

Birinci Dünya Savaşı'nın Seyrini Değiştiren Goeben ve Breslau Gerçeği

Salih KIŞ*

Özet

Birinci Dünya Savaşı'na dâhil olma sürecinde Osmanlı Devleti'ne en önemli katkıyı kendisine ait olmayan zırhlı gemiler yapmıştı. Bu zırhlılar, Alman Akdeniz Filo Komutanlığı'na bağlı Goeben Dretnotu ile Breslau Kravazörü idi. Alman zırhlıları, İngiliz ve Fransız donanmalarının takibinde Cezayir-İtalya-Türkiye rotasında seyrederek Çanakkale Boğazı önlerine kadar gelmişti. Savaşın seyrine doğrudan etki edecek gelişmeler de bu gemilerin Osmanlı Devleti karasularına girişi ile başlamıştı. Türk-Alman ittifak antlaşmasının hemen sonrasında meydana gelen bu olay, uluslararası bir krize neden olmuştu. Osmanlı Devleti'ne ait olmayan savaş gemilerine boğazların kapalılığı ilkesi, 1878 tarihli Berlin Antlaşması ile uluslararası hukuk normlarına göre düzenlenmişti. Osmanlı Devleti tarafından Alman zırhlılarının Çanakkale Boğazı'ndan içeri alınması, ilgili antlaşmanın ihlali anlamına gelmekteydi. Uluslararası hukuk kurallarına göre, yabancı savaş gemileri ya 24 saat içinde tarafsız devletin karasularını terk edecek ya da mürettebatı gözaltına alınarak gemilerin silahları söküldükten sonra savaş süresince güvenilir bir limanda alikonulacaktı. Avrupa Devletlerinin diplomatik baskısına maruz kalan Osmanlı devlet adamları, mevcut krizi farklı bir yolla çözüme kavuşturacaklardı. İngiltere'ye sipariş edilip paraları peşin ödenmesine rağmen Osmanlıya teslim edilmeyen Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarının yerine Alman savaş gemilerininin 80 milyon Mark karşılığında satın alındığı aldatmacası dünya kamuoyuna duyurulacaktı. Gerçekte ise savaşın sonuna kadar bir satış söz konusu olmayacaktı. Ayrıca savaş süresince zırhlı gemilerin kontrolü ve icraatları ile ilgili inisiyatif Alman İmparatorluğu'nda bulunacaktı. Dolayısıyla bu satış aldatmacasının neticesinde Avrupalı Devletlerin itirazları son bulacak, devam eden Birinci Dünya Savaşı'nın seyri önemli ölçüde değişecekti.

Birinci Dünya Savaşı'nın Seyrini Değiştiren Goeben ve Breslau Gerçeği isimli bu çalışmada, dünya kamuoyunun sahte bir satış beyanıyla nasıl aldatıldığı arşiv belgeleri ve hatıratlarla desteklenen çalışmalar ışığında ortaya konulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Goeben ve Breslau, Cemal Paşa, Almanya, Osmanlı Devleti, Donanma, Yavuz ve Midilli

* Araş. Gör. Dr. Salih KIŞ, Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü salihkis@yahoo.com.

The Truth About the Goeben and Breslau Which Shifted the Course of World War I

Abstract

During the process of participating World War I, the most significant contribution was provided to the Ottoman Empire by the armored battleships which did not belong to it. Those armored battleships were the Dreadnought Goeben and the Cruiser Breslau which were registered to the Mediterranean Naval Commandership of Germany. The German armored battleships reached to the Strait of Dardanelles following the routes of Algeria-Italy-Turkey while being chased by the British and French fleets. The developments which directly influenced the course of the war all began with the entering of those ships into the territorial sea of Ottoman Empire. This event which occurred just after the Turkish-German alliance agreement caused an international crisis. The principle which forbids the entering of non-Ottoman foreign battleships into the straits had been prepared in accordance with the international legal norms through the Treaty of Berlin of 1878. The acceptance of those German armored ships into the inner sea after the Strait of Dardanelles meant the violation of the aforementioned treaty. According to the international law codes, the foreign battleships would either desert the territorial sea of the neutral state in 24 hours or their crew would be arrested, their guns would be demounted and would be kept in a safe port throughout the war. The Ottoman Empiresmen who were under the pressure of the European states sorted out the current crisis through a different way. It was announced to the world that the German battleships were bought from Germany with the cost of 80 million German Marks instead of the armored battleships of Sultan Osman I and Reşadiye which were ordered from the UK and whose cost was paid in advance. Actually, the purchase did not occur until World War. Moreover, the control of the battleships and the initiative related to the activities of the ships would be under the control of German government throughout the war. As a result of this deception of sale, thus, the European countries would not object to this and the course of the continuing World War I would completely change.

In this study “titled “The Truth About Goeben and Breslau Which Shifted the Course of World War I” , it will be revealed that the world opinion was misguided through the declaration of a fake purchase employing the archive documents and memories to support our theory.

Keywords: *Goeben and Breslau, Cemal Pasha, Germany, Ottoman Empire, Navy, Yavuz and Midilli*

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NIN SEYRİNİ DEĞİŞTİREN GOEBEN VE BRESLAU GERÇEĞİ

Giriş

XIX. yüzyılın sonunda üç kıtada toprağı bulunan Osmanlı Devleti'nin, ülkenin savunulması hususunda, dönemin şartlarına göre güçlü kara ordusunun yanı sıra donanmasının da olması gerekiyordu. Kara ordusunun modernizasyonu ile paralellik göstermeyen donanmanın ıslahı, Sultan Abdülaziz dönemine kadar önemli bir gelişim kaydedememişti. Sultan Abdülaziz, güçlü bir ordu yanında etkin bir donanmanın varlığını da gerekli görüyordu¹. Bu amaçla mali dengeleri sarsacak harcamalar yapmaktan çekinmedi. Saltanatının sonunda devlet, dünyanın en büyük dördüncü donanmasına sahipti. Bu önemli istatistiğin ağır bir bedeli vardı. Gemilerin tamamı dış borçla alındığı gibi gerekli modernizasyon da zamanında gerçekleştirilemedi. Gemilerin alımı ve bunların bakımı maliyetlere ek olarak dış borçların ödenmesinde büyük sıkıntılar meydana getirdi. Dolayısıyla Sultan Abdülaziz'in güçlü donanma hayali, devletin mali iflası ile sonuçlandı.

Sultan II. Abdülhamit dönemi, selefi zamanında oluşturulmuş donanmanın modernizasyonu ve devletin borç sorunları ile başlamıştı. Donanmanın tamamı zırhlı ve makineli olduğundan bakım ve onarımları büyük meblağlar tutmaktaydı. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nin donanma politikası yeniden şekillendirildi. Masraflı ve teknoloji eski gemiler gözden çıkarılarak hareket kabiliyeti yüksek, daha az maliyetli ve modern bir deniz gücü oluşturulmaya çalışıldı. Özellikle bu dönemde torpidobot², torpidogeçer, gambot ve denizaltı türü gemilerin alımına öncelik verildi. Meydana getirilecek donanmanın Kızıldeniz, Trablusgarp ve Basra gibi kritik yerlerde kolluk görevi yapabilecek seviyeye ulaşması amaçlanıyordu³.

1897 Yunan Harbi, Osmanlı donanma stratejisinin tamamen değişmesine neden olan önemli bir olaydı. Savaşın sona ermesi eski gemilerin modernize edilmesi bırakılarak; modern, hızlı, küçük ve daha ucuz gemilerin satın alınması devlet politikası hâline getirildi. Bu mali yönden büyük sıkıntılar yaşayan Osmanlı Devleti için de zorunlu bir politika değişikliğiydi. Çünkü yüksek faizli borçlanmalarla yapılan modernizasyon

- 1 XIX. yüzyılda etkin güçler hem tehditlere karşı koymak hem de çatışmayı önlemek ve sindirmek amacıyla büyük ve güçlü donanma inşa etme kabiliyetine ulaştılar. Deniz gücü dengesi yüzyılın sonunda önemli ölçüde değişti. Dünya deniz gücü sıralamasında İngiltere, Fransa, Rusya ve Osmanlı Devleti'ne Almanya, ABD ve Japonya'nın dahil olması bütün dengeleri alt üst etti. Jeremy Black, Savaş ve Dünya, Askeri Güç ve Dünyanın Kaderi 1450-2000, çev. Yeliz Özkan, Dost Kitabevi, Ankara 2009, s.335.
- 2 Sultan II. Abdülhamit, 1883'ten itibaren torpidobot türü gemilerin Osmanlı donanmasına kazandırılması noktasında büyük çaba sarf etti. O yıllarda torpidobot yaklaşık 20-30 bin liraya mal olurken, birinci sınıf bir zırhlı geminin maliyeti 800-900 bin lirayı buluyordu. Ali Fuat Öreç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.149.
- 3 Ali Fuat Öreç, "Deniz Kuvvetleri", s.148.

yon sonucunda gemilerden istenilen verim alınamıyordu. Bu durum hem para hem de zaman kaybına neden oluyordu.

A-İttihat ve Terakki Partisi Dönemi Osmanlı Donanma Politikası

II. Meşrutiyet'in ilanı ile İttihat ve Terakki Partisi, Osmanlı Devleti'nin bahriye programını yeniden ele aldı. Böylelikle Sultan Abdülhamid döneminde alınan torpidobot ve gambot tarzı gemilerin yanı sıra teknolojileri eskimiş ve yapılan yenileştirmelere rağmen istenilen verim alınamayan zırhlıların devri kapanıyordu. Donanmanın ihtiyacı olan gemilerin alınmasından başka İngiliz ıslah heyetinin iş birliğinin devamı, yeni deniz eğitim politikası ve mevcut yaşlı deniz subay kadrolarının emekliliğe sevk edilmesi de bu dönemde gerçekleştirilen önemli faaliyetlerdendi.

Osmanlı Devleti'nin deniz gücündeki hareketliliği 1910 yılında zirve yapmıştı. Özellikle Ege Denizi'nde Yunanistan ile girilen silahlanma yarışı, Osmanlı'nın üstünlüğü Yunanlara kaptırmamak adına Almanya ile zırhlı satış sözleşmeleri yapmasına neden oldu. Bu dönemde alınan ve isimleri Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis olarak değiştirilen iki zırhlının Osmanlı Devleti'ne satılması Türk-Alman ilişkilerinde yeni bir sayfanın açılmasını sağladı. Osmanlı devlet adamlarının özellikle dönemin en güçlü iki kruvazöründen biri olan sonrasında adı Goeben olarak değiştirilen zırhlıyı çok istemelerine rağmen Alman Bahriye Nezareti, bu geminin satışına onay vermedi. Alınan iki geminin satışında ise önemli bir ayrıntı dikkat çekmekteydi. Osmanlı Devleti'nin Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarını satın almaya mali durumu yeterli olmadığı hâlde tahttan indirilen Sultan II. Abdülhamid'in şahsi serveti kullanıldı. Alman zırhlılarının satış bedelinin yarısı, Sultan II. Abdülhamid'in Alman Deutsche Bank'ta bulunan dondurulmuş şahsi mevduatından karşılanmıştı⁴.

