



T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

ÇANAKKALE SAVAŞINDA DENİZALTI LARIN STRATEJİK ROLÜ VE ÖNEMİ

YUNUS GÖREGEN

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi

İSTANBUL, 2018



T.C.
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

ÇANAKKALE SAVAŞINDA DENİZALTI LARIN STRATEJİK ROLÜ VE ÖNEMİ

YUNUS GÖREGEN

Danışman

Prof.Dr.Mesut Hakkı CAŞIN

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi

İSTANBUL,2018

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iv
ABSTRACT	v
ÖZET	vi

1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ DURUM, DENİZALTILARIN KULLANILMASININ NEDENLERİ, MARMARA DENİZİNİN DENİZALTI HAREKATINA UYGUNLUĞU 1

1.1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ DENİZALTICILIĞIN DURUMU	1
1.1.1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ TARİHİ GELİŞİM	1
1.1.2. 1914 İTİBARI İLE DENİZALTI KULLANIM KONSEPTİ	5
1.1.3. 1914 İTİBARI İLE DEVLETLERİN DENİZALTI KUVVETLERİ	6
1.1.4. 1914 İTİBARI İLE OSMANLI DENİZALTICILIĞININ DURUMU	7
1.2. ÇANAKKALE SAVAŞINDA DENİZALTILARIN KULLANILMASININ NEDENLERİ	9
1.3. MARMARA DENİZİNİN DENİZALTI HAREKATINA UYGUNLUĞU	13

2. ÇANAKKALE CEPHESİ LOJİSTİK YAPILANMASI, DENİZALTILARA KARŞI ALINAN TEDBİRLER, DENİZALTILARIN HAREKATLARI 19

2.1. ÇANAKKALE CEPHESİ LOJİSTİK YAPILANMASI	19
2.1.1. CEPHE BÖLGESİNDE LOJİSTİK YAPILANMASI VE FAALİYETLERİ	20
2.1.2. İSTANBUL-ÇANAKKALE DENİZ LOJİSTİK ULAŞTIRMASI	29
2.2. DENİZALTILARA KARŞI ALINAN TEDBİRLER	33
2.3. AE-2 AVUSTRALYA DENİZALTISININ HAREKATI	41
2.4. İNGİLİZ DENİZALTILARININ HAREKATI	47
2.4.1. B-11 DENİZALTISININ HAREKATI	49
2.4.2. E-15 DENİZALTISININ HAREKATI	51
2.4.3. B-6 DENİZALTISININ HAREKATI	53
2.4.4. E-14 DENİZALTISININ HAREKATI	54
2.4.5. E-11 DENİZALTISININ HAREKATI	61
2.4.6. E-12 DENİZALTISININ HAREKATI	73
2.4.7. E-7 DENİZALTISININ HAREKATI	76
2.4.8. E-2 DENİZALTISININ HAREKATI	79
2.4.9. H-1 DENİZALTISININ HAREKATI	83
2.4.10. E-20 DENİZALTISININ HAREKATI	86
2.5. FRANSIZ DENİZALTILARININ HAREKATI	87

2.5.1. SAPHIRE DENİZALTISININ HAREKATI	87
2.5.2. COULOMB DENİZALTISININ HAREKATI	89
2.5.3. JOULE DENİZALTISININ HAREKATI	90
2.5.4. MARIOTTE DENİZALTISININ HAREKATI	91
2.5.5. TURQUOISE DENİZALTISININ HAREKATI	92
2.6. ALMAN DENİZALTILARININ HAREKATI	94
2.6.1. U-21 DENİZALTISININ HAREKATI	95
2.6.2. U-33 DENİZALTISININ HAREKATI	98
2.6.3. U-38 DENİZALTISININ HAREKATI	98
2.6.4. UB-8 DENİZALTISININ HAREKATI	98
2.6.5. UB-7 DENİZALTISININ HAREKATI	100
2.6.6. UB-14 DENİZALTISININ HAREKATI	101
2.6.7. UB-3 DENİZALTISININ HAREKATI	103
2.6.8. UB-44 DENİZALTISININ HAREKATI	104
2.6.9. UB-42 DENİZALTISININ HAREKATI	104
2.6.10. UB-45 DENİZALTISININ HAREKATI	105
2.6.11. UB-46 DENİZALTISININ HAREKATI	105
2.6.12. UC-14 DENİZALTISININ HAREKATI	105
2.6.13. UC-15 DENİZALTISININ HAREKATI	105
2.6.14. UC-13 DENİZALTISININ HAREKATI	106
2.6.15. UC-23 DENİZALTISININ HAREKATI	106
3. ÇANAKKALE DENİZALTI HAREKATININ SONUÇLARI, DEĞERLENDİRMESİ, VE STRATEJİK OLARAK DENİZALTININ DEĞERLENDİRMESİ	108
3.1. SONUÇLAR	108
3.1.1. TOPLAM GEMİ KAYIPLARI VE KAYIPLARIN DEĞERLENDİRMESİ	108
3.1.2. KARADENİZDEKİ KAYIPLAR VE DEĞERLENDİRMESİ	110
3.2. DEĞERLENDİRME	112
3.2.1. DENİZALTI HAREKATININ DEĞERLENDİRMESİ	112
3.2.2. ÇANAKKALE LOJİSTİK ULAŞTIRMASININ DEĞERLENDİRMESİ	116
3.3. STRATEJİK BİR UNSUR OLARAK DENİZALTI	119
4. EKLER	126
5. KAYNAKÇA	137
6. BİYOGRAFİ	144

ÖNSÖZ

Tez Çalışmamda bana bilgisi, tecrübesi ve saygınlığıyla daima yol gösteren ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, vatanperver kişiliği ve daima canlı tuttuğu vatan aşkıyla hayatım boyunca kendisiyle gurur duyup örnek alacağım değerli hocam Profesör Doktor Mesut Hakkı Caşın'e,

Kendisini tanımak ve derslerine iştirak etmiş olmakla övündüğüm saygıdeğer hocam Profesör Doktor Tülay Alim Baran ve Yrd.Doç.Dr. Erol Mütercimler'e,

Çalışmam süresince ellerinden gelen her yardımı yapan enstitü sekreteri Sayın Neslihan Demirci'ye,

Çalıştığım kütüphanelerde bana içtenlikle yardımlarda bulunan adlarını sayamadığım tüm kütüphane görevlilerine,

Denizaltıcılık kariyerim ve kişisel gelişiminde çok önemli katkıları olan denizaltı komutanları: (E) Dz.Alb. Haldun ERMİN, (E) Dz.Alb. Erdoğan ORAN, Tuğamiral Önder GÜRBÜZ, Dz.Alb. Barış KORKMAZ, Dz.Alb. Yunus TANRIKULU, Dz.Alb. İbrahim AZİZOĞLU, Dz.Bnb. Necati KARACA'ya,

Vatana hizmet aşkıyla yetişmemi ve bugünlere gelmemi sağlayan kurumum Türk Deniz Kuvvetleri'ne,

Elinde hiçbir potansiyel olmadan, sıfırdan yola çıkmayı müteakip üniforması da üzerinden alınarak vatan haini ilan edilmesine rağmen 4 sene içinde bir ülke kurarak bir millete armağan etmiş olması nedeniyle, Dünya'da gelmiş geçmiş tüm liderlerden üstün olan Başkomutanım Mustafa Kemal ATATÜRK'e,

Çalışmam süresince bana her türlü yardımı yapan ve engin sabrıyla benden desteğini esirgemeyen değerli eşim Merve'ye teşekkür ederim.

ABSTRACT

During the First World War, Entente States wanted to pass Çanakkale Strait by forcing through the sea. For this purpose at 18th March 1915 they brought together a huge navy force and attacked with all their powers. At the end of the day had very heavy losses and returned in a big disappointment.

After the big defeat Entente states started landing operation on April 25. At the same day, they sent a submarine to the Strait with the mission to "cut off the logistical support of the fronts". The task was impossible to succeed due to the fact that the fronts had 3 alternate transportation routes (2 on land, 1 at sea).

Only after one day, General Birdwood, Commander of Landing Units, demanded General Ian Hamilton's decision to withdraw. While Hamilton was about to make decide, and Çanakkale War was about to end, the information that the submarine has sneaked to Marmara was delivered to him. After that Hamilton changed his mind and ordered General Birdwood to do anything to stand.

From that date on, the success of the operation has been tied to the success of the submarines by the Allied Head Quarters. The submarines, ignoring all the International Laws, tried to succeed their mission by doing everything they can, even though the truth that the supply lines on land couldn't be cut off by the submarines.

Despite the efforts of the Allied submarines for nearly 9 months and the damages they have caused, the front's logistics delivery has not been cut off, but the destruction caused by the 9-month extension of the war has been great.

As a result, the submarine operations failed as they couldn't reach their goal, The Entente States were defeated and The Dardanelles Campaign ended on 9 January 1916 after big devastation for both sides.

Key words: Dardanelles Campaign, submarine, lojistic, support, sea wars, submarine operations, strategy.

ÖZET

İtilaf Devletleri Birinci Dünya Savaşında Çanakkale Boğazı'nı denizden zorlayarak geçmek istemişlerdir. Bu maksatla 18 Mart 1915'te muazzam bir donanma gücüyle saldırmışlar, günün sonunda ise çok ağır kayıplar vererek, büyük bir hayal kırıklığıyla geri dönmüşlerdir.

Yaşanan bozgun sonrasında itilaf devletleri bu kez 25 Nisan 1915 tarihinde kara hareketine girişmişlerdir. Aynı gün bir denizaltıyı, Cephenin 3 alternatifli (2 kara, 1 deniz) ulaştırma hatlarına sahip olması nedeniyle başarılı ihtimali olmayan "Cephenin lojistik desteğinin kesilmesi" göreviyle Marmara Denizi'ne göndermişlerdir.

Sadece bir gün sonra Müttefik çıkarma birliklerinin çok zor duruma düşmesi üzerine, Çıkarma Birlikleri Komutanı General Birdwood geri çekilme için General Ian Hamilton'dan karar vermesini istemiştir. Hamilton karar aşamasındayken ve Çanakkale Savaşı sonuçlanmak üzereyken, gönderilen denizaltının Marmara'ya sızdığı bilgisi Hamilton'a ulaştırılmıştır. Bunun üzerine Hamilton geri çekilme kararından vazgeçmiş ve denizaltının Marmara'ya ulaşmasını gerekçe göstererek General Birdwood'a dayanmalarını emretmiştir.

Kara ikmal hatlarının denizaltılarla kesilmesinin imkansız olmasına rağmen, bu tarihten itibaren Müttefik komuta kademesi tarafından hareketin başarısı denizaltıların başarısına bağlanmıştır. Denizaltılar da savaş hukukuna uysun uymasın ellerinden gelen her şeyi yaparak kendilerine yüklenen bu sorumluluğu umutsuzca yerine getirmeye çalışmışlardır.

Müttefik denizaltılarının yaklaşık 9 ay süren çabalarına ve verdirdikleri zararlara rağmen Cephenin lojistik ulaştırması kesilmemiş, ancak savaşın yaklaşık 9 ay uzaması nedeniyle her iki taraf için getirdiği yıkım çok büyük olmuştur.

Sonuç olarak, denizaltı hareketi amacına ulaşamayarak başarısız olmuş, İtilaf Devletleri yenilmiş ve 26 Nisan 1915'te sonuçlanması gereken Çanakkale Savaşı, büyük yıkımlardan sonra ancak 9 Ocak 1916'da sona ermiştir.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Savaşı, denizaltı, lojistik, destek, deniz savaşları, strateji.

ÇANAKKALE SAVAŞINDA DENİZALTILARIN STRATEJİK ROLÜ VE ÖNEMİ

BİRİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ DURUM, DENİZALTILARIN KULLANILMASININ NEDENLERİ, MARMARA DENİZİNİN DENİZALTI HAREKATINA UYGUNLUĞU

1.1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ DÜNYADA VE OSMANLIDA DENİZALTICILIĞIN DURUMU

1.1.1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ TARİHİ GELİŞİM

Büyük bir besin ve enerji kaynağı olan denizlerin altını keşfetmek ve dünyanın bu büyük bölgesinden yararlanmak fikrinin binlerce yıllık geçmişi olmakla birlikte, muharebelerde çok büyük bir çarpan unsuru olan baskın ve gizlilik unsurunun en etkili kullanılabilmesine imkan tanıyan deniz yüzeyinin altının savaşlarda kullanılması fikrinin Büyük İskender'den çıktığı ileri sürülmüştür. Tyre şehrini almaya çalışan Büyük İskender'e karşı 7 ay mukavemet gösteren Tyre halkını dize getirmek için fıçı şeklindeki sualtı silahlarından yararlandığı Aristo'nun Problemata adlı eserinde ele alınmıştır.¹

Tarihi süreçte deniz altında seyretmek için birçok tasarım yapılmıştır. Bunlardan ilki; Cornellis Drebbel adlı bilim adamınının 1603'de geliştirdiği, suya dalıp çıkabilen ve sualtında² 5 metre derinlikte ilerleyebilen bir araçtır. Bu araç dalarak sualtında ilerleyebilen ilk tekne olmuştur.³

İlk denizaltı olarak kabul edilebilecek araç ise, 1653 yılında Fransız bilimci De Son tarafından ağaçtan imal edilen, gövdesinin yarısı sualtında bulunan, 24 metre uzunluğundaki "Rotterdam Boat" adlı teknedir.

1696'da ise Denis Papin adlı profesör, modern denizaltılara ilham kaynağı olan, pompanın bastığı hava ile iç basınçla, dıştaki su basıncını dengeleyen ve içeri su alıp atarak ağırlığını ayarlayabilen, satıhta yelken, dalışta kürekle giden bir araç geliştirmiştir.

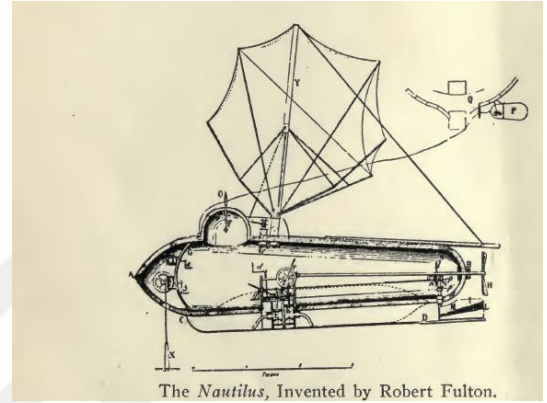
Tarihte ilk defa saldırı amaçlı kullanılan denizaltıyı da David Bushnel geliştirmiştir. "The Turtle" adlı denizaltı, denizin altından suüstü gemilerine saldırı gerçekleştirmeyi

¹ Emin Yakıtıl, Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara-1981,s.8.

² Su yüzeyinin altı.

³ Michael Gunton, Submarines At War, Carrol and Graff Publishers, New York-2003, s.12.

başarmıştır. Bu denizaltı dalışta ağırlığını, sarnıçlarına su alıp gerektiğinde pompayla atabilmekte ve dengesini sağlayabilmekteydi. Yalnız sahip olduğu kısıtlı hava kapasitesi sualtında yarım saat yetebiliyordu. 1776 yılında, New York Limanı'nı ablukaya alan HMS Eagle firkateyn'ine saldırı düzenleyen "Turtle" mühimmatı hedef geminin karinasını delemeyi ve bombayı etkili yerlere yerleştiremediği için başarısız olmuştur. Her ne kadar taktik anlamda başarısız bir araç gibi görünse de deniz hareketinde ortaya koyduğu asimetrik etki İngiltere'nin ablukayı kaldırmasına yetmiştir.⁴



Resim 1: Turtle Denizaltısı(solda), Nautilus Denizaltısı(sağda)

Denizaltı teknolojisindeki diğer büyük gelişme de Amerikalı Robert Fulton tarafından 1801 yılında kemerele demir, mukavim teknesi bakır olan Nautilus, 10000 Frank karşılığında Napolyon Bonaparte için inşa edilmesiyle olmuştur. Bu denizaltı, satıhta rüzgâr (toplanıp, yatabilen bir direk ve yelken ile), dalışta 2 kişi tarafından çevrilen pervaneyle gidebilmekteydi. Uzunluğu 6,5 metreydi ve 8 metre derinlikte 4 knot sürat yapabiliyordu. İçindeki hava üç kişiye 1 saat yetiyor, bakır tüplere depolanan sıkıştırılmış hava yardımıyla bu süre 6 saate çıkarılabiliyordu. Fulton, Nautilus ile Torpedofish'ten esinlenerek adına "torpedo" dediği günümüz mayınlarına benzeyen, içi barut dolu kancalı bir bomba ile bir tekneyi batırdı. Bu tarihten itibaren sualtı silahının ismi "Torpedo", olarak kabullenildi.⁵

Günümüz denizaltılarının da ana tahrik güç kaynağı olan kurşun asitli pil 1859'da ilk defa Fransız bilim adamı Gaston Planté tarafından yapıldı.

1863'te Fransız mühendis Simon Bourgeois ve Charles Brun, inşa ettikleri "The Plongeur" adlı denizaltının pervanesine itme gücü olarak ve dalma sarnıçlarına alınan suyun tahliye edilmesinde sıkıştırılmış havayı kullandılar. Bu denizaltının uzunluğu 44,5

⁴ Edward Horton, The Illustrated History Of The Submarine, Sidgwick-Jackson Ltd,Hampshire-1974. s.11.

⁵ Farnham Bishop, The Story of the Submarine,The Century Co.,New York-1916,s.28-29.

mt, genişliği 6 mt, ağırlığı 420 tondu ve havayı büyük şişelerde, 12,5 kg/cm basınçla depoluyordu. Günümüz denizaltılarında da, dalma sarnıçlarındaki suyu boşaltmada aynı yöntem kullanılmaktadır.⁶

1865 yılında Avusturya donanma mensubu yüzbaşı Giovanni Luppis, saat mekanizmasından esinlenerek buharla çalışan ve arkasındaki tellerle uzaktan kumanda edilen, hareketli bombayı (torpido) geliştirmiştir. Bunun en büyük özelliği patlayıcının tabancasına bağlı bir pervanenin, bu araç ilerlerken dönerek tabancayı kurmasıydı. Bu sayede belli bir mesafe gittikten sonra tabanca aktif oluyor ve silahı kullananın emniyeti sağlanıyordu. Luppis, daha sonra Robert Whitehead ile birlikte 1868 yılında "auto-motive torpedo"yu üretmiştir. Bu ilk torpido 135 kilo ağırlığındaydı ve 8 kilo patlayıcısı vardı. Pervanesi sıkıştırılmış havayla dönüyor ve 10 kilometre hızla 180 metre gidiyordu. Yaptıkları ikinci prototipte havanın basıncını arttırarak menzili 270 metreye çıkarmışlardır. Torpido silindirik kovandan basınçlı havayla atılıyordu. Bu torpidolar sabit dümen açısıyla düz gidiyorlar fakat derinliği sabit tutamıyorlardı. Robert Whitehead su basıncındaki değişimlere tepki veren bir mekanizma yardımı ile bu problemi çözmüştür. Bu mekanizma, sıkışmış havayı yatay dümenlere bağlı pistonlara göndererek torpidonun derinliğini korumasını sağlıyordu. 1869'a gelindiğinde 5 metre uzunluğunda, 35 kg. patlayıcısı olan ve 15 km. hızda 360 metre giden torpido üretime hazırlanmıştır.⁷

Amerikan bilim adamı Josuah H.L. Tuck tarafından 24 Nisan 1884'te patenti alınan dizayn, hava bölmesi (üstüvane) olan ilk denizaltıdır. Düşüncesi; hedef geminin altına giren denizaltının içinden bir kişinin, pompalanarak sağlanan solunum havası ile üstüvaneden çıkıp geminin omurgasına bomba koyarak gemiyi batırması idi. Yapılan denemeler olumsuz olunca bu bölme kaldırıldı ve bir yıl sonra tahrik gücü, 600 kg kostik soda'dan elde edilen kimyasal tepkimeyle 5 saat süreyle sualtında ve satıhta gidebilen bir yapıyla değiştirilmiştir.⁸

1886 yılında, Ash & Campbell tarafından İngiltere Tilbury'de inşa edilip denenen uzunluğu 20 mt., genişliği 2,5 mt., ağırlığı da 50 ton olan Nautilus'un özelliği ise; batarya ve elektrik motoru kullanılan ilk denizaltı olmasıdır. Bu denizaltı bordalarındaki 5'er silindiri içeri çekmek suretiyle geminin hacmini azaltarak dalıyor, silindirleri dışarı itip hacmi arttırarak satha çıkıyordu.⁹

⁶ Farnham Bishop, a.g.e. s.56-57.

⁷ Jeff Edwards, Torpedo, iUniverse Inc., New York-2004, s.103.

⁸ Richard Compton Hall, The First Submarines, Periscope Publishing, Penzance/England-2003,s.75-76.

⁹ Murray Fraser Sueter, The Evolution of the Submarine Boat, Mine and Torpedo, from the Sixteenth Century to the Present Time, J. Griffin and Company, Berkshire/England-1907,s.189.

İngiliz Mühendis G.W. Garret'in tasarladığı ve Haliç Tersanesinde inşa edilen Abdülhamid denizaltısı, 1888 yılında Sarayburnu önlerinde dalarak akıntıya karşı Üsküdar önlerinde demirlemiş boş bir gemiye yaklaşp, sualtından attığı torpidoyla gemiyi batırmıştır. Bu olay dünya denizaltıcılık tarihinde ilk defa bir denizaltı gemisinden atılan torpidoyla suüstü gemisinin batırılması olmuştur.¹⁰

1888'de Gustave Zede adlı bilim adamı tarafından 20 metre uzunluğunda ve 30 ton ağırlığında Gymnote adlı denizaltı inşa edilmiştir. Bu denizaltının 540 adet 17,5 kiloluk alkalin çinko potasyum pilleri vardı. 400 amper/saat enerji veren ve dalışta 8 knot hıza ulaştıran pilleri sahilde şarj ediliyordu. Satih menzili 10 kts ile 83 kilometre, 6 kts ile 220 kilometreydi.

1893'de yapılan "Gustave Zede" denizaltısı, alışılmış iki ucu sivri yapıdan farklı olarak günümüz dizaynının benzeri olarak damla biçiminde yapılmıştır. 76 adet çember kemerinin üzerine metal plakalar kaplanılarak 53 metre uzunluğunda ve 4 metre genişliğindeki gövde meydana getirilmiştir. Periskopu ve pruvada 1 torpido kovani olan denizaltının ağırlığı 266 tondur. Tek şafta bağlı iki elektrik motoru 720 adet pilden oluşan 130 ton ağırlığındaki bataryalar tarafından temin edilen 1800 amper 300 volt güç ile tahrik edilmiştir. Bataryaların şarjı ancak sahilden yapıldığından görevleri "liman savunma" olarak belirlenmiştir.¹¹

17 Mayıs 1897'de denize indirilen Holland 6, 3 Howell torpidosu taşımaktaydı ve 40 saat harekât yapacak kapasitedeydi. 18 metre uzunluğunda ve 3.5 metre eninde olan 75 ton ağırlığındaki bu gemi, su üstünde 4 zamanlı benzin motoruyla gidiyor ve aynı zamanda akülerini doldurabiliyordu. Dalışta ise pervaneyi döndürmek için, bataryayla beslenen 160 hp gücündeki elektrik motorunu kullanılmıştır.¹²

1900'de hizmete giren Maxime Laubeuf'ün 34 metre boyundaki Narval adlı denizaltısı, satıhta sıvı yakıtla ısınan buhar kazanı, sualtında ise elektrik motoru kullanılmıştır. Menzili; satıhta 11 kts ile 400 mil, 7.5 kts ile 500 mil, dalışta 7.5 kts. ile 25 mil ve 5 kts. ile 62 mil idi. Yakıt ve dalma sarıncılarının yerleştirilebilmesi için çift tekneli olarak inşa edilen ilk denizaltıdır. İç tekne personelin serbestçe dolaştığı mukavim tekne,

¹⁰ Nevzat Artuç, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Deniz Gücünü Arttırma ve Denizaltı Subay-Er Yetiştirme Çabaları", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih İncelemeleri Dergisi 23. Cilt 2. Sayı, İzmir-2008,s.58-59.

¹¹ Richard Compton-Hall, a.g.e.-2003,s.87-89.

¹² A.Bowdoin Van Riper, A Biographical Encyclopedia of Scientists and Inventors in American Film and TV Since 1930, Scarecrow Press Inc., Plymouth/England-2011, s.110.

ikinci teknede ise dalma ve yakıt sarnıçlarından oluşan form tekne bulunmaktaydı. Bu denizaltı çift tekneli modern denizaltıların atası olarak kabul edilir.¹³

1904'te Fransızlar tarafından ilk dizel motorlu denizaltı Aigrette yapılmıştır.¹⁴

Almanlar tarafından 1906 yılında Krupp Tersanesinde yapılan U-1 denizaltısı, 42 metre boyu ve 239 ton ağırlığı ile Amerikalıların Holland tipi denizaltısının iki misli büyüklüğündeydi. Bu denizaltı saatte 11 mil, dalışta 9 mil sürat yapabiliyordu ve 2000 mil seyir menzili vardı. Tahrik olarak su üstünde Korting ağır yakıt makinesi, sualtında ise elektrik motoru kullanıyordu.¹⁵

19 Ağustos 1912'de Ruslar tarafından Nikolayev Tersanesinde inşa edilen Krab denizaltısı, dünyada mayın dökücü olarak tasarlanan ilk denizaltı olmuştur. Bu denizaltının büyüklüğü 740 ton ve mayın kapasitesi 60 adetti.¹⁶

1.1.2. 1914 İTİBARI İLE DENİZALTI KULLANIM KONSEPTİ

Bir savaş makinesi olarak 19. yüzyıldan sonra dünyada boy gösteren denizaltı, 1900'lerin başlarına kadar stratejik önemi kavranmamış ve savaş alanlarında etkili olarak görev almamıştır. 1886 yılında ilk elektrik motorlu denizaltı Nautilus inşa edilmiştir. Bu tarihlerde denizaltı bataryalarının şarjı sahilde yapıldığından, bu denizaltıların görevleri "liman savunma" olarak belirlenmiştir.¹⁷ Hatta 1915 Çanakkale Cephesi başlangıcında da bölgeye gönderilen denizaltılar bu konseptte uygun bir amaçla gönderilmiştir.

I. Dünya Harbi başladığı zaman, denizaltılar daha yeni, uzun yılların çalışmalarından sonra, uygun bir suüstü ve sualtı yürütme sistemi ile güvenilir bir silaha sahip olmuşlardı. Başlangıçta denizaltı gemileri, güçlü deniz kuvvetlerine sahip ülkelerin harp gemilerine karşı bir savunma silahı olarak üs, liman ve sahilleri korumak üzere geliştirilmiştir. Ancak hala harpteki kullanım konseptleri tam olarak belirlenememiştir. 1914'ten önce yapılan savaşlarda; Türk-İtalyan harbinde İtalyanlarda, Rus-Japon harbinde her iki tarafta ve

¹³ Kansu Şarman, Adamlı Torpidolar, Mas Matbaası, İstanbul-2002, s.75.

¹⁴ Paul E. Fontenoy, Submarines: An Illustrated History of Their Impact , ABC-CLIO Inc., California-2007,s.79.

¹⁵ Norman.C.Polmar-Norman Friedman, "Submarine Naval Vessel",t.y., <https://www.britannica.com/technology/submarine-naval-vessel#ref521577>(Erişim Tarihi:19 Aralık 2017),s.1.

¹⁶ Alexandre Loukine,"The Submarine Mine-Layer Krab",U.S.Naval Institute Proceedings Magazine Number:60/2,s.297.

¹⁷ Sait Küçük,"Denizaltılar Hakkında-I",t.y.,<http://www.denizaltici.com/aboutus-submarine-sec1.htm>(Erişim Tarihi: 13 Ekim 2017)

Balkan Harbi'nde Yunanistan'da denizaltı mevcut olmasına rağmen harekât görevinde kullanılmamıştır.¹⁸

Ancak aşağıda özetlenen olaylar denizaltılara olan bakış açısının ve denizaltı kullanım konseptinin tamamıyla değişmesine neden olmuştur.

* 5 Eylül 1914 tarihinde U-21 tarafından Dünyadaki ilk savaş gemisinin (HMS Pathfinder) batırılması,

* 22 Eylül 1914'te U-9 Alman denizaltısı tarafından 1200 tonluk üç İngiliz kruvazörü HMS Aboukir, HMS Cressy ve HMS Hogue'un batırılması,¹⁹

* 20 Ekim 1914'te U-17 tarafından SS Glitra adlı ticaret gemisinin batırılması ile ilk defa bir ticaret gemisinin batırılması,

* 4 Şubat 1915'te Alman imparatoru II. Wilhelm'in İngiltere'yi çevreleyen denizleri harp sahası ilan etmesini müteakip, 18 Şubat'ta "prize rules"un iptal edilerek "sınırsız denizaltı harbi" yapılması emri.²⁰

*Avustralya denizaltısı AE-2 tarafından 25 Mart 1915'te 10 mayın hattıyla korunan ve kuvvetli akıntılara sahip Çanakkale Boğazı'nın dalışta geçilerek Marmara Denizi'ne ulaşılması.

Yukarıda sayılan olaylar sonrasında denizaltı kullanım konsepti bütünüyle değişmiş ve 1910'dan itibaren savaşlarda aktif görevler almaya başlamışlardır. Daha önce taktik unsurlar olarak savaş meydanlarında boy gösteren denizaltılar, tarihte stratejik unsur olarak ilk defa Çanakkale Savaşı'nda görev almışlar, hatta müttefikler tarafından daha da ileri gidilerek bu savaşın kaderi denizaltıların başarısına bağlanmıştır.²¹

1.1.3. 1914 İTİBARIYLA DEVLETLERİN DENİZALTI KUVVETLERİ

Denizaltının ilk keşfedildiği dönemde İngiliz örf ve adetlerine aykırı olarak görülmüştür. Ancak sonrasında bu silahı en çok önemseyen ve projelerini en ileri seviyeye taşıyan yine bizzat İngiltere olmuştur. I. Dünya Savaşı'na girerken de en güçlü denizaltı filosuna İngiltere sahip olmuştur. Bu dönemde ülkelerin denizaltı sayıları aşağıda olduğu gibidir.²²

¹⁸ Sait Küçük,"Denizaltılar Hakkında-I",t.y.,<http://www.denizaltici.com/aboutus-submarine-sec2.htm>(Erişim Tarihi: 13 Ekim 2017)

¹⁹ James P. Delgado, Silent Killers, Osprey Publishing, Newyork-2010,s.125-126.

²⁰ James P. Delgado,a,g,e,s.129.

²¹ Ian Hamilton, Gallipoly Diary Volume I, Unwin Brothers Ltd., London-1920, s.6.

²² Charles William Domville-Fife, Submarines Mines and Torpedoes in the War, Wyman and Sons Ltd., London-1914,s.60-123.

Ülke	Aktif Görevde	Yapım Aşamasında
İngiltere	82	22+14
Fransa	92	9
Rusya	37	19
Almanya	36	-
ABD	30	10
İtalya	20	8
Japonya	17	-
Danimarka	9	-
İsviçre	7	3
Avusturya	6	5
Hollanda	6	4
Avustralya	2	-
Norveç	1	4
Portekiz	1	3

Toplamda 344 denizaltı aktif görevde, 80 denizaltı yapım aşamasındadır.

1.1.4. 1914 İTİBARI İLE OSMANLI DENİZALTICILIĞININ DURUMU

İngiliz mühendis Garret ile Nordenfelt, 19.5 metre uzunluğunda, 2,75 metre çapında ve 60 ton ağırlığındaki Nordenfelt-1 isimli denizaltıyı yapmıştır. Buharla çalışan bu denizaltı satıhta 9, dalışta 4 kts. sürat yapabilmektedir. Denizaltının tanıtımı, aralarında Osmanlı İmparatorluğu temsilcisinin de bulunduğu bir gösteride yapılmış ancak, Osmanlı temsilcisi olumsuz görüş bildirirken Yunanistan hükümeti bu denizaltıyı almıştır. Bunun üzerine Vickers&Armstrong firması ile uzunluğu 30 metre, 2 torpido kovani ile 2 makinalı tüfeği olan ve teknik olarak daha üstün 2 adet Nordenfelt-2 denizaltısı sipariş edilmiştir.²³ Bu denizaltılar İngiltere’de parçalar halinde inşa edilip İstanbul’a getirilerek Taşkızak tersanesinde monte edilmiştir. Bu denizaltılara Abdülhamid ve Abdülmecid isimleri verilerek 1886 ve 1887 yıllarında denize indirilmiştir. Abdülhamid denizaltısı, İzmit körfezinde gece ve gündüz icra ettiği hücum talimleri ve torpido atış eğitimlerini müteakip, bir yıl sonra Sarayburnu önlerinde dalıp akıntıya karşı ilerleyerek Üsküdar önlerinde demirli bir gemiyi torpido hücumu ile batırmıştır. Bu deneme dünya tarihinde bir ilk olarak kayıtlara geçmiştir.²⁴

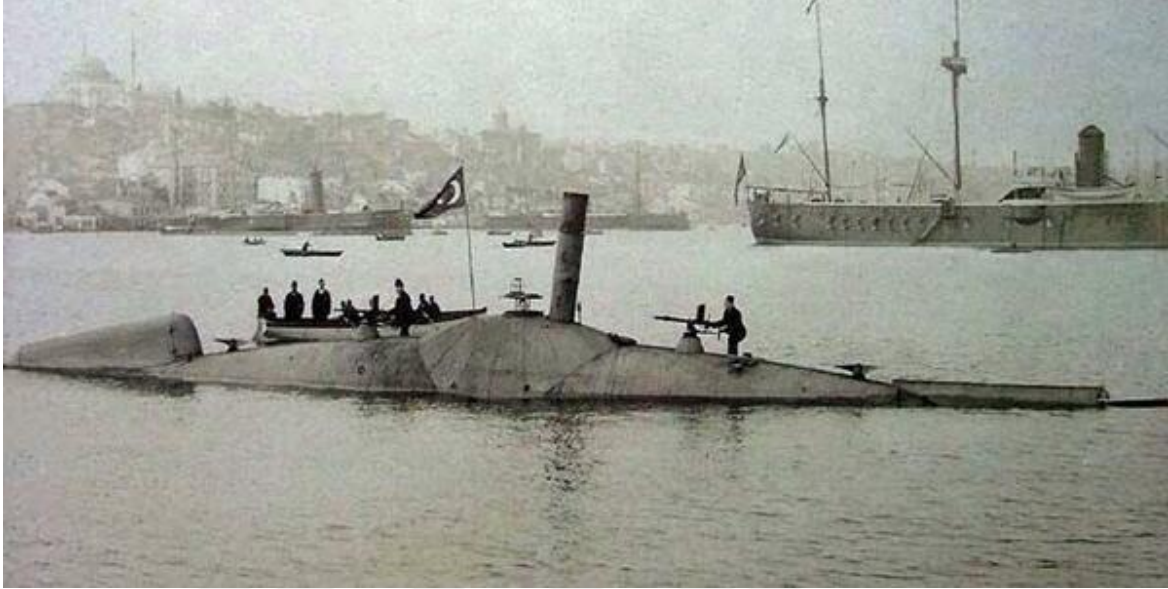
1904 yılında Yüzbaşı Rauf Orbay başkanlığındaki bir heyet yeni denizaltıların temini amacıyla Amerika ve İngiltere’ye gitmiş, ancak bir sonuç alamamıştır.

Daha sonra bu silah, II. Meşrutiyette tekrar ele alınmış ve I. Dünya Harbinden hemen önce İngiltere ve Fransa’ya 2’şer denizaltı ısmarlanmıştır. Fakat harbin

²³ Sait Küçük,a.g.m.,s.1.

²⁴ Emin Yakıtal,“Dünya ve Türkiye’de İlk Denizaltı Gemileri”,Dz.K.K.’lığı Dergisi,Sayı-539,Ankara-1988,s.14.

başlamasıyla denizaltılarımıza bu devletler tarafından el konulmuştur. 1910 yılında mevcut 2 denizaltının hizmet dışına çıkarılmış olması nedeniyle Birinci Dünya Savaşı'na bu silahtan yoksun olarak girilmiştir.²⁵



Resim 2 : Abdulhamit Denizaltısı

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasını yenilenmek üzere toplam değeri 18,960,000 altın olan ve 46 parça gemiden oluşan bir programın hayata geçirilmesi planlanmıştır. Bu program kapsamında 6 adet büyük muharebe gemisi, her bir gemi için dörder adet, toplamda ise 24 adet muhrip ve bunlara ek olarak 4 adet skaut (küçük çaplı kruvazör) ön görülmüştür. Aynı programa, diğer kıyıdaş devletlerin denizaltı silahına artan ilgilerine karşılık propaganda amaçlı olarak, 6 adet denizaltı da dahil edilmiştir.²⁶

Bundan sonra 4 Ekim 1914'te Bahriye Nezareti, Sadaret'e başvurarak Boğazların savunmasının ancak denizaltılarla mümkün olabileceğini belirten bir rapor sunmuştur. Müteakiben hükümet Almanya'dan denizaltı göndermeleri için yardım istemiştir. Bunun üzerine Çanakkale Cephesi'ne gönderilen Alman Denizaltıları Müttefiklere verdikleri zararlar sayesinde savaşta çok faydalı olmuşlardır.²⁷

Savaşın başında Müttefik donanmasının hiçbir zorlukla karşılaşmadan Çanakkale Boğazı önlerine kadar gelmesi üzerine bu silahın eksikliği anlaşılmıştır. Bu silahlar, Boğaz önündeki düşman gemileri üzerinde çok etkili olabilirler, ayrıca bir çıkarmanın yapılmasını

²⁵ Nevzat Artuç, "Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Deniz Gücünü Arttırma ve Denizaltı Subay-Er Yetiştirme Çabaları", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih İncelemeleri Dergisi 23. Cilt 2. Sayı, İzmir-2008,s.58-59.

²⁶ Bülent Donbaloğlu, Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi,Kocaeli,Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü,2007, s.105.

²⁷ Nevzat Artuç, a.g.m., s.59.

çok güçleştirebilirlerdi. Bunun dışında Karadeniz'de keşif, mayınlama ve taarruzda kullanılabilirlerdi.

Osmanlı Hükümeti Avusturya-Macaristan'ın elinde olan denizaltılardan üç tanesinin satılması yönünde girişimde bulunması için 2 Mart 1915'te Viyana Sefiri Hüseyin Hilmi Paşa'ya direktif vermiş, ayrıca bu girişimin Berlin hükümeti tarafından desteklenmesi için de Berlin sefirine direktif vermiştir. Ancak cevap olarak, "mevcut denizaltılardan ancak iki tanesinin açık denize uygun olduğu, bunların da yalnız Pola'dan Otranto'ya kadar gidip gelebildiği ve Çanakkale'ye kadar gitmelerinin teknik olarak mümkün olmadığı" bildirilmiştir.²⁸ Bunun üzerine Alman Deniz Kuvvetlerine başvurulmuştur. Alman Deniz Kuvvetleri de küçük boyutlu olanları demiryoluyla Pola limanı üzerinden olmak üzere çeşitli boyutlarda toplam 15 denizaltıyı bölgeye sevk etmiştir.²⁹

1.2. ÇANAKKALE SAVAŞINDA DENİZALTILARIN KULLANILMASININ NEDENLERİ

Denizaltılar tarih sahnesine 19. Yüzyıl ortalarında çıkmışlar. Birinci Dünya Savaşı'na kadar sadece kıyı savunması ve abluka gibi taktik görevler üstlenen denizaltıların kullanım şekli bu savaşla birlikte değişmiştir.³⁰

*"1915'te denizaltı denilen silah deneme devresinde sayılırdı. Bu yeni silahın büyüklüğü, hızı, şekli, silahları, kullanma tekniği ve en önemlisi personelin dayanma gücü tartışılan konulardı. Denizaltıcılar, deniz altındaki kapalı hayata ne kadar dayanabileceklerdi?..."*³¹

Savaşın ilk evresinde tonajı küçük olan 3 İngiliz, 4 Fransız denizaltısı ile sonradan bunlara katılan 1 Avusturyaya açık deniz denizaltısı Bozcaada'da konuşlandırılmıştır. Bu denizaltılar başlangıçta "yenilmez" olarak adlandırılan armadanın limanda güvenliğini sağlamak, Çanakkale abluğasına katkı sağlamak, Yavuz ve Midilli savaş gemilerinin Boğazdan çıkmaları halinde bu gemileri vurmak ve çeşitli keşif faaliyetlerini icra etmekle görevlendirilmiştir.³²

İngilizler Türkleri kendi sömürgeleri olan Hindistan'dan dahi daha aşağı olarak görmüşler ve kendilerie Türklere karşı tam bir özgüvenle bakmışlardır. Bu özgüven

²⁸ BOA, HR. SYS, 2109/11

²⁹ Celalettin Yavuz, "Çanakkale Harbinde Türk Askeri", 18.3.2012, <http://ulugturkistan.blogspot.com.tr/2012/03/canakkale-harbinde-turk-askeri-doc-dr.html>, (Erişim Tarihi: 14.2.2018)

³⁰ İskender Tunaboğlu, "Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği", Studies of the Ottoman Domain Cilt:5, Sayı:8,S.33.

³¹ Fikret Güneşen, Çanakkale Savaşları, Kastaş Yayınevi, İstanbul-1986,s.201-202.

³² Figen Atabey, "Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara'da Deniz Nakliyatı", 2013, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-73/canakkale-muharebeleri-suresince-marmarada-deniz-nakliyatı> (Erişim Tarihi: 10.03.2017)

nedeniyle riskleri göremişlerdir.³³ Lord Kitchener bir konuşmasında, “Hintliler bile Türkleri yener, hem de tek elleri ile...” sözlerini sarf etmiştir.³⁴ Onlara göre hareketin başlangıcından 14 gün sonra İstanbul’da olacaktı. Bu anlayış kara hareketine da gerek kalmayacağını düşündüğü için (böyle düşünmemek koca yenilmez armadayı aşağılamak olurdu) detaylı kara hareket planları da hazırlanmamıştı. Kara ordusunun başına atanan Ian Hamilton dahi 12 Mayıs’ta görevlendirilmiştir. Hamilton henüz hiçbir hareket planını inceleyememiş ve donanmaya nasıl yardımcı olacağını bilmiyordu.³⁵ (Komutanın bu tarihte atanması Kara ordularına ihtiyaç duyulmayacağını düşündüklerini gösterir. Çünkü bu kadar geç bölgeye gelen bir komutanın savaş için detaylı bir plan hazırlaması imkansızdır.) Tüm bunların yanında evrimini henüz tamamlama döneminde olan denizaltılara muhtaç kalınması söz konusu bile olmamıştır. Çünkü 16 zırhlı harp gemisi, 4 kruvazör, 14 muhrip, üzerinde 6 deniz uçağı taşıyan bir uçak gemisi, 14 denizaltı, 21 mayın tarama gemisi, 30 mayın tarama botu, 1 muhrip ana gemisi, 1 ganbot ve çeşitli yardımcı gemilerden oluşan ve o zamana kadar dünyada bir harekât için bir araya gelmiş en güçlü armada meydana getirilmiştir.³⁶

18 Mart akşamı yenilmez Armada bozguna uğrayarak geri çekilmiştir. Bir günde koca armadanın ateş gücü neredeyse yarıya düşmüştür.³⁷ Bu büyük kayıp Müttefiklerde büyük bir hayal kırıklığına sebep olmuştur.

