

# I. DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE GOEBEN VE BRESLAU'IN AKDENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ VE ÇANAKKALE'YE GELİŞLERİ

Durmuş AKALIN\*

## Özet

Goeben ve Breslau gemilerinin I. Dünya Savaşı'nda ve Osmanlı Devleti'nin bu savaşa girmesinde önemli bir yeri vardır. Savaşta oynadıkları rol kadar bu gemilerin Osmanlı Devleti'ne gelişlerinin de ayrı bir hikâyesi bulunmaktadır. Gemilerin Osmanlı Devleti'ne gelişleri öncesinde karıştığı bombalama hadiseleri, İngiliz ve Fransız donanmalarının bu gemilerin eylemlerine karşı aldıkları tavırlar dikkat çekicidir. Bu makale ile Goeben ve Breslau gemilerinin I. Dünya Savaşı'nın arifesindeki faaliyetleri konu edilmiştir. Makalenin kapsamı dışına çıkmamak için gemilerin Osmanlı Devleti'ne gelişlerinden sonraki kısma girilmemiştir. Ağırlık noktası 1914'ün Temmuz ayının sonu ve Ağustos başları olmuştur. Bu iki gemi dışında da İngiliz filosunun Akdeniz'deki pozisyonu, kapasitesi ve gemilerinin özellikleri ile de bir miktar bilgi verilmeye çalışılmıştır. Aynı şekilde Fransız gemileri ve onların Goeben ve Breslau gemilerini önleyici nitelikteki teşebbüslerine yer verilmiştir. Makale Goeben ve Breslau'ı biraz daha yakından tanımak ve Çanakkale'ye gelişlerindeki nedenleri tartışmayı hedeflemektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Almanya, I. Dünya Savaşı, Goeben, Breslau,

## PRIOR TO WORLD WAR I, GOEBEN AND BRESLAU'S ACTIVITIES IN THE MEDITERRANEAN AND THEIR ARRIVAL TO ÇANAKKALE

### Abstract

Goeben and Breslau cruisers are the important points in the World War I and in the entry of Ottoman Empire in this war. As their role in this war, the arrival of these cruisers to the Ottoman Empire has also a different story. Before the arrival of these cruisers to the Ottoman Empire, the incidents involving the bombing of cruisers and the attitudes of British and French navies against the actions of these cruisers are remarkable. The activities of Goeben and Breslau cruisers on the eve of World War I are mentioned with this article. To avoid departing from the scope of this article, the next section of the cruisers' arrival of Ottoman Empire are not mentioned. The focus of article are the end of July and the beginning of August in 1914. Apart from these two cruisers, it is provided to inform about the position and the capacity of British fleet in the Mediterranean and the features of cruisers. Likewise, the French cruisers and their enterprises to prevent Goeben and Breslau cruisers are mentioned in this article. This article aims the recognition closer of Goeben and Breslau cruisers and the causes of the arrival of these cruisers to the Çanakkale.

**Keywords:** The Ottoman Empire, Germany, World War I., Goeben, Breslau.

### Giriş

I. Dünya Savaşı hem gelişimi hem de sonuçları bakımından o zamana kadar dünyada daha önce görülmemiş bir savaştı. Birbirleri ile ittifak yapmış olan devletler bir araya gelerek ikiye ayrılmış gibi görünen dünyada kıyasıya bir güç mücadelesine girdi. Bu savaşın rakamlarına bakıldığında daha önceki savaşlardan ne derece farklı olduğu açıkça görülüyordu. Savaş öncesi, kutuplaşmaya başlayan dünyanın birbirine girmesine çıkan bir kıvılcım yetmişti

ve bir anda birbirlerine karşı gruplaşmış iki blok savaşa tutuşuvermişti. Kıvılcım, Avusturya-Macaristan veliahdının öldürülmesi ile başladı. Avusturya veliahdı Arşidük, Saraybosna'da 28 Haziran 1914'de öldürüldü. Ardından Almanya Rusya'ya savaş ilan etti. Daha sonra ise Almanya Fransa'ya savaş açtı.<sup>1</sup> Bundan sonra milyonları etkileyen savaş artık tüm yönleri ile birkaç yıl içinde Avrupa'nın ve dünyanın birçok yerine yayıldı.

Avusturya-Macaristan veliahdının öldürülmesinin ardından 4 Ağustos 1914'te Fransa, Rusya, İngiltere, Belçika ve Sırbistan; Almanya ve Avusturya Macaristan'la savaş içinde bulunuyorlardı. İki Orta Avrupa devletinin nüfusu 120 milyon kişiyi (1916 sayımında 116 milyon) bulmadığı halde Anlaşma (İtilaf) devletlerinin, yalnız Avrupa'daki nüfusu 238 milyondur.<sup>2</sup> Başlangıçta nüfus düzeyinde İttifak grubunun fazla güçlü olmadığı düşünülse de disiplin ve savaşa hazırlık açısından İttifak grubu savaşa daha hazırды. Almanya ise İttifak grubunun merkezinde yer alan devlet olacaktır. Savaş başlamadan önce Avrupa'da devletlerarası ilişkilerin giderek daha hassas olduğu ve gerilimlerin artık taraf tutmaya neden olduğu bir dönem başlamıştı. Birliğini kurduktan kısa bir süre sonra Almanya, Avrupa'da liderliğe oynayan bir devletti. Özellikle Fransızlar ile yapılan 1870-71 Savaşı, bu anlamda dünyanın dikkatini Almanya üzerine çekmiş ve kendisine taraftar ve karşıt olmak üzere devletlerarasında iki ayrı merkez oluşmasında etkili olmuştu. Almanya'nın hızlı yükselişi, tarafları belirginleştiren ana etkendi. Almanya, kendisine rakip olarak gördüğü İngilizlerle eşit bir güce yükselme mecburiyeti hissetti. İngilizler de Almanya'yı Avrupa dengesini bozan bir devlet olarak görmeye başladı. Bundan sonra silahlanma ve denizlerde üstünlük başlıca rekabet alanları olacaktır.

## 1. I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Devleti'nin Genel Durumu

I. Dünya Savaşı öncesinde denizlerde üstünlük oldukça önemli bir saha olarak kabul ediliyordu. Birçok devlet donanma gücünü geliştirmek için uğraşmaya başladı.<sup>3</sup> 1914'ten önceki on yılda denizcilik yarışı giderek önem kazanmış ve yaygın okunan basında manşetleri işgal eder hale gelmişti. XIX. yüzyılın sonu ve yirminci yüzyılın başında teknolojik ilerlemeler, büyük denizci devletlerin denize ilişkin kapasitelerini ve planlarını değiştirdi.<sup>4</sup> Artık denizlere hâkim olma, dünya siyasetinde etkin olmanın bir anahtarı olarak görülüyordu. Dünya devletleri kutuplaşmanın etkisi ile giderek bir silahlanma yarışına girdi. Bu silahlanma aynı zamanda yüksek maliyetlerle yapılıyor ve toplumlar da çıkacak bir savaşın çarkı için hazırlanmaya başlıyordu.

Uzun kıyıları olmasa da Almanya denizcilik alanında kendini geliştirmek istiyordu. Teknolojik gelişmeler de bu hedef için etkili bir biçimde kullanılıyordu. Ayrıca Almanya kendi ticari gemilerini de yavaş yavaş İngiltere'yi tehdit olarak gördüğünden silahlandırmaya başlamıştı. Ancak bu yönde 1912'ye kadar köklü değişiklikler olmadı. Almanya, 1912'den sonra denizciliğe ve gemi yapımına ciddi bir bütçe ayırmaya başladı.<sup>5</sup> 1912 yılı Alman deniz gücü açısından önemli bir dönemeçti. İngiltere'nin 1914'te savaş çıkmadan önce 65 savaş gemisi ve 120 kruvazörden (küçük gemiler ve destroyerler hariç) oluşan büyük bir deniz gücü vardı. Almanya'nın 1914'te 40 savaş gemisi ve 57 kruvazörü varken; Fransa'nın 14 savaş

---

\* Yrd. Doç. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, [dakalin@pau.edu.tr](mailto:dakalin@pau.edu.tr)

<sup>1</sup> Kazım Karabekir, *Tarihte Almanlar ve Alman Ordusu*, Haz. Orhan Hülagü-Ömer Hakan Özalp, Emre Yay., İstanbul, 2001, s. 111.

<sup>2</sup> Pierre Ronouvin, *I. Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918*, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 244.

<sup>3</sup> Daniel Horn, *The German Naval Mutines of World War I*, Rutgers University Press, New Jersey, 1969, s. 3.

<sup>4</sup> Keith Robbins, *I. Dünya Savaşı*, Dost Kitabevi, Ankara, 2005, s. 95.

<sup>5</sup> Daniel Horn, *a.g.e.*, s. 17.

gemisi ve 34 kruvazörü bulunuyordu.<sup>6</sup> Almanya artık dünya savaşının hemen öncesinde İngiltere için bir rakip konumuna gelmişti ve Fransa bu yarışta Almanya'nın gerisinde kalmıştı. Avrupa'da bu gelişmeler olurken ve I. Dünya Savaşı bir kıvılcım ile başlamışken, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ise bir istekten çok şartların kendisini buna mecbur etmesiyle açıklanabilir. Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı çıkmadan önce İngiltere ve Fransa ile güven temelli siyasi ilişkiler kuramıyordu. Rusya ise zaten Osmanlı Devleti üzerinde geleneksel emelleri olan bir devlet olarak görülmekteydi. Osmanlı Devleti için belirleyici olan bir anlamda İngiltere'nin pozisyonuydu. Ancak İngiltere için Osmanlı Devleti artık bir süredir olmazsa olmaz değildi. İngilizlerin planlarında Osmanlı Devleti bir öncelik olmaktan çoktan çıkmıştı.