Almanlardan alınan zırhlılarla birlikte donanmasını küçük gemilerle ama hareket kabiliyeti yüksek araçlarla donatan Osmanlı, deniz ıslah heyeti başkanı Amiral Williams'tan, İngiltere'den dretnot alımı noktasında yardım istedi. İngilizler, Almanların Türklerle olan ilişkilerini de göz önünde bulundurarak zırhlı pazarını elinde bulundurmak adına, Ağustos 1911 tarihinde adı Reşadiye olacak bir gemi inşaatı için Osmanlılar ile bir sözleşme imzaladı⁵. Bununla birlikte Rus ve Yunan dretnot hamleleri karşısında Osmanlı Devleti, İngiltere'de Armstrong Whitworth Tersanesi'nde yapımı hemen hemen tamamlanmış olan ve sahiplerinin elden çıkarmak istedikleri Brezilya dretnotu Rio de Janeiro'yu 1913 yılı sonlarında satın alarak gemini adını Sultan Osman-ı Evvel olarak değiştirdi⁶. Alman zırhlıları Goeben ve Breslau'nun Osmanlı

4 Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-1918*, çev. Emir Yener, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s.16.

5 Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı Devleti'nin Yapmayı Tasarladığı Son Donanma", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, İstanbul 1968, S.2, s.70-71. Reşadiye zırhlısı, daha sonra Sultan Osman-ı Evvel ile birlikte I. Dünya Savaşı'nda parası Osmanlılar tarafından peşin ödenmesine rağmen el konulan iki gemiden biridir.

6 Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya: XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşı'na Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1970, s.112; Ryan K. Noppen, *Osmanlı*

Devleti'ne satılması ile doğrudan ilgili olan bu iki İngiliz zırhlısının inşaat sonrası hikâyesi, Birinci Dünya Savaşı'nın da en önemli olaylarından biridir.

İngiltere tersanelerinde yapılan Reşadiye ve Sultan Osman zırhlılarının teslim tarihi 1 Ağustos 1914 olmasına rağmen, her iki geminin kraliyet donanmasında görev yapmak üzere seferberlik emirleri gereği alıkonulduğu gemileri almaya gelen Osmanlı yetkililerine bildirildi. Britanya Birinci Deniz Lordu Winston Churchill, İstanbul'daki Alman askerî müşavirlerinin sayısının 1914 yılı yaz aylarından itibaren sürekli artmasından, dretnotların Almanların kontrolüne geçmesi fikrinden kaygıya düşmüştü. Bundan dolayı 31 Temmuz 1914 tarihinde Armstrong Tersanesi'ne bir emir yollayarak Sultan Osman gemisinin Osmanlı Devleti'ne teslimini kesin surette yasaklamıştı⁷. İngilizler, savaş hâlinde iken kendi tersanelerinde inşa edilmekte olan gemilere ambargo koymak hakkına sahip olmakla birlikte Osmanlı gemilerini müsadere ettiklerinde henüz harp hâlinde değillerdi. Hatta ordu ve donanmasının seferberliğini bile ilan etmemişlerdi⁸. Paraları ödenen bu iki gemiye el konulması, Osmanlı kamuoyunda muazzam bir tepki yarattı⁹. Osmanlı tebaasının büyük fedakârlıkları sonucunda donanmaya kazandırılması hayal edilen gemilerin resmen çalınması¹⁰, Türk-Alman ittifak antlaşmasına toplumsal destek sağlamak için İttihat ve Terakki Partisi'nin üst düzey elemanları tarafından ustaca kullanıldı¹¹.

Deniz Harekâtı, s.28. Osmanlı Devleti, dretnot satın almak için özellikle de Fransız bankalarından olmak üzere ağır bir borçlanma içine girmişti. Devletin yıllık gelirlerinin büyük bir kısmı bu borçlara karşılık ipotek edilmişti. Özellikle Sultan Osman-ı Evvel gemisinin aniden satın alınmasına borçlanma dahi yetmediği için hükümet vergileri yükseltmek ve memurların maaşlarını azaltmak zorunda kalmıştı. Bütün bu sıkıntıların sebebi, Rus ve Yunan dretnot hamleleri karşısında Osmanlı donanmasının rekabet edebilecek seviyede tutulmak istenmesiydi.

- 7 Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1983, s.72. İngiliz donanmasına dahil edilen Osmanlı gemilerinin isimleri de HMS Agincourt ve HMS Erin olarak değiştirildi. Rauf Orbay, *Cehennem Değirmeni*, Emre Yayınları, İstanbul 1993, s.15. Dretnotlara el konulması süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Serhat Güvenç, *I. Dünya Harbine Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009, s.101-142.
- 8 Cemal Paşa, *Hatıralar*, haz. Alpay Kabacalı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s.142; Ali İhsan Sabis, *Birinci Dünya Harbi*, C.I, Nehir Yayınları, İstanbul 1991, s.222.
- 9 Bahri S. Noyan, "Birinci Dünya Harbi'ne Nasıl Girdik?", *Hayat Tarih Mecmuası*, S.7, İstanbul 1997, s.48.
- 10 Mehmed Selahaddin Bey, *İttihat ve Terakki'nin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti'nin Yıkılışı Hakkında Bildiklerim*, İnkılab Yayınları, İstanbul 1989, s.88. "...Zaten daha önce İngiltere'ye sipariş olarak verilen zırhlılarımızın devletimize verilmemesi de İttihat ve Terakki için yağlı bir propaganda oldu."
- 11 Reşadiye ve Sultan Osman zırhlılarına el konulduğu dönemde Osmanlı Bahriye Nazırı ve İttihat ve Terakki Partisi'nin en etkili şahsiyetlerinden biri olan Cemal Paşa hatıralarında "... gemilere haksız yere el konulması hadisesi, ordumuzun umumi seferberliğini ilan etmesini haklı gösterdi ve umumi seferberliğimizi lüzumsuz gören itilaf sefirlerine kolayca cevap vermeliğimizi sağladı. Marmara'ya giren Goeben ve Breslau'nun bu girişinde Osmanlı hükümetini haklı gösterdi..." gemilerin müsadere edilmesi ile sonradan Osmanlı'ya satıldığı açıklanan Alman zırhlıları arasında bir bağlantı kurmaktadır. Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.142.

B-Goeben ve Breslau Savaş Gemileri İstanbul'da

Reşadiye ve Sultan Osman dretnotlarına el konulmasından bir gün sonra yani 2 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı ile Almanya arasında gizli bir ittifak antlaşması imzalandı. Bu antlaşmadan bir hafta sonra da Birinci Dünya Savaşı'nın kaderini değiştiren ve savaşın seyrinde önemli etkisi olan bir olay meydana geldi. Alman Akdeniz Tümeni'ni teşkil eden Goeben¹² muharebe dretnotu ile Breslau¹³ hafif kruvazörü, İngiliz donanmasının önünden kaçarak Çanakkale Boğazı önlerine geldi¹⁴. Bu gemilerin Osmanlı karasularına gelmesinde Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın büyük bir etkisi vardı¹⁵. Gemiler, Osmanlı Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın izniyle boğazdan geçerek Osmanlı karasularına giriş yapmıştı¹⁶. Enver Paşa'nın planı olarak, Almanya'ya ait iki modern ve güçlü savaş gemisinin Osmanlı başkentinde konuşlandırılmasının gerçekleştirilmesi durumunda Karadeniz'de hiç dretnotu ve modern kruvazörü bulunmayan Rusya'ya karşı denizde bir üstünlük sağlanacaktı¹⁷. Akdeniz'de seyir hâlinde olan gemiler, Enver Paşa ile Alman hükümet yetkilileri arasında yapılan görüşmelerden sonra rotasını Çanakkale Boğazı'na çevirmişti.

İngiltere ile Almanya'nın 3 Ağustos 1914 tarihinde karşılıklı savaş ilanları, Alman Akdeniz Tümeni'nin eve dönme ihtimalini tamamen ortadan kaldırmıştı. İngiliz donanması tarafından takip edilmekte olan Goeben ve Breslau gemilerinin 10 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale'ye geldikleri Alman deniz ataşesi Albay Humann tarafından Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya bildirildi. Aynı gün boğaz müstahkem mevkiinden Enver Paşa'ya bir telgraf gönderildi. Bu telgrafta, boğazın dışında bulunan Goeben ve Breslau Alman savaş gemilerinin içeriye girmek için izin istedikleri bildiriliyordu. Alman Islahat Heyeti'nde bulunan Albay Von Kressenstein, Enver Paşa'dan gemilerin boğazdan içeri girmelerine izin vermesini rica etti¹⁸. Enver Paşa, sadrazam ile

12 Tip: Muharebe Kruvazörü, Yapımcı: Blohm&Voss AG, Hamburg, Deplasman: 22.979 t normal, 25.400 t yüklü, Boyutlar: Lpp 186,5 metre, B.29,5 metre, D. 8,7 metre, Tekne: Çelik, Makine Tahriki: Buhar türbinli, 4 şaftlı, Hız: 28 kts, Yakıt: 3.100 t kömür, Mürettebat (1914): 1050 kişi, (1915) 1322 Alman, 24 Türk. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiegen, *Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007, s.98.

13 Tip: Muhafazalı Kruvazör, Yapımcı: AG Vulcan, Steltin, Deplasman: 4.570 t normal, 5.587 t yüklü, Boyutlar: Lpp 136,0 metre, B.13,5 metre, D. 5,1 metre, Tekne: Çelik, Makine Tahriki: Buhar türbinli, 4 şaftlı, Hız: 25 kts, Yakıt: 1.200 t kömür, 106 t mazot, Mürettebat (1914): 350 kişi, (1915) 426 Alman, 6 Türk. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiegen, *Osmanlı Donanması*, s.116.

14 Amiral Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, çev. H. Sami Tekirdağlı, Genelkurmay Basımevi, İstanbul 1936, s.6.

15 Vahdet Keleşyılmaz, "Belgelerle Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı'na Giriş Süreci", *Erdem*, C.X, S.31, Ankara 1998, s.140.

16 Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekâtı*, s.30-31.

17 Standford J. Shaw, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun Savaş Girişi*, çev. Beyza Sümer Aydaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014, s.573-584.