18 Mart bozgunu üzerine Gelibolu’nun çıkarma hareketi ile ele geçirilmesi için bölgeye takviye ve destek kuvvetleri gönderilmesine ilave olarak daha büyük denizaltıların da bölgeye gönderilmesine karar verilmiştir. Mesudiye’nin batırılmasından sonra Boğazın denizaltılarla geçilmesi mümkün görülmüş ve yeni denizaltılar takviye edilerek denizaltı filosunun konuş yeri Mondros Limanı olarak belirlenmiştir.³⁸ İlk etapta kara hareketine dahi gerek kalmayacağı düşünülürken 18 Mart sonrası henüz kara hareketi başlamadan ve sonucu görülmeden, daha önce büyük çaplı bir görev üstlenmeyen ve “Boğazı Geçme” amacına sağlayacağı katkı meçhul olan denizaltı aracını da kullanmaya karar vermişlerdir.

³³ Rudolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbinde Almanya’nın Türkiye’ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1982,s.63.

³⁴ Ergün Göze et.al., *Kuşunun Son Ötüşü-Çanakkale Destanı*, Boğaziçi Yayınevi,İstanbul-1999, s.40.

³⁵ Yaşar Semiz, “18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı: Sebepleri, Gelişimi ve Sonuçları”, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi Yıl:2003 Sayı:14, s.238.

³⁶ Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı*, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara-2000, s.50.

³⁷ Batan ve hasar gören gemiler göz önünde alındığında ateş gücünün yarıya düştüğü değerlendirilmiştir.

³⁸ Şemsettin Bargut,a.g.e.,s.38-41.

Bu maksatla Nisan başına gelindiğinde Mondros limanındaki filo 7 İngiliz, 1 Avusturalya ve 4 Fransız denizaltısından oluşmuştur.³⁹ 15 Ocak 1915'te Boğaz'a giren Joule denizaltısı mayına çarparak batmıştır. 17 Nisan 1915'te Boğaz'ı geçmeyi deneyen E-15 denizaltısının su yüzeyine çıkıp topla yaralanması ve müteakiben karaya oturmasının ardından denizaltıların boğazı geçmeyi denemeleri yasaklanmıştır.⁴⁰

Ancak henüz kara harekatı başlamamışken ve başarısız iki denemeye rağmen tekrar denizaltılar kullanılmaya karar verilmiştir. Peki, bu denizaltılar neden ısrarla savaşta kullanılmak istenmiştir? Çok büyük bir kara ve deniz kuvvetiyle saldıran Müttefikler Hasta Adam'ı hemen dize getiremez miydi?

Müttefikler lojistik desteği keserek savaşı kazanmak istiyorlardı. Fakat Gelibolu Yarımadasındaki Osmanlı Kuvvetleri tüm lojistik ihtiyacını üç farklı yol kullanarak ikmalini gerçekleştiriyordu.

Bunlardan ilki ve en önemli ikmal yolu Çanakkale-İstanbul arasındaki deniz yoluydu. Çok daha zahmetli olmasına rağmen deniz yoluyla yapılan nakliyenin sağlamış olduğu yüksek kapasiteli ikmal akışı bu yolun birinci öncelikli olarak kullanılmasını elzem kılıyordu. Ayrıca güzergâh olarak iki alternatifi daha bulunuyordu. Biri Uzunköprü'ye kadar tren ve buradan Keşan yolu üzerinden Bolayır ve Gelibolu'ya giden kara yolu, diğeri ise Anadolu yakasında Gelibolu'ya kadar karadan ve oradan Rumeli yakasına kadar aktarma yoluydu.⁴¹

Bölgedeki kara yolunun durumu değerlendirildiğinde güzergahın farklı bölgelerde daralan yapısı, değişiklik gösteren yol genişlikleri ve taşıma kapasiteleri bazı zorlukları da beraberinde getiriyordu. Bu güzergah üzerinde ki yollardan en önemlisi; İstanbul-Uzunköprü tren yolu (130 km) buradan Keşan Gelibolu-Şose yolu (140 km) idi. Bu yoldan yapılacak intikalin bir kısmı şose yoldan ve hayvan gücüyle yapılmak zorundaydı. Ayrıca Uzunköprü'den Gelibolu'ya giden yol, kısmen de olsa kıyıyı takip ettiğinden Saroz'dan yapılacak endirekt atışlarla sekteye uğratılabiliyordu. (Daha sonra denizaltılar bu yol üzerinde toplarla saldırı girişimlerinde bulunulmuştur.) Balıkesir'e gelen çeşitli yollar ve tren hattına ek olarak buradan Gönen-Bandırma-Biga-Çardak-Lapseki-Burgaz kıyısını

³⁹ Figen Atabey, a.g.m.(Erişim Tarihi: 10.03.2017)

⁴⁰ Erdoğan Oran, Çanakkale Savaşlarında Denizaltı Harekatı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,2007,s.50.

⁴¹ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi V. Cilt 2.Kitap*, Ankara-1978,s.115-118.

izleyerek gelen yol harbin sonuna kadar onarılmaya çalışılmış fakat tam olarak bitirilememiştir.⁴²

Şartlar ne kadar zor olsa da bu iki alternatif yol en güvenli yollardı ve denizaltılar tarafından müdahale edilmesi mümkün görünmüyordu.

Sonuç olarak; alternatif yolların olması nedeniyle denizaltılarla Çanakkale lojistik ulaştırmasını kesmenin pek mümkün olmadığı görülmektedir. Yani, denizaltıların sadece ikmal faaliyetlerini engellemek için Çanakkale'ye gönderilmediği, başka faydaların beklendiği değerlendirilmektedir.

Denizaltılardan beklenen ikinci bir fayda da Osmanlı Devletine karşı psikolojik etki oluşturmak olmuştur. Denizaltıların Marmara Denizi'nde boy göstermeleri ile askerlerin ve sivil halkın psikolojik olarak dirençlerinin kırılması amaçlanmıştır. Nitekim Lord Kitchener ile Ian Hamilton arasında geçen konuşmada Kitchener, "Eğer bir denizaltımız Marmara Denizi'nde bayrak gösterse Gelibolu yarımadasındaki tüm Türkler korku içinde kaçacaktır."⁴³ İfadesini kullanmıştır. Nitekim, Mayıs ayı sonlarında E-11 denizaltısının İstanbul Galata Limanı'na yaptığı torpido atışları halk arasında panik oluşturmuş, Boğaz'da altı düşman denizaltısının dolaştığı gibi şaibeler ortaya çıkmasına eden olmuştur.⁴⁴ Denizaltılar tarafından yerleşim bölgeleri civarında yapılan top atışları da halk arasında korku ve paniğe neden olmuştur.

Ayrıca denizaltı gemileri, Osmanlı askerlerinin silah bırakmaları için psikolojik harp de uygulamışlardır. Bu maksatla denizaltılar tarafından, batırılan gemilerin tayfalarına, Almanya'nın emellerine alet olmamaları ve silah bırakmalarını telkin eden bildirimler verilmiştir.⁴⁵ Ancak amaçlanan bu etkide başarılı olmamış, Türkler hiçbir yere kaçmamış, savaşıma azimlerinden bir şey kaybetmemişlerdir. Fakat denizaltıların bu şekilde de işe yaramadığı bir müddet sonra anlaşılmasına rağmen savaşın sonuna kadar denizaltı gönderilmeye devam edilmiştir.

Denizaltılardan beklenen diğer psikolojik fayda da kendi birliklerine manevi destek sağlamak olmuştur. Beklenen bu etki 26 Nisan 1915'te savaşın kaderini değişmesine de yol açmıştır. Çıkarma birlikleri komutanı General Birdwood tarafından General Hamilton'a gönderilen telgrafta geri çekilme için karar verilmesi istenmiştir. Bu isteğin uygun bulunup

⁴² Serkan Ertem, Çanakkale Denizaltı Harekatı, Denizler Kitapevi, İstanbul-2011,s.56.

⁴³ Ian Hamilton, a.g.e. Volume I, s-6.

⁴⁴ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.44.

⁴⁵ BOA, HR. MA, 1145/16

savaşın bittiğinin kabullenilmesi aşamasında, Hamilton'a AE-2 denizaltısının Marmara'ya ulaştığı bilgisi ulaştırılmıştır. Bu haber üzerine çok kıvrak bir kişiliğe sahip olan Hamilton⁴⁶ geri çekilme kararını vermekten vazgeçmiş, bunun yerine siper kazarak yerinizi koruyun emrini vermiştir.⁴⁷ Denizaltılardan beklenen psikolojik fayda en başta Müttefik Komuta Heyetine etki etmiş ve savaşın dokuz ay daha uzamasına, dolayısıyla yüz binlerce insanın hayatını kaybetmesine neden olmuştur. Müttefik Komuta Heyeti denizaltılar sayesinde kendi kamuoylarına da ümit vermeye devam etmiş ve harekâta olan kamuoyu desteğinin muhafaza edilmesini başarmışlardır. Tüm faydalar göz önüne alındığında, denizaltıların Marmara'ya gönderilmesinin en geçerli ve en önemli sebebinin bu olduğu değerlendirilmektedir.

1.3. MARMARA DENİZİNİN DENİZALTI HAREKÂTINA UYGUNLUĞU

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu orta hattın ölçüldüğünde 30 mil kadardır. Kıyıları dik ve buna bağlı olarak derinlikleri de seyir için herhangi bir kısıtlama getirmeyecek kadar fazladır. Çanakkale Boğazı kuzey, güney ve orta kesim olmak üzere üç kısımdan oluşur. Kuzey ve güney bölgesi, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanır, genişliği 3,5 mili bulur. En fazla genişlik kuzey sınırında 3200 metre, güney sınırında ise 3600 metredir. Boğaz'ın en dar yeri Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır ve 1200 metredir.

Çanakkale Boğazı'nın Batı kıyıları baştanbaşa, sahilden en fazla 400 yarıya kadar uzanan kayalık ve sığlıklarla bezenmiştir. Sığlıkların bittiği yerde derinlik aniden 50-60 metreye çıkar. Tüm seyir kanalında derinlikler 50-80 metre arasında değişir. Her iki kıyından yaklaşık 200 metre uzaklık boyunca 50 metre eş derinlik hattı devam eder. Kuzeyden girildiğinde 70 metrelik ortalama derinlik Nara'ya kadar 85 metreye çıkar. Boğaz'ın en derin noktası aynı zamanda en dar yeri olan Nara'nın önündeki orta hattın üzerindeki 104 metrelik derinliktir.⁴⁸

Boğaz'ın doğu kıyısındaki koylarda batı yakasına nazaran daha fazla sığlıklar bulunur. Boğaz'ın tam kuzey girişinde Zincirbozan Bankı kıyından bir mil açıktaki olup, kıyı ile arasındaki derinlik 4-6 metre arasındadır. Zincirbozan Bankının üç mil güneyinde ise Çardak Bankı bulunur. Çardak Bankı sahilden bir mil açığa kadar uzanır, üzerinde 1-7 metre arasında değişen derinlikte su bulunur. Güneye doğru inildikçe Saltık Burnu ile Nara Burnu arasında sahilden 0,6 mile kadar olan bölgede baştanbaşa 3-10 metre arasında

⁴⁶ Jenny Macleod, Gelibolu'nun Öteki Yüzü, Güncel Yayıncılık, İstanbul-2005,s.223-224.

⁴⁷ Alan Moorhead, Çanakkale Geçilmez, Çeviren: Günay Salman, Milliyet Yayınları, İstanbul-1972,s.199-200.

⁴⁸ Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Çanakkale Boğazı Haritası, NO:212, 212_a, 212_b.

derinlik vardır. Bu sığıklar arasında Musa Bankı ile Abidos Bankı yer alır. Nara Burnu önündeki sığlık tam batıya doğru 1200 yarda denize doğru girer, üzerinde 10-12 metre derinlik vardır. Kuzeyden güneye doğru genişliği 400 yarda kadardır. Çanakkale ile Dalyan Burnu arasındaki Sarısığlar koyunda derinlik 2 metreden başlayıp 7-8 metrede biter ve açığa doğru gidildikçe aniden 25-30 metreye iner.⁴⁹

Boğaz'da Nara'ya kadar olan bölgede akıntının genel hızı 1.5-2 mil dolayındadır. Nara'dan sonra ise akıntı yaklaşık bir kat daha hızlı akar. Gelibolu önlerinde 2 mil, Nara önlerinde 4 mil, Kilitbahir önlerinde zaman zaman 4 mil hızla akar.⁵⁰

Marmara Denizi, Akdeniz ve Karadeniz arasında yer alan, yaklaşık 70 km x 250 km boyutlarında, 11,500 m² yüzey alanına ve 1390m maksimum derinliğe sahip bir denizdir.⁵¹ Marmara Denizi Akdeniz ve Karadeniz arasında bir geçiş denizi olduğundan Marmara Denizi hem Karadeniz hem de Akdeniz'in özelliklerini taşımaktadır. Marmara Denizi'nde yüzeyden yaklaşık 25 metreye kadar Karadeniz suyu, 25 metre aşağısında ise Akdeniz suyu bulunmaktadır.⁵²

Suyun yoğunluğu ne olursa olsun dalmaya başlayan bir denizaltı tüm teknenin suyun altına gömülmesini müteakip ağırlığını ve trimini ayarlar. Ağırlık ayarı için örneğin yoğunluğu 1,015 olan suda 1000 metreküplük bir denizaltı su alıp vererek botun ağırlığını 1015 tona eşitleyebilir. Denizaltı ağırlık eşitleme işlemine devam ederken bir yandan da trim ayarını yapar. Trim ayarı ise terazinin her iki yanını eşitleme ameliyesidir. Bu iki taraf geminin baş ve arka taraflarıdır. Bu işlem yapılmazsa denizaltının yönü kontrolsüz olarak aşağı yukarı döner. İlk dalışta ağırlık ve trim ayarı yapıldığı zaman denizaltı güvenle seyredebilir.

Şimdiye kadar Karadeniz'de yaptığım ölçümlerde deniz suyu yoğunluğunun ortalama 1.013, Ege denizinde yaptığım ölçümlerde deniz suyu yoğunluğunun ortalama 1.027 civarında olduğunu tespit ettim. Bu yoğunluk farkının 1000 metreküplük orta büyüklükte bir denizaltıya olan etkisi şöyledir. 1.013 yoğunluğundaki bir suda bulunan ve yaklaşık 1000 metreküplük bir hacme sahip olan bir denizaltının ağırlığının $1.013 \times 1000 = 1013$ ton olması gerekir. Aynı şekilde 1.028 yoğunluğundaki bir suda

⁴⁹ Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Çanakkale Boğazı Haritası, NO:212, 212_a, 212_b.

⁵⁰ M.Levent Artüz et.al., "Bilimsel Açıdan Marmara Denizi", Türkiye Barolar Birliği Yayınları:119,Kültür Serisi:2,s.70-73.

⁵¹ Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Marmara Denizi Haritası, No:29.

⁵² Bulunan 25 metre ortalama tabaka derinliği şahsım tarafından bizzat yapılan ölçümler neticesinde belirlenmiştir.

bulunan ve yaklaşık 1000 metreküplük bir hacme sahip olan bir denizaltının ağırlığının $1.028 \times 1000 = 1028$ ton olması gerekir. Aradaki fark ortalama 15 ton civarındadır.

Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de denizaltıların harekât sahaları içerisinde yoğunluk değişimi hareketi etkilemeyecek kadar azdır. Marmara'da ise durum çok farklıdır. Marmara Denizi'nin yüzeyden yaklaşık 25 metre derinliğe kadar olan kısmında Karadeniz'den gelen az yoğunluklu su bulunurken, 25 metreden daha derin sularda Ege denizinden gelen daha yoğun su bulunmaktadır. Sonuç olarak deniz sathına yakın seyreden ve yaklaşık 1000 metreküp hacmindeki bir denizaltı dalışta gitmek için gemi dâhiline su alıp atarak ağırlığını yaklaşık 1013 kg seviyesinde tutarken, denizaltı herhangi bir durumda sadece 30 metre derinliğe inmeye çalıştığında gemi dâhiline fazladan 15 ton kadar daha fazla su alması gerekir. Yani bu denizaltının yaklaşık 50 metre uzunluğunda olduğunu kabul edersek kendi boyunun yarısı kadar bir derinlik değişikliği yapmadan gemi dâhiline 15 ton kadar su alması gerekir. Bunun tam tersini düşünürsek ağırlığını yaklaşık 1028 kg seviyesine eşitleyerek 30 metrede seyretmekte olan bir denizaltı deniz sathına gelmek gibi bir tehlikeli hareketi yapmadan önce 15 ton suyu denizaltı bünyesinden tahliye etmesi gerekir. Denizaltı su alırken boru çaplarının oranında hızla su alabilir. Ancak su tahliye ederken tahliye tulumlarının imkânı ölçüsünde tahliye süresi değişir. Dizel-elektrik denizaltılarda bu süre normal şartlarda 15 - 20 dakika arasındadır.⁵³ Bu süre ani manevralarla suüstü gemilerinden sakınmaya çalışan bir denizaltı için oldukça fazladır. İlk dizel-elektrikli denizaltı 1904 yılında inşa edilmiştir. Bu tarihten sadece 11 sene sonra Çanakkale Cephesinde boy göstermişlerdir. 1915'in teknolojisini göz önünde bulundurursak, o dönemde inşa edilen denizaltıların tahliye imkânları ve manevra kabiliyetlerinin şimdiki denizaltılardan daha düşük oldukları çıkarımı yapılabilir.

Marmara Denizi'nde bir denizaltı 30 metreye çok kısa bir sürede dalmaya çalışırsa denizaltı başını aşağıya çevirip süratini artırır ve kaldırma kuvvetini bu şekilde yener. Ancak bu durumda denizaltı aşağıya çevirmiş olduğu başını biraz düzeltmeye kalkarsa veya hızını azaltırsa süratle ve istemsiz olarak deniz sathına doğru çekilmeye başlar. Bu durum üzerinde can yeleği olan bir insanın dalmak için aşağı doğru yüzerken yavaşlaması sonucu yukarı fırlamasına benzer. Günümüzde Marmara Denizi'nin bu özelliği bilindiğinden denizaltılar tarafından icra edilen harekâtlarda daha dikkatli şekilde derinlik değiştirmeleri yapılır. Fakat Çanakkale Savaşı'nın başında Marmara Denizi'nin bu özelliği bilinmemekteydi. Mayıs ayındaki sefer görevi esnasında E-11 denizaltısı tarafından bu özellik tespit edilmiştir.

⁵³ Tahliye tulum bası kapasitesine bağlı olarak bu süreler değişebilir.

Çanakkale Boğazı'nda durum daha karmaşık bir hal alır. Marmara Denizi'nin oşinografik şartlarına ilave olarak, Boğaz içerisinde üst ve alt akıntı olmak üzere iki ters akıntı sistemi mevcuttur. Ayrıca Çanakkale Boğazı'nın kuzey ağzıyla Ege kıyısındaki ağzı arasında 20 cm. lik bir düzey farkı vardır. Üst akıntı, Karadeniz ve oradan da Marmara Denizi'nden gelen tatlı suların Akdeniz'e yönelmesinden kaynaklanır. Alttan gelen tuzlu Ege suları saniyede yaklaşık 50 cm hızla ilerler. Bu ters akıntılar Anadolu kıyılarının güney ve orta kesimlerinde daha belirgindir. Boğaz'ı geçen üst akıntı kenarlarda kıyı şeklinin neden olduğu bazı ters akıntıları oluşturur.⁵⁴ Hızı değişken olan üst akıntılarının hızı 4 Deniz Mili civarındadır. Alt akıntı nispeten yavaş olup, hızı 3 Deniz Mili civarındadır. 1915 yılında iki farklı yönde seyreden ve Marmara Denizi'nde olduğu gibi büyük yoğunluk farkına sahip bu ters akıntı sistemi Çanakkale Boğazı'ndan Marmara'ya girmeye çalışan denizaltılar için büyük bir tehlike yaratmaktaydı. Fakat Çanakkale Savaşı'nın başında Boğaz'ın bu özelliği de bilinmemekteydi.

Fikret Günesen'in Çanakkale Savaşları adlı eserinde bu durum aşağıdaki şekilde anlatılmaktadır.

“On kulaç derinlikte Marmara'dan Ege'ye tatlı su akıntısı, daha doğrusu 'az tuzlu su' akıntısı vardı. Tabii ki bu su tabakası, altındaki tuzlu tabakasına göre yoğunluğu azdı. Boğaz'ı geçmeyi deneyen denizaltıları şiddetli sallıyor, sağa sola savuruyordu. Böylece gemi kontrolden çıkıyordu. Özellikle ilk denemelerde bu kontrolden çıkışın nedeni anlayamadığı için denizaltı komutanları paniğe kapılıp su yüzeyine çıkıyor, çıkar çıkmaz da Türk toplarının hedefi oluyorlardı...”

Müttefiklere ait denizaltıların hareketleri esnasında anlamsız bir şekilde kontrolünü kaybederek bir dalıp bir su yüzeyine fırlamasının asıl nedenleri bu yoğunluk farkı ve ters akıntılarının mevcut olmasıdır. 1915 dönemindeki denizaltılarda sonar olmaması nedeniyle gemilerle girdikleri muharebelerde kısa aralıklarla dalıp çıkarak sakınma ve saldırı manevraları yapmaya çalışmışlar, bu manevralar esnasında kontrolü sağlayamayanlar ise ya karaya oturmuş, ya top ateşiyle vurulmuş, ya da teslim olmuşlardır.

Günümüzde deniz altında seyir yapmak doğayla mücadele etmeyi ve büyük bir gayret sarfını gerektirir. Denizaltının yeryüzündeki konumunun hassas olarak belirlenmesi günümüzde dahi deniz altında yapılan seyrin en önemli problemlerinden biridir. 1915

⁵⁴ Şükrü T Beşiktepe et.al., “Marmara Denizi'nin Hidrografisi ve Dolaşımı”,14.4.2013, <http://www.gelbalder.org/makaleler/3292-marmara-denizi%92nin-hidrografisi-ve-dolasimi.html>(Erişim tarihi:12.01.2018),s.5.

senesinin denizaltılarını düşünürsek bu durumun çok daha büyük bir problem olduğunu anlayabiliriz. Hal böyle iken uzunluğu yaklaşık 80 kilometre olan, iki ters akıntı sistemine sahip olan, 25 metre civarında bir tabakaya sahip olan, içerisinde Nara gibi keskin bir dönüşü barındıran ve tahmini yerleri bilinse dahi 10 mayın hattını barındıran bir boğazdan denizaltı geçirmeye çalışırken çok daha hassas mevki belirleme gerekliliği vardır. Bu nedenle Boğaz'ın kendisi denizaltı için son derece olumsuz bir bölgedir.

Harekâtın devam eden aylarında Marmara'ya giren denizaltılar, harekât için elde ettikleri tecrübeleri ve denizaltı harekâtı için Marmara Denizi'nde tespit ettikleri uygun bölgeleri birbirlerine aktardılar. Ancak 25 Nisan günü ilk denizaltı Boğaz'ı geçmeyi çalışırken ortada bir bilgi ve tecrübe yoktu. Denizaltıya verilen tek talimat batırabildiği kadar çok gemi batırması idi.

Marmara Denizi'nin küçüklüğü hedef bulma açısından denizaltıların lehine olarak görülebilir ancak bu durumun bir de dezavantajı vardır. O dönem denizaltıların bataryalarını dalmış durumdayken şarj etme imkânları yoktu. Dolayısıyla bataryalarını şarj edene kadar satıhta kalmak zorundaydılar. Bunun yanında dalmış durumda iken yukarıda suüstü gemilerinin arayışları sebebiyle satıhta kalamayan bir denizaltının bataryalarını şarj etme imkânı kalmıyordu. Eğer Türk birlikleri denizaltı harbi konusunda daha tecrübeli olsalardı yapılan denizaltı tespitlerini müteakip bölgede ihdas edilecek kesintisiz devriyeler ile denizaltıların enerjisiz bırakılarak teslim olmalarının sağlanması mümkün olabilirdi. Nitekim Sultanhisar torpidobotunun yaptığı kovalama neticesinde kaçamayacağını anlayan AE-2 denizaltısı satha çıkararak teslim olmuş ve kendini batırmıştır.

Denizaltılar için çok olumsuz şartlar taşınmasına ve görevin başarıya ulaşmasının imkânsız olmasına⁵⁵ rağmen, 18 Mart sonrasında oluşan durum nedeniyle denizaltıların Marmara Denizi'ne gönderilmeleri uygun bulunmuştur.

“Eğer Türkler, daha sonra denizaltılara karşı mücadele için icat edilen araç ve gereçlere sahip olsalardı, bu kadar küçük bir denizde (azami genişliği 70 km. uzunluğu 180 km. olan) bu hareket yapılamazdı... ..Çalışma koşulları, Almanların yeni bir hareket alanında denizaltı savaşını başlattıkları zamanki koşullara benziyordu.”⁵⁶

⁵⁵ Denizaltıların karadan yapılan ikmal kesmelerinin imkansız olması nedeniyle, görevin başarıya ulaşması imkansızdır.

⁵⁶ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997,s.117.

Sonuç olarak Marmara Denizi'nde denizaltı harekâtı icra etmek, yukarıda açıklanan fiziki koşullar ve coğrafi özellikler nedeniyle son derece olumsuz⁵⁷, hedef bolluğu ve denizaltı karşı harekâtı teknolojisindeki yetersizlikler nedeniyle olumlu, denizaltı harekâtının tam anlamıyla başarıya ulaşma ihtimalinin sıfır olması nedeniyle olumsuzdur. Bu dönemde yeni bir silah olan denizaltıyla mücadele yöntemlerinin tam gelişmemesi, denizaltı tespit cihazlarının olmaması, denizaltıya saldırı silahlarının olmaması, Osmanlı Donanmasının durumu gibi avantajlara rağmen gönderilen 13 denizaltı gemisinden 9'unun kaybedilmesi de Marmara Denizi'nin denizaltı harekâtına uygun olmadığını gösterir.

⁵⁷ Marmara Denizi Çanakkale Boğazı geçişi ile birlikte değerlendirilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

ÇANAKKALE CEPHESİ LOJİSTİK YAPILANMASI, DENİZALTI LARA KARŞI ALINAN TEDBİRLER, DENİZALTI LARIN HAREKATLARI

2.1. ÇANAKKALE CEPHESİ LOJİSTİK YAPILANMASI

Harbin başında donanmaya aşırı güvenen ancak 18 Mart 1915 tarihinde bozguna uğrayan Müttefikler, 25 Nisan 1915'te Gelibolu yarımadasına çıkarma yaparak kara hareketini başlatmıştır. Aynı gün ilave olarak AE-2 denizaltısını da Çanakkale boğazını geçmesi için göndermiştir. Çıkarmanın ikinci gününde Müttefiklere ait çıkarma birlikleri çok zor duruma düşmüş ve General Birdwood geri çekilmeyi tavsiye eden bir telgraf göndermiştir. General Hamilton bu kararı vermek üzereyken (yani savaş bitmek üzereyken) AE-2 denizaltısının boğazı geçtiği bilgisi gelince geri çekilme kararından vazgeçmiş ve kanlı mücadelenin 9 ay daha devamına sebep olmuştur. 8 ay daha uzayan bu savaş nedeniyle iki tarafın da kayıpları muazzam derecede artmıştır.

Bu süre içerisinde denizaltılar Çanakkale lojistik desteğini kesmek için her yolu denemiştir. Ancak Lojistik ulaştırma hatlarından ikisinin kara yolu olması nedeniyle bunu başaramamıştır. Çanakkale Savaşı lojistik destek faaliyetleri Cephenin en kritik noktalarından biri olarak ortaya çıkmış, denizaltılar da bu faaliyetleri önlemek üzere Marmara Denizine gönderilmiştir. Bu nedenle lojistik destek faaliyetleri bu bölümde ayrıca incelenmiştir.

Çanakkale Cephesi her yönüyle Birinci Dünya Savaşında Türk ordusunun kesin ve ezici bir şekilde nokta koyduğu bir savaştır. Bu zafer muhakkak ki Mustafa Kemal'in önderliğindeki muharip unsurların yegane fedakarlıkları sayesinde kazanılmıştır. Bununla beraber şu da bir gerçektir ki beslenmeyen, eksikliği giderilmeyen, cephanesi tamamlanmayan bir ordunun savaşta galip gelmesi de mümkün değildir. Eğer karşınızdaki de yedi düveli peşine takan Dünya'nın süper güçleri ise hiç mümkün değildir.

Türk ordusu 18 Mart sonrası karada yaklaşık 8,5 ay süren mücadele sonucunda zaferi adım adım koparmıştır. Çanakkale Savaşı başladığında cephede yaklaşık 30000 asker bulunuyordu. Ancak her geçen gün yapılan sevkiyatlarla daha sonra asker mevcudu

350000'i bulmuştur.⁵⁸ Bu derece büyük bir kuvvetin lojistik desteğini sağlamak çözülmesi gereken çok mühim bir mesele olarak ortaya çıkmıştır. Bu süre içerisinde sayıları yüzbinleri aşan ve devamlı hareket halinde olan bir ordunun ihtiyaç duyduğu ikmal maddelerinin temin edilmesi, nakledilmesi, aktarma depolarından birliklere dağıtılması ve her gün yemeklerin yapılarak askerlerin beslenmesi, cephanelerinin tamamlanması iyi bir yapılanma ve yokluklara rağmen devamlı işleyen bir akış sayesinde mümkün olmuştur. Savaşın sonucu göz önüne alındığında yarımada yayılan ve devamlı hareket halinde olan ordunun iaşesinin bir kısım aksamalar olmakla beraber temin edildiği sonucuna varılabilir. Bu nedenle Çanakkale Savaşının ayrı bir kahramanlık öyküsü de Çanakkale Cephesi lojistik yapılanması ve faaliyetleri olmuştur.

2.1.1. CEPHE BÖLGESİNDE LOJİSTİK YAPILANMASI VE FAALİYETLERİ

Çanakkale Savunması maksadıyla 25 Mart 1915'te 5. Ordu kurulmasından önce 9. Tümen emrindeki Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı, Çanakkale Boğazı'nın güvenliğini sağlamakla görevlendirilmiştir. 9.Tümenin lojistik destek birlikleri de müstahkem mevki komutanlığı emrine verilmiştir.⁵⁹

1915 Mart ayında Çanakkale Müstahkem Mevki komutanlığı Lojistik Birlikleri, Çanakkale merkez olmak üzere Okçular, Yağcılar, Kepez, Kalvert Çiftliği ve Eceabat'ta bulunmaktaydı. Ağır Erzak Kolu ile Beşinci Yinelemeli (Develi) Ağır Erzak Kolu ve Altıncı Yinelemeli Ağır Erzak Kolu Çanakkale'de konuşlandırılmıştır. Ayrıca iki ağır erzak kolu Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiştir. İlave olarak 19. Tümen Lojistik Destek birliklerine bağlı Dördüncü Hafif ve Ağır Erzak kolları Eceabat'ta; Onbirinci Tümen Lojistik Destek Birliklerine bağlı Dördüncü Ağır ve Altıncı hafif Erzak kolları ile ekmeççi takımı Ezine'de, Beşinci hafif ve Sekizinci Ağır Erzak kolları Bayramiç'te; İkinci ve Üçüncü Kolordu bağlısı İkinci ve Üçüncü Ağır Erzak Kolları ile İkinci ve Üçüncü Hafif Erzak kolları Gelibolu'da; Birinci Ağır Erzak Kolu Bakırköy'de ve Birinci Hafif Erzak Kolu Markoplu'da konuşlandırılmıştır.

⁵⁸ S.Murad Hatip, "100.Yıl Birinci Dünya Harbi Çanakkale Savaşları'na Genel Bakış ve Az Bilinenler Çanakkale Savaşı Denizde mi Kazanıldı?" Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Yıl:13, Bahar 2015, Sayı:18,s.177.

⁵⁹ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekâtı İnci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916)*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997, s. 237-238.

Ayrıca Tekirdağ ile Gelibolu'da 3. Kolordunun ambarları ve imalathaneleri bulunmaktaydı.⁶⁰

Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı direkt olarak Başkomutanlığa bağlıydı. Ayrıca bu birliğin lojistik ihtiyaçları da direkt olarak Harbiye Nezareti Levazım Dairesi tarafından karşılanmıştır. Ayrıca Savaş sırasında ordu birliklerinin yiyeceğinin ve hayvanların yeminin bölgeden sağlanması, Tekalif-İ Harbiye komisyonları tarafından yapılmıştır.⁶¹

31 Temmuz 1914 ile 28 Şubat 1915 tarihleri arasında Harbiye Nezareti Levazım Dairesi, Çanakkale Cephesi için 1000 tonun üzerinde et, sebze, bakliyat, kuruyemiş, şeker, un, tuz gibi yiyecek malzemesi temin etmiştir.⁶²

Aynı tarihler arasında Çanakkale, Karabiga, Biga Lapseki, Bayramiç, Ezine, Ayvacık, Edremit, Burhaniye ve Bursa Tekalif-i Harbiye Komisyonlarıyla Eceabat Ambarı ile Bandırma Deposundan da 1000 tona yakın aynı cinsten ikmal malzemesi temin edilmiştir.⁶³

Türk ordusunun iâşesinin temin edilmesi için bir yılı kapsayan ordu ihtiyaç çizelgesi, Meclis-i Vükela'nın onayını müteakip 1915 yılı başında uygulanmaya başlanmıştır. Kabul edilerek yürürlüğe giren bu karara göre 2,443,541 ton hububat, 536,219 ton hayvan yemi (arpa, yulaf v.b.) 67,942 ton kilo kuru sebze, 359,414 ton ot ve 11,885 ton soğanın mali yıl içinde ürün sahibinden aşar yoluyla alınması karara bağlanmıştır. Bunun yanı sıra ordu için kullanılan hayvanların ihtiyacı için 232117 ton samanın da varlıklı kimselerden hibe suretiyle elde edilmesi ve 69.698 ton et ihtiyacının, yaklaşık yüzde 15'inin Tekalif-İ Harbiye vasıtasıyla, geriye kalan kısmının da müteahhitler vasıtasıyla satın alınarak sağlanmasına karar verilmiştir. Sade yağ, sabun ve çeşitli maddelerin yapımında kullanılan don yağının "el koyma" ile sağlanmasına ve ihtiyaç duyulan 5.396 ton sabunun, sabun imalathanelerinde yaptırılmasına, dış ülkelerden sipariş edilen kahve ile şekerin yüzde 15'inin ve çayın yüzde 25'inin el konularak temin edilmesi, 18.381 ton tuzun Anadolu'daki mevcut stoklardan temin edilmesi ve 9.000 ton yaprağın mali yıl vergisi karşılığı mükelleften alınacak beyannamelerle sağlanması kararlaştırılmıştır.

⁶⁰ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt 1. Kitap (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, Ankara-1993, s.256-259.

⁶¹ Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Yıl:13, Bahar:2015, Sayı:18, s.302-304.

⁶² Muhammet Erat, "Çanakkale Savaşı'nda Türk Ordusunun İaşe Problemi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Yıl:2003, Sayı:1, s.116.

⁶³ GENKUR -1993, Çizelge:12.

Müttefiklerin çıkarma hareketına başlamasını müteakip Genelkurmay tarafından 7 Mayıs 1915 tarihinde ordu komutanlıklarına gönderilen emirde şartlar ne olursa olsun ordunun iaşesini sağlamada uyulacak usul ve esaslar aşağıdaki şekilde belirtmiştir;

İstanbul ve çevresi, 2. ve 5. Ordular için yurt içi iaşe temin bölgesi olmasının yanında, 1. ve 2. orduların da muharebe sahası olması nedeniyle, kendilerine ayrılan kısmıyla iaşelerini karşılamaları,

Ordu için yapılacak iaşe stoklamasında hareketin nasıl bir seyir takip edeceğinin önceden tahmini bir surette belirlenerek, ordu/ kolordu ambarlarında bulundurulacak yiyecek maddelerinin yeterli miktarda depo edilmesi,

Ayrıca bu gibi durumlarda ordu ve kolorduların Levazım Dairesi'nden talepte bulunması ve desteklenmesinin mümkün olmayacağı belirtiliyor ve hazırlıkların askeri harekâta paralel bir şekilde yapılması emredilmiştir.

Yukarıda sıralanan esaslar doğrultusunda Genelkurmay, yedek erzakın toplanması ve depo edilmesinin, tasarlanan askeri harekâta göre nasıl olması gerektiğini ve depo ile ambarların kimin kontrolünde olacağını da belirtmiştir. Buna göre ordu menzil müfettişliklerinin idaresinde bulunan ambarlar ile kolorduların emrindeki yedek erzak ambarlar, Levazım Dairesi Başkanlığının günlük iaşe için gönderdiği yiyecek maddelerini depo etmiş olan ambarlar, ordu idare başkanları ile menzil müfettişliklerinin devamlı denetiminde bulunacaktır. Genelkurmay Başkanı, Genel Karargâh ile Genelkurmay Başkanlığı yetkililerini de bu konuda dikkatli olmaları için uyarmıştır.⁶⁴

Çevre illerden bölgeye intikal ettirilen iaşe malzemesi ve hayvan yemi ilk önce Müstahkem Mevki ve 9. Tümenin Anadolu ve Avrupa yakasındaki ambarlarına, buralardan erzak kolları ile birlik ambarlarına, buradan da taşıtlar ile dağıtımın yapılacağı merkezlere ulaştırılmıştır.⁶⁵

Çanakkale Savaşının başında bölgede ikmal stoku yaklaşık bir aylıktı. Bu nedenle Genelkurmay, ikmal stokunun 3 aya çıkarılmasını emretti. Bunun üzerine Müstahkem Mevki Komutanlığı, 25 Şubat 1915'te kendi birlikleriyle 9.Tümen için, Boğaz'ın doğu ve batısındaki son savunma mevzilerinde üç aylık yiyeceğin ve bazı araç-gerecin depo

⁶⁴ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, X uncu Cilt, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1985,s.239-242.

⁶⁵ Muhammet Erat, a.g.m.,s.116.

edilmesini emretmiştir. Yani denizaltılarla kesilmesi imkansız olan kara yolları dahil tüm ikmal yolları kesilse dahi ordumuz savaşı bir ay daha devam ettirecek durumdaydı. Bu süre Başkomutanlık emriyle 3 aya çıkartılmıştır.⁶⁶

Ayrıca Marmara deniz yolunun kapanmasına karşı, 8 Mart 1915 tarihinde 9. Tümen için, İstanbul'dan 1,283 ton yiyecek gönderilmiştir. Bunlar Karabiga İskeleye'ne çıkarılarak Biga'da depolanmış, sonrasında Kilye ve Akbaş Ambarlarına aktarılmıştır. Bu sırada Mart ayı başında İstanbul'dan 9'uncu Tümen için çeşitli gıda maddelerinden oluşan 1.300 ton yiyecek gönderilmiş, ciddi büyüklükteki bu erzak ilk etapta Karabiga iskeleye'ne çıkartılarak Biga'da depo edilmiş, daha sonra 9'uncu Tümen birliklerinin ihtiyacının karşılanması için kullanılmıştır.

25 Mart 1915'te Çanakkale bölgesinde 5.Ordunun kurulmasından 2 gün sonra 5'inci Ordu Menzil Müfettişliği kurulmuştur. 5 Nisandan itibaren Çanakkale Cephesinin iaşesinin temini görevi, 5'inci Ordu Komutanlığı sorumluluğuna verilmiştir.⁶⁷ Ardından Menzil müfettişliği karargahında örgütlenmesi gereken Sağlık, cephane, ulaştırma, veteriner, posta-telgraf, müfettişlik, inşaat, lojistik subaylığı gibi birimlere personel atamaları yapılarak faaliyete geçirilmiştir. Bundan böyle Çanakkale Cephesinin bütün lojistik ihtiyaçları tek elden koordine edilmeye ve yürütülmeye başlanmıştır.

Mayıs ortasına gelindiğinde ise Müfettişliğin kuruluşu 2 adet Cephane Deposu, 4 adet Erzak Ambarı, 6 adet Nokta Komutanlığı, 1 adet Hamal Taburu, 9 adet Öküz Kolu, 16 adet Eşek Kolu, 7 adet Deve Kolu, çeşitli sağlık tesisleri ve ilgili kuruluşlarından oluşmuştur.⁶⁸

Savaş süresince, idari faaliyetlerin yürütülmesi ve lojistik desteğin en uç muharip birliğe kadar ulaştırılmasında Menzil teşkilatı son derece gayretli çalışmış, lojistik birlikler adeta karınca kervanları gibi Çanakkale Yarımadası'nın en uç noktalarına kadar faaliyetlerini genişletmiştir. Orduların iaşelerinin temin edilerek depolanması, Harbiye Nezareti ve Genelkurmay'ın koordineli yaptıkları çalışmalarla yürütülmüştür. İaşenin askeri birliklerin ikmal kademelerine kadar ulaştırılması ise Menzil Teşkilatı'nın sorumluluğuna verilmiştir. Bu kapsamda ikmal malzemelerinin bölgesel tedarik ve depolama faaliyetleri Levazım Başkanlığı tarafından yapılmış, bunların askeri birliklerin iaşe kollarına

⁶⁶ Muhammet Erat, a.g.m.,s.117.

⁶⁷ GENKUR-1993,s. 264-265.

⁶⁸ Muhammet Erat,a.g.m.,s.117-118.

verileceği yerlere kadar ulaştırılması Menzil müfettişliğine bağlı nakliye kolları tarafından gerçekleştirilmiştir.⁶⁹

Çanakale Cephesi'nde levazım ve cephane nakli için çeşitli yollar kullanılmakta idi; Saros ve Gelibolu yarımadasındaki ana ikmal yolu, İstanbul-Uzunköprü demiryolu ve Keşan'dan başlayarak Bolayır, Gelibolu ve Bigalı'dan geçerek Seddülbahir'de sona eren karayoluydu. Anadolu yakasında ise Balıkesir-Balya-Yenice-Çan-Bayramiç-Ezine-Erenköy-Çanakale karayolu ile Karabiga-Biga-Çan-Kirazlı-Çanakale karayolu ve Biga-Beyçayırı-Lapseki karayolları da ikmal için kullanılmıştır.⁷⁰

Genelkurmayın emrinde, Biga'da bir kolordu için iki aylık yedek erzakın stoklanması, Pazarköyü-Ahmetler yolu üzerinde ikmal kolları kurulması için orduya gelecek araçlardan faydalanılması, Biga ile Paşaköy'ü ve Ahmetler depolarının her birine ikişer tümeni besleyecek birer aylık yiyecek ve yemin temini de belirtilmiştir. Ayrıca Karabiga-Biga, Biga-Ahmetler ile Biga Paşaköyü lojistik hatlarının oluşturularak iaşenin kesinlikle aksamaması için işlevsel bir menzil teşkilatının kurulmasının gerektiği ayrıca vurgulanmıştır.

Çarpışmalar sırasında Türk birliklerinin sık sık durum ve yer değiştirmesi nedeniyle asıl ikmal noktalarından uzaklaşmış, hatta ikmal kuruluşları da bazı bölünmelere uğramış, bu nedenle Başkomutanlık tarafından öngörülen düzenlemede zaman zaman aksamalar yaşanmıştır. Ordu Komutanlığı ise meydana gelen yeni durumda iaşe planını revize etmiştir. Seddülbahir civarında 7, 9 ve 15. Tümenleri içine alan Birinci Muharebe Grubu; Eceabat civarında 5, 11, 16 ve 19. Tümenleri içine alan İkinci Muharebe Grubu kurulmuştur. Birinci Muharebe Grubu için Eceabat'ta bir ambar ile Bayram çiftliğinde bir kolordu ambarı; İkinci Muharebe Grubu için de Kilya'da ve Akbaş'ta birer ambar ile Biga'da da bir kolordu ambarı kurulmuştur.⁷¹

1915 yılında Başkomutanlık Vekâleti, devam eden çarpışmalar sırasında lojistik destek konusunda yeni bazı tedbirler alma gereğini duymuştur. Bu amaçla 5.Ordu için Uzunköprü-Gelibolu arasında çalışan cephane menzil hattının önceden olduğu gibi faaliyete devam etmesi ve bunun için kolların başka bir hizmete verilmemesi kararlaştırılmıştır.

⁶⁹ Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, a.g.m.,s.324.

⁷⁰ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekati*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976,s.270.

⁷¹ Muhammet Erat,a.g.m.,s.119.

7 Temmuz 1915 tarihinde Uzunköprü ve Keşan Bölgesinde 45.000 insan ve 15.000 hayvan için yaklaşık 15 günlük ekmeklik un, 5 günlük erzak ve 7,5 günlük de yem; Saros, Şarköy ve Gelibolu bölgesinde ise 30.000 insan ve 15.000 hayvan için 37 günlük ekmeklik, 23 günlük erzak ve sadece 3 günlük yem bulunmakta idi.⁷² Bu durumu göz önünde bulunduran Menzil Genel Müfettişliği, I. ve 2. Ordu ile beraber, karargahı Gelibolu'da bulunan 5.Ordu Komutanlığı ve Levazım Dairesiyle irtibata geçerek gerekli hazırlığı yapmalarını sağlamıştır. Ayrıca yaptığı duyuru ile de ordunun iaşesi için menzil kollarının buna göre tertiplenmelerini istemiştir. Menzil Genel Müfettişliği - Başkomutanlık ile ordu komutanlıkları arasında koordinasyonu sağlamak, idari ve lojistik faaliyetleri düzenlemek üzere 5 Ağustos 1915 tarihinde kurulmuştur.⁷³

Levazım Daire Başkanlığı'nın vazifesi, çeşitli yerlerden temin edeceği ve depolayacağı yiyeceğin ve yemin ordunun ihtiyacı nispetinde elde edilmesi ve bunu ordu birliklerinin istifadesine sunması idi. Bu dönemde insan sayısı 533.112 ve hayvan sayısı 120.268'e ulaşan 1, 2. ve 5. Ordu birlikleriyle, İstanbul bölgesinde bulunan ordu efradının bir günlük iaşesi için 175 vagon ekmeklik buğday, bulgur, sebze, yağ, tuz, sabun. arpa. ot, saman ve ete ihtiyaç vardı. Anadolu'dan temin edilmekte olan erlerin yiyeceği hariç, 50 vagon ot ve samanın Çatalca ve Edirne ile beraber Biga'dan sağlanması gerekmektedir. Bu şartlarda 125 vagonluk bir ihtiyaç ortaya çıkmaktaydı. Bu sırada bir miktar ot ve saman ile çeşitli ordu iyeş maddelerinin ikmal Anadolu kaynaklarına bağlanmıştır.⁷⁴

Çanakkale ve çevresinde bulunan ordunun ihtiyaçları Erdek Sevkiyat Başkanlığı ve İskele Komutanlığı, Gelibolu, Çanakkale ve Tekirdağ Sevk Komisyonları, Bandırma Levazım Heyeti ve Bandırma Genel Depo Kurulu ile bölgedeki diğer kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla sağlanmaya çalışılıyordu. Gelibolu Yarımadası'nda savaş devam ederken düşman donanmasının ateşine maruz kalabilecek olan Kilya, Eceabat ve Çanakkale'ye deniz yoluyla ikmal yapılması pek mümkün değildi. Buralara büyük gemilerin yanaşması zordu. Bu nedenle boşaltma genelde geceleri yapıldığından Akbaş'ta bir menzil ambarı kurulma gereği duyulmuştu. Bu şekilde geceleri mavna ve römorkörlerle Kilya ve Maydos ambarlarına erzak ulaştırılabiliyordu. Diğer taraftan Anadolu yakası için Burgaz'da bir menzil ambarı bulunmakta idi. Buradaki erzak, karadan menzil kollarıyla denizden de römorkörlerle sağlanıyordu. Bağımsız Süvari tugayı ve menzil kolları ise Keşan ambarlarından faydalanmıştır.

⁷² GENKUR -1985,s.242.

⁷³ GENKUR -1993 s. 255.

⁷⁴ Muhammet Erat,a.g.m.,s.122.

20 Nisan 1915 tarihinde Müstahkem Mevki Komutanlığı, Kal'a-i Sultaniye Mutasarrıflığından 270.000 kilo zeytinyağı temin edilmesini istemiştir. Bunun üzerine Ayvalık, Edremit ve Burhaniye kazalarından tekâlif-i harbiye yoluyla ihtiyaç duyulan 270.000 kilo zeytinyağı peyderpey orduya verilmiştir. Ayrıca ordunun sabun ihtiyacı için yiyecek için kullanılmaya uygun olmayan zeytin yağlarının Hüdavendigâr vilayeti ile Karesi sancağından tekâlif-i harbiye suretiyle sağlanmasını istemiştir.⁷⁵

Diğer taraftan 1915 yılı ilkbaharında Edirne Valisi, 5. Ordunun et ihtiyacının, % 15 nispetinde el konularak, temini için civar kaza ve köylere gerekli tebligatı yapmıştır. Bu arada Harbiye Nezareti, 5.Ordunun Mayıs ayındaki ihtiyacı olan 210.878 kilo etin temini için 3 Mayıs'ta Gelibolu Mutasarrıflığını görevlendirmiştir. Gelibolu'dan gelen cevapta da bu miktarın karşılanabileceği, ancak Haziran ayı için başka bir yardımın beklenmemesi gerektiği kaydedilmiştir. Buna gerekçe olarak da Gelibolu'daki gayr-i Müslimlerin savaş dolayısıyla başka yerlere nakledilmesinden dolayı nüfusun iyice azalmış olduğu belirtilmiştir." Edirne vilayetinin diğer kaza ve köylerinde ise el koyma işlemleri tamamlanmamış olmasına rağmen koç, koyun, keçi, kuzu. oğlak olarak tekâlif-i harbiye suretiyle 9.716 baş hayvan tedarik edilmiştir. Bunun üzerine Edirne Valisi Adil Bey, 5. Ordu'nun Mayıs ayı et ihtiyacının karşılanacağını Dahiliye ve Harbiye Nezaretleri ile beraber Levazımat-i Umumiye Başkanlığı'na da bildirmiştir."⁷⁶

1915 yılı ortalarında bombardımandan fazla zarar görmeyen Eceabat'ın iç kısımlarında yer alan fırınlar çalıştığından Tekirdağ, Karabiga ve Gelibolu'daki un fabrikaları da faaliyette olduklarından yiyecek ikmalinde önemli bir aksaklık yaşanmamıştır. Bu arada Lapseki'de bulunan Ordu Menzil Müfettişliği Akbaş, Gelibolu, Şarköy, Keşan, Tekirdağ, Karabiga, Biga, Balcılar, Burgaz ve Saraycık'ta menzil ambarlarını teşkil etmişti. Ayrıca, birliklerin iâşe ihtiyacını karşılamak için Tekirdağ ve Bandırma'da erzak dolu birer geminin bulundurulması da planlanmıştır. Yaz aylarında Çanakkale'de bulunan askerlerin iâşe vaziyeti önemli bir devreye girmiştir. Bu sırada İstanbul'daki ve Rumeli'ndeki ordunun da ihtiyacı had safhaya ulaşmıştır. Bu üç yerdeki ordu için gönderilecek iâşenin iki ayı bulacağı göz önünde bulundurulduğunda bu süre için 34000 ton ekmeklik zahireye, 46000 ton yeme ve üç bin ton kuru sebze ihtiyacı olduğu ordu yetkilileri tarafından ifade edilmiştir. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti, eldeki imkanları seferber ederek bir kısmını tekâlif-i harbiye, aşar ve bazı ambarlardan karşılamaya

⁷⁶ Muhammet Erat,a.g.m.,s.122-124.

çalışmış, bu yetmediği takdirde geri kalan kısmının senet mukabilinde el koymak suretiyle temin edilmesini istemiştir. Bu şekilde de ihtiyaç karşılanamazsa, geriye kalan miktarın satın alınması için ne kadar paranın gerekli olduğunun bildirilmesini belirtmiştir.

Bu sırada hükümet Rumeli ve Çanakkale'deki birliklerin zahire ihtiyacını karşılamak için Anadolu'nun çeşitli vilayet ve sancaklarına ne miktarda zahire göndermeleri gerektiği hakkında çeşitli yazılar göndermiştir. Bu amaçla Niğde Mutasarrıflığından verilen cevapta, 500 ton kuru sebzedden ancak 150 tonunun karşılanabileceği bildirilmiştir. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti geriye kalan 350 tonun da temin edilmesine çalışılmasını Ankara Valiliği'nden istemiştir.⁷⁷

1915 Sonbaharında Harbiye Nezareti Dahiliye Nezaretine soğukların başlaması dolayısıyla 5. Ordu efradı için Hüdavendigâr Vilayeti ile Karesi Mutasarrıflığından pekmez ve kuru üzüm temin edilmesini ve bu maddelerin 5. Ordu efradına ulaştırılması için Bandırma Ambarına gönderilmesini de istemiştir.

Bu dönemde ayrıca Dahiliye Nezareti, gördüğü lüzum üzerine vilayetlere ve sancaklara gönderdiği bir yazıda, ordu hayvanlarının beslenmesi için önemli miktarda samana ihtiyaç duyulduğunu ve illerin ne miktardaki samanı sağlayabileceklerini bildirmelerini istemiştir. Bunun üzerine Anadolu'daki birçok il ve sancak, temin edebileceği miktarı merkeze bildirmiştir. Karesi Sancağı da verdiği cevapta azami olarak 4.000 ton samanın Bandırma'ya gönderildiğini ve bunun büyük çoğunluğunun ordu yetkililerine teslim edildiğini belirtmiştir.

Bu sırada Dahiliye Nezareti, Kala-i Sultaniye Mutasarrıflığından da 5. Ordu efradının iâşe ve hayvanlarının ihtiyacı olan ot ve samanın sağlanması için gerekenin yapılması istenmiştir.

1915 yılı içinde 5. Ordu'nun ihtiyacını karşılamak üzere Bandırma Ambarı'na çevre şehir ve kasabalardan başta çavdar, arpa, pamuk, mısır darısı, kepek, zeytinyağı, sabunluk yağ, sabun, bakla olmak üzere çeşitli iâşe maddeleri gönderilmiştir. Bu çerçevede Gönen'den 14 Ağustos'ta 12.278 kilo ve 25 Ağustos'ta 20.082 kilo çeşitli zahire, Karesi'den 110.200 kilo arpa, 600 kilo mısır, 20.331 kilo burçak. 44.810 kilo nohut, 13.500 kilo bakla ve diğer bazı maddeler gönderilmiştir. Diğer taraftan Harbiye Nezareti Balıkesir Mutasarrıflığına gönderdiği bir telgrafla buğday, arpa, yağ vs erzak maddelerinin

⁷⁷ Muhammet Erat, a.g.m., s.124-125.

Bandırma'ya sevk edilmesini istemişti. Bandırma Ambarı'nda depolanan bu maddeler diğer ordu birlikleri ile birlikte 5. Ordu efradının ihtiyacı için de kullanılmıştır.⁷⁸

1915 yılı sonlarına doğru Çanakkale Cephesinde bulunan birliklerin lojistik olarak desteklenmesi için, hareketin seyrine göre yapılmış olan düzenlemelere göre meydana getirilen gruplar adına menzil hatları ve komutanlıklar yeniden oluşturulmuş ve ulaşımın hangi araç ve gereçlerle, deniz ve kara menzillerinden faydalanarak yapılacağı planlanmıştı.⁷⁹

Çanakkale ve çevresi savaş sırasında ordu birliklerinin ihtiyacı olan iaşenin sağlanması için önemli katkılar sağlamıştır. Ancak, nüfusun azalması sonucunda üretimin düşmesi, istenilen miktarın temin edilmesini bazen mümkün kılmamış, hatta bazen eldeki imkânların bölge halkına bile yetmediği olmuş, bu durumda da ordunun elinde bulunan erzak halkın istifadesine sunulmuştur.⁸⁰

1915 Sonbaharında Kal'a-i Sultaniye sancağında üretilen hububat ancak bölge halkına yetecek kadar olduğundan, Meclis-i Vükelâ kararıyla Çanakkale'den zahire ihracı yasaklanmıştır.

Diğer taraftan 5. Ordu Levazımat Dairesi, ordu efradının sebze ihtiyacının karşılanmasına yardımcı olunması için bölge halkından faydalanmak istemiştir.

Harbiye Nezareti 1915 Ağustos ayında Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazıda, yetkililer tarafından mümkün olduğu kadar taze sebze tedarik edilerek 5. Ordu Levazım Dairesi'ne verilmesi için Kal'a-i Sultaniye Mutasarrıflığı'na gerekli emirlerin gönderilmesini istemiştir. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti de bu isteği Kal'a-i Sultaniye Mutasarrıflığına iletmiştir. Ancak Mutasarrıf Rauf Bey bölge halkının bir kısmının savaş dolayısıyla başka yerlere nakledilmesinden dolayı, mevcut taze sebzenin, ancak halka yeteceğini ve ordunun ihtiyacı için yardımcı olunamayacağını kaydetmiştir.

Diğer taraftan cephede çarpışan birliklerin iaşesi düzenli bir şekilde karşılanırken, kışa doğru bölge halkının sıkıntı içinde olduğu görülmektedir. Bu nedenle Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı Rauf Bey, sancağın zahire ihtiyacının Bandırma'dan deniz yoluyla karşılanabileceği kaydedilmiş ve bunun için de Levazımat-i Umumiye-i Askeriye Dairesi Başkanlığının yardımı talep edilmiştir. Harbiye Nezareti ise Dahiliye Nezaretinden Kala-i

⁷⁸ Muhammet Erat,a.g.m.,s.126-127.

⁷⁹ GENKUR-1985,s.222.

⁸⁰ Muhammet Erat,a.g.m.,s.128.

Sultaniye ahalisinin ihtiyacının, zahiresi bol olan diğer mahaller piyasalarından tedarik edilerek gönderilmesini, orduya ait olan zahireye ilişilmemesini istemiştir. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti Çanakkale halkının iaşesini Bursa, Karahisar. Kütahya ve Balıkesir'den karşılamaya çalışmıştır. Bu çerçevede 5.Ordu'nun Levazımat Dairesi, gerekli hububatı Bandırma'dan Karabiga'ya nakletmeye başlamıştır.⁸¹

1915 yılı son aylarında Gelibolu yarımadasındaki çarpışmaların şiddeti iyice azalmış ve itilaf devletleri birlikleri yavaş yavaş çekilmeye başlamıştır. Bu nedenle Türk ordusunun mevcudunda önemli bir azalma görülmekte, ancak iaşe yönünden büyük bir artış olduğu gözlenmektedir. İtilaf Devletleri kuvvetlerinin yarımadayı tamamen terk etmelerinden sonra 23 Şubat 1916 tarihinde Türk ordusunun İnsan sayısı: 192.193, hayvan sayısı: 53.521 olmuştur. Bunun yanında ordu ambar ve birliklerinde bulunan iaşe miktarı 6313,5 tona ulaşmıştır.⁸²

2.1.2. İSTANBUL- ÇANAKKALE DENİZ LOJİSTİK ULAŞTIRMASI

1915 yılı itibariyle Osmanlının ağır sanayisi, depolar, imalathaneler, fabrikalar ve diğer ikmal kuruluşları, merkez İstanbul olmak üzere Marmara çevresinde bulunuyorlardı. İstanbul merkezinden ve Çanakkale bölgesine lojistik ulaştırma için üç alternatifli ikmal yolu vardı. Birinci alternatif, Avrupa yakasında İstanbul-Uzunköprü demiryolu ve buradan da Bolayır, Gelibolu ve Bigalı'dan geçerek Seddülbahir'de sona eren karayolu. İkinci alternatif Anadolu yakasında Balıkesir-Balya-Yenice-Çan-Bayramiç-Ezine-Erenköy-Çanakkale karayolu, Karabiga-Biga-Çan-Kirazlı-Çanakkale karayolu ve Biga-Beyçayırı-Lapseki karayolu. Bunların yanında iki şehri birbirine bağlayan üçüncü ve en önemli alternatif İstanbul-Çanakkale deniz yoluydu.⁸³

Kara yoluyla yiyecek ve malzeme nakli büyük zorluklarla yapılmaktaydı. İstanbuldan gelen malzemeler ve asker Uzunköprü'ye kadar geliyor, buradan da şose yolu kullanarak çok zor şartlar altında yürüyüş ve yük taşıyan hayvan kolları Çanakkale'ye varıyordu. Bu dönemde bölgede nakliye kamyonu da olmadığından öküz arabaları, deve kolları ve bulunabilen diğer hayvanlarla malzemeler taşınıyordu. Kara yolunu kullanmanın büyük zorluğunun yanında, taşınması gereken büyük miktardaki ikmal malzemelerinin sevk edilmesi ve cepheden hasta ve yaralıların taşınması deniz yoluyla çok daha kolay yapılıyordu. İkmal ve sıhhi ulaştırmanın deniz yoluyla yapılması çok daha uygundu. Çünkü

⁸¹ Muhammet Erat, a.g.m.,s.129.

⁸² GENKUR-1985,s.673.

⁸³ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi V. Cilt 2.Kitap*, Ankara-1978,s.117. Serkan Ertem, a.g.e.,s.55.

deniz yolu ile yapılan ikmal intikalde geçen süreyi çok azaltmaktaydı. Ayrıca, taşınacak malzemenin çokluğu ve zor yol şartları ile kısıtlı vasıta durumları nedeniyle karayollarının kullanımı pek elverişsizdi.

Deniz yolu ile genellikle askeri birlikler, cephane, malzeme ile cephe bölgesinden hasta ve yaralılar taşınmıştır. Yiyecek malzemeleri ve canlı hayvanlar da Karabiga, Bandırma ve Mudanya'ya kara yoluyla getirilip, buralardan deniz yoluyla Çanakkale'ye ulaştırılmıştır.⁸⁴ Ancak denizaltılar beyhude şekilde ellerinden gelen her şeyi yaparak bu yolu engellemeye çalıştılar. Bu nedenle cephedeki birliklere denizyoluyla yapılan ikmal, denizaltı hücumundan sakınmak maksadıyla büyük gemiler yerine ikmal noktaları arasında gece direkt rotalarla seyreden römorkörlerle çekilen mavnalar ve yelkenli gemilerle yapılabiliştir.⁸⁵

1915 yılında İngiliz ve Fransız Kuvvetleri'nin Gelibolu Yarımadası'na çıkarma harekâtına başladığı günlerde Boğaz'ın her iki yakasındaki savunma mevzilerine yerleşmiş durumda olan ve 50.000 kişiden fazla askerden oluşan 5.Ordu'ya ait birlikler, Osmanlı Donanması'na ait Muâvenet-i Milliyye sınıfı muhriplerin koruması altında, şileplerle ve şehir hattı vapurları ile İstanbul'dan ve Marmara Limanları'ndan Gelibolu'ya veya Akbaş'a getirilmiş, buradan da Samsun sınıfı muhriplere aktararak, Çanakkale'ye gönderilmişlerdir. Asker sevkiyatı maksadıyla çıkarmanın başlangıcından itibaren ilk bir ay bu yol yoğun olarak kullanılmaktaydı. Ancak 25 Mayıs tarihinde bir denizaltının İstanbul'da asker yüklemekte olan gemilere torpedo saldırısı gerçekleştirmesinden sonra, genel olarak kara yoluna yönlendirilmiştir.

Asker sevkiyatının kara yoluyla yapılması nedeniyle cephede asker sayısında herhangi bir zafiyet yaşandığı bilgisi yoktur. Ayrıca başlangıçta 30000 olan asker sayısı, savaşın ilerleyen döneminde 350000'i bulmuştur.⁸⁶ Bu nedenle cephede asker sıkıntısı yaşanmadığı, dolayısıyla denizaltı hareketinin bu yönüyle amacına ulaşamadığı değerlendirilmektedir.

Osmanlı hükümeti, daha seferberliğin ilanından itibaren ordunun ihtiyaç duyacağı deniz nakliye vasıtalarının karşılanması amacıyla bir kanun hazırlayarak yürürlüğe koydu. Söz konusu kanunla, ordunun ihtiyaç duyması halinde Osmanlı sancağı altında bulunan tüm ticaret ve yük gemilerinin araç ve gereçleriyle birlikte ordu hizmetine verilmesi

⁸⁴ Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler ve Lojistik Hizmetleri" Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığы Yıl: 12, Güz 2014, Sayı: 17,s.66-68.

⁸⁵ Liman Von Sanders, Türkiye'de Beş Yıl, Burçak Yayınevi, İstanbul-1968,s.94-95.

⁸⁶ S.Murad Hatip, a.g.m., s.177.

gerekiyordu. Nakliye amacıyla Şirket-i Hayriyye elindeki 39 gemiden 21 adedini, Haliç Şirketi 7 gemiyi, Seyr-ü Sefain İdaresi de Karadeniz’de kullanılanlar haricindekileri tahsis etmiştir. Bunlardan Seyr-ü Sefain İdaresi’nin Gülnihal vapuru ile Şirket-i Hayriyye’nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak kullanılmış, Akdeniz ve Reşitpaşa vapurları da zaman zaman aynı görevi almışlardır. 2 mart 1915 tarihinden itibaren 61 no’lu Sultaniye, 62 no’lu Hünkar İskeleyi ve 63 no’lu Sütlüce vapurları, Boğaziçi seferinden alınarak askeri yollama emrine verilmiştir.⁸⁷

Daha çok yolcu taşımacılığına uygun olarak imal edilen bu vapurların iç aksamaları değiştirilerek erzak ve mühimmat taşımacılığına uygun hale getirildi. Böylece cepheye askerin sevk edilmesinde, erzak ve mühimmat nakliyatında bu şirketin büyük katkıları olmuştur. Bununla birlikte nakliye araçlarının yeterli gelmediği dönemlerde halkın elinde bulunan araçlar kiralanmış ve böylece araç ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.⁸⁸

Başlangıçta sahil müfettişliklerinin uhdesinde bulunan taşıtların büyük bir kısmı Levazimat-ı Umumiye Dairesine tevdi edilmesiyle muharip ordunun nakliye işleri bu daire tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Ancak küçük ve büyük tüm vapurlar, römorkör, mavnalar, gemiler ile İskeleye ve Limanlar 5. Ordu Menzil Müfettişliği’nin emrine verilmesiyle artık denizyolu ulaşımı bu müfettişlik tarafından yürütülmeye başlanmıştır.⁸⁹

Çanakkale Cephesinin ana lojistik üssü Gelibolu idi. Marmara’dan gelen büyük nakliyeler burada yüklerini boşaltırlar, buradaki yükler de Boğaz’ın iç kısmındaki ikmal noktalarına daha çok yolcu vapurları gibi küçük nakliye taşıtlarıyla taşınmıştır.⁹⁰

Ordunun iaşesi için kullanılan ana limanlar Akbaş ve Kilya limanlarıydı. Bunun yanında küçük vapurların doğrudan yanaşması için Menzil Müfettişliği tarafından Akbaş’ta 5 adet, Kilya ve Ilgardere’de 3’er adet, Lapseki-Şarköy-Gelibolu-Burgaz’da 1’er adet iskeleye yapılmıştır. İskeleyelerdeki yükleme ve boşaltma işleri için Akbaş ve Burgaz iskeleyelerinde birer hamal taburu diğer iskeleyelerde de birer hamal bölümü teşkil edilmiştir. Akbaş limanındaki boşaltma işleri, düşman denizaltılarının ve balon gözetlemesiyle endirekt atış yapan gemilerin devamlı tehditleri altında devam etti. Buradaki iskeleyeden sahile çıkartılan personel, cephaneye ve malzemeler, öküzlerin çektiği kağnı arabaları ile cepheye ulaştırılmıştır. Bunun yanında Anadolu’dan gelen yükler için bir transit merkezi haline gelen Burgaz iskeleyesinin ayrı bir önemi vardı. Çünkü Rumeli sahilindeki iskeleye yetersizliği

⁸⁷ Ahmet Esenkaya, a.g.m., s.67.

⁸⁸ GENKUR-1985, s.346.

⁸⁹ Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, a.g.m., s.334.

⁹⁰ Sami Deniz, “Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri”, *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 27, Haziran-1937, s.65.

ve liman derinlikleri çok sığ olduğundan, küçük gemiler gibi rahat hareket edemeyen büyük gemiler indirekt top atışları karşısında tehlikeli bir duruma düşüyorlardı. Bu nedenlerle büyük vapurlar yüklerini Anadolu sahilinde bulunan Burgaz transit iskelesindeki küçük vapur, mavna ve dubalara boşaltmış, bu vasıtalar da yüklerini Rumeli tarafındaki iskelelere aktarmıştır.⁹¹

Marmara'da denizaltı tehdidi baş gösterince ikmal gemilerinin intikallerinin sağlanması ve ikmal hatlarının sürekliliğinin idame edilmesi, Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin önemli bir görevini oluşturmuştur. Nakliyat ilk dönemlerde münferit olarak yapılmış, ancak daha sonra konvoy halinde yapılmaya başlanmıştır.⁹²

Denizden cephan nakliyatı Turgutreis ve Barbaros hayrettin zırhlıları, mayın gemileri, Osmanlı donanmasına ait silahlı/silahsız vapurlar ile yapılmıştır. Diğer nakliyat önce sivil nakliye gemileri konvoyları ile, denizaltı tehdidinin artmasından sonra ise römorkörler tarafından çekilen şat konvoyları ile yapılmıştır. Savaş ve nakliye gemileri Marmara adalarının kuzeyinden, römorkörler tarafından çekilen şat konvoyları ise Marmara adaları arasından geçerek, Çanakkale'ye intikal etmişlerdir. Mayıs 1915 ortalarından itibaren denizden nakliyat geceleri yapılmaya başlanmıştır.

Ayrıca nakliyatın güvenli olarak yapılabilmesi için 29 Mart 1915'de Genelkurmay tarafından Karabiga'dan itibaren denizyolunu kullanmadan Biga'da bir iaşe merkezinin kurulması, deniz yolu açık olduğu sırada Karabiga-Çanakkale arası deniz yolunun kullanılması, bu amaçla da Levazım Dairesi Başkanlığınca mavnaların düzenlenmesi emredilmiştir.⁹³

25 Mayıs'ta İstanbul Limanında bir İngiliz denizaltısı Galata Rıhtımı'ndaki taşıt gemilerine iki adet torpido atmış; bunlardan biri, İstanbul Vapuru'na isabet ederek 6,3x3,5 m ölçüde bir yara açmıştır. Denizaltı ise dalışta kaçmayı başarmıştır.⁹⁴ Olay üzerine Birinci Tümenin, Çanakkale'ye sevk edilmek üzere gemilere yüklenmekten vazgeçilerek, birlikler kara yoluyla sevk edilmiştir. Haziran ayından ise asker sevkiyatı bütünüyle İstanbul'dan Uzunköprü'ye demiryoluyla, buradan da Keşan-Gelibolu üzerinden kara yoluyla yapılmaya başlanmıştır.⁹⁵

⁹¹ Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, a.g.m.,s.334-335.

⁹² Erdoğan Oran, a.g.t.,s.95

⁹³ Muhammet Erata.g.m.,s.118-119.

⁹⁴ BOA, DH. EUM. VRK, 25/24

⁹⁵ Erdoğan Oran,a.g.t.,s.59-60.

Boğaz'ın kendine has fiziksel özelliklerine ilave olarak, kıyılarda alınan önlemlere rağmen denizaltıların geçmeyi başarmaları, Çanakkele'ye denizden yapılan nakliyatı zor bir duruma sokmuş, Müttefik donanmasına endirekt atışlar yapmakla görevli Barbaros ve Turgutreis zırhlıları için de tehlike baş göstermiştir. Özellikle Haziranda denizaltı faaliyetlerinin yoğunlaşması sonucu kayıpların artması nedeniyle Başkomutanlık Karargâhı yeni tedbirler almak zorunda kalmıştır.

2.2. DENİZALTILARA KARŞI ALINAN TEDBİRLER

Kasım 1914 sonlarında ve özellikle 13 Aralık 1914'te Mesudiye Muharebe Gemisi'nin Sarısığlar Koyu'nda batırılması ile denizaltı tehlikesi kendini gösterince o andan itibaren karşı tedbirler alınmaya başlanmıştır.⁹⁶ Çanakkale savaşına kadar denizaltılar cephe ilerisinde bu kadar aktif olarak hiçbir savaşta görev almamıştır. Bir yandan İtilaf kuvvetleri denizaltıların sınırlarını yeni yeni keşfederken Osmanlı ordusu da ilk defa denizaltılarla uzun soluklu bir mücadele içerisine girmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle itilaf devletleri işe yarasın yaramasın yapabilecekleri her şeyi denerken, bir yandan da Osmanlı ordusu da Çeşitli savunma yöntemlerini keşfederek denizaltılara karşı koymaya çalışmıştır. Bu nedenle mücadele basit önlemlerle başlamışken daha sonraları etkin mücadele yöntemlerinin keşfedilmesiyle denizaltılara karşı başarılı olunmaya başlanmıştır.

1. Mesudiye'nin batırılışından sonra ilk alınan tedbirler.

Mesudiye zırhlısından kurtarılan 120 personel ile Boğaz'ın her iki yakasında gözetleme postaları kurulmuştur. Ayrıca küçük harp gemileriyle de Boğaz içinde bir denizaltı karakol görevi oluşturulmuştur. Bu gemiler sadece denizaltı periskopu tespit edildiğinde veya denizaltı su üstünde tespit edildiği zaman toplarını kullanmış ve onu periskop umkunun altında tutmaya çalışmıştır. Sualtı dinleme cihazları ve su bombaları henüz icat edilmediğinden, mücadele basitçe bu şekilde yapılmıştır.⁹⁷ Kilitbahir'den Güneye doğru Boğaz girişine kadar gözetleme görevi de sahilde bulunan bataryalara verilmiştir.⁹⁸

2. Mayın derinliklerinin denizaltılara göre ayarlanması

Savaşın başında Boğaz'a kurulan mayın manialarının derinlikleri su üstü gemilerine göre ayarlanmıştır. Ancak denizaltılar daha derine inerek maniaları geçmeye başlamıştır.

⁹⁶ İskender Tunaboşlu, a.g.m.,S.34.

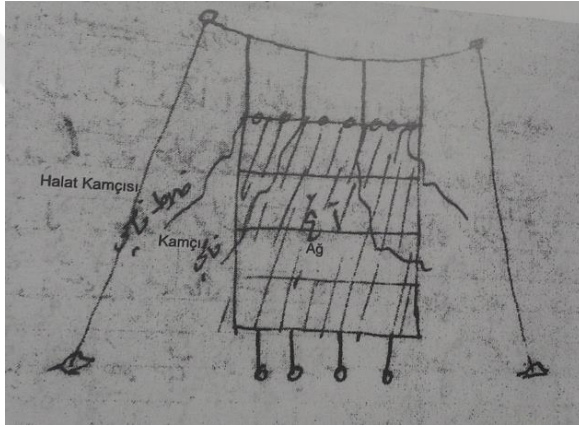
⁹⁷ Bülent Donbaloğlu, a.g.t.,s.151.

⁹⁸ GENKUR-1993,s.94-106.

Mesudiye'yi batıran denizaltı da bu yöntemi kullanmıştır. Daha sonra ilave mayınlar bölgeye getirilince daha derine de mayın maniası kurulmaya başlanmıştır. Boğaz'ın dışından içeriye doğru 10. mayın hattı 2,5 metre derinliğe, 9. mayın hattı 4,5 metre derinliğe, 8. mayın hattı 8 metre derinliğe, 7. mayın hattı 30 metre derinliğe ve 6. mayın hattı 40 metre derinliğe olacak şekilde mayınların derinlikleri ayarlanmıştır.⁹⁹

3. Denizaltı engeli ağının koyulması

Balıkçı ağlarından yapılan ilk ağın uzunluğu 50 metre ve yüksekliği 20 metre olmuştur. Şamandıralar arası tel halatı 100 metre uzunluğunda olmuş, üzerinde denizaltının pervanesine sarılmak maksadıyla koyulmuş halat kamçuları koyulmuştur.



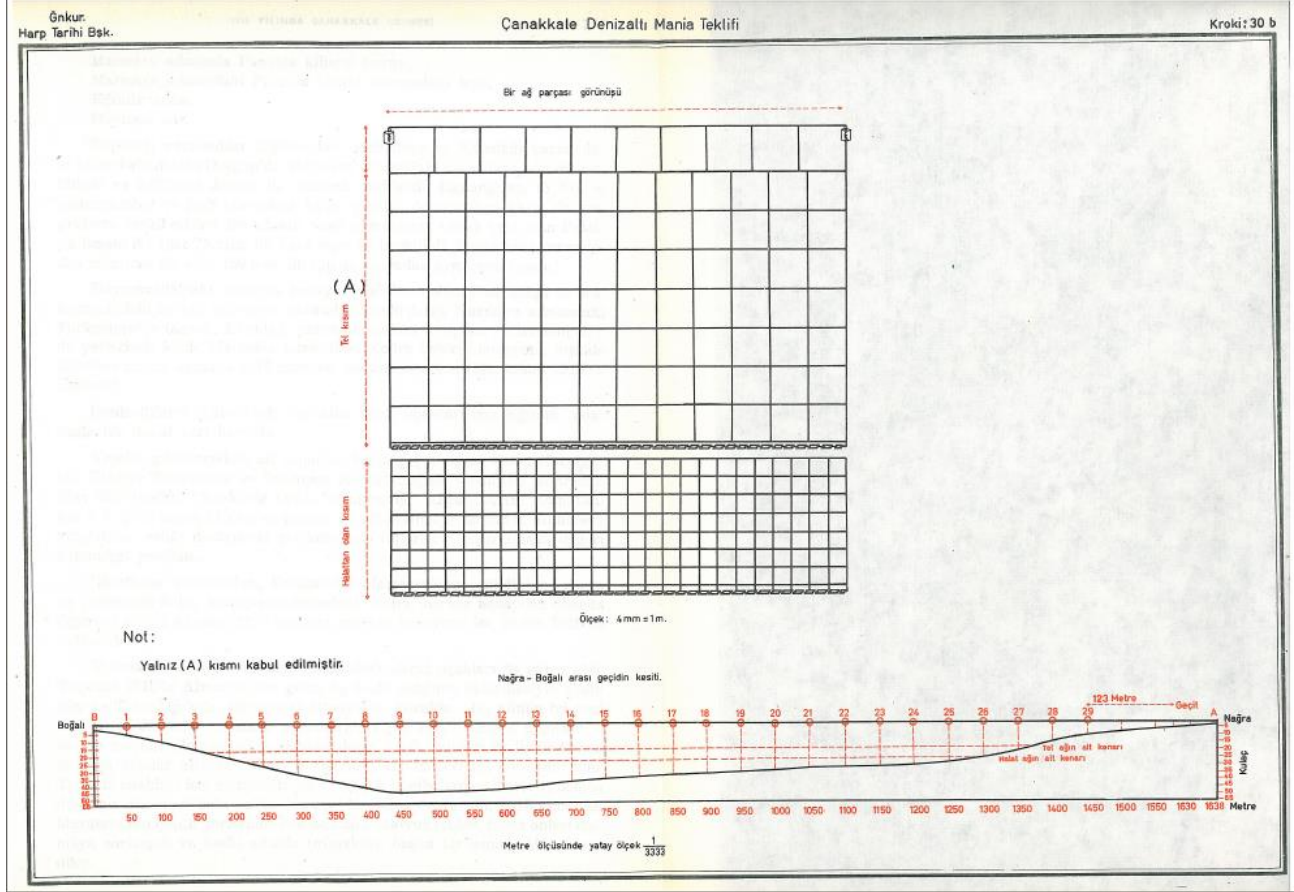
Resim 3: İlk Denizaltı Ağı

ilk ağ 18 ocak 1915'te Karanfilburnu'ndan Akyarlar'a ulaşan hattın üzerinde 38, 39 kulaç suya dökülmüştür. 5 şubat 1915'te, güney kısmındaki son mayın hattının önüne iki ağ koyulmuştur. Bunu, 7 şubatta mayın hatlarının ilerisine iki ağın daha atılması izlemiştir. 11 şubat 1915'te rumeli yönüne iki ağ atılmış, 12 Şubatta iki ağ daha atılmıştır.¹⁰⁰ Daha sonra Haziran ayında Nara'ya bir denizaltı maniası konulmasına karar verilmiştir. Burada Boğaz'ın genişliği yaklaşık 2000 metre, derinliği de en fazla 100 metredir. Akıntının, zaman zaman 4-5 mil olması, Konulacak ağın sağlam olmasını gerektirmiştir. Ağı yüzdürecek olan şamandıralar, İstanbul Limanı'ndan, telleri ise tersaneden temin edilmiştir. Haziran sonunda tamamlanan ağlar ağaçtan şamandıralara bağlanıp, 60'ar metre aralıklı olarak demirlenmiş şamandıralara asılmıştır. Bu işlemin bir hayli zahmetli olduğu görüldüğünden daha sonra ağaç yerine boş mayın zarfları kullanılmaya

⁹⁹ Herman LOREY, Türk Sularında Deniz Hareketleri, Çeviren: H.Sami Tekirdağlı, Deniz Matbaası, İstanbul-1936,s.118.

¹⁰⁰ S. Murad Hatip, "Birinci Dünya Harbi Çanakkale Savaşları'na Genel Bakış ve Az Bilinenler Çanakkale Savaşı Denizde mi Kazandı?" Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ Yıl: 13, Bahar 2015, Sayı: 18, s.182.

başlanmıştır. Kuvvetli akıntı nedeniyle ağların yukarı kalkmasını engellemek için alt kısımlarına eski taş güllerden ağırlıklar bağlanmıştır. Mütteliklerin devam eden hava ve indirekt top atışlarına rağmen Temmuz sonlarına doğru ağın tamamı yerine koyulabilmiştir.¹⁰¹



Resim 4: Nara Denizaltı Ağ Engeli

Bu ağın bir parçası 2 ton ağırlığında, Boğaz'ın en derin yerinde derinliği 50 kulaç (90 m), ve en az derinliği üç kulaç (5,5 metre) idi. Ağın yapımında aşağıdaki malzemeler kullanılmıştır.

- 29 adet 15 tonluk şamandıra,
- 112 adet 250 ve 500 kiloluk fıçı şamandıra,
- 147 adet 2 pusluk kilit zincir,
- 800 kulaç çeyrek ve yarım pusluk zincir,
- 168 roda tel halat,

¹⁰¹ Herman LOREY, a.g.e.,s.748-750.

- 8,5 roda 5-6 burgatalık tel halat,
- 84 roda lif halat,
- 33 adet en küçüğü 250 kiloluk demir,
- 58 anele kilidi.¹⁰²

Müttefik denizaltılarının zorlamaları sonucu oluşan yırtıkları tamir etmek maksadıyla zaman zaman ağa bakım yapılmasını gerektirmiştir. Ekim ayında Nara Ağı'nın Güney tarafına Rumeli Yakasından başlayarak geçidin üçte ikisini kapatacak şekilde ikinci bir ağ maniası daha koyulmuştur. Maniaların korunması maksadıyla gambotlar ile Nara ve Boğalıya yerleştirilen top bataryaları görevlendirilmiştir.¹⁰³

23 Eylül 1915'te Nara Mania Komutanlığı kurulmuştur. Bu komutanlığa bir deniz birliği, Boğalı Bataryası, Nara Bataryası, Nara Kulesinde bir adet 75 mm'lik top, bir adet ışıldak, 32 no'lu römorkör ve 20 no'lu motor gambot tahsis edilmiştir. Ağ başındaki gemilerde, ağa yakalanan denizaltıları imha etmek için sarkaç bombalar bulundurulmuştur.¹⁰⁴

Mania ağı fırtına nedeniyle Kasım 1915'te hasara uğramış ancak kısa zamanda onarılmıştır. Müttefik uçakları da 8 Aralık 1915'te 400 metreden paraşütlü ve yüzen beş bomba atmışlar ancak bu girişim de başarısız olmuştur.¹⁰⁵

4. Sahile Torpido bataryaları koyulması.

Denizaltı ağlarına ilave olarak Kilitbahir'e, Boğaz'dan yukarı çıkacak gemilere sahilden atılmak üzere bir dizi torpido bataryaları yerleştirilmiştir.¹⁰⁶

5. Limanların önlerine denizaltı ağları koyulması.

İstanbul Galata Köprüsü Mayıs 1915'den itibaren dubalara bağlı ağlarla emniyete alınmıştır. Eylül 1915 başında Akbaş Limanı'na gelen ikmal gemilerini denizaltı torpidolarından korumak maksadıyla liman önüne torpido ağı koyulmuştur.¹⁰⁷

6. Limanlara yanaşan gemilerin bordalarına sac levhadan koruyucu yanaştırılması.

¹⁰² Bülent Donbaloğlu, a.g.t.,s.151.

¹⁰³ GENKUR-1976, s.273.

¹⁰⁴ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, Deniz Basımevi, İstanbul-2008,s.40.

¹⁰⁵ Bülent Donbaloğlu, a.g.t.,s.153.

¹⁰⁶ Alan Moorhead,a.g.e.,s.67.

¹⁰⁷ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.42.

Bu yöntem Eylülden itibaren uygulanmaya başlanmıştır 17 Ekim'de Boğaz'a giren E-12, Burgaz'da yükünü boşaltan 1280 grostonluk Bitinya'ya 3 torpido atmıştır. İki torpido sac levhalara çarparak infilak etmiş, müteakiben atılan torpido gemiye isabet etmiş fakat yaralanan gemi İstanbul'a götürülerek onarılmıştır.¹⁰⁸

7. Gemilerin bordalarının boyanması ve farklı rotaların izlenmesi,

Alınan diğer bir tedbir de gemilerin zig yaparak (rota değiştirerek) ilerlemesi ve pruvadan itibaren geminin su hattının sanki hızı nedeniyle dalga yapıyormuş gibi görülecek şekilde boyanması olmuştur. Bu yöntem sayesinde, torpido hücumuna uğrayan ve 1600 asker taşıyan Gülcemal gemisi baş tarafına yakın yerden vurulmuş ancak fazla hasar almayan gemi kurtarılmıştır.¹⁰⁹

8. Marmara Denizi'nde görevlendirilen savaş gemileriyle Taşıt gemilerinin emniyete alınması,

Taşıt gemilerini emniyete almak, ağırlıklı kuvvetiyle Marmara Denizi'nde bulunan Donanmanın asli görevlerinden biri olmuştur. Bu maksatla elde mevcut çoğu gemi kullanılmıştır. Bunlar ikmal konvoylarını perdelemiş, dalıştaki denizaltılara toplu saldırmış ve üzerlerinden geçerek batırmaya çalışmıştır. Denizaltı satıhta olduğunda ise topçu muharebesine girişmiştir¹¹⁰

Çanakkale ana ikmal limanı olan Akbaş'ın devamlı olarak endirekt atışlar ve denizaltıların tehditleri altında olması nedeniyle, bir saldırı durumunda verilecek kayıpları azaltmak maksadıyla, yapılan lojistik nakliyat mümkün olduğu kadar büyük nakliyeler yerine römorkörler yedeğinde mavnalar, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları ile yapılmaya başlanmıştır. Bu gemilerin draftının¹¹¹ az olması nedeniyle de torpido isabetinden kurtulabilecekleri düşünülmüştür.¹¹²

Başlangıçta yalnız seyreden gemilerle yapılan nakliyat, mümkün olduğunca gündüzleri limanlarda beklenilip geceleri intikal edilmesi şeklinde yapılmıştır. Nakliyat daha sonraları konvoy şeklinde yapılmaya başlanmış, konvoyların korunması;

- İstanbul-Gelibolu arası Yadigar sınıfı muhripler

¹⁰⁸ GENKUR-1976,s.274. Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz,1828-1923 Osmanlı Donanması, Denizler Kitapevi, İstanbul-2000,s.40.

¹⁰⁹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz,a.g.e.,s.35.

¹¹⁰ Çanakkale Boğaz Komutanlığı,a.g.e.,s.42.

¹¹¹ Draft: geminin suyun altında kalan kısmının omurgaya kadar metre cinsinden büyüklüğü.

¹¹² Erdoğan Oran, a.g.t.,s.95.

- Gelibolu-Mürefte arası Taşoz sınıfı muhripler
- Nara ve Boğazın iç bölgesinde Draç sınıfı torpidobotlar ile sağlanmıştır.¹¹³

30 Aralık 1914'ten itibaren İstanbul ve Galata yatları denizaltı devriyesi olarak İmralı adasında konuşlandırılmıştır. Zuhaf korveti de Marmara adaları ile Avrupa sahili arasında görevlendirilmiştir. Çanakkale bölgesinde bu görev Pelengiderya, İsareis ve Aydınreis gambotlarına verilmiş, denizaltı savunması maksadıyla bunlara kamulaştırılmış olan İngiliz Maggi Grech römorkörü de ilave edilmiştir.¹¹⁴

Nisan 1915'te 13 numaralı Motor gambot, İdareye ait Aydın gemisi, Bahr-i Sefid ve İskenderun vapurları denizaltı devriyesi maksadıyla Marmara adasında konuşlandırılmış, daha sonra bunlara Aydınreis gambotu ilave edilmiştir.

9. Kıyılarda gözetleme istasyonlarının kurulması,

Marmara deniz trafiğini kontrol edebilen bir mevkide bulunan Kapıdağ Yarımadası ile Marmara Adalarında kapsamlı tedbirler alınmıştır. Çünkü buralar, yukarıda da belirtildiği üzere karakol gemilerinin dayanağı ve taşıt gemilerinin gerektiğinde sığındıkları bölgelerdir. Marmara Adasındaki ilk gözetleme yeri, Nisan 1915 sonuna doğru Kodra Tepesinde kurularak bir deniz subayı, on deniz eri ve üç muhabereci görevlendirilmiştir. Telsizlerin işe yaramaması nedeniyle muhabereci telli telgrafla yapılmıştır. Daha sonra bu yerleri aşağıdakiler takip etmiştir:

- Marmara Adası'nda Panaiya Kilisesi Burnu,
- Marmara Adası'ndaki Palatya Limanı'nın batısındaki tepe,
- Eğinlik Adası,
- Hayırsız Ada,¹¹⁵

Kapıdağ Yarımadası'nın Doğusundaki Mohanaya, Kuzeybatısındaki Dragon ve Marmara Adası'nda bulunan diğer gözetleme yerleri ile Hükümet Dairesi arasında telefon irtibatı tesis edilmiş, muhabere sorunları ve ikmal zorlukları nedeniyle, Hayırsız adadaki istasyon sonradan kaldırılarak Marmara Adası'ndaki Torkoztepe'ye taşınmıştır.

Elde yeter miktarda deniz personeli bulunmaması nedeniyle istasyonların bir kısmında Kıyı gözetleme görevi jandarma erleri tarafından yürütülmüştür. Bunların çok

¹¹³ GENKUR-1976, s.270-274.

¹¹⁴ GENKUR-1996, s.272-276.

¹¹⁵ Herman LOREY, a.g.e.,s.322-323.

defa yanlış ihbarları ilgili makamları boşuna harekete geçirmiştir. Buna karşılık diğer bir kısım istasyonların ve özellikle liman reislikleri faydalı raporlar vermiştir.¹¹⁶

Gözetleme raporları, başta sadece Genel Karargâha, Bahriye Nezareti'ne ve Donanma Komutanlığına verilirken, daha sonra Kıyı Müfettişliği, Çanakkale Deniz Komutanlığı, Akbaş Menzil Komutanlığı gibi, sayıları on biri bulan yerlere de gönderilmeye başlanmıştır. Ancak muhabere araçlarının azlığı nedeniyle geciken bazı raporların önemini yitirdiği görülmüştür. Müttefiklerin Çanakkale'den çekilmesini müteakip Marmara Adası'ndaki Kodra Merkez İstasyonu dışındaki diğer istasyonlar Ağustos 1916 başında, Kodra İstasyonu ise Kasım 1918'de kaldırılmıştır.¹¹⁷

10. Denizaltılarla mücadelede deniz uçaklarının kullanılması,

Marmara'daki denizaltılarla mücadelede deniz uçakları da görev almıştır. Temmuz 1915'te Almanya'dan gelen üç deniz uçağının katılımıyla, Yeşilköy ve Tekirdağ'da birer uçak istasyonu, ilave olarak bu uçaklar için Eğinlik Adası'nda bir ikmal istasyonu kurulmuştur. Radar ve sonar gibi cihazlar o dönemde henüz keşfedilmediğinden, sadece görerek keşif yapabilmişlerdir. Bunların taarruz silahı makineli tüfek ve elle atılabilen küçük bombalarla olmuştur. Düzenli devriyeler ile denizaltılara taarruz etmişler, ancak elde edilebilen fayda denizaltıları dalışa zorlamak ve baskı altında tutmak olmuştur.¹¹⁸

11. Marmara'daki Fenerlerin Karartılması ve Şehir Işıklarının Azaltılması

Marmara'da bulunan tüm fenerler söndürülmüş ve şehirlerin fazla ışık göstermesi yasaklanmıştır. Bu nedenle seyir yapmak güçleşmiş, sivil kaptanlara yardımcı olması için Bahriye Nezareti ikmal gemilerinde birer tecrübeli deniz subayı görevlendirmiştir. Pusulaları dahi bozuk olan bu gemileri deniz subayları başarıyla idare ederek nakliyatı sürdürmeyi başarmışlardır. Bazı gemilere de top monte edilmiş ve bu subaylar tarafından kullanılmıştır.¹¹⁹

12. Nakliyatın genelde gece vaktine denk getirilmesi ve gemilerin karartma yapması,

O dönemin şartlarında denizaltı gemisinin bir gemiye hücum edebilmesi için çok yakınına girmesi ve geminin rotası ve süratini göz kararı olarak mümkün olduğunca iyi hesaplaması gerekiyordu. O günün denizaltılarının sualtı hızları da çok düşük olduklarından ve torpidoların menzili de çok düşük olduğundan (1500 yarda) hedefine

¹¹⁶ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.43.

¹¹⁷ GENKUR-1996, s.274-276.

¹¹⁸ Bülent Donbaloğlu, a.g.t.,s.157.

¹¹⁹ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.95.

saldırabilmesi için uygun bir pozisyonda tespit etmesi ve yaklaşarak 1500 yarda içerisine girmesi gerekiyordu. Tek tespit ve analiz kaynakları da sadece zabıtlarının gözleri olduğundan ve dönemin torpidoları da sadece düz gittiğinden hedef geminin rota ve süratini iyi hesaplanması gerekiyordu. Bu nedenle yapılacak hücumların gündüz yapılması büyük bir zorunluluktaki. Denizaltıların bu dezavantajları bir dönem sonra daha iyi kavrandığından nakliyat gece vakitlerine denk getirilmiş ve bu nakliyat esnasında da gemiler sıkı bir karartma uygulamıştır.¹²⁰

13. Marmara Denizi'ne kıyısı olan bölgelere topların yerleştirilmesi,

Savaşın ilerleyen dönemlerinde alınan tedbirlerle umduğunu bulamayan denizaltılar kendilerine verilen görevi yerine getirmek için liman ve iskelelere de saldırıya başlamıştır. Bunun üzerine buralara top konulması kararlaştırılmıştır. Denizaltıların kıyıyı takip eden demiryollarından geçen trenlere dahi saldırımları üzerine tren vagonlarına da top monte edilmiştir. 20 Temmuz itibariyle aşağıda belirtilen yerlerde toplar koyulmuştur.¹²¹

- Marmara'da: İnce burun, Bolayır, Nara, Perama (Bandırma Körfezi), Silivri, Armutlu, Mudanya, Erdek, Karabiga, Palatya, Ereğli, Şarköy, Gelibolu, Tekirdağ, İmralı, Lapseki, Akbaş, Kilya ve Burgaz'da dörder mantelli.

- İzmit Körfezi'nde: Samankaya Burnu, Tavşancı Burnu, Yarımca, Eskihisar, Derince, Tütünçiftlik'de ikiser mantelli.

- İstanbul'da: Pendik, Haydarpaşa, Moda, Tophane, Sarayburnu, Zeytinburnu, Bakırköy, Yeşilköy, Mimarsinan, Galata'da ikişer mantelli,

Ayrıca gerektiğinde trenlere bağlanmak üzere üç vagon üzerinde ikişer top koyulmuştur.

Bu toplar, 27 Nisan 1916 tarihinden itibaren buldukları yerin mülki amirliklerine bırakılmıştır.¹²²

14. Denizaltıların ikmal yapmalarını engellemek amacıyla Marmara Denizi'nde tekne trafiğinin kontrol altına alınması.

¹²⁰ Figen Atabey, "Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara'da Deniz Nakliyatı", <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-73/canakkale-muharebeleri-suresince-marmarada-deniz-nakliyatı>(Erişim Tarihi: 10 Eylül 2017)

¹²¹ Bülent Donbaloğlu, a.g.t,s.157.

¹²² GENKUR-1996, s.282.

İtilaf denizaltıları Marmara Denizi'ne girdikten sonra bazen bir ayı geçen uzun süreler hareket yapmışlardır. Dönemin denizaltılarının Marmara Denizi'nde bu kadar uzun süre kalabilmeleri, Marmara'da yiyecek ikmali yapmaları sayesinde mümkün olmuştur. Bunu engellemek amacıyla 28 Nisandan itibaren gemilerin yükleri kontrol edilmeye başlanmış, Marmara'daki bütün yelkenli ve buharlı araçlara yönenin en büyük amiri tarafından bir belge verilmesi yöntemi uygulanmıştır. Bu tür faaliyetleri tespit edilenler ise yargılanarak idama mahkum edilmiştir.¹²³ Yelkenli ve kürekli araçların Marmara'daki dolaşmaları 3 Mayıs'tan itibaren yasak edildiyse de özellikle Marmara adalarında yaşayan halkın beslenmesinde zorluklar yaşanmasıyla 9 Mayıs'ta Erdek merkez olmak üzere yalnız gündüz seferlerine izin verilmiştir.¹²⁴

15. Bombacı grupların teşkil edilmesi,

Denizaltılar bazen, rastladıkları teknelere yanaşarak yüklerini kontrol ediyorlardı. Bu gibi durumlarda denizaltılara bombalarla saldırmak üzere bombacılar yetiştirilmiştir. 16 takaya dağıtılan bombacılar Hazirandan itibaren Marmara'daki limanlara gönderilmiştir. Müttefik denizaltılarından birinin bu şekilde taarruza uğramasının ardından bu kontrollerden vazgeçilmesi nedeniyle, takalar Eylül'de sahiplerine geri verilmiştir.¹²⁵

2.3. AE-2 AVUSTRALYA DENİZALTISININ HAREKATI

5 Şubat 1915 tarihinde Bozcaada'ya gelen AE-2, 3 İngiliz ve 2 Fransız denizaltısı grubuna katılmıştır. Bu grup daha sonra Mondros limanında toplanmıştır. Bu sırada AE-2 dibe oturmuş ve güçlükle su üstüne çıkmıştır. Müteakiben Malta adasına bakım için gönderilmiş ve 22 Şubat 1915 tarihinde Mondros limanına geri dönmüştür.¹²⁶

23 Nisan 1915'te AE-2 komutanı ve Amiral de Robeck Marmara Denizi'ne bir denizaltı hareketi yapılmasını kararlaştırmıştır. Bu plana göre denizaltının bataryalarını mümkün olduğunca tasarruflu kullanarak Marmara'ya ulaşması düşünülmüştür.¹²⁷

24 Nisanda AE-2 Çanakkale Boğazı'na hareket etti. Boğazın içerisinde Soğanlıdere önlerine geldiğinde dalmak üzereyken derinlik kontrolünü sağlayan baş ufki dümenin (bow hydroplane) arızalı olduğu tespit etti. Bu nedenle AE-2 geri intikale geçerek Bozcaadaya

¹²³ BOA, İ. HB, 1334. M/95

¹²⁴ İskender Tunaboylu, a.g.m.,S.39.

¹²⁵ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.44

¹²⁶ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.7.

¹²⁷ Richard Compton-Hall, a.g.e.,s.167.

döndü.¹²⁸ Burada yapılan onarımı müteakip denizaltı bir tecrübe seyri yaptı.¹²⁹ Amiral de Robeck AE-2 komutanını çağırdı ve gece tekrar denemesine müsaade edip, "Şu ana kadar çok iyi iş çıkardınız, Yarın tekrar deneyin. Eğer geçmeyi başarabilirsiniz, sizin isteyip de bizim yapamayacağımız hiçbir şey olmayacaktır."¹³⁰ dedi.

AE-2 avara etmeyi müteakip yaklaşık 02.30'da Ay batıncaya kadar Çanakkale Boğazı'nın girişinde kaldı ve sonra süratle Boğaz'a girdi. Kıyılarıdaki ışıldaklar Boğaz'ın alt kısımlarını taradığından kuzey kıyısına yaklaşmaya zorlandı. Saat 04.30 civarında daha Soğanlıdere'ye yaklaşırken 2.4 km mesafede bir top ateş açtı ve denizaltıyı dalmaya zorladı. Denizaltı hemen dalarak mayın hatlarına ilerledi. Birkaç mayın telinin sürtünme sesi duyulmasına rağmen herhangi bir sorun yaşanmadı.¹³¹ Aynı saatlerde müttefikler 200 parça gemi ve 70000 kişilik orduyla Gelibolu yarımadası ve Kumkale civarında 6 farklı bölgede çıkarma hareketına başlamıştır.¹³²

Daha önce B6 ve E15'in yaptığı gibi karaya vurmamak için AE-2 mevki belirlemek üzere iki kez periskop umkuna geldi. Üçüncü kez saat 06.00 civarında, yapılan tarassutta boğazın kuzey yakasında dar geçitten 3,2 km uzakta olduğunu tespit etti.¹³³

AE-2 Nara'da demir atmış bir gemi ve daha yukarıda çok sayıda destroyer ile bazı küçük gemiler gördü. Bu geminin mayın gemisi olabileceğini düşünerek saldırmaya karar verdi ve yaklaşmaya başladı. Ardından bu geminin arkasından küçük bir kruvazörün geldiğini gördü ve buna 275-375 metre uzaklıktan saldırmaya karar verdi. Pruvadaki torpidosunu fırlattı ve o anda kendisini mahmuzlamaya çalışan destroyerden kaçmak için hemen 21 metreye daldı. Bir patlama sesi duyulurken, destroyer denizaltının üstünden geçti.¹³⁴

Bir süre bu umkta intikal ettikten sonra periskop umkuna çıkmaya başlayan AE-2, 3 metre derinliği olan yerde dibe vurdu. Bu nedenle yelkenin neredeyse tamamı su üzerinde kaldı. Periskoptan, Anadolu meci diye tabyasına yakın olduğunu gördü. Ancak denizaltı o kadar yakındı ki toplar namlularını aşağı çeviremediler. AE-2 tam yol tornistan sürat

¹²⁸ Richard Compton-Hall, a.g.e.,s.167.

¹²⁹ Fred-Elizabeth Brenchley, Stoker'ın Denizaltısı, Çeviren:Pervin Yanıkkaya, Ayhan Matbaası,İstanbul-2003,s.58-59.

¹³⁰ Piri Reis Araştırma Merkezi, Marmara'da Denizaltı Avı, Deniz Basımevi, İstanbul-2006,s.59.

¹³¹.Sekan Ertem, a.g.e.,s.80.

¹³² C.F. Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı, GENKUR Yayınevi,Ankara-1939,s.485.

¹³³ Victor RUDENNO, *Gelibolu Denizden Saldırı*, Çeviren:Dilek Cenkçiler, ODTÜ Yayıncılık, Ankara-2009, s.98.

¹³⁴ Henry STOKER, Dardanelles Report,N.C.130, 9.1.1919,s.2.

uygulayarak kurtuldu ancak manevra esnasında tekrar karaya oturdu. Buradan da kurtulan AE-2 yoluna devam etti. Kısa bir süre sonra tekrar 6 metreye yükseldi ve denizaltının Nara burnuna yaklaştığını ancak her tarafta destroyer, gambot ve çeşitli gemilerin olduğunu gördü. Bu nedenle 27 metrede yarım saat ilerleyerek Nara burnunu geçti. Sonra periskop umkuna çıkan denizaltı çevresinde kendisini izleyen gemileri gördü. Hemen ilerisinde aralarında tel gerili olan iki adet römorkör gördü. Bataryaları da tükenmek üzere olduğundan bu bölgede dibe oturdu.¹³⁵

AE-2, saat 19.00'a kadar süren devriye gemilerinin arayışlarının sona ermesi üzerine saat 21.00'da satha çıktı. Etrafta gemi olmamasından fırsatla dizellerini çalıştırıp bataryalarını imla etti. Denizaltıların Marmara'ya girme çabaları esnasında, müttefik komutanlık tarafından Minerva isimli bir İngiliz kruvazörü, Marmara'daki denizaltılarla telsiz teması sağlamak üzere Saroz körfezinde görevlendirilmişti. AE-2 bu gemi vasıtasıyla karargahına mesaj göndermeye çalıştı ancak alınıp alınmadığını teyit edemedi. Fakat mesaj ulaşmıştı ve AE-2 boğazı geçmeyi başaran ilk denizaltı olmuştu.¹³⁶ 25 Nisan akşamı Müttefikler için en umut kırıcı akşam iken ve Queen Elizabeth'de bulunan Müttefik Kuvvetler Komutanı General Ian Hamilton Anzak Koyu'ndan gelen karamsar haberler üzerine geri çekilme kararı baskısı altındayken, AE2'den Marmara'ya ulaşıldığı mesajı geldi. Hamilton bunun üzerine geri çekilme kararından vazgeçti. Müteakiben birkaç gün sonra E-14'e de aynı görev verilerek Boğaz'a gönderildi.¹³⁷

26 Nisan günü AE-2 bataryalarını şarj ederek Marmara içlerine ilerlemeye başladı. 04.00'da iki adet gemi gördü ve dalarak saldırmaya karar verdi. Ufak gemi arkadaki büyük gemiye refakat ediyordu. 07.30'da Gemilere yaklaşp periskopunu çıkardığında ilk gördüğü gemiye torpidosunu attı fakat gemi aniden rota değiştirmişti vuramadı. Ardından Turgutreis'i gördü. Asıl hedef buydu fakat bu sefer de gemi klasik torpido menziline dışındaydı. Bu nedenle saldırı başarısız oldu. AE-2 müteakiben Marmara içlerine doğru yol aldı.

AE-2'nin toplamda 6 torpidosu kaldığından torpidolarını daha dikkatli kullanması gerekiyordu. Bunun yanında geminin karşılaşacağı hedefler ile ilgili hiçbir istihbarat da yoktu. Yoluna devam eden AE-2 saat 09.30 sularında zig zag yaparak ilerleyen 4 gemi gördü. Ancak ihtiyatlı davranması gerektiğinden iyice yaklaşmak istedi. Birinci geminin yanından geçtiğinde askeri gemi olduğunu anladı ancak ideal atış pozisyonunu

¹³⁵ Victor RUDENNO, a.g.e., s.99.

¹³⁶ Sekan ERTEM, a.g.e., s.81.

¹³⁷ Victor RUDENNO, a.g.e., s.101.

kaybetmişti. İkinci gemiye bir torpido fırlattı ancak vuramadı. Diğer iki gemi ise uzak kaldıklarından AE-2 bu sefer de bir şey yapamadı. Yarım saat sonra satha çıkarak bataryalarını imla etti ve bu esnada balıkçı teknelerine yaklaşarak onları korkutmaya çalıştı.

AE-2 Hava karardıktan sonra telsizle irtibat kurmaya çalıştı ancak devriye gemileri saldırınca dalmak zorunda kaldı. Gece boyunca da ne zaman satha çıkırsa bir süre sonra hücumla maruz kaldığı için dalmak zorunda kaldığından telsiz irtibatı kuramadı.¹³⁸ Bir aralık tamirat için satha çıktı ancak gecenin geri kalanını dalışta geçirdi.¹³⁹

27 Nisan'da gün aydınlandığında Doğanaslan yakınlarında Kütahya torpidobotu refakatinde gelen Barbaros Hayrettin'i gördü. Barbaros Hayrettin'e 270 metre mesafeden bir torpido attı ancak torpido arıza yaptı. Oluşan hava kabarcıklarından yerini tespit eden Kütahya torpidobotunun mahmuzlama çabaları nedeniyle uzaklaşmak zorunda kaldı. Denizaltının 4 torpidosu kalmıştı. Başka gemi görmeyen AE-2 Erdek körfezinde 18 metrede dibe oturarak geceyi geçirdi.¹⁴⁰

28 Nisan 1915'te Çanakkale Boğazı'na gelen AE-2, Osmanlı gemilerine rastlamayınca limanı kontrol etmek için Gelibolu'ya yöneldi. Bu esnada, Muavenet-i Milliye muhribi refakatinde dört gemilik bir konvoy görünce 275 metreden bir torpido attı ancak yine isabet temin edemedi. AE-2 Muavenet-i Milliye'nin hücumu nedeniyle kaçmak zorunda kaldı. Hava kararırken batıdan gelen iki zırhlı savaş gemisi gördü. Gemilere yaklaşmaya başladı. Fakat ideal atış pozisyonuna geldiğinde hava iyice kararmıştı ve gemilerden birinin sadece baca dumanı seçilebiliyordu. Buna rağmen körleme bir torpido atan AE-2 yine hedefi vuramadı. Böylece AE-2'nin iki torpidosu kaldı. Müteakiben Saroz körfezindeki telsiz gemisi Minerva ile irtibat kurabilmek amacıyla Gelibolu kentine doğru ilerledi.

29 Nisan sabahı AE-2 dalmış durumdayken boğazın yakınında bir gambotun devriye gezdiğini gördü ve Marmara'da iki denizaltı olduğu izlemine vermek için geminin bir tarafından periskop göstermeyi müteakip diğer tarafına geçerek tekrar periskop gösterdi. Bu sefer diğer devriye gemileri de gambota yardıma geldi. AE-2 Gelibolu'daki demirleme bölgesini kontrol etti ancak bir şey bulamadı. Periskop umkuna geldiğinde gambotun takip

¹³⁸ Henry STOKER, Dardanelles Report,N.C.130, 9.1.1919,s.3-4.

¹³⁹ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.102.

¹⁴⁰ Henry STOKER, Dardanelles Report,N.C.130, 9.1.1919,s.4.

etmekte olduğunu gördü. Takibin kesilmesi amacıyla 640 metre uzaklıktan kış torpidosunu ateşledi fakat vuramadı. Gambot ise takibi bıraktı.

AE-2 daha sonra denizaltı randevu noktasına yöneldi. E-14 ile AE-2 denizaltısı buluştu ve bu iki denizaltı bilgi alış verişinde bulundular. Bir gün sonra aynı yerde saat 10.00'da tekrar buluşmak üzere ayrıldılar. AE-2 müteakiben Marmara adasının kuzeyindeki bir koyda dibe oturdu ve geceyi burada geçirdi.¹⁴¹

29 Nisan'a kadar Eceabat ile Çanakkale arasında denizaltı arayan Sultanhisar, görevini başka bir gemiye vererek 30 Nisan'da İstanbul'a hareket etti. Aldığı emir gereği intikal esnasında varlığı ihbar edilen düşman denizaltısını Karaburun, Erdek ve Paşalimanı civarında arayacaktı. Karaburun yakınlarında iken, Sultanhisar'ın gözcüleri tarafından, uzak mesafede AE-2 denizaltısı tespit edildi. Torpidobot derhal denizaltıya saldırıya geçti. Saat 08.20'de torpidobot küçük topu ile ateşe başladı ve denizaltı hemen daldı.¹⁴² Erdek yönüne ilerleyen denizaltı saat 08.40'da yaklaşık 2000 metre mesafede periskopunu sürdü. Sultanhisar hemen periskopa doğru ateş açtı. AE-2 de Sultanhisar'a bir torpido attı. Ancak Sultanhisar bir manevra ile torpidodan sakındı. Bu arada AE-2 ikinci bir torpido daha attı ancak bu da çok uzak mesafeden geçti.¹⁴³

AE-2'nin umka kaçma ve periskop umkuna gelme manevraları esnasında denizaltının kontrolü kaybedilmişti. AE-2 saat yine periskop umkuna gelirken botun tutulamaması nedeniyle kulesi görülecek şekilde su üstüne çıktı. top ve tüfek ateşinin etkili olamayacağını anlayan Sultanhisar, bu arada bir torpidosunu ateşlediyse de, hartucunun yanmaması ve yalpaların etkisiyle torpido denize düştü. bu arada tekrar dalmış olan AE-2 ile mücadelesine devam eden Sultanhisar, Hora (Mürefte kuzeydoğusunda) önlerindeki Aydınreis ve Karaburun civarındaki Zuhaf gambotunu işaret fişeği ile yardıma çağırırdı. Tam bu sırada denizaltının yeniden su üstüne çıktığını görünce, ikinci torpidosunu kullandı fakat bu da hedefini bulamadı. Bunun üzerine, denizaltıyı mahmuzlamak suretiyle batırmak istedi ancak denizaltı tekrar dalarak sakınma manevrası yaptı. Bu esnada bot aşırı daldı ve 100 feet sınırını geçti. Bunun üzerine dalma sarnıçlarını üfleyen denizaltı baş aşağı satha çıktı. Denizaltının kış tarafı yukarıda olacak şekilde satha çıkması üzerine Sultanhisar denizaltının makine dairesine ard arda 3 top mermisi isabet ettirdi. Dalma kabiliyetini yitiren denizaltı personelini tahliye ederek teslim oldu.¹⁴⁴

¹⁴¹ Henry STOKER, Dardanelles Report,N.C.130, 9.1.1919,,s.4-5

¹⁴² Herman LOREY,a.g.e.s.295.

¹⁴³ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.53.

¹⁴⁴ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.104.



Resim 5: Sultanhisar'ın AE-2'yi Batırması

3 Subay ve 29 er esir alındı.¹⁴⁵ Denizaltı kendi personeli tarafından 40 derece 33 dakika enlem ve 27 derece 10 dakika boylam mevkiinde 128 metre derinlikte batırıldı.¹⁴⁶

15 Ağustos 1915 tarihli Osmanlı Belgesinde, denizaltı komutanının gönderdiği mektup, İngilizlerin aksine, Türkler tarafından esirlere nasıl davranıldığını özetlemektedir.

“Rahatım pek yerinde, ummadığımız derecede hüsn-i muamele görmekteyiz. Bundan dolayı kat'iyen merak ve endişe etmeyiniz. Arkadaşlarımız ile birlikte ülfet etmeğe ve onlar ile beraber yevmî idman yapmağa müsaade olunmak pek büyük lütüfkârlıktır. Burada altı Rus, iki Fransız, iki Avustralyalı ve altı da İngiliz beraber bulunmaktayız”¹⁴⁷

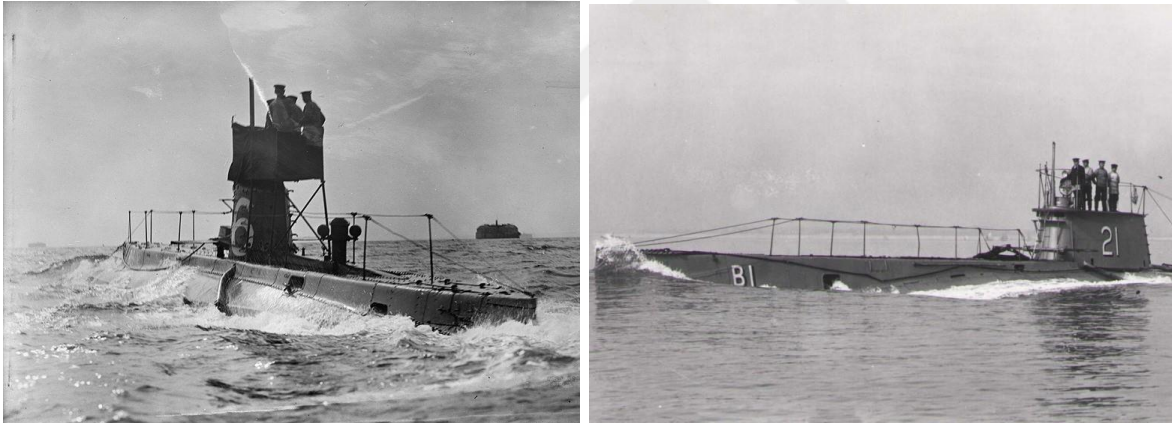
¹⁴⁵ BOA, HR. SYS, 2323/1

¹⁴⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz,a.g.e.,s.35.

¹⁴⁷ BOA, HR. MA, 1139/27

2.4. İNGİLİZ DENİZALTI LARININ HAREKATI

İngiltere, Lord Goschen'in girişimleriyle denizaltıya ilgi duymaya başladı ve 1901'de 5 adet Holland sınıfı denizaltı sipariş etti. Bu denizaltıların üretimi 1903'te tamamlandı. İngiltere'nin yeterli deneyimi kazanmasından sonra kendi denizaltılarını üretmeye başladı ve Holland sınıfı denizaltıların tamamını 1913 yılında sattı.¹⁴⁸ İngiltere bu deneyimlerin hemen ardından 1902-1903'te A sınıfı denizaltılarını üretmeye başladı ve toplam 13 adet A sınıfı denizaltı üretti.¹⁴⁹ 1904'te bu denizaltıların üretimi durduruldu ve ilk B sınıfı denizaltı üretilmeye başlandı. A sınıfı denizaltıların da 5 tanesi 1920 yılında satıldı, 2 tanesi battı ve geri kalanı eğitim gemisi olarak kullanıldıktan sonra hurdaya ayrıldı. Denizaltıların üretimi ve ticaretine devam eden İngiltere 1905-1906 yıllarında 11 adet B sınıfı denizaltı üretti. İngiltere'nin telsizli ilk denizaltıları olan B sınıfı denizaltılardan, B-6, B-7, B-8, B-9, B-10, B-11 denizaltıları ise Çanakkale harekâtında görevlendirildi. B sınıfı denizaltılardan B-2 battı ve geri kalanlar savaştan sonra 1919-1921 yılları arasında satıldı.¹⁵⁰



Resim 6: B Sınıfı Denizaltı

B sınıfı denizaltılardan sonra İngiltere 1905-1910 yılları arasında 38 adet C sınıfı denizaltı üretmiş, C sınıfı denizaltıların 10 adedi savaş esnasında batmış ve geri kalanı savaştan sonra 1919-1921 yılları arasında satılmıştır.¹⁵¹ İngiltere kazandığı deneyimlerden sonra 1908'den itibaren denizaşırı denizaltılar üretmeye başlamıştır. 1907-1912 yılları arasında 8 adet D sınıfı denizaltı üretilmiş, bu denizaltılardan 5'i savaş esnasında

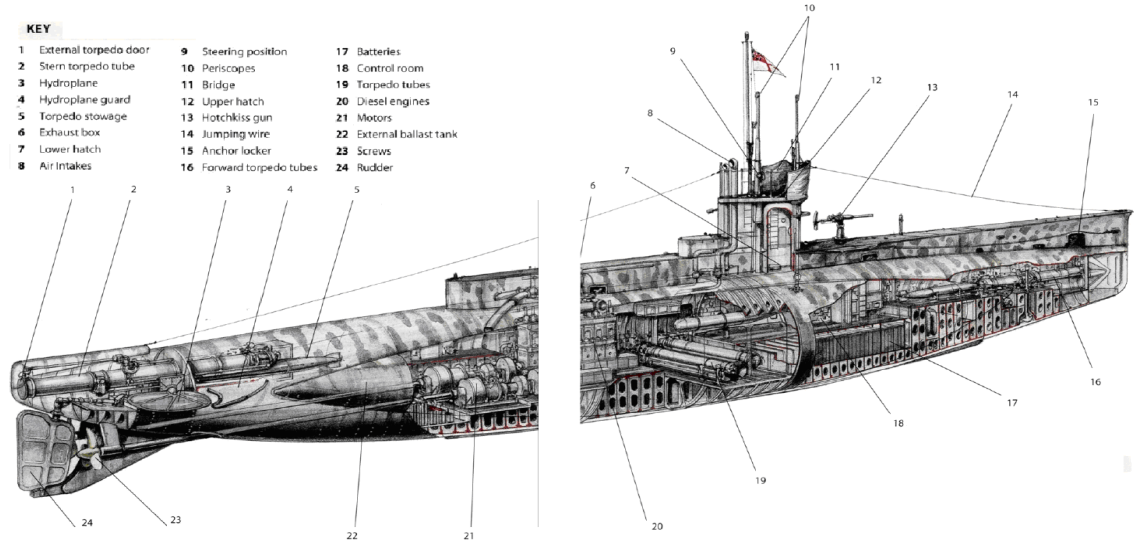
¹⁴⁸ Richard Compton Hall, *Submarines at War 1914-1918*, Periscope Publishing, Penzance/England-2004, s.7-12.

¹⁴⁹ Antony Preston, *The Royal Navy Submarine Service*, Conway Maritime Press Ltd., London-2001, s.31.

¹⁵⁰ Paul Akerman, *Encyclopedia of British Submarines 1901-1955*, Periscope Publishing Ltd., Cornwall-2002, s.125.

¹⁵¹ Antony Preston, a.g.e., s.34.

batarken, diğer 3'ü savaştan sonra satılmıştır.¹⁵² Hemen akabinde 1912-1917 yılları arasında E sınıfı denizaltılar üretilmiştir. 1914'e kadar 18 adet 1914'ten itibaren İngiltere'nin savaştaki asıl denizaltı kuvveti olarak 38 adet üretilmiştir.¹⁵³ Bu denizaltılar ilk üretimden itibaren geliştirilmeye devam edilmiş ve 3 grup meydana gelmiştir. 1. grup: AE-1, AE-2, E-1–E-8. 2. grup: E-9–E-20. 3. grup: E-21–E-56. Bu denizaltıların savaşta yoğun olarak kullanılmaları sebebiyle yarısından fazlası batmış, batmayanlar da savaştan sonra satılarak İngiltere'nin denizaltı programına G ve L sınıfı denizaltılarla devam edilmiştir.¹⁵⁴



Resim 7: E Sınıfı Denizaltı



Resim 8: H Sınıfı Denizaltı

Çanakkale'ye gönderilen H sınıfı denizaltılar Amerikan H sınıfı denizaltıların İngiliz versiyonu olarak üretilmiştir. İlk 10 tanesi Kanada'da üretilmiş, ikinci 10 denizaltıdan H-13,

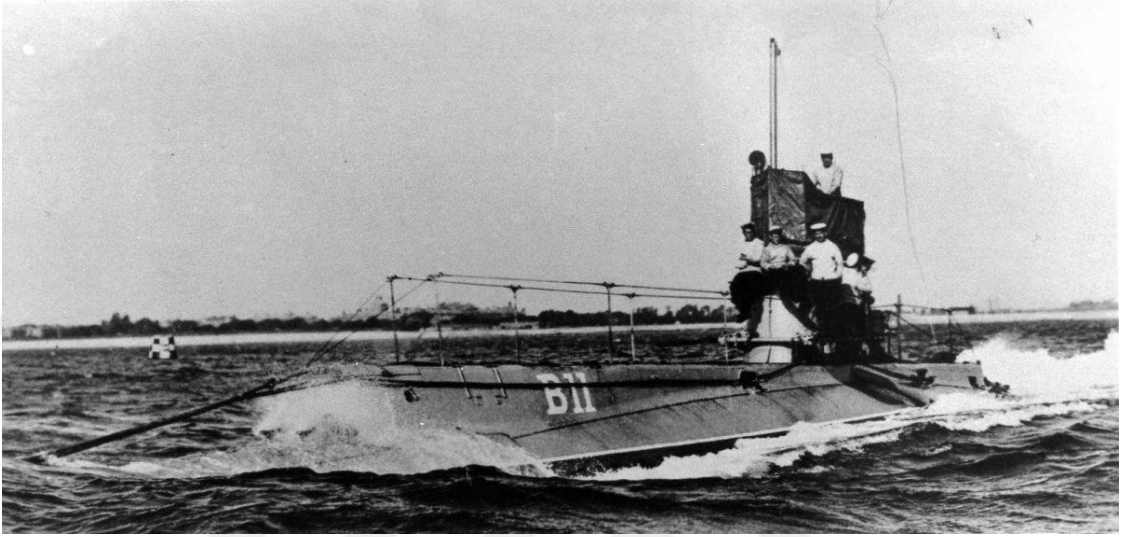
¹⁵² Innes McCartney, British Submarines of World War I, Osprey Publishing, Newyork-2008,s.7-8.

¹⁵³ Antony Preston, a.g.e.,s.40-41.

¹⁵⁴ Paul Akerman,a.g.e.,s.154-157.

H-16 – H-20 Şili'ye; H-14 ve H-15 Kanada'ya verilmiştir.¹⁵⁵ E sınıfı denizaltılardan daha küçük olan bu denizaltılardan 4 adeti Çanakkale Cephesinde görevlendirilmiştir.¹⁵⁶ Bu denizaltılar ikinci Dünya Savaşı'na kadar hizmette kalmıştır.¹⁵⁷

2.4.1. B-11 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 9: B-11 Denizaltısı

Çanakkale Harekatının başlamasından önce İngilizlerin B9, B10, B11 denizaltıları ile Fransızların Faraday, Le Verrier, Coulomb, Circe denizaltıları, Müttefik filonun geri güvenliğini sağlamak, Akdeniz'e çıkması halinde Yavuz ve Midilli'ye saldırmak üzere görevlendirilmiştir.¹⁵⁸ Bu denizaltılardan biriyle bir deneme yapılmasına karar verilmiştir. Bu denemeyi ilk olarak Fransızlar yapmak istemiş, ancak overholden yeni çıkan B11 denizaltısının bataryalarının yeni ve dayanıklı olması nedeniyle B11'in yapması uygun görülmüştür.¹⁵⁹ Boğazdaki şiddetli akıntılar sağlam bir bataryayı gerektiriyordu. Fakat asıl engel Çanakkale Boğazı'ndaki mayın hatlarıydı. Bu nedenle mayın tellerine takılmayı önlemek amacıyla denizaltıya yeni aparatlar takıldı. Müteakiben yapılan tecrübelerde bu aparatların işe yaradığı görülünce kullanılmasına karar verildi.¹⁶⁰

B11, 13 Aralık 1914 günü Seddülbahir'in bir mil açığında dalarak Boğaz'a giriş yaptı. Akıntı nedeniyle yüzeyde yere göre yaklaşık 2 mil hızla seyreden denizaltı, mayın hatlarını

¹⁵⁵ Antony Preston, a.g.e., s.52.

¹⁵⁶ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997., s.115.

¹⁵⁷ Innes McCartney, a.g.e., s.40.

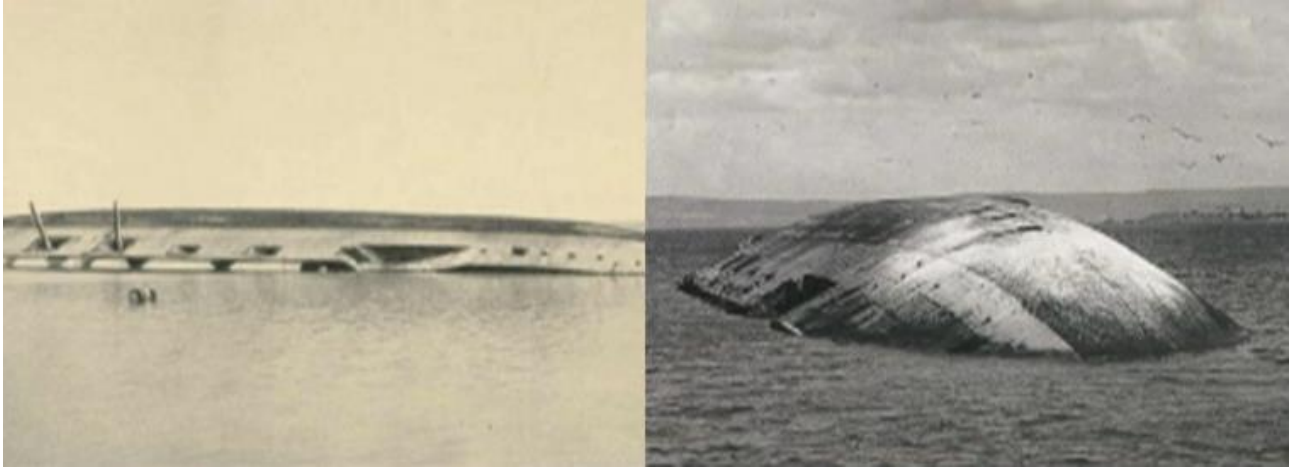
¹⁵⁸ Victor RUDENNO, a.g.e., s.21-23.

¹⁵⁹ Serkan Ertem, a.g.e., s.61.

¹⁶⁰ Alan Moorhead, a.g.e., s.41. Victor RUDENNO, a.g.e., s.22-23.

geçmek için derine inince beklenmedik bir şekilde daha fazla yol kat etti. Periskop umkuna geldiğinde Sarısığlar önlerinde olduğunu gördü. Sancak tarafında da Mesudiye zırhlısını demirli vaziyette gördü. Bu haliyle çok kolay bir hedef olan gemiye bir torpido attı. Ardından hemen dönüşe başladı ve derinden mayın hatlarının altından geçerek üssüne döndü¹⁶¹

Yaşlı zırhlı iskelesine yatarak yavaş yavaş batmaya başladı. Aynı zamanda bu taraftaki toplarla periskopa süratle top atışları yapılmaya başlandı. Çok geçmeden de top ateşi kesildi ve gemi terk edilmeye başlandı. Sahil bataryaları periskopu görmüş ancak Mesudiye personeline isabet edebilir diye ateşe başlayamamışlardı. Koca gemi torpidonun atılmasından sonra 10 dakika bile geçmeden battı.¹⁶²



Resim 10: Batık Mesudiye

Yüzlerce personel alabora olan gemide sıkışmıştı ancak sığ suda geminin karinası su yüzeyinde kalmıştı. Bu sayede geminin karinası kesilerek personel kurtarıldı. Gemide görevli 63 subay ve 587 erden, yalnızca 10 subay ve 24 er şehit oldu.¹⁶³ Bu olayda asker kaybindan sonra en önemli kayıp 9 adet 15'lik seri topun elden çıkması idi. Sonradan bu toplardan geminin bordasında kalan 3 tanesi çıkarıldı ve sahilde yeni bir batarya tesis edildi. Müttefikler denizaltıların kabiliyetleri konusunda daha geniş fikirler edinirken, Osmanlı tarafında da bu tarihten sonra denizaltılara karşı yeni tedbirler alınmaya başlandı.¹⁶⁴

¹⁶¹ Richard Compton Hall-2004,s.158-161.

¹⁶² Binbaşı Nazmi, Binbaşı Nazmi Beyin Günlüğüyle Çanakkale Savaşları, Deniz Yayınevi, İstanbul-2010, s.66-69.

¹⁶³ Serkan Ertem, a.g.e.,s.64.

¹⁶⁴ Binbaşı Nazmi, a.g.e., s.66-69.

Mesudiye'nin yüzer batarya olarak kullanılmasına, geminin eski olduğu gerekçesiyle Alman Amiral Suschon tarafından karar verildi.¹⁶⁵

Çanakkale Savaşlarında görev alan Mayın Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey, 2010 yılında yayımlanan günlüğünde Mesudiye'nin yüzer batarya olarak kullanılmasının niçin yanlış olduğunun özeti aşağıda olduğu gibidir.

Batma tehlikesi olan, korumasız, yeri belli ve sabit bir gemi düşman için açık bir hedefdir. Bunun üstüne kazanları da yanmıyorsa adeta düşmana kurban edilmiş olmaktadır. Ayrıca bu geminin topları da gelen düşmanın toplarından daha küçük ve menzilleri kısaydı. Bu nedenle menzil üstünlüğü ile karşı koyması da mümkün değildi. Yani sonuç olarak eğer itilaf donanması boğazda ilerlemeye başlasalardı, Mesudiye daha tek top mermisi sıkamadan yapılan top atışlarıyla cayır cayır yanarak batırılacaktı. Bu da tam bir katliama sebep olacaktı.

18 Mart günü İtilaf donanmasının muazzam kaybına rağmen Türk tarafının kaybı sadece 80 kişiydi. Mesudiye'nin topları sökülerek bir tabya teşkil edilseydi elbette ki mevcut tabyalara çok büyük destekleri olacaktı.

Batık Mesudiye'nin 3 topu çıkarılarak yeni bir tabya oluşturuldu ancak 6 adet çok değerli 15'lik topu, bütün cephanesiyle beraber, top ve mermi sıkıntısının yaşandığı o dönemde sulara gömüldü.

2.4.2. E-15 DENİZALTISININ HAREKATI

Müttefik Denizaltı Filotillası Komodoru Tuğamiral Keyes, 14 Nisanda Marmara'ya denizaltılarla ulaşmak için nasıl bir girişimde bulunulabileceğini görüşmek üzere denizaltı komutanlarını Queen Elizabeth gemisinde topladı. Bu toplantı sonucunda diğer denizaltı komutanları bir denizaltıyla Nara'nın geçilebilmesinin çok düşük bir ihtimal olduğu konusunda görüş birliğine vardılar. Ancak E-15 komutanı olumlu görüş bildirince, hemen E-15 denizaltısına Marmara Denizi'ne ulaşma görevi verildi.¹⁶⁶

Üç günlük hazırlıktan sonra 18 Nisanda E-15 denizaltısı, eski İngiliz Çanakkale konsolosu Yüzbaşı Clarence Palmer'in kılavuzluğu ile boğazdan girmek üzere 03.00'da Bozcaada'dan hareket etti. Soğanlıdere açıklarında dalan E-15, boğazın tam ortasında seyretmeye başladı. Bu esnada bir İngiliz gözcü uçağı da denizaltının ilerleyişini takip

¹⁶⁵ Binbaşı Nazmi, a.g.e., s 47.

¹⁶⁶ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.49.

etmek ve gerektiğinde bombalar atarak Türklerin dikkatini denizaltıdan uzaklaştırmak üzere havadaydı.¹⁶⁷

Saat 06.00'da Kepez önlerinde şiddetli akıntı nedeniyle kontrolünü kaybeden denizaltı karaya oturdu. Denizaltı görüldüğünde sahil bataryalarından hemen ateş açıldı. Dardanos bataryasının atışları sonucu kulesinden isabet aldı ve gemi komutanı ile 6 er etkisiz hale getirildi. Aldığı ikinci bir mermi kıç tarafına vurarak yara açmasıyla bataryalarına deniz suyu girdi. Oluşan reaksiyon neticesinde yayılan zehirli klorin gazı nedeniyle personel gemiyi terk etmek zorunda kaldı. İki subay ve 21 er ile gemide kavuz olarak bulunan Yüzbaşı Palmer tutsak edildi.¹⁶⁸



Resim 11: Ele Geçirilen E-15 Denizaltısı

31 Temmuz tarihli BOA, HR. MA, 1136/5 numaralı Osmanlı Belgesinde E-15'in kurtarılan mürettebatından Thomas O'Niell'in anne ve babasından gelen mektup yayımlanmıştır. Bu mektupta oğullarının Türk askeri elindeyken gördüğü iyi muamele karşısında şükranlarını sunmuşlardır.

¹⁶⁷ Herman LOREY, a.g.e..s.304.

¹⁶⁸ Serkan Ertem, a.g.e.,s.73-74. Herman LOREY,a.g.e.,İstanbul-1936.s.305.

2.4.3. B-6 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 12: B-6 Denizaltısı

Bu denizaltı I. Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre sonra Akdeniz Filosuna dahil edilerek B-9 ve B-11 denizaltıları ile birlikte Çanakkale'ye gönderildi.¹⁶⁹ Görev periyodu süresince Çanakkale önlerinde karakol yapan B6 denizaltısı, 17 Nisan 1915 tarihinde E-15 denizaltısı karaya oturunca Türklerin eline geçmeden bu denizaltıyı imha etmekle görevlendirildi. 17 Nisan'da Boğaz'a giren bu denizaltı 1200 yarda mesafeden E-15'e torpidosunu ateşledi ancak vuramadı. Bataryaların açtığı ateş karşısında geri dönmek zorunda kalan denizaltı manevraları esnasında karaya oturdu. Dalma sarnıçlarını üfleyip derin suya doğru manevra yaptı ve uygun derinlikte suya gelince dalma sarnıçlarını tekrar imla etti ve periskop umkuna daldı. Kara bataryalarından ateş açıldı ancak şans eseri B-6 vurulamamıştı. 2 saat süreyle dalışta ilerleyen denizaltı Bozcaada'ya geri döndü.¹⁷⁰

Ekim 1915'ten itibaren B-6, B-7, B-9 ve B-11 denizaltıları Avusturya'nın pola limanı civarında devriye gezen İtalyanlara yardımcı olmak üzere Venedik'te konuşlandırıldı. Daha sonra İtalya'ya satıldı ve 1917'de İtalya tarafından suüstü karakol gemisine dönüştürüldü.¹⁷¹

¹⁶⁹ Innes McCartney, a.g.e., s.5.

¹⁷⁰ Richard Compton-Hall-2004, s.167.

¹⁷¹ Antony Preston, a.g.e., s.57-59.

2.4.4. E-14 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 13: E-14 Denizaltısı

1. Sefer Görevi

AE-2 denizaltısından sonra 27 Nisan günü E-14 denizaltısı Marmara Denizi'ne ulaşmak amacıyla saat 01.40'ta Bozcaada'dan ayrıldı. Saat 04.00'de Soğanlıdere açıklarındayken denizaltı ışıldaklar tarafından fark edilince Mecidiye bataryası tarafından ateş açıldı. Derine dalarak mayın bölgelerinden geçen denizaltı, 06.00'da Maydos yakınlarında Barbaros Hayrettin'i gördü ve torpido fırlattı ancak başarılı olamadı. Fark edilen denizaltı, periskopunu her çıkardığında suüstü gemileri ve bataryalar tarafından ateş altına alındı.¹⁷² Bir periskopu hasar gördü ancak diğer periskopunu kullanarak yoluna devam eden denizaltı sabah saatlerinde boğazı geçerek Marmara'ya ulaştı.¹⁷³ Aynı Akşam AE-2 denizaltısı ile buluştu.¹⁷⁴ Denizaltı Avrupa kıyılarına yakın olarak devriyelere fark edilmeden yol almaya başladı. Ancak Şarköy açıklarında tükenen bataryalarını şarj etmek için satha çıktığında, kendisini bekleyen Aydınreis ve Yunus torpidobotları tarafından hücumla uğradı. Gemilerin baskısı nedeniyle bataryalarını şarj edemeyen E-14, zor durumda kalmış, bir süre sonra pervane gürültülerinin uzaklaşması üzerine satha çıkarak bataryalarını doldurabilmiştir.¹⁷⁵

29 Nisanda E-14 Marmara adası açıklarında bir konvoy tespit etti. Üç muhrip ve iki nakliye gemisinden oluşan konvoyla yaklaşmaya başlayan E-14 yaklaşık 1400 metreden nakliye gemilerinden birine torpido attı. Muavenet-i Milliye muhribinin saldırıya geçmesi ve denizaltıyı mahmuzlamaya çalışması üzerine E-14 derine dalarak kaçmak zorunda kaldı.

¹⁷² GENKUR-1978,s.265.

¹⁷³ Turhan Seçer, Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları, Kastaş Yayınevi, İstanbul-2005,s.391.

¹⁷⁴ Richard Compton Hall-2004,s.172.

¹⁷⁵ Erdoğan Oran, a.g.t,s.54.

Ardından torpidonun patlama sesi duyuldu. Bölgeden uzaklaşan E-14 denizaltısı saat 17.00'de satha çıktı ve 17.20'de AE-2 denizaltısı ile buluştu.¹⁷⁶

1 Mayıs saat 10.20'de Nur-ul Bahir gambotunu gördü. Yaklaşmaya başlayan denizaltı 10.40'da pozisyon alarak 550 metreden bir torpido attı. vurulan gemi dört subay, otuz iki mürettebatla battı. Bölgede bulunan Zuhaf gambotu 29 kişiyi kurtardı.¹⁷⁷ E-14, Zuhaf'ı da takip etti ve bir torpido attı. Torpido hatalı gidince ikinci bir torpido attı ancak iki torpido da gemiyi vurmadı.

5 Mayıs'a kadar devriyeye devam eden E-14 bu tarihte bir muhrip eşliğinde giden bir nakliye gemisi gördü. Yaklaşarak 550 metre mesafede ideal atış pozisyonu alan denizaltı bir torpido attı. torpido hedefe doğru gitmesine rağmen patlama yaşanmadığından nakliye gemisi yoluna devam etti.¹⁷⁸

E-14 8 Mayısta sınır dışı edilen Rumları taşıyan ve Tekirdağ ile bandırma arasında seyreden Tecilli ve Hayrullah gemilerini durdurdu. Gemileri kontrol ettikten sonra geçmelerine izin verdi.¹⁷⁹ E-14, günün ilerleyen saatlerinde bir buharlı gemiyi kovaladı. 1100 metre mesafeden gemiden ateş açılınca denizaltı geri çekildi.¹⁸⁰ Ertesi gün olaysız olarak devriye gezen E-14 üssüyle telsiz irtibatı kurdu.

10 Mayısta Gayret-i Vataniye muhribi eşliğinde Patmos, Gülcemal nakliyeerini gördü. Saat 19.30 civarında atış için mevki alan E-14, Patmos'a bir torpidoyla saldırdı ancak vuramadı.¹⁸¹ Ardından içinde 1600 asker taşıyan Gülcemal'e saldırdı (E-14 komutanı ülkesinden para ödülü almak için asker sayısını abartarak 6000 olarak bildirmişti.)¹⁸² İngiliz Churchill bunu hemen propaganda olarak kullanmış ve "Bu müthiş vak'a, Türklerin askeri nakliyat hareketlerini bilfiil durdurmuştur" demiştir. Ancak bu doğru değildir.¹⁸³ Pruvasına yakın bir yerden vurduğundan fazla bir hasar olmadı.¹⁸⁴ (Gülcemalin başında, gemi süratinin fazla gözükmesi için beyaz boya ile köpük resimleri yapılmıştı. Bu nedenle E-14 denizaltısı Gülcemalin süratini fazla olarak hesaplamış ve torpidoyu biraz daha önüne doğru atmıştı. Bu sayede geminin ortası vurulmamıştı. Eğer gemi ortasından vurulseydi muhtemelen makine dairesi suyla dolacak veya omurgası kırılacaktı. Bu

¹⁷⁶ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997.,s.112.

¹⁷⁷ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz,a.g.e.,s.35.

¹⁷⁸ Victor Rudenno, a.g.e., s.111.

¹⁷⁹ GENKUR-1978,s.279.

¹⁸⁰ Victor Rudenno,a.g.e.,s.112.

¹⁸¹ Victor Rudenno, a.g.e.,s.112.

¹⁸² Serkan Ertem, a.g.e.,s.114.

¹⁸³ Herman LOREY, a.g.e.,s.378.

¹⁸⁴ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz,a.g.e.,s.35.

nedenle de gemiyi kurtarmak mümkün olmayacaktı.) Gayret-i Vataniye, hasarlı Gülcemal ile kalırken, Patmos yoluna tek başına devam etti. İmralı adasına sığınan Gülcemal burada yükünü boşalttı. Gülcemal daha sonra 26 ve 46 numaralı Boğaziçi vapurları tarafından İstanbul'a çekildi. Gemi burada havuzlanarak onarıldı.¹⁸⁵

13 Mayıs'ta Doğan vapurunu kovaladı. Tekirdağ yakınlarında karaya oturan Doğan vapuru tüfeklerde denizaltıya ateş açtı. Karşılıklı tüfek ateşinden sonra denizaltı uzaklaştı. Doğan vapuru da Akbaş limanına ulaşmayı başardı.¹⁸⁶

14 Mayıs'ta kereste taşıyan bir mavna çeken bir römorkör kovaladı ve durdurdu. Ancak bir torpido gemisi yetişince kaçmak zorunda kaldı.¹⁸⁷

Torpidosu kalmayan E-14 denizaltısı 18 Mayıs gecesi boğazdan çıkarak üssüne döndü.¹⁸⁸

2. Sefer Görevi

E-14, 10 Haziran saat 00.40'da yeni bir güverte topuyla donatılmış olarak üssünden Çanakkale'ye hareket etti ve Soğanlıdere açıklarına kadar satıhta seyretti. Burada projektörler tarafından fark edilen E-14 02.55'te dalışa geçti. Saat 12.30 civarında Doğanaslan güneyinde satha çıkan E-14, Avrupa yakası boyunca yoluna devam ederek Şarköy'e geldi ve geceyi burada geçirdi.¹⁸⁹

11 Haziran'da muhriplerden kaçmak için daldıktan sonra saat 09.00'da kereste yüklü bir guleti durdurdu. Gemiye çıkan bir personel tarafından gulet'in kamış taşıdığı tespit edildi ancak kamışın altında başka bir yük taşıyor olması ihtimali nedeniyle yakıldı. Daha sonra saat 11.00'de Şarköy açıklarında küçük bacalı bir gemi denizaltıya ateş adince E-14 daldı. Ancak torpido menziline girmediği için ateş edemedi.¹⁹⁰

12 Haziran'da Erdek batısında rıhtımda bulunan İttihat vapuruna ve dört yelkenliye yapılan bir torpido attı. durumu fark eden topçu bataryaları ateşe başladı. Vapuru vuramayan denizaltı ikinci torpidoyu attı ancak yine vuramadı. Sahilden ateşe başlanması ve çok yakınında büyük bir patlama hissetmesini müteakip denizaltı dalışta bölgeden kaçtı.¹⁹¹

¹⁸⁵ Bülent Donbaloğlu, a.g.t.,s.204.

¹⁸⁶ GENKUR-1976.,s.279.

¹⁸⁷ Victor Rudenno, a.g.e. ,s.113.

¹⁸⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.36.

¹⁸⁹ Victor Rudenno,a.g.e. ,s.189.

¹⁹⁰ Victor Rudenno, a.g.e.,s.190.

¹⁹¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.37.

13 Haziranda küçük bir buharlı gemiyi Erdek'e doğru kovalamaya başladı. Kovalamaca esnasında buharlı gemi aniden döndü ve 2 adet topla ateş ederek saldırıya geçti. E-14 ise hemen dalarak kaçtı. 15 Haziranda da E-14 Tekirdağ açıklarında 700 tonluk bir başka gemiyi kovalarken kuşkulanınca kovalamayı bıraktı.¹⁹²

17 Haziranda devriye esnasında Samsun ve Yarhisar muhripleri tarafından kovalanan denizaltı dalarak kaçtı.¹⁹³

18 Haziran öğleden önce adalar yönünden gelmekte olan Kütahya muhribini gördü. Dalarak yaklaştı ve bir torpido ateşledi ancak vuramadı. Denizaltı akşam saatlerinde tekrar aynı gemiyeye saldırmaya çalıştı ancak atış pozisyonu alamadığından torpido atamadı.¹⁹⁴ Sonraki üç gün herhangi bir hedef bulamayınca küçük gemileri yakarak veya patlayıcılarla batırdı.¹⁹⁵

20 Haziranda üç küçük gemiyi durdurdu ve patlayıcılar kullanarak batırdı. Silivri'nin 12 mil açığında, 14 numaralı Haliç vapurunun yedeğindeki 3 mavna batırıldı. Vapur Ereğli'ye sığınmayı başarabildi.¹⁹⁶

22 Haziranda boş bir yelkenliyi batırdı. Ardından buharlı bir yolcu gemisinin yolunu kesti ve Yassı burnu kıyısına kadar kovaladı. Gemiden İtalyan bayrağının sallandığını ve gemide erkek kadın birçok kişinin olduğunu gören .E-14 geminin gitmesine izin verdi.

23 Haziranda rastladığı birçok boş yelkenliyi batırdı. 24 Haziranda ise iki yelkenli geminin yolunu kesti. Tahıl, parafin ve çeşitli ikmal malzemeleri ile yüklü olan gemileri patlayıcılarla batırdı.

27 Haziranda bir gulete top ateşi açtı ve tayfasını terk etmeye zorladı. Tayfa guleti terk ettikten sonra top ateşiyle batmayan guleti patlayıcılarla batırdı. o esnada küçük bir gambotu görünce hemen dalışa geçti ancak uygun atış pozisyonuna giremediği için saldıramadı.

29 Haziranda 4 yelkenliyi çeken bir torpidobot gördü. Torpidobota iki torpido attı ancak torpidolardan biri önünden, diğeri ise arkasından geçti ve torpidobot ile yelkenliler yollarına devam etti.¹⁹⁷

¹⁹² Victor Rudenno, a.g.e.,s.191.

¹⁹³ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.63.

¹⁹⁴ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.18.

¹⁹⁵ Victor Rudenno, a.g.e.,s.191.

¹⁹⁶ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.18.

¹⁹⁷ Viktor Rudenno,a.g.e.,s.192.

1 Temmuzda Gülnihal ve Rember hastane gemilerini gördü ve geçmelerine izin verdi. Ardından İntizam vapuruna saldırmaya hazırlanırken gemi direğine çekilmiş flama işaretleri gördü. İntizam'ın hastane gemisi olup olmadığını anlayamadığından saldırmaktan vazgeçti.¹⁹⁸

2 Temmuzda Marmara adası kuzeyinde bir muhrip gördü ve 1200 metreden bir torpido fırlattı. Torpido 2 defa satha çıktı ve arızalı gitmeye başladı. E-14 sakınmak için derine kaçtı. Dibe çarparak patlayan torpido nedeniyle kovan arka kapağından biraz su alan E-14 tekrar periskop umkuna geldiğinde muhrip uzaklaşmıştı. O gece birçok muhripten sakınan E-14, daha sonra üssüyle irtibat kurdu.

3 Temmuz saat 05.30'da Çanakkale Boğazı'ndan geçmeye başladı ve Doğanaslan açıklarında dalışa geçti. Gün ortasında herhangi bir olayla karşılaşmaksızın Seddülbahir'e ulaştı. Burada denizaltıya Anadolu sahilinden açılan top ateşi açıldı ancak şanslı olan E-14 yoluna devam ederek üssüne döndü.¹⁹⁹

3. Sefer Görevi

21 Temmuzda gece saat 00.35'te Bozcaadadan ayrıldı. Soğanlıdere yakınlarında projektörler tarafından tespit edilince hemen daldı. Dalış esnasında mayın kablolarına sürttüyse de bir şey olmadı. Ağlardan sorunsuz geçen E-14 saat 10.40'da Gelibolu'ya ulaştı. E-14 saat 12.40'da satha çıktı ve Marmara Denizi'nde doğuya doğru seyretti.²⁰⁰

22 Temmuz sabahı bir torpido gemisinden kaçtı. Ardından Tekirdağ körfezinde iki bacalı bir gemi gördü ancak geminin hastane gemisi olması nedeniyle bir şey yapmadı. E-14 daha sonra E-7 denizaltısıyla buluştu.²⁰¹

Daha sonra Mudanya ve Gemlik'e yöneldi ama her iki liman da boştu. Avrupa yakası boyunca yoluna devam eden denizaltı, yalnızca Silivri ve Yeşilköy yakınlarındaki hastahane gemileri Gülnihal ve Ziya'yı gördü.²⁰²

22-26 Temmuz arasında, Yeşilköy açıklarında ufak bir yelkenliyi, Bozburun açıklarında ise 1 gulet ve 5 çektirmeyi batırdı. Bozburun'un kuzeyinde kömür yüklü bir guleti batırdı. Daha sonra erik yüklü bir düzine kayığı Mudanya körfezine dönmeye zorladı. Ardından Tekirdağ'a ilerledi ve burada 3 adet boş yelkenliyi batırdı.²⁰³

¹⁹⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.37.

¹⁹⁹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.37.

²⁰⁰ Victor Rudenno a.g.e.,s.205.

²⁰¹ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.63.

²⁰² Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.22.

²⁰³ Victor Rudenno, a.g.e.s.205.

27 Temmuz sabahı Karabiga körfezine gitti ve rıhtımda bulunan buharlı gemiye top ateşiyle saldırmak için yüze çıktı. Denizaltıyı gören sahil bataryaları tarafından ateş açılınca E-14 hemen uzaklaştı.²⁰⁴ İzmit körfezinde, Marmara Denizi'nin Avrupa yakasında, Marmara adası ve yakınlarında birkaç ufak yelkenliyi batırdı. Tekirdağ yakınlarında 3564 grostonluk 1889 yapımı Tenedos, 474 grostonluk Bandırma ve Samsun destroyerlerinden oluşan konvoyu yapan saldırdı ancak torpidolar Tenedos'un altından geçti ve vurmayarak boşa gitti.²⁰⁵

28 Temmuzda bir torpidobotla karşılaştı ancak kıl payı kurtulmayı başardı. Sonrasında denizaltının bakım ve temizlik işleri yapıldı. 29 Temmuz saat 05.55'te zeytinyağı ve yumurta taşıyan bir yelkenliyi yaktı. Daha sonra, yalnızca iki at taşıyan bir yelkenliyi havaya uçurdu. 30 Temmuzda zeytinyağı yüklü bir yelkenli gemi batırdı. Batırdığı geminin tayfasını Ereğli'ye götürdü. Yelkenlinin kaptanından istihbarat amaçlı değerlendirebileceği birkaç bilgi aldı.²⁰⁶ 31 Temmuzda İzmit körfezine gitti. Burada, her birinde 300 koyun olan iki büyük yelkenliyi batırdı. Gemilerin personelini diğer bir yelkenliye bindirdi. Daha sonra bir römorkör denizaltıyı kovalamaya çalıştı ancak denizaltı topla karşılık verince geri çekildi.

2 Ağustosta Karabiga körfezindeki rıhtımda bir buharlı gemi gördü. Topla saldırmak için yaklaştı ancak sahil bataryaları ateş açınca uzaklaşmak zorunda kaldı. Denizaltı öğleden sonra Marmara adası açıklarında kireç yüklü bir yelkenliyi batırdı.

3 Ağustosta Mudanya körfezine girdi ve boş bir yelkenli batırdı. Körfezden çıkarken sahil bataryalarına top atışları yapmaya çalıştı ancak sahildeki topların menzilleri daha uzun ve atışları isabetli olduğundan geri çekilmek zorunda kaldı. Denizaltı daha sonra saat 18.30'da boş bir yelkenliyi batırdı.²⁰⁷

4 Ağustosta Silivri açıklarında saat 08.30'da bir muhrip eşliğinde iki nakliye gemisi gördü. Büyük olan nakliye gemisine bir torpedo attı ancak vuramadı. Denizaltı akşama doğru bir muhrip tarafından 2 saat kovalandı ve 20.45'te dalarak kaçtı.²⁰⁸

5 Ağustosta Aydınreis ile karşılaştı ancak her iki taraf da saldırı girişiminde bulunmadan uzaklaştı. tek bacalı bir gambota saldırarak torpedo attı ancak vuramadı.²⁰⁹

²⁰⁴ Victor Rudenno, a.g.e., s.206.

²⁰⁵ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e., s.38.

²⁰⁶ Victor Rudenno, a.g.e., s.206.

²⁰⁷ Victor Rudenno, a.g.e., s.207.

²⁰⁸ Victor Rudenno, a.g.e., s.208.

²⁰⁹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e., s.38. Victor Rudenno, a.g.e., s.208.

6 Ağustosta E-14 ve E-11 buluştular. Bu esnada uzakta bir duman gördüler. Dalışta yaklaşan denizaltılardan E-11 torpido atarak Peyki Şevket olduğu tespit edilen gemiyi vurdu. Gemi komutanı tarafından baştankara edildi. Müteakiben yetişen Yarhisar ve Musul torpidobotları yedeğinde yüzdürülen gemi tersaneye getirilerek bakıma alındı.²¹⁰

7 Ağustosta E-14 Bolayır ve E-11 Gelibolu önlerinde intikalleri kontrol etmek ve rastlayacakları gemilere saldırmak için Doğanaslan önlerine geldiler. Yaklaşık bir saat süreyle kara yolunda ilerleyen askerleri top ateşine tuttular. E-14 daha sonra saat 17.15'te bir gambota torpido attı ancak vuramadı.²¹¹

8 Ağustosta Mahmut Şevket Paşa vapurunu torpido hücumuyla yaraladı. Gemi komutanı derhal karaya yönelerek gemisini karaya oturtmayı başardı. Mahmut Şevket Paşa vapuru, 12 ağustosta İngilizlerin Saroz körfezi içine kadar sokulmuş olan Ben-My-Chree uçak ve balon ana gemisinden havalanan bir uçağın attığı bir torpido ile hasara uğradı. Bolayır üzerinden 500 metre yükseklikten geçen bu uçak, torpidosunu 5 metre yükseklikten atmış ve deniz harp tarihine torpido atan ilk uçak olarak geçmişti.²¹² Bu gemi daha sonra yüzdürülerek 1917'de tekrar hizmete girdi.

10 Ağustosta E-14 ve E-11 tekrar buluştular. E-14 üssüne dönmeden önce, kalan iki torpidosunu E-11 denizaltısına nakletti.²¹³

12 Ağustosta Nara'da mania ağlarından geçerken ağa yakalandı. Şiddetle savrulan, derinlik ve yönünü kaybeden denizaltı büyük bir şans eseri kurtularak üssüne döndü.²¹⁴

Son Sefer Görevi

Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru 20 Ocak 1918'de Yavuz ve Midilli Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak Gökçeada'da bulunan İngiliz gemilerine baskın düzenlediler. Limanda 2 İngiliz gemisi batırıldı. Geri dönüş yolunda mayın tarlasına giren gemilerden Midilli battı. Yavuz ise yaralı olarak Çanakkale'de karaya oturtuldu. Yavuz'u Çanakkale'deyken batırmak üzere E-14 denizaltısı görevlendirildi. Yavuz'un İstanbul'a gitmiş olması nedeniyle hedefini bulamayan E-14, gördüğü başka bir hedefe torpido attı. Ancak torpido denizaltının hemen önünde bulunan bir batığa çarparak infilak etti. Bu nedenle dalma kabiliyetini kaybeden denizaltı, satıhta üssüne intikaldeyken Kumkale'deki sahil topçusunun ateşiyle teslim olmaya zorlandı. Teslim olacakmış gibi yapıp iki kez

²¹⁰ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.23.

²¹¹ Victor Rudenno, a.g.e.,s.208-209

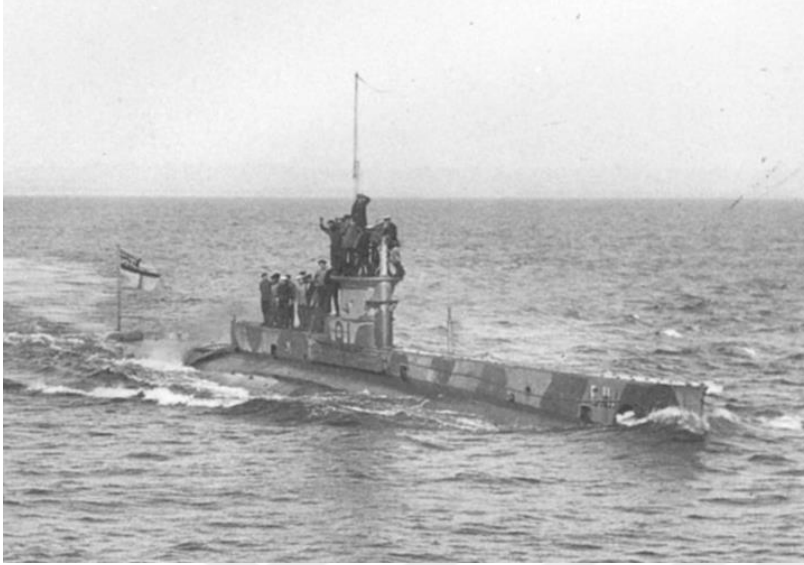
²¹² GENKUR-1976,s.284.

²¹³ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.70.

²¹⁴ Serkan Ertem, a.g.e.,s.136.

tekrar kaçmaya teşebbüs edince sonunda top ateşine devam edilerek mürettebatıyla birlikte 27 Ocak 1918'de batırıldı.²¹⁵

2.4.5. E-11 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 14: E-11 Denizaltısı

1. Sefer Görevi

E-14 denizaltısı edindiği boğazdaki mayın hatları, karakol gemilerinin mevkileri, nakliyat yolları, ikmal iskeleleri gibi bilgileri 18 Mayıs'ta üsse dönmeyi müteakip E-11'e aktardı. E-11 denizaltısı müteakiben saat 01.00'da Kefalo'dan Çanakkale Boğazı'na hareket etti. 0900'da Gelibolu'yu geçti. Saat 21.00 civarında satha çıktı. Bataryalarını şarj etti ve üssüyle irtibat kurdu.²¹⁶

20 Mayıs'ta aniden bir muhribin belirmesi üzerine hemen dalışa geçti. Muhrip geçtikten sonra tekrar satha çıktı. Yaklaşık 15 dakika sonra bu sefer batı yönünden bir muhrip gelmesi üzerine tekrar dalışa geçti. Muhrip geçtikten 10 dakika sonra tekrar satha çıkarak bataryalarını şarj etti ve Marmara adasına doğru ilerledi. Gördüğü nakliyelere yanlarındaki torpidobotlardan çekindiği için hücum edemedi. Bir müddet kuzey güney yönünde karakol yaptıktan sonra Tekirdağ'a yöneldi. Daha sonra dalışa geçerek geceyi dalışta geçirdi.²¹⁷

²¹⁵ UK National Archive ADM 1/8515/51 report loss of submarine "E14", <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?16064>(19.01.2018)

²¹⁶ Turhan Seçer, a.g.e.,s.391. Erdoğan Oran, a.g.t.,s.57.

²¹⁷ Serkan Ertem, a.g.e.,s.117.

E-11 21 Mayıs saat 11.30'da bir yelkenli durdurdu. Silahlı bir ekiple gemiye çıktı. Aramalar sonunda herhangi bir askeri malzeme bulamayınca sisli havada dikkat çekmeden su üstünde kalabilmek amacıyla denizaltıyı gemiye bağladı ve sadece denizaltının kulesi suyun üstünde kalacak şekilde denizaltıyı bir miktar daldırdı. Bu şekilde sis dağılına kadar devam eden E-11, akşamüzeri gemiye ait bir miktar tavuk ve yumurtaya el koyarak geminin gitmesine izin verdi.²¹⁸

Sonraki gece telsiz arızası nedeniyle üssüyle irtibat kuramayan denizaltı, İstanbul'a yönelerek keşif yaparken öğleden sonra satha çıktı. Ancak bir muhribin saldırması üzerine tekrar dalarak muhribi atlattı. Müteakiben tekrar satha çıkarak bataryalarını şarj etti.²¹⁹

23 Mayıs'ta bir yelkenli gemi durdurarak yükünü kontrol etti. Bu esnada liman çıkışında demirlemiş olan Peleng-i Derya gambotunu gördü. Hava rüzgarlı olduğundan dalgalı denizde denizaltının periskopu gambot gözcüleri tarafından görülmemişti. E-11 bir torpido fırlattı ve gambotu vurdu. Gambot batmaya başladı ancak buna rağmen askerler top başı yaparak denizaltıya saldırdı. Yapılan ilk top atışında denizaltı periskopundan vuruldu. İki gözünden biri kör olan E-11 dalışta sessizce bölgeden uzaklaştı.²²⁰

24 Mayıs öğleden önce Tekirdağ'ın batısında 474 grostonluk Nara gemisinin kendine doğru geldiğini gördü. Önce dalışa geçerek geminin silahlı olup olmadığını kontrol etti. Geminin silahsız olduğunu görünce, durdurdu. Gemide yapılan aramada top ve mühimmat bulundu. Mürettebatta gemiyi terk ettirildi ve ardından batırıldı.²²¹

Nara vapuru batarken E-11 Hünkar İskeleye feribotunu gördü. E-11 saldırmak için dalınca tehlikeyi hisseden Hünkar İskeleye Tekirdağ'a yönelerek limana girdi. Takip eden E-11'de limanın ağzından iskeleye bağlı Hünkar İskeleye feribotunu torpiledi. Feribot, isabet aldıktan sonra cephaneye yükü nedeniyle şiddetli bir patlama oldu ve iki şehit verilerek iskeleye battı.²²²

E-11 devriyesine devam ederken Kısmet römorkörünü tespit etti. Denizaltı ve römorkör arasında kovalamaca başladı. Bu esnada gemi iki kez denizaltının üzerine

²¹⁸ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997,s.113. Victor RUDENNO, a.g.e.,s.172.

²¹⁹ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.173.

²²⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.36. Nurcan Bal et.al., Marmara'da Denizaltı Avı, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul-2006.s.125.

²²¹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.12-14.

²²² Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.36.

döndü ve mahmuzlamaya çalıştı.²²³ Sonrasında sığ sulara girerek karaya oturtulan gemiye E-11 tarafından bir ekip gönderilerek batırılmak istendi ancak sahilde ortaya çıkan bir süvari birliği tarafından ateş edilmeye başlandı. Bunun üzerine denizaltı personelinin güverte altına indirilerek bölgeden kaçtı.²²⁴

25 Mayıs öğleden sonra İstanbul Boğazı girişine geldi. E-11'in asıl hedefi Trabza koyunda demirli bulunan Yavuz'a saldırmaktı. Ancak İstanbul boğazının güçlü ve değişken akıntılarını sökemedi ve bundan vazgeçti.²²⁵ Sarayburnu önlerinde USS Scorpion kruvazörünü gördü. Tam torpidosunu atacakken ABD gemisi olduğunu anladı. Ardından Tophane Cephanesi'ndeki ana barakaların önünde asker yükleyen İstanbul gemisini ve birkaç küçük gemiyi gördü. İskele torpidosunu attı ancak arızalı seyreden torpido önce E-11'in üzerine döndü daha sonra kontrolsüz şekilde Galata köprüsüne yakın olan rıhtıma çarparak patladı. Bu defa sancak torpidosunu fırlattı. Bu torpido ise İstanbul vapurunun bordasındaki bir mavnaya çarptı ve gemiye bir şey olmadı.²²⁶ Şans eseri İstanbul vapuru henüz yükleme yapıyordu. Patlamalar nedeniyle askerler vapurdan indirilerek kara yolu ile sevk edildi.²²⁷ Eğer E-11 bölgeye biraz daha geç gelseydi muhtemelen asker ve malzeme yüklü gemiyi batıracak ve birçok askerimiz şehit olacaktı.

E-11 varlığı öğrenildiğinden gemi komutanı periskoptan bakmaya cesaret edemedi. Bundan sonra limanın dışına yöneldi. 23 metredeyken dibe vurdu ve 12 metreye sıçradı. Gemiye kurtarma manevraları esnasında Türkler de denizaltının varlığından haberleri olmuş ve suya top atışları yapıyorlardı. Denizaltı kız kulesine yakın bir yerdeydi. dibe vurduktan bir müddet sonra yapılan manevralarda birkaç defa dibi buldu, akıntı ve yoğunluk farkı nedeniyle bir süre dipte tam olarak nerede olduklarını bilmeden yapılan mücadeleden sonra şans eseri boğazdan çıkmayı başarabildi ve Marmara'ya açılabilir.²²⁸

27 Mayıs gecesi Draç ve Yarhisar tarafından perdelenen Barbaros Hayrettin zırhlısını tespit etti. Hava açık ve ay ışığı deniz yüzeyini aydınlatıyordu. Denizaltı saldırı için perde gemisi ve Zırhlı arasına mevki almak üzereydi ancak son anda perde gemisi denizaltı üzerine dönünce denizaltı derine dalarak kaçtı.²²⁹ Öğleden sonra Marmara

²²³ Victor RUDENNO, a.g.e., s.177-178.

²²⁴ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e., s.14.

²²⁵ Şemsettin Bargut, a.g.e., s.43.

²²⁶ Richard Compton Hall-2004, s.180-181.

²²⁷ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e., s.36.

²²⁸ Victor RUDENNO, a.g.e., s.180.

²²⁹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e., s.15.

Adaları civarında İskenderun gemisine saldırdı ancak bölgedeki devriyeler tarafından fark edilince dalarak kaçtı.²³⁰

28 Mayıs sabahın erken saatlerinde 3 Şirketi Hayriye vapuru, Bandırma yük gemisi ve Akhisar torpidobotundan oluşan konvoyu saldırmaya Bandırma'yı vurdu. Bandırma'da 250 şehit verildi ve önemli miktarda cephane kaybedildi. Bu kayıp denizdeki kayıpların en büyüğünü temsil etmektedir.²³¹ Batan Bandırma haricinde konvoyun geri kalan kısmı başka kayıp vermeden Gelibolu'ya ulaştı. Periskopu gören muhrip denizaltıya doğru manevra yapınca E-11 kaçtı. Öğleden sonra Marmara adaları civarında, İskenderun vapuruna saldırmayı planladı ancak devriyelerin karşı hücumu nedeniyle dalarak kaçtı.²³²

İstanbul'dan Bandırmaya giden ve üzerinde 700 sivil taşıyan silahsız Doğan vapurunu tespit etti. Öğlen saat 13:00'de saldırı için mevki aldı ve hiç haber vermeden bir torpido fırlattı. İçerisinde çok sayıda kadın ve çocuk bulunan gemi, kaptanın son anda yaptığı bir manevrayla torpidodan kurtuldu.²³³ Gemi yoluna devam ederken E-11 de sudaki torpidoyu denizden aldı.²³⁴ Öğleden sonra küçük bir yelkenli gemiyi durdurarak bulunduğu taze meyve ve tütüne el koydu.²³⁵

29 Mayıs 1915 07.00'da dalmış durumdayken doğudan gelen yüklü bir buharlı gemi gördü. Denizaltı pozisyon almaya çalışırken umk kontrolünü kaybetti ve suyun altına gömüldü. Tekrar satha gelmeye çalışırken bu sefer denizaltı geminin pruvasında suyun üzerinde kaldı. Denizaltıyı gören gemi aniden dönerek uzaklaştı. Denizaltı gün boyu devriye gezdi ancak başka hedef bulamadı. E-11 yaşanan esrarengiz olayı araştırmak için tekrar aynı bölgeye gitti. Yapılan dalışta 21 metrede su yoğunluğunun aniden arttığı ve bu metrede pervane çalıştırılmadan askıda kalınabildiği tespit edildi.²³⁶

30 Mayıs'ta Çeşitli ikmal malzemeleri taşıyan 3400 grostonluk Madeline Rickmers yük gemisine torpido atarak gemiyi yaraladı. Denizde atıl kalan gemi bir römorkör tarafından çekilerek karaya oturtulan gemi, daha sonra yüzdürülerek İstanbul'da onarıma alındı.²³⁷

²³⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e.,s.36.

²³¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e.,s.36.

²³² Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.15-16.

²³³ Herman LOREY, a.g.e.,s.380.

²³⁴ Serkan Ertem, a.g.e.,s.118-119.

²³⁵ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.182.

²³⁶ Richard Compton Hall-2004,s.180.

²³⁷ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e.,s.37.

1 Haziranda Lili rickmers 700 yaralı ile Yeşilköy'ün 3 mil açığındaydı E-11 bir torpido ile saldırdı ancak torpido geminin baş bodoslaması önünden geçti. Bu geminin her iki bordasında 2 metre büyüklüğünde Kızılhaç işareti boyalıydı. Bu işaret elektrikle de aydınlatılmıştı. Direklerinde Kızılhaç ve Kızılay sancakları toka edilmişti. Hastane gemisi olduğuna dair tüm sancak ve alametleri vardı. Bunlara rağmen torpido atıldı.²³⁸ Bu olay üzerine hükümet tarafından bir protesto ile müttefik denizaltılarının uluslararası hukuku ihlal ettiği bildirildi.²³⁹

2 Haziranda Tekirdağ açıklarında Tecilli, Başlangıç ve Samsun muhriplerini gördü. Tecilli'yi bir torpido hücumu ile batırdı. Başlangıç'a yapılan hücumda torpido isabet etmedi ancak personeli karaya oturtarak gemiyi terk etti. Sahiden başlayan top atışları nedeniyle denizaltı uzaklaşmak zorunda kaldı.²⁴⁰

Daha sonra E-11 kıyıya yakın bir yerde küçük bir gemi gördü ancak gemi hemen bir koya girdi. Gemi bir müddet sonra tekrar ilerlemeye başlayınca denizaltı bir torpido attı ancak vuramadı. Kurtulmaya çalışan gemi sahile dönerek karaya oturdu. Bunun üzerine denizaltı bir ekiple gemiyi tahrip etmek istedi ancak sahilden ateş açılması üzerine E-11 uzaklaşmak zorunda kaldı. Öğleden sonra 2 muhrip ve 1 nakliye gemisinden oluşan bir konvoy gördü. Yaklaşarak saldırı için pozisyon aldı. Nakliye gemisine atılan torpido altından geçti. Konvoy uzaklaştıktan sonra denizaltı satha çıkararak torpidoyu geri aldı.²⁴¹

Sonraki birkaç gün devriyesine devam eden denizaltının İskele elektrik motorunda kritik bir arıza tespit edildi. Sancak elektrik motorunun şaft bağlantısında da çatlak vardı. Bu nedenle geri dönmek zorunda kaldı.²⁴²

7 Haziranda boğazdan çıkmak için dalışta intikale başladı. Nara önlerinde demirli olan 3509 grostonluk Ceyhan'ı gördü. Yapılan torpido hücumu sonrası Ceyhan iskele baş omuzluğundan isabet alarak sığ suda battı. Denizaltı ise yoluna devam ederek üssüne döndü.²⁴³

²³⁸ Herman LOREY, a.g.e.,s.380.

²³⁹ GENKUR-1996,s.239-241.