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinde belirleyici bir etkiye sahip *Goeben* ve *Breslau* gemileri savaş başlamadan önce Akdeniz'de bulunuyordu ve Almanya'nın Akdeniz'deki temel deniz gücünü oluşturmaktaydılar. *Goeben* ve *Breslau* gemileri Akdeniz'de karıştığı bombalama hadiselerini gerçekleştirmeden önce 15 Mayıs 1914'te İstanbul'a gelmişti ve oldukça iyi karşılanmışlardı.<sup>7</sup> İki geminin İstanbul'a gelecek olmasıyla ilgili daha 6 Mayıs 1914'te Almanya'ya ait *Goeben* Zırhlısının Çanakkale Boğazı'ndan geçişine izin verilmesi hakkında yazışmalar yapılmış ve durum Çanakkale'deki yetkililere bildirilmişti.<sup>8</sup> Aslında bu ilk teşebbüs değildi. Daha önce Nisan 1913'te de *Goeben* Zırhlısının Çanakkale'ye gelecek olmasıyla ilgili birtakım yazışmalar olmuştu.<sup>9</sup> *Goeben* ve *Breslau*'ın İstanbul'a gelmesinden sonra Akdeniz'deki İngiliz deniz gücünün başındaki isim olan Amiral Milne de *Inflexible* gemisi ile İstanbul'a geldi (25 Temmuz 1914). Biraz da bu duruma Osmanlı Devleti'ni mecbur bıraktı. Çünkü Osmanlı Devleti görmezden gelinecek bir devlet sayılamazdı. Sadrazam da başlangıçta geliş konusunda biraz çekince gösterse de durumunu daha fazla belli etmedi. Amiral Milne, Çanakkale Boğazı'ndan geçişi sırasında boğazı dikkatli olarak incelemiş ve ne tür hazırlıklar yapıldığını gözlemlemişti. Boğazın her iki yakasında çok sayıda askeri birlik olduğunu ve muhtemelen bunların da her iki yakayı silahlandırdıklarını rapor etmişti.<sup>10</sup>

İngiltere, savaş çıkmak üzere iken Osmanlı Devleti'ni stratejik açıdan çok önemli bir ülke olarak kabul ediyordu ama çıkacak bir savaşta kendisinden çok şey beklemiyordu. Yine İngiliz makamları Osmanlı Devleti'nde gelişmeye başlayan milliyetçilik dalgasını çok da dikkate almıyorlardı. Bu bakış açıları yanında 7.5 milyon £ tutan ve Osmanlı Devleti'nin daha önceden sipariş ettiği iki geminin teslim edilmemesi Osmanlı-İngiliz ilişkilerini oldukça olumsuz etkileyecekti. İlk gemi olan *Sultan Osman I*, Mayıs 1914'te; ikinci gemi olan *Sultan Mehmet Reşat* ise Temmuz 1914'te tamamlanmıştı. Avrupa'da kutuplaşma iyice artmış ve Osmanlı Devleti, savaş ihtimaline karşı denizlerini güvenlik altına almak istediğinden bir kaptan ve 500 denizciyi yapılan bu gemileri teslim almak için İngiltere'ye göndermişti. Ancak Churchill, bu iki geminin teslim edilmesine karşı çıktı (28 Temmuz 1914). Gemilerin isimleri *HMS Agincourt* ve *Erin* olarak değiştirildi ve teslim edilmedi. Bu durum Osmanlıların tarafsızlığını etkileyecek hatta değiştirecekti.<sup>11</sup> İstanbul'daki Alman elçi Wangenheim, Berlin'e Osmanlı Devleti ile anlaşmadan bir gün önce 1 Ağustos'ta *Goeben* gemisinin İstanbul'a gönderilmesini ve bu geminin Rusya'nın boğazlara saldırmasına karşı İstanbul'da

<sup>6</sup> Keith Robbins, *a.g.e.*, s. 95-96.

<sup>7</sup> Geoffrey Miller, *Superior Force, The Conspiracy Behind The Escape of Goeben and Breslau*, The University of Hull Press, London, 1996, s. 13.

<sup>8</sup> İ.HR. 434/1332 (10.C.1332); BEO. 4283/321156 (10.C.1332).

<sup>9</sup> İ.HR. 430/1331 (28.R.1331); BEO. 4161/312008 (28.R.1331).

<sup>10</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 20.

<sup>11</sup> Dan Von Der Vat, *The Ship That Changed The World, The Escape of The Goeben to The Dardanelles in 1914*, Haddes and Stoughton, London, 1985, s. 26-27.

bulundurulmasında fayda olacağını bildiren bir yazı gönderdi. Ancak 2 Ağustos'ta kendisine gönderilen cevapta Kaiser'in bunu uygun görmediği söylendi. Yine de 3 Ağustos'ta gelen ikinci bir cevapta Amiral Tirpitz (Alman Deniz gücünün başındaki isim) her şeye rağmen *Goeben* ve *Breslau*'ın İstanbul'a gönderileceğini bildirdi.<sup>12</sup>

Rusya'nın İngiltere ve Fransa ile müttefik olması ve Berlin Antlaşması'ndan beri İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti aleyhine bir politika izlemeleri sonucu olarak Sadrazam Sait Halim Paşa çok gizli tutulan görüşmelerden sonra 2 Ağustos 1914'te İstanbul'daki Alman elçi ile Rusya'ya karşı bir savunma ittifakı yaptı. Bu pakt Rusya'ya karşıydı. Her iki devlet de Rusya'yı kendisi için bir düşman olarak görüyordu.<sup>13</sup> Avusturya'nın da katılması kararlaştırılan bu ittifaka göre; Rusya, Almanya ve Avusturya'ya karşı savaş açtığı takdirde Osmanlı Devleti de kendisini Rusya'ya karşı savaş durumunda sayacak idi. Osmanlı Devleti savaşın başlangıcında seferberlik ilan ettiği gibi, bir taraftan da tarafsız olduğunu her iki tarafa resmen bildirdi. Enver Paşa, 5 Ağustos günü Osmanlı Devleti'nin şimdilik bir yana bağlı olmadığını açıklıyordu; hatta 9 Ağustos'ta Rusya'ya Batı Trakya'nın ve Ege Denizi'ndeki adaların geri verilmesi koşuluyla bir anlaşma yapılması önerisinde bulundu. Bu koşullar kabul edilirse Alman askeri heyetinin Türkiye'den çıkartılacağını söyledi. Sadrazam da bu öneriye katılarak bir anlaşma imza etmeye hazır olduğunu bildirdi. Bu önerilerin samimi olmadığı belliydi.<sup>14</sup> 11 Ağustos 1914'te Sicilya önlerinden başlayarak kovalanan Almanların *Goeben* ve *Breslau* adlı iki zırhlısının Çanakkale Boğazı'ndan geçip Türk sularına girmelerine izin verildi. Bundan sonra Çanakkale Boğazı kapatıldı.<sup>15</sup> Daha sonra Amiral Souchon Osmanlı Deniz Gücü'nün başına geçti.<sup>16</sup> Bu gelişmelerin devamında artık Osmanlı Devleti de savaşın bir parçası olacaktı.

Osmanlı Devleti üzerindeki Almanya tesirinin artmasında İngilizlerin *Sultan Osman* ve *Reşadiye* gemilerini teslim etmemeleri ve iki Alman gemisi *Goeben* ve *Breslau*'ın Osmanlı sularına gelmesi oldukça etkili oldu.<sup>17</sup> Bu iki geminin gelişi Enver Paşa'nın konumunu da etkiledi. İngiltere'den alınamayan gemilerle ilgili Enver Paşa üzerinde oluşan olumsuz kanaat ortadan kalktı.<sup>18</sup> Gelişmeler yavaş yavaş Osmanlı Devleti'ni etkilemekte ve Avrupa'daki çatışmanın içine kendini çekmekteydi. Bu duruma karşı İstanbul'da etkinliği olmayan bir direnç olsa da savaş kapıya dayanmıştı. Osmanlı Devleti'nin savaşa sürüklenmesinde 1914 yılının Ağustos, Eylül ve Ekim ayları etkili oldu. Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne olan askeri yardımları da Kasım ayında gelmeye başlayacaktı.<sup>19</sup>

## 2. Goeben ve Breslau'nun Savaş Öncesi Akdeniz'deki Faaliyetleri

*Goeben* ve *Breslau* gemileri I. Dünya Savaşı içerisinde oldukça önemli işlere imza atmış ve savaşın seyrini etkilemiş iki gemidir. Alman yapımı olan bu iki gemi 10 Ağustos tarihi öncesinde (Çanakkale'ye gelmeden önce) Akdeniz'de birtakım faaliyetler yürütmüştür. *Goeben* ve *Breslau*, Akdeniz'e girdiği andan itibaren bölgedeki İngiliz ve Fransız

<sup>12</sup> Dan Von Der Vat, 1985, s. 29.

<sup>13</sup> Dan Von Der Vat, 1985, s. 19.

<sup>14</sup> Pierre Ronouvin, 2004: 296.

<sup>15</sup> Pierre Ronouvin, 2004: 293.

<sup>16</sup> Dan Von Der Vat, 1985, s. 29.

<sup>17</sup> A. L. MacFie, "The Straits Question in the First World War 1914-1918", *Middle Eastern Studies*, vol. 19, No. 1, Taylor&Francis, 1983, s. 44.

<sup>18</sup> Charles D. Haley, "The Desperate Ottoman: Enver Paşa and the German Empire-I", *Middle Eastern Studies*, Vol. 30, No. 1, Taylor&Francis, 1994, s. 26-27.

<sup>19</sup> Ulrich Trumppener, "German Military Aid to Turkey in 1914: An Historical Re-Evaluation", *The Journal of Modern History*, Vol. 32, No. 2, The University of Chicago Press, 1960, s. 145.

donanmalarının dikkati bu iki Alman gemisi üzerinde olmuştur. İngiliz ve Fransız donanması savaşa yeteneği oldukça yüksek olan bu iki geminin (özellikle *Goeben*) takibini yapmış ve izlemiştir. Her iki gemi de Osmanlı Devleti'ne gelmeden önce Almanya'ya aitti. *Goeben* Hamburg'da yapılmış bir gemiydi ve 1908-1909 programı sırasında inşası tamamlanmıştı.<sup>20</sup> Savaş öncesinde Almanya, etkinliğini arttırmak için bir süredir Akdeniz'de görev yapan *Dresden* ve *Strassburg* gemilerinin artık eski olmasını da göz önünde tutarak onların yerine 1 Kasım 1912'de Akdeniz'de *Goeben* ve onun destek gemisi *Breslau*'ın bulunması gerektiğini düşünemeye başladı.<sup>21</sup> Böylece bu yeni yapılmış ve tam donanımlı iki gemiye bir süre sonra Akdeniz yolu gözükte.

