



## **TARİHİN SON DRETNOTU: YAVUZ (GOEBEN)\***

*İskender TUNABOYLU\*\**

### **ÖZET**

19. yüzyıl sonlarında başlayan silahlanma yarışı, deniz alanlarında kendisini yeni gemi inşa programlarının hayata geçirilmesi ile göstermiştir. Denizde üstün hale gelebilmek için daha süratli ve uzun menzilli toplara sahip gemilerin inşası öngörülmüş ve bu yarış dretnot sınıfı gemilerin inşası ile sonuçlanmıştır. Almanya'nın bu yarışta inşa ettiği ikinci dretnot olan Goeben (Yavuz) kızaktan indirildiğinde, bu geminin dünyada imparatorluklar döneminin sona ermesine sebep olacağını, özellikle de Türk tarihinde çok önemli bir rol üstleneceğini hiç kimse tahmin dahi edememişti. Döneminin en üstün gemisi olarak kabul edilen Goeben (Yavuz) savaş süresince girdiği tüm muharebelerden başarı ile çıkmış, Karadeniz'de Ruslara karşı Osmanlı Devleti'nin sigortası olmuştur.

Bu güne kadar Goeben (Yavuz) muhabere kruvazörü ile ilgili birçok çalışma yapılmış, yapılan çalışmalarda daha ziyade geminin Osmanlı Devleti sancağı altına girmesi ile savaş sonuna kadar yaptığı faaliyetler incelenmiştir. Bu çalışmada aldığı mayın yaralarına rağmen batmayan Yavuz (Goeben)'un teknik özellikleri, Osmanlı ve Türk sancağı ile görev yaptığı dönemde yapılan onarımlar ile hizmet dışına ayrılması süreci incelenecektir. Ayrıca parçalanmak üzere MKEK'na satıldığı dönemde yaşayan son dretnot olarak ifade edebileceğimiz Yavuz (Goeben)'un müze olarak kalması için Türk ve Alman basını tarafından yapılan gayretlere değinilecektir.

Konunun hazırlanmasında milli arşiv belgelerinin yanı sıra Amerikan Ulusal Arşivi belgelerinden istifade edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Yavuz, Goeben, I. Dünya Savaşı, Yavuz ve havuz, Müze gemi Yavuz

\*Bu makale Crosscheck sistemi tarafından taranmış ve bu sistem sonuçlarına göre orijinal bir makale olduğu tespit edilmiştir.

\*\* Dr. El-mek: iskendertunaboylu@yahoo.com

## THE LAST DREADNOUGHT IN HISTORY: YAVUZ (GOEBEN)

### STRUCTURED ABSTRACT

The armament race which had begun in the late 19th century came into prominence in the maritime with the realization of the programs considering the construction of new ships. The construction of faster ships with long-range cannons had been stipulated in order to become superior on the sea and this race had been concluded with the construction of dreadnought class ships. When Goeben (Yavuz), which was the second dreadnought constructed in Germany, had been launched nobody could have estimated that the ship would bring the end of the age of empires in the world and that it would held a significant role in Turkish History. Being considered as the most superior ship of the period, Goeben (Yavuz) succeeded in all the battles during the war and served as the insurance of the Ottoman State at the Black Sea against the Russians.

Various studies have been made on the battle cruiser Goeben (Yavuz) up to the present and in most of the studies evaluated the process through which the dreadnought passed under the Ottoman flag and the activities performed by the cruiser until the end of the war. In this study the technical specifications of Yavuz (Goeben) which did not sink despite the mine wounds it had, the repairs made on the ship during the period it sailed under the Ottoman and Turkish flags, and the process of its discarding will be evaluated. Besides, the study will also focus on the efforts made to keep Yavuz (Goeben), which can be considered as the last dreadnought alive when it was sold to MKEK to be dismantled, as a museum.

Throughout the study national archival documents and documents from US National Archives has been used.

### Purpose of the Study

The balance policy followed by Bismarck was replaced by the colonial policy after the German Emperor II. Wilhelm acceded to the throne in 1888. This situation destabilized mainly the way of sharing the African continent among England, France and Russia and Germany began its quest to get a share of the cake. This could only be realized by creating a powerful navy against England and France.

Industrial and technological developments starting from the second half of the 19th century reflected also in the shipbuilding sector and speed tonnage and weapon ranges of ships improved. The first ship built with deck and boards covered by steel armor in a protected way from mines and torpedoes, named as HMS Dreadnought joined British navy in 1906. The construction of Dreadnought has changed the course of the maritime history.

### Introduction

Germany started to construct dreadnought class ships within the navy construction program prepared by the Navy Minister Admiral Tirpitz in order to make the navy more persuader as an indispensable element of Germany's changing foreign policy. Goeben, one of this class

### Turkish Studies

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015



of ships being much more superior compared to British dreadnoughts regarding especially the armor protection joined German navy in 1912.

Sparks of War ignited by the murder of Archduke Ferdinand in 1914 surrounded Europe in a very short time, Goeben and Breslau, which bombed France's colonial Algerian ports entered the Dardanelles on 10 August 1914 after escaping from the British and French navy in the Mediterranean. Entry of two German ships from Dardanelles by approval of the Minister of the Navy Enver Pasha accelerated involvement process of the Ottoman Empire to the I. World War. Goeben and Breslau were named as Yavuz Sultan Selim and Midilli with Turkish flag taken on board and served under Admiral Souchon's command during the war. As a result of a planning under the leadership of the Minister of the Navy Enver Pasha, German ambassador Wangenheim and navy commander Admiral Souchon, Ottoman navy bombed Russian ports on 29 October 1914 and then Ottoman Empire was involved in the war on the same side as Germany.

Yavuz Sultan Selim became the main factor which deterred Russians from a military action in Black Sea similar to the landing action made by England and France combined navy to Gallipoli coasts. Repair activities of the battleship which maintained its float and combat capability in spite of being exposed to mine hits could be made limitedly due to technical deficiencies in Ottoman shipyards. Two mine crashes were closed and shaft bearings were replaced without docking the ship by workers and materials brought from Germany during the war despite limited possibilities.

The war ended in the Black Sea following the Russia's withdrawal from the war in the end of 1917 Bolshevik Revolution. Midilli sank and Yavuz Sultan Selim was hit by three mines during the İmroz Action, realized in Aegean under the command of Admiral Paschwitz, assigned as Ottoman Navy Commander to replace Admiral Souchon. Machinery and weapon systems of the battleship subdued by British after Mondros Armistice became un-operational and it served as Apprentice School until the proclamation of the Republic.

Docking and repair of Yavuz Sultan Selim, which passed to the Republic navy in a wounded condition was finished after removal of the Ministry of Marine on 5 January 1928 due to political wrangling, which was established on 30 December 1924. New dock construction and docking was done by German company Filander, machinery and boiler repair was done by French company St. Nazaire Penohed. The battleship of which boilers and fire control systems were renovated was carried up to a construction speed of 28 mph.

Minister of Marine İhsan Eryavuz and accompanying delegation being accused of corruption with respect to transactions in the tender process stood trial at Divan-ı Ali and were punished. This trial was the first Supreme Court trial and punishment of a minister in the Republican period.

Yavuz Sultan Selim, which joined Turkish navy after being completely repaired in 1930, was firstly renamed as Yavuz Selim and then as Yavuz in the Republican period. Yavuz, which actively served until 1950, did the driving force in the formation of the Turkish navy and the navy establishment programs were created as Yavuz oriented.

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015



The ship kept in the spare status was taken out of service in 1957, then sold to Mechanical and Chemical Industry as scrap in 1969.

Although both Turkish and German press tried to mold public opinion during the sales and fragmentation process to make Yavuz a museum, based on its important role in the world history and since it was the last existing dreadnought, this could not be realized due to economical reasons. The decision of the politicians of that era therefore eliminated the opportunity to transfer the living history to future generations.

Churchill described Yavuz (Goeben) as a ship which carried so many deaths, poverties and disasters in 1914 to the people living in East and Middle East which was never seen in the compass of a ship before and Yavuz (Goeben) served for 62 years under Turkish and German flags and has not only left a reputation in the world history, but also large imprints. During its service, the glorious Yavuz battleship was attacked 17 times by seaforce, 60 times by airforce, wounded 6 times by 30,5 cm artillery, 5 times by mine and 2 times by bomb and continues to remain in Turkish Nation's memories as a legend worthy of its giant body and its power.

### Conclusion

Ottoman Empire which had the second largest navy in the world with France in Sultan Abdulaziz era was unable to achieve the era since technological developments had not been followed up and could provide limited support during the war to Yavuz Sultan Selim, one of the most modern ships of its era. Imprisonment of the navy in the Golden Horn by Sultan Abdulhamid had also direct impact in loss of war capability of the navy.

If Sultan Osman and Reşadiye dreadnoughts captured by England were delivered back, these ships would also need a dock. This is an indication that Ottoman administrators and mariners did not act with sufficient foresight. Although relevant preparations had been made in Gölcük, they were not completed also due to economic reasons.

Despite all these problems, Yavuz managed to permanently maintain the marine superiority against Russians in the Black Sea during the war thanks to both its perfect design and tenacious struggle of Turkish and German workers.

The navy was established as Yavuz oriented in the Republic period and took its place among reputable navies around the world in accordance with Atatürk's directives. If attempts to make a museum ship were successful, we would have the opportunity to live and to better evaluate the history.

**Key Words:** Yavuz, Goeben, World War I, Yavuz and dock, Yavuz as a Museum Cruiser

### Giriş

Prusya egemenliğinde güçlü bir Almanya kurma düşünü Sedan Muharebesi'nde Fransa'yı yenerek gerçeğe dönüştüren Almanya Şansölyesi (Başbakan) Otto von Bismarck, 19. yüzyılda

### Turkish Studies

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015



gevşek bir konfederasyon olan Almanya'nın güçlü bir imparatorluğa dönüşmesine öncülük etmiştir. Kılıç ve kan politikası ile İmparatorluk hedefine ulaşan Bismarck, yeni Almanya'yı güçlendirmek ve zenginleştirmek için barış yanlısı bir siyaset izlemeye başladı. Almanya, Avusturya ve Rusya arasında "Üç İmparator Birliği" olarak bilinen antlaşmayla hem Avusturya ve Rusya arasında barışı korumaya, hem de Fransa'yı Almanya'ya saldırmaktan caydırmaya çalıştı (Sander, 2005, s.220).

İmparator II. Wilhelm'in 1888 yılında tahta geçmesi sonrasında Bismarck'ın dış politikada uyguladığı denge siyaseti terkedilmiş, yerini diğer büyük devletler gibi sömürgeci bir politika ile Almanya'nın Avrupa devletinden dünya devletine dönüşmesini sağlayacak Dünya Politikası (Weltpolitik) uygulanmaya başlanmıştır (Uçarol, 1985, s.242-243). Fransa ile Rusya arasında 1892 yılında, İngiltere ile Japonya arasında 1902 yılında yapılan anlaşmalar ve bildirgeler ile başta Afrika olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerinde uygulanacak sömürge paylaşım politikaları tespit edilmiştir (Armaoğlu, 1983, s.30).

### Dretnot inşasına giden süreç

Bu anlaşmaların dışında kalan ve dünya politikasını (Weltpolitik) uygulamak isteyen Almanya hedeflerini ancak kara ve denizde güçlü bir silahlı kuvvet ile yerine getirebilirdi. Sanayi Devrimi ile birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ahşap gemilerin yerini tonaj ve boyut itibarıyla daha büyük demir gemiler almaya başlamıştır. Gemilerin büyümesi paralelinde üzerindeki top sayısı, buhar gücü ile çalışan gemi makinelerinin geliştirilmesiyle de süratleri artmıştır. Yaklaşık 50 yıllık sürede teknoloji ve gemi sanayiindeki gelişime bağlı olarak, kruvazör ve destroyerlerin yerini daha donanımlı bir gemi sınıfı olan drednotlar almıştır. Dretnot sınıfı; savaş gemileri, torpido ve mayın silahından en az etkilenen şekilde çelik zırh ile kaplanmış, güvertelerindeki gerek sayı, gerekse menzil bakımından artan topları ile birer yüzer kale haline gelmişlerdir. İngilizler tarafından inşa edilen bu özelliklere sahip dünya tarihinin ilk drednotu, Drednaught<sup>1</sup> adı ile 1906 yılında İngiliz donanmasına katılmıştır. Bu tarihten itibaren inşa edilen benzer özellikteki gemi tipi tüm dünyada dretnot olarak tanımlanmıştır.