18 Necmettin Alkan, "Alman Kaynaklarına Göre Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girmesi", *Uluslararası 1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak*, 20-21 Kasım 2014 İstanbul, s.166-167.

görüşme yapmadan tek başına böyle önemli bir kararın altına imza atamayacağını bildirdi. Alman subay ise, bu işte yapılacak kısa bir gecikmenin telafi edilemeyecek sonuçlar doğuracağı hususunda Enver Paşa'nın dikkatini çekti. Hatta İngiliz filosunun bu gemilerin peşinde ve pek yakınında olduğunun da altını çizdi. Enver Paşa, bu konuşma üzerine gemilerin boğazdan içeri girmesine ve onları takip edecek gemilere ateş açılmasına tek başına karar verdi¹⁹. Dolayısıyla Çanakkale Boğazı'na giren Alman savaş gemilerinden ne sadrazamın ne de nazırların haberi vardı. Enver Paşa'nın resen vermiş olduğu bu karar, daha sonra kendisi tarafından Sadrazam Said Halim Paşa, Cemal Paşa, Talat ve Halil Beylere bildirildi.

Enver Paşa'nın izni ile beraber Alman savaş gemileri, boğazdan içeri girerek istihkâmların koruması altında kıyıya yanaştılar. İstanbul'da bulunan Alman misyonundan alınan bilgiye göre, Goeben gemisinin kömürü bulunmadığından bedeli sonradan ödenmek koşuluyla yakıt ikmali için izin verilmesi talep edilmekteydi. Bahriye Nazırı tarafından Sadrazam Said Halim Paşa, Enver Paşa ve Talat Bey'in bu konu hakkındaki görüşleri sorularak²⁰, olumlu cevap alınmasından sonra geminin Derince deposundan kömür tedarik etmesine izin verildi. Ayrıca gemiye kömür yüklenmesine yardım etmek amacıyla bir bahriye işçi birliği Derince'ye sevk edildi. Goeben'e kömür aktarımı takriben beş-altı saat sürdü. Bu işlem tamamlandıktan sonra her iki Alman gemisi Marmara Denizi'ne hareket etti²¹.

Goeben ve Breslau savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan içeri alınmalarından sonra İstanbul'daki İngiliz ve Fransız elçisi, Sadrazam Said Halim Paşa'yı ziyarete gelmişlerdi. Elçiler, Alman savaş gemilerinin Osmanlı karasularında olmalarının ve İstanbul'dan hareket ederek Çanakkale'ye ulaşan Mesajeri vapurunu aramalarının

19 Alman gemilerinin boğazdan içeri alınması sırasında Akdeniz Boğazı Kumandanlığı görevinde Emin Paşa görev yapıyordu. Gemilerin boğaza girmek için izin istedikleri sırada usul olarak bunun doğru olmayacağını ifade ettiğinden dolayı 11 Ağustos 1914 tarihinde görevinden alındı ve emekliye sevk edildi. Akdeniz Boğazı Kumandanlığı görevine ise Cevat Paşa atandı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C.I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1970, s.62-63; Şevket Süreyya Aydemir, *Make-donya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa*, C. II, Remzi Kitabevi, İstanbul 1971, s.526.

20 "11 Ağustos 1914 tarihinde telefonla Sadrazam'ın Yeniköy'deki yalısına davet edildim. Büyük salonu geçince misafirlerini kabul ettiği güzel odasının kapısında Enver Paşa ve Talat Bey ayakta duruyorlardı. Beni görünce her ikisi de gülerek: Bir oğlumuz dünyaya geldi, dediler. Merakla yüzlerine baktım: Ne oluyor dedim. Talat: İçeriye gir, anlarsın dedi. Onlarda beni takip ettiler. İngiliz filosu tarafından kovalanan Breslau ve Goeben Alman zırhlıları Çanakkale'ye iltica etmişler...". Halil Menteşe, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları*, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul 1986, s.189. Kurtuluş Savaşı'nın en önemli askeri simalarından biri olan Kazım Karabekir ise Alman savaş gemilerinin Osmanlı karasularına gelişi, satın alınması ve savaş sırasında kullanılmasını doğru bir hamle olarak görmektedir. Ona göre, Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz ve Fransızların Çanakkale'ye hücumları sırasında birkaç Rus kolordusunun İstanbul kıyılarına çıkarma yapmasına engel olan Yavuz zırhlısıydı. Kazım Karabekir, *Birinci Cihan Harbine Neden Girdik?* C.I, Emre Yayınları, İstanbul 1995, s.83.

21 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.143-144.

Osmanlı Devleti tarafından ilan edilen tarafsızlığa aykırı olduğunu bildirerek durumu protesto ettiler²².

Osmanlı Devleti, Goeben ve Breslau'nun Marmara Denizi'ne girişinden hemen sonra Boğazları gemi trafiğine kapattı. Başta İngiliz ve Fransız elçileri olmak üzere İstanbul'da bulunan yabancı misyon şefleri, Osmanlı'nın hem boğazlarını kapatmasını hem de tarafsızlığını ilan etmesine rağmen yabancı devlete ait savaş gemilerini himaye etmesini, uluslararası hukuk kurallarına aykırı bir davranış olduğundan hareketle, yoğun bir şekilde eleştirmişlerdi. Elçiler, Osmanlı Devleti'nin Almanya ile imzalamış olduğu ittifak antlaşmasından habersiz olduklarından gelen gemilerin ve orduda bulunan Alman subayların varlığının Türkleri mutlaka bir savaşa sürükleyeceğini iddia ediyorlardı. Avrupalı Devletlere göre, Osmanlı'nın hem savaştan uzak durması hem de tarafsızlığını koruması için Goeben ve Breslau gemi personeliyle Alman Islahat Heyeti'nin Almanya'ya geri gönderilmesi tek çare olarak görülüyordu²³. Hukuk kuralları çerçevesinde 24 saat içinde gemilerle ilgili bir işlem gerçekleşmediği takdirde Osmanlı'nın bu hareketini "Casus Belli" sayarak İtilaf Devletlerinin savaş ilan etme hakkı bulunuyordu²⁴. Osmanlı Devleti, gerçekten tarafsız olsaydı, gemileri hem silahlardan hem de personelden arındırarak güvenli bir limanda gözaltında tutması ve gemi mürettebatını da sınır dışı etmesi gerekirdi. Fakat Osmanlı Devleti vakit kazanmak için tarafsız olduğunu ilan etmiş ve bu süre içinde de ordusunun seferberliğini tamamlamak adına vakit kazanmaya çalışmıştı.

İngiltere Hariciye Nazırı Kont Edward Grey tarafından İstanbul İngiltere Sefiri Sör Lewis Malet'e 18 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını koruması ve Alman savaş gemilerindeki mürettebatın sınır dışı edilmesi hususlarında bir telgraf gönderildi. Bu telgrafta, Osmanlı'nın ayrıca boğazları ticaret gemilerine açması hâlinde, savaş sonunda Türkiye'nin toprak bütünlüğünün korunacağına dair İngiltere'nin garanti vereceği de bildirildi. Yine İngiltere Hariciye Nazırı tarafından İstanbul'daki İngiliz büyükelçiye gönderilen 23 Ağustos 1914 tarihli ikinci telgrafta, yukarıdaki şartların sağlanması hâlinde toprak bütünlüğü garantisine ek olarak, kapitülasyonların kaldırılacağı sözü de verilmişti²⁵. Kapitülasyonların kaldırılması sözü, sadece İngiltere'yi değil, bütün İtilaf Devletleri'ni bağlayacaktı. Goeben ve Breslau savaş gemilerinin Osmanlı'ya sığınmaları, Avrupa Devletleri'ne diplomatik anlamda büyük bir sorun çıkarmıştı. Özellikle İtilaf Devletleri, gemilere el konulması ve mürettebatının Almanya'ya iade edilmesi karşılığında, Osmanlı Devleti'ne yerine getirilmesi zor vaatlerde bulunmuşlardı. İtilaf devletleri tarafından verilen sözlerin yerine getirilmesinin imkânsız olduğunu bilen Osmanlı devlet adamları da bu vaatlere olumlu bir yaklaşım sergilememişlerdi.

22 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.145.

23 Ali Fuat Türkgeldi, *Görüp İşittiklerim*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984, s.115.

24 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.144-145.

25 Mehmed Selahaddin Bey, *Osmanlı Devleti'nin Yıkılışı*, s.89-90.

Osmanlı devlet adamları, Avrupalı elçilerin protesto ve şikâyetlerini dikkate alarak, tarafsızlığı devam ettirmek adına Sadrazam Said Halim Paşa'nın yalısında bir toplantı icra etmişlerdi. Yapılan görüşme sonunda, Goeben ve Breslau'nun geçici olarak görünüşte silahlarından arındırılmasının Alman hükûmetinden rica edilmesine karar verildi. Talat ve Halil Beyler, Tarabya'da bulunan Alman büyükelçiliğine Encümen-i Vükela'nın bu kararını tebliğ etmek üzere gitmişlerdi. Elçi Wangenheim, giden heyete Osmanlı'nın bu ricasının asla kabul edilemeyeceğini bildirdi. Hatta Alman elçisi Wangenheim: "Osmanlı hükûmetinin tarafsızlık şekli altında şimdilik harbe girişinin geri bırakılmasını evvelce kabul etmişlerse de Alman harp gemilerinin bu zorunlu sığınması üzerine vaziyetin tamamen değiştiği kanaatinde bulunduğunu şayet bu hadise İtilaf Devletleriyle Osmanlı hükûmeti arasında münasebetlerin kesilmesine hatta harp ilanına yol açarsa bunu olayın tabii zararı ve ziyarı olarak değerlendirip kabul etmek mecburiyetinde bulunmalarını" da ayrıca ifade etmişti²⁶.

Sadrazam Said Halim Paşa yalısında Alman savaş gemilerinin geleceği hakkında görüşmeler aralıksız sürmekteydi. Bir sonraki görüşme sadrazamın yalısında kendisi ile Alman elçisi Wangenheim arasında gerçekleşti, Alman elçisi, sadrazamın teklifine çok sinirlenmiş ve zirhlilerin silahlarını asla teslim etmeyeceğini kesin bir dille ifade etmişti. Bu gemilerin Osmanlıların isteği üzerine geldiklerini, İtilaf Devletlerinden korktukları için daha önce verilen taahhütlerin yerine getirilmediğini de söylemişti²⁷. Hatta Alman elçi, bir adım daha ileri giderek, Ruslarla anlaşarak Türkiye'yi aralarında taksim edecekleri konusunda tehdit etmişti²⁸. Bu son cümle, Alman siyasetinin hedeflerine ulaşabilme adına her şeyi göze alabileceğine güzel bir örnektir. Muhtemelen Alman elçi, sınırlarına hâkim olamayarak Osmanlı devlet adamlarını korkutmak için böyle bir cümle sarf etmiştir.

Sadrazamdan sonra Enver Paşa, Talat ve Halil Beyler, Alman elçisi Wangenheim ile bir görüşme gerçekleştirdiler. Fakat her defasında elçi, teklif edilenleri kaba bir üslupla ve tavizsiz bir şekilde reddetti. Osmanlı devlet adamlarının kendi aralarında yapmış oldukları görüşmede, Meclis-i Mebusan Reisi Halil Bey, Alman savaş gemileri Goeben ve Breslau'nun satın alınması teklifini öne sürdü²⁹. Böylece tarafsızlığını

26 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.145.