Almanya yavaş yavaş bir savaşa doğru gitmekteyse de aslında II. Wilhelm bu savaşa pek taraftar değildi. Ancak ordu komutanları onun savaşa ikna edilmesinde etkili olmuştu.<sup>22</sup> Savaş başlamadan önce Almanya'nın hızlı ve güçlü 3 kruvazörü Kuzey Denizi'nin dışındaydı. *Goeben* Akdeniz'de, *Scharnhörst* ve *Gneisenau* ise Pasifik'te bulunuyordu.<sup>23</sup> Akdeniz'de gerginliğin arttığı ve Alman gemilerinin Çanakkale'ye gelme sürecinde belli başlı bölgedeki etkin isimler ise şöyledi: Malta'daki İngiliz deniz kuvvetlerinin sorumluluğu Amiral Milne'dedir. Akdeniz'deki İngiliz donanmasının Milne'den sonra ikinci ismi Troubridge'dir.<sup>24</sup> Aynı dönemde Almanya'nın Akdeniz'deki deniz gücünün sorumluluğu ise *Goeben*'in kaptanı olan Amiral Souchon'dadır.<sup>25</sup> Bu sırada Fransızların Akdeniz'deki deniz gücünün sorumluluğu ise Lapeyriere'dedir. İsimleri sıkça geçen *Chatham* gemisinin kaptanı da Kaptan Durry-Lowe'dur. *Dublin* gemisi *Gloucester*'in kaptanının kardeşi John Kelly tarafından idare edilmektedir. *Gloucester* gemisi ise kaptan Howard Kelly'nin sorumluluğundadır.<sup>26</sup>

27 Temmuz 1914'te *Goeben* Pola'dan *Breslau* ise Durazzo'dan ayrıldı. Bunun üzerine İngiltere'nin Akdeniz filosunun başında olan Amiral Milne İskenderiye'den Malta'ya doğru hareket etti. Milne'nin ilk amacı Afrika ordusundan aktarma yapan Fransızlara yardım etmektir. Eğer mümkün olursa da Alman gemilerinin bu aktarmaya engel olmamasını sağlamaktı. Çünkü *Goeben* kapasitesi bakımından bu aktarmaya engel olabilirdi.<sup>27</sup> Ağustos 1914 başında Alman gemilerinin bir tehdit olduğu kabul edilmeye başlandıktan sonra ve oldukça donanımlı, gelişmiş bir gemi olduğu da bilindiği için *Goeben*'in etkisiz hale getirilmesi İngilizler için bir zaruret halini aldı. Alman gemileri Messina'ya gelmişti. Ancak İngilizler bu gemilerin tam olarak nerede olduklarını o sırada bilmiyorlardı. Gelen raporlara göre ya Messina ya da Toronto'da olabilecekleri tahmin ediliyordu. Bu gelişmeler üzerine 8 destroyer ve aynı zamanda *Gloucester* ve iki gemi ile birlikte Amiral Troubridge Alman gemilerinin izini sürmeye koyuldu.<sup>28</sup> Bu iki Alman gemisi Kuzey Afrika'nın bombalanması öncesinde İtalya'nın Messina Limanı'na gitmiş ve yaptığı faaliyetler için burasını üs olarak kullanmıştır. Alman gemilerinin gelişinden önce ve bu süreçte İtalya ise sürekli olarak tarafsız olduğunu bildirmektedir.<sup>29</sup>

<sup>20</sup> Ian Sturton, *All The World's Battleships*, Conway Maritime Press, London, 1996, s. 147.

<sup>21</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 11.

<sup>22</sup> Holger H. Herwig, "Admirals versus Generals: The War Aims of the Imperial German Navy 1914-1918", *Central European History*, Vol. 5, No.3, Cambridge University Press, 1972, s. 212.

<sup>23</sup> George Aston, "British Sea Power", *The North American Review*, Vol. 218, No. 816, University of Northern Iowa, 1923, s. 595.

<sup>24</sup> Dan Von Der Vat, 1985, s. 44.

<sup>25</sup> Julian S. Corbett, *Naval Operations*, Vol. I., The Battery Press, Nashville, 1938, s. 34.

<sup>26</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 95.

<sup>27</sup> A. L. MacFie 1983, s. 44.

<sup>28</sup> Julian S. Corbett, 1938, s. 35.

<sup>29</sup> Julian S. Corbett, 1938, s. 35.

*Goeben*'in bölgeye gelmesiyle aslında İngiliz ve Fransız yetkililer bu durumdan ciddi anlamda rahatsız olmaya başlamışlardı. Fransa için durum oldukça ciddiydi. Akdeniz'deki sahillerine Alman gemileri tarafından bir saldırı yapılması onları oldukça zor durumda bırakabilirdi. Böyle bir ihtimal karşısında Fransa derhal İngilizler ile durumu görüşmek üzere irtibata geçti.<sup>30</sup> Paris'ten 31 Temmuz-1 Ağustos akşamı Deniz Bakanlığı'ndan gelen bir emirde Lapeyrere'ye eğer Akdeniz'deki *Goeben* ve *Breslau*'ın düşmanca tavırları tespit edilirse onları durdurmaları emri verilmiş ve Savaş Bürosunun tüm sorumluluğu üzerine aldığı bildirilmiştir.<sup>31</sup> Bu kararla aslında Fransızlar ilk hamleyi yaparak üstün tarafa geçmenin düşüncesi içindeydiler. *Goeben*'in 3 Ağustos 1914 ve 10 Ağustos 1914 arasındaki faaliyetlerine bakıldığında bu geminin aslında bölgedeki hareketliliğin nedeni olduğu görülür. Akdeniz'deki İngiliz birliklerinin başında bulunan Amiral Milne, *Goeben*'in Akdeniz'e gelmesini oldukça önemli bir hadise olarak görüyordu. Çünkü bu gemi kapasite bakımından Akdeniz'de bulunan gemilerin en iyisiydi. Kendi çapına en yakın İngiliz gemisi *Inflexible*'di. Ayrıca *Goeben* silah ve makine teçhizatı bakımından da çok gelişmiş bir savaş gemisiydi.<sup>32</sup>

*Goeben*'in seyrine bakıldığında ise ilk olarak yanında *Breslau* olarak 3 Ağustos gece 01.00'da Messina Limanı'ndan ayrılmıştır. Sicilya'nın kuzeyinden dolaşarak Lipari ve daha sonra Ustica adalarının kuzeyinden geçerek hareketine devam etmiştir. 3 Ağustos öğleden sonra saat 9'da Sardinya Adası'nın güneyindeki C. Spartivento açıklarına *Breslau* ile birlikte gelmiştir. Burada iki gemi birbirinden ayrılmıştır. *Breslau* Kuzey Afrika'daki Bona sahillerine doğru hareket etmiş; *Goeben* ise yine Kuzey Afrika'daki Philippeville istikametine doğru ilerlemeye başlamıştır. *Goeben* 4 Ağustos sabaha karşı Philippeville'ye ulaşmış ve kısa bir hazırlıktan sonra baskın şeklinde Philippeville'yi bombardıman etmiştir. Bombardıman bitiminde Cebelitarık istikametine yönünü çevirmiştir. C. Bougaroni açıklarına doğru ilerlemiş buradan keskin bir dönüş yaparak istikametini yine Messina Limanı'na doğru çevirmiştir. Sonrasında *Breslau* ile birleşmiş ve kalkmış oldukları aynı limana doğru hareket etmişlerdir. Bu esnada kendilerini İngilizlere ait ve Malta'dan kalkan Dublin gemisi takip etmeye başlamıştır. Ancak daha sonra takibini bırakarak geri dönmüştür. *Goeben* ve *Breslau* 3 Ağustos 01.00'de ayrıldıkları Messina Limanı'na 5 Ağustos'ta sabaha karşı varmışlardır.<sup>33</sup>

*Goeben* ve *Breslau*, Philippeville ve Bona'yı çok uzun süre bombardıman etmemiştir. Bu iki bombardımanda ana hedef tren istasyonlarıdır. Ayrıca Philippeville'de bir büyük mağazada da yıkım olmuştur.<sup>34</sup> Alman gemileri aslında Fransa'nın Afrika ile önemli ikmal yolları üzerindeki can damarları olan demiryollarını hedef almıştı. Çünkü demiryolları Fransızlara savaş sırasında büyük yarar sağlayabilirdi. Bu yüzden Almanlar için öncelikli hedef olmuşlardı. Zaten Fransa da gerilim başladıktan hemen sonra donanmasını Kuzey Afrika'ya doğru yönlendirecekti. Fransız filosu ise bu iki geminin hareketi nedeniyle hemen Kuzey Afrika'daki stratejik bölgeleri savunma görevi ile faaliyet yürütmüştür.<sup>35</sup> *Goeben* ve *Breslau*'ın hareketleri hem İngiliz filosu hem de Fransız filosu tarafından takip edilmesine rağmen özellikle İngiliz gemileri bunlardan endişe duymaktadır. Ayrıca İngilizlerin bölgede Malta gibi bir stratejik konumda bulunmaları ve hem gemi kapasitesi hem de faaliyet alanı olarak geniş bir sahada görev yapmaları onları Almanlarla daha çok karşı karşıya getirmiştir. Fransızlar, Almanların dikkatini Doğu Akdeniz'e çevirmesi ile biraz daha işin uzağında

<sup>30</sup> Julian S. Corbett, 1938, s. 30.

<sup>31</sup> Dan Von Der Vat, 1985, s. 55.

<sup>32</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 12.

<sup>33</sup> Cyrill Falls, *Military Operations*, Longmans, London, 1996.

<sup>34</sup> Julian S. Corbett, 1938, s. 56.

<sup>35</sup> Cyrill Falls, 1996.

kalacaktır. Ancak yine de başlangıçta Fransızlar Alman gemilerinin Akdeniz'de bulunmalarından ciddi anlamda rahatsız olmuşlar ve süratle tedbir almaya çalışmışlardır.

Fransız donanmasının hareketine bakıldığında *Goeben* ve *Breslau*'ın hareket etmesinden hemen sonra 3 Ağustos sabaha karşı saat 04.00'te (Alman gemilerinin Messina'dan hareket etmesinden 3 saat sonra) Toulon'dan hareket etmiştir. Fransız donanması yaklaşık bir saat sonra Minorca ve Majorca adalarının İtalya'ya bakan taraflarında olmuştur ve burada 3 filoya ayrılmıştır. 1. filo Kuzey Afrika'daki C. Matifou'ya doğru hareket etmiş ve burayı korumayı üstlenmiştir. 2. filo ise yine Kuzey Afrika'daki Algiers'e doğru yönelmiştir. 3. filo ise Oran'a yönelmiştir. Fransız donanması Alman gemileri ile çarpışma yerine daha çok onların vurma ihtimalinin olduğu yerleri savunma ile uğraşmıştır. Fransız donanmasının savunma yaptığı alanlar Kuzey Afrika'daki önemli ve stratejik yerleri oluşturmaktadır.<sup>36</sup> İngiliz donanmasının hareketine bakıldığında özellikle İngiliz gemileri Alman gemilerini yakından takip etmişlerdir. İngiliz donanması içindeki önemli savaş gemileri *Dublin*, *Weymouth*, *Chatham*, *Inflexible* ve *Gloucester*'dir. Bu gemiler dışında *Indomitable*, *Indefatigable* gemileri de bölgede bulunmaktadır. Bu iki gemi Akdeniz'deki İngiliz donanması içinde İngilizlerin güvendiği gemilerdendir. *Goeben* ve *Breslau*'un Messina Limanı'ndan hareketinden sonra İngiliz gemileri de bölgede konuşlandıkları Malta'dan ve çevresinden hareket etmişlerdir.<sup>37</sup>

Alman gemilerinin hareketi ile *Inflexible* 3 Ağustos'ta hemen Adriyatik istikametine doğru yönelmiştir. *Inflexible* Almanların Adriyatik'e girip burada Avusturya'dan destek almalarını önlemek istemiştir. Buna karşın *Indomitable* ve *Indefatigable* ise Alman gemilerinin hareket alanı olan Kuzey Afrika sahillerine doğru yönelmişlerdir. 4 Ağustos'ta bölgede olan bu iki gemi Alman gemileri ile aynı muntıkaya ulaşmışlardır. Kuzey Afrika sahillerine yani bombardıman edilen Philippeville ile Bona'ya doğrudan gitmemişler; bunun yerine sadece o bölgede bir izleme ve takip faaliyeti yürütmüşlerdir. Daha sonra Alman gemilerini takiben ve aynı istikamette Messina yoluna doğru ilerlemişlerdir. Bu gemilerin hareket alanı daha çok Tunus, Sicilya ve Sardinya Adası'nın arasında kalan sahada geçmiştir.<sup>38</sup>

Alman gemilerinin hareketi ile bölgedeki diğer İngiliz gemileri de hareketlenmiştir. Bu gemilerden Dublin doğrudan Bizerte'ye hareket etmiştir. Daha sonra Ustica Adası'na doğru ilerlemiş ve adaya varmadan 4 Ağustos'ta geri dönmüştür. *Weymouth* gemisi ise Sicilya ile Tunus arasında beklemiş, *Goeben* ve *Breslau*'ın buraya gelme ihtimaline karşı burada bulunmuştur. *Gloucester* gemisi ise Adriyatik Denizi'ne doğru yönelmiş ve 4 Ağustos tarihinde Corfu açıklarında bekleme görevi yapmış; burada manevralar yaparak geniş bir alanda bekleme görevini yerine getirmiştir. En dikkate değer görevi ise *Chatham* yapmıştır. *Chatham* gemisi Alman gemileri hareket etmeden önce Messina Limanı'na en yakın olan gemidir. Bu gemi Alman gemilerinin hareket saati olan 3 Ağustos 01.00'de Messina Limanı'na doğru yönelmiştir. Doğrudan buraya giden gemi 3 Ağustos günü bütün Sicilya adasını baştanbaşa dolaşmıştır ve daha sonra Malta Adası'na dönmüştür.<sup>39</sup>

Başlangıçta İngiliz gemileri Alman gemilerini takip etmekle yetiniyordu. Ancak Amiral Milne 4 Ağustos gece yarısı İngiliz hükümetinden bir yazı aldı. Bu yazıda İngiliz hükümetinin Almanya'ya ultimatome verdiği ancak Almanların buna cevap vermediği

---

<sup>36</sup> Cyrill Falls, 1996.

<sup>37</sup> Cyrill Falls, 1996.

<sup>38</sup> Cyrill Falls, 1996.

<sup>39</sup> Cyrill Falls, 1996.

Milne'ye bildirilmişti. Almanya ilk olarak cevap vermeme kararı aldı.<sup>40</sup> Olay aslında Almanya'nın Belçika'ya verdiği ultimatom duyulunca kendini belli etmişti. Bir süredir çekingen olan İngiliz kamuoyu Almanların bu tutumundan sonra müdahaleden yana olduğunu gösterdi. 3 Ağustos günü, Avam Kamarası ordunun seferberliği için gerekli ödeneği onayladı. 4 Ağustos'ta İngiliz ultimatomu Berlin'e geldi; Almanya'nın, Belçika'daki birliklerini durdurmayı reddetmesi üzerine, ilişkiler kesin olarak koptu.<sup>41</sup> Aslında Almanya doğrudan bir savaş bayrağı açmamıştı; ancak Belçika'dan askerlerini çekmemesi bir bakıma savaşın adını başka türlü koymak demektir. Amiral Souchon 5 Ağustos'ta Messina'ya vardığında İngiliz Amiralin savaş ilan ettiği haberini burada aldı. Amiral Souchon bu durum içinde Çanakkale'ye gitmekten başka bir yol olmadığını düşünmeye başladı.<sup>42</sup> Bir süre sonra kendisine gelen direktifler de bu yönde olacaktı. Ancak İngiliz Amiral Milne, Alman gemilerinin başka türlü davranmasını bekliyordu.

4 Ağustos'u 5 Ağustos'a bağlayan gece 01.00'da Milne artık savaşın başladığını düşünüyordu. Sicilya'nın kuzey sahilinde bulunan *Goeben* ve *Breslau*'ın Messina'da olduklarını tahmin ediyordu ve muhtemelen bu gemilerin bölgeden çıkmak için Cebelitarık Boğazı'na doğru hareket edeceklerini düşünüyordu. Milne, Adriyatik Denizi girişinin Amiral Troubridge tarafından tutulduğunu biliyordu. Alman gemileri buraya giremezdi. Süveyş ise çok kolay savunulabilecek bir alandı ve buraya girmek Almanlar için tam bir çılgınlık olurdu. Bu hesap ortada iken Almanların Cebelitarık Boğazı dışında gidebileceği neresi olabilirdi ki?<sup>43</sup> 5 Ağustos'ta Alman gemileri Messina Limanı'na varduktan sonra artık İngiliz gemileri tarafından daha yakından takibe alınmışlardı. Bu gemilerin Messina'da daha fazla kalma imkânları kalmamıştı. Çünkü İngilizler artık Sicilya'nın etrafında tam bir çember oluşturmaya başlamışlardı.<sup>44</sup> Akdeniz'deki İngiliz donanmasının başında olan Amiral Milne 4 Ağustos'ta *Indomitable* ve *Indefatigable*'ye Alman gemilerinin kuzeyden batıya doğru geçiş yapmalarının önünü kesmek üzere emir verdi. *Inflexible* ise güneyde Alman gemilerini durdurmak için bekliyordu.<sup>45</sup>

Amiral Souchon'a Messina'dan hareket etmeden önce Berlin'den bir mesaj gönderildi. Bu mesajda "Mümkün olan en kısa sürede Çanakkale Boğazı'na gitmesi gerektiği" bildiriliyordu.<sup>46</sup> Bu mesaj hem *Goeben* ve *Breslau*'ı hem de bundan sonra Dünya Savaşı'nın gelişim seyrini ve aynı zamanda bölgeyi büyük ölçüde etkileyen yeni bir sürecin ilk adımı olacaktı. İngiliz tarafında ise 6 Ağustos'ta dahi Milne halen daha Alman gemilerinin Messina'nın doğusuna hareket etmeleri için mantıklı bir neden olmadığını düşünüyordu. Alman gemilerinin Akdeniz'den çıkmak ve aynı zamanda Fransız gemilerine zarar vermek için Batı'ya doğru hareket etmeleri daha akıllıca idi. Bunun dışındaki tek seçenek ise Avusturya'dan destek almak için *Goeben* ve *Breslau*'ın Akdeniz'i zorlaması olabilirdi.<sup>47</sup> Ancak Adriyatik'in girişi İngiliz gemilerince çoktan tutulmuştu bile.

Alman gemileri 6 Ağustos sabaha karşı 05.00'de Messina Limanı'ndan ayrıldı. *Goeben* ve *Breslau* Milne'nin tahmininin aksine ve büyük bir sürat ve kararlılıkla Yunanistan istikametine doğru yöneldi. Bu sırada *Chatham* Messina'nın kuzeyindeki çıkışta; *Gloucester* ise Messina'nın doğusunda Yunanistan'a doğru olan çıkışta beklemekteydi. Ancak *Goeben* ve

<sup>40</sup> Julian S. Corbett, 1938, s. 36.

<sup>41</sup> Pierre Ronouvin, 2004, s. 237.

<sup>42</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 332.

<sup>43</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 74-75.

<sup>44</sup> Cyril Falls, 1996.

<sup>45</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 91.

<sup>46</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 80.

<sup>47</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 92.



*Breslau*, *Gloucester*'in hemen yakınından Calabria'yı etrafından dolaşırçasına hareket etti. Bu sırada *Gloucester* da bu iki geminin peşine düştü. Sabah 09.50'de *Goeben* ve *Breslau* birbirinden ayrıldı. *Gloucester* ise *Goeben*'in peşinden devam etti. Aralarında çok yakın bir mesafe vardı. *Gloucester* bu takibini bir süre sürdürdü. Ancak Mora'ya yaklaşmak üzereyken bu defa *Breslau* yine *Goeben*'le birleşti.<sup>48</sup> *Goeben* hem daha hızlıydı hem de silah bakımından daha gelişmişti.<sup>49</sup> Bu yüzden *Gloucester* takibi bıraktı ve Alman gemileri takipten kurtuldu. Alman gemileri Messina'dan çıktıktan sonra *Gloucester*'in kaptanı (Howard Kelly) durumun ilk farkına varandı. Ancak Alman gemisi *Gloucester*'den daha hızlı hareket ettiğinden onu yakalaması mümkün değildi. Ancak *Gloucester* maksimum hızla takip ettiğini bildirmekteydi.<sup>50</sup> Aradaki hız farkına rağmen *Gloucester* yine de takibini bir süre devam etti. *Goeben* ve *Breslau* Mora'ya hiç girmeden hareketine devam etti. Bu iki gemi Mora ile Kithera Adası'nın arasından geçerek yolculuklarını sürdürdü. İki Alman gemisi 8 Ağustos öğleden sonra Denusa Adası'na vardı. *Goeben* ve *Breslau* 8 Ağustos'tan 10 Ağustos'a kadar Denusa Adası'nda kaldı ve buradan kömür ikmali yaptı. Ardından 10 Ağustos'ta sabah 05.45'te hareket etti ve Kuzey Ege'ye doğru ilerledi. Daha sonra Çanakkale önlerine 10 Ağustos öğleden sonra 05.00'de vardı.<sup>51</sup>

Bir başka Alman gemisi olan *S.S. General* ise 6 Ağustos'ta diğer Alman gemileri ile o da Messina'dan ayrılmıştır. Ancak güzergâhı oldukça farklı olmuştur. Daha çok *Goeben* ve *Breslau* tehlikeli olarak görüldüğünden İngiliz gemileri bu iki gemiyi takiple meşgul olurken bu gemi ise Sicilya'nın sahil kesiminden kıyıya yakın ve kıyıyı takip ederek yolculuk ederek Malta Adası'nın doğusundan doğruca Kuzey Afrika istikametinde ilerlemiştir. İstikamet değiştirmeden yaptığı bu yolculukta Kuzey Afrika'ya yaklaşmak üzereyken tekrar keskin bir biçimde yön değiştirerek Girit'e yönelmiştir. Herhangi bir sapma yapmadan doğruca Girit'in kuzeyine gelen bu Alman gemisi buradan Cristiani Esgati Adası'nın güneyinden ve sonra Anaphi Adası'nın kuzeyinden hiç mola vermeden yolculuğuna devam etmiştir. Hemen sonrasında Nikaria Adası'nın doğusundan geçerek İzmir Körfezi'ne girmiştir. *S.S. General* gemisi 9 Ağustos sabaha karşı İzmir'e varmıştır.<sup>52</sup>

İngiliz donanmasının hareket seyrine bakıldığında Kuzey Afrika'da Bizerte'de ve Sicilya etrafında bulunan ve ana üsten uzak olan gemiler hemen Malta'ya hareket etmiştir. Sicilya yakınlarında ve Messina'ya en yakın olup Alman gemilerini takip eden *Gloucester* gemisi *Goeben* ve *Breslau*'ın hareket ettiğini öğrendikten sonra bunları takip etmeye başlamıştır. *Breslau* bir süre sonra *Goeben*'den ayrılınca bu defa *Gloucester* gemisi *Goeben*'i takip etmeye başlamıştır. *Dublin*, *Chatham*, *Inflexible*, *Weymouth* ve diğer gemiler de bölgeye hareket etmiştir. Önce Mora tarafına giden bu gemiler, Alman gemilerinin saklanacağı düşüncesi ile Zanta ve Santamadra adaları etrafında toplanmışlardır. Bir de akılda hep Alman gemilerinin Adriyatik'e girebileceği düşüncesi olduğundan bu saha üzerinde fazlaca durulmuştur. Ancak *Goeben* ve *Breslau*'un Mora'ya doğru ilerlediği anlaşılınca onlar da takiben aynı bölgeye doğru ilerlemeye başlamışlardır. *Gloucester* bir süre sonra hareketini bırakmış ve geri dönmüştür. Alman gemilerini aramak üzere *Weymouth* ve bazı savaş gemileri onu takibe devam etmişlerdir. Bu esnada İngiliz gemileri Alman gemilerinin izini kaybetmiş ve onları bir süre Mora'nın doğu yakasındaki adalarda aramakla meşgul

---

<sup>48</sup> Cyrill Falls, 1996.

<sup>49</sup> A. L. MacFie, 1983, s. 45.

<sup>50</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 93.

<sup>51</sup> Cyrill Falls, 1996.

<sup>52</sup> Cyrill Falls, 1996.

olmuşlardır. Bu sırada *Goeben* ve *Breslau* gemileri Denusa'da bulunmaktaydı ve *S.S. General* gemisi ise Girit'e doğru ilerleyip İzmir istikametinde yol almaktaydı.<sup>53</sup>

Olayın gelişimine ve sonucuna bakıldığında *Goeben* ve *Breslau* gemileri 1914 Ağustos ayının başlangıcında Akdeniz'de ciddi bir endişeye neden olmuştur. Bu gemiler hem kapasiteleri hem de bölgedeki faaliyetleri nedeniyle İngiliz ve Fransız deniz güçlerini teyakkuzda tutmuştur. Alman gemileri Kuzey Afrika'daki faaliyetlerinden sonra ise bir an önce kendilerini güvenli bir alana taşımak için gayret göstermişlerdir. Gemiler 10 Ağustos'ta Çanakkale önlerine gelmiştir. Osmanlı yazışmalarında da Almanya'ya ait *Goeben* Zırhlısıyla *Breslau* Kruvazörünün Çanakkale Boğazı'ndan içeriği girdiği bilgisi yine aynı günlü belgelerde yer almaktadır.<sup>54</sup> Geldikten kısa bir süre sonra içeri alınmışlardır. Hatta 11 Ağustos 1914 tarihli yazışmalarda bu iki gemi satın alınırsa gitmelerine lüzum kalmadığı dile getirilmiş<sup>55</sup> ardından Çanakkale'ye gelen Alman *Goeben* Zırhlısının satın alınması kararlaştırıldığından limandan çıkmasına gerek kalmadığı ve buna rağmen tarafsızlığa dikkat edildiğinin konsoloslara bildirilmesi Kala-i Sultaniye Mutasarrıflığı'na çekilen telgrafla bildirilmiştir.<sup>56</sup> 12 Ağustos 1914'te ise İmroz'un batısına gelen dört İngiliz zırhlısının Çanakkale Boğazı'nda bulunan *Goeben* ve *Breslau* Alman zırhlılarının harice çıkarılmadığı takdirde boğazı topa tutacakları tehdidinde bulunması üzerine, bu iki zırhlının Osmanlı Devleti'nce satın alındığının İngiliz zırhlılarına bildirilmesi istenmiştir.<sup>57</sup> 10 Ağustos 1914'te *Goeben* ve *Breslau* Çanakkale Boğazı'na girince İtilaf devletlerinin İstanbul'daki elçileri Osmanlı Devleti'nin bu gemileri 24 saate kadar çıkarmasını istediler. Ancak Osmanlı Devleti bu gemilerin satın alındığını bildirdi.<sup>58</sup> Amiral Milne, *Goeben* ve *Breslau*'ın Messina Limanı'ndan çıkmasına engel olamamakla büyük bir fırsatı kaçırmış oldu.<sup>59</sup> Bu iki gemi 10 Ağustos 1914'te Çanakkale Boğazı'ndan geçtikten sonra İngilizlerde, Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın yanında savaşa girip girmeyeceği konusunda endişeleri arttı.<sup>60</sup> İngiliz hükümeti bir yandan Osmanlı hükümetini yakından takip ederken bir yandan da *Goeben* ve *Breslau*'ın hareketlerini takip etmesi için Çanakkale yakınlarındaki İngiliz filosunun başındaki Amiral Troubridge'e talimat gönderdi.<sup>61</sup> *Goeben* 16 Ağustos 1914 tarihinde ismini değiştirmiş ve *Yavuz Sultan Selim* adını alarak Osmanlı deniz gücü içinde yer almaya başlamıştır.<sup>62</sup> 20 Ağustos 1914'te ise Almanya'nın *Goeben* zırhlısıyla *Breslau* Kruvazörünün Çanakkale Boğazı'nı geçerek Müstahkem Mevki Kumandanlığı İskelesi'ne ulaştıkları Kala-i Sultaniye Mutasarrıflığı'ndan İstanbul'a haber verilmiştir.<sup>63</sup> 29 Ekim 1914'te ise *Goeben* ve *Breslau* gemileri dâhil olmak üzere Osmanlı gemileri Amiral Souchon komutasında Rusya'nın Karadeniz sahillerine sürpriz bir saldırı gerçekleştirmiştir.<sup>64</sup> Bundan sonra yaşanan gelişmeler ise artık Alman gemilerinin kendi tarihi değil; artık Osmanlı Devleti'nin siyasi tarihinin bir parçası olmuştur.

## Sonuç

<sup>53</sup> Cyril Falls, 1996.

<sup>54</sup> DH.ŞFR. 436/44 (28 Temmuz 1330); DH.ŞFR. 438/45 (28 Temmuz 1330).

<sup>55</sup> DH.KMS. 27/2 (19.N.1332).

<sup>56</sup> DH.ŞFR. 43/221 (19.N.1332).

<sup>57</sup> DH.EUM.5.Şb. 1/12 (20.N.1332).

<sup>58</sup> A. L. MacFie, 1983, s. 46-47.

<sup>59</sup> Joseph Heller, "Sir Louis Mallet and the Ottoman Empire: the Road to War", *Middle Eastern Studies*, Vol. 12, No. 1, Taylor&Francis, 1976, s. 7.

<sup>60</sup> Joseph Heller, 1976, s. 5.

<sup>61</sup> Joseph Heller, 1976, s. 9.

<sup>62</sup> Geoffrey Miller, 1996, s. 11; Ian Sturton, 1996, s. 147.

<sup>63</sup> DH.EUM.EMN. 91/7 (28.N.1332).

<sup>64</sup> Ulrich Trumppener, "Turkey's Entry into World War I: An Assessment of Responsibilities", *The Journal of Modern History*, Vol. 34, No. 4, The University of Chicago Press, 1962, s. 369.

*Goeben* ve *Breslau* gemileri başlangıçta Akdeniz’de Almanya’nın çıkarları için bulunmaktaydı. Ancak 1914’ün yoğun ve hızlı gelişen siyasi olayları dünya savaşını da beraberinde getirince bu iki gemi için de bambaşka bir sayfa açılmıştır. Bu iki gemi başlangıçta İngiliz ve Fransız deniz güçleri tarafından tehlike olarak kabul edilirken; Bona ve Philippeville’nin bombalanmasından sonra düşman olarak görülmeye başlanmıştır. Zaten bombalamadan bir iki gün sonra Avrupa çoktan büyük bir savaşın içine girmiştir.

Bu gemilerin Almanya tarafından bilinçli olarak Osmanlı Devleti’ni savaşa sürükleyip sürüklediğinin ise kesinlikle ve kolaylıkla verilebilecek bir cevabı yoktur. Olayın siyasi gelişimine bakıldığında böyle bir iddia da bulunmak özellikle Osmanlı Devleti’nin Almanya kısılcacında olduğu ve Alman askeri heyetinin İstanbul’da etkili olduğu göz önünde tutulunca akla yatkın gibidir. Üstelik yeni Osmanlı liderlerinin siyasi duruşları ve Almanya’nın o dönem İstanbul ve Osmanlı Devleti üzerindeki etkisi düşünüldüğünde bu bir cevap gibi görünebilir. Ancak olayın askeri yönüne dikkat edildiğinde bu gemilerin Akdeniz’de bir süredir bulunuyor olmaları, savaş başladığında Fransa ve İngiltere’nin Akdeniz’deki deniz güçlerinin tam ortasında sıkışmış durumda kalmaları, aynı zamanda Adriyatik girişinin de İngilizler tarafından kapanmış olması onları biraz da böyle bir çözüme mecbur bırakmıştır. Aynı zamanda dünya savaşı başladıktan sonra Akdeniz’de düşman güç olarak görülmeleri ve İtalyanların bu sırada tarafsız olması onlar için önemli sıkıntılar olarak gözükmektedir. *Goeben* gibi bir geminin özellikleri ve kapasitesi düşünüldüğünde kolaylıkla gözden çıkarılabilecek bir gemi olmaması onun için bir çözüm bulunması konusunda Almanları daha da telaşlandırmıştır denebilir. Bu endişeler aslında bir bütün olarak *Goeben* ve *Breslau*’ı Çanakkale önlerine getirmiştir.

Alman gemilerinin Bona ve Philippeville’yi bombalaması ve ardından bu iki geminin Çanakkale Boğazı’na gidişi, hadiselerin gelişimi açısından bu işin Berlin’de planlandığını göstermektedir. Osmanlı Devleti’nin kendi sıkıntıları göz önünde tutulduğunda ve Almanların son derece etkin bir zırhlı Akdeniz’de kaderine terk etmek istememeleri de hadiseleri böyle bir noktaya getirmiştir. Alman gemilerinin gelmesinden önce İstanbul’daki İngiliz karşıtlığı da şartları olgunlaştırmıştır. Böylece 10 Ağustos 1914 tarihinde bu iki gemi Çanakkale önlerine gelmiştir.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

BEO. 4161/312008 (28.R.1331); BEO. 4283/321156 (10.C.1332).

DH.EUM.EMN. 91/7 (28.N.1332).

DH.EUM.5.Şb. 1/12 (20.N.1332).

DH.KMS. 27/2 (19.N.1332).

DH.ŞFR. 436/44 (28 Temmuz 1330); DH.ŞFR. 438/45 (28 Temmuz 1330); DH.ŞFR. 43/221 (19.N.1332).

İ.HR. 430/1331 (28.R.1331); İ.HR. 434/1332 (10.C.1332).

### Araştırma ve İnceleme Eserler

Aston, George, "British Sea Power", *The North American Review*, Vol. 218, No. 816, University of Northern Iowa, 1923, pp. 589-598.

Corbett, Julian S., *Naval Operations*, Vol. I., The Battery Press, Nashville, 1938.

Haley, Charles D., "The Desperate Ottoman: Enver Paşa and the German Empire-I", *Middle Eastern Studies*, Vol. 30, No. 1, Taylor&Francis, 1994, pp. 1-51.

Heller, Joseph, "Sir Louis Mallet and te Ottoman Empire: the Road to War", *Middle Eastern Studies*, Vol. 12, No. 1, Taylor&Francis, 1976, pp. 3-44.

Herwig, Holger H., "Admirals versus Generals: The War Aims of the Imperial German NAVy 1914-1918", *Central European History*, Vol. 5, No.3, Cambride University Press, 1972, pp. 208-233.

Horn, Daniel, *The German Naval Mutines of World War I*, Rutgers University Press, New Jersey, 1969.

Falls, Cyrill, *Military Operations*, Longmans, London, 1996.

Karabekir, Kazım, *Tarihte Almanlar ve Alman Ordusu*, Haz. Orhan Hülagü-Ömer Hakan Özalp, Emre Yay., İstanbul, 2001.

MacFie, A. L., "The Straits Question in the First World War 1914-1918", *Middle Eastern Studies*, vol. 19, No. 1, Taylor&Francis, 1983, pp. 43-74.

Miller, Geoffrey, *Superior Force, The Conspiracy Behind The Escape of Goeben abd Breslau*, The University of Hull Press, London, 1996.

Renouvin, Pierre, *I. Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918*, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2004.

Robbins, Keith, *I. Dünya Savaşı*, Dost Kitabevi, Ankara, 2005.

Sturton, Ian, *All The World's Battleships*, Conway Martime Press, London, 1996.

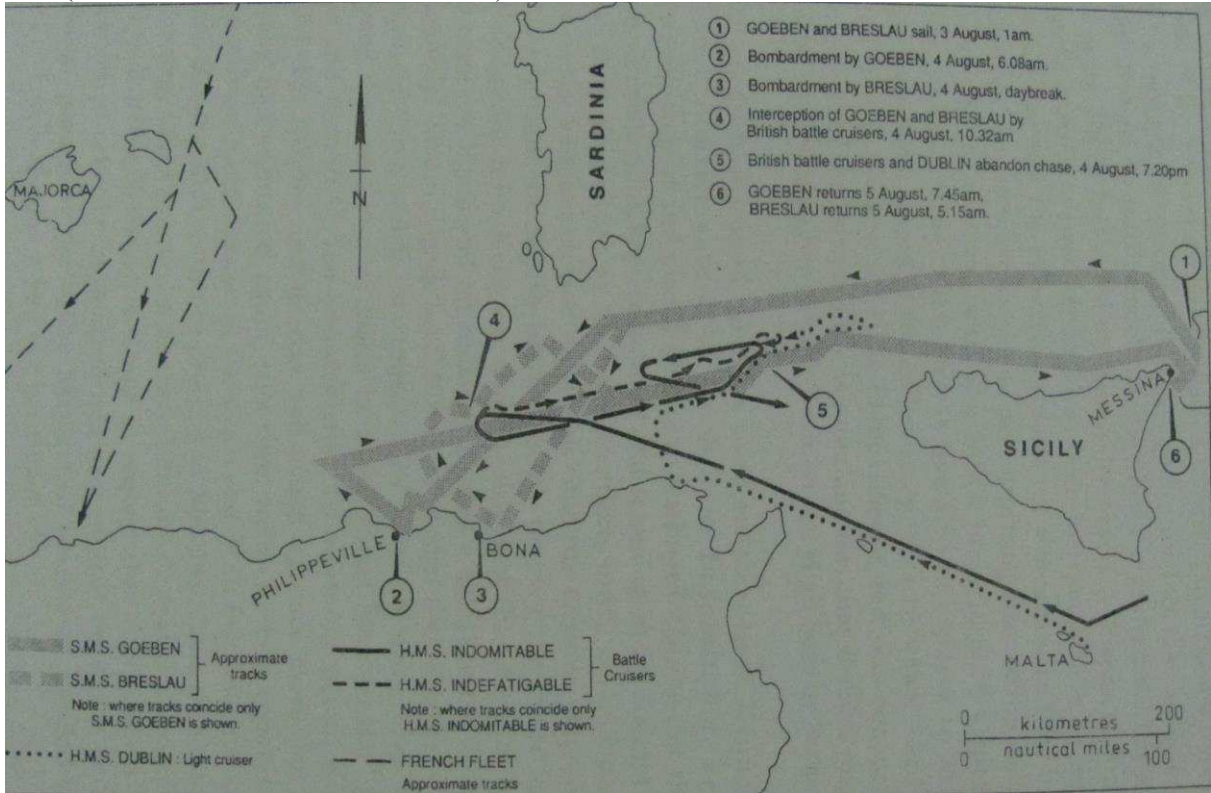
Trumpener, Ulrich, "German Military Aid to Turkey in 1914: An Historical Re-Evaluation", *The Journal of Modern History*, Vol. 32, No. 2, The University of Chicago Press, 1960, pp. 145-149.

Trumpener, Ulrich, "Turkey's Entry into World War I: An Assessment of Responsibilities", *The Journal of Modern History*, Vol. 34, No. 4, The University of Chicago Press, 1962, pp. 369-380.

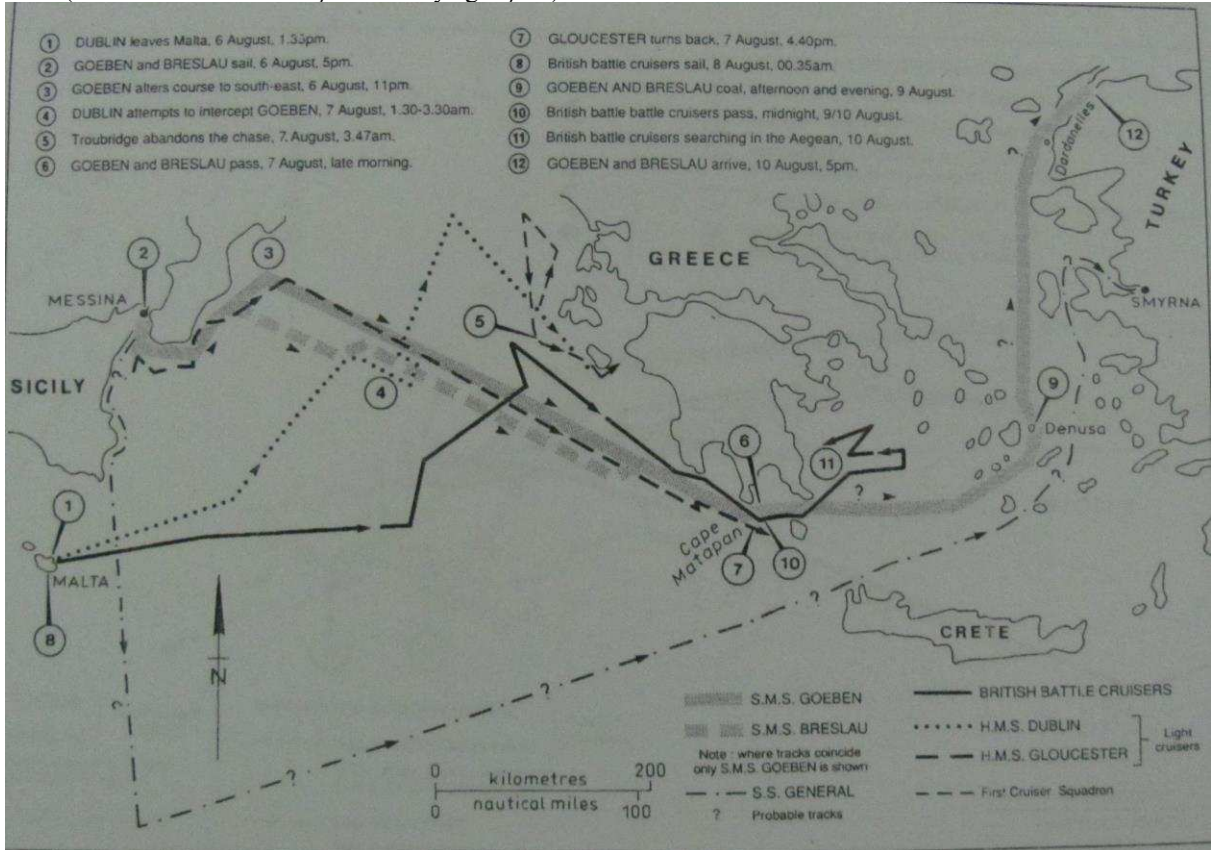
Von Der Vat, Dan, *The Ship That Changed The World, The Escape of The Goeben to The Dardanelles in 1914*, Haddes and Stoughton, London, 1985.

## EKLER

**Ek 1** (Goeben ve Breslau'ın bombardımanları)



**Ek 2** (Goeben ve Breslau'ın Çanakkale'ye gelişleri)



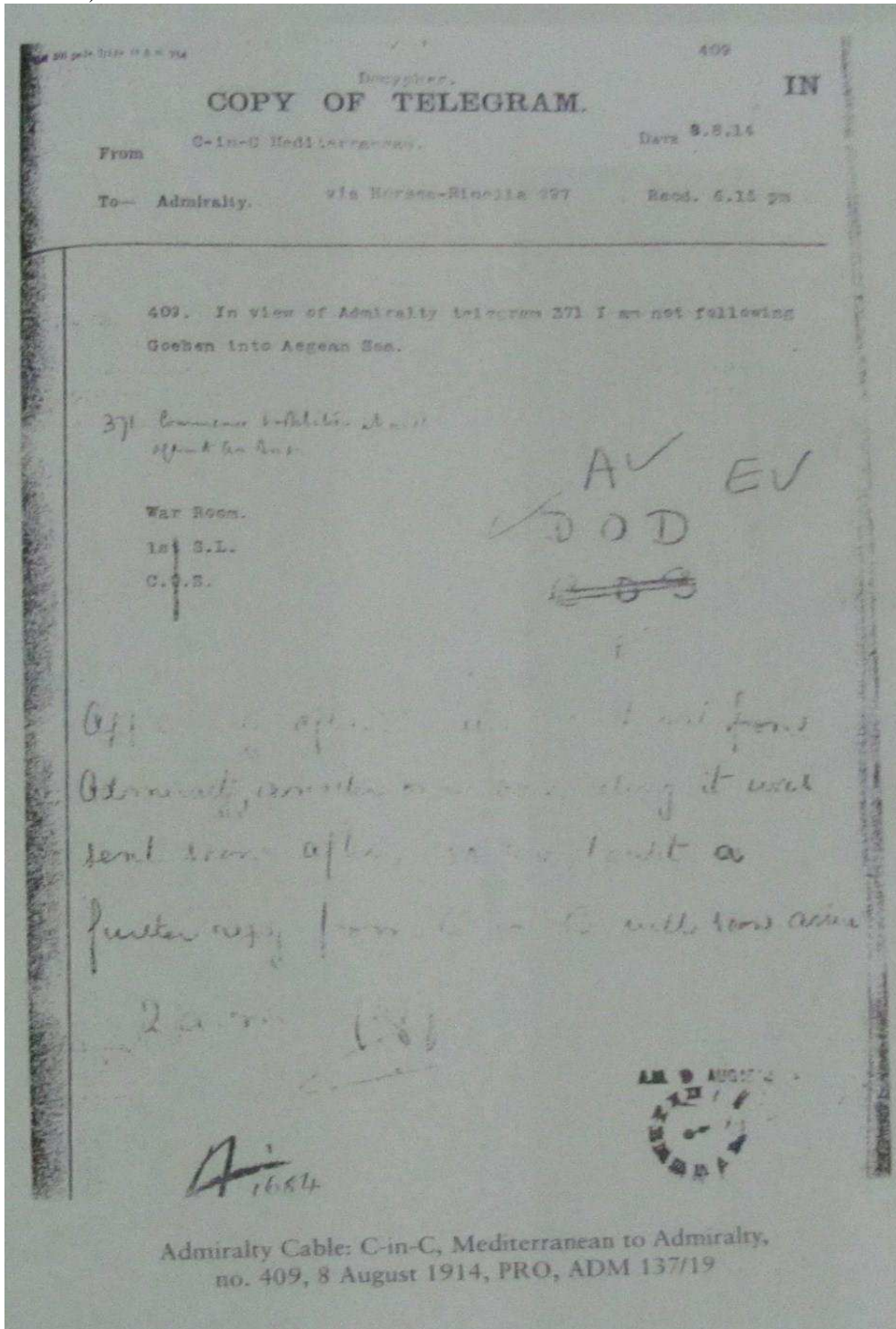
**Ek 3** Goeben (Yavuz Sultan Selim) (Sturton, 1996: 147).



**Ek 4** Goeben (Sturton, 1996: 147).



**Ek 5** Goeben'in Ege Denizi'nde takibine dair İngiliz gemilerinin İngiltere'ye gönderdiği telgrafın suretidir. (Miller, 1996: 409).

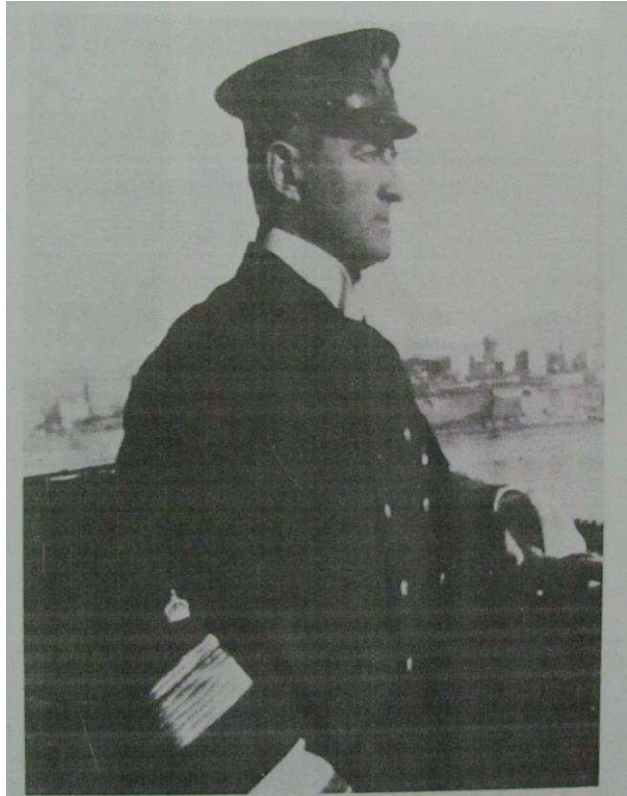




**Ek 6 – 7** Fransızların Akdeniz'deki donanmasından sorumlu Amiral Lapeyrere ve Goeben'in kaptanı Amiral Souchon (Miller, 1996: 413).

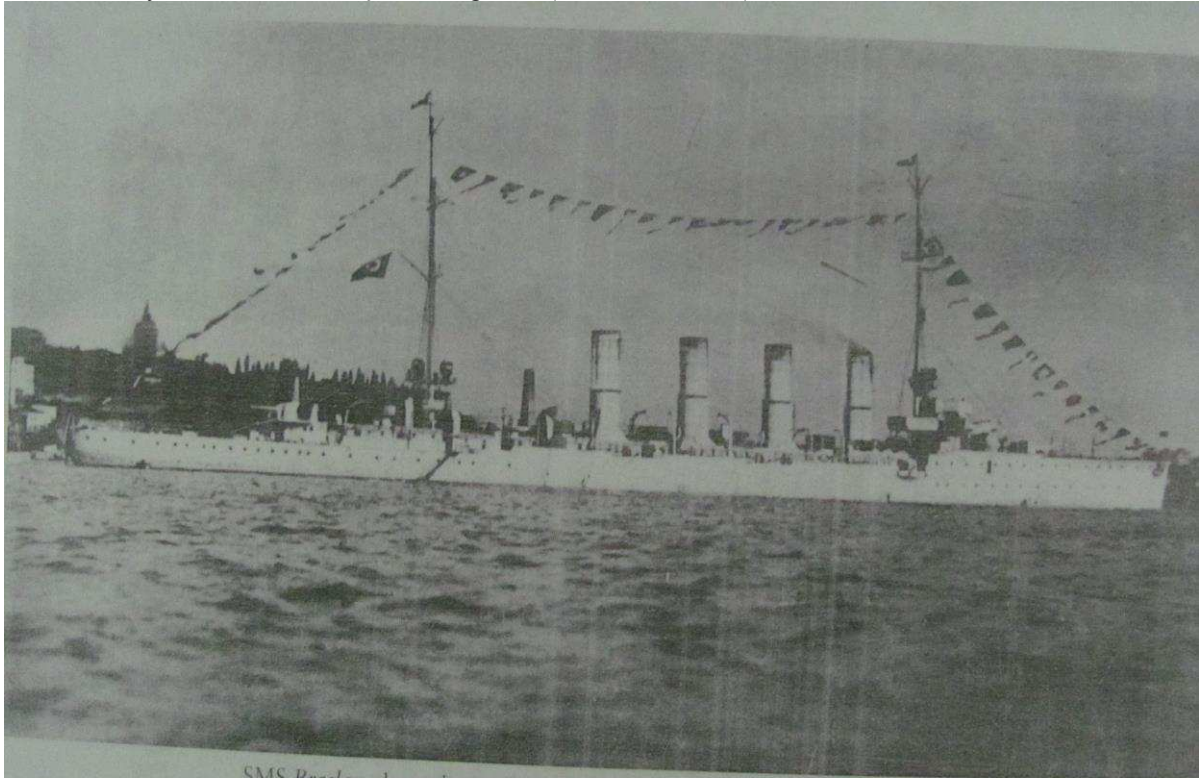


Vice-Admiral Auguste Boué de Lapeyrère (1852-1924),  
French Minister of Marine, 1909-11,  
Vice-Admiral Commanding the French Naval Forces,  
Mediterranean, 1914-15



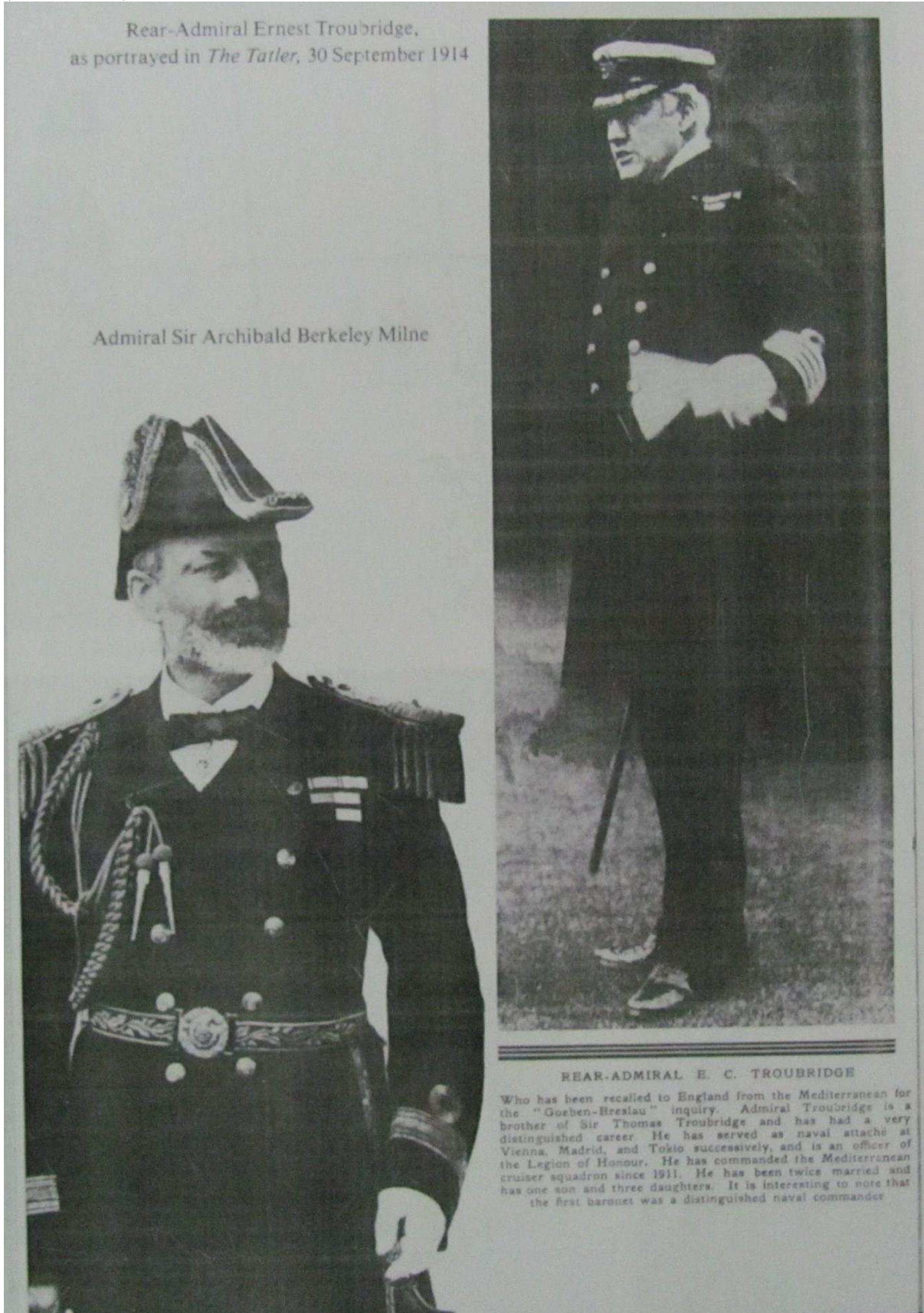
Rear-Admiral Wilhelm Souchon, 1914

**Ek 7** Türk bayrakları ile süslenmiş Breslau gemisi (Miller, 1996: 414).

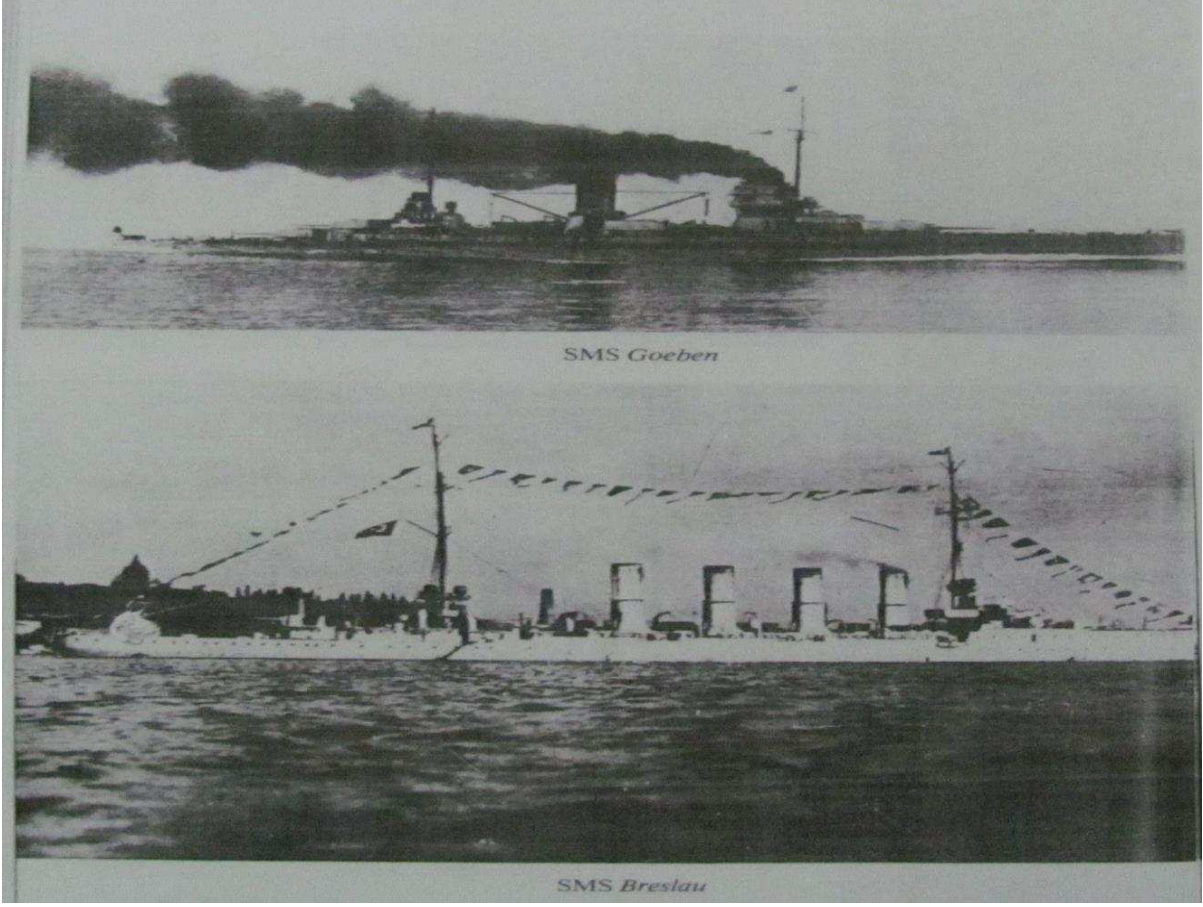


SMS *Breslau*, dressed overall under Turkish colours, Constantinople, 1915

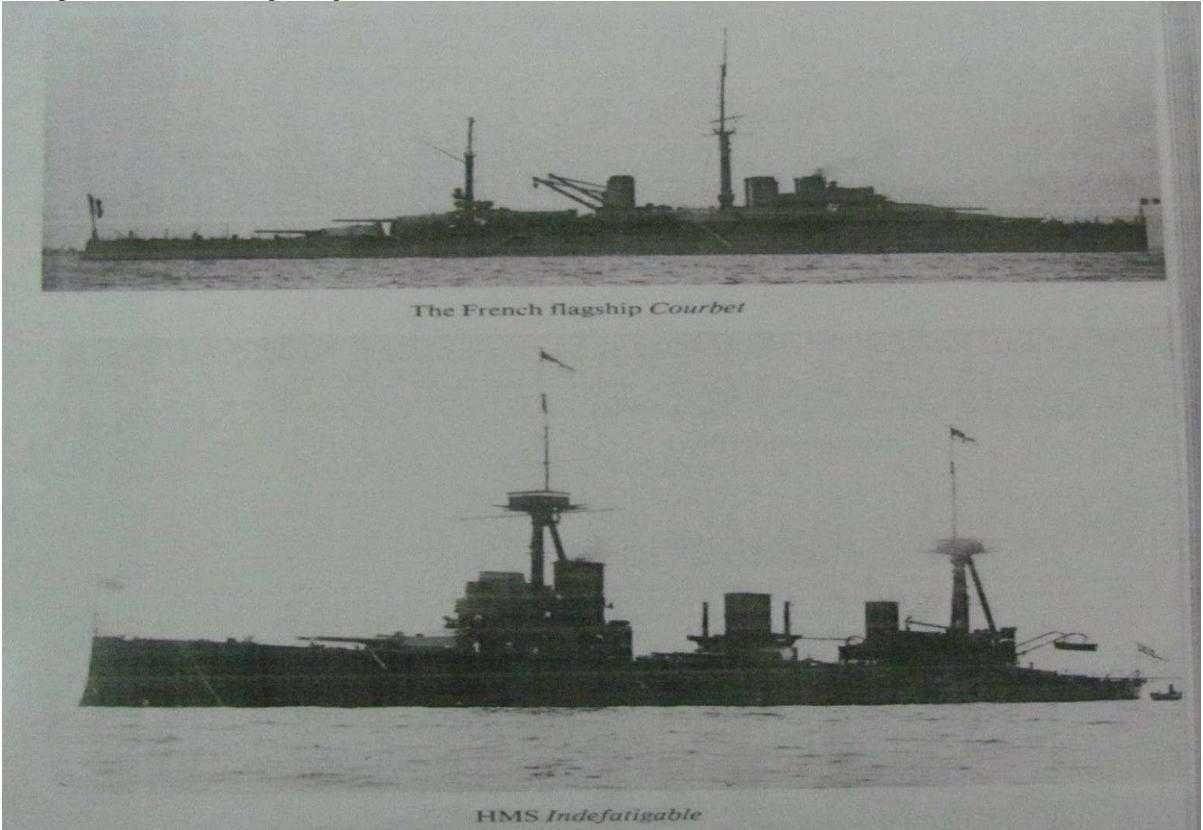
**Ek 8** İngilizlerin Akdeniz'deki Deniz Gücü'nün bir ve iki numaralı isimleri Amiral Milne ve Amiral Troubridge (Vat, 1985: 12).



**Ek 9** Goeben ve Breslau (Vat, 1985: 14).



**Ek 10** Fransızların Akdeniz'deki donanmasının başında olan Amiral Lapeyrere'nin bulunduğu Courbet gemisi ve İngilizlere ait Indefatigable gemisi (Vat, 1985: 15).



**Ek 11** Goeben ve Breslau gemilerini Mora'ya kadar takip eden Gloucester gemisi (Vat, 1985: 16).