²⁴⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.37.

²⁴¹ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.185.

²⁴² Victor RUDENNO,a.g.e.,s.186-187.

²⁴³ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.37.

2. Sefer Görevi

Güverte topuyla donatılan denizaltı 5 Ağustos gecesi Boğaz'a girdi. Narayı dalışta geçerken bir ara denizaltı engel ağlarına takıldı ancak kısa süre sonra kurtularak yoluna devam etti. Akbaş limanı önlerine geldiğinde hastane gemisi Ziya, nakliye gemisi 3648 grostonluk Halep ve az sayıda tekne gördü. Denizaltı bir torpido hücumu ile Halep'i sığ suda batırdı. (gemi 3 gün sonra yüzdürülerek onarım için İstanbul'a götürüldü.) Denizaltı Doğanaslan yakınlarında satha çıktı. Burada Aydınreis gambotu denizaltıyı tespit edince hücumla geçti. Kısa topçu muharebesinden sonra bataryaları az olan denizaltı dalarak kaçtı. Gambot uzaklaşınca denizaltı tekrar satha çıktı. Geri dönen gambot tekrar saldırdı ancak denizaltı tekrar kaçabildi. Sonrasında gambot denizaltıyı kovalamaktan vazgeçti. Satha çıkan denizaltı İstanbul'dan gelen Aydın Reis'i gördü. Karşılıklı top atışları sonrası denizaltı dalarak kaçtı.²⁴⁴

6 Ağustosta E-14 ile buluşarak ortak hareket yapma kararı aldılar. Bu esnada Peyk-i Şevket muhribini tespit ettiler. İki denizaltı hemen dalışa geçti. E-11 atış için pozisyon alarak bir torpido attı. Gemi vasatından vuruldu ancak sahile yönelerek karaya oturmayı başardı. Denizaltılar satha çıkarak gemiye topla hücum etmeye kalktılar ancak Peyk-i Şevket'in topçuları gemilerini terk etmedi ve mücadeleye devam etti. Bu nedenle gemiler uzaklaşmak zorunda kaldılar. Geminin devrilme ihtimali üzerine gemi komutanı topçular hariç diğer personeli gemiden çıkarttı.²⁴⁵

Gemi durumu geceye doğru ciddileşmişti. Kazan ve makine daireleri su ile dolmuş, baş ve kış taraf yüzüyor, bacalar ise birbirine doğru eğiliyordu. 7 Ağustosta Gayret-i Vataniye, Yarhisar ve Musul torpidobotları da destek için olay yerine geldiler. Peyk'in nakil eşyası, yedek makine aksamı, telsiz, telgraf ve topları sökülerek bu gemilere taşındı. 19.30 sularında ise Liverpool pompa römorkörü bölgeye gelerek çalışmaya başladı. Bölmeler takviye edildi ve sular tahliye edildi. 8 Ağustosta Kurt isimli kurtarma gemisi de çalışmalara katıldı ve gemi yüzdürülerek iki kurtarma gemisinin eşliğinde İstanbul'a getirilerek Havuz-2'de havuzlandı.²⁴⁶

7 Ağustos'ta E-11 ve E-14'e Suvla çıkartmalarına katılmak üzere bölgeye sevk edilen askerleri engellemek üzere E-14 Bolayır ve E-11 Doğanaslan önlerinde olmak üzere asker kollarını engellemek üzere bölgeye geldiler. Kara yolunda ilerleyen askerleri

²⁴⁴ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.24-25.

²⁴⁵ Serkan Ertem, a.g.e.,s.123.

²⁴⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e.,s.39. Serkan Ertem, a.g.e.,s.123.

top ateşine tutarak zayıt verdirdiler. Bunun üzerine kıyıya getirilen büyük bir sahra topuyla karşılık verilince denizaltılar kaçtı.²⁴⁷

8 Ağustosta E-11 Gelibolu-Doğanaslan arasında Çanakkale'ye intikal eden Barbaros Muharebe gemisine rastladı. Barbaros'a eşlik eden olan Sivrihisar torpidobotu, süratinin yetersiz olması nedeniyle koruma görevini tam olarak yapamamaktaydı. Denizaltının attığı torpidoyla gemi sancak makine dairesinden vuruldu. Elektrikleri sönen gemi yalnız iskele makinesiyle 3 mil hızla ilerleyebiliyordu. Sancak tarafa dolan su geminin yatmasına neden oldu. Gemide bulunan cephanesinin de kaymasıyla gemi sancak tarafına alabora olarak battı.²⁴⁸ *Geminin topçuları son dakikaya kadar denizaltıya ateş altına aldılarsa da denizaltıyı vurmaya başaramadılar.*²⁴⁹ Barbaros'un personelinden 19 subay ile 232 er şehit oldu. 50 subay ve 338'er, Sivrihisar ve o sırada Bandırmadan Çanakkale'ye gitmekte olan Basra muhribi tarafından kurtarıldı.²⁵⁰ Denizaltı kazazedeleri kurtarmaya gelen Basra muhribine de bir torpido attı ancak vuramadı.²⁵¹

9-10 Ağustosta bir İngiliz asıllığı ile iki küçük yelkenli tekneyi batırmayı başararak savaşın gidişatına önemli katkılarda bulundu. Ardından hastane gemisi Ziya'yı durdurarak aradı ve serbest bıraktı. Daha sonra Mudanya tren istasyonuna topla taarruz etti. Sahilden yapılan karşı ateş sonrası kaçtı.²⁵²

11 Ağustosta Sivrihisar E-11'i gördü ve denizaltıya ateş açtı. Karşılıklı top ateşleri kaydedildi. Mesafe kapanmaya başlayınca denizaltı vurulmamak için hemen dalışa geçti. E-11 Sivrihisar'ı torpillemek için bir girişimde bulunmadı. Sivrihisar gittikten sonra E-11 satha çıktı ve altı küçük yelkenli gemiyi yakarak büyük başarı kaydetti. 12 Ağustosta Mudanya tren istasyonuna saldırdı. 3 atış yaptıktan sonra kıyı topçusunun karşılık vermesi üzerine uzaklaşmak zorunda kaldı.²⁵³

13 Ağustosta Haydarpaşa rıhtımında kömür boşaltan 843 grostonluk İsfahan yük gemisini torpido hücumuyla batırdı. Daha sonra bu gemi yüzdürülerek Kadıköy'e bağlandı.²⁵⁴

²⁴⁷ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.237-239.

²⁴⁸ Herman LOREY, a.g.e.,s.434.

²⁴⁹ Serkan Ertem, a.g.e.,s.124.

²⁵⁰ GENKUR-1980,s.47.

²⁵¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.39.

²⁵² Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.26.

²⁵³ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.240.

²⁵⁴ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.39.

14 Ağustosta E-11, E-2 ile buluştu ve E-2'den cephanesini transfer etti.²⁵⁵

E-2 ile beraber Yeşilköy'ü bombalamaya gittiler. Burada bulunan İskenderun gemisi E-2 denizaltısıyla topçu muharebesine girişti. Bu esnada E-2'nin top mihverinin aniden kopmasıyla dalarak kaçtı. Ardından E-11 denizaltısı topçu muharebesine devam etti ancak E-11'e yönelen geminin art arda isabetli atışlar yapması sonucu dalarak kaçtı.²⁵⁶

16 Ağustosta İzmit körfezine giderek Gebze köprüsü ve tren yolunu topa tuttu ancak kıyı topçusunun ateşi sonucu kaçtı.²⁵⁷ E-11 sadece saman yüklemiş olan bir yelkenli gemiyi batırmak amacıyla saat 06.30'da İzmit körfezi girişi açıklarında sathaya çıktı. Kıyı topçusunun ateşi karşısında bir şey yapamadan tekrar dalmak zorunda kaldı. 09.30 civarında bir gözetleme uçağı E-11'i tespit etti ve üzerine gitmeye başladı. Bunun üzerine E-11 hemen dalışa geçerek uzaklaştı. Bundan sonraki 3 gün karadan devam eden nakliyatı durdurmaya çalıştı ancak pek başarılı olamadı.²⁵⁸

20 Ağustosta Gebze Köprüsünü imha etmek maksadıyla Eskişehir'in doğusunda denizaltıyı hafif baştankara ederek ikinci komutanı patlayıcılarla sahile çıkardı. Sabotajcı Köprüye ulaştığında köprüyü koruyan askerlerimiz sabotajcıyı hemen fark etti ve uzun bir kovalamacadan sonra sabotajcı şans eseri izini kaybettirmeyi başararak gemiye döndü.²⁵⁹

21 Ağustos öğleden sonra sebze ve meyve yüklü 3 yelkenli batırdı. Saat 18.00'de tekrar E-2 ile buluştu ve ardından İstanbul'a yöneldi. Saat 21.00'de bir muhrip refakatinde üç römorkör tarafından yedekte çekilen 8 büyük mavnayı yakaladı. E-11 bu muhribe üç kere hücumla teşebbüs etmişse de muhribin yaptığı manevralar sayesinde başarılı olamadı.²⁶⁰ Ertesi gün yoluna devam eden konvoyda bir römorkör arıza yaptı. Muhrip arıza yapan gemiye yönelince denizaltı diğer iki römorköre saldırdı. Muhrip geri döndü ve bir römorkörü arızalı olana gönderdi. Ancak denizaltı dalarak diğer grubu takip etti. Yapılan mücadele esnasında yalnız kalan Dofen adlı römorkör ve bir yelkenli, denizaltı tarafından batırıldı.²⁶¹ Sonrasında Mudanya'ya hareket ederek tren istasyonunu bombaladı, ancak mermilerin çoğu civardaki evlere isabet etti.²⁶²

²⁵⁵ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.26.

²⁵⁶ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.241.

²⁵⁷ BOA, HR. MA, 1135/45

²⁵⁸ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.241-242.

²⁵⁹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.27.

²⁶⁰ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.76.

²⁶¹ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.244.

²⁶² Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.27.

23 Ağustosta Çanakkale'de bulunan Nakliye gemilerine hücum emri alan denizaltı 25 Ağustosta Akbaş önlerine geldi. Bir torpido ile 330 grostonluk Kios'u batırdı. Sonra 3648 grostonluk Halep gemisini torpido ile batırdı. Hemen ardından 3564 grostonluk Tenedos'u torpido ile batırdı. E-11 daha sonra buradan ayrılarak Gelibolu'ya gitti. Öğleden sonra 3662 grostonluk Şam gemisine hücum etti ancak vuramadı. Şam vapuru Çardak iskelesinde yükünü boşalttı. Peşinden gelen denizaltı Şam'a tekrar torpido attı. İsbet eden torpido gemiye az hasar verdi.²⁶³ Şam vapuru, 30 ağustosta bir torpidobot eşliğinde ve Kudret Römorkörü yedeğinde İstanbul'a götürüldü. Aynı gün öğleden sonra E-11 Burgaz'da yükünü boşaltan 4081 grostonluk Lily Rickmers vapurunu bir torpido ile yaraladı. Gemi baştankara edildi. Sonrasında yardım almaksızın Boğaz'a dönmeyi başardı.²⁶⁴

26 Ağustos'ta E-11 hedef göremeyince sahildeki tesisleri ve Mudanya demiryolunu top ateşine tuttu. 28 Ağustos'ta E-11 ve E-2 birleşerek Mudanya tren istasyonunu bombardımana teşebbüs ettilerse de, sahilden yapılan mukabele üzerine uzaklaşmaya mecbur kaldılar.²⁶⁵

29 Ağustos'ta meyve dolu bir yelkenliyi yaktı. 30 Ağustos'ta Mudanya körfezine dönen E-11 dört küçük yelkenliyi yaktı. Gece vakti 3 yelkenli gördü ancak biri kaçtı. Diğer iki yelkenliden büyük olanını batırdı ve esirleri küçük olanına bindirdi.

31 Ağustosta Büyükada açıklarında 4 yelkenliye saldırdı ancak adada bulunan topçuların karşılık vermesi üzerine kaçtı. Öğleden sonra 3 direkli bir gemiye saldırdı ancak geminin körfeze sığınınca bir şey yapamadı. 1 Eylül sabahı İzmit demiryolu viyadüğünü top ateşine tuttu. Bir saat süren bombardımanda başarı sağlayamayan E-11, büyük bir sahra topunun getirilmesi üzerine kaçtı. Daha sonra gidip 2 yelkenliyi yaktı. Esirleri burada bulunan başka bir yelkenliye aktardı.

2 Eylülde dönüş hazırlıkları yapan E-11 topunu sökerek atlama kablolarını bağladı. Ertesi gün 02.00'da Çanakkale Boğazı'na intikale başlayan E-11, Nara'ya 13 kilometre kala dalarak Seddülbahir önlerinde satha çıktı ve Mondros'a İntikal etti.²⁶⁶

3. Sefer Görevi

²⁶³ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.39.

²⁶⁴ Serkan Ertem, a.g.e.s.125-126.

²⁶⁵ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.28.

²⁶⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.39.

6 Kasım sabah saatlerinde dalışta denizaltı engel ağlarını geçen denizaltı, öğle saatlerinde Gelibolu açıklarında satha çıktı.²⁶⁷

7 Kasımda şarap taşıyan Exliyadifis yelkenli gemisini batırdı. Taşdığı bir Yunan ajanını karaya çıkartmak üzere Bandırma'ya gitti ancak rüzgar nedeniyle taşıdığı kayık kaybolunca operasyon ertelendi. Ertesi gün bir yelkenliye yanaşarak kayığını aldı ancak bu da rüzgarda uzaklaşarak kayboldu.²⁶⁸

9 Kasımda iki feribot gördü. Öndeki feribota bir torpido attı ancak vuramadı. Dört saat sonra fıçılanmış yağ taşıyan Hildon adlı bir yelkenli gemiyi durdurdu ve patlayıcılarla batırdı. Bu teknedен alınan kayıkla gece olduğunda Yunan ajanı Erdek Körfezi'nde karaya çıkarıldı.²⁶⁹

10 Kasımda saman yüklü bir çektirmeyi batırdı. Sonraki gün bir uskunaya saldırdı ancak uskuna toplarıyla isabetli karşılık verince kaçtı.12 Kasımda İstanbul önlerinde rıhtımda bulunan bir torpido gemisi ve bir muhribe saldırmayı denedi ancak mevki alamadığından vazgeçti. Ertesi gün Sivriada'ya giden denizaltı, burada 6 küçük yelkenliyi batırdı.²⁷⁰

15 Kasımda Akbaş limanına gitti. burada 3891 grostonluk Arimetea gemisini sığ suda batırdı (Bu gemi birkaç hafta sonra çıkartılarak onarıldı). Ardından İkinci torpidoyu Lili Rickmers'a attı ama torpido ağları, patlama şiddetini hafifletti ve gemide oluşan ufak çaplı hasar daha sonra İstanbul'da onarıldı. Daha sonra Çardak Limanında bulunan 774 grostonluk buğday yüklü Despina vapuruna bir torpido atarak batırdı. Bu gemideki üç kişi hayatını kaybetti.²⁷¹

16-25 Kasım tarihleri arasında devam eden fırtına nedeniyle pek bir şey yapamayan denizaltı sadece 2 yelkenli tekne batırdı. 26 Kasım sabahı Erdek limanı demir yerinde bulunan Gelibolu Edremit ve Sana gemilerine saldırdı. Sahil bataryaları tarafından hücumu uğrayınca kaçtı. Gelibolu ve Edremit buharlı gemileri az hasar aldı. Buradaki Sana römorkörü ise hasar almadı.²⁷²

²⁶⁷ Serkan Ertem, a.g.e.,s.127.

²⁶⁸ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.269.

²⁶⁹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.43. Serkan Ertem, a.g.e.,s.127.

²⁷⁰ Victor Rudenno, a.g.e.,s.270.

²⁷¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.43.

²⁷² Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.36.

Kötü hava şartları nedeniyle 1 Aralık'a kadar pek iş yapamadı. 1 Aralık öğleden sonra 3 yelkenliyi tahrip etti. Ardından küçük bir motorlu tekne ele geçirerek taşıdığı patates, yumurta ve tereyağını gasp etti. Ertesi gün top ateşiyle İzmit körfezinden geçen bir trene hasar verdi.²⁷³

Alman donanma komutanı bölgede olduğu istihbar edilen denizaltıya karşı koymak üzere Yarhisar muhribini görevlendirdi. Yarhisar'ın kazanları arızalıydı ve sadece düşük süratle gidebiliyordu. Ayrıca lodos fırtınası vardı. 3 Aralık 1915 öğle saatlerinde Darıca'ya intikal ederken Tuzla-Yalova arasında E-11 tarafından torpidoyla vurularak batırıldı. Kısa sürede batan gemide 28 denizcimiz şehit oldu.²⁷⁴

4 Aralıkta Berkefşan torpidobotu eşliğinde Bandırma'ya gitmekte olan Alman bandıralı 2995 grostonluk Bosporus vapurunu tespit etti. Bir aralık torpidobotun uzaklaşmasından yararlanarak sathı çıkıp gemiye top atışları yaptı. Gemide yangın çıkınca Alman mürettebat gemiyi terk etti. Bu sırada Berkefşan geri döndü ancak Bandırmadan yardım gelene kadar Bosporus yanarak battı.²⁷⁵

5 Aralıkta Kemer limanı yakınlarında Elenora barkasını top ateşiyle batırdı. Akşamüzeri Gelibolu'dan dönmekte olan 287 grostonluk Rehber adlı Boğaziçi vapuruna Yumurta adası yakınlarında top taarruzu gerçekleştirdi. Denizaltı yanmakta olan geminin 5 personelini kurtardı. Gemiye alınan kaptan bir sonraki gün başka bir vapurun Erdek'ten ayrılacağını söyledi.²⁷⁶

6 Aralıkta Erdek'te aborda olan 230 grostonluk Eser-i Merhamet-i top atışlarıyla batırdı. Bu gemi bir yıl sonra çıkartılarak tekrar hizmete sokuldu.²⁷⁷

7 Aralıkta küçük bir yelkenliyi Erdek önlerinde çarparak batırdı ve Gelibolu'nun doğusuna yöneldi. Şarköy yakınlarında İntibah'a saldırınca İntibah da karşılık verdi. Bunun üzerine denizaltı dalarak kaçtı.²⁷⁸

8 Aralıkta Saraylar koyunda olduğunu tespit ettiği İntibah gemisine tekrar top atışları yaptı. Ancak kıyı topçusunun isabetli atışları sonucu denizaltı uzaklaşmak zorunda kalırken İntibah'da biraz hasar olmuştu. Öğleden sonra güneşi arkasına alarak yaklaşan

²⁷³ Victor Rudenno, a.g.e.,s.272.

²⁷⁴ Herman LOREY, a.g.e.,s.456-457.

²⁷⁵ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.43.

²⁷⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.43.

²⁷⁷ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.36.

²⁷⁸ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.86.

ve aniden saldıran bir gözcü uçağı 2 bomba attı ancak vuramadı. Tekrar saldıracağı sırada denizaltı dalarak kaçtı. Ertesi gün UB-14 denizaltısı E-11'i tespit etti ve 3 saat boyunca takip etti. Ancak ideal atış pozisyonuna giremediği için E-11'i elinden kaçırdı.²⁷⁹

10 Aralıkta E-2 denizaltısı ile buluştu ve bu denizaltıdan bir takım cihazlarla biraz cephane aldı 11 Aralıkta İzmit demiryoluna saldırmak istedi ancak ay ışığı nedeniyle cesaret edemedi. Ancak ertesi gece Meno römorkörü ve bir barkayı ay ışığı sayesinde top atışlarıyla batırdı.²⁸⁰

14 Aralıkta Haydarpaşa iskelesinde 247 grostonluk 1915 yapımı Leros şilebine bir torpido attı. Baş tarafına isabet alan gemi, diğer römorkörler tarafından batmaktan kurtarıldı. Denizaltı aceleyle Haydarpaşa'dan hızla çıkmaya çalışırken mendireğe çarptı. Şans eseri birkaç dakika sonra kurtulan denizaltı fazla hasar görmeden limandan çıktı. Daha sonra Tuzla'nın güneyinde satha çıkarak asker taşıdığını zannederek yolcu trenine top taarruzu gerçekleştirdi.²⁸¹

17 Aralıkta hava puslu olduğundan satha çıktı. Bir yelkenliyi alıkoyarak kendine bağladı ve bu şekilde devam ederken başka bir yelkenli daha yakaladı. Bir yelkenliyi yaktı, diğerinin de bordasında delikler açarak bölgeden uzaklaştı.²⁸²

E-11 son seferi sonrası 23 Aralıkta boğazdan çıkarak üssüne geri döndü.²⁸³

²⁷⁹ Victor RUDENNO, a.g.e., s.274.

²⁸⁰ Victor RUDENNO, a.g.e., s.274.

²⁸¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e., s.43.

²⁸² Victor RUDENNO, a.g.e., s.276.

²⁸³ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e., s.43.

2.4.6. E-12 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 15: E-12 Denizaltısı

1. Sefer Görevi

19 Haziranda üssünden hareket eden E-12 denizaltısı 20 Haziranda günün ilk saatlerinde Boğaz'a girdi ve sabaha karşı birkaç denemeden sonra Nara'da denizaltı ağlarını geçerek Marmara'ya ulaştı. Ertesi gün E-14 ile buluştu ve müteakip hareketlerini planladılar. Plana göre E-12'nin Marmara Denizi'nin doğu tarafını incelemesi kararlaştırıldı.²⁸⁴

22 Haziranda cephede bazı tabyaların cephanesiz kalması nedeniyle Yavuz'dan aldığı 150 adet 15'lik ve 73 adet 8,8'lik mermiyi Çanakkale'ye götüren Peyk-i Şevket muhribini gördü. Ancak iskele ana motor arızası nedeniyle bu gemiye saldıramadı. Denizaltı 22 ve 23 Haziran tarihlerinde dibe oturarak ana motorlarının tamiriyle uğraştı. Ancak tüm çabalara rağmen iskele taraftaki ana motorun arızası giderilemedi.²⁸⁵

24 Haziran sabahı E-12 ve E-14 tekrar buluştular. E-12 daha sonra Marmara Denizi'nin doğusuna gitti. E-12 öğleden sonra sülfür yüklü bir yelkenliyi durdurarak batırdı.²⁸⁶

25 Haziranda E-12 Mudanya körfezinde iki yelkenli çeken 144 grostonluk Haliç 1'i ve biraz gerisinde üç yelkenli çeken 141 grostonluk Haliç 3'ü gördü. Denizaltı satha çıkarak Haliç-1'i durdurdu. Gemiye batırması için ikinci komutan ile iki askeri gönderdi. Bu esnada bir tayfa denizaltının güvertesine bir el bombası attı fakat patlama olmadı. Gemiden

²⁸⁴ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.38.

²⁸⁵ Victor Rudenno, a.g.e.,s.195. Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.18.

²⁸⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.38.

aniden tüfek ateşine başlansa da denizaltı son yolla tornistan seyrederek gemiden uzaklaştı. Ardından topu ile gemiyi ve iki yelkenliyi batırdı. Daha sonra Haliç-3'e yöneldi ancak İmralı adasından sahil topları ile ateşe başlanması üzerine E-12 uzaklaşmak zorunda kaldı. Yaralanan Haliç 3 karaya oturtuldu ve daha sonra da kurtarıldı.²⁸⁷

26 Haziran öğleden sonra rastladığı buharlı gemileri kovaladı ve en yakındaki İntizam vapurunu karaya oturmaya zorladı. Ahşap evler ve sahil şeridinin denizaltı tarafından yapılacak top ateşiyle yanmaması için gemiye ateş edilmedi. Daha sonra E-12 ile E-14 buluştular. Bu buluşmada E-12'ye üsse dönüş emri iletildi. 27 Haziranda E-12 üssüyle irtibat kurmaya çalıştı ancak başaramadı. Motorlarını daha fazla zorlamamak için ertesi gün boğazdan geçerek üssüne geri döndü.²⁸⁸

2. Sefer Görevi

Arızalarının Malta'da giderilmesinden sonra 16 Eylülde tekrar Çanakkale'ye gönderildi. 17 Eylül sabahı Nara'yı geçti. Saat 09:00'da 1280 grostonluk Bitinia Gemisine bir torpido atarak yaraladı. Gemiye daha sonra İstanbul'a götürerek onarmak mümkün oldu.²⁸⁹

Ertesi gün kötü hava şartları ve fırtınalı denizden dolayı denizaltı bir faaliyette bulunamadı. İmralı adasının yakınlarında Sivrihisar'ı gördü ve her iki gemi birbirine ateş açtılsa da fırtına nedeniyle isabet kaydedilemediğinden birkaç tur atıştan sonra birbirlerinden ayrıldılar.²⁹⁰

19 Eylülde Mudanya tren istasyonunu ve liman römorkörü Etimos'a saldırdı, ancak sahil bataryaları ateş açınca kaçtı.²⁹¹

20 Eylülde kötü hava ve şiddetli yağmur nedeniyle Marmara adası yakınlarındaki sulara gitti. Tecrübelerden nakliye gemilerinin intikallerinde adalar arasından geçtiği bilinmekteydi. Öğleden sonra 438 grostonluk Kesendire gemisini Kurşunlu-Karacabey arasında top atışları ile durdurdu. Yiyecek ve canlı hayvan yüklü olduğundan, mürettebata

²⁸⁷ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.65.

²⁸⁸ Victor Rudenno, a.g.e.,s.196.

²⁸⁹ GENKUR-1996, s.274. Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.40.

²⁹⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.40.

²⁹¹ GENKUR-1996,s 167.

gemiye terk ettirip top ateşiyile gemiyi batırdı. Aynı gün geç saatlerde Bandırma açıklarında 6 küçük çekirtmeyi de batırdı.²⁹²

Kötü hava ve denizler nedeniyle gemiler de limanda olduğundan 27 Eylül'e kadar birkaç hastane gemisi tespit etmekten başka bir iş yapamadı. 28 Eylülde meyve ve odun taşıyan 3 yelkenli, ertesi gün de beş yelkenli tekne batırma başarısını gösterdi. Aynı gün bir gözcü uçağı aniden ortaya çıkararak saldırdı. Bıraktığı bombalar denizaltının çok yakınına düştü ancak denizaltı dalarak kıl payı kaçmayı başardı.²⁹³

4 Ekimde Boğaz'a giren H-1 ile buluştu. E-12 Batı, H-1 Doğu Marmara'da bulunacak şekilde görev paylaşımı yaptılar. 7 Ekimde tekrar buluştular.

Kötü hava şartları nedeniyle bir iş yapamayan denizaltılar 17 Ekimde tekrar buluştular. Beraber hareket eden denizaltılar Taşköprü gambotunu tespit ederek saldırdılar. E-12 topçu mücadelesine girişirken, H-1 de torpido attı. İlerleyen saatlerde Taşköprü Bandırma'ya ulaşmayı başarırken, bastıran sisin de etkisiyle denizaltılar uzaklaşmak zorunda kaldı.²⁹⁴

19 Ekim sabah 05:30 sularında Zeytinburnu barut fabrikasına topla saldırdı. Ancak kıyı topçusunun atışlarının isabetli ve tehlikeli olmaya başlaması üzerine kaçmak zorunda kaldı. Ertesi gün Mudanya'da rıhtımda bağlı bir gemiyeye torpido attı ancak hedefi vuramadı.²⁹⁵

25 Ekimde E-12 dönüş yolculuğuna başladı. Gelibolu açıklarında Akhisar tarafından tespit edilince dalışa geçti. Dalışta birinci engel ağını geçtikten sonra denizaltı baş tarafı ağırlaştı ve istemsiz olarak 74 metreye daldı. Basınç nedeniyle içeriye çeşitli noktalardan su sızmaya başladı. Yapılan müdahaleler sonucunda denizaltı 36 metreye çıktı ve ağırları kazasız olarak geçti. Kurtarma maksadıyla yapılan ağırlık tahsisleri bu sefer denizaltının satha fırlaması ve görülmesine neden oldu. Kıyı topçusunun taarruzu ve Kilitbahir'deki bataryalardan atılan iki torpidoya rağmen denizaltı şans eseri kıl payı isabet almadı. Boğazdan 17:30'da ayrılarak bir destroyerin rehberliğinde üssüne döndü.²⁹⁶

²⁹² Erdoğan Oran, a.g.t.,s.80.

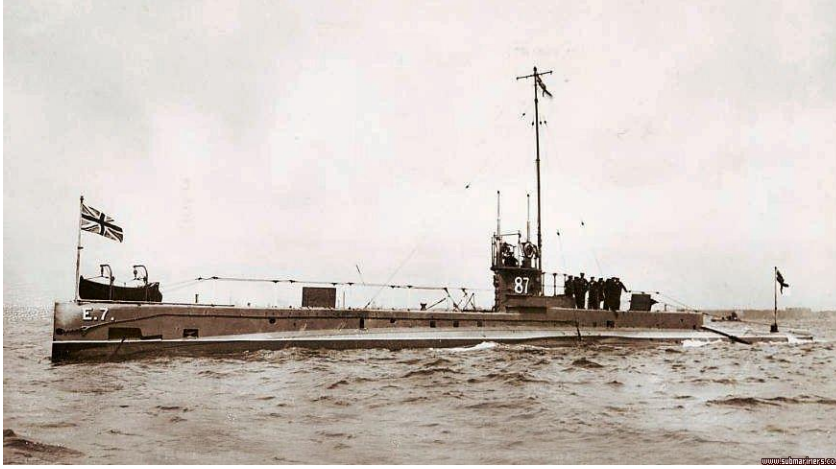
²⁹³ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.257.

²⁹⁴ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.258-259.

²⁹⁵ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.259.

²⁹⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e.,s.212-214.

2.4.7. E-7 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 16: E-7 Denizaltısı

1. Sefer Görevi

Boğazı daha önceden geçen denizaltılardan alınan istihbarat bilgileri doğrultusunda hareket eden denizaltı, 30 Haziranda Çanakkale Boğazı'na hareket etti. Ancak personelde dizanteri hastalığı ortaya çıktı ve tüm personele yayıldı. Personelin performansı çok düştüğünden neredeyse hiç iş yapamaz duruma geldi. Boğaz geçişi esnasında denizaltı burada dibe oturarak yan yattı. Dipten kurtulmaya çalışırken ana motorlarına aşırı yüklenince iskele ana motoru fazla akım çekerek yandı. Ancak denizaltı dipten kurtularak ilerlemesine devam etti. Gelibolu'ya gelindiğinde Aydınreis gambotu tarafından hücumu uğrayınca burada dibe oturarak gün batımına kadar dinlendi. Etraf sakin olunca gece yarısına doğru satha çıkarak bataryalarını şarj etti ve üssüyle bağlantı kurmaya çalıştı ancak başaramadı.²⁹⁷

1 Temmuzda güverte topunu monte eden denizaltı, yalnızca Gelibolu'dan gelen Gülnihal hastane gemisini gördü ve geçmesine izin verdi. Daha sonra İmralı adası açıklarında E-14 denizaltısı ile buluştu. Ertesi gün 93 grostonluk Bülbül römorkörü ve 5 yelkenli tespit etti. Bunları batırmak üzere gemi ikinci komutanı ve bir er römorköre çıktılar. Benzin bidonu ile gemiyi yakmaya çalışırken bir anda parlayan alev nedeniyle vücutlarında ciddi yanıklar oluştu ancak kendilerini dışarı atıp denizaltıya dönebildiler. Bunun üzerine gemi top atışları ile batırıldı. Müteakiben Ceylan-i Bahr yelkenlisi top atışı

²⁹⁷ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.20. Victor RUDENNO,a.g.e.,s.197-198.

ve tahrip kalıpları kullanarak batırdı. Bu arada Aydınreis gambotunun yeniden hücumu geçmesi üzerine hemen dalışa geçerek kaçtı.²⁹⁸

3 Temmuz'da Marmara adası açıklarında odun ve kömür yüklü bir gulet top atışıyla batırıldı. Bölgede bir muhrip olduğundan E-7 kaçtı. Sonraki iki gün İskele ana motor arızası ile uğraştı. Bu esnada personelin sağlık durumu da düzelmeye başladı.²⁹⁹

6 Temmuzda top ateşiyle iri bir çektirmeyi batırdıktan sonra Mudanya körfezine yönelerek iskelede aborda durumda olan 784 grostonluk Biga'ya bir torpido attı ancak vuramadı. Akşamüzeri büyük bir gulet Mudanya açıklarında durdurularak patlayıcı madde ile batırıldı.³⁰⁰

7 Temmuzda 230 grostonluk Nusrat vapuru ve onu çeken römorkörü kovalayarak Marmara Ereğli açıklarında sahile yönelmeye zorladı. Kayalıklara çarpan römorkör top atışlarıyla batırılırken, sahile baştankara olan vapurun yardımına kıyıdaki askerler gelerek denizaltıya ateş açmaya başladılar. Su hattından yara alan vapur arka tarafında doğru çöktü. Denizaltı öğleden sonra Erdek körfezine ulaşarak 244 grostonluk İntizam'ı kovalayarak karaya oturmaya zorladı. Denizaltı bölgeden ayrılmadan önce karaya oturan gemiye birkaç atış yaptı.³⁰¹

E-7 daha sonra Marmara adasının doğusuna döndü ve öğleden sonra buharlı bir geminin bir yelkenli gemiyi çektiğini gördü. E-7 buharlı geminin önüne ateş açınca gemi de karşılık verdi ve gemi ateş ederek menzile dışına çıktı ve yelkenliden ayrılarak yoluna devam etti. Yelkenliye saldıran denizaltıya sahile yakın bir gemi tarafından açılan ateş ve daha sonra bir muhribin kovalaması sonucunda kaçtı. E-7 daha sonra 19.45'de İntizam feribotunu karaya oturmaya zorladı ve top atışlarıyla yaraladı.³⁰²

8 Temmuzda Hora burnu açıklarında sekiz yelkenli gemi, iki römorkör ve 4 destroyerden oluşan bir konvoya saldırdı. Bir torpido attı ancak vuramadı. Muhriplerin karşı koymasından neticesinde kaçtı. Ardından İntizam feribotuyla tekrar karşılaştı ancak yine batıramadı. Yoluna devam eden denizaltıyı tespit eden muhripler nedeniyle birkaç kez dalmaya zorlandı.³⁰³

²⁹⁸ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.66. Victor RUDENNO,a.g.e.,s.198.

²⁹⁹ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.198.

³⁰⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.38.

³⁰¹ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.38.

³⁰² Victor RUDENNO, a.g.e.,s.199.

³⁰³ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.199.

9 Temmuzda odun ve çok sayıda tavuk yüklü bir yelkenliyi top atışlarıyla batırdı. Tavukları gasp etmeye çalıştı ancak bir muhribin kovalaması nedeniyle gasp edemedi kaçtı.

10 Temmuzda Mudanya iskelesine bağlı olan Biga vapurunu bir torpido hücumu ile batırdı. Ertesi iki gün dizellerinde oluşan ciddi arızalarla ilgilenmek zorunda kaldı³⁰⁴

13 Temmuzda Karabiga'da gördüğü gambota saldırmaya hazırlanırken karaya oturdu. Gambot iki buharlı gemiyi korumasına aldı ve bölgeden uzaklaştılar. Ertesi gün Marmara adasının 16 kilometre doğusunda bir muhrip tarafından yedeklenen bir Alman denizaltısı gördü ancak pozisyon alamadığı için saldıramadı.³⁰⁵

15 Temmuzda Galata rıhtımını kontrol etti ancak gemi bulamadı. Daha sonra Zeytinburnu'na yönelerek barut fabrikalarına saldırdı ancak ciddi bir hasar veremedi.³⁰⁶

16 Temmuzda İstanbul açıklarında kömür yüklü bir yelkenli batırdı. Mürettebatını da esir aldı. Ancak mürettebatın Yunan olduklarını söylemeleri üzerine bir miktar içme suyu vererek serbest bıraktı. Ertesi gün satha çıkarak büyük bir yelkenlinin yolunu kesti. Bir miktar tavuk ve yumurtayı gasp ettikten sonra yelkenliyi tahrip kalıbıyla patlattı. Daha sonra İzmit körfezine gidip trenlere saldırdı ve birkaç vagona hasar verdi.³⁰⁷

18 Temmuzda Mudanya önlerinde patlayıcılarla bir gulet batırdı. Daha sonra Gemlik'e yönelen denizaltı burada iki buharlı gemi gördü. Gemilere topuyla ateş açtı ancak sahilden mavzerle karşılık verilmesi nedeniyle sahile yönelerek kasabayı bombaladı.³⁰⁸

19 Temmuzda Ereğli önlerinde iki yelkenliyi yaktı. Daha sonra tespit ettiği gambota 685 metreden yaptığı torpido saldırısı başarısız oldu. Müteakiben yelkenle seyreden 2 boş yelkenli gördü ve yelkenliler cepheye cephane götürmüş olabilir bahanesiyle bunları da batırdı.³⁰⁹

22 Temmuzda Eskişehir'deki taş tren köprüsüne saldırdı. Ancak mesafe uzak olduğundan isabet sağlayamadı. Bundan sonra akşama doğru E-14'le buluştu. Ardından

³⁰⁴ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.67.

³⁰⁵ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.200-201.

³⁰⁶ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülyüz, a.g.e.,s.38.

³⁰⁷ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.201-202.

³⁰⁸ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.202.

³⁰⁹ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.203.

dönüş hazırlıklarına başlayan E-7, 24 Temmuzda kısa bir uğraştan sonra ağ manialarını geçerek üssüne döndü.³¹⁰

2. Sefer Görevi

4 Eylül gecesi 02:00'da Kephalo koyundan hareket ederek, zorlukla karşılaşmadan Çanakkale Boğazı'na ulaştı. 18 ve 20 Numaralı gambotlar ile 32 numaralı devriye botu Nara-Bolayır maniasında vardiyadaydılar. Denizaltı 35 metrede 13 ve 14 numaralı şamandıralar arasındaki ağa takıldı. 07:00'da Osmanlı devriye gemileri şamandıraların aşağı çekildiğini donanma üssüne rapor ettiler. Denizaltının kurtulmak için yaptığı tüm çabalar ağa daha çok dolanmasına neden oldu. Akşama doğru artık denizaltının bataryaları tükenmek üzereydi. Üzerine atılan patlayıcıların giderek daha tehlikeli olmaya başlaması nedeniyle denizaltı 19:30'da satha çıkarak teslim oldu ve mürettebatı tarafından batırıldı.³¹¹

2.4.8. E-2 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 17: E-2 Denizaltısı

1. Sefer Görevi

13 Ağustos gecesi Boğaz'a intikal eden E-2, sabaha karşı dalışta Nara'dan geçişi esnasında denizaltı ağlarına takıldı. Bu durumu tespit eden devriyeler hemen harekete geçerek denize bombalar bırakmaya başladılar. Ancak denizaltı gözle görülmediğinden bombalar tam isabetli atılamadı. Bir müddet sonra kurtulan denizaltı yoluna devam etti.

³¹⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.38.

³¹¹ GENKUR -1996,s.285. Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz,a.g.e.,s.40.

Marmara'da denizaltı satıhtayken bir muhribimiz tarafından tespit edilen E2 denizaltısı derhal dalarak kaçtı.³¹²

14 Ağustos saat 03.00 sularında mayın gemisine dönüştürülen Samsun'u tespit etti. Samsun da E-2'nin periskopunu tespit edince temas verdiğini anlayan denizaltı saldırıdan vazgeçti. Fakat daha sonra 05.30'da Hora önlerinde Samsun'u torpiledi. Torpido, sancak tarafından Makine dairesine isabet etti. Gemi battı ve İki subay ile sekiz er şehit oldu.³¹³

Saat 09.30 civarında devriye gezen bir Alman uçağının yaklaşması üzerine dalışa geçerek uzaklaştı. Öğleden sonra İmralı adası açıklarında E-11 ile buluştu. İki denizaltı arasında cephaneye transferi yapıldı.³¹⁴ Ertesi gün İmralı adası açıklarında bir yelkenli tespit etti ve top taarruzuyla batırdı. Saat 17:00'da İskenderun ile karşılaştı. Karşılıklı birkaç atıştan sonra denizaltının top mili kopunca dalarak kaçtı.³¹⁵

16 Ağustosta E-11 ile buluşarak Gebze demiryolu köprüsünü top ateşine tuttular ancak bir tesiri olmadı.³¹⁶ İki yelkenli, İzmit körfezi açıklarında patlayıcılarla batırıldı. Körfezde Darıca ve Tavşancıl'da sahil bataryaları tarafından ateş açılınca dalarak uzaklaştı. Daha sonra herhangi bir hedef bulamayınca güverte topunun onarımına başladı.³¹⁷

17 Ağustosta İmralı adası yakınlarında gördüğü buharlı gemi kendisini tespit edince denizaltı satha çıkararak gemiyi kovalamaya başladı. Buharlı gemi ateşle karşılık vermesi üzerine denizaltı dalarak kaçtı. Ertesi gün top arızası onarımına devam etti. 19 Ağustosta Erdek körfezine girdi ve burada demirli olan Sakız'ı torpido ile sığ suda batırdı. 21 Ağustosta 282 grostonluk Gelibolu'ya saldırdı, ancak batık Bülbül'ün kısmen maskeleydiği hedefi vuramadı.³¹⁸

22 Ağustos'ta Mudanya iskelesinde 141 grostonluk Erdemit ile Armağan'a yaptığı torpido hücumu başarısız oldu. Sonraki üç gün birkaç küçük yelkenli batırdı.³¹⁹

26 Ağustosta Gelibolu yakınlarında bir Gambot tespit ederek torpidosunu attı ancak vuramadı. Ardından tekrar pozisyon almaya çalıştı ancak 2,5 saat geçmesine rağmen iyi

³¹² Victor RUDENNO, a.g.e., s.247.

³¹³ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e., s.39.

³¹⁴ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e., s.29.

³¹⁵ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e., s.40.

³¹⁶ BOA, HR. MA, 1135/45

³¹⁷ Erdoğan Oran, a.g.t., s.78.

³¹⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, a.g.e., s.40.

³¹⁹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e., s.29.

bir atış pozisyonu alamadığı gibi bataryası da azalınca vazgeçmek zorunda kaldı. Daha sonra Gökçebayır köyü yakınlarında bir nakliye gemisine torpido attı ancak patlama duyulmasına rağmen hedef batmadığı için bir batığı vurduğunu düşündü.

27 Ağustosta Şarköy yakınlarındaki topçu bataryalarına ve ardından kasabanın rıhtımında bulunan teknelere saldırdı. Bu saldırılar sonucunda şehitlerimiz oldu.³²⁰

28 Ağustos'ta E-11 ve E-2 birleşerek Mudanya tren istasyonunu bombardımana teşebbüs ettilerse de, sahilden karşılık verilmesi üzerine uzaklaşmaya mecbur kaldılar.³²¹

8 Eylülde kadar yelkenli gemileri batırmaya devam eden denizaltı, bu tarihte Küçükçekmece demiryolu hattını tahrip etmek üzere gemi ikinci komutanını sahile çıkardı. Sahile çıkan bu personel başarılı olamadığı gibi, sahil devriyeleri tarafından esir edildi.³²²

10 Eylülde tren istasyonuna saldırmaya kalktı ancak hava aydınlanırken bir torpidobotun saldırması üzerine dalarak uzaklaşmak zorunda kaldı. Bir müddet sonra satha çıkan E-2 denizaltısı rastladığı 4 yelkenliyi batırdı. Bu gemilerde bulunan çeşitli ikmal maddelerini de gasp etti.³²³

14 Eylül 1915 tarihinde 33 gün Marmara'da kalan E-2 denizaltısı, Gelibolu yakınlarında Aydınreis gambotuna bir torpido attı ancak yine ıskaladı. Müteakiben olaysız olarak mayınların altından geçerek boğazdan çıktı ve üssüne geri döndü.³²⁴

2. Sefer Görevi

9 Aralıkta son görevi için üssünden ayrılarak sabah saatlerinde ağ manialarını geçti. Bu arada sahil devriyeleri tarafından fark edilince bölgeye bir gözcü uçağı ve devriye botları gönderilmesine rağmen, dalışa geçen denizaltı kaçmayı başardı ve Marmara'ya ulaştı.³²⁵

³²⁰ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.250.

³²¹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.28.

³²² Serkan Ertem, a.g.e.,s.161.

³²³ Victor Rudenno, a.g.e.,s.252.

³²⁴ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.40.

³²⁵ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.86-87.

10 Aralıkta öğleden önce Şarköy açıklarında tuz ve zeytinyağı yüklü bir çektirmeyi batırdı. Akşama doğru satha çıkararak lojistik bütünleme ve koordineli hareket planlaması maksadıyla E-11 ile buluştu.³²⁶

12 Aralıkta limanları kontrol etmek için Erdek'e uğradı. Ancak düzenli uçak devriyelerinin varlığı nedeniyle günün büyük bölümünü dalışta geçirmek zorunda kaldı.

14 Aralıkta İstanbul'dan çıkarak denizin altından Bandırma'ya giden kablo hatlarını tahrip etmeye çalıştı. Karşılaştığı bir engelin kablo olduğunu düşünerek patlayıcılarla tahrip etti. Ancak bunun kablo olmadığı anlaşıldı.

16 Aralıkta Paşalimanı Papa Burnu arkasından çıkan bir buharlı gemi topuyla denizaltıya ateşe başladı. Denizaltının topu daha büyük olduğundan bu gemiyi top ateşiyle sığ suda batırdı. Sahil gözcüleri devriyelere haber verdi ve bir torpido gemisi denizaltıyı kovaladı. Aradaki mesafe azalınca E-2 dalarak kaçtı.³²⁷

17 Aralık sabah saatlerinde iki çektirme ve Emanetullah'ı Moda açıklarında batırdı. Akhisar'ın aniden görülmesiyle başka bir saldırıda bulunamadan kaçmak zorunda kaldı.³²⁸

18 Aralıkta bir yelkenliyi batırdı ve daha sonra E-11 ile buluştu. Bir müddet beraber gezen denizaltılar, müteakip hareketi planlayarak ayrıldılar.³²⁹

19 Aralıkta birkaç şat yedekleyerek İstanbul'a doğru giden silahlı Tarık römorkörüne saldırdı ancak Tarık da topuyla etkili şekilde karşılık verince kaçmak zorunda kaldı.³³⁰

20 Aralıkta Mudanya limanına girdi. Burada sis nedeniyle karaya oturdu ancak şans eseri kurtulmayı başardı. Sonraki günlerde bulunduğu yelkenli gemileri batırmaya devam eden denizaltı, toplamda 9 yelkenli gemi batırdı. Bütün bu yelkenli gemiler İstanbul'da baş gösteren gıda sıkıntısı nedeniyle şehre yiyecek taşıyordu. Denizaltı bunların bir kısmının yüklerini de gasp etmişti.³³¹ Bu ve benzeri durumlar 18. Yüzyılda devletlerin ortak kararıyla yasaklanan korsanlığın bir başka türünü 20. Yüzyılda İngilizlerin eliyle Marmara Denizi'nde ortaya çıkarmıştır.

³²⁶ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.38.

³²⁷ Victor Rudenno,a.g.e.,s.277.

³²⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.43.

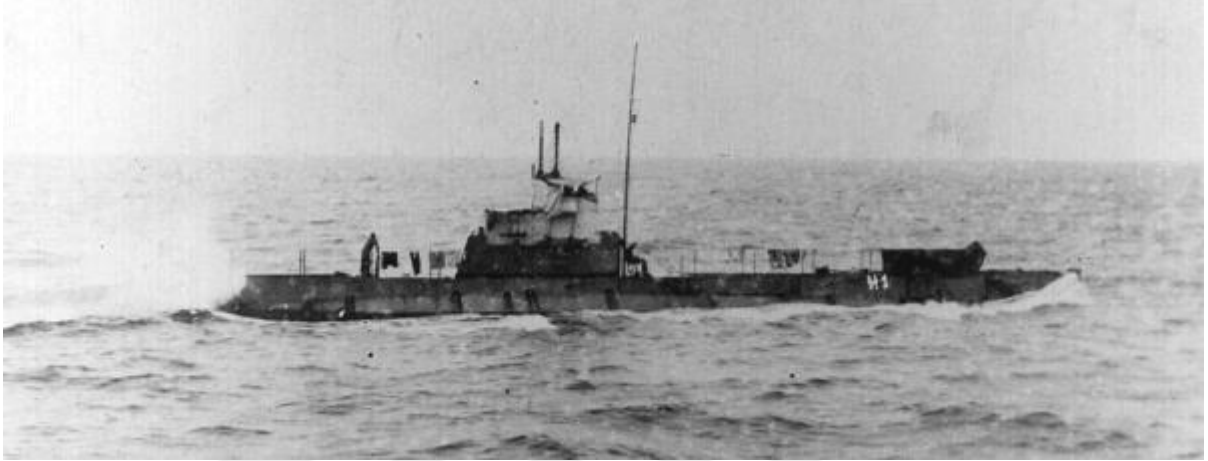
³²⁹ Victor Rudenno, a.g.e.,s.278.

³³⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.44.

³³¹ Victor Rudenno, a.g.e.,s.278-279.

31 Aralıkta Mudanya tren istasyonunu topa tuttu ancak fazla hasar veremedi. Burada bulunan sahil bataryaları da cephe azlığı nedeniyle denizaltıya karşılık veremediler. Ertesi gün İstanbul'dan cepheye giden son nakliye konvoyunu kaçıran denizaltı, 3 Ocak 1915'de Marmara'yı terk eden son denizaltı olarak üssüne döndü.³³²

2.4.9. H-1 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 18: H-1 Denizaltısı

H-1 denizaltısı 2 Ekim 02:45'te Kefalo'dan hareket etti. Saat 06.10'da mayın tarlalarını geçen H-1, 08.30 sularında bir ara ağlara takıldı ve dibe vurdu ancak kısa bir süre sonra kurtuldu ve ağı geçebildi. Yarım saat sonra sahil bataryaları H-1'in periskopunu tespit ederek ateş açtılar ancak vuramadılar. Saat 13.25'te Gelibolu'ya ulaştı. Satıhta bataryalarını şarj ederken saat 16.20'de Aydınreis ve Nusret tarafından görülünce dalarak kaçtı. Saat 21.00'a kadar dalışta kaldı ve sonrasında tekrar satha çıkarak bataryalarını doldurdu. 3 Ekimde güverte topunu monte etti. Ertesi gün E-12 ile buluşarak müteakip hareketlerini planladılar.³³³

5 Ekimde 3 küçük tekneyi batırdı. Ardından Mudanya'da 287 grostonluk Edremit'i torpido hücumu ile yaraladı. Edremit, üst güverte seviyesine kadar battı. Patlamalar nedeniyle yakınındaki 287 grostonluk Rehber de hasar gördü. Önce sahil bataryalarının ateşi, sonra da Yarhisar'ın gelmesiyle denizaltı kaçtı. Gemiler ise onarılarak göreve geri döndüler.³³⁴

7 Ekimde E-12 ve H-1 tekrar buluşarak dinlenip onarım yaptılar.

³³² Victor Rudenno, a.g.e.s.279.

³³³ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülyüz, a.g.e.,s.41. Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.31.

³³⁴ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.81.

11 Ekimde baş batarya tankında sızıntı tespit edildi. Bu nedenle Marmara Denizi'nin ortalarındaki emniyetli sulara yöneldi. Burada arızayla uğraşırken bir muhrip hücumu geçti. H-1 ise aniden dalarak uzaklaştı. Bu arıza nedeniyle tatlı su da kirlendi. Sonraki dört gün boyunca kötü hava koşulları nedeniyle, sadece bir buharlı gemi ile bir yelkenli görüldü ve başarılı bir saldırı gerçekleştirilemedi. Bir ara dalgalı deniz nedeniyle geminin dümeni de arızalandı ancak onarıldı.³³⁵

Kötü hava şartları nedeniyle bir iş yapamayan denizaltılar 16 Ekimde buluştuğlarında arızası nedeniyle içme suyu kirlenen H-1 denizaltısına, E-12 denizaltısından yarım ton su ikmali yapıldı. 17 Ekimde tekrar buluştular. Beraber hareket eden denizaltılar Taşköprü gambotunu tespit ederek saldırdılar. E-12 topçu mücadelesine girerken, H-1 de torpido attı. Taşköprü de ateşe ateşe karşılık vererek E-12'ye hasar verdi. İlerleyen saatlerde Taşköprü Bandırma'ya ulaşmayı başarırken, bastırın sisin de etkisiyle denizaltılar uzaklaşmak zorunda kaldı. Ertesi gün küçük bir yelkenliyi yaktılar. 19 Ekimde 685 metreden bir gambota torpido attı ancak vuramadı.³³⁶

20 Ekim sabahı 5. Ordu'ya ait kumanya yüklerini bordalarındaki şatlara boşaltmaktan 1154 grostonluk Plevne, 282 grostonluk Gelibolu ve 506 grostonluk Hanefiye'yi Şarköy önlerinde alargada tespit etti. Mayın gemisi İntibah da burada demirliydi. H-1 saat 11.30 sularında Plevne'yi torpidoyla batırdı. Bir saat sonra Hanefiye'ye de saldırmak istedi ancak açılan top ateşleri nedeniyle geri çekildi. Bir saat sonra bir torpido daha attı ve Hanefiye'yi de batırdı. Gelibolu'ya da saldırdı ancak torpidosunu isabet ettiremedi. Kazanları yanmayan İntibah, demirde kalarak çarpışmada yer almamıştır.³³⁷

22 Ekimde Marmara Denizi'nde bulunan E-12, H-1, E-20 ve Turkuaz buluştular. Daha sonra H-1 denizaltısı "Fessenden" cihazını kullanarak E-20'ye 72 kilometre mesafeden mesaj vermeyi başardı.³³⁸

27 Ekimde Marmara adaları açıklarında Berkefşan torpidobotunu ve Hüdavendigâr vapurunu tespit etti. Dalarak yüksek süratle yaklaşan H-1, saat 08.15'te pozisyon alarak Berkefşan torpidobotuna torpido attı. Ancak Berkefşan yaptığı manevrayla torpidodan sakındı. Bunun üzerine H-1 Hüdavendigâr'a saldırmayı denedi. Fakat Berkefşan'ın

³³⁵ Victor RUDENNO, a.g.e., s.263.

³³⁶ Victor RUDENNO, a.g.e., s.263-264.

³³⁷ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e., s.41.

³³⁸ Fessenden cihazı sualtında suyun değişik tabakalarını kullanarak uzak mesafelerden haberleşmeyi sağlayan bir cihaz olup, türünün ilk örneğidir.

koruyucu hareketleri nedeniyle saldıramadı. Bu sırada vapur dalgakıran arkasına sığınınca tekrar torpidobota yöneldi ancak atış için mevki alamadı.

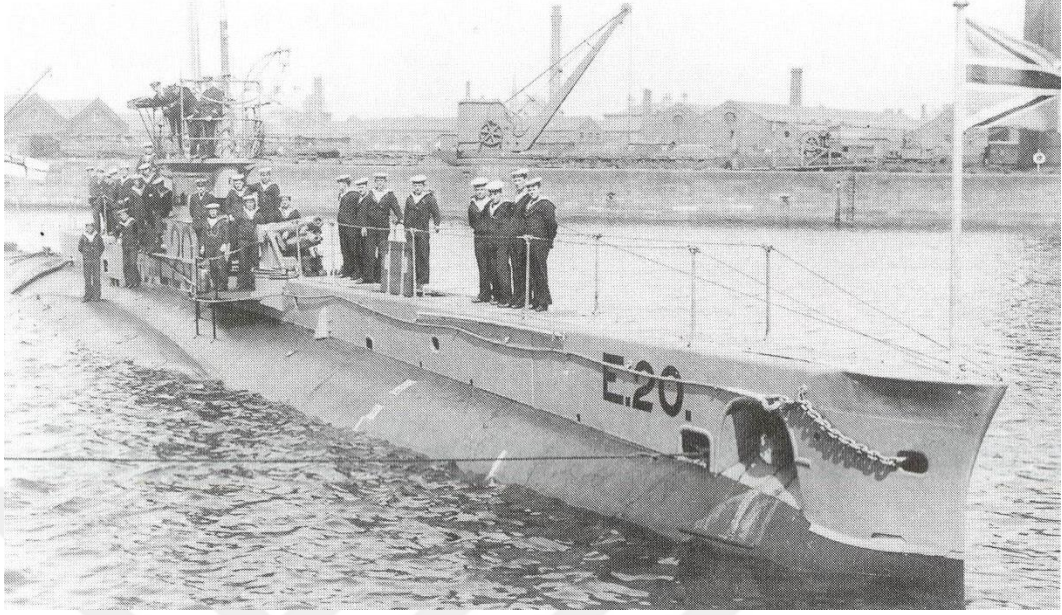
28 Ekimde Hüdavendigar'ı batırmak amacıyla Bandırma'ya gitti ancak demirli hastane gemisinin bu gemiyi perdelemesi nedeniyle atış yapamadı. Burada bir gün boyunca bekleyen denizaltı, sonunda hastane gemisinin avara etmesiyle limana girerek Hüdavendigar'a bir torpido attı. Atılan torpido pruvadan vurdu ancak gemide fazla hasar olmadı.³³⁹

30 Ekimde dönüş hazırlıkları yapan denizaltı güverte topunu söktü ve ağlardan geçebilmek için atlama kablolarını monte etti. Ertesi gün erken saatlerde boğaz geçişin Gelibolu yakınlarında Aydınreis tarafından görüldü ve gambot, sahil bataryaları diğer savunma birliklerini alarma geçirdi. Ancak gözden kaybolan denizaltı elden kaçtı. Denizaltı öğleden sonra Seddülbahir açıklarında satha çıktıktan sonra sahil bataryaları ateş açtılar ancak denizaltıyı vuramadılar. Başka bir saldırı olmadı ve H-1 üssüne döndü.³⁴⁰

³³⁹ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.265-266.

³⁴⁰ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.41.

2.4.10. E-20 DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 19: E-20 Denizaltısı

21 Ekimde diğer denizaltıların yaptığı şekilde Marmara Denizi'ne giren denizaltı, 5 Kasım'a kadar devam eden görevi süresince o esnada bu denizde bulunan diğer denizaltılarla buluştu.³⁴¹

30 Ekimde Çanakkale Boğazı'ndan çıkmaya çalışan Fransız Turquoise denizaltısı ele geçirilmiş, bu arada denizaltıdaki belgeler ele geçirilmişti. Bu belgelere göre Turkuvaz E-20 İngiliz denizaltı gemisiyle 5 Kasım günü 16:00-17:00 arasında 28'10"D-40'45"K mevkiinde buluşacaktı. Bunun üzerine UB-14 Alman denizaltısı, E-20'yi batırmakla görevlendirildi.³⁴²

5 Kasımda UB-14, İstanbul'dan Hareketle buluşma yerine gelerek, 09.00'dan 10.00'a ve tekrar 15.00'a kadar sualtında bekledi. Saat 16.00'da UB-14, 5 mil kuzeyden yaklaşmakta olan bir denizaltı kulesi gördü. Saat 17.10'da 500 metreden torpidosunu attı. Torpidonun isabet etmesiyle E-20 kısa bir sürede battı.³⁴³Mürettebatından 2 subay ve 6 er satha çıkan UB-14 tarafından kurtarıldı ve İstanbul'a getirilerek Haliç komodorluğuna teslim edildi.³⁴⁴

³⁴¹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.268.

³⁴² Erdoğan Oran, a.g.t.,s.83-84.

³⁴³ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.148.

³⁴⁴ BOA, HR. MA, 1155/51, Victor RUDENNO, a.g.e.,s.269.

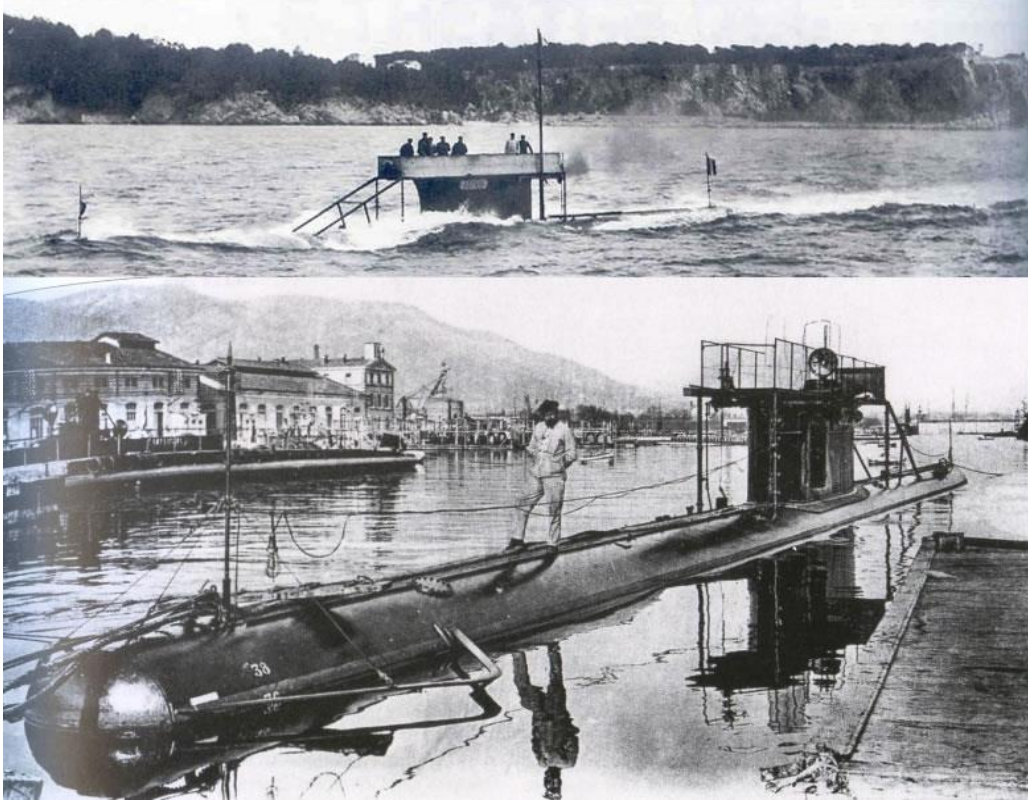
2.5. FRANSTZ DENİZALTILARININ HAREKATI

Fransa'ya ait denizaltılardan Le Verrier, Arago, Circe, Topaze, Beurnolli denizaltıları Çanakkale Boğazı'na hareket düzenlemeyip İngiliz B sınıfı denizaltılarla birlikte geri planda Müttefik Filonun koruma görevini üstlenmişlerdir.³⁴⁵

Boğazda görünen ilk denizaltı olan Faraday denizaltısı 24 Kasım 1914'te Çanakkale Boğazı girişinde görülmüş, kıyı topçusu tarafından ateş açılması üzerine uzaklaşmak zorunda kalmıştır.³⁴⁶

Bernoulli denizaltısı ise 29 Nisanda Kilitbahir önlerine kadar gelmesine rağmen hedef bulamaması, şiddetli akıntı ve bataryalarının tükenmesi nedenleriyle geri dönmek zorunda kaldı.³⁴⁷

2.5.1. SAPHIRE DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 20: Saphir Denizaltısı

³⁴⁵ Ahmet Altıntaş-Zeynep Altıntaş, a.g.e.,s.46.

³⁴⁶ Turhan Seçer, a.g.e.,s.392.

³⁴⁷ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997,s.112.

Bu denizaltı 15 Ocakta dalışta Boğaz'a giriş yaptı. Saat 07.20 gibi Erenköy koyunda kumsala saplanan denizaltı kendini kurtararak yoluna devam etti ve 09.00 sularında 21 metreye dalarak mayın hatlarını geçti. Fakat bot dâhiline sızıntılar başladı ve salmastraların gevşemesi sonucu sızan deniz suyu miktarı arttı. 11.30 gibi Sarısığlar koyu önlerine geldiğinde periskop umkuna çıkararak konumuna bakan denizaltı tekrar 21 metreye dalarak yarım saat daha ilerledi. Ancak 12.00 gibi aniden karaya oturdu ve denizaltının yarısı su yüzeyine çıktı. Tehlikeli manevralar yaparak kurtulmaya çalışan denizaltı su yüzeyinde görülünce bölgede bulunan Çanakkale Motorbotu, İsa Reis gambotu ve Nusrat mayın gemisi tarafından derhal ateş altına alındı.³⁴⁸ Kaçmaya çalışırken dibe vurdu ve çıkabilmek için seri dalma sarnıçlarını tahliye ederek dipten kurtuldu ancak bu sefer de geminin dengesi bozuldu. Sintinedeki fazla miktardaki deniz suyunun bataryalardaki elektrolit ile reaksiyonu sonucunda çıkan zehirli klor gazı nedeniyle denizaltı Köse Burnu Kalesi'nin 200 metre kadar açığında su yüzüne çıkmak zorunda kaldı. Yüze çıkarak denize atlayan 27 personelden gemi komutanı dahil 14 kişi akıntıya kapılarak boğuldu. Diğer 13 mürettebat ise İsa Reis ve Nusrat gemilerimiz tarafından kurtarıldı.³⁴⁹

Saphir denizaltısı hakkındaki 15 Ocak 1915 tarihli BOA, HR. MA, 1118/4 numaralı Osmanlı Belgesinde olay aşağıdaki şekilde bildirilmiştir.

Osmanlı Ordu yı Humayunu Başkumandanlığı Vekaleti Şube Müdürüyeti: 2 Numara: 5286.

Matbuat ı Umumiye Müdüriyeti'ne

Bugün Saphir namındaki Fransız tahtelbahiri Çanakkale medhalinde sokulmaya teşebbüs etmiş ve derhal mağruk olmuştur. Mürettebatından bir kısmı tarafımızdan esir edilmiştir.

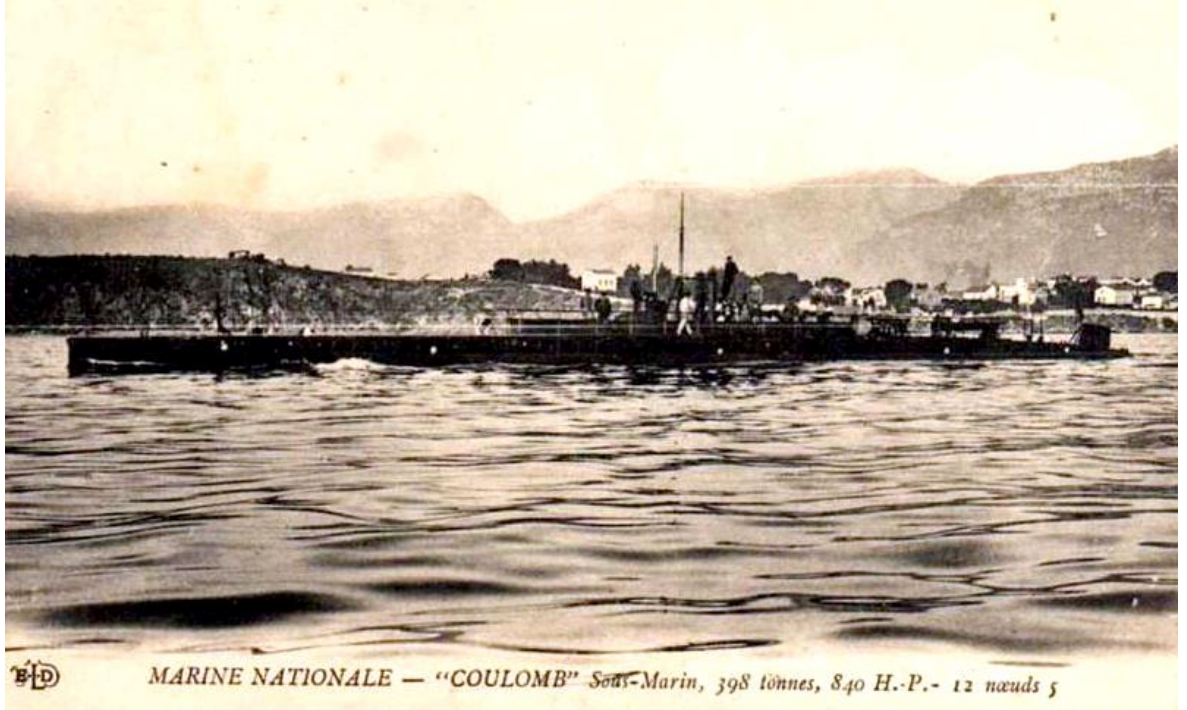
İstihbarat Şubesi Müdürü Namına Binbaşı Edip

BOA, HR. MA, 1118/11 numaralı Osmanlı belgesinde, Saphir personeline ait mektuplar yayımlanmıştır. Bu mektuplarda, kurtarılan personelin Türklerden gördükleri insaniyetten ve durumlarının hiç tahmin edemeyecekleri kadar iyi olduklarından bahsetmiş, hatta kendilerine verilen Türk yemeklerinin lezzetli ve doyurucu olduğundan bahsetmektedir. Küçük bir varsayım yapıldığında esirlere verilen yemeklerin derecesinin, kısmen de olsa Türk askerine verilen yemeklerin derecesini gösterdiği sonucuna varılabilir.

³⁴⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Gülerüz, a.g.e.,s.34.

³⁴⁹ Victor Rudenno, a.g.e.,s.27-28.

2.5.2. COULOMB DENİZALTISININ HAREKATI



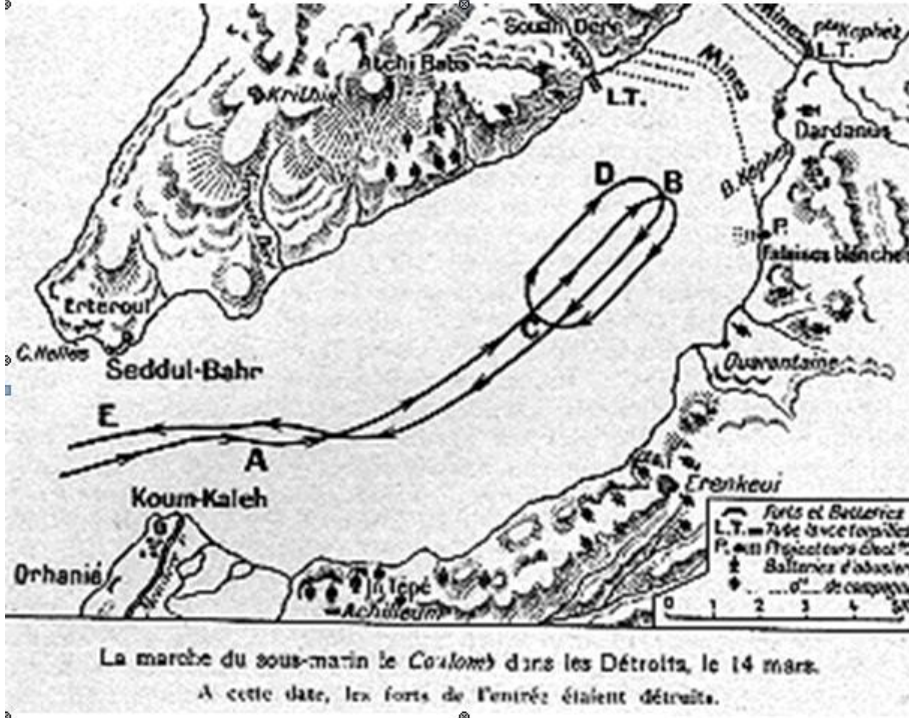
Resim 21: Coulomb Denizaltısı

14 Mart 1915'te saat 03.00'da Coulomb denizaltısı Tavşan adalarından iki amaç için avara etti. Birincisi rast geleceği herhangi bir mayın döken düşman gemisini batırmak, ikincisi top bataryalarına hedef teşkil ederek bataryaların yerinin tam olarak saptanmasına yardımcı olmaktı. Birinci amaç için yapılması gereken belliydi ancak ikinci amaca ulaşmak için tehlikeli bölgede periskop yukarıda seyrederek top atışlarını üzerine çekmesi gerekiyordu. Denizaltı intikalini satıhtan yaptı.³⁵⁰

Aşağıdaki resimde gösterilen A noktasına geldiğinde ateş açılması üzerine dalarak periskop yukarıda olacak şekilde seyretmeye başladı. Bataryalarımız hemen atışa başlamışlardı. Saat 07.30'da denizaltı B noktasına geldi. Burada periskopunu aşağıya alarak geri dönüşe başlayan denizaltı 07.50'de C noktasına geldiğinde tekrar boğaz içine doğru döndü. Saat 08.40'da D noktasında denizaltı tekrar çıkışa doğru yöneldi. Bu sefer Baş Ufki Dümenine bir mayın halatı takılmıştı. Denizaltı çıkışa doğru ilerlerken bir torpidobot ile karşılaştı ancak periskop aşağıda olarak mayın takılmış şekilde F noktasına gelerek satha çıkmayı müteakip mayından kurtularak üssüne geri döndü.³⁵¹

³⁵⁰ Ahmet Altıntaş-Zeynep Altıntaş, a.g.e.,s.25-26.

³⁵¹ Le Sous Marin et La Mine,y.y.,t.y. <http://grande.guerre.pagesperso-orange.fr/vedeldar.html> (Erişim Tarihi: 7.4.2018)



Resim 22: Coulomb Denizaltısının Harekatı

2.5.3. JOULE DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 23: Joule Denizaltısı

AE-2 denizaltısının kaybindan hemen sonra Fransız Bernoulli denizaltısı bir deneme yaptı ve şartların uygun olmadığını gördü. Bu tespite rağmen Joule denizaltısı 1 Mayıs 1915'te Çanakkale Boğazı'na girmeye çalışırken Kepez civarında 7. mayın hattındaki

mayınlardan birine çarparak battı.³⁵² Denizaltının ani batışı nedeniyle kimseyi kurtarmak mümkün olmadı.³⁵³

Türkler tarafından yayınlanan bir telsiz mesajında, boğazı zorla geçmek isteyen bir denizaltının bir mayına çarparak battığı bildirildi.³⁵⁴

2 Mayıs 1915'te Agamemnon savaş gemisi, bu denizaltıya ait olduğu zannedilen kalıntılar tespit etti. O dönemde kayıp olduğu sanılıyordu. Nitekim 24 Temmuz 1915 tarihli The New York Times gazetesinin haberinde denizaltı kayıp olarak duyuruldu. Ancak daha sonra Kepez burnu civarında mayına çarparak battığı 6 Ağustos 1915 tarihli Fransız Resmi Gazetesi ile duyuruldu.

2.5.4. MARIOTTE DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 24: Mariotte Denizaltısı

Mariotte denizaltısı 26 Temmuz 1915'te Çanakkale Boğazı'na intikale geçti. Kıyıya yakın seyrederek mayın hatlarından kurtulmayı hedeflemişti ancak bir mayın tespit hatlatı denizaltının pervanesine takıldı. Kurtulmaya çalışırken su yüzeyine çıktı ve karaya oturdu. Bataryalar tarafından denizaltının üzerine ateş açıldı ve kulesinden vuruldu. Artık dalma şansı da kalmamıştı. Mürettebat gemiyi tahrip ettikten sonra gemiyi terk ederek teslim oldu.³⁵⁵

Müstahkem Mevki Komutanlığının 26 Temmuz 1915 tarihli raporunda saat 04:45'te boğaz girişinde görülen denizaltının dost olduğu zannedildiğini bildirmiş, Saat 05:30'da ise

³⁵² Victor RUDENNO, a.g.e., s.106-107.

³⁵³ BOA, HR.MA, 1125/44.

³⁵⁴ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997, s.112.

³⁵⁵ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997, s.114. Herman LOREY, a.g.e.s.118.

bu defa Çimenlik tarafında bir denizaltının satha fırladığı, denizaltıya 2 isabet temin edildiği ve sonrasında 32 kişilik mürettebatın esir edildiği bildirilmektedir.³⁵⁶

2.5.5. TURQUOISE DENİZALTISININ HAREKATI



Resim 25: Müstecip Onbaşı (Turquoise) Denizaltısı

20 Ekim saat 0300'da Boğaz'a intikale geçen denizaltı sabah karşı Çanakkale açıklarında karaya oturdu ve kurtulmak için satha çıktı. Denizaltıyı tespit eden 19 ve 20 numaralı devriye gemileri hemen hücumla geçtiler ancak denizaltı dalarak yoluna devam etti.³⁵⁷ Kısa ve başarısız bir harekattan sonra, 30 Ekimde dalışta üssüne dönerken Akbaş önlerinde dibe vurdu. Kurtulma manevrası sırasında satha fırladı ve ardından karaya oturdu. Denizaltıyı tespit eden Binbaşı Şerafettin Beyin emriyle Müstecip Onbaşı derhal top ateşine başladı. Üçüncü atışta denizaltı vuruldu ve dalmasını önleyecek bir hasar aldı. Gemi personeli çaresize teslim oldu.³⁵⁸ Personel gemiyi o kadar büyük bir panikle terk etti ki önemli ve gizli belgeleri imha etmeyi unuttular. Gemiye girildiğinde elektrikler yanmakta, alarm zilleri ise çalmaktaydı.³⁵⁹ 2 Subay ve 24 er esir alındı ve geminin yüzdürülmesine karar verildi.³⁶⁰ Ele geçen belgelerde bu denizaltının İngiliz E-20 denizaltısıyla buluşacağı

³⁵⁶ Erdoğan Oran, a.g.t.,s.89.

³⁵⁷ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.42.

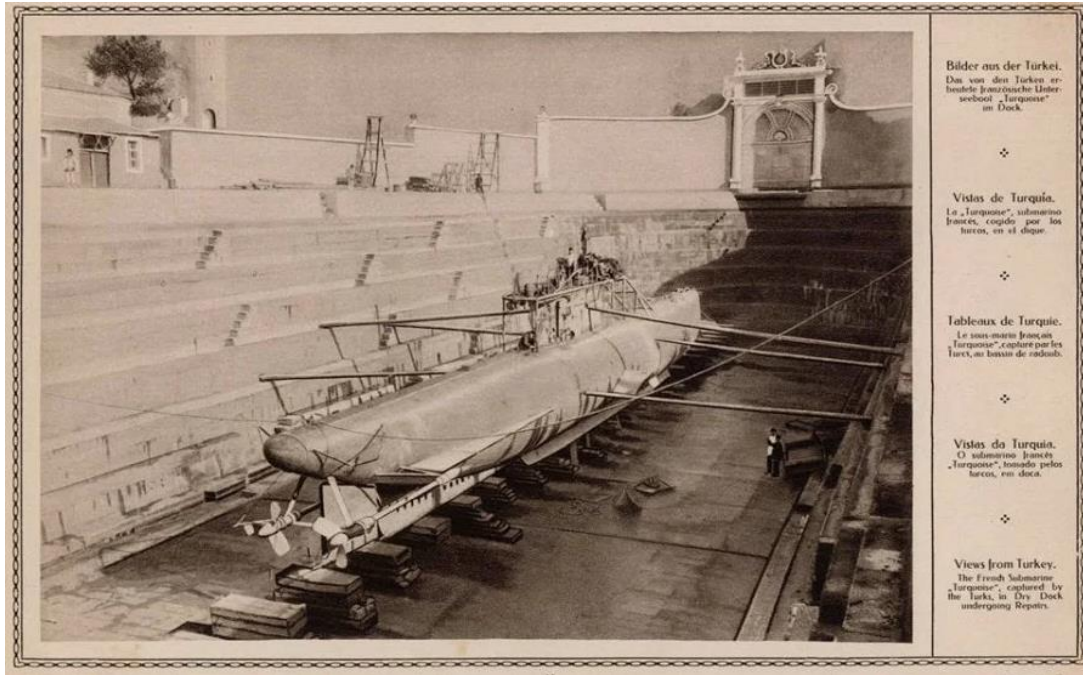
³⁵⁸ Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.43.

³⁵⁹ Herman LOREY, a.g.e.,s.443.

³⁶⁰ BOA, HR. MA, 1141/107., BOA, HR. MA, 1155/60

bilgisi vardı. Bu bilgiyle 5 Kasım 1915'te randevu yerine giden UB-14 attığı torpidola E-20'yi batırdı. 9 personel, satha çıkan UB-14 tarafından kurtarıldı.³⁶¹

Turkuvaz bir gün sonra Nusret mayın gemisi tarafından yedeklenerek İstanbul'a götürülürken, gece Nusret ve Emniyet botu Samsun muhribiyle çarpışması sonucu oluşan hasar nedeniyle Palatya limanına sığındı. 4 Kasımda kadar burada kalan Turkuvaz, Paris römorkörü yedeğinde ve Gayret muhribinin rehberliğinde İstanbul'a götürülerek havuzlandı.



Resim 26: Turquoise Denizaltısı Kaşımpaşa'da Onarımdayken.

10 Kasım 1915'te Haliçte başkomutan vekili Enver paşanın da katıldığı bir törende bu denizaltıya "Müstecip Onbaşı" adı verildi. Harbin sonuna kadar bu denizaltıdan muharip olarak yararlanılmadı. Ancak Alman denizaltılarının bataryalarını şarj etmek için ikmal istasyonu olarak kullanıldı.³⁶² 17 Kasımdan itibaren Asker Ailelerine Yardımcı Hanımlar Heyetine gelir elde etmek amacıyla Cuma ve Cumartesi günleri kadınlar, Pazar ve Pazartesi günleri erkekler olacak şekilde ziyarete açılmasına karar verildi.³⁶³

³⁶¹ H.W.Nevinson, The Dardanelles Campaign, Nisbet and Co. Ltd., Londra-1918.s.382.

³⁶² Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz, a.g.e.,s.43.

³⁶³ BOA, HR. MA, 1150/59

30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi sonrası Fransızlar 1 Temmuz 1919'da bu denizaltıyı ülkelerine götürdüler.³⁶⁴

Tarihe “tek top mermisiyle iki denizaltı batıran” kişi olarak geçen Müstecip Onbaşı kahraman olarak ödül aldı ve onurlandırıldı.

2.6. ALMAN DENİZALTI LARININ HAREKATI

Çanakkale Boğazı'na yapılacak bir saldırının deniz yolundan yapılacağı çok kolay tahmin edilmekteydi. Bu nedenle 4 Ekim 1914 tarihinde Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından, bir denizaltının suüstü gemileri için ne denli tehlikeli olabildiklerinden bahsedilerek Almanya'dan iki küçük denizaltının Çanakkale'ye demiryoluyla parçalar halinde gönderilmesi ve burada birleştirilerek kullanılması istenmişti.³⁶⁵ Her daim müttefikimiz! olan Almanlar on binlerce canın kaderine tesir edecek bu isteği cevaplandırmakta bilerek veya bilmeyerek çok geç kaldılar.

Hatta Yavuz ve Midilli Savaş gemileri savaş süresince Marmara'dan indirekt atışları ile çok faydalı olabilecekken, bir defa dahi Çanakkale'ye gelmediler. Ayrıca Amiral Von Usedom, emrindeki Alman Donanması Özel Komando Birliğini Çanakkale Cephesine göndermedi.³⁶⁶

1915'in başlarında Bahriye Nezareti Amiral Souchon aracılığıyla Çanakkale Savunması için önce Avusturya'dan denizaltı temin edilmesini istedi. Bu istek geri çevrilince Almanya'dan talepte bulundu. Yapılan görüşmeler neticesinde Avusturya'dan denizaltı alınamayacağı anlaşıldığından Alman Donanma bakanlığı tarafından ilk etapta 2 küçük denizaltının, Cemal Paşanın 4 Ekim 1914'de tavsiye ettiği yöntemle, Çanakkale Cephesine gönderilmesine karar verildi. Ayrıca okyanus tipi bir denizaltının da (U-21) Almanya'dan deniz yoluyla gönderilmesine karar verildi.³⁶⁷ Sonrasında toplam 13 adet denizaltı Çanakkale Cephesinde görevlendirildi. Bu gemilerin lojistik ve hareket üssü olarak Bodrum Doğusundaki Orak Adası seçildi. İlaveten Söke, Kuşadası, Sığacık ve İzmir'de akaryakıt depoları kuruldu.³⁶⁸

Çanakkale Savaşı süresince 12 adet, sonrasında da 3 adet olmak üzere toplam 15 denizaltı görevlendirildi. Bu denizaltılar batırdıkları gemilerin yanında İstanbul'un ablukaya

³⁶⁴ GENKUR-1976,s.290.

³⁶⁵ BOA, HR. SYS, 2107/4

³⁶⁶ Turhan Seçer, a.g.e.,s.392.

³⁶⁷ Herman LOREY, a.g.e.,s.362-363.

³⁶⁸ Turhan Seçer,a.g.e.,s.390.

alınmasını önlemek ve kritik önemi haiz olan Zonguldak-İstanbul kömür hattındaki Rus faaliyetlerini engellemek suretiyle fayda sağlamışlardır.

Denizaltı gemileri henüz cepheye gelmeden haberi dahi düşmanı korkutmaya yetmişti. Müttefiklerin içine düştükleri psikolojik durumu Herman LOREY, "Türk Sularında Deniz Hareketleri" adlı kitabında anlatırken, bir denizaltının bölgeye geldiği haberinin İngilizleri paranoyak rahatsızlık derecesinde etkilediğini, denizde görülen her şeyi bir denizaltı sandıklarını, hatta bir defasında bir İngiliz gemisi tarafından, denizaltıların giremeyeceği çok sığ suda bulunan, ölmüş ve ayaklarını havaya dikmiş bir öküz leşine denizaltı sanılarak ateş açıldığını, o denizaltının! da bu ateşe gaz salıvererek cevap verdiğini yazmaktadır. Ayrıca: "*Denizaltı gemilerinin gelmesi ihtimali bu cephede serbestiyeti giderdi. Sükuneti ihlal etti. iktisada tasarrufa sevk etti. Gemileri yıpratmaya sebep oldu. Kabatepe'deki gemilerin adedi 4'ten 2'ye, cenuptakileri de 7'den 4'e indirdi. (İngiliz askerleri bunu perişan bir kaçış, kahkari bir ricat kabul ettiler.)*" şeklinde ifade etmektedir.

2.6.1. U-21 DENİZALTISININ HAREKATI

Tüm olası riskler ve intikal planları değerlendirildikten sonra 30 Mart 2015 tarihinde U-21'in Çanakkale'ye gönderilmesine, bununla beraber güvenlik zafiyetlerini bertaraf etmek üzere Türk tarafına bilgi verilmemesine karar verildi.³⁶⁹ 25 Nisanda yola çıkan denizaltı, düşman tehdidinden sakınmak için Cebelitarık Boğazına İskoçya Kuzeyinden dolaşarak gitmeye karar verdi.³⁷⁰

İntikal esnasında İngiliz devriyelerine rastladı ancak bastıran sisin de yardımıyla kaçmayı başardı. Bir hafta sonra İspanya açıklarına geldi. Burada malzeme gemisinden yakıt aldı ancak yakıtın uygun evsafa olmadığı tespit edildi. Elde kalan yakıt mevcudu da %50'nin hemen altında olduğundan, Çanakkale'ye doğru devam etmeye karar verdi. Düşmanla temas kurmamak için Cebelitarık Boğazı geçişini de Afrika kıyısına yakın yapan denizaltı, sabah saatlerinde devriyelerin dikkatsizliği nedeniyle sorunsuz olarak boğazı geçti.³⁷¹ Boğazdan çıktıktan sonra Alboran adasınının 64 km. batısında iki İngiliz devriyesi

³⁶⁹ Turhan Seçer, a.g.e.,s.393.