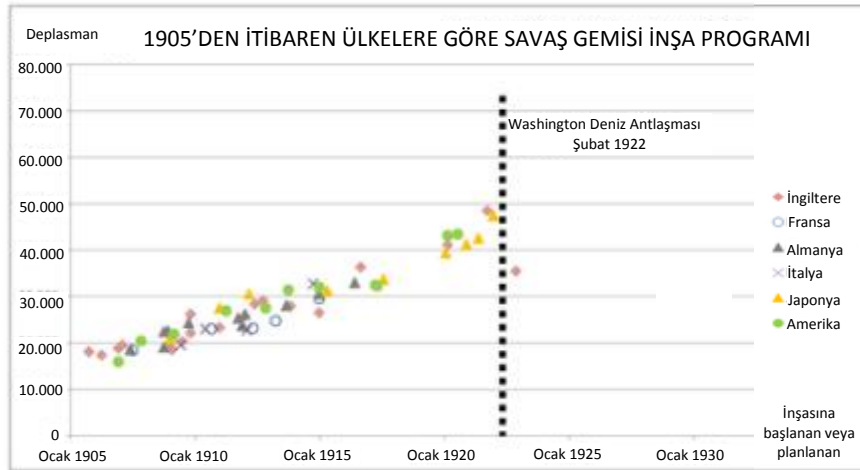
İngiltere'nin öncülüğünde savaş gemisi inşasında gelişen bu değişim karşısında, dünyada küresel bir güç haline gelmek isteyen Almanya'nın bu hedefini gerçekleştirebilmesi ancak açık denizlerde İngiltere ve Fransa ile mücadele edebilecek bir donanmaya sahip olması ile mümkündür. Bu dönemde Alman donanması sadece kendi karasuları içinde hareket yapabilecek nitelikte hafif tonajlı gemilerden oluşmaktaydı. II. Wilhelm tarafından 1897 yılında Donanma Bakanlığı'na getirilen Amiral Von Tirpitz, hükümetin de onayı ile İngiltere'nin Avrupa üzerinde uyguladığı ablukayı kırmak ve bu ablukayı tersine çevirerek İngiltere'yi dize getirmek için caydırıcılığı yüksek ve küresel boyuttaki İngiliz ticaretine kritik darbeyi indirebilecek büyük bir donanma inşa programını hayata geçirdi (Güvenç, 2008, s.5-16).

Donanmayı Alman dış politikasının vazgeçilmez bir unsuru olarak gören Amiral Tirpitz, tamamlandığında dünyanın en büyük ikinci donanması olacak bir donanma programı hazırladı. Amiral Tirpitz, 1900 yılında yaptığı öngöründe 1904-1905 yıllarına kadar Alman donanmasının caydırıcı bir güce ulaşacağını düşünüyordu. Ancak İngiltere'nin gemi yapımında tahmininden daha hızlı reaksiyon göstermesi nedeniyle, 1909 yılında caydırıcı bir donanma oluşturma hedefinin 1915 yılına kadar gerçekleşemeyeceğini kabul etmek zorunda kalmıştır (Baş, 2008, s.58-59). 1912 yılı sonuna gelindiğinde; İngiltere donanmasında 22, Alman donanmasında 13 dretnot görevde idi.

<sup>1</sup> Drednaught, İngilizcede korkusuz anlamına gelmektedir. 18.110 ton olan Drednaught, bütün toplarını aynı anda ateşleyebilecek şekilde yerleştirilmiş beş adet çift namlulu 12 inçlik topu olan, 160,6 m. boyunda, 4 pervaneli, buhar türbinli, 23.000 HP güce sahip, 21 knot sürat yapabilen, 76 mm. ile 305 mm. arasında değişen kalınlıkta zırha sahip adeta yüzer bir kaleydi. (Baş, 2008, s.55)

Avrupalı devletlerin emperyalist politikalarını devam ettirebilmek için hayata geçirdikleri donanma inşa programlarının 20. yüzyılın ve dünya tarihinin en kanlı yüzyılı olmasına katkısı olmuştur.

Hizmete girdikten birkaç ay sonra teşkil edilen Alman Akdeniz Filosu'nda SMS Breslau ile birlikte göreve başlayan SMS Goeben, Balkan Savaşı süresince Akdeniz'de devriye yaparak balkan ülkelerine liman ziyaretlerinde bulunmuştur. İkinci Balkan Savaşı başladıktan sonra filonun komutasını 23 Eylül 1913'den itibaren Tümamiral Souchon almıştır.



Tablo-1: Washington Deniz Silahsızlanma Anlaşmasına (1922) kadar tonajları itibarıyla savaş gemisi inşasındaki büyüme tablosu (Breyer, 1983, s.85)

### Osmanlı Sancağı Altında

Padişah V. Mehmet Reşat'a saygılarını sunmak üzere Mayıs 1914'de Dolmabahçe'ye gelen SMS Goeben, ziyareti sonrasında Durrazzo'daki bölgesel huzursuzluğun giderilmesi için Arnavutluk'a gönderilmiştir (Avcı, 2000, s.106).

Akdeniz'de dretnot sınıfında en hızlı gemi olma özelliğini koruyan SMS Goeben kazan borularının dayanıksızlığı nedeniyle stim devrelerinde çatlamalar oluyor, bu durum da gemi süratini olumsuz yönde etkiliyordu. Arnavutluk ziyareti sırasında geminin süratı 12 knota<sup>2</sup> kadar düşmüştür. Avusturya-Macaristan veliahdı Arşidük Ferdinand'ın 28 Haziran 1914'de öldürülmesi savaşın çok yakında başlayacağını bir işareti idi. Souchon, Goeben'in kazanlarının onarımının yapılması için Alman donanmasından işçi ve malzeme talebinde bulundu. Arnavutluk'un Pola Limanı'na gönderilen kazancı ve borucu işçiler beraberlerinde getirdikleri 9600 yeni kazan borusu ile onarıma 10 Temmuz 1914'de başlamışlar, geceli-gündüzlü çalışma ile Temmuz ayı sonuna kadar 4460 arızalı kazan borusunu değiştirmişlerdir (Staff, 2006, s.18). Amiral Souchon, Temmuz ayı sonunda Pola'yı terk etmesini bildiren emri aldığı<sup>3</sup> SMS Goeben'in tüm onarım işlemleri tamamlanmamıştı. Buna rağmen gemi kısa süreli 22,5 knot, devamlı 18 knot sürat yapabilecek duruma getirilmişti (Lorey, 1946, s.3).

SMS Goeben ve SMS Breslau'nun 3 Ağustos 1914'de Cezayir'in Philippeville ve Bone limanlarını bombalaması sonrasında Çanakkale Boğazı'ndan girişi için izin verilmesi yönündeki

<sup>2</sup> Su üstünde yere göre bir saatte kat edilen mesafenin deniz mili cinsinden ifadesidir. (1 knot= 1852 m/sa)

<sup>3</sup> Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Turhan Özer Arşivi, 2, 2/12.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015





Alman hükümetinin talebi<sup>4</sup> hükümetin bilgisi dışında Enver Paşa tarafından uygun görülmüştür<sup>5</sup>. Alman Akdeniz Filosu Enver Paşa'nın bu izniyle İngiliz ve Fransız gemilerine yakalanmadan, 10 Ağustos günü Çanakkale Boğazı'ndan SMS Breslau ile birlikte girmiştir<sup>6</sup>. Hemen ertesi gün 80 milyon marka satın alındığı gazetelere (Çulcu, 2004, s.55-56; Noyan, 1997, s.49) ve Avrupa ülke konsolosluklarına tarafsızlığın devam etmekte olduğuna dikkat çekilerek bildirildi. Alman Akdeniz Filosu gemilerinden Goben'e "Yavuz Sultan Selim", Breslau'a da "Midilli" adı verildi<sup>7</sup>.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde başta İngiltere ve Fransa olmak üzere çeşitli Avrupa devletleri ile ittifak çabasında bulunan Osmanlı Devleti, çabalarından olumlu sonuç alamayınca Almanya ile ittifak anlaşması imzalamıştır (Doğanay, 2014, s.372). Alman gemilerinin Osmanlı donanmasına katılması ile birlikte donanmanın ıslah edilmesi maksadıyla görevde bulunan Amiral Limpus başkanlığındaki yaklaşık 60 kişilik İngiliz heyetinin de görevi sona ermiştir (Bedirhan ve Atabey, 2013, s.136).

3 Eylül 1914 tarihinde Donanma Komutanlığı'na atanan Amiral Souchon, Osmanlı donanma gemilerinin savaşa hazır hale getirilmesi çalışmaları ile birlikte savaş gemilerinde kullanılmak üzere mevcut tüm kömür ve yağ ile akaryakıtı kontrol altına aldırdı. 8 bin ton Galler kömürü kontrol altına alınırken Zonguldak kömürünün tedarik, ulaştırma ve dağıtım işlemleri için de Alman subaylar görevlendirildi (Yavuz, 2001, s.247).

29 Ekim 1914'de Rus limanlarının bombalanması sonrasında Osmanlı Devleti, Almanya'nın yanında savaşa girmiş, donanma ikiye bölünerek Yavuz ve muharebe yeteneği iyi durumda olan gemiler Souchon emrinde Karadeniz'de Turgutreis, Barbaros ve Hamidiye Yarbay Arif emrinde Çanakkale'de görevlendirilmiştir. Yavuz'un Karadeniz'de Ruslara karşı görevlendirilmesinin ana gerekçesi, Karadeniz'de Ruslara karşı deniz üstünlüğünü elde etmek ve Rusların müttefik filonun Çanakkale harekatı ile eş zamanlı benzer bir çıkarma hareketinin İstanbul kıyılarına gerçekleşmesini engellemektir. Souchon tarafından yapılan tertiplenme Ruslara karşı başarılı olmuştur.

Müttefik filo, Gelibolu yarımadasına bir çıkarma harekatı planlama aşamasında iken, Ruslardan gerektiğinde Karadeniz Boğazı'na yapılacak bir çıkarma hareketinde kullanılmak üzere bir kolorduyu hazır bulundurmaları ve Boğaz'a yapılacak harekatta Rus Karadeniz filusunun, Müttefik İngiliz-Fransız Filosu Başkomutanlığının isteğine göre hareket etmesini talep etmiştir. Yavuz gibi süratli bir muhabere kruvazörünün etkin bulunduğu sürece çıkarmanın güvenli biçimde yapılamayacağını ve Doğu Avrupa cephesindeki durumları nedeniyle bu kolorduya ihtiyaçları olduğunu ileri süren Rusya, müttefiklerin bu isteklerini yerine getirmemiştir (Tunaboğlu, 2015, s.27).

I. Dünya Savaşı süresince Karadeniz'de görev yapan Yavuz, Bolşevik İhtilali'ne kadar kapsamlı bir onarım görmemiştir. Savaş süresince çıkan küçük çaplı arızaların gemi personeli ile Yavuz gibi buhar türbinli makinelerle sahip gemiler hakkında kısıtlı bilgi birikimine sahip tersane personeline yapıldığı değerlendirilmektedir. Ancak büyük çaplı onarımlarda Almanya'dan destek alınmıştır. Bu nedenle Yavuz 26 Aralık 1914'de İstanbul Boğazı çıkışında aldığı iki mayın isabeti neticesinde sancak baş omuzluğunda 50 ve iskele bordasında 64 m<sup>2</sup>'lik iki büyük yara açılmıştır. Çift cidar (Double bottom)<sup>8</sup> tekne yapısı sayesinde yaklaşık 2000 m<sup>3</sup> su almasına ve gemi bir metre batmasına rağmen savaş yeteneğini kabul edilebilir sürat kısıtlamaları ile devam ettirmiştir

<sup>4</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BAO), İradeler, Hariciye Kısım Evrakı, (İ.HR.), 434/1332, 10/C/1332 (Hicri).

<sup>5</sup> BAO, Bab-ı Ali Evrak Odası (Arşivi) Belgeleri, (BEO), 4283/321156, 10/C/1332 (Hicri).

<sup>6</sup> BAO, Dahiliye Nezareti Şifre Kalem, (DH.ŞFR.), 436/45, 28/Te/1330 (Hicri); ayrıca bkz.; Geoffrey Bennett, *Naval Battles of the First World War*, Pen & Sword Military Classics, London, 2005, s.33.

<sup>7</sup> BAO, DH.ŞFR., 43/222, 19/N/1332 (Hicri), ayrıca bkz.; Bennett, age, s.57-58.

<sup>8</sup> Çift cidar, gemilerde dış duvar (borda) ile yaşam mahalleri, makine daireleri gibi iç kısım arasında boşluk oluşturulup çift katman meydana getirilmesidir. (<http://tr.wikipedia.org/wiki/Cidar>, ET: 12 Aralık 2014)

(Halpern, 1995, s.227). Olay sonrasında hazırlanan hasar raporundan alınan bazı bilgiler aşağıdadır<sup>9</sup>.

İsabetin nedeni : Rus mayını 100 kg trotyl<sup>10</sup>

İsabet noktası : 113 nolu posta civarı

Giren su: 113. Postaya kadar kömürlük tam imha olmuş sancak II. çift karina dolu 105-109 postalar arası dolu; toplam 2000 ton su girmiştir.

Gövdedeki hasar: Dalgıç tespiti; Borda kaplaması 108-113 ½ postalar arası yırtılmış, 107-114 postalar arası çökmüş, kuşak zırhı alt kenarından IV. boylaması arası yırtık aşağıya doğru II. boylamasına postaya kadar uzuyor.

108-114 postalar arasındaki koruma perdesi muhtemelen tahrip olmuş. Patlayan perçinler nedeni ile torpido savunma perdesi 113 posta civarında su sızdırıyor.

Karadeniz’de Ruslara karşı devam eden mücadelede Yavuz’un göreve devam etmesi Osmanlı için hayati öneme haiz olduğundan, bir an önce yaralarının onarımı gerekiyordu. Yavuz ve Midilli büyüklüğü nedeniyle Haliç’e giremediğinden, İstinye Tersanesi’ne ait rıhtımı kullanmaktaydı. İstinye Tersanesi Fransız-İtalyan şirketinin malı iken 3 Kasım 1914’te şirkete el konulmuştur. Haliç Tersanesi’ne göre küçük ama modern bir tesis olan İstinye Tersanesi’nde mevcut bir adet 8.000 tonluk yüzer havuz, Yavuz dışında bütün donanma gemilerini havuzlayabilecek kapasitedeydi. 26 Aralık 1914’teki mayın yaraları gemi havuzlanmadan onarılmıştır. Yaraların kapatılması için ihtiyaç duyulan malzeme ve işçiler Almanya’nın Wilhelmshaven ve Kiel’deki İmparatorluk tersanelerinden getirilmiş, bu işçiler savaş sonuna kadar bölgede kalmıştır. Gemiye havuzlamadan deniz üzerindeyken onarımının yapılabilmesi için yara onarım sandığı olarak ifade edilen 75 ton ağırlığında, çalışma mahalli ve hava sandığı bölmelerinden oluşan demirden bir onarım ünitesi inşa edilmiştir. Yara onarım sandığı, hava sandığına basılan sıkıştırılmış hava ile onarım yapılacak yaralı alana tutturuluyor ve içerde kalan su, tulumalar vasıtasıyla basılarak işçiler için çalışabilecek ortam hazırlanmıştı. 64 m<sup>2</sup>’lik mayın yarasının onarılması geceli-gündüzlü çalışma ile 10 haftada bitirilmiştir. Geminin sancak baş omuzluğundaki 50 m<sup>2</sup>’lik yara ise aynı onarım yöntemiyle Nisan 1915’te tamamlanmıştır (*Birinci Dünya...*, 1976, s.424).

Yavuz’un onarım ihtiyacı olan bir diğer problemi de pervane şaftlarındaki boşluklardı. Şaftlarda oluşan boşluklar şaft yataklarının değiştirilmesini ve geminin havuzlanmasını gerektiren bir ameliye idi. Şaft yataklarındaki boşluklar makinelerde hararete neden olmakta, bu durum da geminin sürat artırmasını engellemekteydi. Yavuz’a uygun havuz olmadığından bu onarım da gemi denizde iken yapılmıştır. Şaftlar çıkarıldığında oluşacak boşluklardan su girmesini önlemek için karina dışındaki şaft uzantısına su altında çalışmayı sağlayacak şekilde özel sandıklar yapıldı. İskele dış şaft yatakları 26 Mart – 25 Nisan, sancak dış şaft yatakları 26 Nisan – 25 Mayıs tarihleri arasında geceli-gündüzlü çalışarak yapıldı (Makela, 2006, s.68).

Rusya’nın 7 Kasım 1917 Bolşevik İhtilali sonrasında savaştan çekilmesi ve Brest-Litovsk Barış Antlaşması ile Karadeniz’de savaş sona ermişti. Yavuz dört yıl süresince havuzlanamadığından Sivastopol’ün 1 Mayıs 1918’de Almanlar tarafından işgalinden sonra buradaki yüzer havuzdan yararlanmak suretiyle 7-14 Mayıs 1918 tarihlerinde havuzlanmıştır. Havuzda karina temizliği ve boyası ile birlikte karinasındaki küçük onarımları da yapılmıştır (Campbell, 1978, s.26).

<sup>9</sup> DTA, Turhan Özer Arşivi, 2, 2/12

<sup>10</sup> Trinitrotolüen (TNT), askeri ve diğer uygulamalarda kullanılan patlayıcı madde.



Amiral Souchon'un yerine 4 Eylül 1917 tarihinde Osmanlı Donanma Komutanlığı'na getirilen Amiral von Paschwitz, Karadeniz'de savaşın sona ermesi nedeniyle İmroz (Gökçeada) ve Limni'de konuşlu müttefik donanmasına karşı taarruzi bir hareket planlamıştır (Tunaboğlu, 2013a, s.40). 19 Ocak 1918 tarihinde yapılan harekatta Midilli batmış<sup>11</sup>, Yavuz üç mayın yarası ile Çanakkale'ye dönmüştür. Almanlar tarafından 1 Mayıs'ta işgal edilen Sivastopol Limanı'na 2 Mayıs tarihinde intikal eden Yavuz, 7-14 Mayıs 1918 tarihleri arasında havuzlanmıştır. Karinası temizlenerek boyanan gemi 28 Haziran 1918'de İstanbul'a dönmüştür. Bu yaraların onarımı cumhuriyet sonrasında Atatürk'ün direktifleri ile kurulan Bahriye Vekaleti'nin öncelikli görevleri arasında yer almış, onarım 1927-1930 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Onarım için yapılan ihale sürecinde devam eden siyasi çekişmeler, Bahriye Vekaleti'nin kapatılmasına ve Yavuz-Havuz Davası olarak bilinen cumhuriyet tarihinin ilk Yüce Divan yargılaması ile sonuçlanmıştır (Tunaboğlu, 2006, s.78-87).

### Milli Mücadele Döneminde Yavuz'dan Diğer Birliklere Sevk Edilen Toplar

Yavuz'un inşasından hizmet dışına ayrıldığı süre içinde topaların cinsleri ve mevcutlarında değişiklikler olmuştur. Özellikle I. Dünya Savaşı döneminde Yavuz'dan boğazlardaki bataryaların desteklenmesi ile Marmara'da denizaltı tehdidi altında devam eden ve devamlılığı vatan savunması için hayati önemi olan lojistik nakliyat görevinde bulunan vapurlara top, makineli tüfek ve cephane desteği sağlanmıştır. Osmanlı Donanması'na katıldığı 1914 yılında 4 olan 500 mm. Schwarzkopf torpido kovani 1930 yılı öncesinde ikiye düşürülmüştür (Langensiepen ve Güleriyüz, 2000, s.27).

| Topun Cinsi        | 1914             | 1916             | 1930 | 1941 |
|--------------------|------------------|------------------|------|------|
| 280 mm. Krupp L/50 | 10               | 10               | 10   | 10   |
| 150 mm. Krupp L/45 | 12               | 10               | 10   | 12   |
| 88 mm. Krupp L/45  | 12 <sup>12</sup> | 16 <sup>13</sup> | 6    | 8    |
| 400 mm.            | -                | -                | -    | 10   |

Tablo-2 Yıllara göre top cins ve miktarları

Müttefik donanma tarafından Çanakkale Boğazı'na 3 Kasım 1914 günü yapılan<sup>14</sup> taarruz gösterisi şeklindeki bombardıman sırasında boğaz tabyalarının takviye edilmesine ve yeni tabyalar oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu maksatla donanma gemilerinden sökülerek Anadolu yakasında oluşturulan İntepe-Çataltepe kara bataryası, Yavuz'un bir adet 15 cm.lik topundan istifade edilerek kurulmuştur. İlave olarak Dardanos tabyalarına da bir adet 8,8 cm.lik top verilmiştir. 1915 yılında hareketin gelişmesine bağlı olarak Çanakkale cephesine 2 Mayıs 1915 tarihinde iki adet 6 pusluk top ve makineli tüfekli personel verilmiştir (Avcı, 2000, s.110; Bargut, 2000, s.12).

İngiliz HMS E-11 denizaltısının 24 Mayıs 1915'te Tekirdağ açıklarında Nara adlı 300 tonluk vapuru batırması neticesinde, Çanakkale'ye nakledilmekte olan Yavuz'un bir adet 15 cm.lik topu ile 250 mermi ve 8,8 cm.lik top cephanesi Marmara sularına gömülmüştür (*Birinci Dünya...*, 1976, s.609).

Karadeniz'de kömür nakliyatının merkezi olan Zonguldak ve çevresine yönelik artan Rus bombardımanlarına karşı Marmara'da lojistik nakliyat görevinde olan Giresun ve Ingrad vapurlarına Yavuz'dan verilen seri atımlı toplar, Kefken Limanı'nın korunması için Birinci

<sup>11</sup> İstanbul Deniz Müzesi Arşivi (İDMA), Mülga Bahriye-X, 339/1, Kanunisani 1918.

<sup>12</sup> Langensiepen ve Güleriyüz'ün age'de 1914 yılında 88 mm.lik top olmadığını belirtmesine rağmen Matti E. Makela'nın age'de 1914 yılında 12 adet 88 mm.lik top yer almaktadır.

<sup>13</sup> Langensiepen & Güleriyüz'ün age'de 16 adet 88 mm.lik top yer almasına rağmen diğer basılı kaynaklarda bu bilgiye ulaşılamamıştır.

<sup>14</sup> BOA, DH.EUM. 3.Şb., 2/48; Baş, 2008, s.116.

Ordu'ya verilmesi planlanmışsa da Marmara'daki denizaltı tehdidi nedeniyle bu topların verilmesinden vazgeçilmiştir<sup>15</sup>. Bunun yerine Kefken Limanı'nın korunması için Kefken Batarya Tarassut İstasyonu'na Yavuz'dan çıkarılan iki adet top ile nişancı, işaretçi telefoncu ve topçu personel<sup>16</sup> görevlendirilmiştir. Topların karaya bağlama tertibatı olarak ifade edilen top kürsülerinin yapılması sonrasında ihtiyaç duyulan mühimmat Harbiye Ambarı görevlilerince bölgeye sevk edilmiştir<sup>17</sup>.

Mondros Mütarekesi hükümleri süratle uygulanmaya başlamış, 22 Kasım 1918 tarihinde İngiliz ve Fransız Komisyonu, İngilizlerin kontrolündeki Yavuz'daki bütün mermilerin süratle çıkarılması için donanmaya emir vermiştir. Bahriye Nezareti'ne sunulan raporda Yavuz zırhlısının akümülatör, bataryalarının bakımlarının yapılarak ömrünün uzatılmasının mümkün olmayacağı<sup>18</sup> ve makinelerinin her 10 günde bir çalıştırılması için yeterli miktarda kömür alınması gerektiği<sup>19</sup> bildirilmiştir.

Çırak Okulu olarak kullanılan Yavuz ve öğrenim gören öğrencilerin komisyon tarafından sıkı bir şekilde kontrol edildiği arşiv kayıtlarından görülmektedir<sup>20</sup>. Bu durumun Yavuz'un tekrar kullanılabilir hale gelmesi için herhangi bir faaliyette bulunulmasından duyulan endişeden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Ayrıca arşiv kayıtlarında Fransız ve İtalyan amirallerden oluşan heyetler<sup>21</sup> ile eğitim, top atışı ve benzeri sebeplerle bölgeye gelen gemi komutanlarının<sup>22</sup> Yavuz'u ziyaret ettikleri görülmektedir. Bu ziyaretlerin de sadece kontrol maksatlı olmadığı, harbin kaderini değiştiren gemiye olan meraklarından kaynaklandığını ifade etmek mümkündür.

30 Ekim 1918'de 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 (*Birinci Dünya...*, 1976, s.421) Yavuz Sultan Selim zırhlısında 2 Kasım 1918'de Amiral Paschwitz'in forsu arya edilerek yerine Amiral Arif'in forsu toka edilmiştir<sup>23</sup>.

Yavuz büyüklüğü nedeniyle Haliç'e giremediğinden iki İngiliz savaş gemisi refakatinde İzmit'e gönderilmiştir. Torpidoları, cephanesi, hidrolik sistemi boşaltılan, top nişangah ve kamaları ile kazan kapakları sökülen Yavuz, mütareke hükümleri gereğince oluşturulan kontrol komisyonunun isteği doğrultusunda bir İngiliz muhribinin kontrolüne verilmiştir. Milli mücadele dönemini İngilizlerin kontrolünde tamamlayan Yavuz, milli mücadelenin kazanılmasıyla birlikte Moda koyuna çekilmiş, geminin temizlenip boyanması sağlanmıştır. Cumhuriyetin ilanını selamlayan 101 pare selamlık atışı da genel görünümü iyi hale getirilen Yavuz tarafından yapılmıştır<sup>24</sup>.

### Cumhuriyet Döneminde Yavuz

1 Mart 1921 tarihinde kurulan Bahriye Dairesi Reisliği döneminde Kasımpaşa ile Azapkapı arasındaki kuru havuzlardan bir tanesinin büyütülerek geminin bu havuzda onarılması planlanmış ve gerekli projenin hazırlanması için İstanbul Bahriye Tersanesi Fen Heyetine emir verilmiştir. Fen

<sup>15</sup> İDMA, Mülga Bahriye-X, 484/294, 10 Aralık 1916.

<sup>16</sup> Aga, 484/303, 26 Ocak 1917.

<sup>17</sup> Aga, 484/301, 7 Şubat 1917.

<sup>18</sup> Aga, 484/278, 11 Aralık 1918.

<sup>19</sup> Aga, 484/197, 16 Aralık 1918.

<sup>20</sup> Aga, 484/535, 536, 537, 21 Temmuz 1920; 482/552, 2 Eylül 1920.

<sup>21</sup> Aga, 484/65, 9 Kasım 1921.

<sup>22</sup> Aga, 484/66, 4 Aralık 1921.

<sup>23</sup> DTA, Raşit Metel Arşivi, 3, 3/85.

<sup>24</sup> DTA, Coşkun Güngen Arşivi, 3, 62/3.

Heyeti havuzlardan bir tanesinin 40 metre uzatılması ve İstanbul Bahriye Kumandanlığı ile havuzlar arasındaki denizi daha derinleştirmek suretiyle projenin uygulanabileceğini belirtmiştir. Haliç ile Sarayburnu arasındaki iki köprüden Yavuz'un geçmesi mümkün olmadığından projeden vazgeçilmiştir<sup>25</sup>. Gazi Mustafa Kemal'in 21 Eylül 1925 tarihinde Yavuz'a yaptığı ziyarette 'bu gemiyi büyük Türk Milleti'nin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız' şeklinde verdiği direktif ile hızlanan onarım sürecinde öncelikle hazır havuz alınması için girişimlerde bulunuldu ise de siyasi ve mali gerekçeler nedeniyle hazır havuz satın alma projesi gerçekleşmemiştir. 22 Aralık 1924 günü tarihinde kurulan Bahriye Vekaleti çalışma programında Yavuz'un onarımı Vekalet'in en öncelikli görevi olmuştur. Havuz ihalesi Alman Filander şirketince, onarım ihalesi Fransız Saint Nazar (Nazaire) şehrinde bulunan Penohed şirketine verilmiştir (Tunaboylu, 2013b, s. 90, 89-108).

Yavuz'un havuzlanması için yeni havuz inşası için 225.000 TL bedelle anlaşılan Alman Filander şirketi 5 Aralık 1926 tarihinde imzalanan anlaşma hükümleri gereğince Gölcük'te 15 ay içinde teslim edilecek bir havuz ve mayın fabrikası yapacaktı (*Deniz Kuvvetleri ...*, 2000, s.65). Gölcük'te deniz üssü kurulmasının temelini teşkil eden havuzun inşası ve tecrübeleri Aralık 1926'da tamamlandı. Altı pontonun bir araya getirilmesi ile oluşturulan havuzun pontonları birbirinden ayrılması ile üç ayrı havuz haline gelebiliyordu. Bu sayede de üç gemi aynı anda havuzlanabiliği gibi havuzlar da birbirini havuzlayabiliyordu.

Havuzun dalış-çıkış tecrübelerinde işlemin dengeli bir şekilde yapılmasında problemlerle karşılaşılması üzerine, Bahriye Vekaleti'nce Almanya'dan Müller adında bir havuzlama mühendisi getirildi. Tüm hazırlıklar tamamlandıktan sonra yapılan havuzlama işleminde havuz dengeli bir şekilde çıkış yapmadığından, kızaklarını yıkarak havuzun içine düştü. Yavuz-Havuz Davası'nın temelini oluşturan bu kaza sonrasında havuzun onarımı 11 Eylül 1927 tarihinde tamamlandı. Yavuz 20 Eylül'de İsveçli havuzlama mühendisi Ebalmilad nezaretinde tekrar havuza alındı.

Yavuz'un mayın yaralarının onarımı, makine ve kazanlarının bakımlarının yapılma işini alan Penohed (Saint Nazar) şirketi bu işlemleri 25 Şubat 1930'da tamamlamıştır (Işın, 2006, s.27). Onarımda Yavuz'un kazanları yenilenmiş ve ana batarya toplarına Fransız atış kontrol sistemi tadilatı uygulanmıştır. Ayrıca iki adet 150 mm.lik topu çıkarılmıştır. Toplam 7.000.000 TL'ye tamamlanan overol onarımı sonunda 28 mil süratle 11 Ağustos 1930'da donanmaya katılan Yavuz, görevde kaldığı sürece donanmanın temel direği olmuştur (*Gölcük Tersanesi...*, 1999, s.12).

Yavuz'un tekrar donanmaya katılması Ruslar ve Yunanlıları telaşlandırmış, Rusya Baltık Filosundan 24.800 tonluk Parizhskaya Kommuna muharebe kruvazörü ile Profintern hafif kruvazörünü 1929 sonunda Karadeniz'de konuşlandırmış, Yunanistan iki muhrip alımı için harekete geçmiştir. Ayrıca Bahriye Dairesi Reisliği döneminde yeni gemi alımları için diğer ülkelerde araştırma yapan heyete İngilizler beş denizaltı inşa teklifi, Yavuz kruvazörünün beş yılda hizmet dışına ayrılması şartına bağlamıştı (Güvenç ve Barlas, 2003, s.7).

1930 yılında alınan bir kararla zırhlının Yavuz Sultan Selim olan adı Yavuz Selim, 1936 yılında alınan bir diğer karar ile de Yavuz olarak değiştirilmiştir (*TCG YAVUZ'un...*, 1973, s. 15). Donanmanın, Hava Kuvvetleri ile ilk müşterek eğitimi, İzmir'de 1938 yılında yapılmıştır. Uçakların donanma gemilerine taarruzunu ve gemilerin bu taarruzlara karşı alacağı tedbirlerin denenmesi maksadıyla yapılan tatbikat sırasında Yavuz muharebe kruvazörü İzmir liman çıkışı sırasında Sancakkale Geçidi'nden geçerken I. Dünya Savaşı sırasında geçidi kapatmak üzere batırılan ve haritada işaretlenmemiş bir gemi batığına çarparak yaralanmış ve karinasında yırtılma olmuştur. Yavuz bu kapsamda Gölcük'te havuzlanarak karina onarımı yapılmıştır (Baş, 2008, s.207).

<sup>25</sup> ATASE, Tarihçe Koleksiyonu I, Dz. K.K.Tarihçesi, (1923-1935), 1, 1-3263, 1-67.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine 1 Eylül 1939'dan itibaren Erdek'te konuşlandırılan Yavuz'un kış direği, düşman tarafından gemi rotasının tespit edilmesinin güçleştirilmesi amacıyla sökülüştür.

Teknolojideki gelişmeler neticesinde uçak sanayindeki gelişmelere karşı tedbir alınması amacıyla 1941 yılında Yavuz uçaksavar sistemi, 4 adet 7,6 cm.lik, 26 adet 40 mm.lik ve 24 adet 20 mm.lik otomatik uçaksavar topu ile takviye edilmiştir.

1950 yılına kadar donanmada görev yapan Yavuz 1950 tatbikatından sonra yedek statüsüne alınmış, 1957 yılında da hizmet dışına ayrılmıştır. Hurda olarak Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna (MKEK) satıldığı 1969 yılına kadar Donanma Komutanlığı ve Harp Filosu Komutanlığının karargahı olarak kullanılmıştır (Kayarlar, 1976, s.34).

Kullanım ömrünü tamamlamış olan Yavuz'un hizmet dışına ayrılmasında, Türkiye'nin NATO'ya giriş sürecinde Amerika'nın da etkili olduğu arşiv kayıtlarından görülebilmektedir. NATO'ya giriş sürecinde Türk ordusunun imkan ve kabiliyetleri ile sınırlandırmalarının değerlendirildiği Amerikan Yardım Kurulu'nun, Trakya'nın Savunması konulu raporunda 'Karadeniz'de özellikle gece yapılacak deniz hareketlerinde teknolojik olarak yetersiz ve savunmasız olarak nitelenen Yavuz'un, uzun menzilli topları ile Trakya'nın savunması kapsamında kara kuvvetlerinin desteklenmek üzere hareket yapabileceği' ifade edilmektedir<sup>26</sup>.

Amerikan Yardım Kurulu'nun 1953 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin genel değerlendirmesinin yapıldığı raporda, TCG YAVUZ'un herşeyden önce ulusal gururun bir parçası ve Yunan kruvazörü ELLİ'ye karşı koyabilecek en önemli kuvvet olması nedeniyle, Türk tarafının Yavuz'u görevde tutmaya devam ettiği, ancak daha etkin bir personel ve kaynak kullanımı yapılabilmesi için hizmet dışına ayrılması konusunda ısrar edilmesi gerektiği yer almaktadır<sup>27</sup>.

Türkiye'yi ziyaret eden Atlantik Paketi Kuzey Atlantik Kuvvetleri Başkomutanı Amiral McCormick, 'Türk Silahlı Kuvvetleri kaya gibidir. Türkler NATO kuruluşu içerisinde bir sütun, bir abidedir. Amerika Türk donanmasının küçük gemilerden teşekkül edilmesine ve Yavuz'un hizmet dışına ayrılmasına taraftardır' demiştir (Cumhuriyet, 6 Ekim 1952).

31 Aralık 1953 tarihli etkinlik raporunda küçük bir organizasyon olarak tanımlanan donanma unsurlarından sadece denizaltıların taarruzi harekatta kullanılabileceği, diğer donanma unsurları ile savunma hareketi yapılabileceği belirtilmiştir. Yavuz kullanım ömrünü tamamlamış ve etkisiz olarak tanımlanarak askeri yardım programı kapsamına alınmamıştır<sup>28</sup>.

### Müze Gemi Yapma Girişimleri

Roma döneminde başlayan geçmişe ait eserleri toplama ve koleksiyon yaparak sergileme geleneği 19. yüzyılda temel bir endüstri halini alan turizmin bir parçası haline gelmiştir. Günümüzde giderek önem kazanan kültür turizminin bir parçası olan müzelerde insanların bilgilenebilmesine katkı sağlayacak farklı nesneler sergilenmektedir. Ülkeler sahip olduğu tarihi değerleri koruyup bu değerleri dünya insanlığına sunabildiği ölçüde çekim merkezi haline gelmektedir (Kervankıran, 2014, s.349).

Binlerce yıllık denizcilik tarihinde inşa edilen gemilerin neredeyse tamamı malzemelerin ömrünü tamamlaması, bakımsızlık, batma veya hurdaya ayrılıp sökülme gibi süreçler sonucu yok olmuştur. Eski dönemlerden gelen ve günümüzde ayakta kalan çok az sayıda gemi çoğunlukla

<sup>26</sup> National Archives and Records Administration/ABD (NARA), Defence of Turkey, NND 964322, 13 Ekim 1950, s.9,13.

<sup>27</sup> NARA, US Regional Military Guidance on Turkish Forces Proposed of 1953 Annual Review, 843001, 2 Ekim 1953, ANNEX B, s.2.

<sup>28</sup> NARA, Report on Effectiveness of Forces Turkey, NND 816034, 31 Aralık 1953, s.13, 80-81.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015



tarihsel önemleri nedeniyle yaşatılsa da bazıları şans ve çevresel etkiler sonucunda bozulmadan günümüze gelebilmiştir. Eski dönemlerden kalan gemilerin limana bağlanıp bakılmaması durumunda çürüyüp yok olacağından dolayı günümüzde bu tür gemilerin yaşatılabilmesi için dernekler kurulmakta, bağışlar toplanmakta ve gönüllülerin çabalarıyla sürdürülen süreç geminin müze olarak ücretli ziyaretlere açılmasıyla devam etmektedir. Günümüzde Uluslararası Müze Gemiler Derneği'ne kayıtlı 13 ülkeye ait 200'e yakın müze gemi bulunmaktadır. Bu gemilerden yaklaşık 150'si uçak gemisinden çıkarma gemisine kadar bir kısmı çeşitli savaşa katılmış savaş gemilerinden oluşmaktadır<sup>29</sup>.

Yavuz'un hizmet dışına ayrıldıktan sonra müze gemi olarak muhafaza edilmesi gündeme gelmiştir. Basında 30 Ağustos 1965 tarihinde Yavuz'un kilosunun 1 liradan satılacağı ve geminin Alman ve İtalyanlardan başka Amerika, İngiltere, Fransa, Japonya, Hollanda ve Kanada şirketlerinin almak istediğine ilişkin haberlerin (Tercüman, 9 Eylül 1965) yer alması üzerine, Yavuz'un müze yapılması konusunda kamuoyunda seferberlik başlamıştır.

Türk Hükümeti gemiyi müze yapamaz ise gemiyi halkın satın alarak müze yapması konusunda yayınlanan kampanya haberleri<sup>30</sup> üzerine Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, Tanıtma Genel Müdürlüğü'nde Milli Eğitim, Maliye, Turizm ve Tanıtma Bakanları ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yetkililerinin katılımı ile bir toplantı yapılmış ancak Yavuz'un satış kararı değişmemiştir.

Yavuz'un satışına ilişkin 1965 yılında yapılan hurda ihalesine altı yabancı şirket katılmış, verdikleri fiyatlar Maliye Bakanlığı'nın istediği fiyatın çok altında olmasından dolayı gemi satılamamıştır<sup>31</sup>. Yavuz'un satılmasının gündemde olduğu günlerde Alman Akdeniz Filosu komutanı ve Osmanlı Donanma Komutanı olarak 1913-1917 tarihleri arasında Goeben/Yavuz Sultan Selim'de bulunan Amiral Souchon'un eşi Margeret Souchon, İzmit'te Yavuz'u ziyaret etmiştir (Makela, 2006, s.74).

Yurt içinde olduğu gibi başta Almanya olmak üzere yurt dışında da Yavuz'u müze gemi haline getirerek gelecek kuşaklara aktarmak üzere girişimlerin olduğu görülmektedir. Almanya'nın Frankfurter allgemeine Zeitung gazetesinde 28 Haziran 1972 tarihinde "Goeben Yüzen Müze?" başlığı ile yayınladığı haberde özetle '1911'de Hamburg Blohm&Voss Tersanesi'nde kızaktan indirilen tek zırhlı kruvazör olan Yavuz MKEK'na satıldı.... Federal Almanya hükümeti ile 1962-1965 yılları arasında bu geminin geri alınması için görüşüldü ancak görüşmeler sonuçsuz kaldı. Türkiye finansal nedenlerle bu gemiyi kamuoyuna açık bir müze haline getirebilecek gibi görünmüyor.... Goeben'i Alman limanlarına getirme gayretleri 1970'den beri Alman müzelerinin idaresinde devam ediyor. Meclisteki milletvekilleri de bu projeyi takip ediyor. Dretnot döneminden elde kalan tek savaş gemisi Goeben'dir. Bu geminin muhafaza edilmesi tarih açısından önemlidir. Tıpkı Kiel'de sergilenen eski denizaltı U-995'i 77.000'den fazla insanın ziyareti gibi.

*Bu zırhlıyı geri getirme umutları olumlu sonuçlanırsa gelecek yaz Alman limanlarının birinde büyük bir hareketlilik olabilir. Goeben de Portsmouth'daki Victory, Londra'daki Belfast, ya da Stockholm'deki Vessa gibi ziyaretçilerin ilgisini uyandıracaktır* şeklinde haber yer aldı.

Alman Hamburg gazetesinde 22 Ekim 1972 tarihinde "Dünya'nın en Eski Kruvazörü Hurda Oluyor", "Alman Müzeleri İçin Son Şans" başlığı ile yayınlanan haberde Yavuz'un tarihsel sürecine değinildikten sonra, Türkiye'nin 1963'te gemiyi hurda fiyatına (2,5 milyon sterlin)

<sup>29</sup> <http://www.hnsa.org/> (ET 20 Aralık 2014)

<sup>30</sup> "İşte Aradaki Fark Yavuzun Bombalandığı Rus Gemisini Müze Yaptılar", Tercüman, 14 Eylül 1965; "Hamidiye ... Mecidiye ... ve Yavuz ... Artık Tarih Satıyoruz", Tercüman, 17 Eylül 1965; "Madalyalarımı Veriyorum Onları da Jilet Yapsınlar", Tercüman, 28 Eylül 1965; "Millet Alır Kampanyası", Tercüman, 27 Eylül 1965; "Trabzonlular: 1'er lira verip Yavuz'u devletten alalım diyor", Tercüman, 11 Eylül 1965; "İzmit'te İnfial Başladı", Tercüman, 13 Eylül 1965.

<sup>31</sup> En yüksek fiyatı 13.961.250 TL ile Alman Eisen und Metail A.G. şirketi vermiştir. Hürriyet, 1 Ekim 1965.

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015





Almanya'ya müze gemi olarak kullanılmak üzere satmayı teklif ettiğini, ancak Alman ve Japonların bu fiyatın yarısından azını kabul ettiği belirtilmektedir. Haberin devamında 'Türk Hükümeti'nin gemiyi Türk Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna sattığı ve halen Gölcük'te hiçbir el sürülmediği üzerinde durularak, en azından Goeben'den bir parçanın Almanya'daki müzeye alınması için son şansın devam ettiğini' duyurmuştur<sup>32</sup>. Arşiv belgelerinden bu gazete haberi sonrasında geminin müze gemi olarak muhafazası için Türkiye'nin Almanya Deniz Ataşeliği'ne, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ve MKEK'na gerek kurumsal, gerekse bireysel olarak başvurularda bulunulduğu görülmektedir.

Bu konuda en büyük gayreti de Berlin Deniz Müzesi'nden G. Jachmann göstermiştir. Jachmann 21 Ocak 1973 tarihinde Türkiye'nin Bonn Deniz Ataşeliği'ne ve Almanya'daki marina işletmelerine yazdığı yazı ile 'Goeben'in 3 milyon marka satışa çıkarıldığını belirterek Goeben müze gemi yapıldığı takdirde iyi bir kazanç sağlanabileceği, bu kapsamda da hep birlikte bu gemiyi almaları gerektiğini' bildirmiştir<sup>33</sup>.

Alman donanma tersanelerinde inşa edilen ve en uzun süre hizmette kalan muharebe kruvazörü olma özelliğini koruyan Yavuz'u müze yapmak için Hamburger Rundbrief editörü R.K. Lochner 21 Aralık 1972 tarihli yazısı ile Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan'dan Yavuz/Goeben'in gururunu gelecek kuşaklara aktarabilmek için müze gemi girişiminde bulunacaklarını belirterek bilgi talebinde bulunmaktadır. Lochner MKEK'na aynı tarihte yazdığı ikinci bir mektupla da Yavuz/Goeben'in müze gemi yapılması için gayret ettiklerini, bu kapsamda geminin durumu ve müteakip plan için bilgi talebinde bulunmuştur<sup>34</sup>.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na yapılan müracaata, 24 Ocak 1973 tarihinde Oramiral Kemal Kayacan imzası ile verilen cevapta geminin 26 Mayıs 1969 tarihinde MKEK'na satıldığı, ve gemi üzerindeki her türlü tasarrufun anılan kuruma ait olduğu bildirilmiştir<sup>35</sup>.

Lochner 21 Aralık 1972 tarihinde MKEK'na yazdığı yazı ile 'söküm işlemlerinin hangi aşamada olduğu, geminin satışı ile ilgili bir fiyatın belirlenip belirlenmediği vb.bilgiler talep etmiş ve yazısını Yavuz/Goeben'i dünyadaki gemi severler ile Türk ve Alman gelecek kuşakları için koruyunuz' isteği ile son bulmuştur<sup>36</sup>. Arşiv kayıtlarında MKEK'ca Lochner'e cevap verilip verilmediğine ilişkin bir belgeye rastlanmamıştır.

### Yavuz'un Söküm İşlemleri

26 Mayıs 1969 tarihinde MKEK'na satılan Yavuz'un söküm işlemlerinin yapılması için MKEK'ca ihale yapılmıştır. İhaleyi alan KİSKA-SAM firmasının Seymen'deki tesislerini tamamlanması sonrasında başlanan söküm işlemlerine bu firma tarafından Temmuz 1974 tarihinde son verilmiştir. Söküm işlemlerine son verilmesinin gerekçesi yüksek enflasyon nedeniyle yapılan enflasyon farkına ilişkin talebin kabul edilmemesidir. Yeniden yapılan ihale sonrasında Mahmut Doğan Şirketi'nce yapılan söküm işlemleri Şubat 1976'da tamamlanmıştır.

Yavuz gemisinin 20 Şubat 1976 tarihinde tamamlanan söküm ve parçalama işlemleri sonucunda 5.479.310 kg. zırh çeliği, 11.913.940 kg. demir çelik, 178.340 kg. bakır, 503.630 kg. pirinç, 135.410 kg. kablo, 177.520 kg. ahşap malzeme, 640.070 kg., çeşitli cinste diğer metal, 1.567.788 kg. çöp elde edilmiştir<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> DTA, Celalettin Yavuz Arşivi, 19/38, s.12.

<sup>33</sup> Aga, 19/38, s.13.

<sup>34</sup> Aga, 19/38, s.14-15.

<sup>35</sup> Aga, 40, 19/40.

<sup>36</sup> Aga, 19/38, s.16

<sup>37</sup> DTA, Raşit Metel Arşivi, 3, 3/85.

Kırk yıl Türk Donanması'na hizmet ettikten sonra söküm işlemleri yapılan Yavuz'dan hatıra olarak kalan çeşitli parçalar çeşitli yerlerde sergilenmektedir. Yavuz'un 11.5 ton ağırlığındaki dört pervanesinden iki tanesi Gölcük Donanma Komutanlığı'nda, bir tanesi İstanbul Deniz Müzesi'nde, dördüncü pervanesi de Gölcük Amiral Sağlam Caddesi'nin girişinde yapılan bir anıtta sergilenmektedir. Ayrıca İstanbul Deniz Müzesi'nde Yavuz'a ait namlu, atış kontrol sistemi gibi objelerinin yer aldığı Yavuz Odası oluşturulmuştur.

| Tarih                 | Faaliyet                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26 Mayıs 1969         | MKEK Hurda İşletmesi'nin Yavuz'u 20 milyon TL'ye satın alması..                                                                                                                                                    |
| 1971-1973             | MKEK'nun söküm işlerini 15 milyon TL'ye KİSKA-SAM İnşaat ve Ltd. Şirketine vermesi. (Metallerin kilosu 0,50 TL). KİSKA-SAM firmasının Seymen/İzmit yakınlarında söküm işlemleri için tersane inşasını tamamlaması. |
| 7 Haziran 1973        | Yavuz'un donanmadan ayrılış töreni.                                                                                                                                                                                |
| 6 Ağustos 1973        | KİSKA-SAM firmasının söküm işlemlerine başlaması.                                                                                                                                                                  |
| 10 Eylül 1973         | 28 cm.lik kulelerin sökümü.                                                                                                                                                                                        |
| 11 Aralık 1973        | Batarya güvertesinin ve baş kısmından başlanarak sökümü.                                                                                                                                                           |
| 1 Ocak 1974           | Ara güvertenin sökümünün tamamlanması.                                                                                                                                                                             |
| 3 Nisan 1974          | Dinamoların çıkarılması, kazanlardan başlayarak yangın boruları, tesisatlar ve dümen motorlarının alınması.                                                                                                        |
| 5 Haziran 1974        | Torpedo kovanları, orta türbin ve ikinci kazan bölmelerinin sökümü.                                                                                                                                                |
| Temmuz 1974           | Yüksek enflasyon nedeniyle KİSKA-SAM firmasının ilave ödeme yapılmasına ilişkin talebin MKEK'ca kabul edilmemesi ve firmanın işe son vermesi.                                                                      |
| Ocak 1975             | Söküm işlemleri Mahmut Doğan Firmasına ihale edildi. (Metallerin kilosu 0,55 TL)                                                                                                                                   |
| 2 Temmuz 1975         | Obüs kamaralarından söküm işlemlerine devam edilmesi.                                                                                                                                                              |
| Mayıs 1975- Ocak 1976 | Gemi ön kısmından başlayarak kademe kademe karaya oturtularak söküm işlemlerine devam edilmesi.                                                                                                                    |
| Şubat 1976            | Pervane ve dümenlerinin sökülmesi ile söküm işlemlerinin tamamlanması.                                                                                                                                             |

Tablo-3 TCG YAVUZ'un Söküm ve Parçalanma Süreci (Martin, Wanner, 1976, s.563-564)

### Sonuç

Sultan Abdülaziz döneminde Fransa ile birlikte dünyanın en büyük ikinci donanmasına sahip olan Osmanlı Devleti, teknolojik gelişmeleri takip etmediğinden çağı yakalayamamış ve döneminin en modern gemilerinden biri olan Yavuz Sultan Selim'e savaş süresince sınırlı destek sağlayabilmiştir. Sultan Abdülhamit'in donanmayı Haliç'e hapsedmesi de donanmanın savaş yeteneğini kaybetmesinde direk etkili olmuştur.

İngiltere'nin el koyduğu Sultan Osman ve Reşadiye dretnotları teslim edilmiş olsaydı havuz ihtiyacı bu gemiler için de geçerli olacaktı. Bu durum Osmanlı idarecilerinin ve denizcilerinin yeterli öngörü ile hareket etmediklerinin bir göstergesidir. Her ne kadar Gölcük'te konu ile ilgili hazırlık yapılmış olsa da ekonomik gerekçelerin de etkisi ile sonuçlanmamıştır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen Yavuz'un gerek mükemmel dizaynı, gerekse Alman ve Türk işçilerin azimli mücadelesi ile savaş süresince Karadeniz'de Ruslara karşı deniz üstünlüğünün daimi olarak muhafaza edilmesi sağlanmıştır.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015



Cumhuriyet döneminde donanma, Yavuz ekseninde kurulmuş ve Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda dünyanın sayılı donanmaları arasında yerini almıştır. Müze gemi yapma girişimleri başarı ile sonuçlanmış olsa, bu gün tarihi yaşama ve çok daha iyi değerlendirme imkanına sahip olabilirdik.

### YAVUZ (GOEBEN)'UN TEKNİK ÖZELLİKLERİ<sup>38</sup>

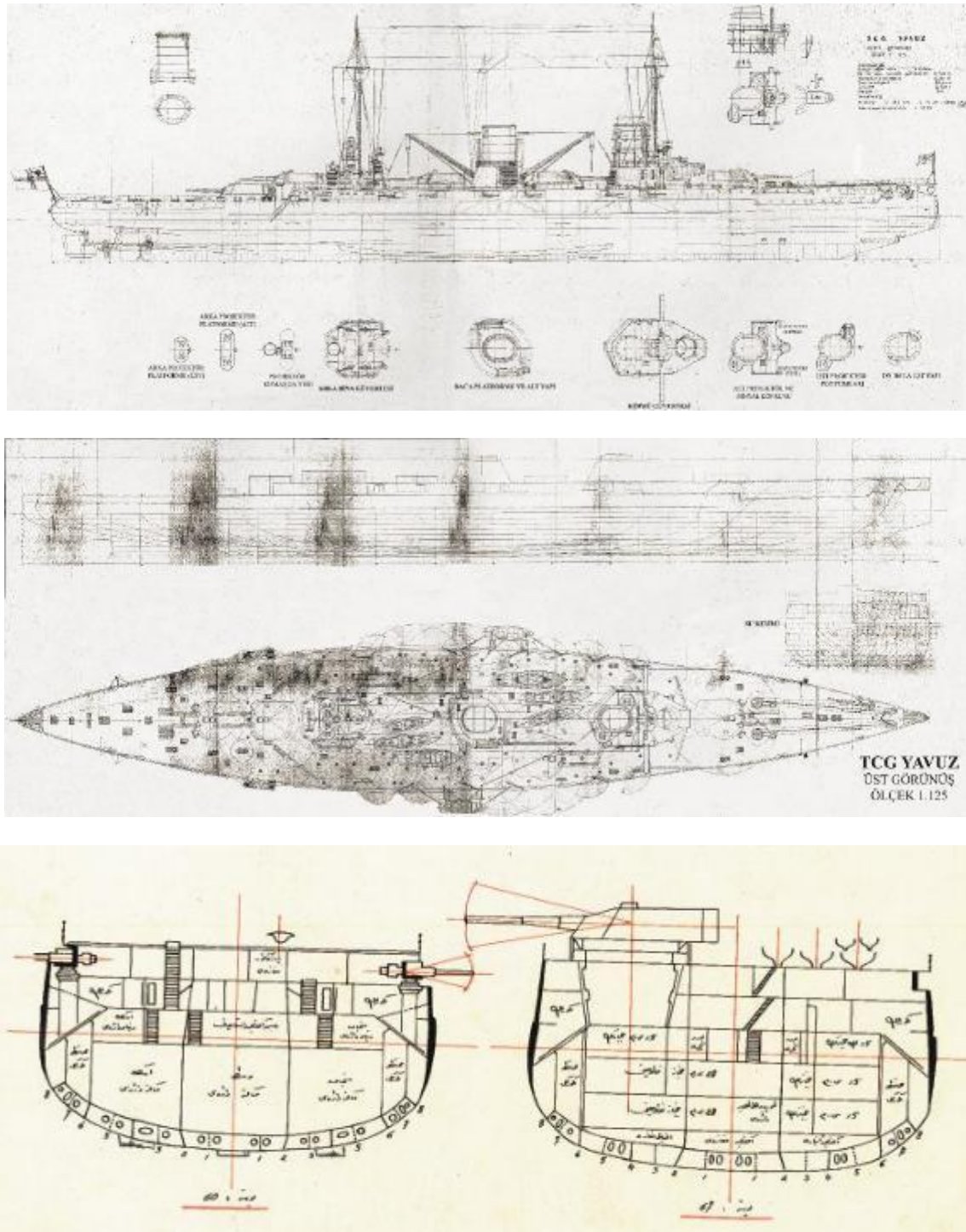
|                                     |                                                                                    |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sınıfı</b>                       | : Moltke                                                                           |
| <b>Tipi</b>                         | : Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü                                                 |
| <b>Denize İndirme Tarihi</b>        | : 28 Mart 1911                                                                     |
| <b>Donanmaya Katılışı</b>           | : 2 Temmuz 1912                                                                    |
| <b>Osmanlı Donanmasına Katılışı</b> | : 16 Ağustos 1914                                                                  |
| <b>Tekne</b>                        | : Zırh kaplı, sac                                                                  |
| <b>İnşa Yeri</b>                    | : Blohm & Voss A.G, Hamburg                                                        |
| <b>Uzunluğu</b>                     | : 186.6 Metre                                                                      |
| <b>Eni</b>                          | : 29.5 Metre                                                                       |
| <b>Draftı</b>                       | : 8.1 m. (22.979 t.), 9.19 m. (25.380 t.)                                          |
| <b>Tonajı :</b>                     |                                                                                    |
| <b>Tam Yük Tonajı</b>               | : 25.380 Ton                                                                       |
| <b>Normal Tonajı</b>                | : 22.979 Ton                                                                       |
| <b>Makine Gücü</b>                  | : 85.782 Beygir (iki adet Parsons Buhar Türbini)                                   |
| <b>Sürati</b>                       | : İktisadi sürati 25,5 knot (47,2 km/sa)<br>Maksimum sürati 28,4 knot (52,6 km/sa) |
| <b>Adedi</b>                        | : 10-6'sı ileri 86.000 B.K.; 4'ü geri 38.324 B.K.                                  |
| <b>Azami Sürati</b>                 | : 27.8 Mil                                                                         |
| <b>Pervane</b>                      | : 4 Adet (3 kanatlı bronz )                                                        |
| <b>Şaft Kutru</b>                   | : 374 mm.                                                                          |
| <b>Bacası</b>                       | : 2 Adet                                                                           |
| <b>Kazanları</b>                    |                                                                                    |
| <b>Tipi</b>                         | : Schults-Thornycroft                                                              |
| <b>Adedi</b>                        | : 24 adet                                                                          |
| <b>Tazyik</b>                       | : 16 kg/cm2                                                                        |
| <b>Zolli Türbin</b>                 | : 6 adet                                                                           |
| <b>Beygir Gücü</b>                  | : 385 HP                                                                           |
| <b>Devir</b>                        | : 2.000 devir                                                                      |
| <b>Dinamosu</b>                     |                                                                                    |
| <b>Adedi</b>                        | : 6'sı dahili, 6'sı harici 12                                                      |
| <b>Tipi</b>                         | : AGM 282; AGM 262; SMS mütemadi                                                   |
| <b>Volt</b>                         | : 225/250-225/230                                                                  |
| <b>Zırh Kalınlığı</b>               |                                                                                    |
| Güverte                             | : 25,4-76,2 mm.                                                                    |
| Kemere hattı                        | : 100-280 mm.                                                                      |
| Top Taretleri                       | : 230 mm.                                                                          |
| Zırhlı Kule                         | : 350 mm.                                                                          |
| <b>Seyir Siası</b>                  | : 1.300 mil (azami süratte)<br>3.600 mil (iktisadi süratte)                        |
| <b>Bölme Adedi</b>                  | : 15 sızdırmaz bölme                                                               |

<sup>38</sup> Gary Staff, *German Battlecruisers: 1914–1918*, Osprey Books, Oxford, 2006, s.12.

|                                                   |                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Güverte Adedi</b>                              | : 7 Adet                                                                                                                                  |
| <b>Sarnıç Ambar Kapasiteleri</b>                  |                                                                                                                                           |
| <b>Yakıt Kapasitesi</b>                           | : 3018 Ton Kömür, 200 Ton Mazot, 7.5 Ton Benzin                                                                                           |
| <b>Yağlama Yağı</b>                               | : 16.500 türbin kg.; 7.100 makina kg.; 400 silindir kg.                                                                                   |
| <b>Su Kapasitesi</b>                              | : Kazan Suyu 552 ton, kullanma Suyu 365 ton, içme suyu 87 ton<br>(Ayrıca deniz suyunu içme suyuna çeviren evoprayter sistemi mevcuttur.)  |
| <b>Vasıtaları</b>                                 |                                                                                                                                           |
| <b>Amiral Motoru</b>                              | : 1 Adet, 4.5 ton                                                                                                                         |
| <b>Komutan Motoru</b>                             | : 1 Adet, 1.5 ton                                                                                                                         |
| <b>İşkampavya</b>                                 | : 2 Adet, 5.5 ton ve 100'er kişi kapasiteli                                                                                               |
| <b>Stimbot</b>                                    | : 3 Adet, 8.5 ton ve 25'er kişi kapasiteli                                                                                                |
| <b>7 Çifte Bot</b>                                | : 2 Adet, 1.950 ton, 50'er kişi kapasiteli                                                                                                |
| <b>Patalya</b>                                    | : 2 Adet, 100'er kg.lık.                                                                                                                  |
| <b>Silahlar ve Cephane</b>                        |                                                                                                                                           |
| <b>Ana Batarya</b>                                | : Çift namlulu 5 adet 280 mm SK/L-50 top<br>Harp Atımı Mermi ağırlığı 302 kg.<br>Talim Mermisi ağırlığı 230 kg.                           |
| <b>Menzilleri:</b>                                |                                                                                                                                           |
|                                                   | Harp atımı menzil mermisi 23.700 m.                                                                                                       |
|                                                   | Harp atımı zırh delici mermi 19.200 m.                                                                                                    |
|                                                   | Harp atımı küçük hartuçla 10.700 m.                                                                                                       |
|                                                   | Büyük talim atımı 14.700 m.                                                                                                               |
|                                                   | Küçük talim atımı 10900 m.                                                                                                                |
|                                                   | Azami yükseliş açısı 16°.                                                                                                                 |
| <b>Cephane Mevcudu</b>                            | : Menzil mermisi 100 adet, zırh delici mermi 721 adet                                                                                     |
| <b>İkincil Batarya</b>                            | : 12 Adet 150 mm. SK/ L-45 Krupp top (1915'den sonra 10 adet)<br>Harp mermisi 45 kg.<br>Talim mermisi 45 kg.                              |
| <b>Menzilleri:</b>                                |                                                                                                                                           |
|                                                   | Harp atımı ile 13.500 m.                                                                                                                  |
|                                                   | Talim atımı ile 8.700 m.                                                                                                                  |
|                                                   | Azami yükseliş açısı 20° 2/16'lık                                                                                                         |
| <b>Cephane Mevcudu</b>                            | : Harp atımı 1.500 adet, namlu başına 150 mermi                                                                                           |
| <b>Yakın Savunma ve Hava Savunma Bataryaları:</b> | 12 adet 88 mm.SK/ L-45 top                                                                                                                |
| <b>Denizaltı Savunma Harbi Silahları</b>          |                                                                                                                                           |
|                                                   | 2 Adet 50 cm. torpido kovani (boyu 7 metre, ağırlığı 1.300 kg., patlayıcı miktarı 160 kg.)                                                |
| <b>Kompresörler</b>                               |                                                                                                                                           |
|                                                   | 8'inci bölmede elektrikle çalışan 17 atmosferlik bir kompresör ile 5'nci bölmede stimle çalışan 120'şer atmosferlik iki kompresör vardır. |
| <b>Sis Cihazları</b>                              |                                                                                                                                           |
|                                                   | Kışta 2 adet İsveç tipi sis cihazı olup sis müddeti 6 dakikadır. Ayrıca nobel ve Türk tipi sis cihazları da vardır.                       |
| <b>Personel:</b>                                  | 1031 (barışta), 1350 (savaşta)                                                                                                            |







Yavuz'a ait çeşitli teknik resimler (Baş, 2008, s.285)

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015

---

**YAVUZ (GOEBEN)'E AİT ÇEŞİTLİ GÖRÜNTÜLER**

---



Yavuz İstinye Tersanesi'nde



İmroz Harekatı sonrasında Nara Burnu'nda sığılığa oturduğu hali.

---

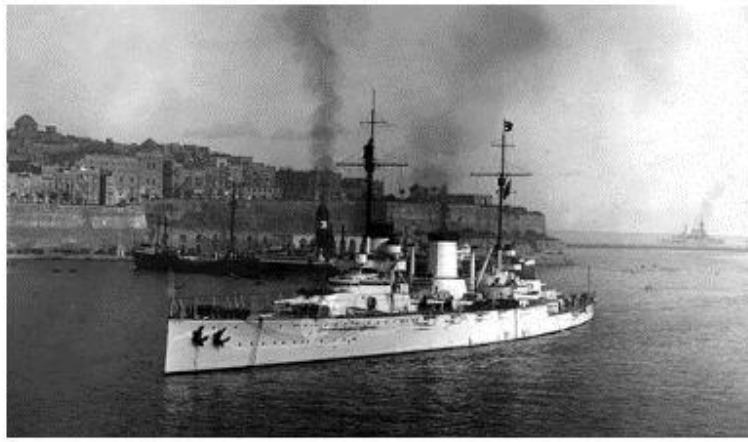
**Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015





Onarımı beklerken



1936 Malta Liman Ziyareti



NATO'ya üyelik sonrasında B-70 borda numarası ile

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015



---

**HAVUZ İNŞASI VE HAVUZLAMA İLE İLGİLİ GÖRÜNTÜLER<sup>39</sup>**


---



Gölçük Deniz Üssü'nün kuruluşundan bir görünüm  
(1925-1926)



Havuz inşa aşamasında



Havuzun inşasından görüntüler

---

<sup>39</sup> Baş, 2008, s.185-192; Gölçük Tersanesi Komutanlığı, Fotoğraf Arşivi.



Havuzun İkinci Bloğu denize indirilirken  
(30 Ekim 1920)



Havuzun teslimi (21 Eylül 1927)



Havuz dalmış durumda



Yavuz Havuza girerken



Yavuz Zırhlısı havuzda kaldırılmadan önce  
sonrasında havuzun hasar gören bir bölümü



Yavuz'un havuz içine düşmesi

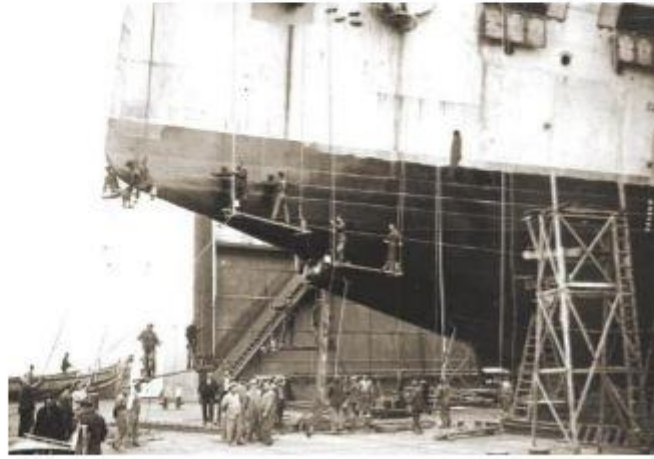


Yavuz Zırhlısı tekrar Havuza alındığı

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015





Yavuz Zırhlısının onarımı devam ederken

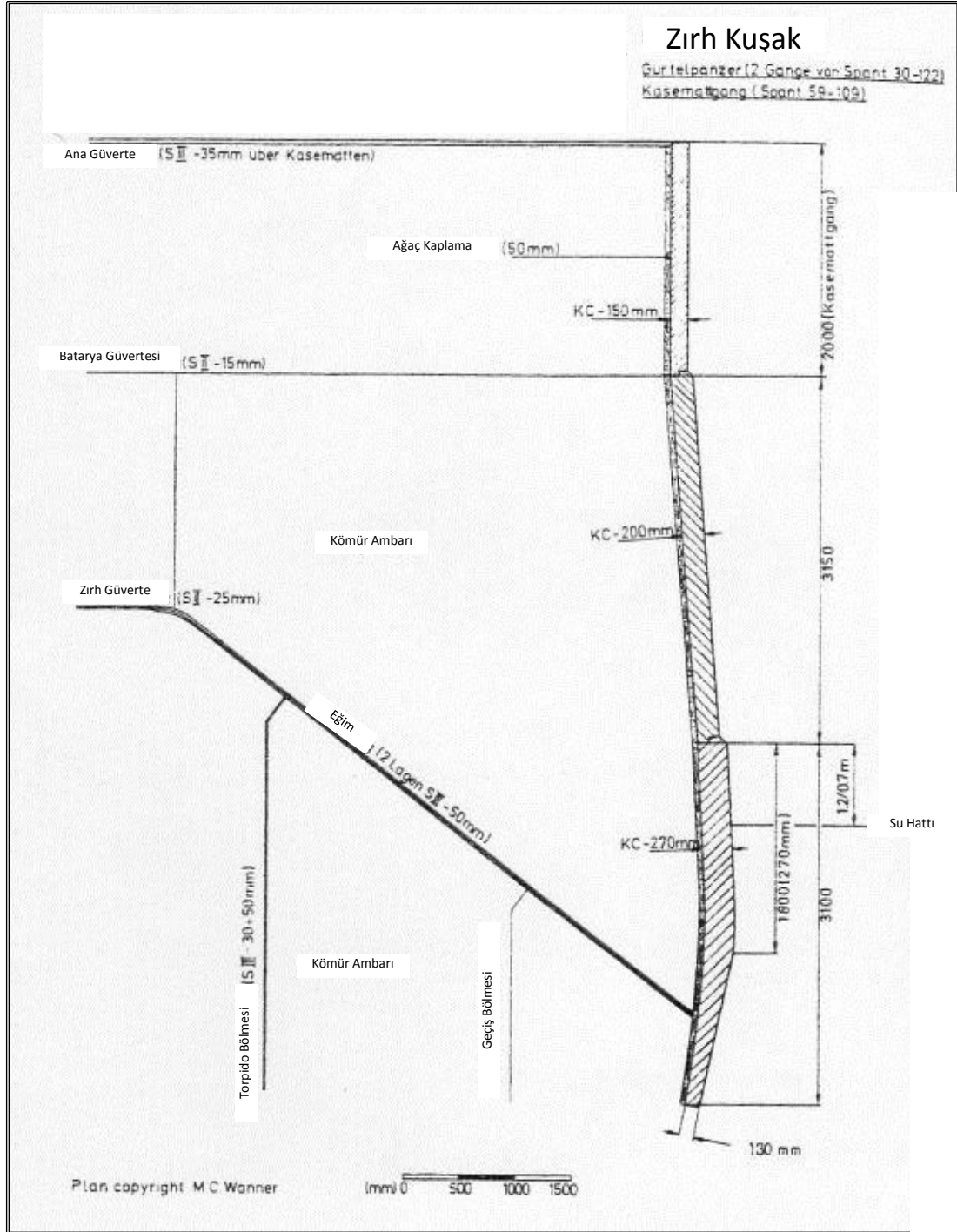


Yavuz'un donanmadan Ayrılış Töreni (7 Haziran 1973)

### Turkish Studies

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 10/1 Winter 2015



YAVUZ (GOEBEN)'İN 1974 YILINDA ÇİZİLEN ZIRH ŞEMASI<sup>40</sup>

## ALMAN BASININDA YAYINLANAN HABERLER

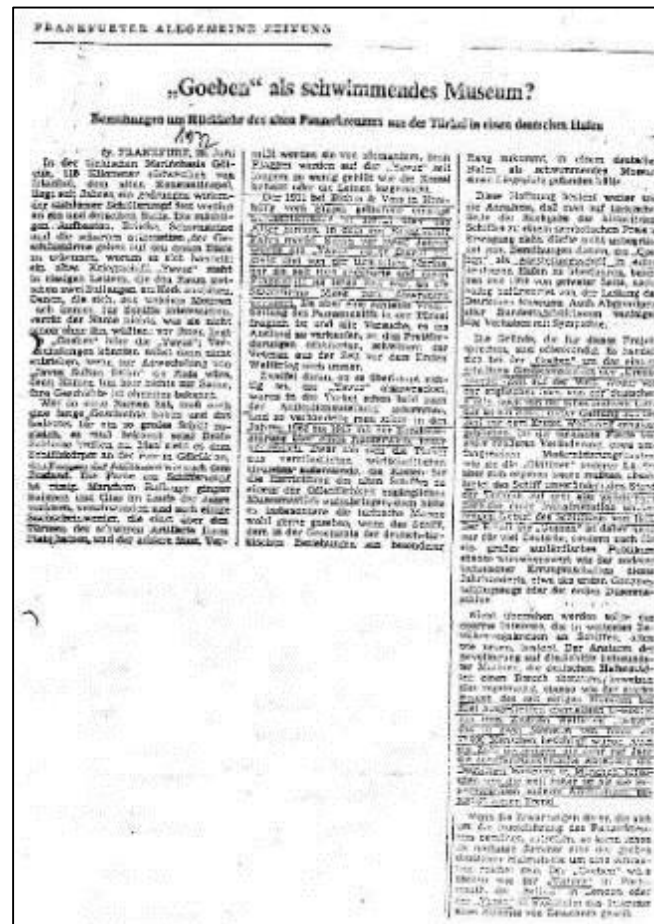
<sup>40</sup> Şema Yavuz söküm aşamasında iken MKEK ilgililerinin talebi üzerine Prof. Erwin Strobuschve Dr. Gert Sandhofer tarafından 1974 yılında çizilmiştir. ( von Martin-Cristhop Wanner, “Die letzten Monate der Goeben”, Marine Rundschau, 9/1976, s.326.)

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015



Allester Kreuzer der Welt Verschrottet'in Dünyanın En Eski Krüvazörü Hurda Oluyor  
Alman Müzeleri için Son Şans başlıklı haberi



Frankfurter Allgemeine Zeitung gazetesinin “Goeben” Yüzten Müze? başlıklı haberi.

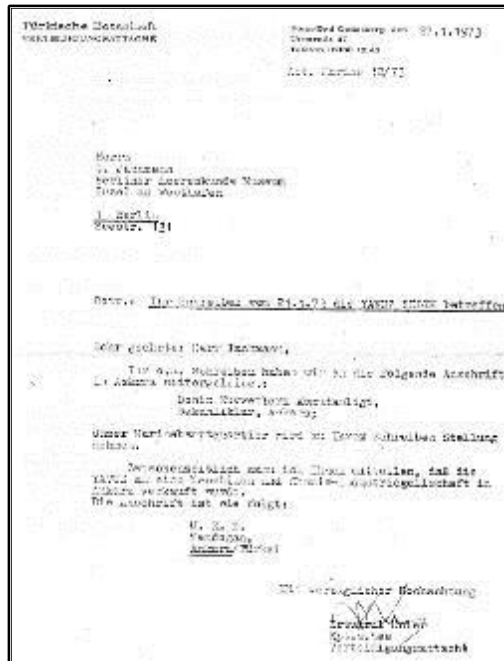
### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015





## YAVUZ (GOEBEN)'UN MÜZE YAPILMASINA İLİŞKİN RESMİ YAZIŞMALAR<sup>41</sup>



<sup>41</sup> DTA, Celalettin Yavuz Arşivi, 19/38, s.12-16.

21.I.1973

Berliner Meereskunde Museum  
Insel am Westhafen  
Seestr.131

Sehr geehrte Herren:

Vor einiger Zeit las ich in dem Mitteilungsblatt der Bundesvereinigung "Seefahrt ist not", das die alte "Yavus Selim" ex "Goeben" für 3 Millionen DM zum Verkauf steht. Wäre es nicht möglich, falls die Summe nicht aufgetrieben werden kann, Sie als Geschenk für den deutschen Marinebund zu bekommen? der Sie dann in den Stichkanal bei dem Ehrenmal in Kiel-Laboe auflegen könnte.

Die Bundesmarine müsste das Schleppen nach dorthin durchführen. Es könnten dann Törns von 100 und mehr Urlaubern, das Schiff farblich in Schuss bringen und dann vielen Besuchern die Möglichkeit geben es zu besichtigen. Von den Urlaubern und Besuchern könnte dann Geld für die Bezahlung oder ein Gegengeschenk aufgebracht werden.

Wenn die alte "Sultan Yavus Selim" auch ausgedient hat, so ist Sie es doch wert, erhalten zu bleiben.

In Leningrad liegt die "Aurora" und England hat unter grossen Kosten, die "Great Britain" sogar huckepack mit deutscher Hilfe von den Falklands heimgeholt.

G. Jachmann  
*G. Jachmann*

Abschriften gehen an die Adressen:

Marineattaché der Türkischen Botschaft in Bonn  
Bundeswehramt (Marine) in Bonn  
Deutscher Marinebund e.V. Wilhelmshaven  
Herrn Reimers Marine Ehrenmal Kiel-Laboe  
Die Zeitschriften "Marine" und "Schiffahrt International-Seekiste"

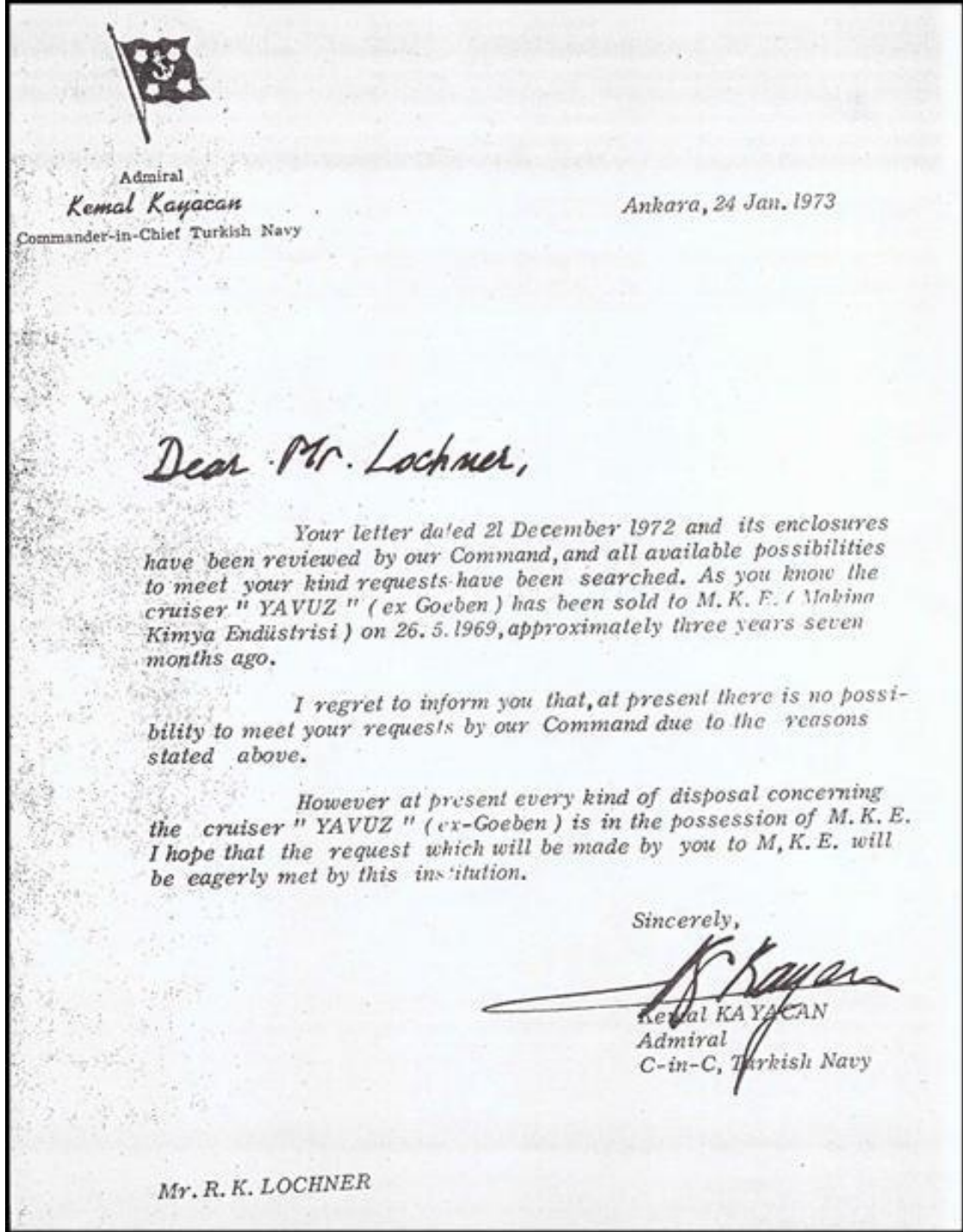
### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015





**DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI ORAMİRAL KEMAL KAYACAN İMZALI  
MEKTUP<sup>42</sup>**



<sup>42</sup> DTA, Celalettin Yavuz Arşivi, 40, 19/40.

## KAYNAKÇA

### I. Arşiv Belgeleri

#### A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

İradeler, Hariciye Kısım Evrakı, (BOA.İHR.)

434/1332, 10/C/1332 (Hicri).

Bab-ı Ali Evrak Odası (Arşivi) Belgeleri (BEO)

4283/321156, 10/C/1332 (Hicri).

Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi, (DH.ŞFR.)

436/45, 28/Te/1330 (Hicri), 43/222, 19/N/1332 (Hicri)

Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 3.Şube Müdüriyeti (DH.EUM.)

#### B. İstanbul Deniz Müzesi Arşivi (İDMA)

Belge Katalogları, Mülga-i Bahriye 10 Numaralı Belge Kataloğu (MB-X)

339/1, Kanuni Sani 1918; 484/65, 9 Kasım 1921; 484/66, 4 Aralık 1921; 484/197, 16 Aralık 1918; 484/278, 11 Aralık 1918; 484/294, 10 Aralık 1916; 484/301, 7 Şubat 1917; 484/303, 26 Ocak 1917; 484/535, 536, 537, 21 Temmuz 1920; 482/552, 2 Eylül 1920.

#### C. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

Raşit Metel Arşivi

Coşkun Güngen Arşivi

Turhan Özer Arşivi

Celalettin Yavuz Arşivi

#### D. Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi (ATASE)

Tarihçe Koleksiyonu I, Dz.K.K.Tarihçesi, (1923-1935)

#### E. Gölçük Tersanesi Komutanlığı Fotoğraf Arşivi

#### F. National Archives and Records Administration/ABD (NARA)

Defence of Turkey, 13 Ekim 1950.

US Regional Military Guidance on Turkish Forces Proposed for 1953 Annual Review,

Report on Effectiveness of Forces Turkey, 31 Aralık 1953.

### II. Süreli Yayınlar

Cumhuriyet

Hürriyet

Tercüman

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 10/1 Winter 2015



### III. Basılı Eserler

- ARMAOĞLU, F.** (1983), *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1918*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- BARGUT, Ş.** (2000), *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı*, Deniz Basımevi, Ankara,.
- BAŞ, E.** (2008), *Türk Tarihinde YAVUZ Zırhlısının Rolü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul.
- BENNETT, G.** (2005), *Naval Battles of the First World War*, Pen & Sword Military Classics, London.
- BREYER, S.** (1973), *Battleships and Battlecruisers of the World, 1905–1970*, Macdonald and Jane's, London.
- CAMPBELL, N.J.M.** (1978), *Battle Cruisers*, Conway Maritime Press, Greenwich.
- ÇULCU, M.** (2004), *İkdam Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi*, Denizler Kitabevi, İstanbul.
- GÜVENÇ, S.** (2008), *Osmanlıların Dretnot Düşleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- HALPERN, P. G.** (1995), *A Naval History of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis.
- IŞIN İ., B.** (2006), *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e*, Deniz Basımevi, İstanbul.
- LANGENSIEPEN B. & GÜLERYÜZ A.** (2000), *Osmanlı Donanması 1828-1923*, Denizler Kitabevi, İstanbul.
- LOREY** Amiral (1946), *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, çev.: Tekirdağlı H.Sami, Genelkurmay Başkanlığı
- MAKELA, M. E.** (2006), *Yavuz (Goeben)'un İzinde*, çev.: Namık Kemal Ebiz, Deniz Basımevi, İstanbul.
- SANDER, O.** (2005), *Siyasi Tarih (İlkçağlardan 1918'e)*, İmge Kitabevi, İstanbul.
- STAFF, G.** (2006), *German Battlecruisers: 1914–1918*, Osprey Books, Oxford.
- TUNABOYLU, İ.** (2006), *Yavuz (Goeben) Zırhlısı*, Deniz Basımevi, İstanbul.
- YAVUZ, C.** (2001), *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyollar*, Deniz İkmal Grup K.lığı Basımevi, İstanbul.
- UÇAROL, R.** (1985), *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- , *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi* (2000), Dz.K.K.lığı Kh. Basımevi, Ankara.
- , *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi* (1999), Gölcük.
- , *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi* (1976), C.8, Gnkur Basımevi, Ankara.

### IV. Makaleler

- AVCI, S.** (2000), Goeben (Yavuz), *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S.579, Kasım, ss.104-113.
- BEDİRHAN, Y. – ATABEY, F.** (2013), “Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)/ Foreign Advisors In The Ottoman Navy (1808-1918)”, *TURKISH STUDIES-International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish or Turkic*, ISSN: 1308-2140, Volume 8/5, Spring, DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.4634>, p. 127-139.

- DOĞANAY, R.** (2014), “Milli Mücadele ve Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk-Amerikan İlişkileri (1918-1927)/ Türk and American Relations At The First Years of National Struggle And Republic (1918-1927)”, *TURKISH STUDIES- International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish or Turkic-*, ISSN: 1308-2140, Volume 9/4, Spring, DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.6854>, p. 371-388.
- GÜVENÇ, S., BARLAS, D.** (2003), “Atatürk’s Navy Determinants of Turkish Naval Policy, 1923-1938”, *International Journal of Stratejik Studies*, 26/1 (March), ss 1-35.
- KAYARLAR, F.** (1976), Yavuz’dan Anılar, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 493 (Nisan), ss.33-38.
- KERVANKIRAN, İ.** (2014), “Dünyada Değişen Müze Algısı Ekseninde Türkiye’deki Müze Turizmine Bakış/Perspective Of Museum Tourism In Turkey In Termes Of Changing Museum Perception In The World”, *TURKISH STUDIES- International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish or Turkic-*, ISSN: 1308-2140, Volume 9/11, Fall, DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.7522>, p. 345-369.
- TUNABOYLU, İ.** (2013a), “ABD Türkiye Askeri Ataşesi Albay Elliot’un Raporları Işığında Cumhuriyet Donanmasının İtalya’dan Aldığı Harp Gemileri”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22, ss. 89-107.
- TUNABOYLU, İ.** (2013b), Midilli’nin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı, *Studies of The Ottoman Domain*, C.3, S.4, ss. 34-46.
- TUNABOYLU, İ.** (2015), Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği, *Studies of The Ottoman Domain*, C.5, S.8, ss. 21-47.
- WANNER, V. M.-C.** (1976), “Die letzten Monate der Goeben”, *Marine Rundschau*, Lehmanns, München, S. 9, ss.562-568.
- NOYAN, B.** (1997), Birinci Dünya Harbi’ne Nasıl Girdik?, *Hayat Tarih Mecmuası*, S.8 (Ağustos), ss.47-55.
- , “TCG YAVUZ’un Donanma’dan Ayrılma Töreni” (1973), *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, s.36.

#### V. İnternet Siteleri

- <http://www.hnsa.org/> (ET: 20 Aralık 2014).
- <http://tr.wikipedia.org/wiki/Cidar> (ET: 12 Aralık 2014).

#### Citation Information/Kaynakça Bilgisi

- TUNABOYLU, İ., Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben), *Turkish Studies - International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic* Volume 10/1 Winter 2015, p. 771-802, ISSN: 1308-2140, [www.turkishstudies.net](http://www.turkishstudies.net), DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.7814>, ANKARA-TURKEY