 278) pek doğru değildir. Evet, eldeki kısıtlı imkânlarla da olsa mücadele sürdürülmüştür; fakat İngiliz denizaltılarından sadece ikisinin bu denizde batırıldığı unutulmamalıdır. Kalan gemiler Çanakkale Boğazı'ndan geçişleri sırasında batırılmışlardır. Konuyu bu denizaltıların İstanbul ile Çanakkale arasındaki Türk ikmal hattını koparıp koparamadıkları açısından ele aldığımızda, karşımıza daha farklı bir tablo çıkmaktadır. Her ne kadar yazarın da belirttiği gibi bu durum tamamıyla kopma şeklinde olmamışsa da Marmara Denizi'nde aynı anda faaliyet gösteren denizaltı sayısının hiçbir zaman üçü aşmadığı hesaba katıldığında²² bu sonuç normaldir. Ancak denizaltı harekâtının yoğun biçimde devam ettiği dönemde Enver Paşa tarafından gönderilen bir belgede geçen "*Denizaltıların ortaya çıkışından beri deniz yolundan hiçbir suretle istifade edilmediği*" (s. 160) ifadesi gerçeğin ta kendisidir. Burada şunu ifade etmek daha gerçekçi olacaktır: Denizaltıların ikmal hattını koparamaması, Marmara Denizi'nde sefer yapan gemilerin yelkenlilerden seçilmesi ve bunların da özellikle önemli malzemeleri geceleri taşımalarından kaynaklanmaktadır. Kara ulaşımının yoğun biçimde kullanıldığı da düşünülürse, denizaltıların Türk ordusunun ikmal hatları üzerinde ciddi bir etki yaratmadığı rahatlıkla söylenebilir.²³ Bu noktada yazarın Türk donanmasının denizaltılarla mücadelede gösterdiği başarıyla, ikmal yollarının açık tutulması meselesini birbirinden ayırmasının daha doğru bir yaklaşım olacağını düşünüyorum. Ayrıca I. Dünya Savaşı'nda su üstü gemilerinin denizaltılarla mücadele imkânlarının çok kısıtlı olduğu da ayrı bir gerçektir.

Yazarımızın vardığı bir başka abartılı sonuç da Demirhisar torpidobotuyla ilgilidir. Bu geminin yaptığı sefer ilgiye değer olmakla birlikte, giriştiği faaliyetlerle İtilaf devletlerinin deniz nakliyatını "*taciiz etmeyi başardığı*"(s. 279) söylenemez. Sadece bir gemiyi yaralayabilen bu torpidobot, İngiliz gemileri tarafından sıkıştırılınca kendi komutanı tarafından batırılmıştır. Üstelik bu tip başka harekâtlar bir daha söz konusu olmamıştır. Burada varılacak sonuç olsa olsa "yetersiz gemilerle yapılan bu türden harekâtlar, ancak geçici ve savaşın genel gidişatına etki etmeyen başarıların temininden başka bir işe yaramamıştır" şeklinde olabilirdi.

Kitapla ilgili bir başka ciddi sorun da haritaların kelimenin tam anlamıyla böyle bir çalışma için yetersiz ve son derece amatör olmasıdır. S. 27'deki "Çanakkale Boğazı'nın Genel Görünümü" başlıklı harita çok küçük ve yazıları okunmaz hâldedir. S. 115'te yer alan "18 Mart 1915 Çanakkale Boğazı

²² Sadece bir defa üçü İngiliz (E 12, E 20, H 1), biri Fransız (Turquoise) dört denizaltı bir arada olmuşsa da Turquoise çok kısa zaman içinde ve bir başarı gösteremeyerek geriye dönmek için boğaza girmiş, neticede esir edilmiştir. Bkz. Rudenno, *age*, s. 265, 267-268.

²³ Rudenno, *age*, ss. 298-300.

Muharebesi'nde İtilaf Donanması'nın Durumu" başlıklı haritada ise sadece İtilaf gemilerinin saldırı pozisyonları gösterilirken, nedense Türk bataryalarının yerleri belirtilmemiştir. Bu durum da okuyucuyu ilerideki sayfalarda daha ayrıntılı bir haritayla karşılaşacağı beklentisine sokmaktadır. Fakat bu beklenti, s. 121'de "Çanakkale ve Kilitbahr Üzerine Hücum- 18 Mart 1915" açıklamasıyla verilen haritayla tam bir hayal kırıklığına uğramaktadır. Çünkü bu harita da çok küçük ve hiçbir şekilde okunamaz durumda olup yazıları da Arap harflidir! Yayıncılığın çok mesafe kat ettiği bir dönemde haritaların kullanışsızlığı, olsa olsa yazarın askerî tarih yazımında gösterdiği özensizliğinin bir başka dışavurumu olarak kabul edilebilir.

Maalesef bu haliyle kitap, doktora tezi olduğu göz önüne alındığında, askerî tarihe meraklı bir okuyucu için yeni olan çok az bilgi içermektedir. Konuyla ilgili Türkçe yayınların bile sayısının ve niteliğinin her geçen gün arttığı bir alanda yazar, kendi çalışması için birinci dereceden önemli bir eser olan Rudenno'nun 2009 yılında Türkçeye kazandırılmış kitabını bile 2010 yılında doktora tezi olarak tamamladığı, 2014 yılında ise kitap olarak yayımlattığı çalışmasında kullanmak zahmetine katlanmıyorsa²⁴, bu durum sadece yazarın ihmaliyle açıklanamaz. Bu ihmalde tezi yöneten danışmanın da hatalı olduğu açıktır. Bir tez danışmanı birikim sahibi olmadığı bir konuda niçin tez yönetir? Öte yandan tez, Türk Tarih Kurumu tarafından basılmıştır. TTK, yayınlacağı kitapları raportörlere göndermekte, yani bilimsel açıdan denetimini yaptırmaktadır. Bu kitabın raportörü olan akademisyenin askerî tarihle ilgisi nedir? İlgili konuda ciddi çalışmalara imza atmış mıdır? Eğer bu alanda ciddi bir hazırlığı veya müktesebatı yoksa niçin raportörlük görevini kabul etmiştir? Yukarıdaki soruların yanıtını okuyucunun fehmine bırakıyorum.

Ancak bütün bunlar bir yana, yazarın Türkiye Cumhuriyeti'nin kimlik meselesini bir çırpıda açıklığa kavuşturduğu şu tespitinin beni derinden sarstığını da itiraf etmeliyim. Türk sosyal bilim anlayışının istisnai bir örneğini oluşturan bu yargıyla yazımı bitirmek istiyorum. Çünkü yazarın aşağıdaki hükmü, aklın ve kalemin tutulduğu noktadır:

"Türk topçusunun az sayıda, yetersiz nitelikte ve kısıtlı cephaneye sahip olmasına rağmen İtilaf Devletleri'nin amacına ulaşmaması için gösterdiği her türlü fedakârlık ve kahramanlık çöken bir imparatorluğun içinde sağlam bir ulusun varlığını ortaya çıkarmıştır." (s. 275)

Gürol Pehlivan*

²⁴ Yazarın görmediği çok önemli bir başka eser, tamamen Çanakkale deniz harekâtını anlatan Edward K. Chatterton'un *Dardanelles Dilemma: The Story of the Naval Operation*, London: Rich and Cowan, 1935'dir. Görmediği diğer bazı eserler için kendisine internetten erişilebilen şu bibliyografyayı önerebilirim: http://www.navyingallipoli.com/teksty/bibliografia_eng.pdf (Erişim tarihi: 30. 11. 2015)

* Yrd. Doç. Dr., Celal Bayar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü.