

## I. Dünya Savaşı'nda Efsane Kruvazör Emden Mürettebatı'nın Yemen'e Varışları ve Osmanlı Devleti'ne Sığınmaları

### *Arrival of Crew Members of Legendary Cruiser Emden in Yemen and Their Refuge in The Ottoman Empire in The World War I*

İbrahim AYKUN\*  
Yahya YEŞİLYURT\*\*

**Öz:** I. Dünya Savaşı başladığı zaman SMS Emden Kruvazörü, Pasifik Okyanusu'ndaki Alman üssünde bulunuyordu. İngiltere'nin Almanya'ya savaş açması üzerine, okyanusta Almanya'nın Avrupa'daki yükünü hafifletmek üzere harekete geçen Alman Filosu, Amerika kıtasına doğru yol alırken, Emden bulunduğu donanmadan ayrılarak batı yönünde seyretmişti. SMS Emden yaptığı faaliyetlerle İngiliz, Fransız ve Rus gemilerinin korkulu rüyası haline gelmişti. Yoğun bir takipten sonra nihayet Cocos Adaları açığında Avustralya'ya ait Sydney tarafından batırılan bu kruvazör, o tarihlerde sürmekte olan savaşta, müttefikleri motive etmekteydi. Yaptığı korsanlık tarzı baskınlarla adını deniz harp tarihine yazdıran Emden Kruvazörü ve mürettebatı efsane haline gelirken İngilizler ve müttefikleri için ise korkulu bir rüya haline gelmişti. Emden kruvazörünün başta kumandanı Hellmuth von Mücke olmak üzere, çok önemli mürettebatı, yoğun bir takibin ardından Yemen'de karaya çıkmışlardı. Osmanlı Devleti'nin bir vilayeti olan Yemen, I. Dünya Savaşı'nda İngilizlere karşı bir mücadele sahasıydı. Karaya çıkanlar, çıktıkları bölgenin neresi olduğunu bilmiyorlardı. Bu mürettebatın Yemen serüveni sadece Mücke'nin hatıratında yazdıklarıyla sınırlı kalmıştır. Hakkında sınırlı bilginin bulunduğu bu tarihi vaka, Türkiye'deki askeri arşivlerde yapılan yoğun araştırmalar neticesinde yeniden ele alınarak değerlendirilmektedir.

**Anahtar sözcükler:** SMS Emden, I. Dünya Savaşı, İngiltere, Almanya, Osmanlı Devleti, Yemen, Hellmuth von Mücke

**Abstract:** When the World War I broke out, SMS Emden Cruiser was in German base in Pacific Ocean. When the German fleet which took action in order to relieve the burden of Germany in Europe, was moving towards the American continent, upon Britain's declaration of war on Germany; Emden left the fleet and moved towards the west. Due to its combats, SMS Emden became a nightmare for the British, French and Russian fleet. The cruiser sank by Sydney of Australia, off the shores of Cocos Islands, following an intense hunt, motivated the allies during the war going on in those days. While Emden Cruiser putting its stamp on naval military history due to the pirate-like attacks, and its crew members became legend, they also became nightmare for the British and their allies. The significant crew members of Emden Cruiser including Hellmuth von Mücke, the commander, went ashore in Yemen after a long follow. Yemen, of Ottoman Empire, was a combat field against the British in the World War I. Those who went ashore, did not have any idea of where they were. The adventure of the crew members is limited only to what Mücke wrote in his journal. This historical case, about which limited information is known, is revised and re-evaluated after intense research carried out in the military archives in Turkey.

**Keywords:** SMS Emden, World War I, Britain, Germany, Ottoman Empire, Yemen, Hellmuth von Mücke

\* Yrd. Doç. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Tokat. akball60@hotmail.com

\*\* Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Kastamonu. yahyayesilyurt@hotmail.com

## I. Dünya Savaşı'nın Başlaması

I. Dünya Savaşı, Pierre Renouvin'in, "*Silaha başvurulması, sonuçtan başka bir şey değildi...*" sözleriyle en anlamlı ifadesi bulan ve sonuçları tüm dünya milletlerini etkileyen bir olaydır (Renouvin 2004, 10). Bu savaş, görünürde küçük bir kıvılcımla ortaya çıkmış, bir hafta gibi kısa bir sürede milletlerarası bir olay haline gelmiş ve tüm insanlığı felakete sürükleyecek gelişmelere sahne olmuştur. Oysa I. Dünya Savaşı'na giden saiklere bakıldığında; İngiltere ve Almanya'nın deniz aşırı bölgelerde nüfuz mücadeleleri, Avrupa kıtasında gerçekleşen bloklaşmalar ve yeni sömürge elde etme yarışı gibi nedenler, Avrupa Devletlerini birbirleriyle görünmeyen bir mücadele içerisine sokmuştur (Ferro 2002, 170; Renouvin 2004, 13). 1908'de Avrupa'nın merkezinde Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan tarafından işgal edilmesi bu savaşın nedenleri arasında gösterilmektedir (Robbins 2005, 14-15; Yılmazata 2012, 73-75).

Bu savaşı bir dünya sendromuna götüren olay Bosna'da patlak vermişti. Zahiri sebebi olarak gösterilen bu gelişme, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu veliahdı Franz Ferdinand'ın 28 Haziran 1914 tarihinde Bosna'ya yaptığı ziyaret esnasında suikast sonucu öldürülmesiyle başlamıştı (Strachan 2014, 28-29; Ferdinand, eşiyle birlikte yaptığı bu ziyarette öldürülmeden önce bombalı saldırıdan kurtulmuşlardı. Ancak daha sonra Prinsip adında bir Sırp tarafından silahla vurulmuştur. Prinsip, Kara El adlı Sırp örgütünün bir üyesi olarak tespit edilmiştir. Detay için bk. Bayur 1991b, 588). Suikast, ilk etapta devletler tarafından bir savaş sebebi olarak görülmemiştir. Ancak Avusturya'nın Sırbistan üzerinde izlediği yayılcı politika, bu olayın seyrini değiştirmiş ve daha sonra olayın, uluslararası mesele haline gelmesinde büyük rol oynamıştı (Ülman 2002, 17).

Suikastın uluslararası mesele haline gelmesinin perde arkasında da 1908 yılında Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan tarafından sebepsiz yere ilhak edilmesi ve artan sömürgeleşme mücadelesi bulunmaktaydı (Ülman 2002, 18-19; Robbins 2005, 14-15). Buna ek olarak, Rusya'nın Balkanlarda izlediği yayılcı siyaset ve bu politikaya karşılık Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun takındığı tavır, meselenin bir dünya krizi haline dönüşmesini açıklar mahiyettedir. Zira Rusya destekli Sırbistan'ın da Avusturya'nın politikalarını tehdit eder olması; Avusturya'nın ise Osmanlı Devleti ile Bulgaristan aracılığıyla Rusya'nın bu politikalarını engellemeye yönelik faaliyetleri, bölgede zaten var olan politik mücadelenin tansiyonunu artırmaktaydı (Bayur 1991a, 559; Armaoğlu 2009, 134). Akabinde Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları'yla zayıf düşmesi, Emperyalist Devletlerde Osmanlı'nın yakın bir zamanda yıkılacağı düşüncesini pekiştirmişti. Dolayısıyla bu düşünceyle birlikte, Osmanlı coğrafyasında, özellikle de Hindistan hinterlandındaki Ortadoğu topraklarında İngiliz-Alman rekabeti de bu savaşın bir diğer amilleri arasında gösterilmektedir (Bayur 1991b, 22-34; Ferro 2002, 170).

Avusturya veliahdının öldürülmesinden hemen sonra Sırp yönetimi, akıllıca davranarak suikastı düzenleyenlerle bir bağlantısı olmadığını ilan etmişti. Ancak Avusturya'nın Almanya eksenli Avrupa politikası yürürlüğe konulmuştu (Robbins 2005, 17). Almanya'nın desteğini alan Avusturya-Macaristan, veliahdın öldürülmesinden dolayı Sırbistan'a 23 Temmuz'da bir ultimatum vermiş ve 25 Temmuz'da almış olduğu yanıtın memnun kalmayınca, Sırbistan'la bütün diplomatik ilişkilerini kesmişti (Armaoğlu 2009, 136). Ferdinand'ın ölümünden yaklaşık bir ay sonra verilen bu muhtırada;

- Sırp yönetiminden Avusturya-Macaristan karşıtlığı propagandaya son verilmesi,
- Belli başlı kişilerin tevkif edilmesi,
- Suikast araştırmasında Avusturya'dan da bir temsilci bulundurulması, gibi istekleri içeren bazı maddeler bulunmaktaydı (Robbins 2005, 18; Strachan 2014, 37).

Avusturya'nın bu istekleri, tek bir madde dışında, Sırbistan tarafından kabul edilmiştir. Ancak Sırbistan, iç işlerine müdahale olarak gördüğü, suikast için araştırma komisyonunda Avusturya'nın temsilci bulundurma isteği kabul etmeyince, Avusturya, Sırbistan'a müdahale etmek için beklediği fırsatı bulmuştu. Zaten Avusturya'nın amacı da Sırbistan'ın kabule yanaşmayacağı maddeleri sunarak, kendisine müdahale fırsatı sağlamaktı (Ayrıca ultimatomenin tam metni için bk. Bayur 1991b, 563-567).

Sırbistan'ın seferber hale geçmesi ve Avusturya-Macaristan'ın da Sırbistan'ın hazırlığına fırsat vermeden 28 Temmuz'da Belgrad'ı bombalaması üzerine I. Dünya Savaşı başlamıştı (Esasında Avusturya-Macaristan, veliahdın öldürülmesinden önce Sırbistan'a muhtıra hazırlanmıştır. Veliahdın öldürüldüğü gün, bu muhtıraya Avusturya-Macaristan Dışişleri Bakanı Kont Berchtold'un son şeklini verdiği bilinmektedir. Detay için bk. Bayur 1991b, 561). Diplomatik açıdan sorunun çözülmesi için çaba gösterilmesine rağmen teşebbüsler sonuç vermeyince, bu kez Rusya, 31 Temmuz'da Avusturya'ya karşı seferberlik kararı almıştı. Çünkü Rusya'nın Pan-İslav politikasına ters düşen Avusturya-Macaristan'ın bu hareketi, aynı zamanda Rusya'nın Balkanlardaki itibarına gölge düşürmekteydi (Robbins 2005, 18). Rusya harekete geçince bu kez Almanya, Rusya'dan bu seferberliği durdurmasını istemişti. Bu istek Rusya tarafından reddedilince, Almanya, Rusya'ya 1 Ağustos 1914'te savaş ilan etmişti. Rusya'nın olası bir savaşa girmesi durumunda, birlikte hareket edecekleri yönünde antlaşma imzalayan Fransa, bu durum karşısında seferberliğini ilan etmek zorunda kalmıştı. Bu gelişme üzerine Almanya, Fransa'ya da ultimatomenin vermiş ve istediği cevabı alamayınca, 3 Ağustos 1914'te Fransa'ya da savaş ilan etmişti. Almanya, iki taraflı bir savaşa girince, bir an evvel Fransa'yı yenip, bütün gücünü Rusya üzerine yöneltmek istemişti (Robbins 2005, 25).

Almanya'nın Fransa'yı savaş dışı bırakmak ve dikkatini Rusya üzerine yöneltmek gayesiyle yöneldiği batı cephesinde, Belçika kilit bir rol oynamaktaydı. Çünkü Almanya, Fransa üzerine kara harekâtı düzenlerken Belçika'dan geçmek zorundaydı. Bu yüzden Belçika'dan müsaade istemişti. Bu istek kabul edilmeyince Almanya, 4 Ağustos 1914'te Belçika'ya da savaş ilan etmişti. Belçika'ya yapılan savaş ilanı savaşın seyrini ve boyutunu değiştirerek bir anda savaşı kıta Avrupa'sının dışına çekti. Çünkü Avrupa'ya çıkış noktası olan Belçika'nın işgal edilmesine karşı çıkan İngiltere, derhal harekete geçmiş ve bu hareket, 1839'dan beri himayesini sağladığı Belçika'ya karşı yapılan savaş ilanı karşısında, 4 Ağustos 1914'te Almanya'ya savaş ilanı ile neticelenmişti. 6 Ağustos 1914'te Avusturya'nın Rusya'ya savaş ilanı ile birlikte, suikastla başlayan olay bir hafta içerisinde Avrupa Devletleri'nin katıldığı büyük bir harbe dönüşmüştü (Ülman 2002, 32).

İlerleyen tarihlerde Japonya, Osmanlı Devleti, Bulgaristan, İtalya, Romanya, Yunanistan ve Amerika Birleşik Devletleri'nin katılımıyla, bu "*Balkan Sorunu*", çok cepheli ve çok uluslu bir dünya savaşı haline gelmişti.

### **Tarihte Emden veya SMS Emden Kruvazörü'nün Tarihçesi**

Emden adı; tarihte, farklı yerlerde ve şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Emden adı ilk olarak Almanya'da Aşağı Saksonya denilen bölgede, deniz kenarında bir şehre verilmiştir. Ancak tarihte Emden denildiğinde, I. Dünya Savaşı yıllarında efsane haline gelmiş olan kruvazörden başka, dört geminin daha adını akla getirmektedir. Birincisi Emden, 1759'da 250 tonluk Donanma Destek Gemisi olarak inşa edilmişti. O sıralarda Akdeniz'de artan deniz ticareti nedeniyle 1761'de satılmıştı. İkincisi, bu araştırmanın da asıl temasını oluşturan mürettebatın içinde bulunduğu SMS Emden'dir. SMS Emden, 26 Mayıs 1908'de Alman İmparatorluğu Donanması'nın küçük bir kruvazörü olarak denize indirilmişti. Bu gemi, imparatorluk tersane-

sinde yapılmış ve 10 Temmuz 1909'da ise donanmada görevlendirilmiştir. Yaklaşık 3650 ton gelen bu kruvazör, on tane 4,1 inçlik toplara ve 17,7 inçlik iki torpidoyla donatılmıştı. 1910-1914 arası, Uzak Doğu denilen, Japonya açıklarındaki sularda Alman Kruvazör Filosu'yla birlikte görev yapmıştır. I. Dünya Savaşı başladıktan sonra Hint Okyanusu'nda İttifak Güçlerine ait ticaret gemilerine yönelik faaliyetlerde bulunmuştur. Ancak 9 Kasım 1914'te Cocos Adaları açıklarında Avustralya savaş gemisi HMAS Sydney ile karşı karşıya gelmiş ve Kuzey Keeling Adası'nda batırılmıştır. 1950 yılında bir Japon firması tarafından sökülerek parçalanmıştır (Forstmeier 1972).

SMS Emden'in I. Dünya Savaşı'nda batırılmasından sonra 1916'da Almanlar aynı adla hafif zırhlı bir kruvazör daha yapmışlardı. 5440 tonluk bu kruvazör ise 1920'de Fransız Donanması tarafından ele geçirilmiş ve 1926'da Caen'da parçalanmıştı. Dördüncü Emden, 7 Ocak 1925'te Hafif Kruvazör olarak denize indirilmiştir. 1945 Nisan ayında Baltık Denizi'nde ağır hava saldırısı neticesinde batırılmıştır. Emden isminin geçtiği son gemi ise 21 Mart 1959 tarihinde Federal Alman Cumhuriyeti Donanması'nın hızlı firkateyn olarak denize indirilmiştir (Forstmeier 1972).

### I. Dünya Savaşı'nda SMS Emden'in Faaliyetleri

Almanya, I. Dünya Savaşı başlamadan çok önce Uzakdoğu'da Tsingtau denilen yeri üs olarak seçmişti. Alman yayılcılığının istasyonu olarak konuşlandırılan Çin'in kuzeydoğusundaki Tsingtau, Japonya'ya bağlıydı. Kaiser II. Wilhelm, Almanya'nın Pasifik Okyanusu'nda başlıca bir deniz üssü için Tsintau'yu 1898'de iki misyonerinin ölümünü gerekçe göstererek ele geçirmişti (Currey 1917, 48). Öyle ki Alman yayılcılığının bir göstergesi olarak, şehrin en görünür tepesinde Luther Kilisesi inşa etmişlerdi (Taylor 2007, 39). Hatta Çin'in iç kesimleriyle ulaşımı sağlamak için demiryolu hattı bile döşemişler ve yaklaşık 20 milyon sterlin harcama yapmışlardı (Buchan 1915, 177). Almanya, burada, bir deniz filosu bulundurarak, hem bölgede var olma mücadelesini yürütmek hem de bu mücadelelerden elde ettiği yeni yerleri koruma amacı güdüyordu. Almanya'nın yayılcı politikası, onu İngiltere'yle karşı karşıya getiriyor ve karada süren mücadele, denizlerde de ortaya çıkıyordu (Renouvin 2004, 95). Bu çekişme kayıtsız şartsız olarak askerî tedbirleri beraberinde getirmekteydi. Nitekim Churchill, Parlamento'da yaptığı konuşmasında, denizlerde bulunan birkaç Alman kruvazörünü yakalamak için donanmasında, yaklaşık 90 savaş gemisinin bulunduğunu, deklare etmişti (Balfour 1915, 9).

İngiltere açısından tehlike arz eden Tsingtau'daki Alman filosuna, savaş başlamadan önce, 53 yaşında ve ailesi seçkin bir Prusyalı olan Koramiral Maximilian Graf von Spee komuta ediyordu. Spee, topçuluk üzerine almış olduğu özel eğitimin yanı sıra etkili donanma uzmanıydı (Taylor 2007, 39). Spee'nin donanmasında, 1906'da yapılan "*Scharnhorst ve Gneisenau*" adlı iki zırhlı kruvazör, Leipzig, Dresden ve Emden isimlerinde üç hafif kruvazör bulunmaktaydı. Scharnhorst ile Gneisenau, sekiz tane 21 ve altı tane de 15 santimlik topa sahipti. Diğer hafif kruvazörlerde on tane 10.5 santimlik top bulunmaktaydı (Weisbach 1936, 1). Emden, 10.5 cm'lik toplardan başka iki tane de 8 mm çapında makineli silaha, üç tane 6 santimlik seyyar topa ve iki tane 8 mm'lik makineli tüfeğe ve 45 santim kalibreli iki torpidoya sahipti (Forstmeier 1972, 2). Bunların dışında dört gambot ve üç tane de nehir gambotu, Alman filosuna eşlik ediyordu (Weisbach 1936, 1).

I. Dünya Savaşı, ulusları cephelere çekmeden önce Tsingtau'daki bu Alman filosu, çeşitli sebeplerle sefere çıkmıştı. Amiral Spee'nin komuta gemisi olan Scharnhorst ile Gneisenau, savaş başlamadan beş hafta evvel yakıt tedarik etmek için güneye doğru gitmişlerdi. Amiral Spee, Temmuz-1914 başlarında, Avrupa'daki gelişmelerin kötüye gittiğine yönelik bilgiler almaya

başlayınca, derhal bütün filoyu bir araya toplamıştı (Weisbach 1936, 3). Nitekim Almanya'nın Belçika'yı işgali sonrası, 4 Ağustos 1914'te İngiltere, Almanya'ya savaş ilan edince Uzakdoğu'da bulunan Alman donanmasının da faaliyet programı değişmiştir. İngiltere, derhal kuzey denizinde tedbirler alarak, Almanya'ya ait iletişim hatlarını kontrol altına almış ve yine denizden giden Alman iletişim kablolarını kesmişti. Bunun üzerine merkezden çok fazla bilgi alamayan ve telsiz iletişiminin kendileri açısından zararlı olacağını düşünen Spee, okyanusta tek başına karar vermek zorunda kalmıştı (Balfour 1915, 9). Spee, aldığı karar gereği başta İngiltere olmak üzere, Rusya ve Fransa'ya ait ticaret gemileri ile hafif silahlı donanmalarına karşı Pasifik'te taarruzu düşünmüştü (Weisbach 1936, 4; Kelly 2011, 381). Almanya'nın mandaterliğinde bulunan ada, liman ve toprakları koruma yerine doğrudan İngiltere ve müttefiklerinin zararına olacak saldırı planını uygulamaya koymuşlardı (Buchan 1915, 179). Çünkü böylece düşmana ait deniz kuvvetleri üzerlerine çekilerek, kara Almanyası'nın yükü azaltılmaya çalışılacaktı. Ancak bir taraftan da Japonya'nın savaşa girip girmeyeceği Spee'yi ve donanmayı düşündürmekteydi. Zira Japonya'nın savaşa girmesi durumunda Tsingtau'yu boşaltmak mecburiyetinde kalacaktı. İlerleyen tarihlerde Japonya'nın savaşa İtilaf kuvvetleri tarafında katılması, Spee'nin bu düşüncesinde ne kadar haklı olduğunu ortaya koyuyordu. Bu durumda Spee, 11 Ağustos 1914'te Tsingtau'yu terk ederek, tüm filoya Pagan'da buluşma emri vermişti (Weisbach 1936, 6; Taylor 2007, 40).

13 Ağustos 1914'te Pagan'da Amiral Spee, tüm filo komutanlarıyla bir araya gelerek durum değerlendirmesi yapmıştı. Bu görüşmede, denizlerde kruvazör savaşını kabullenme uygun görülmemişti. Ayrıca izlerini belli etmeden düşman kuvvetlerini oyalamak filonun akıbeti açısından başlıca amaç olarak tespit edilmişti. Çünkü Alman filosunun yeterli yakıt ikmal edemeyeceği, düşman kuvvetlerinin üstün olması ve düşman filosunun dikkatini uzun süre farklı bir bölgeye çekme amacı güdülmesi gibi nedenlerle denizlerde kruvazör savaşına girilmesi uygun görülmemişti (Weisbach 1936, 6-7). Emden hariç tüm filo, Amerika sularına doğru harekete geçmiş ve böylece Uzakdoğu'da deniz mücadelesi farklı bölgelere kaymıştı. Filo, Pagan'da toplanmadan önce Emden faaliyetlerine başlamıştı. Almanya'nın 2 Ağustos'ta Rusya'ya savaş ilan etmesi nedeniyle, 4 Ağustos 1914'te Kore ile Japonya arasında seyreden ve Ruslara gönüllü asker taşıyan "*Dijesan/Rjäsan*" adlı gemiyi, Quelpart Adası yakınlarında yakalamış ve Tsingtau'ya getirmişti (Gill 1918, 195; Forstmeier 1972, 3). Rus gemisine motorlarını durdurmasını ve telsizini kullanmamasını söylemişti. Ancak bu gerçekleşmeyince gemiyi alıkoymuş ve beraberinde kullanmayı düşünmüştü (Taylor 2007, 41). Savaşın başlangıcından sonra yaptığı ilk faaliyeti ve hemen sonra 5 Ağustos 1914'te aldığı emir gereği yanında "*Prinz Eitel Friedrich*" adlı yardımcı kruvazör ve "*Markomannia*" adlı kömür gemisiyle birlikte Pagan'a giderek, diğer filo toplantı için katılmıştı (Weisbach 1936, 6; Forstmeier 1972, 4; Taylor 2007, 41).

Emden, Karl Friedrich Max von Müller tarafından komuta ediliyordu ve 13 Ağustos 1914'te yapılan amiraller görüşmesinde Müller, Hint Okyanusu'na gidip gidemeyeceğini tartışmaya açmıştı (Taylor 2007, 42). Yapılan toplantı sonrası Emden Kruvazörü, beraberinde bir kömür gemisiyle birlikte Hint Okyanusu'na gönderilmeye karar verildi (Weisbach 1936, 7). Spee komutasında bütün bir filo, güney yolunu izleyerek Amerika kıtasında faaliyete karar vermişken; Müller, daha stratejik bir noktayı hedef alarak, mürettebatıyla farklı bir rota izlemeye karar vermişti. İlk başlarda varılan hedef doğrultusunda, yani İngiliz ve diğer düşman kuvvetlerine ait (Rusya-Fransa gibi) ticaret gemilerine saldırılar düzenleyecekti. Müller, filosunun bulunduğu sularda İngiltere, Avustralya ve Japonya'ya ait deniz donanmalarının varlığına rağmen Singapur-Colombo, Colombo-Aden, Bengal Körfezi hatları ve Avustralya-Hindistan güzergâhlarında taarruz ve ani baskınlarla faaliyette bulunmayı göze almıştı (Forstmeier 1972, 6).

Emden ise 14 Ağustos 1914 sabahı filodan ayrılarak, ilk icraat olarak Hint Okyanusu'na giden yollardaki düşman telsiz istasyonlarına saldırılar düzenlemişti (Weisbach 1936, 9). Faaliyet alanı olarak da Bengal bölgesini seçmiş ve beraberinde 4000 tonluk kömür ve erzak taşıyan gemiyle İngiltere ve müttefiklerine karşı harekete geçmişti. Hint Okyanusu'nda olduğunu gizlemek için Malakka Boğazı'ndan Timor Adası'na doğru seyir izlemişti (Taylor, 2007, 42). Daha sonra 20 Ağustos 1914'te "Geir" adlı gambotla telsiz muhaberesi amacıyla buluştuktan sonra, 1 Eylül 1914'te Hint sularına girerek baskınlarına başlamıştı (Weisbach 1936, 60).

Emden'in saldırı için seçtiği bölgelerde İngiliz harp gemileri bulunmuyordu ve bu güzergâhlar kömür, hububat ve savaş için asker sevkiyatı nedeniyle çok canlı bir deniz trafiğine sahipti. Dolayısıyla bölge, Emden için müsait bir mevki idi. 10 Eylül'de biri, İngiltere adına kömür taşıyan Yunan gemisi olmak üzere, iki gemiyi yakalayıp mallarına el koymuştu (Currey 1917, 48). "Pontoporos" adlı Yunan gemisi tarafsız olduğunu belirtmişse de Müller bu gemiye bir araştırma ekibi göndermiş ve elde ettiği belgelerden, taşınan kömürün İngiltere'ye ait olduğunu tespit etmişti. Bu gemi, İngiltere adına 6000 tondan daha fazla kömür taşımaktaydı (Taylor 2007, 4). Bunlardan başka asker sevkiyatı için donatılmış, 3400 tonluk "Indus" ve "Lovatt" adlarında İngiltere'ye ait iki gemi daha yakalamış ve derin sulara göndermişti. Ertesi gün, Hint kömürüyle yüklü "Killin" adında bir İngiliz gemisini daha yakalamış ve onu da batırmıştı. Ayrıca İngiltere açısından, o dönemler, 5 milyon mark kıymetinde çay taşıyan "Diplomat" adlı bir geminin daha batırılması, Emden'i ciddiye alınması gereken bir kruvazör olarak gündeme taşımıştı. Nitekim aynı tarihlerde Aden Körfezi'nde "Königberg" adlı Alman kruvazörünün de çay yüklü bir İngiliz gemisini batırması, Londra'da çay buhranına yol açmıştı (Weisbach 1936, 61; Taylor 2007, 43). 10-14 Eylül 1914 tarihleri arasında Bengal Körfezi'nde birden bire ortaya çıkan Emden, Indus, Lovat, Killin, Diplomat, Trabcock ve Kabanga isimlerindeki altı İngiliz gemisini yakalamış ve ilk beşini batırmıştı (Currey 1917, 48).

Emden, bir yerde fazla kalmamaya ve kömür ihtiyacını gördükten sonra, farklı bölgelere seyretmeyi tercih etmişti. Bu nedenledir ki, İngiltere'nin Emden Kruvazörü üzerine gönderdiği gemiler onu takibatta güçlük çekmişlerdi. Nitekim Müller, Bengal açıklarında faaliyetlerine bir son vererek, "Rangoon" denilen bölgeye gitmeye karar verdiğinde (Currey 1917, 49), bu karar, biri boş diğeri otomobil ve makine gibi malzemelerle dolu, iki İngiliz gemisinin batırılmasına olanak tanımıştı. Rangoon'a vardığında, bir Norveç gemisini yakalayıp, o ana kadar ele geçirilen İngiliz gemilerinden tutsak edilmiş mürettebat, bu gemiye bindirilmiş ve serbest bırakılmıştı (The Times 1914, 5). Müller, bu Norveç gemisi kaptanından; o tarihlerde iki İngiliz kruvazörü ve iki de Fransız zırhlı kruvazörünün bölgeye gönderildiğini öğrenince, rotasını Madras'a çevirmeye karar vermişti. Nitekim 16 Eylül 1914'te Emden'in tekrar Hint Okyanusu'na girdiği haberi duyulduğunda, bu sulara yapılan tüm deniz faaliyeti durma noktasına gelmişti (Weisbach 1936, 62). 14-18 Eylül 1914 tarihleri arasında Emden'in yürüttüğü saldırılardan rahatsız olan İngiltere, beş kruvazörle Emden'i takibe karar verdiğinde, 6 gemisi daha derin sulara gönderilmişti (Gill 1918, 198; Taylor 2007, 43).

19 Eylül'de rotasını Madras'a çeviren Emden, 22 Eylül'de Madras'a varmış ve havanın kararmasından faydalanarak İngiliz gemilerine yaklaşmıştı (Currey 1917, 49). Yaklaşık 3 km mesafeden bombardımana başlayan Emden, 15 dakika içerisinde, Madras'taki petrol sarnıçlarından iki tanesini tahrip ederek 5,5 milyon litre petrolü imha etmişti. Bu patlamada Burma Petrol Şirketi'ne verilen zararlarla birlikte, bir kişi yaralanmış ve iki kişi de ölü olarak bulunmuştu. Kıyı bataryalarının cevap vermesiyle ateşi keserek, ortalıktan kaybolmuştu (The Times 1914, 8). Müller, önce kuzey daha sonra güney yönünde bir seyir izleyerek, hakkında alınacak bilgileri yanılmayı da düşünmüştü (Adcock 1916, 28; Weisbach 1936, 64). Madras'tan sonra Ceylan

Adası yönüne giden Emden, 24 Eylül'de boş bir İngiliz gemisine tesadüf ederek onu da batırmıştır (Gill 1918, 200). Ceylan Adası'nın güneyinde Colombo'ya doğru yol alan Emden, yolda İngilizlere ait ticaret gemilerine saldırı düzenlemişti. Colombo'da şeker yüklü ve Aden'e gitmek üzere limandan çıkan bir gemiyi önce yakalamış, ertesi gün de batırmıştı (Weisbach 1936, 65). İkinci gemiyi Hollanda bandıralı sanarak serbest bırakmış; bir diğerini ise alıkoyarak beraberinde götürmüştü. 27 Eylül'de Honkong Limanı'ndan kömür yüklemiş olan ve gayet iyi durumdaki bir İngiliz gemisine, el koymuş ve beraberinde götürmüştü. Takip eden günlerde birkaç İngiliz gemisini daha batırarak, hiç durmadan faaliyetlerine devam etmiştir. 29 Eylül'de refakatine aldığı gemilerden birine, esir mürettebatları yükleyerek Colombo'ya göndermişti. Nitekim esirleri taşıyan gemi Colombo'ya vardığında, Emden tarafından batırılan gemilerin isimleri de kamuoyu tarafından ilk kez öğrenilmişti (Weisbach 1936, 66).

Colombo'yu terk eden Emden, 29 Eylül'de Maldive adalarında ıssız bir bölge olan "*Felidu Atoll*" adlı bir yere gelerek, burada kömür ikmalini yapmıştı. Buradan sonra daha kolay kömür yükleyebilmek için Sumatra Adası sahillerine yönelmiş ise de beraberindeki "*Buresk*" adlı kömür gemisi yüzünden vazgeçmişti (Taylor 2007, 44). 4-8 Ekim 1914 tarihleri arasında Chagos açıklarında seyretmiş ancak hiçbir faaliyette bulunmamıştı. "*Diego Garcia*" adlı bir koyda demirleyerek, bazı aksaklıklarını giderdikten sonra 11 Ekim'de Penang Limanı'na taarruz harekâtı düzenlemek için harekete geçmişti (Weisbach 1936, 69; Taylor 2007, 44). Bu esnada bazı İngiliz gemilerinin kullandığı telsiz haberleşmesinden, Colombo-Aden güzergâhının emniyet altında olduğu bilgisini öğrenince, Penang saldırısını erteleyerek Aden hattına girmişti. Burada kendi faaliyet programına uygun bazı başarılar elde eden Emden, 15 Ekim 1914'te Minicoi mevkiinde kömür alarak tekrar harekete geçmiş, 16 Ekim gecesi Kalkuta'ya gitmekte olan 4 bin tonluk bir İngiliz gemisini, yağ ve erzaklarını aldıktan sonra batırmıştı. Aynı gün bir İngiliz tarak gemisinin de faaliyetlerine son vermişti. 18 Ekim 1914'te "*Triolus*" isimli 7500 tonluk, Japonya'dan İngiltere'ye gitmekte olan ve kauçuk, bakır ve tütü gibi çok önemli malzemeleri barındıran gemiye el koymuştu (Taylor 2007, 44). *Triolus* henüz ilk deniz seferine çıkmıştı ve Emden açısından da önemli malzemeler barındırması, alıkonulması için yeterli sebeplere haiz olduğunu gösteriyordu. Nitekim İngiltere'nin bu gemide 16 milyon altın marka tekabül eden bir zararı olmuştu (Weisbach 1936, 70). Aynı gün içerisinde Amerika için ticari emtia taşıyan "*St. Egbert*" ile 5 bin ton yükü olan "*Exfort*" adlı İngiltere bandıralı gemiler, Emden tarafından ele geçirilmişti. Ayrıca "*Chilkana*" adlı büyük bir İngiliz gemisi daha ele geçirilerek, içerisinde bulunan erzak, Emden'e aktarıldıktan sonra *Troilus* ile birlikte batırılmıştı. *St. Egbert* ise esir mürettebatla yüklü bir şekilde ve Colombo'ya gitmek üzere serbest bırakılmıştı. Emden, *St. Egbert*'i aldatıcı bir rota izlemiş, önce güneye daha sonra batı yönünde hareket ederek gözden uzaklaşmıştı. 20 Ekim 1914'te *St. Egbert*, Cochin Limanı'na girince, telsizle, Emden'in gittiği güney güzergâhı, onu arayan filoya bildirmişti. Ancak Müller'in yanıltıcı manevrası, bir kere daha İngiliz filosunun onu farklı sularda aramasına neden olmuştu. İngiliz filosundaki Hampshire kruvazörü ile iki defa ayrı güzergâhta karşılaşmalarına rağmen, aralarında sis olması nedeniyle, birbirlerini görmeden geçmişlerdi (Weisbach 1936, 71). Bu durum, yani şansının yaver gitmesi Emden'in denizlerde var olma şansını daha da artırmaktaydı.

Emden, yakaladığı düşman gemilerinden elde ettiği bilgilerle çok temkinli bir deniz operasyonu gerçekleştirmekteydi. Nitekim İngilizlerin Malaya kıyılarında bir kolonisi olan Penang Limanı'nda zaman zaman harp gemilerinin bulunduğu öğrenilmesi, buranın Emden tarafından önemli bir saldırı noktası olarak tayin edilmesine neden olacaktı (Taylor 2007, 44). 28 Ekim 1914 gecesi bu limana doğru harekete geçen Emden, gece saat 2'ye doğru buraya varmışsa da ay ışığı nedeniyle sabaha kadar beklemiş ve sabaha doğru, Penang'a girmişti. Fark edilmemek için dördüncü bir baca ekleyerek harp durumuna geçen Emden, 800 metreye kadar limana

sokulunca, Ruslara ait “*Jemtchug*” adlı kruvazörü iki torpido atışıyla batırmıştı (Currey 1917, 50; Weisbach 1936, 73). Bu kruvazörde bulunan 1 subay ve 84 er hayatını kaybetmiş; 2 subay ve 112 er de yaralanmıştı (Gill 1918, 202). Bu başarı üzerine Emden derhal limandan çıkmış, yoluna devam ettiği esnada bir İngiliz gemisini yakalamış ve buna muayene ekibi göndermişti. Bu esnada “*Mousquet*” adlı bir Fransız torpidosu da Penang’a doğru gelmekte olduğundan Emden ile karşılaşmıştı. Ancak dört bacasının olması, Fransız torpidosunu yanılttığından, Emden bunu da batırılmış ve 35 mürettebatını esir etmişti (Weisbach 1936, 75). Penang Zaferi, Emden’i bir kat daha cesaretlendirmiş ve Hint sularında bir efsane haline getirmişti. Üstelik Fransızlar tarafından korunan bu liman, aynı zamanda İngiliz harp gemilerinin sıklıkla uğradıkları bir istasyondur. Dolayısıyla Emden’in bu başarısı Almanlar açısından moral ve motivasyon sağlarken, İtilaf Güçleri açısından da moral bozucu bir operasyon olarak tarihe mal olmuştu (Taylor 2007, 44). İtilaf Güçleri tarafından çok iyi korunan bir limana, düşman gemisinin bu kadar yakın bir mesafeden saldırı düzenlemesi ve kolayca yoluna devam etmesi, başta İngiltere olmak üzere Fransa ve Rusya’da hem hükümet hem de kamuoyu çevrelerinde tartışılmaya başlanılmıştı (Currey 1917, 49).

Penang baskınından sonra tekrar ticaret yollarına yönelen Emden, iki gün sonra Singapur’a gitmekte olan ve tuz yüklü bir İngiliz gemisini yakalamıştı. Fransız esirleri bu gemiye bindirilerek, Sabang’a gitmesine izin verilmişti. Kendisi de Bouresk kömür gemisiyle Sumatra civarında buluşmak üzere yol almıştı (Weisbach 1936, 75). Bu durum üzerine bölgedeki İtilaf Filosu’nu kumanda eden Amiral Jeram, Emden’i etkisiz hale getirmek için almış olduğu tedbirleri değiştirmek zorunda kalmıştı. Jeram, Cocos Adaları civarına göndermiş olduğu bir Japon kruvazörünü geri çağırarak, Rangoon ve Sumatra Adası bölgesinde tüm filoyu toplamıştı. İtilaf Güçleri’ne ait filo bir zırhlı kruvazör, iki hafif kruvazör ve bir yardımcı kruvazörden oluşuyordu. Daha sonra Japonlar da üç zırhlı kruvazör ve iki kruvazörden oluşan bir filo oluşturarak, Emden’in peşine göndermişlerdi (Weisbach 1936, 77). Böylece Hint sularında Emden’in avlanması İtilaf Güçleri’nin başlıca hedefi haline gelmişti. Emden görüldüğü yerde yok edilmeliydi.

### **SMS Emden’in Sonu**

Emden, Sumatra Adası’nda kömür aldıktan sonra Cocos Adaları’na saldırı hazırlığına girişmişti. Çünkü Cocos Adaları, o tarihlerde İngiltere açısından çok önemli bir merkezdi. Burada, İngiltere’nin Avustralya ve Afrika’yla irtibatını sağlayan kablo ve telsiz-telgraf istasyonu bulunuyordu. Dolayısıyla istasyon İngiltere’nin bölgeyle olan irtibatını sağlıyordu. Önemli sayılacak neden, Emden’i 7 Kasım 1914’te Cocos Adaları’nın kuzeyine yöneltmişti (Currey 1917, 51). Yapılan telsiz görüşmelerini dinleyen Müller ve ekibi, 9 Kasım’da buraya saldırıya karar vermiş ve aynı gün sabah saatlerinde Cocos Adaları önünde demirlemişti (Taylor 2007, 45). Limandakileri yanıltmak amacıyla dördüncü bacanın eklenmesi, Müller’e bir güven vermiş ve karaya Hellmuth von Mücke’nin komutasında 3 subay, 6 astsubay ve 38 askerden oluşan bir tim göndererek istasyonun tahribi düşünülmüştü. Çıkarma timi, istasyonu tahrip etmesine rağmen dördüncü bacası pek inandırıcı gelmeyen Emden, istasyondaki görevliler tarafından haber edilince, adalardan yaklaşık 50 mil uzaktaki Avustralya filosuna ait Sydney Kruvazörü tarafından sıkıştırılmıştı (Buchan 1915, 180; Gill 1918, 204). Karadaki askerlerini alamadan Sydney ile muharebeye tutuşan Emden, kendisinden üstün özelliklere sahip olan Sydney tarafından tahrip edilince Müller, Emden’i Kuzey Keeling Adası’nda karaya oturtmaya karar vermişti (Weisbach 1936, 79). Müller ve bazı subay ve mürettebat teslim olmuş, Emden’in kömür gemisi olan Bouresk de aynı şekilde Sydney tarafından takip edilince, kendini batırmıştı (Weisbach 1936, 82).

Uzun bir müddet İtilaf Güçleri’nin Bahriye Bakanlıklarını uğraştıran Emden’in, daha ilk deniz seferine çıkmış olan Avustralya savaş gemisi Sydney tarafından batırılması, elbette tüm



Dünya'da duyulmuştu. Hindistan'a giden ticaret gemileri Emden'den çekinir hale gelmişti (Marshall 1915, 10). Aynı zamanda denizlerde yaptığı faaliyetler ve yürüttüğü muharebedeki insanî davranışlar nedeniyle Müller ve ekibi hem Almanlar tarafından hem de düşmanları tarafından takdire şayan görülmüştü. Nitekim Emden'in sonu, onu aynı zamanda efsane haline getirmeye de yetmiştir (Balfour 1915, 9). Gittikçe ünlene Emden, iki ay gibi kısa süre içerisinde İngiltere'ye ait 16 gemi batırmıştı. Bu gemilerin toplam tonajı ise 70.800 tona tekabül etmekteydi (Buchan 1915, 182; Weisbach 1936, 83). Bunun dışında Rusya'ya ait bir kruvazör ve bir de Fransız destroyerini batırmıştı (Taylor 2007, 47). Dolayısıyla Emden'in doğrudan yaptığı bu etki, Hindistan'a giden deniz ticaret güzergâhını felce uğratmıştı (İkdam, 1330). Emden İtilaf Kuvvetleri'nin Avrupa anakarasında yürüttükleri muharebe için gerekli olan malzeme ve asker sevkiyatını bir müddet sekteye uğratmıştı. Bu ise başta İngiltere olmak üzere, İtilaf Güçleri'ni zora sokmuştu. Emden'in İngiltere'ye verdiği zarar 2.000.000 poundun üzerinde hesaplanmıştır (Adcock 1916, 29). Ayrıca Emden'in faaliyetlerine, Avustralya'ya ait bir gemi tarafından son verilmesi İngiltere'yle birlikte hareket eden Avustralya açısından moral verici bir gelişme olmuştu. Nitekim denizlerde Avustralya'nın bu başarısı, onlara soluğu Çanak-kale'de aldıracaktı (Howard 1918, 26).

Cocos Adaları'nda karaya oturan Emden'in kumandanı Müller ve bazı yaralı asker İngiliz donanmasına esir olmuşlardı. Ancak karaya, istasyonu tahrip etmek için çıkarılan ekibin başında bulunan Mücke ve mürettebatı, daha sonra "Ayesha" adına bir gemiye binerek düşmana esir olmak yerine, kaçarak, Almanya'ya varmayı düşünmüşlerdi. Emden'den inerken beraberindeki silah ve malzemelerle nereye gittiklerini bilmeden yollarına devam eden Mücke ve erleri, soluğu bir Osmanlı Vilayeti olan Yemen sahillerinde almışlardı. Hudeyde açıklarında karaya çıkan Mücke ve beraberindekilerin kaçak hayatları, Osmanlı topraklarında geçmişti.

### **Karaya Çıkışta Yemen Vilayeti'nin Tutumu ve Alınan Tedbirler**

Emden'in faaliyetlerine son verildiği tarihlerde, Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na Almanya saflarında katılmıştı. Savaşın ilk aylarında Yemen Vilayeti, seferberlik emrinden muaf tutulmuştu (BOA., BEO., 4303/322677). Fakat I. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin Osmanlı Devleti karşısında yer alması, Yemen Vilayeti'ni bu devletin ve diğer müttefiklerinin hedefi haline getirmişti. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinden sonra İngiltere, 1914 yılının Ekim ayında Hudeyde önlerine gambot göndererek, liman ve şehri bombalamıştı. Hudeyde İngiliz Konsolosu'nun Osmanlı Devleti'yle olan münasebetlerinin kesildiğini bildirmesi üzerine, Yemen Vilayeti'ndeki yöneticiler, İngiltere'ye karşı mücadele edilmesine karar vermişti. Mecburi alınan karar İstanbul'a bildirilerek, Yemen'de İngiltere'ye karşı mücadele başlatılmıştı (Yeşilyurt & Kızılkaya 2015, 82).

İki farklı bölgeden İngiltere'yle mücadele etme kararını alan Yemen Vilayeti, güney yönünde, Aden üzerine yoğun baskı yapmakta ve İngiliz yönetimini zor durumda bırakmaktaydı. Aden üzerindeki baskıyı hafifletmek isteyen İngiliz Donanması, Kızıldeniz'deki Yemen sahillerini abluka altına almış; hatta Yemen'in kuzeyinde Osmanlılarla mücadele etmesi için isyancı kabileleri destekleme kararı bile almıştı. 9 Ocak 1915 tarihinde Mücke ve beraberindeki Alman mürettebatı Hudeyde'de karaya çıktıklarında, bu hareket, Hudeyde Mutasarrıfı Ragıp Bey tarafından, İngilizlerin çıkarma harekâtı olarak algılanmıştı. Çünkü deniz üzerinden Osmanlı idarecileri herhangi bir yardımı beklemiyordu. Bu olsa olsa düşman manevrası olmalıydı. Nitekim Tihame Mıntakatı'l-Harekât Kumandanlığı'na gönderdiği yazıda,

*"Mandar ahalisinden bazıları gelerek kendi sahillerinde 3 filikayla İngiliz askeri geldiği ve yanlarında top ve çeşitli mühimmat bulunduğu ve*

*bunları karaya çıkarmaya başladıkları haberini verdiler... (ATASE, BDH., 5120/22-001-005)”.*

şeklinde belirtilmekteydi. Bu haber, şüphesiz sahil bölgesinin komutanlığını yürüten Ragıp Bey tarafından (Bu dönemde Yemen’de Ragıp isminde iki yönetici vardır. Birincisi Hudeyde Mutasarrıfı olan, diğeri de Tihame Bölgesi Askeri Hareket Komutanı olanıdır (Y.N.)) üzerinde önemle durulan bir husus olmuştu. Çünkü Ragıp Bey, aynı gün durumu bir üst kademe olan 7. Kolordu’ya,

*“Bugün saat 3-4 raddelerinde Hudeyde’nin güneyinde Mandar sahiline 4 filikayla 200 kadar düşmanın, 3 civarında topla birlikte çıktığı haberi ve rilmesi üzerine, gereken tertibat alınarak, neticesi arz olunacaktır (ATASE, BDH., 5120/22-001-010)”.*

diye bildiriliyordu. Bu ifadeler Almanların karaya çıktıkları an Osmanlı Devlet idarecilerinin durumun ayrıntısından haberdar olmadıklarını göstermektedir. Üstelik yanlarında silah bulunması, mürettebatın doğrudan düşman olarak algılanmasına yol açmıştı. Dolayısıyla Mücke ve beraberindekilerin, İngiliz askerleri olduğu düşünülerek, gerekli önlemler alınmaya çalışılmış ve olayın heyecanı hareket edilmiştir.

Almanların, Hudeyde’de karaya çıkışları, Türk yetkililerde şaşkınlığa yol açmıştır. 7. Kolordu Kumandanı Tevfik imzasıyla, Tihame Mıntikatü’l-Harekât Kumandanlığı’na saat 09.00’da yazılan yazıda, düşman askeri olarak bildirilenlerin İngiltere mi, yoksa Hindistan askeri mi olduğu sorulmuştu. Ayrıca bu askerlerin Hudeyde’den ne kadar uzakta karaya çıktıkları ve ne gibi önlemler alındığı, komutan Ragıp Bey’den istenilen bilgiler arasındaydı. Önlem almanın yanı sıra bu askerlerin derhal karadan kovularak, iç bölgeyle temas etmelerinin önüne geçilmesi istenilmekteydi (ATASE, BDH., 5120/22-001-011). Görülen o ki, Hudeyde’ye yapılan bu çıkarma harekâtı hakkında yeterli düzeyde bilgi edinilememişti. Dolayısıyla Yemen’deki askerî idarecilerin kafaları karışmış ve bu karışıklığı gidermek için yazışma yoluyla çeşitli tedbirler almaya çalışmışlardı.

Alınan tedbirlere bakıldığında; 7. Kolordu komutanı Tevfik Paşa’nın emri üzerine, Hudeyde’deki askerî yetkililerin derhal harekete geçtiği görülmektedir. Tihame Bölgesi Askeri Harekât komutanı Ragıp Bey, Hudeyde Mutasarrıfı’na,

*“Mandar’a kuvvet çıkarmaya teşebbüs eden düşmanın, sahilin güney kısmına doğru yapacağı teşebbüs ihtimaline karşı o bölgedeki ileri gelenlerin zamanında haberdar edilmesi için Beytü’l-Fakih ve Zebid Kaymakamlıklarına tebligat yapılması... (ATASE, BDH., 5120/22-001-012)”.*

diye talepte bulunmaktaydı. Buradan anlaşıldığı kadarıyla sadece Hudeyde tehlike altında görülmemişti. Sahildeki diğer merkezlerin de düşmanın çıkarma harekâtı haberi üzerine uyarılması uygun görülmüştü. Bunun üzerine Mutasarrıf Ragıp Bey’in derhal harekete geçtiği görülmektedir. Nitekim bölgede düzenli ordunun yanı sıra aşiretlerden ve yerel halktan toplanan “*Milli Kuvvetler*” de görev yapıyorlardı ve Ragıp Bey, bunlardan yararlanmayı uygun görmüştü. Hemen Milli Kuvvetler Kumandanı Binbaşı Mehmet Asaf’a talimat göndermişti ve yapılması gerekenleri iletmişti. Bu talimatta:

*“Düşmanın Mandar sahilinde karaya asker ihraç etmekte olduğu görülmüştür. Bir bölük Nizamiye verilecektir. 100 kadar Milli’yi şimdi hazır etmekle ve Yüzbaşı Fahri Efendi ile beraber olarak hareketle, orada bulunan düşmanı derhal tard ve defetmeye memursunuz. Nizamiye Kuvvet-*

*leri'nin mümkün mertebe ateş hattına sokulmaması lazımdır. Bir de mahaza düşman her nerede karaya çıkmak isterse, Milli ve ahali tarafından tard ve def olunacağı hissini vermek için kaç mevcutla hareket edeceğinizi bildiriniz. Peksimet ve Zeytin arkanızdan gelecektir. Vazifeniz şiddet ve halvetle sahile çıkan düşman üzerine atılmak ve onu denize dökmektir... (ATASE, BDH., 5120/22-001-006)".*

şeklinde emirler içermekteydi. İdarâcelere tebligatlarla belirtilen bu tedbirlerin yanı sıra askerî tedbirlerin de aynı hızla alındığı anlaşılmaktadır. Şüphesiz burada, düzenli ordu birliklerinden ziyade Milli Taburların kullanılmak istendiği gözden kaçmamaktadır. Bunun bir tek sebebi olabilir; o da Tevfik Paşa'nın Tihame Askerî Harekât Bölgesi Kumandanı Ragıp Bey'e gönderdiği yazıdan rahatlıkla anlaşılmaktadır. "*Asker çıkarılan mahal Hudeyde'den ne kadar mesafedir? Hangi kabilelerle meskündür? İç bölgelerle temasta bulunmalarının engellenmesi...* (ATASE, BDH., 5120/22-001-011)". Bu ifadeler ilk etapta manidar gelmeye bilirdi. Ancak I. Dünya Savaşı esnasında Yemen'de Osmanlı Devleti'nin, isyancı kabilelerle mücadele ettiği düşünülürse, düzenli birliklerin ateş hattına sokulmaması, oradaki mevcut nüfuzun hayatiyeti açısından önemli görülmekteydi.

Mutasarrıf Ragıp Bey, başta Mandar olmak üzere Hudeyde ve çevresindeki Osmanlı Devleti saflarında olan bütün kabile liderlerine, durumu anlatan yazılar göndererek gerekli tedbirleri almalarını istemişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-013). Ragıp Bey, İngilizlerin asker çıkardığına yeterince kanaat getirdiğini, bölgeye Milli Kuvvetlerin gönderilmesinin yanı sıra Topçu Kumandanlığı'ndan da bir Cebel Bataryası ile iki topun yola çıkarılmasını istemesinden anlaşılmaktaydı (ATASE, BDH., 5120/22-001-009). Ancak Tihame Askerî Harekât Kumandanı Ragıp Bey'in, Zebid 1. Alay Kumandanlığı'na çektiği bir telgrafta;

*"Mandar'a 3 civarında topun çıkarıldığı istihbar kılındı. Gönderilen müfrezeye birlikte top da gidiyor. Düşmanın şu teşebbüsü bir demonstration (Amfibi Gösteri) olması ihtimaline binaen Cibane ve Beytü'l-Fakih Kumandanlığına malumat verilmesi gerekir. Her an harekete hazır bir halde bulunulmasını tüm kıtalara tebliği ediniz. Peksimetler kıtaların yanlarında bulunsun ve ambarlarına zeytin aldırın. Hudeyde'den 100 kadar Milli askerler için peksimet ve zeytin hazır ettirin. Giden müfrezenin erzak, cephane ve onların naklini temin için gerekli olan deve ve esterin nakliyyeden isteyin. Bir bölük de kesinlikle Mandar'da bulundurulması lazımdır (ATASE, BDH., 5120/22-001-014)".*

diye kesin talimat ve emirler vermişti. Dolayısıyla komutan Ragıp Bey'in farklı kaygılar taşıdığı görülmekteydi. Ona göre Hudeyde'yi abluka altına almış olan düşman gemilerinin yanı sıra karada da Osmanlı kuvvetlerinin dikkatini, başka bir yöne çekerek, çıkarma harekâtının farklı bir sahilden yapılma ihtimali göz önünde bulundurulmalıydı. Verdiği talimatta, karaya çıkarma harekâtının sadece bir gösteriden ibaret olacağı ve farklı bir yerden saldırı ihtimaline hazırlıklı bulunmaları, diğer alay ve taburlardan talep edilmesi bunun en bariz göstergesiydi.

Ancak ilerleyen saatlerde askerî tedbirler had safhaya varmıştı ve düşman olarak belirtilen birlikler hakkında istihbarat faaliyetine girilmişti. Taarruzla sahilden atılacak düşman kuvvetinin sayısı, lojistik durumu ve sahilde konuşlanışı gibi bilgilere sahip olunması gerekiyordu. Aynı gün Tihame Askerî Hareket Bölgesi'nden bir keşif subayı derhal Mandar'a gönderilmişti. Keşif için gönderilen Kadri'ye Milli Birlikler Kumandanı Binbaşı Mehmet Asaf Bey de eşlik etmişti. Kadri ve Asaf Beyler, Mandar'a varır varmaz gönderdikleri rapora bakılacak olursa, Osmanlı idarecilerini teyakkuza sevk eden durum açıklığa kavuşmuştu:

*“Kumandanlık emri üzerine saat 6.30’da Yüzbaşı Fehmi ve Mülazım Yakup ve Cevad Efendilerle birlikte iki kafile yola çıktık. İlk kafile 350 ve ikinci kafile de 50 neferle hareket olunmuşsa da emirden önce, Milli Birliklerden 400 milli asker olay esnasında hemen oraya gitmişlerdi. 3 filikayla Mandar’ın güney kıyısı tarafına Alman askerinden 39 er, bir yüzbaşı, 4 mülazım, bir küçük subay, bir doktor, 4 makineli tüfek ve bütün teçhizatlarıyla karaya çıkmış oldukları... (ATASE, BDH., 5120/22-001-007)”*

bildiriliyordu. Mehmed Asaf Bey’in, Tihame Askerî Harekât Kumandanlığı’na gönderdiği yazıdan öyle anlaşılıyor ki; çıkarma yapan askerler, düşman değildi. Osmanlı Devleti’nin müttefiki Almanya bahriyesine ait askerler olduğu anlaşılıyordu. Doğal olarak Osmanlı ordularının Yemen’in bu mntikasında rahat bir nefes aldıkları görülmektedir. Durum anlaşılır anlaşılmaz, yine Tihame Askerî Bölgesi Kumandanlığı’na, bu kez diğer keşif subayı Kadri Bey tarafından rapor ediliyordu;

*“...Alman subay ve erlerine gereken nezaket ve mihmandarlığı yerine getirdikten sonra subaylar, küçük subaylar ve asker miktarını yazmış olduğum raporuma ek olarak arz ve takdim eyledim. Daha sonra beraberce yolumuza devam eyleyerek... (ATASE, BDH., 5120/22-001-015)”*

Bundan sonra yapılacak tek bir iş kalıyordu. Alman birlikleriyle konuşmak ve gelen emirler doğrultusunda, onların güvenliğini sağlamaktı. Zira bölge İngiltere ve Fransa’ya ait savaş gemileri tarafından abluka altına alınmıştı. Emden Kruvazörü ise denizlerde İngilizlere ve müttefikleri pek çok zayıat vermişti. Emden batırıldıktan sonra amirali ve beraberindekiler tutuklanmıştı. Ancak Cocos Adası’ndaki telsiz istasyonunu tahrip etmek için karaya çıkmış olan ve daha sonra Emden’in batırılışına müteakip, adadan kaçmak zorunda olan mürettebata ulaşamamıştı. İngilizler ve müttefikleri tarafından bu mürettebat aranılıyordu. Bu nedenle, bir şekilde İtilaf donanması abluğadaki sularda, onlara yakalanmadan Hudeyde’de karaya çıkan efsane mürettebatın güvenliği sağlanmalı ve alınacak tedbirlerle birlikte, onların San’a’ya sevkleri sağlanmalıydı.

Durum 7. Kolordu’ya, komutan Ragıp Bey tarafından;

*“Mandar’a çıkan ecnebi askerinin Alman hükümetine mensup oldukları, bunların bir yüzbaşı biri küçük subayla dört mülazım ve 39 askerden ibaret oldukları ve gönderilen müfrezeyle birlikte Hudeyde’ye gelmekte oldukları şimdi zabıt keşif kolu kumandanından alınan rapordan anlaşılmalıdır. Sonradan açıklamalı bilgi arz edilecektir. Binaenaleyh her türlü istirahatlarının temini için icap edenlere emir verildiğini arz ederim (ATASE, BDH., 5120/22-001-017)”*

diye bildiriliyordu. Mücke ve beraberindekiler rahat bir nefes almışlardı. Almanya’ya ulaşmak hayallerini süslese de bu hayalin gerçekleşme ihtimali daha da belirginleşmişti.

### **Hudeyde’den San’a’ya**

Ragıp Bey tarafından, 7. Kolordu’ya gönderilen bir diğer bilgilendirmede, şu isteklerde bulunuyordu:

*“Asker ve subaylar bahriye sınıfına mensupturlar. Fikir ve maksatları İstanbul’a ve oradan da Almanya’ya gidip, tekrar harbe katılarak, vatanları için vazife alacaklarını beyan ediyorlar. Hatta buradan yol yoksa ‘Bizi getiren vapurla Cidde’ye gidelim. Oradan Medine-Şam yoluyla gi-*

*deriz' demeleri üzerine tarafımızdan, 'Sevk imkânı düşünülecektir.' cevabı verildi. Bunlar bahriye sınıfına mensup olduğu ve mükemmel Almanca bilen de bulunmadığına nazaran, bunlardan istifadenin sınırlı olması ve bunların hayatta kalmaları için yapılacak masraflar, bize pahalıya mal olacağı doğaldır. Mutlaka burada kalmaları emir olunuyorsa, iyi Almanca bilen bir subayın bunlara tercüman olarak tayin ve bu şekilde burada istihdam edilmesi ve vazifelendirilmesi sizden talep olunur... (ATASE, BDH., 5120/22-001-017)''.*

Karaya çıkanların müttefik askeri olduğu ayan beyan ortadaydı. Ancak bu kez idareciler yeni bir sorunla karşı karşıya kalmışlardı. Kendi askerleri için peksimet ve zeytinden başka kumanyası olmayan Osmanlı Devleti, Almanları nasıl besleyecekti? Üstelik onların işlerinin temini Osmanlı maliyesine külfet oluşturacaktı. Giderler hangi bütçeden karşılanacaktı? Gerçekten Yemen Vilayeti'nin maliyesi iyi değildi ve Yemen'den, bu konuda İstanbul'a sık sık para talebi gönderiliyordu. Bununla birlikte askerler Alman olduğu için onlarla aynı dili konuşacak biri yoktu ve bunun için Almanca bilen bir tercümana ihtiyaç duyuluyordu. Almanca bilen bir tercüman nereden temin edilecekti? Alman askerleri bahriye sınıfına mensuptu ve o günkü şartlar dâhilinde Osmanlı ordusunda kullanılmaları mümkün değildi. Bu askerlerle ne gibi faaliyet yapılacaktı ve bunlar hangi kademedeydi, nerede kullanılabilirlerdi? Üstelik Alman askerler, İstanbul'a ve oradan da Almanya'ya gitmek istiyorlardı. Nasıl gönderileceklerdi? Beraberlerinde karaya çıkardıkları eşyalar, ne olacaktı? Bu eşyalar ve cephaneler nasıl taşınacaktı?

Osmanlı askerî ve idarî yöneticileri bu tür sorularla meşgul olurken, Milli Birliklerden Fehmi Efendi'nin,

*"...Hudeyde'ye yarım saat mesafede tüm birlik bir araya toplandı. Subaylar ve askerlere ait eşyalarla tüfek ve cephaneleri, yol esnasında, Hudeyde'ye yakın bir meydanlıkta toplatılarak, daha sonra eşyalar aldırılmak üzere bir yerde muhafazası için mülazım Yakup Ağa ile 3/116. Taburdan 7 asker ile bir çavuş ve 3 de gönüllüye terk edildi. Süratle ordugâha hareket olundu. Saat dokuzda varıldığı arz olunur (ATASE, BDH., 5120/22-001-018)''.*

yazısı, Almanların Osmanlı birliği refakatinde Hudeyde'ye yola çıktıklarını bildiriyordu. Aslında olaylar kendiliğinden gelişmeye başlamış, bölgedeki birliklerde görev yapan ve bu işlerle mesul olan komutanların kendi inisiyatifleriyle bazı gelişmelerin yaşandığı görülmekteydi. Zira ilk etapta, karaya çıkan Alman birliğinin, Hudeyde'de Ordu Karargâhı'na, herhangi bir emir gelmeksizin sevk edildiği görülmektedir. Ayrıca eşyalarının taşınması zor olduğundan, öncelik askerlerin nakliyesine verilmiştir. Yine 10/11 Ocak 1915 tarihinde Tihame Askerî Üssü'ne Binbaşı Mehmed Asaf imzasıyla gönderilen raporda, kabilelere güven duyulmadığından, Almanların beraberinde getirdikleri silah ve cephanelerin Yakup Ağa'ya teslim edilmiş olduğu bildiriliyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-019).

3/116. Taburu 1. Bölüğü'nden Mülazım Akif, o günü şöyle anlatmıştır;

*"Pazar gecesi saat dokuzda Mandar'da sanbukların bulunduğu mahalleye askerlerle birlikte vardım. Orada polis memuru, muhafız asker ile hamal ve develer bulunuyordu. Varışımızda askerî tedbir olarak her sanbuğa birer nöbetçi yerleştirdik. Daha sonra eşyaları, sahilde bulunan diğer eşyaların yanına taşıttım. Oraya gitmeden yarım saat evvel bazı kabile önderleri, adı geçen yere gelerek, beraberlerindeki Araplarla eşya*

*çıkartıyorlardı. Ertesi günü saat sekize kadar bütün eşyayı karaya çıkarttırdım. Belediye tarafından gönderilen hamallar vasıtasıyla iki sanbuk karaya çektirildi. Diğer iki sanbuk su çekildiğinden, sahile yakın yerde su içerisinde kaldı. Eşyaların karaya ihracı esnasında ve refakatimizde bulunan polis memuru Ali Efendi ile birlikte köyün akıl yardımcısı bulunan iki Arap getirtilerek, sanbukların içinde bulunan 3 çapa, bir zincir ve hisarî madenden yapılmış eşya ve sanbuklar Ali Efendi ile birlikte teslim edildi. Zayiata meydan verilmeden, tesadüf edilen bütün eşya develere naklettirerek, pazar günü gece saat yarımında geri döndüm. Mandar'a vardığımızda sanbuk içerisinde bulunan eşyaların genellikle karıştırıldığı görülmüştür. Develerle getirilen eşyalar Salih Şazili Efendi'nin hanesine teslim edilmiştir... (ATASE, BDH., 5120/22-001-021)".*

Alman mürettebat beraberinde 4 adet Maksim makineli tüfek, 30 sandık içerisinde 250'şer fişekli 30 şarjör ve toplamda 7500 mermi taşımışlardı. Bu silah ve mühimmatların yanında maver ve 8 mm çapında kasaturalı 27 adet piyade tüfeği bulunmaktaydı. Her tüfeğe ait 7500 merminin haricinde tüfek başına 60 mermi hesabıyla 1620 mermi bulunmaktaydı. Toplamda 27 piyade tüfeği için 9120 atımlık mermi tespit edilmişti. Subay ve teğmenlerin tabancalarıyla beraber yarı sistemli 22 adet tabancanın varlığı da Osmanlı kayıtlarına geçmişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-020). Hem bu malzemeler hem de aşağıda Tablo-1'de gösterilen malzemeler, Alman askerlerinin kullandığı iki sanbuktan çıkarılmıştı. Diğer iki sanbuk, Kızıldeniz'de med-cezirin ortaya çıkardığı etki nedeniyle karaya çekilemediği görülmekteydi. Dolayısıyla kalan iki sanbuktaki malzemeler, daha sonradan muhafaza altına alınacak ve listesi tutulacaktı.

Emden batırıldıktan sonra Cocos Adaları'nda başlarının çarelerine bakmak zorunda kalan Alman Bahriye askerlerinin, yanlarında yaklaşık 20 günlük cephaneyle, İngilizlerden kaçtıkları gözlenmekteydi. Karaya çıkarken Emden mürettebatının yanlarında taşıdıkları malzemelere bakılırsa, oldukça ihtiyatlı bir yolculuğa çıktıkları görülecektir. Nitekim aşağıdaki tabloda, bu malzemeler, dönemin kayıtları esas alınarak hazırlanmıştır. Tablo-1'den de görüleceği üzere, en az iki haftalık yiyecekleri bulunmaktaydı. Mücke bu yolculuğa gayet tedbirli çıkmıştı ve uzun sürecek bir yolculuğa da hazır dılar. Ancak mevcut malzeme ve yiyeceğin Almanya'ya kadar yetmeyeceği de aşikârdır. Bu nedenle bir an evvel Osmanlı topraklarına ayak basarak, kara yoluyla Almanya'ya güvenli bir şekilde ulaşmaları gerekiyordu. Akdeniz ve Kızıldeniz, her tarafta olduğu gibi İtilaf donanmasıyla abluka altındaydı.

**Tablo 1.** Alman Mürettebatının Malzeme Listesi.

<b>Emden Mürettebatı Hudeyde'de Karaya Çıkardıkları Malzemeler</b>			
<b>Malzeme</b>	<b>Sandık</b>	<b>Birim</b>	<b>Açıklama</b>
<b>Maden Suyu</b>	8	782/Şişe	
<b>Et Konservesi</b>	5	725/Kutu	54 adedi yuvarlak kutudadır.
<b>Balık Konservesi</b>	6	195/Kutu	
<b>Süt Hülhası</b>		287/Kutu	81 adedi küçük kutudadır.
<b>Fıçı</b>		8/Adet	
<b>Fıçı Desteği</b>		6/Adet	
<b>Dümen</b>		3/Adet	
<b>Dümen Kolu</b>		3/Adet	

<b>Ağ Mantar</b>		1/Adet	
<b>Döner Kulplu Teneke Yağ</b>		3/Adet	
<b>Pusula</b>		2/Adet	
<b>Büyük Fener</b>		2/Adet	
<b>Küçük Fener</b>		2/Adet	
<b>Portatif Kürek/Kazma/Balta</b>		2/1/2 Adet	
<b>Pusula Sağlama Sandığı</b>		1/Adet	
<b>Aydınlatma Tabancası</b>		1/Adet	Edevatıyla dolu bir sandıkla birlikte.
<b>Büyük Halat</b>		4/Adet	
<b>İnce ve Kalın Top İp</b>		10/Adet	
<b>Büyük Tente</b>		2/Adet	
<b>Muşamba/Şapka</b>		1/8 Adet	
<b>Kürek Yatağı</b>		11/Adet	Demir Sandal için.
<b>Küçük Kürek</b>		4/Adet	Su atmak için.
<b>Demir Çark</b>		3/Adet	
<b>Basit Gaz Ocağı</b>		2/Adet	
<b>Yazı Hokkası</b>		2/Adet	
<b>Bir Kutu İlaç</b>		1/Adet	
<b>Küçük Ayna</b>		1/Adet	
<b>İskandil Demir ve İpi</b>		1/Adet	Derinlik ölçmek için.
<b>Yelken</b>		2/Adet	
<b>Yelken Direği</b>		1/Adet	
<b>Büyük Sandal Küreği</b>		6/Adet	

Saatler ve günler ilerledikçe durum sakin bir hal almaya başlamıştı. Dolayısıyla olayın vahameti tüm detaylarıyla yavaş yavaş raporlara da yansıyor. 12 Ocak 1915'te Kaymakam Kadri imzasıyla Tihame Askerî Harekât Komutanlığı'na gönderilen rapor, Almanların karaya çıkışları ve Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlere yönelik çarpıcı detaylar içermektedir. Bu raporda en dikkat çekici husus ise Almanların Arap kabilelerini ve Osmanlı askerlerini gördüklerinde onlarla nasıl anlaştığı hususudur. Çünkü bazı araştırma eserlerinde kısmî olarak verilen bilgilerde, Mücke ve mürettebatının kendi devletlerine ait bayrak açarak, Alman olduklarını tanıttığı yönünde yanlış yönlendirmeler söz konusudur (İlgili kısmı daha çok Amiral Von Mücke'nin hatıralarına dayandırılarak ele alındığı için, “*Karaya çıkan mürettebat kısa bir süre sonra sayısı elliden fazla bir grup Bedeviyle karşılaştı ve müzakere başladı. Mürettebat Alman bayrağı göstererek kendilerini tanıtmaya çalıştı ama fayda etmedi. Ardından madeni bir Alman parası üzerindeki Kayser'in resmini gösterdiler ve bunun sonunda Bedeviler gelenlerin dost olduklarını anladı...*” şeklinde belirtilmiştir. Bk. Üzen 2010, 365). Oysa Kadri Bey'in raporunda:

“...Kasabadan keşif için giden jandarmalarla köyün ileri gelenleri mitralyözlerin yanına kadar giderek, Almanlarla görüşmüşler. Almanlar, ‘Biz Almanız.’ ve Hudeyde’de duran gemileri göstererek, onlara karşı ‘Bom bom yapacağız.’ ve Almanlar parmak işaretleriyle hep birlikte ‘Fransızlarla muharebe edeceğiz.’ demişler. Akil ve şeyhler inanmamış, ‘Siz Fransızsınız.’ demişler. Almanlar da cevaben, ‘No, no!’ diyerek, Osmanlı Hilal-i Ahmer bayrağını çıkararak ay şeklini göstermişler ve şapkalarının iç tarafında ay resmi yapmışlar. O sırada az Fransızca bilen bir kayıkçı bulunarak, az çok konuşulmuş ve kendilerinin gerçekten Alman olduklarını ve Hudeyde’nin, Fransızca bilen bir tercüman vasıtasıyla, Fransızların istilasında olduğunu anlamışlardır. Hudeyde’ye gideceklerini söylemişler ve akil ile meşayih ise mitralyöz ile tüfeklerinizi bize teslim edin, sizi götürelim demişler. Bunlar da muvafakat etmekle hemen mitralyözlerle şahsî ve orduya ait eşyaları yüklenerek yola çıkarılmışlardır... (ATASE, BDH., 5120/22-001-024)”.

yönünde verilen bilgilerden, olayın nasıl gerçekleştiğini görmek mümkündür. Haddizatında Mücke’nin sonradan yayınladığı hatıralarında, anlattığı gerçeklerin, resmi raporlarla örtüşmediğini de görmekteyiz. Üstelik Alman bayrağını tanımayan Arap kabilelerinin, Alman imparatoru Kayser’in madeni bir para üzerindeki rölyefini tanımaları oldukça şaşırtıcı bir bilgi olsa gerektir. Zira bu husus, hatıratıta, henüz hayatta olan Alman imparatoruna Mücke tarafından duyulan bağlılığın bir yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır. Oysa Yemen’in bir sahil köyünde bulunan Arap kabilelerinin Alman imparatorunu tanımasının mümkün olabilirliliği tartışmaya açıktır. Ayrıca Osmanlı idarecileri, gelen Alman askerlerinin Hint Okyanusu’nda batırılan Emden Kruvazörü mürettebatından olduğunu Kadri Bey’in bu raporundan öğrenmişlerdi.

Hudeyde’ye getirilen Alman askerleri, Osmanlı ordugâhında “Ariş” diye tabir edilen barınaklara yerleştirilmişti. Almanları misafir edecek mevcut yerin olmadığı, Tihame Askerî Üssü komutanı Ragıp Bey’in 1. Alay’a gönderdiği yazıdan anlaşılmaktadır. Zira bu yazıda ariş yapılması için marangoz istenildiği gibi barınak için gerekli olan malzemeler de talep edilmekteydi (ATASE, BDH., 5120/22-001-029). Ancak ilerleyen tarihlerde raporlardan anlaşıldığı kadarıyla, Kızıldeniz’deki med nedeniyle yaşanan çekilmeden dolayı karaya çıkarılamayan diğer iki sanbuk da muhafaza altına alınmıştı. Nitekim 16 Ocak 1915’te Hudeyde’den Ragıp imzasıyla gönderilen tahriratta bu sanbuklar ve içerisindeki mallara yönelik de gerekli tedbirlerin alındığı belirtiliyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-027). Fakat 21 Ocak 1915’te, Mandar sahilinde kalan diğer iki sanbuk, Kızıldeniz’de Osmanlı Devleti’ni zaman zaman korsan faaliyetleriyle uğraştıran “Zerânik” adlı kabile tarafından yağma edilmek istenildiği bilgisi geliyordu. Zerânikliler, Mandar sakinleri tarafından kovulmuş ve bu yüzden, bu iki sanbukun gece karanlığında Hudeyde’ye gönderilmesi istenmiştir (ATASE, BDH., 5120/22-001-030). Bunun yanı sıra askerî tedbirler de alınarak sanbuklar, Hudeyde’ye deniz yoluyla getirilinceye kadar koruma altına alınmıştı.

Almanlar Hudeyde’ye gönderilirken malzeme ve yiyecekleri de Osmanlı taht-ı idaresi altında korunuyordu. Bu tedbirlerin yanı sıra, Almanlarla, lisan sorununu halletmek için çeşitli çareler aramaya başlayan Osmanlı yöneticileri, Carb’da 3. Alay’dan tercüman istemişti. Bu vesileyle Almanlara hem mihmandarlık hem de tercümanlık etmek için 2/118. Taburun 1. Bölüğü’nden Teğmen Mehmet Emin Efendi tespit edilmiş ve Hudeyde’ye gönderilmişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-031). Almanlar, aslında Hudeyde’den kara yoluyla Medine’ye oradan da trenle İstanbul’a varmanın hesaplarını yapıyorlardı. Mehmet Emin Efendi geldikten sonra bu



niyetleri öğrenilince, kara ve deniz yolunun kullanılmasının müsait olmadığı belirtilmişti. Bunun üzerine bir kafile hazırlanarak San'a'ya gönderilmeleri gerekiyordu. Ancak mühimmat ve askerinin çokluğu, bu kere de nakliye sorununu ortaya çıkarmaktaydı. 7. Kolordu Komutanı Tefvik Paşa, Tihame Askerî Üssü'ne şöyle emir göndermişti;

*“Almanlar, San'a'ya hareket ettirilecektir. Kendilerine refakat ve yardımcı olmak üzere askeriye ve jandarmadan açığöz birer subayla, yeterli düzeyde asker hemen verilmelidir. Orada mevcut hayvanlardan istifadesi mümkün olanları köylerimiz tahsis edecektir. Geri kalanlar için tahsisatta bulunmak üzere mülkiyeye müracaat edilecektir. Eşya, maki-neli tüfekler ve cephaneler mirî develerle nakledilecektir. Menaha'dan Hacile'ye kadar bir müfreze sevk edilmesi emredilmiştir. O zamana kadar iâşe ve istirahatlarının sağlanmasına çalışılmalıdır. Bu işle ilgili gerekli hususlar Vilayet merkezine de yazılmıştır. Lazım olan develerin temini için sorumlu memurlara tebligat yapınız (ATASE, BDH., 5120/22-001-037)”*.

Tefvik Paşa'nın bu yazısından anlaşıldığı kadarıyla İstanbul'dan bir talimat gelmişti. Almanların rahat ettirilmesi ve güvenlikleri için gösterilen hassasiyet, gelen misafirlerin önemli birileri olduklarını gösteriyordu. Bu önem I. Dünya Savaşı'nda, denizlerde varlığı hissedilemeyen Osmanlı Devleti'nden ziyade, onun müttefiki olan Almanya için geçerliydi. Bu nedenle bahriye askerlerinin sağ olarak Almanya'ya ulaşmaları, savaşın başlamasıyla birlikte efsane haline gelen Emden'den geriye kalanların anlatacaklarıyla, Alman halkı ve ordu mensupları üzerinde olumlu psikolojik etkiye sahip olacaktı. Dolayısıyla Osmanlı yönetimine ve Yemen Vilayeti'ne askerlerin İstanbul'a gönderilmeleri yönünde baskı yapıldığı ortaya çıkmaktadır.

Alman mürettebat San'a'ya aldırılırken, Mandar'da kalan diğer iki sanbuk da 24 Ocak'ta Hudeyde'ye getirilmiş ve Kızıldeniz Komodorluğu'nda koruma altına alınmıştı. Diğer iki sanbuktan çıkan malzemelerin geneline bakıldığında ise gemilerde yahut küçük kayıklarda kullanılmak üzere belli başlı aletlerden oluştuğu görülmektedir. Yani Mücke ve beraberindekilerin açık sularda seyredebilmeleri için gerekli alet ve edevattan ibarettir (ATASE, BDH., 5120/22-001-034,35,36).

**Tablo 2.** 24 Ocak 1915'te Diğer Kayıklardan Çıkan Malzeme Listesi.

<b>Diğer İki Kayıkta Bulunan Malzemeler</b>			
<b>Malzeme İsmi</b>	<b>Sandık</b>	<b>Birim</b>	<b>Açıklama</b>
<b>Dümen</b>		3/Adet	
<b>Büyük Filika Küreği</b>		2/Adet	
<b>Yelken ve Takımı</b>		2/Adet	
<b>Dümen Yekesi</b>		3/Adet	
<b>Pusula</b>		2/Adet	
<b>Yelken Direği</b>		1/Adet	
<b>Pusula Muhafazası</b>		1/Adet	
<b>Kürek</b>		4/Adet	Su atmak için.
<b>Savlolü İskandil</b>		1/Adet	
<b>Iskarmoz</b>		31/Adet	

<b>Büyük Halat</b>		4/Adet	Barça için.
<b>Mantar</b>		1/Adet	Ağ içinde.
<b>Halat ve Savlo</b>		10/Adet	İnce ve Kalın
<b>Büyük Tente</b>		1/Adet	
<b>Yelken Filama</b>		2/Adet	Konik şeklinde.
<b>Su Varili</b>		8/Adet	
<b>Destek</b>		6/Adet	Su varillerine mahsus.
<b>Filama</b>		4/Adet	İkisi büyük, diğer ikisi küçüktür. Yelken bezinden ve konik şekilde yapılmıştır.
<b>Uzun Manika</b>		1/Adet	
<b>Muşamba</b>		1/Adet	Gemicilere ait eski.
<b>Silyon Feneri</b>		2/Adet	
<b>Pusula</b>		1/Adet	Küçük kutuda.
<b>El Feneri</b>		2/Adet	Küçük.
<b>Kapsüllü Roket</b>		9/Adet	İkisi üstüvane (Silindirik), diğer yedisi roket şeklindedir.
<b>Defter</b>		3/Adet	
<b>Kemer</b>		3/Adet	Mitralyöz kumanda etmek için.
<b>Yelken Direği</b>		1/Adet	

Geride kalan sanbuklar da Hudeyde'ye getirildikten sonra kabile için gerekli muhafızlar ve nakliye araçları hazırlanarak Almanlar, 27 Ocak 1915'te San'a'ya doğru yola çıkarılmışlardı. 45 ester ve 8 eşekten oluşturulan kabile, Hudeyde'den Hacile'ye doğru hareket etmiştir (ATASE, BDH., 5120/22-001-039). Üstelik Osmanlı Devleti, Hudeyde'den iç kesimlere doğru gidildiğinde yüksekliğin artmasına binaen Alman askerlerinin üşümemeleri için Kolordu'dan giyecekler göndermiş ve yiyecek tedariki de sağlamıştı (ATASE, BDH., 5120/22-001-040). Kabile bir duraktan diğerine molalar vermek suretiyle San'a yolunu tutmuştu. Varılan her menzilde kabile ihtiyaçlarını gidermiş ve nakliye araçlarını değiştirmiştir. Bu yüzden yola çıkışta eksik olan ihtiyaçlar, zaman içerisinde varış noktaları tarafından temin edilmeye çalışılmıştı. Örneğin, Nakliye Kumandanı Mehmet'in aktardıklarına göre; Menaha'dan San'a'ya taşınmaları için 50 esterle 35 deveye ihtiyaç duyulmuştu (ATASE, BDH., 5120/22-001-043). Ancak ilerleyen zamanlarda alınan bilgilerin net olmadığı ortaya çıkmıştı. Nitekim Tablo-3'ten anlaşılacağı üzere, ilk etapta 40 ester ve 8 eşekten oluştuğu bildirilen kabilenin aslında 40 ester, 2 eşek ve 25 deveden oluştuğu ve bu nakliye araçlarının nerelerden, hangi yollarla temin edildiği açıkça görülmektedir.

**Tablo 3.** Alman Askerlerine Tahsis Edilen Nakliye Vasıtalarını Gösterir Tablo.

<b>Kabile ve Nakliye Miktarı</b>							
<b>Subay</b>	Doktor	Asker	Deve	Ester	Eşek	Açıklama	Genel Açıklama
-	-	40	-	4	-	3/116'dan	Eşekler San'a'ya kadar gidecek tir.
1	-	5	-	5	-	1/118'den	

1	-	9	-	16	-	Topçudan
1	-	2	25	1	2	Nakliyeden
-	-	4	-	5	-	İstihkâmdan
-	-	1	-	2	-	Helyostadan
-	-	5	-	7	-	Nordanfiltten
-	1	-	-	-	-	Hastahaneden
-	-	-	15	-	12	Ahaliden Kiralanan
3	1	46	40	40	14	Toplam

Hudeyde-Bacil-Menaha-San'a güzergâhında bulunan mıntika kumandanlıklarına gelen kafilenin istirahat ve iaşelerinin temini hususundaki talimatlar, Tihame Bölgesi Harekât Komutanlığı'ndan anbean bildirilmekteydi. Üstelik kafilenin nasıl karşılanması ve ne yiyip içmeleri gerektiği de bu talimatlar arasında aktarılıyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-047). Mücke ve beraberindeki bahriyeliler, Hudeyde'den ayrılacakları günün akşamında, Alman İmparatoru'nun doğum gününü kutlamayı da ihmal etmemişlerdi. Tihame Bölgesi Komutanı Ragıp Bey, müfrezenin ayrılışını;

*“Bugün Alman Müfrezesi'yle beraber üç bölüklü karma bir tabur tarafından saat 3:00'da Şâmiye Kalesi'nin doğusunda ve bazı mahallerde mızıkayla birlikte yapılan muntazam bir yoklamanın peşine, Kaptan Fon Mücke tarafından bir nutuk verildi. Bunun üzerine askerimizle birlikte evvel emirde üç defa 'Hurra!' ve peşine üç defa da 'Padişahım çok yaşa!' sadası ile hürmet gösterisi yapıldı. Daha sonra orada bulunanların önünde ve alkış tufanı ile birlikte muntazaman bir resm-i geçit icra edildi. Ardından saat 5:30'da ikametlerine tahsis olunan belediye dairesinde, İmparator Wilhelm Hazretlerinin doğum günü için askerî, mülkî ve belde eşrafiyle birlikte tebrik kabulleri yapıldı. 16 kişilik ziyafette, Padişah ve İmparator adına saygı konuşmaları yapıldıktan sonra ziyafete son verildi (ATASE, BDH., 5120/22-001-048). Diğer taraftan Alman askeri için yapılmış arış içindeki sofrada, saat 6:00'da kuzu dolmalı ve tatlıyla birlikte bir ziyafet daha verilmiştir. 9:30'da Almanların mecburiyetten dolayı hastahanede bıraktıkları 3 Alman askerini ziyaret ve veda ettikten sonra ordugaha geri geldik. Saat 10:30'da eski ordugahtan hareket edilmiştir (ATASE, BDH., 5120/22-001-049)”.*

ifadeleriyle bildiriyordu.

Nitekim Alman kafilesine Yüzbaşı Dr. Haşim Efendi, hayvanlar için Asteğmen Ali Rıza Efendi ve kafilenin güvenliği ve iaşeleri için de 1/118. Tabur'dan Üsteğmen Hüseyin Efendi görevlendirilmişti. Ayrıca yolda herhangi bir saldırıya maruz kalınmaması için iki manga asker, bir Jandarma Taburu ve Hecin askeri de kafileye dâhil edilmişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-050). Hudeyde'de hastalıkları nedeniyle 3 Alman askeri ve bir doktor dışında kimse kalmamış, silah ve cephanelerin haricinde deniz yolculuğuna ait alet ve edevatlar, Kızıldeniz Komodorluğu'na teslim edilerek, San'a'nın yolu tutulmuştu (ATASE, BDH., 5120/22-001-051).

'Abal Menzil Kumandanlığı'na gönderilen 28 Ocak 1915 tarihli bir diğer telgrafta, Almanların, San'a'ya gönderilmesi için nakliye araçlarının temini hususunda sıkıntılar yaşandığı belirtiliyordu. Hudeyde'den yola çıkarak San'a'ya gidebilecekleri vasıtaların olmayışı ve nakliye

aracı olarak deve, eşek ve katır gibi hayvanların tercih edilmesi, bazı durak noktalarında onların değiştirilmesini zorunlu kılıyordu. Çünkü Osmanlı Devleti, Yemen’de hem İngiltere hem de İngiltere yanlısı bazı kabilelerle mücadele halindeydi. Bu nedenle Hudeyde ve çeşitli bölgelerden elde edilen vasıtalar, askerî amaçlarla kullanılmak üzere geri gönderilmişti. Yani Hudeyde’den yola çıkan kabile, Bacil’e vardığında, bazı hayvanları Hudeyde’ye geri göndermek zorundaydı. Bacil’de kendilerine yeniden nakliye vasıtaları temin edilecekti. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı Devleti’nin kendi nakliyesinde yaşadığı sıkıntıların bir benzerini, Almanları sevk ederken de yaşamıştı (ATASE, BDH., 5120/22-001-053).

Bu esnada, yani Almanlar San’a yoluna çıktıkları zaman komodorluğa teslim edilen mallarda eksiklik olduğu tespit edilmişti. Hatta mutasarrıf Ragıp Bey tarafından Hudeyde Merkez Komutanlığı’na gönderilen telgrafta, Almanların kayıklarından çıkan 3 adet demir çarkın komodorluğa teslimi esnasında eksiklik olduğu bildirilmişti. Bu konu üzerine hassasiyetle eğilen Kadri Bey, yaptırdığı tahkikat neticesinde demir çark olarak belirtilen malzemenin mitralyöz kundağı olduğu ve komodorlukta bulunduğunu ortaya çıkarmıştır (ATASE, BDH., 5120/22-001-055). Dolayısıyla müttefik Almanların en küçük malzemesinin korunması bile, üzerinde önemle durulan mesele haline gelmişti.

### Yemen Valiliği ile Bâbîâlî Yazışmaları

SMS Emden mürettebatının Yemen sahillerine ulaşması, Yemen Vilayeti’nde heyecana neden olmuştur. Yemen’de sahil kesiminden her an bir saldırı bekleyen Osmanlı Devleti teyakkuz halindeydi. Bu nedenle Almanların karaya çıkışları, ilk etapta bir düşman saldırısı olarak telakki edilmiştir. Ancak ilerleyen saatlerde, gelenlerin, Alman deniz kuvvetlerine ait askerler olduğu anlaşılmıştı. Dolayısıyla ani bir baskınla, düşmanı denize dökme fikri yerine, gelenlerin, Osmanlı askeri yetkililerinin haberi olmadan karaya çıkan müttefik Almanya ordusuna ait olması, durumu şaşırtıcı kılmişti.

*“9 Ocak 1915’te Hudeyde civarında Emden Kruvazörü’ne mensup bir yüzbaşı, biri tabip ve üçü mürlâzım-ı evvel olmak üzere beş subay ve yedi küçük subay ile otuz dokuz asker karaya çıkmışlardır. Bunlar 8 Aralık 1914 tarihinde mezkûr kruvazörle King-İrlanda-Bombay kablosunu kesmek üzere iken iki İngiliz zırhlısını batırdıktan sonra gece karanlığı nedeniyle karaya oturan Emden zırhlı kruvazöründen bir filika ile Felemenk’e ait Sumatra’ya gelmişlerdir (ATASE, BDH., 247/1028-015). Sonra oraya iltica eden Şiozin (Choising) isimindeki bir şilep ile 22 Aralık’ta Umman Denizi’ni geçmişler ve Somali sahiline varmışlardır. Oradan da gece beşte tedbirli bir şekilde hareketle Perim önünden geçerek Hudeyde’nin yarım saat güneyindeki Mandar sahiline çıkmışlardır. Hudeyde Limanı’nda, Fransız Kruvazörleri bulunması nedeniyle Musavva’ya gitmişler, hususî sanbuklarla ve özel işaretlerle Âyâzan Vapuru’na bildirimde bulunmuşlardır. Kendilerine memleketlerine iadeleri mümkün olmadıktan, askeriyeden elbise verilerek fiili hizmette istihdam edilecekleri ve rütbelerine göre maaş verilecek ve askerleri, askerimiz olarak karşılanacağı söylenmiştir. Beraberlerinde, dört mu’adil maksim ve otuz sandıkta otuz şarjör var. Toplam yedi bin beş yüz mermi ve ayrıca askerlerin üzerinde kasaturalı yirmi yedi piyade tüfeğiyle bin altı yüz mermi ve para, yarı sistemli yirmi iki rovelver vardır... (ATASE, BDH., 163/718-038-02)”.*

ifadeleriyle durum 12 Ocak 1915'te 7. Kolordu Komutanı Ahmet Tevfik Paşa tarafından Başkumandanlığa bildirilmekteydi.

Ahmet Tevfik Paşa'nın, Almanların karaya çıkışından üç gün sonra durumu İstanbul'a iletildiği görülmektedir. Şaşkınlıkla karşılaşılan bu durum, zor durumda bulunan Yemen Vilayeti açısından umut verici bir gelişme olarak görülmüştü. Zira karaya Almanlar tarafından bir çıkarmanın yapılması, işin detayı öğrenilmediğinden, aynı zamanda sevinçle karşılanmıştı. Çünkü bu olaya, Yemen'de Osmanlı Devleti'ne, müttefiki Almanya'nın yardımı olarak bakılmıştı. O nedenle İstanbul'a gönderilen ilk yazıda, Ahmet Tevfik Paşa'nın, Alman askerlerini Yemen'de askerî amaçlarla kullanmayı düşündüğünü belirten ifadeler görülmekteydi. Ancak merkezden gelen emir üzerine, muhtemelen Başkumandanlığın Almanya ile yaptığı görüşme neticesinde, Almanya Deniz Kuvvetlerine ait askerlerin İstanbul'a gönderilmeleri istenmiştir. 13 Ocak 1915'te Yemen Vilayeti'ne gönderilen telgraf Kolordu Komutanı Ahmet Tevfik imzasını taşımakta ve Alman askerlerinin geri dönüşleri hususunda her türlü yardımın yapılması, istenilmekteydi (ATASE, BDH., 5120/22-001-026).

Bundan sonra 17 Ocak 1915'te 7. Kolordu'dan Erkân-ı Harbiye'ye bir telgraf gönderilmiştir. Bunun içeriğinde; Kızıldeniz'in, Almanların İstanbul'a gönderilmesi aşamasında kullanılmasının, uygun olmadığı belirtilmektedir. Muhtemelen Ahmet Tevfik Paşa tarafından gönderilen bu yazıda, sadece İngiliz ve Fransızların Kızıldeniz'de tehlike saçmadıkları aynı zamanda Yemen'in kuzeyinde de İdrisi'nin de Almanlara saldırabileceği beyan edilmekteydi. Raporla devamla;

*“Arz-ı Mukaddese dâhil olacakları hasebiyle hutta-ı Hicâziye'ye berren gidememekle beraber bahren Akabe'ye gitmesi hususu da İngiliz donanmasının Akabe Körfezi civarında muhteşid bulunması hasebiyle imkânsızdır... (ATASE, BDH., 5120/22-001-025)”*

şeklinde, Almanların o tarihlerde gönderilmelerinin mahzuru üzerinde durulmaktaydı. Dolayısıyla Ahmet Tevfik Paşa, Almanların Hudeyde'ye gelişlerinden İngilizlerin haberdar olmamalarını şansa bağlasa da; Hudeyde'de karaya çıkışlarından sonra İngilizler tarafından haber alınmış olmaları ihtimalini göz ardı etmemiştir. Bu ihtimal üzere ki; Almanların İstanbul'a gönderilmesi fikrinden vazgeçilmesi 7. Kolordu'dan teklif edilmiştir (ATASE, BDH., 5120/22-001-025).

Almanların hemen gönderilmemeleri için fikir beyan eden Ahmet Tevfik Paşa, Hudeyde'de Almanlar arasında hastalık baş göstermesi üzerine, bunları derhal Vilayet merkezi San'a'ya aldırılmalarını emretmiştir. Nitekim çok nadir olarak İstanbul'a gönderdiği o telgraflarından birinde;

*“Emden mürettebatından bazılarının hastalanması ve kumandanlarının talebi üzerine, adı geçen mürettebat, San'a'ya aldırılmıştır. İsimleri postayla takdim edilmiştir. Hudeyde'de ikâmetleri esnasında ahali tarafından haklarında büyük bir muhabbet ve samimiyet gösterilmiştir ve kolordunun iâşesi hususunda fevkalade müşkilât içerisindeyim. Akçe yetiştirilmesi ehemmiyetle müsterhimdir”*

şeklinde bahsediyordu. 30 Ocak 1915 tarihli bu telgrafta iki husus dikkat çekmektedir. Birincisi Ahmet Tevfik Paşa'nın maddi olarak çok zor durumda olduğu; ikinci olarak da bölge halkının Almanlara, Osmanlı Devleti'nin müttefiki olması nedeniyle bakış açılarıdır. İaşe açısından sıkıntı çeken bir orduya, sempati duyan halkın yardım etmesi kaçınılmazdır. Nitekim daha önceki bölümlerde görüldüğü üzere, kafilenin San'a'ya gönderilmesinde, halktan da bazı nakliye

araçlarının temin edildiği görülmüştü. Üstelik iaşe sıkıntısı çekilen bir bölgede, Alman kafilisinin mola verdiği, duraklarda üst düzey ağırlandığı da bir gerçektir.

Elbette Yemen ile İstanbul arasında bu mesele hakkında yapılan yazışmalar oldukça sınırlıdır. Dolayısıyla İstanbul'da askerî birimlerde olayın anlaşılması, bu gelen yazıların sıklığına göre vakit almıştır. İşlem gören evraklara bakıldığında; ilk olarak, 8 Şubat 1915'te Erkân-ı Harbiye'ye ait 1. Şube, Levazımat-ı Umumiye, Muhasebat ve Harbiye Daireleri bu olayı öğrenmişlerdi (ATASE, BDH., 163/718-038). Buradan, ilgili kurum ve kuruluşların geç haberi olduğunu ve olaya ilişkin aynı hızda cevap veremedikleri sonucu çıkmaktadır. Zira durumun hem hassasiyet arz etmesi hem de dışişlerini ilgilendirmesi, konun muhteviyat çerçevesini de genişletmiştir. Doğal olarak yapılan görüşmeler uzamıştır. Nitekim Osmanlı Genelkurmaylığı İstihbarat Şube Müdürlüğü bu sıcak gelişmeyi, 22 Mart 1915'te, Hacce Merkez İstihbarat Kalemine gelen 11 Şubat 1915 tarihli bir Asir Fırkası Kumandanı Muhyiddin imzalı istihbarî raporla öğrenmişti. Bu raporda:

*“Yemen kolordusuna mensup ve Sada havalisinden bulunan askeri müfrezeye komutanından aldığım bir haberde, Alman Subay ve bahriye askerinden 34 kadar kişinin Kânûn-i Sâni başlarında Yemen'e geldiklerine dair bazı malumatlar verilmektedir. Verilen bilgilerin aktarılması önemli olduğu gibi mühim bir vakadır. Aynen arz olunur: Almanların denizlerde dört aydan beri dolaştıkları, birçok İngiliz gemisini denizin dibine gönderen bir geminin (ki bu Emden olacaktır) kayalara çarparak batmasıyla, bunlardan beş subay ve yirmi dokuz askerin büyük sandallardan birisiyle (yanlarında iki makineli tüfek, yeterli düzeyde cephane ve erzak olduğu halde) çok vakit deniz üzerinde dolaşarak, nihayet bilmeyerek Hudeyde sahiline gelmişlerdir. Gücsüz düştükleri bir vakitte, rüzgârın savurmasıyla karaya çıkarlar. Esasen daima uyanık bulunan kabileler ‘İngilizler geldi’ diyerek bunlara hücum ederler. Bunlar da karşılık vermek üzere her nasılsa bu arazinin kimin yönetimi altında bulunduğunu Araplardan sorarlar. ‘Osmanlı arazisidir’ cevabını alınca hayretlerinden bağırarak, kendilerinin Alman olduklarını ve Osmanlıları aradıklarını ve gelip almalarını bildirirler ve teslim olurlar. İşitilenlere göre bu fedakârlar San'a'ya aldırılacaklardır (ATASE, BDH., 247/1028-020-05)”.*

yönünde bilgiler verilmekteydi.

Bâb-ı Âli ile yazışmalara bakıldığında, hem Yemen'deki kolordu ve vilayet merkezinin İstanbul ile olan irtibatında hem de Yemen Vilayeti'nin kendi iç kurumlarıyla olan iletişim eksikliği gözler önüne serilmektedir. Çünkü yukarıdaki belgeden görüleceği üzere; Asir Bölge Komutanı Miralay Muhyiddin Paşa tarafından 11 Şubat 1915'te verilen bilgiler, İstanbul'a ulaştığı esnada Alman askerî kafiləsi neredeyse Yemen'den ayrılmak üzereydi. Bu gelişme, bilgilerin zamanında ilgili kurumlara ve kişilere ulaşmadığı ve I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ile Yemen Vilayeti arasındaki iletişim kopukluğunu gösteren boyuttadır.

### **Yemen'den İstanbul'a: Almanya'ya Dönüş**

Alman askerleri Hudeyde'de karaya ayak basar basmaz, İstanbul'a oradan da Almanya'ya dönmenin hesaplarını yapıyorlardı. Hudeyde'de Osmanlı yetkilileriyle yaptıkları ilk görüşmede, planlarını hemen belirtmişlerdi. 16 Ocak 1915'te 7. Kolordu Komutanı Ahmet Tevfik Paşa'dan Tihame Askerî Üssü'ne verilen talimatlarda, onların gitme isteği, bir nebze de olsun taahhüt edilmişti. Ahmet Tevfik Paşa bu telgrafında, Almanlardan misafir olarak bahsediyordu. Ayrıca

onları hem kara yoluyla hem de deniz yoluyla göndermenin hesaplarını yapmak üzere İmam Yahya'dan yardım bile talep ediyordu. Ancak İmam Yahya'dan aldıkları iç karışıklık ve denizlerde müttefik ablukası olduğu cevabı, gerekçe gösterilerek şimdilik bu isteğin ertelenmesi düşünülmüştü (ATASE, BDH., 5120/22-001-028). Hudeyde'nin nemli ve sıcak havasına içme suyunun tuzlu oluşu eklenince, Alman askerleri arasında rahatsızlıklar meydana gelmişti. Bu nedenden ötürü Mücke ve beraberindekilerin her türlü istirahatları sağlanarak, San'a'ya doğru yola çıkarılmışlardı (Üzen 2010, 365).

Karaya çıktıkları esnada Alman mürettebatının deniz veya kara yoluyla gönderilmelerinin mümkün olmadığı gözükmemektedir. Bu durumda Ahmet Tefvik Paşa, gelen askerleri San'a'ya aldırarak onların tecrübe ve bilgilerinden istifade etmenin yollarını aramaya başlamıştı (ATASE, BDH., 163/718-038-02). Aslında İstanbul'dan gelen 13 Ocak 1915 tarihli telgraf, her şeyi açıklar gözükmekteydi. Bu telgrafta, mürettebatın deniz veya kara yolunu kullanarak, şu şartlarda Almanların yola çıkmalarının mümkün olmadığı,

*“...Bahr-ı Ahmer'in hassaten şimâl kısmı bu sıralarda kruvazörlerin çönümgâhıdır. Binaenaleyh hâl-i vesâitiniz lisân-ı münâsible harâset-i kâmile ile mumaileyhime tefehhüm fikirlerinden sarf-ı nazar edilmeğe çalışılması ve inbâsı...”*

şeklinde kesin bir dille belirtiliyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-025). Hem İstanbul'dan gelen bu kesin emir hem de mevcut yazışmalar mürettebata, San'a yolunu göstermişti. Kesin talimat karşısında, Ahmet Tefvik Paşa'nın yapacağı tek bir şey kalmıştı; o da Almanların merkeze aldırılarak, Osmanlı ordusunda çalıştırılması fikriydi.

Alman mürettebatının San'a'da neler yaptığına dair elimizde henüz veri yoktur. Ancak bu konuda yaşananlar Mücke'nin hatıralarına bakılacak olursa, Osmanlı Devleti idarecilerinin Yemen'de Almanlar için hiçbir şey yapmadığı yönündedir (Üzen 2010, 366). Oysa kendi askerinden bile sakındığı yiyecekleri Almanlar için feda eden Osmanlı Devleti, onların güvenliği için de elinden geleni yapmıştı. San'a'da 7. Kolordu karargâhında olmaları, onları herhangi bir saldırıya karşı da korunaklı hale getiriyordu. San'a'ya vardıklarında oranın da havası kendilerine iyi gelmemişti. Üstelik soğuk havadan dolayı karınlarına kramplar girmişti. San'a'dan karayoluyla en yakın tren istasyonuna varmayı düşünen Mücke (1917, 137), bunun imkânsızlığı karşısında Hudeyde'ye geri dönmeye ve deniz yoluyla Medine'ye varmayı kararlaştırmıştı. Mücke'ye (1917, 141) göre, San'a'dan ayrılmaları tamamıyla kendi çabaları sayesinde olmuştu. Kişisel girişimiyle, kendilerini Hudeyde'ye götürecek nakliye vasıtalarına ulaşmıştı. Yine anlattıklarına göre; Hudeyde'den ayrıldıkları sanbukları bile kendisi temin etmişti. Oysa elimizdeki kayıtlar, tıpkı San'a'ya gelirken yapıldığı gibi Hudeyde'ye geri dönerken de aynı tedbirlerin alındığı ve Yemen'deki yetkililerin ellerinden geleni yaptıklarını göstermektedir. Sanbuklar da Hudeyde'deki Kızıldeniz Komodorluğu tarafından temin edilmişti.

San'a'dan tekrar Hudeyde'ye geri dönme hazırlığı yapıldığında, Ahmet Tefvik Paşa bir kere daha Tihame Askerî Üssü'ne telgraf çekerek; Almanların deniz yoluyla Kurfuda'ya gönderilmesi gerektiğini emrediyordu. Otuz kişilik sanbuğa ihtiyaç duyuluyordu ve bu sanbukların nasıl temin edileceğini, kimlerden satın alınacağını ve ücretinin ne kadar olacağı teker teker sorulmaktaydı. Ayrıca suya ihtiyaç duyulacağından Kurfuda'ya kadar olan ihtiyacın nerelerden ve ne şekilde temin edilebileceğinin detayları istenilmekteydi. 16 Şubat 1915 tarihli bu telgrafın içeriği son derece gizli tutuluyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-075). Ahmet Tefvik Paşa, Tihame'ye bu emirleri ve soruları yöneltirken; Hudeyde'de askerî yetkililere daha farklı içerikte bir telgraf göndermişti. Bu telgrafında daha çok Kızıldeniz ve sahillerle ilgili bilgi talebinde bulunuyordu. Zira Alman mürettebatının güvenliği son derece önemliydi. Şayet sahillerde

İngiliz veya Fransız savaş gemileri varsa, Almanların gönderilmesi tehir edilebilirdi (ATASE, BDH., 5120/22-001-076). Ahmet Tevfik Paşa'nın hem Tihame hem de Hudeyde'deki askerî komutanlıklardan bilgi talebi, derhal Kızıldeniz Komodorluğu'na iletilmiştir. 18 Şubat 1915'te gayet gizli tutulması istenilen bilgiler çeşitli sorulardan oluşmaktaydı. Bunlar;

“- Her biri otuz kişi alabilecek iki sanbuk tedariki mümkün müdür?

- Sanbuk elimizde varsa veya denizden ele geçirilmiş olanlar mevcutsa bunlara mürettebat temin edilebilir mi?

- 1600 kg su Kamaran Adası'ndan alınabilir mi?

- Kızıldeniz'de kaç tane ve hangi tür İngiliz ve Fransız harp gemisi bulunmaktadır? Bu gemilerin teçhizatları nelerdir? Nereleri üs olarak belirlemişlerdir ve nerelerde dolaşmaktadırlar?

- Özellikle Fersan, Luhayya ve Cizan taraflarında hangi tür harp gemisi dolaşmaktadır?

- Fersan ve Kamaran bölgesinde hangi cins gemiler görülmüştür?”

şeklindeydi. Ayrıca Kurfuda ve Cizan'a gitmek için büyük ve küçük harp gemileri ile sanbukların seyir güzergâhını gösteren bir harita ve krokinin çizilerek, cevabî yazıda gönderilmesi de talep ediliyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-077). Komodorluktan istenilen bu bilgiler, hem Tihame Askerî Üssü komutanı Ragıp Bey tarafından hem de Hudeyde'de bulunan fırka komutanı Galip Bey tarafından talep edilmişti. Nitekim bu sorulara Komodor Nafi' Bey tarafından verilen cevaplarda, sanbukların kolaylıkla temin edilebileceği ve bunların kullanımı için teknik eleman da bulunabileceği belirtiliyordu. Yine Nafi' Bey'e göre; Kamaran'dan su rahatlıkla temin edilebilmekteydi. Ayrıca Kızıldeniz'de, 19 Şubat 1915 tarihi itibarıyla İngilizlere ait üç gambot ve iki yardımcı kruvazör; Aden'de ise dört İngiliz kruvazörü bulunmaktaydı. Fransızların ise bir kruvazörü Kızıldeniz'deydi ve bu kruvazör Süveys'e doğru gitmişti. Ayrıca İngiliz gemileri Cibuti-Aden istikametinde hareket ediyorlar, Fersan-Cizan-Luhayya-Midi-Kamaran civarında da sefere çıktıkları oluyordu. İngilizler henüz Kızıldeniz'de donanma üssü oluşturmamışlardı. Üstelik Fersan-Cizan-Luhayya hattında her türlü gemi dolaşabildiği gibi büyük gemiler için bu bölge tehlikeliydi. Fakat iyi bir kılavuz sayesinde, bu rotalarda büyük gemiler de dolaşabilirdi. İngiliz gambotları ile yardımcı kruvazörleri genellikle Fersan ve Luhayya civarında görülüyordu. Ancak Cizan'da görüldüklerine dair henüz bir bilgi ellerine ulaşmamıştı (ATASE, BDH., 5120/22-001-079).

Verilen bilgiler kayda değer ve çok önemli görülmüştür. Çünkü İngiliz veya Fransızların, Almanların Yemen'de olduklarına dair bir istihbarat almaları durumunda, dönüş planı ertelenebilirdi. Dolayısıyla komodorluğun verdiği bilgiler doğrultusunda hareket edilmesi, mürettebatın sağ olarak İstanbul'a ulaştırılması açısından önemli telakki edilmiştir. 25 Şubat 1915 tarihli telgrafta, “Hudeyde'yi terk etmeyiniz, oraya geliyorum. Telgrafın içeriği gizli tutulacaktır...” şeklinde Hudeyde'de hastalanan Alman askerinin yanında kalan Alman doktoruna, Von Mücke istihbarat göndermişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-085). Yavaş yavaş hazırlıkların tamamlandığı ve Alman mürettebatının yola çıkacağına bir işareti olan bu telgraftan anlaşıldığı kadarıyla Mücke ve beraberindekiler için artık San'a'da kalmanın bir anlamı kalmamıştı. 1 Mart 1915'e kadar çevre kazalarda ve orduda ne kadar nakliye aracı varsa hemen temin edilmeye çalışılmıştı. 7. Kolordu Komutanı Ahmet Tevfik Paşa, Alman mürettebatının 3 Mart'ta, yola çıkacağını ön görmekteydi. Bu nedenle Tihame Bölgesi Askerî Üssü Komutanlığına, Almanların aşırı ısrarı karşısında gönderilmeleri gerektiği ve 3 Mart'ta gerekli tedbirleri alarak mürettebatın yola çıkarılacaklarını bildirmişti. Programa göre 6 Mart'ta Hacile'de olacaklar ve 7 Mart'ta da



oradan ayrılarak Hudeyde'ye varacaklardı. Hacile'den 53 bin lira ve 20 devenin hazır edilmesi de talep ediliyordu. Ayrıca sanbukların tamir edilmesini ve Alman mürettebatına denizci postası kıyafetleri giydirilerek Luhayya'ya yola çıkarılmaları da alınan tedbirler arasında en dikkat çekici olanıydı (ATASE, BDH., 5120/22-001-091).

Almanların gizlice denizden yola çıkmaları gerekmekteydi. Çünkü her an bir İngiliz yahut Fransız savaş gemisiyle karşılaşmaları mümkündü. Bu nedenle alınan tedbirlerden ilki mürettebata postacı kıyafetlerinin giydirilmesiydi. İkinci olarak sanbuklar Luhayya limanı adına patent ve seyahat evrakı olarak yola çıkacaktı. Ayrıca bu kayıkların su temini esnasında kaçakçılara ait olduğunu izlenimi verdirilmeye çalışılacaktı. Üçüncü olarak 12 günlük peksimet, zeytin, pirinç, yağ ve patates gibi yiyecekler temin edilerek yolluklarına konulacaktı (ATASE, BDH., 5120/22-001-093). Bu seyahatin her ne kadar tehlikeli olduğu Tevfik Paşa tarafından bildirilmişse de Alman amirali Mücke bu uyarıları dinlememekte ısrarcı davranmıştı (ATASE, BDH., 5120/22-001-121). 9 Mart 1915'te:

*“Bu sabah saat onda Yüzbaşı Fehmi Efendi ile Alman subay ve erleri geldiler. Eşyaları henüz San'a'dan gelmemiştir. Eşyalar geldiğinde Bacil'e gönderilmesi için nakliye mülazımıyla otuz devenin iâşesi 'Ayal'e terk edilmiştir. Almanlar ile San'a'dan gelen nakliye hayvanlarından, lazım gelen mevkiye kadar gerek görülen altısı takımlı dördü semerli yirmi hayvan ve on asker memur...”*

ifadeleriyle, Yüzbaşı Cemal tarafından mürettebatın Bacil'e vardıkları bildiriliyordu (ATASE, BDH., 5120/22-001-126).

Askerine zeytin ve peksimetten başka günlük yiyecek veremeyen ve maddi imkânsızlıklar karşısında sıkıntı çeken bir vilayette, Almanların İstanbul'a gönderilmesi büyük bir uğraş olmuştu. Zira yazılan evrakların geneline bakıldığında; bu mürettebatın sevkıyatı ve yiyeceklerinin temini hususunda 7. Kolordunun büyük sıkıntılara katlanmış olduğu, görülecektir. Merkezden para gönderildiği gibi çevredeki kişilerden kiralama yoluyla nakliye hayvanları temin edilmeye ve yine komutanlıkların bütçesinden iâşelerinin giderilmesine çalışılmıştı. Ayrıca nakliyenin gerçekleşmesi için Hudeyde-San'a güzergâhında her bir komutanlık merkezi veya karakol, istasyon vazifesi görmüştü. Dolayısıyla San'a'dan temin edilen nakliye araçlarının veyahut alınan tertibat düzeninin bir sonraki durakta görevi sona eriyordu. Bu da her seferinde, varılan durakta yeniden nakliye aracı temini anlamına geliyordu. Her bölge kendi mıntikasından sorumlu tutularak, Alman mürettebatın rahatı temin edilmeye de çalışılmıştı. 13 Mart'ta Bacil'den, Yüzbaşı Fehmi Efendi idaresinde 59 kişi, 52 ester ve 30 deveden oluşan kafile tekrar Hudeyde'ye gitmek üzere yola devam etmişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-148).

14 Mart 1915 tarihinde Tihame Bölgesi Askerî Üssü komutanı Ragıp Bey:

*“Hudeyde'nin Cibane iskelesinden Cidde'ye ve Dersaadet'e müteveccihen 1 yüzbaşı, 3 mülazım ve 2 ihtiyat mülazımı olmak üzere 5 zabitan, 1 doktor, 7 küçük zâbit ve 40 asker ki toplamda 53 Almanya'nın meşhur Emden Kruvazörü subay ve askeri, iki sanbuka bindirilerek ve beraberlerinde 24 günlük erzakları verilerek hareket ettirilmişlerdir. Adı geçen subay ve askerlerin uğrayacakları iskelelerde mümkün mertebe istirahatları temin ve bir sonraki durakları için gerekli tedbirlerin alınmasına gayret gösterilmesi istirham olunur...”*

şeklinde Kunfuda, Cidde ve Leyt (Mamüretü'l-Hamidiye) Kaymakamlıklarına yazı göndermişti. Yazının bir nüshası da Mücke'ye verilerek, Alman mürettebat Yemen'den yola çıkarılmıştı

(ATASE, BDH., 5120/22-001-151). Bu tarih Alman deniz askerlerinin Yemen'den ayrılışlarının da tarihiydi. Miralay Ragıp Bey, eski Hudeyde Mebusu Tahir Recep Efendi, Kızıldeniz Komodoru Nafi' Bey, Mülazım Yakup Ağa'dan oluşan uğurlama kadrosu saat 10.00'da Cibane limanında hazır bulunmuşlardı. Yüzbaşı Fehmi, Almanların sanbuklara bindirilmeden önce ümitsiz bir halde bulduklarını raporlamıştı. Raporda;

*"...Bu sıralarda Alman Yüzbaşısı Fön Mücke'den işâr-ı besâret ve diğer zâbûtânda me'yûsiyet mevcûd idi...ve misafirlerimiz teşhis edilemeyecek derece uzaklaşincaya kadar mukabeleten fesi de el mendili gibi eşyası ile işaret etmekte idiler..."*

diye bahsedilmişti (ATASE, BDH., 5120/22-001-164).

Böylelikle Yemen serüveni sona eren Emden Mürettebatı, Kurfuda-Cidde-Leyt güzergâhını seyrederek, en son Leyt'te (Mamuretü'l-Hamidiye) tekrar karaya çıkmışlardı (Üzen 2010, 367). Arap Yarımadası'nın bu kısmını denizden geçmeyi planlayan Mücke ve beraberindekiler, yaşanan olumsuzluklar ve İngilizlerin yoğun ablukası neticesinde, artık kara yolculuğuna karar vermek zorunda kalmışlardı. Çünkü Ahmet Tevfik Paşa'nın da belirlediği plan bu doğrultuydu. Kızıldeniz'i tamamıyla sanbuklarla geçmeye çalışmak % 90 tehlikeli görülmüştü. Bu nedenle Osmanlı toprakları olan ve henüz bazı Arap kabilelerinin Osmanlı yönetimine karşı başkaldırmadığı bir vakitte, kara yolculuğu deniz yolculuğundan daha güvenli bir seçenek gibi duruyordu. Yalnız bu kez de farklı bir sorunla karşı karşıya kalıyorlardı. Sada bölgesini geçtikten sonra en yakın liman olarak Cidde duruyordu. Ancak Alman mürettebatının Hristiyan olmaları nedeniyle Kutsal Topraklara ayak basmaları mümkün gözüküyordu. İslamî akideler gereği bu mümkün değildi. Bu kez bir plan daha yapılmış ve Cidde'yi geçtikten sonra Sultan II. Abdülhamid'e atfen kurulmuş olan Leyt Kazası limanında karaya çıkmaları kararlaştırılmıştı (ATASE, BDH., 5120/22-001-025).

Almanya'ya dönüş yolunda Yemen'den Leyt'e kadar herhangi bir tehlikeyle karşılaşmamış olsalar da henüz durumun hassasiyeti atlatılmış değildi. Emden mürettebatının aşması gereken bir kara yolculuğu daha bulunuyordu. Nitekim Kurfuda ve Leyt'te mola vererek, yollarına devam eden Alman mürettebatına Osmanlı yöneticileri büyük ilgi göstermişlerdi. Mücke, *"Akşam'a doğru Kurfuda'ya varmıştık. Burada gayet dostça karşılandık..."* şeklinde duyduğu memnuniyeti ifade etmekteydi (Mücke 1917, 156). Daha sonra Alman ekibi, yolda karşılaştıkları bedevi saldırılarına da karşı koyarak Medine'den trenle İstanbul'a yola çıkmışlardı. Bedevi saldırıları esnasında, Kurfuda'dan beri refakatlerinde bulunan Sami Bey ve eşi, onlara büyük yardımlarda bulunmuşlardı. Hatta Sami Bey'in eşinin o derece yardımlarını görmüşlerdir ki; The New York Times gazetesinde, Mücke'nin anlattıklarından yola çıkılarak; *"Bir Türk Kadın Tarafından Kurtarıldık"* şeklinde başlık bile atılmıştı (The New York Times 1915).

Bu yolculukları esnasında, İstanbul'a varıp varamayacakları konusunda tereddüt yaşayan Mücke ve beraberindekiler, Osmanlı topraklarında güven içerisinde seyahatlerini sürdürmek kararından asla vazgeçmemişlerdi. Saldırı da olsa, güzergâhlarında güvenlikleri tehlikeye de girse, İstanbul'a ulaştırılmaları konusunda Osmanlı yönetimi kararlıydı ve gereken her türlü tedbiri almıştı. Nitekim El-Ula İstasyonu'ndan kendileri için gönderilen trene binen Mücke ve Alman Bahriyesi'ne ait erler, yolda kaybettikleri bir arkadaşları hariç İstanbul'a 23 Mayıs 1915'te ulaşmışlardı (Üzen 2010, 372). Bir Osmanlı gazetesinde Almanların İstanbul'a gelişleri şöyle aktarılıyordu:

*"Hoş geldiniz, Emden Kahramanları-İstanbul sizi selamlıyor. Size, Kahraman Bahriyeliler, en meserretkârâne selâmlarız. Bir meserret-i müfte-*

*hirâne ile kabarmış, hâr ve samimi bir kalb ile sizi selâmlıyoruz. Siz, beht ve hayret içinde kalan cihâna, Alman askerliğinin ne olduğunu gösterdiniz. Sizin zâyî' olduğunuz zann edildiği zaman sizin için titredik. Fakat nâmağlûb cesâretinizin 'azim ve remzini haber alınca sevinçlere gark olduk, mehâret ve harekât-ı şeci'ânenizin hikâyelerini okuyunca biz de sizinle, sizin arkadaşlarınızla, sizin kardaşlarınızla neş'eyâb olduk... (Servet-i Fünun 1333, 37)''.*

Bu gazeteye göre; Almanlar, 13 Mayıs 1915'te Haydarpaşa Tren İstasyonu'na gelmiş ve oradan da bir torpidoyla Sarayburnu'na geçmişlerdi. Daha sonra Sarayburnu'ndan kortej eşliğinde alınarak, Osmanlı Bahriye Nezareti'ne götürülmüşlerdi (Servet-i Fünun 1333, 37).

SMS Emden Kruvazörü hem Almanlar için hem de mürettebatın kurutulmuş hikâyesinin bir kısmı Osmanlı topraklarında geçtiği için Osmanlılar açısından övünç vesilesine neden olmuştu. Dolayısıyla Osmanlı yöneticileri buna sessiz kalmamış ve Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı olan Enver Paşa, 26 Mayıs 1915'te Saray'a bir yazı göndermişti. Bu yazıda;

*“Almanya'nın Emden kruvazörü mürettebatından, ekli listede rütbe ve isimleri yazılmış ve isimleri yanında gösterilen Muharebe Madalyası ile taltif edilmeleri hakkında tanzim edilen İrade-i Seniyye taslağı iki nüshasıyla birlikte ek olarak takdim kılınmıştır. İcabının icra ve neticesinin emir ve haber edilmesi İrade-i Aliyye-i Fehimâneleridir. Ol-Bâbda emr ve ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir”.*

şeklinde, Emden mürettebatına devlet nişanı verilmesinin uygun olacağını belirtiyordu (BOA., İ. TAL., 501/59-001). Almanların, savaşta yararlılık gösterenlere “*Demirhaç Nişanı*” adı altında verdiği devlet madalyasından önce Von Mücke ve beraberindekiler, Osmanlı Devleti tarafından üstün hizmet madalyasıyla ödüllendirilmişlerdi. 31 Mayıs 1915'te bizzat Harbiye Nazırı Enver Paşa tarafından Mücke'ye, Muharebe Altın İmtiyaz Madalyası; diğerlerine ise Muharebe Gümüş Liyakat Madalyası verilmişti (BOA., İ. TAL., 501/59-004). Böylece Osmanlı Devleti lehine doğrudan herhangi bir hizmeti olmayan ancak gayr-i ihtiyari soluğu Osmanlı topraklarında alan ve hikâyelerine Osmanlı Devleti'ni de kattıkları için Alman mürettebat devlet nazarında kıymetli tutulmuştu. Nişan verilmesi, Osmanlı Devleti ricalinin müttefik askerlerine de bakış açısını göstermek açısından önemli bir gelişmeydi. Osmanlı Devleti'nin müttefiki Almanya açısından ise efsane haline gelmiş mürettebatın hangi anlatılara sahip olduğunu göstermesi bakımından önem arz ediyordu.

## Sonuç

SMS Emden'in batırılmasıyla, Avustralya'ya ait Sydney adlı gemi meşhur olmuştu ve Avustralya, müttefikleri İngiltere ve Fransa nezdinde ilk deniz zaferini kazandığı için itibarı artmıştı. Emden'in uzun süre takip edilmiş olması ve denizlerdeki faaliyetleri, onun meşhur bir korsan gemisi gibi algılanmasına yol açmıştı. Nitekim batırılmasının ardından, Emden'in sonuyla ilgili İngiltere'de gazetelerin son sayfalarında tiyatrolar duyuruluyordu.

Emden kruvazörünün Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerinin Osmanlı Devleti'ne doğrudan bir katkısı olmamıştır. Ancak Almanya'nın Osmanlı Devleti'nin müttefiki olması nedeniyle onların zaferleri, Osmanlı-Türk toplumunda da değerli görülmüştür. Oysa Emden'in faaliyetlerinin Osmanlı lehine bir neticesi mevzu bahis değildi. Almanya'ya döndükten bir yıl sonra hatıralarını kitaplaştıran Mücke, Yemen'de olan bitenleri, sıradan bir hikâye gibi anlatmıştı. Üstelik kendisini efsane haline getiren hikâyesini anlatırken, tüm başarının kendisine ait olduğu vurgusunu yapıyordu. Oysa Osmanlı Devleti'nden kalan belgeler, bunların tam aksini söylemektedir.

Hudeyde'ye yanlışlıkla çıkan Alman mürettebatı aslında İtilaf donanmasından kaçıyordu. Dolayısıyla onları düşman gemilerinin takibinden kurtaracak tek çare, karaya çıkmak ve yolculuklarına burada devam etmektir. Bölgede Osmanlı Devleti'nin de toprakları olduğu biliniyordu. Ancak hangi bölge Osmanlı idaresinde hangisi değil, onu kestirememişlerdi. "Ayşe" ismindeki gemileriyle gidebildikleri yere kadar gitmenin hesabını yaparlarken, birden Fransa'ya ait savaş gemilerine denk gelmeleri tüm planlarını suya düşürmüştür. Dolayısıyla Kızıldeniz'de sıkıştırılacaklarını anlayınca karaya çıkarma yapmanın en akıllıca iş olduğunu düşünmüşlerdi. Karaya çıktıklarında, Yemen Vilayeti, İngilizlerin karaya çıktıklarını düşünerek derhal атаға geçmişti.

Türk komutanları, düşmanı derhal denize dökmenin gerekliliği üzerinde durmuşlardı. Savunma yerine taarruz inisiyatifini ön gören Türk Subayları, harp tarihi açısından da zorlu bir sınav vermekteydiler. Çünkü Çanakkale'de de görüleceği üzere, savunma tertibatı alınarak düşmanı beklemenin ağır sonuçları olacaktı. Oysa denizden çıkarma yapılırken, karadaki orduların, çıkarma yapanlara taarruz etmeleri en akıllıca taktiklerden birisiydi. Çanakkale'de bu yapılmadığından düşman orduları sahilde uzun bir süre tutunabilmişti. Ancak bir fark vardı, Çanakkale'de Alman subaylar etkiliyken Yemen'de tüm karar mekanizmasını Türk subaylar alıyordu. Bundan ötürü Yemen'de karaya çıkan her kim olursa, sahilde kamp kurmadan denize dökülüyordu.

Yapılan tahkikatlar neticesinde Hudeyde'deki yabancı askerlerin, Alman Bahriyesi'ne ait olduğu anlaşılmıştı. Ancak gelenler Alman olduğuna göre Osmanlı Devleti'ne yardım için mi gelmişlerdi? İlk saatlerde, böyle bir intiba uyanmış olabilirdi. Ancak zaman ilerledikçe bunların tesadüf eseri kıyıya çıktıkları ve devamının gelmemesi, zor durumda olan Yemen Vilayeti'ndeki idarecileri hayal kırıklığına uğratmıştır. Üstelik bunların işlerinin sağlanması ve nakilleri de mali açıdan vilayete zorluk yaşatıyordu. Her ne kadar Ahmet Tevfik Paşa tarafından, Mücke ve ekibinin orduda istihdam edilmesi düşünülse de Yemen'den ayrılmamaları hususunda da ısrarcı olmamışlardı. Mücke'nin de ısrarcı davranmasıyla Alman mürettebat, gerekli tedbirler alınarak, Yemen'den uğurlanmıştı.

Almanların yaşadıkları bundan ibaret değildi. Nitekim İstanbul'a kadar uğrayacakları tüm yerler Osmanlı idaresindeydi. Dolayısıyla kurtuluş hikâyelerinin uzun bir kısmı Osmanlı topraklarında geçmekteydi. Medine'de trene binene kadar başlarından geçenler ise ayrı bir incelemenin konusudur. Ancak şunu da belirtmekte fayda vardır. O dönemin gazetelerinin söylediklerini yazmayan Mücke ve beraberindekilerin kurtulması için bir Türk kadınının yaptığı yardımlar, elbette burada zikredilmeden geçilemezdi. İstanbul'a kadar yaptığı tren yolculuğunda, arkasına yaslanarak verdiği röportajlardan gayet memnun olan Mücke, İstanbul'da görkemli bir törenle karşılaştığında, Yemen'de kendilerine sunulan kuzu dolmasını çabuk unutuvermişti. Nitekim kendi subay ve vatandaşlarının katkısını unutan Babiâli, Mücke ve beraberindeki Alman askerlerine devlet nişanı vermede hızlı davranmıştı. Oysaki von Mücke ve mürettebatının Osmanlı Devleti'nden aldığı bu madalyadan ziyade kendi imparatorundan alacağı *Iron Cross* daha çok önem taşımaktaydı. Mücke hakkında 15 Mayıs 1915 tarihli *The Times* gazetesinde çıkan bir haberde bu konu işlenmekteydi ve Mücke'nin, Suriye'de kendisiyle mülakat yapan gazeteciye sorduğu ilk soru, "Demirhaç Nişanı kazandı mı?" olmuştu. Devlet hizmet madalyası alan kişilerin bulunduğu listede Türklerin olmayışı elbette şaşırtıcıdır.

### **Mali Destek Bildirimi (Funding)**

Çalışma Kastamonu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü tarafından KÜBAP-01/2014-15 no.lu proje kapsamında maddi olarak desteklenmiştir.

## KAYNAKÇA

**Arşiv Kaynakları**

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Babıâli Evrak Odası (BEO.), Dosya No: 4303/Gömlek No: 322677.  
 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), İradeler Taltif Evrakı (İ. TAL.), Dosya No: 501/Gömlek No: 59-001; 501/59-004.  
 Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi (ATASE), Birinci Dünya Harbi Kataloğu (BDH.), Dosya No: 163/Klasör No: 718-038; 163/718-038-02; 247/1028-015; 247/1028-020-05; 5120/22-001-005; 5120/22-001-006; 5120/22-001-007; 5120/22-001-009; 5120/22-001-010; 5120/22-001-011; 5120/22-001-012; 5120/22-001-013; 5120/22-001-014; 5120/22-001-015; 5120/22-001-017; 5120/22-001-017; 5120/22-001-018; 5120/22-001-019; 5120/22-001-020; 5120/22-001-021; 5120/22-001-024; 5120/22-001-025; 5120/22-001-025; 5120/22-001-026; 5120/22-001-027; 5120/22-001-028; 5120/22-001-029; 5120/22-001-030; 5120/22-001-031; 5120/22-001-034,35,36; 5120/22-001-037; 5120/22-001-039; 5120/22-001-040; 5120/22-001-043; 5120/22-001-047; 5120/22-001-048; 5120/22-001-049; 5120/22-001-050; 5120/22-001-051; 5120/22-001-053; 5120/22-001-055; 5120/22-001-075; 5120/22-001-076; 5120/22-001-077; 5120/22-001-079; 5120/22-001-085; 5120/22-001-091; 5120/22-001-093; 5120/22-001-121; 5120/22-001-126; 5120/22-001-148; 5120/22-001-151; 5120/22-001-164.

**Gazeteler**

- “How Emden Men Fought Bedouins”. (1915, June 11). *The New York Times*, p. 4.  
 “Command of the Sea”. (1914, September 22). *The Times*, p. 5.  
 “Madras Shelled”. (1914, September 25). *The Times*, p. 8.  
 “Hoş Geldiniz, Emden Kahramanları”. (1333, Cemaziyelahir 28). *Servet-i Fünun* 49 (1251) p. 37.  
 “Fon Müller”. (1330, Teşrinievvel 16). *İkdam*.

**Diğer Eserler**

- Adcock J. (1916). *Australasia Triumphant with the Australians and New Zealanders in the Great War on Land and Sea*. Londra 1916.  
 Armaoğlu F. (2009). *20. Yüzyıl Siyasi Tarih*. İstanbul 2009.  
 Balfour A. J. (1915). *The Navy and the War*. Londra 1915.  
 Bayur Y. H. (1991a). *Türk İnkılabı Tarihi*. Cilt II, K. I. Ankara 1991.  
 Bayur Y. H. (1991b). *Türk İnkılabı Tarihi*. Cilt II, K. IV. Ankara 1991.  
 Buchan J. (1915). *Nelson's History of The War*. Cilt IV. Londra 1915.  
 Currey E. H. (1917). *How We Kept the Sea*. Londra 1917.  
 Ferro M. (2002). *Fetihlerden Bağımsızlık Hareketlerine Sömürgecilik Tarihi 13.-20. Yüzyıl*. Çev. M. Cedden. Ankara 2002.  
 Forstmeier F. (1972). *SMS Emden/Small Protected Cruiser 1906-1914*. UK 1972.  
 Gill C. C. (1918). *Naval Power in the War*. New York 1918.  
 Howard F. (1918). *On Three Battle Fronts*. New York 1918.  
 Kelly P. J. (2011). *Tirpitz and the Imperial German Navy*. Indiana 2011.  
 Marshall E. M. (Dü.). (1915). “The Story of The Great War”. *The All-Red Mail* 2 (December 1915) 10-11.  
 Mücke H. V. (1917). *The "Ayesha"*. Çev. H. S. White. Boston 1917.  
 Renouvin P. (2004). *I. Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918*. Çev. Ö. Uğurlu. İstanbul 2004.  
 Robbins K. (2005). *I. Dünya Savaşı*. Çev. M. Günay. Ankara 2005.  
 Strachan H. (2014). *Birinci Dünya Savaşı*. Çev. Ü. H. Yolsal. İstanbul 2014.  
 Taylor J. M. (2007). “Audacious Cruise of the Emden”. *MHQ: The Quarterly Journal of Military History*

(Summer 2007) 38-47

Ülman A. H. (2002). *I. Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş*. Ankara 2002.

Üzen İ. (2010). “Alman Kruvazörü Emden Mürettebatının Osmanlı Topraklarındaki Serüveni (1915)”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 20/2 (2010) 361-381.

Weisbach R. (1936). *Büyük Harpte Kruvazör Harbi*. Çev. B. Ali. İstanbul 1936.

Yeşilyurt Y. & Kızılkaya O. (2015). “Yemen Cephesi Komutanlarından Arif Bey'in Tihame Harekatı Hakkında Askeri Raporu”. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi* 25 (2015) 77-102.

Yılmazata M. (2012). *Savaşta Giden Yol 1908 Bosna-Hersek'in İlhakı*. İstanbul 2012.