27 Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, Yay. haz. Alpay Kabacalı, İş Bankası Kültür yayınları, İstanbul 2003, s.34-35.

28 Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.528-529.

29 Sadrazam "Sefire meram anlatmak kabil olmuyor, İmparatorun gemilerinin silahları alınmaz diyor, başka söz dinlemiyor, ben tekrar bu mesele için görüşmem. Bir başkası gitsin, görüşsün" dedi. Hepimizi bir düşünce aldı. Bu sırada hukukçuluğum imdada yetişti. Hatırıma gelen bir çareyi arkadaşlara arz ettim. "Zannedersen bu müşkülünden kurtulmak için bir çare vardır. Gemileri Almanlar bize satsınlar" dedim. Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil Mentеше, *Halil Mentеше'nin Anıları*, s.189-190. Nihayet içimizden birisi şöyle bir tedbir teklif etti. "Almanlar bu iki gemiyi daha evvel bize satmış olamazlar mı? Çanakkale'ye gelişleri gemileri bize teslim maksadına dayatılmaz mı?" dedi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.145; Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.528-529. İtihat ve Terakki Partisi'nin liderlerinden biri olan Talat Bey ise Alman gemilerinin satın alınmasının bir gösterişten ziyade tamamen gerçek olduğunu ifade etmekteydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, s.34-35.

ilan etmiş olan Osmanlı Devleti'ne yapılan baskılar bertaraf edilmiş olacaktı. Fakat seferberlik ilan eden ve maliyesi çok kötü bir durumda bulunan Osmanlı'nın bu gemileri satın alacak bir gücü yoktu. Ayrıca böyle bir teklifi Almanların kabul edip etmeyecekleri de bir muamma idi. İşte bütün bu olumsuzlukların içinde Türkler, önemli bir çıkış yolu bulmuşlardı. Tek sorun, para bir tarafa bırakılır ise, Almanların ikna edilmesiydi.

Sadrazam Said Halim Paşa'nın direktifiyle teklifi öne süren Halil Bey, Alman elçisi Wangenheim ile görüştü. Gemilerin satın alınma teklifi elçiye bildirildi. Fakat elçi, imparatorunun iznini almadan bu teklife bir cevap veremeyeceğini bildirdi. Halil Bey o anda devreye girerek, böyle önemli zamanlarda işbaşında olan şahısların sorumluluk almaları gerektiğini ifade ederek, elçiyi Berlin'i ikna etmeye cesaretlendirdi³⁰. Daha sonra da elçi ile sadrazam ve Talat Bey, bir saate yakın bir görüşme daha gerçekleştirdiler. Alman elçisi Wangenheim'dan o gece, Berlin ile bir ilişki kurarak sabaha kadar onay cevabı getireceği sözü alındı. Osmanlı devlet adamları, sabah dört sularında gemilerin Osmanlı'ya satılmış olduğunu ilan etmeye yetkili olduklarına dair Almanya'nın onayını aldılar. Ancak bu satış işleminin geçerlilik kazanması için Alman Akdeniz Tümeni Komutanı Amiral Souchon'un Osmanlı askeri hizmetine kabul edilmesinin gerekliliği ifade edildi³¹. Sadrazam ve maiyetindekiler, büyük bir krizi, Karadeniz'de Rusya'ya karşı üstünlük sağlayarak atlatmanın verdiği zafer sarhoşluğu içinde Alman teklifinin sonuçlarını düşünmeden hemen kabul ettiler. Osmanlı ile Almanya arasında yapılan danışıklı antlaşma ile Alman personelin görevlerini sürdürmek ve Amiral Souchon'un Türk donanmasının kumandasını üstlenmek şartıyla gemilerin görünüşte Türkiye'ye ait olduğu kabul edilecekti. Dolayısıyla kamuoyuna Goeben ve Breslau'nun 80 milyon Mark bedelle Osmanlı Devleti'ne satıldığı bildirildi³².

Alman savaş gemilerinin Osmanlı Devleti'ne satışı gerçek değil, sadece görünürde idi. Alman İmparatoru II. Wilhelm, donanmasına ait savaş gemilerinin kesin satışına Alman meclisi Reichstag'ın onayını aldıktan sonra izin verebilirdi. Gemilerin kesin satışının da mevcut dünya savaşından sonraya bırakılarak, Reichstag'dan alınacak karara kadar geri bırakılmasının zorunlu olduğu bildirildi. Bundan sonraki süreçte gemilerle ilgili işlemleri, Türk ve Alman Bahriye Nezaretleri ortaklaşa yürüteceklerdi. Bahriye Nazırı Cemal Paşa, 12 Ağustos 1914 tarihinde, Goeben ve Breslau isimli Alman savaş gemilerinin, Osmanlı hükûmeti tarafından Almanya'dan satın alındığına ve bu gemilerin bir gün önce Çanakkale'ye gelmiş olduklarına dair gazetelere resmi bir bildiri verdi³³. Ayrıca Bahriye Nazırı, Sultan Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlılarının

30 Halil Menteşe, *Halil Menteşe'nin Anıları*, s.189-190.

31 Fevzi Kurtoglu, *Birinci Dünya Savaşı ve Çanakkale'de Türk Donanması*, Gezegen Basım, İstanbul 2015, s.34.

32 BOA, *DH. EUM. EMN*, No.1/12, 14 Ağustos 1914; *İkdam*, "Osmanlılar Müjde", 11 Ağustos 1914, No.6276, s.1.

33 *Tasvir-i Efkâr*, "Goben ve Breslav'ı Satın Aldık", 11 Ağustos 1914, No.1165, s.3.

İngiltere tarafından müsaderesine karşılık iki Alman gemisinin satın alınmış olduğu hakkında basın mensuplarından etkili makaleler yazmalarını da rica etmişti³⁴.

Sadrazam Said Halim Paşa, gizli ittifaka rağmen Osmanlı'yı savaşın dışında tutabileceğini umuyordu. Bu amaçla Osmanlı ve dünya kamuoyuna Alman gemilerinin İngiltere'nin el koyduğu dretnotların yerine "satın alındıkları" yönünde uydurma bir beyanat verdi. Gerçekte ise her iki gemi de savaşın sonuna kadar Alman donanmasının emrinde kalacaklar, yani Alman yapımı Osmanlı gemileri değil, Osmanlı sularında konuşlu Alman gemileri olacaktı. Osmanlı Devleti, 16 Ağustos 1914 tarihinde resmi devir teslim töreni ile Goeben'e "Yavuz Sultan Selim", Breslau'ya da "Midilli" isimlerini verdi³⁵. Törende Alman İmparatoru adına konuşma yapan elçi Wangenheim cümlelerini şu ifade ile sonlandırdı: "Goeben sizindir. Bizim kalpten dostluğumuzun bir işareti olarak Breslauda beraber". Bu gemilerin direklerindeki Alman savaş sancağı indirilerek yerine kırmızı zemin üzerine hilal ve yıldızlı Türk bayrağı çekildi. Ayrıca Amiral Souchon ile emrindeki Alman mürettebatının Osmanlı donanmasında göreve başladıkları da duyuruldu. Gemi mürettebatının Alman üniformaları kalmakla birlikte başlarına birer kırmızı fes geçirildi. Ayrıca gemilerin mürettebatı, Osmanlı'da bulunan Alman acemi ve yedek askerlerle takviye edildi³⁶.

Gemilerin isimleri Türkçe oldu ama kumandası bir Türk subayına verilmedi. Hatta Arif Bey komutasındaki Osmanlı donanması 23 Eylül 1914 tarihinde Yavuz zırhlısının komutanı Amiral Souchon kumandasına bırakıldı³⁷. Gemilerin kabulüyle oluşan kriz, bunların kâğıt üzerinde satın alınmaları ve isimlerinin değiştirilmeleriyle aşılacak istendiyse de Alman subay kadroları ve mürettebatının aynen muhafaza edilmekte olması müttefiklerin dikkatinden kaçmadı. İngiliz, Fransız ve Rus elçiler, durumu protesto etmekle birlikte³⁸ olup bitenleri izlemekle yetinmediler ve gemi mü-

34 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.145. *Tercüman-ı Hakikat*, "Goeben ve Breslau", 12 Ağustos 1914, No.11974, s.1; *İkdam*, "Almanların Bayramı", 23 Ağustos 1914, No.6288, s.1; *Tasvir-i Efkâr*, "Yavuz ve Midilli İstanbul'da", 17 Ağustos 1914, No.1171, s.1.

35 İskender Tunaboşlu, "Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben)", *Turkish Studies*, C. X, S.1, Ankara 2015, s.777; Yavuz Özgüldür, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi Goeben ve Breslau Olayı", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.4, Ankara 2004, s.111-117; Esat Aslan, "Goben ve Breslau'nun Alınmasının Perde Arkası, ABD'nin Yunanistan'a Verdiği İki Savaş Gemisi", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.16, Ankara 2010, s.67-88. Goeben ve Breslau'nun isimlerinin Yavuz Sultan Selim ve Midilli olarak değiştirilmelerine rağmen Alman belgelerinde bu gemiler, Almanca isimleri ile anılmaya devam etmişlerdir. Necmettin Alkan, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girmesi", s.169. Bu çalışmada da savaşın sonuna kadar Osmanlı Devleti'ne ait olmadıklarından hareketle gemilerin isimleri Goeben ve Breslau olarak zikredilmiştir.

36 Th. Kraus-Karl Dönitz, *Goeben ve Breslau'nun Deniz Seferleri*, çev. Mustafa Haydar Cümbüş, Orient Yayınları, Ankara 2013, s.74-75.

37 Edward J. Erickson, *Size Ölmeyi Emrediyorum! Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu*, çev. Tanju Akad, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003, s.57-58; Erol Mütercimler, *Destanlaşan Gemiler: Hamidiye, Yavuz, Nusret, Alemdar*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1987, s.117; Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harakâtı*, s.30-31; Fevzi Kurtoğlu, *Türk Donanması*, s.9, 34.

38 BOA, *HR.SYS*, No.2095/3, 21 Ekim 1914, lef 7.

rettebatının tamamen değiştirilmesini istediler³⁹. Gemi personelinin değiştirilmesine Osmanlı Devleti olumlu yanıt verdi fakat bu değişim asla gerçekleştirilmedi.

Goeben ve Breslau'nun satış işleminden sonra 1914 yılı Ağustos ayı ortalarında Enver Paşa askeri bir meclis topladı. Bu mecliste, Alman elçisi, Amiral Souchon, Liman von Sanders Paşa, Alman kara ve deniz ataşeleri, Enver Paşa'nın kurmay başkanı ve yetkili subaylar vardı. Toplantının konusu, Odesa ile Akkerman arasındaki Rus topraklarına Türk birliklerinin çıkarma yapması idi. Tarafsızlığını bozmuş olan Osmanlı Devleti'nin müttefiklerine yardım etmek amacıyla böyle bir askeri girişimde bulunması bile savaşın çok yakın olduğunun kanıtıydı. Bu askerî harekât sayesinde Avusturya kuvvetlerinin Rusya karşısındaki sol kanadının yükünü hafifletmek amaçlanmıştı. Ayrıca Rus Karadeniz filosu pek güçlü olmadığından hızlı ve cesur bir hareketle böyle bir girişimin teknik olarak başarıya ulaşması mümkün görünüyordu⁴⁰. Karaya çıkacak Türk birliklerinin başarılarının sürekliliği adına Rus filosunun devreden çıkartılması gerekiyordu. Bunun için de Goeben ve Breslau'nun Rus filosunu ortadan kaldıracak kapasitede olup olmadığı konusu gündeme getirildi. Amiral Souchon, Goeben ve Breslau önderliğindeki Osmanlı donanmasının bu görevi başarı ile yerine getireceği hususunda ümitli olduğunu belirtti⁴¹. Görüldüğü üzere, Alman savaş gemilerinin Karadeniz'e çıkarak Rus filosu ile mücadele edeceği ilk andan itibaren Almanya'nın gündemindeydi.

Osmanlı Devleti'nin hiç vakit kaybetmeden savaşa girmesi Alman yetkilileri tarafından isteniyordu. Türk-Alman ittifak antlaşmasının imzalanmasından hemen sonra, Alman askeri makamları, "Osmanlı mümkün olduğu kadar kısa zamanda Rusya'ya savaş ilan etmelidir." görüşünde birleşmişlerdi. Alman İmparatoru II. Wilhelm, 9 Ağustos 1914 tarihinde Viyana'ya gönderdiği bir yazıda, "Gemilerimiz savaşa hazır olsun olmasın, derhâl İstanbul'a gitmelidir. İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkmalı, orada Rus donanmasını bulup imha etmelidir. Alman savaş gemileri ile birlikte Odesa işgal edilmeli, Güney Rusya'da bir panik yaratılmalı ve ardından buraya Türk askeri birlikleri çıkarılmalıdır." şeklinde görüş bildiriyordu. Ayrıca Almanya, 16 Eylül 1914 tarihinde İstanbul'daki Alman askeri ataşesine gönderdiği telgrafta, Rusya ile bir anlaşmazlık çıkmasını sağlamak için Türkiye'yi bu işe zorlamak gerekeceğini ve bunun için de donanmanın bir "gösteri gezisi"nin uygun olacağını ifade ediyordu⁴².

Amiral Souchon kumandasındaki Osmanlı donanması, Ağustos ortasından itibaren Marmara Denizi'nde top ve torpido talimleri yaptı⁴³. Fakat amiral ısrarlı bir

39 Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.530-532.

40 Carl Mühlman, *İmparatorluğun Sonu 1914: Osmanlı Savaşa Neden ve Nasıl Girdi?*, çev. Kadir Kon, Timaş Yayınları, İstanbul 2009, s.181-183.

41 Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, çev. M. Şevki Yazman, Burçak Yayınevi, İstanbul 1968, s.41.

42 Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.III, s.67-69; Necmettin Alkan, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girmesi", s.166.

43 Ozan Tuna, "Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)", *OTAM*, S.36, Ankara 2014, s.206.

biçimde donanmanın Karadeniz'e çıkarılmasını istiyordu. Amirale göre, filonun talim ve terbiyesi için toplu ve hep bir arada Karadeniz'e çıkarak keşif ve atış tatbikatı yapmasının gerekli olduğunu ifade ediyordu. Osmanlı hükûmetinin barış yanlısı üyeleri ise, donanmanın Karadeniz'e çıkması hâlinde ortaya çıkacak sorunları göze alamadıkları için amiralin isteklerini geri çeviriyorlardı⁴⁴. Osmanlı donanması 15 Eylül 1914 tarihinde Heybeliada önünde Osmanlı sultanının huzurunda bir resmigeçit düzenledi⁴⁵. Resmi geçitten sonra Amiral Souchon, filonun Karadeniz'e çıkarılması için tekrar izin istedi⁴⁶. Bu girişimler sonunda Başkumandanlık Vekâleti tarafından 5 Ekim 1914 tarihinde donanmanın Karadeniz'e çıkmasına izin verildi⁴⁷. Bu iznin verilmesinde Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın da büyük etkisi olmuştu. Yapılan görüşmelerde, Amiral Souchon'a Karadeniz'e çıkmaması yönünde emir verilmesine rağmen bu emre artık itaat etmeyecek pozisyona yükseltildiğini dile getirmişti. Hangi siyasi tedbirlere müracaat edilirse edilsin, donanmanın Karadeniz'e çıkmasına engel olmaktan vazgeçilmesi gerektiğini ifade etmişti⁴⁸.

Enver Paşa, 22 Ekim 1914 tarihinde Osmanlı donanma komutanı Amiral Souchon'a kendi imzası ile bir emir verdi. Bu emirde, "Donanmay-ı hümayun Karadeniz'de hakimiyet-i bahriyeyi kazanacaktır. Bunun için Rus filosunu arayarak nerede bulur iseniz ilan-ı harp etmeden ona hücum ediniz" şeklinde kesin direktifi mevcuttu⁴⁹. Ayrıca Bahriye Nazırı Cemal Paşa 24 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'e açılacak olan Osmanlı donanmasına bazı emirler vermişti. Bu emirler şunlardı: "Donanmay-ı Hümayun birinci kumandanlığına tayin buyurulan Amiral Soşon cenapları tarafından donanmay-ı hümayun beray-ı talim Karadeniz'de bulunduğu sırada ita eyleyeceği her gün o emre harfiyen itaat edilecek ve bu babda katiyen tereddüt edilmeyecektir."⁵⁰

Osmanlı savaş gemileri, 28 Ekim 1914 tarihinde Yavuz zırhlısında bulunan Amiral Souchon'dan kapalı zarflar içinde emir aldıktan sonra Alman irtibat subaylarının kumandasında harekete geçmişlerdi. Yavuz zırhlısının beraberinde Samsun ve Basra savaş gemileri olduğu hâlde Amasra civarında akşama kadar vakit geçirildikten sonra karanlıkla beraber Sivastopol'e yönelmişlerdi. Yavuz zırhlısı 29 Ekim 1914 tarihinde şafak vaktiyle beraber dört-beş bin metre mesafeden siperlere top ateşine

44 Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.548-549.

45 DMA, GB, No.4363/57, 17 Eylül 1914.

46 Fevzi Kurtoglu, *Türk Donanması*, s.34-35.

47 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.156.

48 Cemal Paşa, *Hatıralar*, s.159.

49 Ali Kaşiyuğun, *Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devleti'nin İttifak Arayışları ve I. Dünya Savaşı'na Girişi (1911-1914)*, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş 2014, s.288; Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s.95.

50 Genelkurmay Başkanlığı ilgili kitapta, Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın emrini aynen yayımlamıştır. Nezaret-i Umur-u Bahriye I. Daire şube 1571 olarak ifade edilen yazı "bütün gemi kumandanlarına" başlığı ile gönderilmiştir. Ali Kaşiyuğun doktora tezinde, bu emrin tarihini 27 Ekim 1914 olarak vermektedir. Cemal Akbay, *Türk Harbi*, s.93; Ali Kaşiyuğun, *Osmanlı Devleti'nin İttifak Arayışları*, s.288; Necmettin Alkan, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girmesi", s.173.

başladı. Güneşin doğması ile birlikte küçük bir Rus filosunun Sivastopol'e yaklaştığı görülünce ateş kesilip, bu gemiler üzerine harekete geçildi. Fakat Rus savaş gemileri hızlı olduklarından hemen Sivastopol'e kaçtılar. Bu sırada Yavuz zırhlısı, teslim ol çağrısına savaş bandırası çekerek cevap veren Prut isimli Rus mayın gemisini batırdı. Sivastopol'e yönelen Osmanlı filosu 30 Ekim 1914 tarihinde harekâtı bitirerek İstanbul'a geri döndü⁵¹.

Yavuz liderliğindeki Osmanlı filosundan ayrı hareket eden Midilli önderliğindeki filo ise Novorossiysk'e yönelmişti⁵². Güneşin doğuşu ile birlikte kıyıları iki saat top ateşine tutuldu. Filo ateşi kestiğinde Novorossiysk'in gaz depolarının yandığı görüldü. Öğle saatlerinde ise harekâta son verilerek filo İstanbul'a döndü⁵³.

Karadeniz baskını üzerine Amiral Souchon'dan Bahriye Nezareti'ne gönderilen 29 Ekim 1914 tarihli telsiz raporunun⁵⁴ arkasına Cemal Paşa kendi el yazısı ile şunları yazmıştı: "Karadeniz olayı için yarın basında resmi bir tebliğ yayınlanması uygun olur. Herhâlde Rusları en evvel taarruz etmiş göstermek pekâlâ olur. Yarın büyük devletlere, Rusların bu hareketini protesto etmek üzere bir resmi yazı dahi gönderilmelidir. Yarın yine görüşürüz. Geri çevrilmek üzere Başkumandan Paşa hazretlerine takdim." ⁵⁵ İttihat ve Terakki Partisi liderlerince, Karadeniz olayının tek sorumlusunun Rusya olduğu ile ilgili bir senaryo yazılmıştı. Bahriye Nezareti'nden Bâbîâlî'ye takdim edilen Amiral Souchon'un raporunda, "Ruslar boğazları torpille kapamak üzere gemiler göndermişler ve Osmanlı donanması da bu teşebbüsü bertaraf etmek için ateş açmıştır." denilmekteydi⁵⁶.

Türk Genel Karargâhı, 30 Ekim 1914 tarihinde Rus sahillerinin bombardımanı ile ilgili resmi bir tebliğ yayınladı. Bu tebliğde şu ifadeler mevcuttu: "Rus donanması, 27 ve 28 Ekim tarihlerinde yaptığı manevralarla ve devamlı olarak bütün hareketlerini takip suretiyle Türk donanmasını taciz etmiştir, düşmanca bir tavır takınmıştır. Bir mayın gemisi, üç torpidobot ve bir kömür gemisi bu düşmanca amaca uygun olarak boğaza doğru ilerlerken Goeben mayın gemisini batırmış, kömür gemisini esir almış ve bir torpidobotu ağır suretle tahrip ederek üç subay ile 72 eri esir almış, Sivastopol limanını başarıyla bombardıman etmiştir. Mayın gemisinde 700 mayın ile 200 insan

51 BOA, *HR.SYS*, No.2090/3, tarihsiz, lef 6; Fevzi Kurtoğlu, *Türk Donanması*, s.35; Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s.47.

52 Mithat Atabay, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, S.18, Çanakkale 2015, s.120.

53 BOA, *HR.SYS*, No.2090/3, tarihsiz, lef 6; Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.554; Fevzi Kurtoğlu, *Türk Donanması*, s.36. Karadeniz baskının Rusya tarafından daha önceden bilindiği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tuncay Öğün-Alifna Sibgatulina, "Türklerin ve Rusların Gözüyle 100'üncü Yılına Girerken Karadeniz Baskını ve Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Girişi", *History Studies*, C.V, S.6, Ankara 2013, s.90-111.

54 Mithat Sertoğlu, "Birinci Cihan Savaşına Girişimizin Gerçek Sebepleri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S.15, Ankara 1968, s.10-12.

55 Şevket Süreyya Aydemir, *Enver Paşa*, C.II, s.556-557.

56 Halil Menteşe, *Halil Menteşe'nin Anıları*, s.206.

bulunuyordu. Torpidobotlarımızca kurtarılan üç subay ve 72 er 30 Ekim'de İstanbul'a getirileceklerdir. Esirlerin sorguya çekilmesi ile anlaşılmıştır ki, Ruslar boğazın ağzına mayın dökerek Türk donanmasını tahrip etmek istemişlerdir.”⁵⁷

Osmanlı Devleti, Karadeniz olayından sonra İstanbul'daki İtilaf devletleri elçileri ile yoğun bir görüşme trafiği icra etmekteydi. Özellikle Sadrazam Said Halim Paşa, elçileri ikna etmek için meseleyi yerinde incelemek ve araştırmak üzere uzmanlardan oluşan komisyon teklifinde dahi bulunmuştu⁵⁸. Sadrazam, bir taraftan Avrupa Devletlerinin yabancı misyon şeflerine açıklamalar yaparken, diğer taraftan da Almanya'nın bizi savaşa sürüklemek için böyle bir oyun oynadığını yakınlarına söylemekten de geri durmuyordu⁵⁹.

Karadeniz olayına rağmen, Osmanlı Devleti tarafsızlığını koruma yönünde bir eğilim gösteriyordu. Bunun için de hem nazırlarla hem de elçilerle görüşmeler devam ediyordu. Osmanlı hükümet üyeleri tarafından 1 Kasım 1914 tarihinde sadrazamın konağında önemli bir toplantı gerçekleştirildi. Hükümet üyeleri, tarafsızlığın korunması yönünde gayret gösterilmesini istiyorlardı⁶⁰. İtilaf Devletleri elçileri ise, durumun aynı şekilde devamı için Alman ıslahat heyetinin ve gemilerin sınır dışı edilmesini şart koşuyorlardı. Bu şartın yerine getirilebilmesi Osmanlı Devleti'nin elinde değildi. Çünkü Almanya müttefiki idi ve aralarında da bir ittifak antlaşması icra edilmişti. Hükümet üyelerinin bazıları Almanya'nın ısrarı durumunda hemen savaşa girilmesi taraftarıydı. Toplantının seyri bu görüşmeler doğrultusunda giderken, sadrazamın kararı ve hükümet üyelerinin onayı ile Osmanlı'nın savaş durumuna geçilmesine karar verildi⁶¹. Osmanlı hükümeti 1 Kasım 1914 tarihinde Rusya'ya savaş ilanı kararı almasına rağmen, bu ilan Sultan Mehmet Reşat tarafından 11 Kasım 1914 tarihinde onaylandıktan sonra resmîyet kazandı⁶².

C-Goeben ve Breslau'nun Satış İşlemi

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na fiilen katılımı ile birlikte Goeben ve Breslau'nun aktif görevi de başlamıştı. Bütün dünyaya bu gemilerin satın alındığı ilan edilmesine rağmen, savaşın seyri içinde Osmanlı Devleti, gemilerin gerçek anlamda sahibi olmak için bir girişimde bulundu. Bir başka ifadeyle, Ağustos 1914 tarihinde bütün dünya gerçek olmayan bir satış işlemiyle aldatılmıştı. Hatta Osmanlı kurumları arasındaki yazışmalardan, 9 Eylül 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli Alman savaş gemilerinin satın alınması ile ilgili Bahriye Nezareti'nin bir girişiminin

57 Cemal Akbay, *Türk Harbi*, s.86; Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s.47-48.

58 Ziya Şakir, *1914-1918 Cihan Harbini Nasıl İdare Ettik?*, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul 1944, s.76-77; Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, s.50-51.

59 Ali Fuat Türkgeldi, *Görüp İştiklerim*, s.116-117; Mustafa Aksakal, *Harb-i Umumi Eşiğinde Osmanlı Devleti Son Savaşına Nasıl Girdi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s.20.

60 Mithat Şükrü Bleda, *İmparatorluğun Çöküşü*, Remzi Kitabevi, İstanbul 1973, s.78-79.

61 Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, s.36-37.

62 Tuncay Öğün-Alifna Sibgatulina, “100'üncü Yılına Girerken Karadeniz Baskını”, s.106.

olmadığı ve gemilerle ilgili yetkinin sadarete ve Meclis-i Vükela'da bulunduğu anlaşılmaktaydı⁶³. Bu gemilerin hakiki sahibi Osmanlı değil, Almanya idi. Gemilerin, Almanya ile yapılan ittifak antlaşması çerçevesinde, İngiliz donanmasının takibinden kurtarılması için satın alındığı yalanı ortaya atıldı. Bu yalanın gerçeğe dönüştürülmesi noktasında Osmanlı devlet adamları harekete geçmişlerdi. Bunun sebebi, olarak savaşın devam ettiği dönemde Yunan ve Rus gemilerinin sayılarında bir azalmanın olmamasıydı. Aksine ilerleyen süreçte inşaatı devam eden yeni gemilerin katılımıyla Rus ve Yunan donanmalarının daha da güçlenecekleri öngörülmüştü. Goeben ve Breslau'nun satın alınmaması hâlinde, savaşın devamında ve sonrasında, Ege Denizi ve Karadeniz'de donanma üstünlüğünün Rus ve Yunanlılara geçmesinin önünde bir engel kalmayacaktı⁶⁴. Osmanlı hükümeti, bu denizlerdeki üstünlüğünü sürdürmek adına kendisine ait olmayan iki Alman savaş gemisinin uygun fiyata satın alınması için 26 Ağustos 1916 tarihinde Almanya ile görüşmelere başlamaya karar verdi⁶⁵.

Osmanlı Hariciye Nezareti'nin direktifi ve Berlin büyükelçiliğinin girişimi ile Goeben ve Breslau'nun satışı noktasında Alman hükümetine müracaat edildi. Osmanlı adına ilk görüşmeyi 26 ve 28 Mart 1917 tarihlerinde Başkumandan Vekili Enver Paşa yaptı. Daha sonra konu hakkında ilgili devletlerin Bahriye Nezaretleri, dolayısıyla da nazırlarının yetkili kılınması kararlaştırıldı. Adı geçen gemilerin satış işlemleri ile ilgili görüşmeleri yapmak üzere Osmanlı Bahriye Nezareti adına nazır Cemal Paşa ile Almanya Bahriye Nezareti adına nazır Amiral von Capelle⁶⁶ görevlendirildi⁶⁷. Görüşmelerin başında, Osmanlı Devleti, gemilerle ilgili teklifini Almanya'ya sunmuştu. Görüşmelerin ilerlemesi ile birlikte Goeben ve Breslau'un yanı sıra, Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi adına, Almanya'dan 12'şer denizaltı ve torpidobot alınması da gündeme geldi.

İlerleyen zaman içinde Goeben ve Breslau'nun satışı hakkında Türk-Alman görüşmelerinde önemli gelişmeler kaydedildi. Özellikle Alman İmparatoru Kaiser II. Wilhelm, iki geminin Osmanlı Devleti'ne satılmasına onay verdi. Ancak bu satış işleminin gerçekleşebilmesi için hem siyasi hem de mali yönden bazı şartların yerine getirilmesi noktasında görüş bildirdi. Her iki Alman gemisinin 1917 yılına kadar, havi oldukları ayrıcalıkların aynen devam etmesi talep edildi. Gemiler savaş öncesinde olduğu gibi sırasında da Alman komutan yönetiminde ve mürettebatı hizmetinde kalmaya devam edecekler ve savaşın sonuna kadar da Alman Bahriye Nezareti'ne bağlı kalmayı sürdürecektlerdi. Taraflar arasındaki yazışmalarda, gemilerde Alman

63 DMA, BN, No.2/19, 12 Eylül 1914, lef 17.

64 Yunanistan, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce denizlerdeki silahlanma yarışında büyük gelişim kaydetmişti. Bu durum, Osmanlı Devleti'nde büyük bir kaygı ile takip edilmişti. Ayrıntılı bilgi için bkz. BOA, BEO, No.4137/310221, 22 Ocak 1913, lef 1-2.

65 BOA, MV, No. 203/17, 26 Ağustos 1916.

66 Amiral Eduard von Capelle, 15 Mart 1916 tarihinde Amiral Alfred von Tirpitz'in yerine Alman Bahriye Nazır olup, bu görevi 7 Ekim 1918 tarihine kadar yürütmüştür. https://en.wikipedia.org/wiki/Eduard_von_Capelle/20.02.2017.

67 DMA, BN, No.2/19, 29 Ocak 1917, lef 1.

mürettebatının bulunmaları ve zırhlıların Alman Bahriye Nezareti'ne bağlı faaliyetlerini sürdürmeleri konusunun Osmanlı hükümeti tarafından bir sorun teşkil etmediği görülmüştü⁶⁸. Goeben ve Breslau savaş gemileri ancak savaşın sonunda Osmanlı donanma envanterine dâhil olacaklardı. Ayrıca gemilerin Osmanlı'ya devri hususunda Almanya'nın kesin kararı, savaş sonunda imzalanacak barış antlaşmasından sonraya bırakılacaktı. Gemilerin fiyatı ve meblağın ödeme şekli satış sözleşmesinden önce belirlenecekti. Siyasi ve mali şartlarla ilgili bu düzenlemeler, görüşmelere sonradan dâhil edilen 12 denizaltı ve 12 torpidobot için de aynen geçerli olacaktı⁶⁹. Gemilerin satış görüşmelerinde, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinde büyük tesiri olan bu savaş makinelerinin etkisi bir kez daha ortaya çıkmıştı. Görüşmenin detayları incelendiğinde, gemilerin kontrolünün Osmanlı Devleti'nde olmadığı ve savaşın sonuna kadar da olmayacağı açık bir şekilde ifade edilmekteydi. Gemi komutanlarının ve mürettebatlarının değiştirilmemesinin nedeni de satış görüşmelerinde ortaya konulmuştu. Ayrıca gemilerin yönetimi ve faaliyetleri hususunda bütün sorumluluğun doğrudan Alman Bahriye Nezareti'ne ait olacağı ifade edilmişti. Bu cümleden hareketle, Rus limanlarının bombalanması ve hemen sonrasında Osmanlı Devleti'nin bu durumda, Birinci Dünya Savaşı'na dâhil olmasının tek sorumlusu Alman İmparatorluğu olmaktadır. Eğer gemilerin savaştan önce olduğu gibi savaş sırasında da bütün faaliyetlerinden Alman Bahriye Nezareti sorumlu ise, Osmanlı'nın savaşa girmesini sağlayan Karadeniz baskınındaki sorumluluğu tamamen ortadan kalkmaktadır. Goeben ve Breslau savaş gemilerinin 1917 yılında gerçekleştirilen satış görüşmelerinden ortaya çıkan sonuç; Osmanlı Devleti'nin bir an önce savaşa girmesi için, Almanya tarafından tüm ayrıntıları hesaplanarak resmen oyuna getirildiği gerçeğidir. Dönemin Osmanlı devlet adamları da bu oyuna, dolaylı veya doğrudan dâhil olmuşlardır.

Alman Bahriye Nazırı Amiral von Capelle 26 Nisan 1917 tarihinde Osmanlı Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya göndermiş olduğu yazıda, Goeben ve Breslau zırhlılarının yanı sıra 12'şer denizaltı ve torpidobotun satışına onay verildiğini bildirmişti⁷⁰. Bu onay için Alman Bahriye Nezareti, Ordu Başkumandanlığı, Hariciye Nezareti ve Maliye Nezareti'nin görüşleri alınmıştı. Gemilerin satışı, bu görüşler doğrultusunda Alman Meclisi'nin (Reichtag) onayına sunulmuş ve en sonunda da Alman İmparatoru II. Wilhelm bu kararı onayarak izin vermişti⁷¹. Almanya'nın gemilerin satışına onay vermesini büyük bir memnuniyetle karşılayan Enver Paşa, teşekkürlerini bildiren bir yazıyı Alman makamlarına göndermişti⁷².

Gemilerin satış onayı alındıktan sonra ödemelerinin nasıl yapılacağı taraflar arasında müzakere edildi. Savaşın devam ettiği bir ortamda ve Osmanlı maliyesinin için-

68 DMA, BN, No.2/19, 12 Ağustos 1917.

69 DMA, BN, No.2/19, 29 Ocak 1917, lef 6, 8.

70 DMA, BN, No.2/19, 2 Mayıs 1917, lef 12; DMA, BN, No.2/19, 29 Mayıs 1917, lef 13.

71 DMA, BN, No.2/19, 29 Ağustos 1917, lef 5.

72 DMA, BN, No.2/19, 12 Mayıs 1917, lef 19. Enver Paşa, gemilerin yanı sıra bunları idare edebilecek 12'şer Türk mühendis ve çarkçının da Almanya'da eğitim görmesini talep etmişti.

de bulunduğu durum göz önüne alınarak çözüm yolları arandı. Osmanlı Devleti'nin tek seferde veya sonradan bu parayı ödemesinin güçlüğü de göz önüne alınarak farklı bir metot takip edildi. Bundan dolayı Almanya gemilerle ilgili bir sözleşme yapmayı teklif etti. Bu sözleşmeyle gemilerin isimleri, numaraları ve ücretleri kayıt altına alınacaktı. Savaş sırasında aktif görevde olan Goeben ve Breslau ve diğerlerinin batırılması veya tahrip edilmesi hâlinde zarar, muadil ve daha modern gemi veya gemilerin verilmesiyle telafi edilecekti⁷³.

Türk ve Alman Bahriye Nezaretleri arasında 11 Eylül 1917 tarihinde Berlin'de çok gizli ibaresiyle bir gemi satış sözleşmesi imzalandı. Almanca üç sayfa ve altı madde olarak düzenlenen bu sözleşmeye Osmanlı adına Bahriye Nazırı Ahmed Cemal Paşa, Almanya adına ise Bahriye Nazırı Amiral von Capelle imza attılar. Almanya, sözleşmenin birinci maddesinde Goeben ve Breslau'nun Osmanlı Devleti'ne satıldığını beyan etmişti. Ödeme şekilleri tarafların Maliye Nezaretleri tarafından sonradan düzenlenmek şartıyla Goeben için 30.000.000 Mark ve Breslau için ise 6.600.000 Mark olarak belirlenmişti. Diğer denizaltı ve torpidobotlarla beraber Osmanlı Devleti, Almanya'ya toplamda 95.400.000 Mark ödeme yapacaktı. Bu ücretlere gemilerin bütün demirbaşları ile birlikte iki atımlık mühimmatta dâhildi. Gemilerin kesin devir ve teslimlerinden sonra Osmanlı Devleti'nin malı olacağı da sözleşmeye eklenmişti. Bu devir-teslim ise İstanbul'da olacak ve barış antlaşmasından sonra gerçekleşecekti. Devir-teslim töreni ile ilgili ayrıntılardan tarafların Bahriye Nezaretleri sorumlu olacaklardı⁷⁴.

Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Goeben ve Breslau savaş gemilerinin Osmanlı Devleti'ne satılması ile ilgili sözleşmeyi 20 Eylül 1917 tarihinde Sadaret makamının onayına sunmuştu⁷⁵. Sadaretin onayı ile birlikte Osmanlı Devleti'ni Birinci Dünya Savaşı'na sokan Goeben ve Breslau savaş gemilerinin hakiki anlamda satın alınması gerçekleşmişti.

Sonuç

Osmanlı Devleti, XIX yüzyılın ikinci yarısında Sultan Abdülaziz'in çabasıyla modern ve güçlü bir donanma vücuda getirmişti. Büyük borçlanma neticesinde dünyanın en güçlü donanmalarından birine sahip olan Osmanlı, bunun bedelini de iflas ederek ödemek zorunda kalmıştı. Sultan II. Abdülhamid döneminde ise donanma politikası gözden geçirilerek ihtiyaca göre yeni gemi alımı ve mevcutların tamir ve onarımı gerçekleştirilmişti. II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte Osmanlı Devleti'nin deniz gücüne yatırımları artmaya başlamıştı. Bu dönemde kullanılmış gemi alımlarına ilaveten inşa edilmek üzere yeni gemi siparişleri de verilmişti. İngiliz tersanelerine sipariş edilen Reşadiye'ye ek olarak yapımı bitmek üzere olan Sultan Osman-ı Evvel

73 DMA, BN, No.2/19, 29 Ağustos 1917, lef 9.

74 DMA, BN, No.2/19, 11 Eylül 1917. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ek I.

75 DMA, BN, No.2/19, 20 Eylül 1917.

savaş gemileri Osmanlı'nın kaderine büyük ölçüde etkileyeceklerdi. Bu gemilere İngiltere tarafından el konulmasından kısa bir süre sonra Çanakkale Boğazı'ndan Goeben Dretnotu ile Breslau Kruvazörü de devletin sonunu getirecekti.

Tarafsızlığını ilan etmiş Osmanlı Devleti'nin savaş hâlinde olan bir devletin zırhlılarına boğazları açması ve onları himaye etmesi uluslararası diplomatik krize neden olmuştu. Artan baskıları bertaraf etmek için dünya kamuoyu aldatılarak adı geçen savaş gemilerinin Almanya'dan satın alındığı yalanı ortaya atılmıştı. Bu yalan, Osmanlı-Almanya gizli ittifak antlaşması çerçevesinde söylenmişti. Çünkü müttefik devlete ait savaş gemilerinin Osmanlı karasularının dışına çıkarılması mevcut antlaşmayı geçersiz kılacaktı. Antlaşmayı feda etmek istemeyen Osmanlı Devleti, gemileri kabul ederek savaşa giriş sürecini hızlandırdı.

Goeben ve Breslau, görünüşte Osmanlı bayrağı çekilen ve isimleri Türkçe olarak değiştirilen ama yapılan sözleşmeye göre bütün personelinin ve faaliyetlerinin sorumluluğu Alman İmparatorluğu'na ait savaş gemileriydi. Osmanlı Devleti, bu gemiler kendisine ait olmamakla beraber, yaptığı açıklama sebebiyle, 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'de Rus limanlarının bombalanmasının sorumluluğunu kabullenmek zorunda kalmıştı. Savaşa girmemek adına yoğun bir çaba sarf etmesine rağmen Almanya'nın planına yenik düşmüştü.

Gemilere ait satış sözleşmesinde ve öncesinde yapılan görüşmelerde üzerinde durulan en önemli nokta, bu gemilerin Birinci Dünya Savaşı'ndan önce olduğu gibi sonuna kadar da Alman İmparatorluğu hizmetinde olacağına vurgulanmasıydı. 11 Eylül 1917 tarihinde Goeben ve Breslau'nun satış sözleşmesinin imzalanmış olması, konu bağlamında önemli bir tarihî gerçeklik özelliği arz etmektedir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı öncesinde, sırasında ve sonrasında kendisine aitmiş gibi görünen ama gerçekte hiçbir zaman sahip olmadığı Goeben ve Breslau isimli savaş gemilerinin faaliyetleriyle yıkılış sürecini sonlandıracak büyük savaş içerisine sürüklenmiştir.

Bu gemilerden Breslau (Midilli) 20 Ocak 1918 tarihinde İmroz Harekâtı olarak adlandırılan görevde mayına çarpması sonucu batmış, Goeben (Yavuz) ise, bu harekâta yara alarak I. Dünya Savaşı sonuna kadar aktif görevden çekilmiştir. 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı Devleti için I. Dünya Savaşı fiilen sona ermiştir. Mütarekenin 6. maddesi ile sahil güvenlik ve zabıta hizmetleri için kullanılacak küçük gemiler dışındaki bütün harp gemilerinin müttefiklere teslimi ve gösterilecek limanlarda kontrol altında tutulması gerektiğinden Yavuz Sultan Selim zırhlısındaki Alman mevcudiyeti resmen sona ermiştir.

Kaynakça

I-Arşiv Belgeleri

A-Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâbiâli Evrak Odası (BEO)

Dahiliye Nezareti Emniyeti Umumiye Müdüriyeti Emniyet Şubesi (DH. EUM. EMN)

Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR.SYS)

Meclis-i Vükela (MV)

B-Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Bahriye Nezareti (BN)

Gemiler Bölümü (GB)

II-Gazeteler

İkdam

Tasvir-i Efkâr

Tercüman-ı Hakikat

III-Tetkik Eserler

AKBAY, Cemal, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, C.I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1970.

AKSAKAL, Mustafa, *Harb-i Umumi Eşiğinde Osmanlı Devleti Son Savaşına Nasıl Girdi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.

ALKAN, Necmettin, “Alman Kaynaklarına Göre Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşı’na Girmesi”, *Uluslararası 1914’ten 2014’e 100’üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı’nı Anlamak*, 20-21 Kasım 2014 İstanbul, s.157-178.

Amiral Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, çev. H. Sami Tekirdağlı, Genelkurmay Basımevi, İstanbul 1936.

ASLAN, Esat, “Goben ve Breslau’ın Alınmasının Perde Arkası, ABD’nin Yunanistan’a Verdiği İki Savaş Gemisi”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.16, Ankara 2010, s.67-88.

ATABAY, Mithat, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.18, Çanakkale 2015, s.117-129.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, *Makedonya’dan Ortaasya’ya Enver Paşa*, C. II-III, Remzi Kitabevi, İstanbul 1971.

BLACK, Jeremy, *Savaş ve Dünya, Askeri Güç ve Dünyanın Kaderi 1450-2000*, çev. Yeliz Özkan, Dost Kitabevi, Ankara 2009.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1983.

BLEDA, Mithat Şükrü, *İmparatorluğun Çöküşü*, Remzi Kitabevi, İstanbul 1973.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, “Osmanlı Devleti’nin Yapmayı Tasarladığı Son Donanma”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, İstanbul 1968, S.2, s.67-72.

Cemal Paşa, *Hatıralar*, haz. Alpay Kabacalı, İş Bankası Kültür yayınları, İstanbul 2006.

ERICKSON, Edward J., *Size Ölmeyi Emrediyorum! Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu*, çev. Tanju Akad, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003.

GÜLERYÜZ, Ahmet-Bernd Langensiegen, *Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.

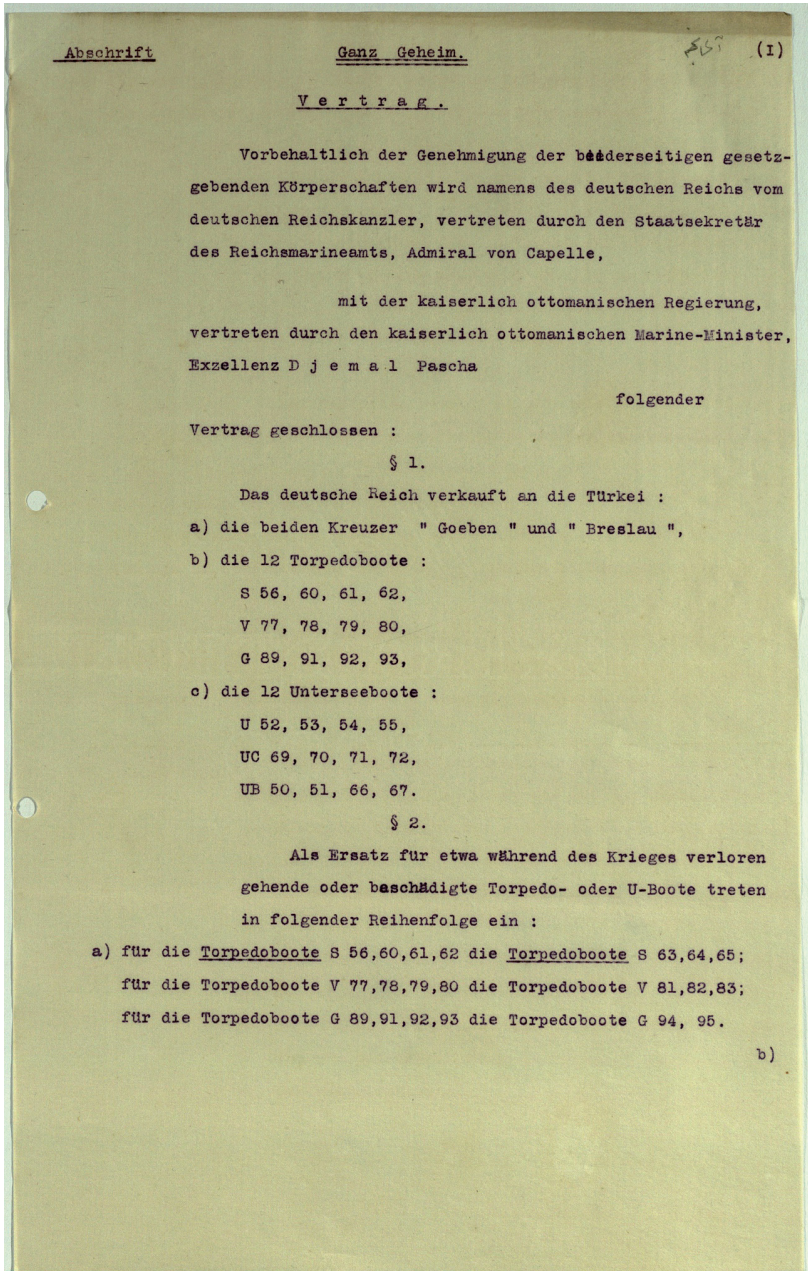
GÜVENÇ, Serhat, *I. Dünya Harbine Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

- KARABEKİR, Kazım, *Birinci Cihan Harbine Neden Girdik?* C.I, Emre Yayınları, İstanbul 1995.
- KAŞIYUĞUN, Ali, *Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devleti'nin İttifak Arayışları ve I. Dünya Savaşı'na Girişi (1911-1914)*, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş 2014.
- KELEŞYILMAZ, Vahdet, "Belgelerle Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı'na Giriş Süreci", *Erdem*, C.X, S.31, Ankara 1998, s.139-153.
- KRAUS, Th.-Karl Dönitz, *Goeben ve Breslau'nun Deniz Seferleri*, çev. Mustafa Haydar Cümbüş, Orient Yayınları, Ankara 2013
- KURAT, Akdes Nimet, *Türkiye ve Rusya: XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşı'na Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1970.
- KURTOĞLU, Fevzi, *Birinci Dünya Savaşı ve Çanakkale'de Türk Donanması*, Gezegen Basım, İstanbul 2015.
- Mehmed Selahaddin Bey, *İttihad ve Terakki'nin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti'nin Yıkılışı Hakkında Bildiklerim*, İnkılab Yayınları, İstanbul 1989.
- MENTEŞE, Halil, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları*, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul 1986.
- MÜLHMAN, Carl, *İmparatorluğun Sonu 1914: Osmanlı Savaşa Neden ve Nasıl Girdi?*, çev. Kadir Kon, Timaş Yayınları, İstanbul 2009.
- MÜTERCİMLER, Erol, *Destanlaşan Gemiler: Hamidiye, Yavuz, Nusret, Alemdar*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1987.
- NOPPEN, Ryan K., *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-1918*, çev. Emir Yener, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.
- NOYAN, Bahri S., "Birinci Dünya Harbi'ne Nasıl Girdik?", *Hayat Tarih Mecmuası*, S.7, İstanbul 1997, s.47-55.
- ORBAY, Rauf, *Cehennem Değirmeni*, Emre Yayınları, İstanbul 1993.
- ÖĞÜN, Tuncay-Alifna Sibgatulina, "Türklerin ve Rusların Gözüyle 100'üncü Yılına Girerken Karadeniz Baskını ve Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Girişi", *History Studies*, C.V, S.6, Ankara 2013, s.90-111.
- ÖRENÇ, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.121-161.
- ÖZGÜLDÜR, Yavuz, "Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi Goeben ve Breslau Olayı", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.4, Ankara 2004, s.111-117.
- SABİS, Ali İhsan, *Birinci Dünya Harbi*, C.I, Nehir Yayınları, İstanbul 1991.
- SANDERS, Liman Von, *Türkiye'de Beş Yıl*, çev. M. Şevki Yazman, Burçak Yayınevi, İstanbul 1968.
- SERTOĞLU, Mithat, "Birinci Cihan Savaşına Girişimizin Gerçek Sebepleri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S.15, Ankara 1968, s.10-12.
- SHAW, Standford J., *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun Savaşa Girişi*, çev. Beyza Sümer Aydaş, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.
- Talat Paşa, *Talat Paşa'nın Anıları*, Yay. haz. Alpay Kabacalı, İş Bankası Kültür yayınları, İstanbul 2003.
- TUNA, Ozan, "Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)", *OTAM*, S.36, Ankara 2014, s.201-227.
- TUNABOYLU, İskender, "Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben)", *Turkish Studies*, C. X, S.1, Ankara 2015, s.771-802.
- TÜRKGELDİ, Ali Fuat, *Görüp İşittiklerim*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984.
- Ziya Şakir, *1914-1918 Cihan Harbini Nasıl İdare Ettik?*, Ahmet Sait Matbaası, İstanbul 1944.

IV-Web

https://en.wikipedia.org/wiki/Eduard_von_Capelle/20.02.2017

EKLER



(2)

- b) für die Unterseeboote U 52,53,54,55 die Unterseeboote U 82,84,86;
für die Unterseeboote UC 69,70,71,72 die Unterseeboote UC 63,64,65;
für die Unterseeboote UB 50,51,66,67 die Unterseeboote UB 52,53;

Ausserdem behält sich die deutsche Regierung vor,
im Einvernehmen mit der Kaiserlich Ottomanischen Regierung
bei Friedensschluss einen Austausch der abzugebenden Boote
in der Weise vorzunehmen, dass bereits im Mittelmeer be-
findliche, den oben genannten gleichwertige, deutsche U-Boote
an die Stelle der ersteren treten.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt einschliesslich der Artillerie-
Torpedo- und Minenarmierung nebst der etatsmässigen Mu-
nitions- und Inventarienausrüstung :

- a) für "Goeben" : "Dreissig Millionen Mark",
für "Breslau": "Sechs Millionen sechshunderttausend Mark",
b) für die 12 Torpedoboote: "Dreissig Millionen siebenhunderttausend
Mark",
c) für die 12 U-Boote: "Achtundzwanzig Millionen einhunderttausend
Mark",
insgesamt: "Fünfundneunzig Millionen vierhunderttausend Mark".

§ 4.

Das Eigentum an den Schiffen und Booten geht mit dem
Zeitpunkt der formellen Uebergabe auf die Türkei über;
die Uebergabe erfolgt nach Friedensschluss in Konstan-
tinopel. Einzelheiten derselben werden seinerzeit zwisch-
dem türkischen Marineministerium und dem Reichs-Marine-
Amt vereinbart.

Die Kosten der Ueberführung der Torpedo- und U-Boote
und des Rücktransports der sämtlichen Besatzungen nach
Deutschland sind in obigen Preisen nicht enthalten, sie
werden nach der Ueberführung festgesetzt und von der Tür-
kei besonders erstattet.

(3)

§ 5.

Die Art der Bezahlung soll vor dem endgültigen Abschluss des Vertrages zwischen dem Kaiserlich Ottomanischen Finanzminister und dem Staatssekretär des Reichsschatz-amtes geregelt werden.

§ 6.

Zur Beurkundung des Vorstehenden haben beide Teile den gegenwärtigen, doppelt ausgeführten Vertrag unterschrieben und besiegelt.

Berlin, den 11. September 1917.

Der Kaiserlich
Ottomanische
Marineminister.

gez.: A. Džemal

Der Reichskanzler.
In Vertretung.

gez.: von Capelle

Admiral,
Staatssekretär
des Reichs-Ma-
rine-Amtes.