³⁷⁰ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.146.

³⁷¹ Otto Hersing, Çanakkale Denizaltı Savaşı, Çeviren: Bülent Erdemoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul-2007,s.34-36.

tarafından hücumu uğraması üzerine dalışa geçti. Gemiler gittikten sonra 16.10 sularında tekrar satha çıktı.³⁷²



Resim 27: U-21 Denizaltısı Torpido Alırken

Cattaro rotası üzerinde beş kez daha düşmanla karşılaştı ve dalmak zorunda kaldı. Bu nedenle yakıtı kritik şekilde azaldı. 13 Mayıs'ta U-21 Cattaro limanına vardığında sadece 1.8 ton yakıtı kalmıştı. 1 hafta süren onarımların ardından 20 Mayıs'ta tekrar yola çıktı ve 22 Mayıs'ta Gelibolu önlerine geldi. Muharebe gemisi arayan U-21, diğer cins gemileri pas geçti.³⁷³

25 Mayıs sabahı kendisini tespit eden muhriplerden sakındıktan sonra tespit ettiği büyük savaş gemisine yaklaşabilmek için saatlerce sakınma yapmak zorunda kaldı. Bu gemi Türk tabyalarına ölüm kusan, torpido ağlarıyla ve birçok küçük gemiyle korunan Triumph zırhlısıydı.³⁷⁴

U-21 pek nadir kullandığı periskopunu son kez çıkardığında mesafe 300 metreden azdı ve 12.30 sularında derhal torpidosunu ateşledi. Attığı torpido isabet etti ve dakikalar içerisinde alabora olan gemi, 20 dakikada tamamen battı. Geminin çevresinde denizaltı

³⁷² Victor RUDENNO, a.g.e., s.148.

³⁷³ Victor RUDENNO, a.g.e., s.150.

³⁷⁴ Otto Hersing, a.g.e., s.42.

ağı olduğu halde hiçbir tesiri olmadı.³⁷⁵ 3 subay ve 70 asker ölürlen, 500'den fazla kişi çevredeki gemiler tarafından kurtarıldı.³⁷⁶

Kendisini arayan devriyelerden sakınan U-21, ertesini gün geri dönerek Ascold'u aradı ancak bulamadı. Müteakiben daha güneye inmeye başladı.³⁷⁷ 27 Mayıs sabahı Teke koyu önlerine geldiğinde her tarafı ufak gemilerle çevrili olan Majestic muharebe gemisini gördü. Bu gemiye de, koruma görevi yapan diğer gemilerin ve alınan tedbirleri nafile olduğunu gösterircesine, sakınma yaparak yaklaştı. Yaklaşık 300 metre mesafeden torpidosunu ateşledi ve gemiyi iskele tarafından vurdu. Vurulan Majestic beş dakika sonra alabora olarak battı. 49 kişi de bu gemide öldü.³⁷⁸



Resim 28: U-21 Denizaltısı

Saldırıdan sonra kendisini arayan bir dizi gemi ve muhribin altından geçen U-21, devam eden iki gün boyunca büyük savaş gemisi aradı ancak Mondros limanına çekilen gemiler ortalıkta yoktu. Bu esnada denizaltı takip edilmeye başlandı. Birden ciddi şekilde ağlara dolandı. Ağlarla birlikte ilerleyerek zorlukla bölgeden uzaklaştı. Etrafta gemi kalmadığını görünce satha çıkarak bir buçuk saat süren çabadan sonra ağdan kurtuldu. Sonrasında buluşma yeri olan Orak adası civarında bir koya gitti.³⁷⁹ Burada boğaz geçişi hakkında bilgi aldıktan sonra yoluna devam ederek 4 Haziranda Çanakkale Boğazı'na girdi. Klavuz eşliğinde mayın hatlarını geçen denizaltı 14.15'te Çanakkale'ye vardı.

³⁷⁵ BOA, HR. MA, 1150/35

³⁷⁶ Herman LOREY, a.g.e.,s.386.

³⁷⁷ Otto Hersing, a.g.e.,s.50.

³⁷⁸ Ray Burt, British Battleships 1889–1904, Naval Institute Press,Annapolis-1988,s.130-132.

³⁷⁹ Otto Hersing, a.g.e.,s.50-52.

Buradan Yarhisar muhribinin refakatinde 17.00 sularında tekrar yola çıktı ve ertesi gün İstanbul'a vardı.³⁸⁰

Bir ay süren bakım ve tamirin ardından 3 Temmuzda tekrar denize açıldı. 4 Temmuzda Gelibolu yarımadası açıklarında 5600 grostonluk Fransız nakliye gemisi Carthage'a rastladı. Bir torpedo atarak bu gemiyi batırdı. Sonrasında artan gemi hareketliliği ve azalan bataryalar nedeniyle bölgeden ayrılmaya karar verdi.³⁸¹

6 Temmuzda Kabatepe önlerinde devriye gezerken önce bir mayın telinin sürtündüğü denizaltıdan duyuldu. Tam telden kurtulacakken denizaltının arka tarafından aniden bir patlama oldu ve ciddi hasar aldı. Bu nedenle hemen İstanbul'a döndü. 11 Temmuzda İstanbul'a vardı.³⁸²

Burada 6 hafta süren onarımların ardından 28 Ağustosta tekrar göreve döndü. Eylül ortasına kadar Kuzey Ege'de devriye gezdi. 3 Eylülde Suvla koyuna sığınmış ve çok ileri mania gerilmiş harp gemilerinin, 4 muhrip ve çeşitli balıkçı gemileri tarafından korunuyor olması nedeniyle hücum edemedi. 13 Eylül'de Boğazın yeni bir ağ maniasıyla kapatıldığını öğrendi. Bunun üzerine kendisinin de onarımlara ihtiyacı olduğundan Pola'ya dönmek istedi. İsteği Donanma Komutanlığı tarafından kabul edildi. Kasım ayından itibaren görev ve ana üssü olarak Pola'da konuşlanmak üzere bölgeden ayrıldı.³⁸³ Sonraki 2 yıl Akdeniz'de Müttefik gemilerine karşı faaliyet gösteren denizaltı, 1917'de Almanya'ya döndü. Savaş sonunda İngilizlere teslim edilen U-21, intikal esnasında battı.³⁸⁴

2.6.2. U-33 DENİZALTISININ HAREKATI: Çanakkale Savaşından sonra 2 Mart 1916'dan itibaren İstanbul filosunda yer alarak Karadeniz'de hareket düzenledi.

2.6.3. U-38 DENİZALTISININ HAREKATI: Çanakkale Savaşından sonra 12 Mayıs-11 Ağustos 1916 tarihleri arasında İstanbul filosunda yer alarak hareket icra etmiştir.³⁸⁵

2.6.4. UB-8 DENİZALTISININ HAREKATI

İstanbul'da konuşlanan UB Sınıfı denizaltıların Çanakkale önünde sıkı emniyetle korunan düşmana karşı personel ve teknik olarak yetersiz olacakları düşünüldüğünden Karadeniz'de görevlendirilmeleri uygun görüldü.³⁸⁶

³⁸⁰ Victor RUDENNO, a.g.e., s.156.

³⁸¹ Herman LOREY, a.g.e., s.414.

³⁸² Otto Hersing, a.g.e., s.60-61. Victor RUDENNO, a.g.e., s.157.

³⁸³ Herman LOREY, a.g.e., s.426.

³⁸⁴ Victor RUDENNO, a.g.e., s.158.

³⁸⁵ Herman LOREY, a.g.e., s.492, s.531.

Çanakkale Cephesine tahsis edilen ilk denizaltı UB-8 idi. Bu denizaltının parçaları demiryolu ile Pola'ya 26 Martta varmış, montajını ve testlerini müteakip Çanakkale'ye 4 Mayıs'ta yola çıktı. Bezlerle kamufle edilerek ticaret gemisi görünümü verilen Avusturya Kruvazörü Novara tarafından 17,5 km hızla çekilirken pruvası suya gömülünce istemsiz olarak dalışa geçti, bu esnada köprüüstünde olan ve kaportayı iterek kapatan 2 personel denize düştü ve biri denizde kayboldu. Olay esnasında yarım açık kalan kapaktan içeriye deniz suyu girdi ve arıza meydana geldi. Personel takviyesi ve arıza onarımı maksadıyla denizaltı Curzola adasındaki Palazzo limanına döndü.³⁸⁷

5 Mayıs'ta Novara ve UB-8 tekrar yola çıktılar. 6 Mayıs'ta Bölgede bulunan Fransız gemilerine yakalanmamak için Novara açasıya bir rotaya döndü. UB-8 de Fransız gemileri uzaklaşana kadar dalışta bekledi. 9 Mayıs'ta 8 şiddetinde fırtınaya yakalanan denizaltı tehlikeli bir şekilde yan yatınca dalışa geçmek zorunda kaldı.³⁸⁸

11 Mayıs'ta Bodrum yakınlarındaki Orak adasına geldi. Burada karşılaştığı İngiliz gemisinden dalarak kaçtı. Gemi uzaklaşınca tekrar satha çıkarak adadaki limana girdi. Lojistik bütünlmeyi müteakip 13 Mayıs'ta yola çıktı, ancak arızaları ve fırtına nedeniyle 17 Mayıs'ta İzmir limanına girdi. Öğle saatlerinde limana demirledi ve üzeri kamufleyle örtüldü.

İzmir'de 29 Mayıs'a kadar bakımları ve arıza onarımları yapıldıktan sonra intikaline devam eden denizaltı 30 Mayıs'ta Mondros önlerine geldi. Burada kendisini arayan bir muhripten kaçtıktan sonra akşamüzeri Tiger sınıfına benzettiği bir gemiyi batırdı.³⁸⁹³⁹⁰

1-2 Haziran gecesi Morto koyu önlerine geldi. Burada demirli bulunan müttefik gemilerinin altından geçti. 3 saat sonra Türk kılavuz teknesi ile buluşan UB-8, satha çıkarak Çanakkale'ye ulaştı. Buradan da Basra römorkörü tarafından çekilerek 3 Haziranda İstanbul'a vardı.

Burada bakıma alınan denizaltı 14 Temmuz'da tekrar Ege denizine açıldı. 20 Temmuz'da Limni civarında 6000 grostonluk bir gemi gördü. 7 şiddetindeki fırtınaya rağmen torpidosunu atabildi ancak torpido isabet etmedi. 21 Temmuz'da Saroz önlerindeki işaret mevkiine geldi. Burada bulunduğu esnada baş batarya kuyusundaki pillere deniz

³⁸⁶ Herman LOREY, a.g.e.,s.398.

³⁸⁷ Herman LOREY, a.g.e.s.364-365.

³⁸⁸ Victor Rudenno, a.g.e.,s.132.

³⁸⁹ Bu gemi özel hizmetler alayına bağlıydı ve Tiger savaş gemisine benzeyecek şekilde güvertesinde değişiklikler yapılmıştı.

³⁹⁰ Herman LOREY, a.g.e.,s.365.

suyu girmesi neticesinde zehirli klor gazı ortaya çıktı. Arıza izole edilip 25 Temmuzda boğazdan içeri girdi.

5 Eylül'de Karadeniz'e açıldı. 9 Eylül'de 3 uskuna gördü. Bunları İstanbul'da monte edilen topla batırdı.11 Eylül'de Uzunlar Gölü civarında bir fabrikaya saldırdı ancak topu küçük olduğundan tesir etmedi. Sonrasında bir uskuna daha batırdı. Ardından Rusların gemilerle denizaltı aramasına başladıklarını gördü. 16 Eylül'de İstanbul'a döndü.

13-18 Aralık arası Marmara'da denizaltı avı maksadıyla görevlendirildi. İlk gün gördüğü denizaltı atış menziline girmediği için vuramadı. Daha sonra hedef görmedi. Ardından 26-30 Aralık 1915 tarihleri arasında tekrar Marmara'ya açıldı ancak hedef görmedi.³⁹¹

Savaş sonrasında bu denizaltı Bulgarlara devredildi.³⁹²

2.6.5. UB-7 DENİZALTISININ HAREKATI

Bu denizaltı da UB-8'in ardından 11 Mayıs'ta yola çıktı. Triglav muhribi tarafından çekilerek olaysız bir şekilde 20 Mayıs'ta Orak adasındaki limana ulaştı. İntikaline devam eden UB-7, 23 Mayıs'ta Limni önlerinde rastladığı savaş gemisine batarya yetersizliği nedeniyle saldıramadı. 24 Mayıs akşamı motorunda yaşadığı sorunlar daha da büyüdü ve neredeyse bataryalarını şarj edemez duruma geldi. Dalışta bulunmak zorundaydı ancak derinliği korumaya çalışmak daha fazla güç harcanmasına neden oluyordu. Bu nedenle güç harcamadan dalışta kalmak maksadıyla kulenin tepesine 3 metrelik halatla 40 litrelik bir bidon bağlandı.³⁹³

Arızalar nedeniyle UB-7 Limni adası civarında gördüğü hedeflere saldıramadı. İntikaline devam eden denizaltı Gökçeada'ya vardığında Queen Elizabeth savaş gemisini gördü ancak çok sayıda gemiyle korunduğu ve kendi arızaları kısmen devam ettiği için saldıramadı. Buradan arıza onarımları için İzmir'e döndü ve 31 Mayıs'ta İzmir limanına demirledi.³⁹⁴

Arıza onarımlarını müteakip 13 Haziranda Çanakkale'ye intikale geçti. 17 Haziranda rastladığı bir nakliye gemisine 2 torpido attı ancak ikisi de patlamadı. 19 Haziranda Kabatepe yakınlarında 5 İngiliz gemisi tarafından korunan bir kömür gemisine saldırdı.

³⁹¹ Herman LOREY, a.g.e.,s.417-453.

³⁹² Victor Rudenno, a.g.e.,s.144.

³⁹³ Herman LOREY, a.g.e.,s.375.

³⁹⁴ Herman LOREY, a.g.e.,s.376-377.

Perde gemileri tarafından fark edilince kaçtı ve gece rehberle buluşarak Boğaz'a girdi. Burada Muavenet-i Milliye tarafından çekilmeye başlandı ve 21 Haziranda İstanbul'a vardı.³⁹⁵

5 Temmuzda Karadeniz'e açılarak Odessa-Sivastopol-Zonguldak hattı üzerinde Rus gemisi ve denizaltısı aradı. 15 Temmuzda Zonguldak'a bağlı olduğu sırada 2 Rus gemisi şehre saldırdılar. U-7 denize açıldı ancak gemiler uzaklaştığı için saldıramadı. Uygun hedef bulamayan UB-7 22 Temmuzda İstanbul'a döndü. Denizaltı gemilerinin hedef bulmalarını sağlayacak işaret istasyonlarına ihtiyaç duyulduğu anlaşıldı ve Karadeniz sahili boyunca çeşitli mevkilere işaret istasyonları kuruldu.³⁹⁶

6 Eylül'de Karadeniz'e açılan denizaltı, 15 Eylül'de 2 gemi tarafından refakat edilen 6000 grostonluk Patagonia vapurunu batırdı. Devriyesi sonunda 20 Eylül'de İstanbul'a döndü.

UB-7 ve UB-8, 27 Ekimde 3 gemiden oluşan bir Arama Hücum Birliğine taarruz ettiler. Gemilerin fark ederek saldırması üzerine denizaltılar geri çekilirken, UB-7 Rus savaş gemisi Patteleimon'u bir torpidoyla vurdu. Şiddetli bir patlama duyulmasına rağmen sonuç teyit edilemedi. Ancak bu gemi aylarca harekattan sarkıt kaldı. UB-7 daha sonra Varna'ya döndü ve 17 Aralığa kadar burada kaldı.

6 Şubat 1916'da iki muhrip eşliğinde bir uçak gemisi tespit etti. Muhriplerin arasından geçerek bir torpido attı ve derin umka daldı. Ardından patlama işitildi. Daha sonra muhriplerin uçak gemisini yedekleyerek götürdüğü görüldü.³⁹⁷

27 Eylülde Sivastopol'a bir hareket düzenlemek üzere denize açılan UB-7'den bir daha haber alınamadı. Daha sonra esir edilerek sorgulanan bir Rus pilotun ifadesine göre Sivastopol limanı ağzında uçaktan atılan bir bomba ile bir denizaltı gemisi batırılmıştı.³⁹⁸

2.6.6. UB-14 DENİZALTISININ HAREKATI

15 Temmuzda Triglav tarafından yedeklenen UB-14, 24 Temmuzda Orak adasına ulaştı. 12 Ağustosuna kadar motor arızası onarılan ve ana bakımları yapılan denizaltı. Kalan

³⁹⁵ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.138.

³⁹⁶ Herman LOREY, a.g.e.,s.376-398.

³⁹⁷ Herman LOREY, a.g.e.,s.429-470.

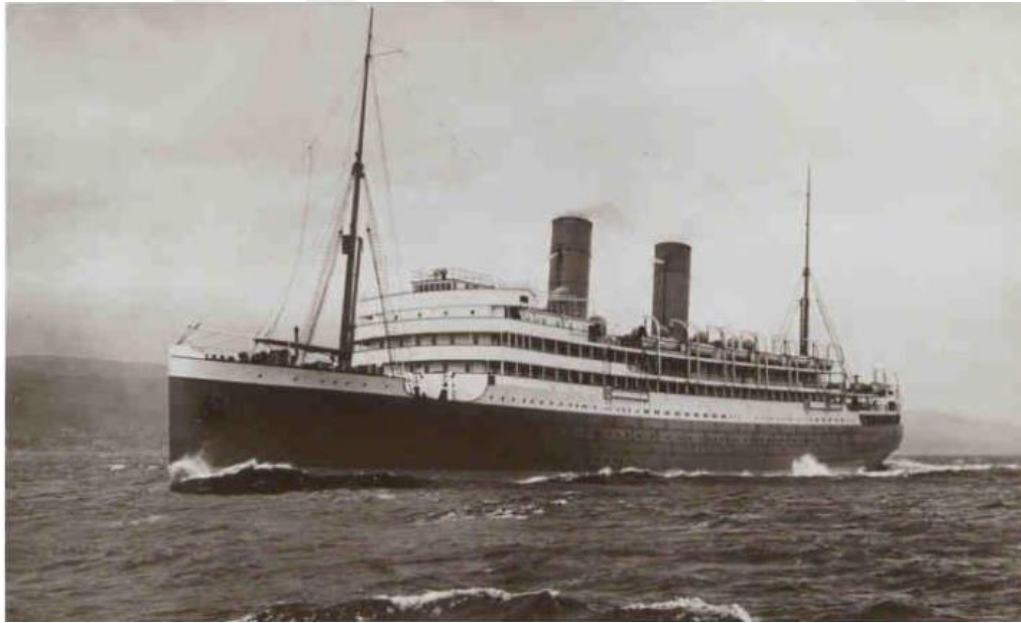
³⁹⁸ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.144. Herman LOREY, a.g.e.,s.556.

arızaları onarılıp Çanakkale'ye intikal etmeden önce Kuzey Ege'de bir devriye görevine çıktı.³⁹⁹



Resim 29: UB-14 Denizaltısı

13 Ağustos sabahı Soudan hastane gemisi ve arkasından 11117 grostonluk Royal Edward yolcu gemisini gördü. Bu gemiye yaklaştı ve attığı torpido gemiyi vurmaya başladı. Gemide yaklaşık 1600 kişi vardı. Bunlardan yaklaşık 1000 kadarı hayatını kaybetti.⁴⁰⁰



Resim 30: Royal Edward

Son arızaları onarıldıktan sonra 22 Ağustosta Boğaz'a intikale başladı, ancak Kabatepe yakınlarında çelik ağlara takıldı. Motorlarını zorlayarak kurtulmayı başardı

³⁹⁹ Serkan Ertem, a.g.e.,s.140.

⁴⁰⁰ Herman LOREY, a.g.e.,s.416. Allen Tony, "Royal Edward",21.5.2010, <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?21090> (Erişim Tarihi: 8.4.2018)

ancak arıza onarımı maksadıyla 25 Ağustosta Orak adasına döndü. 30 Ağustos sabahı tekrar yola çıkan UB-14, 2 Eylülde Bozbaba adasının güneyinde Southland nakliye gemisini torpidoyla vurdu. Yaralanan gemi yetişen diğer gemiler tarafından kurtarıldı.⁴⁰¹

Devriyeye devam eden denizaltı, 4 Eylül akşamı kılavuz gemi eşliğinde Boğaz'a girdi. Burada Nara ağına bir denizaltı takıldığı bilgisi alınca, komutanı tarafından ağın üstünde salla gezerek bu denizaltının üzerine bombalar bırakıldı. Patlamaların giderek tehlikeli olmaya başlaması üzerine denizaltı (E-7) satha çıkarak teslim oldu ve kendini batırdı.⁴⁰² Ertesi sabah römorkör eşliğinde Çanakkale'den yola çıkan UB-14, akşamüstü İstanbul'a vardı.

3 Ekimde Rusya önlerine devriye maksadıyla yola çıktı. 7 Ekimde 500 grostonluk Katya, ertesi gün Apseheron vapurlarını batırdı. Rus savaş gemilerinin bölgede karakola başlaması üzerine bölgeden ayrılan denizaltı, önce 11 Ekimde Varna'ya uğradı, sonra 19 Ekimde İstanbul'a döndü.⁴⁰³

30 Ekim Tarihinde Turquvaz denizaltısı ele geçirilmişti. Buradan çıkan belgelerde diğer müttefik denizaltılarıyla randevu bilgileri vardı. Bu bilgiyi alan Başkomutanlık UB-14'e buluşma yerine giderek denizaltıları batırması emrini verdi.

UB-14, 5 Kasım sabahı İstanbul'dan yola çıkarak buluşma yerine gitti. Burada satıhta hareketsiz halde bekleyen bir denizaltı gördü. Havanın sakin olması nedeniyle düşük hızla yaklaştı. Yaklaşık 500 metre mesafeden torpidosunu ateşleyerek E-20 İngiliz denizaltısını batırdı. Müteakiben satha çıkan UB-14 mürettebattan 8 kişiyi kurtardı.

9 Aralıkta E-11'i tespit etti ve 3 saat boyunca takip etti. Ancak ideal atış pozisyonuna giremediği için E-11'i elinden kaçırdı.⁴⁰⁴

20-31 Ocak 1916 arasında Varna civarında olduğu esnada Trabzon'u bombardıman eden Rus gemilerine saldırmakla görevlendirildi. Hedef bulamayınca önce 5 Şubatta Zonguldak-Ereğli'ye, ardından 13 Şubatta İstanbul'a döndü.⁴⁰⁵

2.6.7. UB-3 DENİZALTISININ HAREKATI: Cattaro limanından 23 Mayıs'ta ayrıldı. Birkaç gün sonra bu denizaltıdan irtibat kesildi ve bir daha haber alınamadı.⁴⁰⁶

⁴⁰¹ Herman LOREY, a.g.e.,s.424.

⁴⁰² GENKUR-1976,s.285.

⁴⁰³ Herman LOREY, a.g.e.,s.441.

⁴⁰⁴ Victor RUDENNO, a.g.e.,s.274.

⁴⁰⁵ Herman LOREY, a.g.e.,s.475..

2.6.8. UB-44 DENİZALTISININ HAREKATI: Çanakkale Savaşından sonra Ruslara karşı İstanbul filosunda yer almak üzere 3 Ağustos 1916'da Pola'dan yola çıktı. İntikal esnasında 8 Ağustos 1916'da bir İngiliz torpidobotundan atılan bombalarla batırıldı.⁴⁰⁷

2.6.9. UB-42 DENİZALTISININ HAREKATI:

Çanakkale Savaşından sonra Ruslara karşı İstanbul filosunda yer almak üzere 3 Ağustos 1916'da Pola'dan yola çıktı. 16 Ağustosta Haliç'e vardı. Müteakip dönemde Ruslara karşı hareket icra etti.⁴⁰⁸

1 Şubat 1917'den itibaren Tahditsiz Denizaltı harbi ilan edilmesiyle beraber UC-23 ile birlikte Ege denizine gönderildi. 5 Şubatta karakola başlayan UB-42, tespit edilince gemiler gece seyir yapmaya başladılar. Şiddetli fırtınanın varlığı ve geminin düşük sürati nedeniyle tespit edilen gemilere de hücum etmek mümkün olmadığından, 22 Şubatta Haliç'e döndü.

23 Mart 1917'de Anadolu Sahillerinden Beyrut'a kadar hareket icra etmek üzere limandan ayrıldı ve yolda 150 grostonluk bir Yunan uskunasını batırarak 7 Nisanda Beyrut'a girdi.

14 Nisanda İskenderiye'nin 45 mil kuzey-batısında sabah 04:00 sularında 2 torpido atarak İngiliz Foxglove kruvazörünü batırdı. 16 Nisanda bir Mısır uskunasını batırarak Beyrut'a döndü. Buradan İstanbul'a hareket eden denizaltı, 23 Nisanda bir İtalyan yelkenlisini batırarak 30 Nisanda Haliç'e bağladı.

24 Haziranda tekrar Ege'ye açıldı ve 8900 grostonluk Cestrian gemisini batırdı. Derine dalarken sızmazlık sorunu yaşayan denizaltı İstanbul'a döndü.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.49.

⁴⁰⁷ Herman LOREY, a.g.e.,s.531.

⁴⁰⁸ Herman LOREY, a.g.e.,s.531.

⁴⁰⁹ Herman LOREY, a.g.e.,s.570-574.



Resim 31: S.S. Cestrian

2.6.10. UB-45 DENİZALTISININ HAREKATI: Çanakkale Savaşından sonra Ruslara karşı İstanbul filosunda yer almak üzere 3 Ağustos 1916'da Pola'dan yola çıktı. 12 Ağustosta Haliç'e vardı. Müteakip dönemde Ruslara karşı hareket icra etti.⁴¹⁰ 6 Kasım 1916'da Varna önlerinde mayına çarparak battı.⁴¹¹

2.6.11. UB-46 DENİZALTISININ HAREKATI: 23 Eylül 1916'da Pola'dan hareket etti. 2 Ekimde 6000 ton yulaf taşıyan İngilizlerin 3442 grostonluk Huntsjall nakliye gemisini batırdı.⁴¹² 7 Aralık 1916'da mayına çarparak battı.⁴¹³

2.6.12. UC-14 DENİZALTISININ HAREKATI: Asıl amacı mayın dökücü olan bu denizaltı, Pola'dan Avusturya muhripleri tarafından yedeklenerek Orak adası üzerinden 29 Temmuzda İstanbul'a geldi. Pola'dan yola çıkmadan önce mayın oluklarının olduğu bölmeye sızdırmaz konteynerler monte edilerek kritik malzemeler ve 4 adet torpido gönderildi. Eylül 1915 sonundan itibaren Adriyatik denizinde görevlendirildi.⁴¹⁴

2.6.13. UC-15 DENİZALTISININ HAREKATI

7 Temmuzda Pola'dan hareketle Avusturya muhripleri tarafından yedeklenerek 20 Temmuzda Orak adasına geldi. Makinelerinde oluşan arızaları gidermek maksadıyla 9

⁴¹⁰ Herman LOREY, a.g.e.,s.531.

⁴¹¹ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.49.

⁴¹² Herman LOREY, a.g.e.,s.555-556.

⁴¹³ Çanakkale Boğaz Komutanlığı, a.g.e.,s.49.

⁴¹⁴ Victor RUDENNO,a.g.e.,s.144.

Ağustosa kadar burada kaldı. Limanda geçen süre zarfında gemiyi iskelede sadece kulesi görülecek şekilde daldırdı ve açık deniz tarafından bakıldığında görülen kısmı sahilin rengine boyadı. 9 Ağustosta İstanbul'a hareket eden denizaltı, saatlerce insan cesetleri, hayvan leşleri, kıtaata ait malzemeler ve enkazların arasından geçti.⁴¹⁵

Beklenen mayınların gelmesini müteakip UB-8 denizaltısı ile birlikte 5-8 Mart 1916 tarihleri arasında Sivastopol önlerine giderek ticaret gemilerinin ilerleme rotalarını tespit ettiler. Müteakiben 24 Martta ilk 11 mayınlı hattı, 26 Martta ikinci 11 Mayınlı hattı Sivastopol Askeri Limanı ağızına döktü.

2.6.14. UC-13 DENİZALTISININ HAREKATI

17 Ağustosta konteyner yüklü olarak Pola'dan ayrıldı. 26 Ağustosta Orak'a vardı. Burada Türk bayrağı taşıyan 37 grostonluk İtalyan yelkenli gemisi Sahina Noria'yı batırdı. 4 Eylülde Boğaz'a giren ve 6 Eylülde İstanbul'a varan bu denizaltı da konteyner içerisinde kritik malzemeler ve 4 adet torpido getirdi.⁴¹⁶

22 Kasımda Tuapse önlerinde bir uskuna'yı tahrip fişegiyle batırdı. 23 Kasımda 1200 grostonluk bir vapuru kovaladı ve karaya oturan vapurun tayfası gemiyi terk etti. Ardından gece Sosha limanına baskın yaptı ve 2 gemiyi tahrip kalıbıyla batırdı. Kendisine açılan ateşe rağmen limandan çıkmayı başardı. 29 Kasım 1915'te gece düşük görüşte şiddetli fırtına içinde ilerlerken İstanbul'un yaklaşık 50 mil Doğusundaki Kerpe kayalıklarına çarptı. Geminin kurtarılması mümkün görülmediğinden burada kendi personeli tarafından imha edildi.⁴¹⁷

2.6.15. UC-23 DENİZALTISININ HAREKATI

Zayıtlar nedeniyle denizaltı mevcudundaki azalma sonucu Rus tehlikesi kendini hissettirince bu denizaltı 5 Aralık 1916'dan itibaren İstanbul filosunda görevlendirildi. Bu denizaltıda Mayınlara ilave olarak 2 adet de torpido kovarı bulunuyordu.

⁴¹⁵ Herman LOREY, a.g.e.,s.415-422.

⁴¹⁶ Herman LOREY, a.g.e.,s.425-426. Uboat.net,Sahina Noria, https://uboat.net/wwi/ships_hit/5298.html (Erişim Tarihi: 13.11.2017)

⁴¹⁷ Herman LOREY, a.g.e.,s.451.

1 Şubat 2017'de tahditsiz denizaltı harbi ilan edilmesinden sonra 20 Şubatta ege denizine açıldı. Mondros limanı önüne 6 adet mayın döktü⁴¹⁸ ancak bir cıvata deliğinden içeriye su girmesi nedeniyle 23 Şubatta Haliç'e döndü.

Mayıs ortasında tekrar Ege'ye açıldı ve 25-26 Mayısta Mondros ve Selanik önlerine 9'ar adet mayın döktü. 2 Haziranda tekrar Ege'ye açıldı. 6 Haziranda Selanik önlerine 6 mayın döktü. 14 Haziranda 4500 grostonluk bir nakliye gemisini batırdı. Adalar arasında 6 yunan yelkenlisini batırdı. Müteakiben 1200 grostonluk Xiphias vapurunu batırdı. 24 Haziranda Haliç'e döndü.⁴¹⁹ 20 Ocak 1918'de Yavuz ve Midilli tarafından Mondros Limanına yapılan baskına katıldı.⁴²⁰

⁴¹⁸ GENKUR-1976,s.267.

⁴¹⁹ Herman LOREY, a.g.e.,s.565-573.

⁴²⁰ GENKUR-1976,s.268.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇANAKKALE DENİZALTI HAREKATININ SONUÇLARI, DEĞERLENDİRMESİ, VE STRATEJİK OLARAK DENİZALTININ DEĞERLENDİRMESİ

3.1. SONUÇLAR

3.1.1. TOPLAM GEMİ KAYIPLARI VE KAYIPLARIN DEĞERLENDİRMESİ

Denizatılar 25 Nisan 1915 - 6 ocak 1916 arasında yaklaşık 9 ay hareket icra etmiş, ancak deniz nakliyatını dahi kesmeyi başaramamışlardır. Yeni bulunan denizaltı silahı ile mücadeleyi tam olarak bilmemesine rağmen Müttefikler Marmara'ya gönderilen 13 denizaltıdan 9 denizaltı gemisini kaybetmiştir.⁴²¹

Çanakkale Cephesinde karşılıklı olarak meydana gelen kayıpların ayrıntıları Ek.2 ve Ek.3'te sunulmuş olup, tonaj toplamları aşağıda olduğu gibidir.

Savaş süresince Türk tarafı Müttefik denizaltıları nedeniyle toplam tonajı 34000 ton olan 34 yardımcı sınıf gemi ve toplam tonajı 4000 ton olan 220 yelkenli ve kayık kaybetmiştir. Ayrıca toplam tonajı 25300 ton olan 7 harp gemisi kaybetmiştir. Bu haliyle Türk tarafı toplam kabı 63300 ton olmuştur.

Müttefikler ise toplam tonajı 34946 ton olan 9 yardımcı sınıf gemi kaybetmiştir Ayrıca toplam tonajı 86963 ton olan 15 harp gemisi kaybetmişlerdir. Bu haliyle Müttefiklerin toplam kaybı 121909 ton olmuştur.

Harp Gemisi Kayıpları: Türk tarafı **25300** ton (7 Gemi), Müttefik tarafı **86963** ton (15 gemi) kaybetmiştir. Her iki tarafın kayıpları harp gemileri açısından karşılaştırıldığında Müttefiklerin kayıpları, Türk tarafının kayıplarının yaklaşık 3,5 katıdır. Ayrıca Müttefik Donanmasının görevi en basit şekilde "zorlayarak Boğaz'ı geçmek" ti. Yani savaşın en değerli ve kritik unsurları bu donanmaya ait gemilerdi. 18 Mart günü yaşanan kayıplar Müttefik Donanmanın toplam kaybının yaklaşık yarısını oluşturmaktaydı. Bu tarihte tek günde yaşanan kayıplar nedeniyle,

- Müttefikler Çanakkale Deniz Savaşı'nı kaybetmiş,

⁴²¹ GENKUR -1996,s.290.

- Dünya'nın en büyük sömürge devletleri olan bu ülkeler büyük bir prestij kaybına uğramıştır.

13 Mayıs 1915 gecesı Muavenet-i Milliye muhribimiz tarafından Morto koyuna sızılarak burada demirli bulunan Goliath zırhlısı bir torpido ile batırılmıştır. 750 kişilik mürettebattan 570 kişi ölmüş, bunun üzerine Çanakkale'nin denizden zorlanarak geçilmesi fikri tamamen terk edilmiştir.⁴²²

Bu tarihten sonra Müttefik Donanması 25 Nisandan itibaren karaya çıkan birliklere deniz top ateş desteği sağlamış ve Türk askerine adeta ölüm kusmuştur. 25 ve 27 Mayıs'ta ise bölgeye gelen U-21 denizaltısı Majestic ve Triumph gemilerini batırmıştır. Bu kayıpların sonuçları Müttefikler için çok ağır olmuştur.

- Müttefik donanması deniz top ateş desteğini keserek adeta Mondros limanına hapsolmuş,

- Karada bulunan Müttefik çıkarma birlikleri moral olarak çöküntüye uğramış,

- Top ateşinden kesilmesiyle Türk birliklerinin zayıatları azalmış ve birlikler hareket serbestliği kazanarak avantaj sağlamış,

- Büyük gemilerin kıyının yakınına kadar getirdiği ikmal maddeleri küçük gemiler tarafından sahile taşınırken bu tarihten sonra küçük gemiler Mondros limanına gidip gelmek zorunda kalmış ve bu durum ikmalde aksamalara neden olmuştur.

Çanakkale Cephesinde Osmanlı Donanmasının ana görevi "Cephenin deniz lojistik desteğinin devam ettirilmesi" idi. Bu görev esnasında savaş boyunca Osmanlı Donanması 253000 ton gemi kaybetmiştir. Bu kayıplar savaş süresince farklı tarihlerde olmuş ve savaşın hiçbir döneminde bir kırılma noktası teşkil etmemiştir. Hatta Osmanlı Donanmasının harp gemisi kayıplarının en büyüğü olan Barbaros Zırhlısının kaybı dahi Çanakkale Savaşı'na pek tesir etmemiştir. Çünkü deniz lojistik ulaştırması bir kısım aksamalarla beraber devam ettirilmiştir. Ayrıca deniz lojistik hattının karada iki alternatifi de devamlı faal tutulmuştur.

Çanakkale Cephesi coğrafi konum olarak incelendiğinde Müttefikler açısından denizaşırı bir bölge olduğu görülmektedir. Halbuki Osmanlı açısından bakıldığında İmparatorluk'un merkezine çok yakındır. Ayrıca en önemlisi deniz yolu olmasına rağmen

⁴²² S.Murad Hatip, a.g.m. s.183.

bu yolun iki alternatifi daha vardır. Müttefikler açısından bakıldığında ise başka alternatifi olmayan deniz yolunun açık tutulması çok daha kritik bir husustur. Bu nedenle yardımcı sınıf gemi kayıplarının Müttefikler açısından daha kritik olduğu değerlendirilmektedir. Yardımcı sınıf gemi kayıpları: Türk tarafı **38000** ton (34 gemi, 220 yelkenli), Müttefik tarafı **34946** ton (9 gemi) kaybetmiştir. Bu rakamlar incelendiğinde, lojistiği tamamen deniz yoluna bağlı olan ve ciddi miktarda gemi kaybeden Müttefik Ordusunun, gemi kayıplarından Osmanlı Ordusu'ndan daha fazla etkilendiği değerlendirilmektedir.

Türk tarafının Cephede toplam kaybı **63300** ton iken, Müttefik tarafının **116309** ton olmuştur. Müttefikler Türk tarafının yaklaşık iki katı kadar gemi kaybetmiştir. Ayrıca Türk tarafının kayıplarının çoğu yardımcı sınıf gemiler iken, Müttefiklerin kayıplarının çoğu, çok değerli harp gemileridir. Bu nedenlerle Müttefiklerin kayıpları Türklerin kayıplarından kat kat daha fazladır.

Not : Eğer Ian Hamilton, 25 Nisan 1915'te General Birdwood'un tavsiyesine uyup geri çekilme kararını verseydi toplam gemi kayıpları aşağıdaki şekilde olacaktı.
Toplam Kayıp: Türk Tarafı: 9720 ton (9200 ton harp, 500 ton yardımcı sınıf)
Müttefik Tarafı: 41050 ton (tamamı harp)

3.1.2. KARADENİZ'DEKİ KAYIPLAR VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Karadeniz'de karşılıklı olarak meydana gelen kayıpların ayrıntıları Ek.4 ve Ek.5'te sunulmuş olup, tonaj toplamları aşağıda olduğu gibidir.

Harp sınıfı olarak Türk tarafı **5390,5** ton (9 Gemi), Rus tarafı **29385** ton (3 gemi) kaybetmiştir. Yardımcı sınıf olarak Türk tarafı **77041** ton (73 gemi, 100 yelkenli), Rus tarafı **43582** ton (25 gemi) kaybetmiştir. Toplamda Türk tarafı **82431,5** ton, Rus Tarafı **72967** ton gemi kaybetmiştir.

İlk etapta Rus tarafının harp gemisi kayıpları çok daha fazla olarak görülmekle beraber 23783 grostonluk İmparatoriçe Maria, geminin düşman eline geçmesini önlemek amacıyla Ruslar tarafından 16 Haziran 1918 tarihinde batırılmıştır. Bunun haricinde Rusya'nın savaş süresince harp gemisi kayıpları yaklaşık 5600 ton olmuştur.

Tüm denizlerdeki kayıplar dahil edildiğinde I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Türk tarafının harp gemisi kayıpları **30690,5** ton (16 Gemi), Rusya dahil Müttefik tarafının harp

gemisi kayıpları **116348** ton (18 gemi) olmuştur. Türk tarafının yardımcı sınıf gemi kayıpları **115041** ton (107 gemi, 320 yelkenli), Rusya dahil Müttefik tarafı **72928** ton (33 gemi) olmuştur.

Donanmanın Karadeniz'deki başlıca görevleri; İstanbul Boğazı'nı savunmak, Rus çıkarmasına mani olmak ve Karadeniz'de lojistik nakliyatın devamlılığını sağlamaktır.

Savaş süresince Yavuz ve Midilli Çanakkale'ye gelmemişler, Marmara'da bulunmamışlardır. Ayrıca Türk tarafının Karadeniz'deki yardımcı sınıf gemi kayıpları incelendiğinde devasa boyutlara ulaştığı, hatta devamlı denizaltı hareketi icra edilen Marmara'daki yardımcı sınıf gemi kayıplarının yaklaşık 2 katı olduğu görülmektedir. Bu rakamlardan hareketle Rus Donanmasının Karadeniz'de çok etkili olduğu sonucuna varılabilir. Yani Yavuz ve Midilli'ye rağmen Karadeniz'de Ruslara yeteri kadar hareket alanı kaldığı söylenebilir. Bu nedenle Amiral Von Usedom'un, tıpkı Çanakkale'de olduğu gibi Karadeniz'de de Yavuz ve Midilliyi kullanırken bekalarını sağlamayı ön plana çıkardığı sonucuna varılabilir.

Toplam kayıplar olarak Türk tarafı kaybı **145731,5** ton, Müttefik tarafı kaybı **189276** tondur. Toplam rakamlar göz önüne alındığında her şeye rağmen savaşın sonuçlarının Müttefikler açısından daha ağır olduğu sonucuna varılabilir.

3.2. DEĞERLENDİRME

3.2.1. DENİZALTI HAREKATININ DEĞERLENDİRMESİ

İtilaf devletleri Çanakkale Cephesi'ne dünyanın o güne dek gördüğü en güçlü donanmayı getirmişlerdi. Kendi güçlerinden emin olduklarından Çanakkale Savaşı için detaylı bir planlama da yapmadan Amiral Carden'in önce 7 maddeden oluşan ve daha sonra 4 maddeye düşürülen basit planını uygulayarak boğazı rahatlıkla geçeceklerini düşünüyorlardı.⁴²³ Bu özgüvenin verdiği rahatlık nedeniyle olası olumsuz durumlar için herhangi bir yedek plan hazırlama gereksinimi duymamışlardı.

Bu düşünce içerisinde dönemin denizcilik bakanı olan Winston Churchill, Süveyş Kanalı'nın Türkler tarafından saldırıya uğrama ihtimali, Armadanın gücü ve Türklerin zayıflığı gerekçeleriyle Çanakkale'ye asker kaydırmayı uygun bulmuyordu.⁴²⁴

18 Mart öncesinde Churchill'e harekâtın gidişatı konusunda rapor veren Amiral Carden, 2 Mart 1915'te ilk raporunda 14 gün sonra İstanbul'da olacağını belirtirken, ikinci raporunda deniz harekâtını destekleyecek bir kara harekâtından bahsetmektedir. Bunun üzerine aceleyle bir kara ordusu oluşturulurken, kara ordusunun komutanı olarak atanan General Ian Hamilton büyük deniz saldırısından birkaç gün önce bölgeye gönderilmiştir.⁴²⁵

Sahip olunan kuvvetin çok büyük olması nedeniyle harekâtın bu aşamasında, evrimini henüz tamamlamış denizaltılar sadece savunma maksatlı olarak bölgeye gönderilmişti. Hatta itilaf kuvvetleri donanma ile boğazı kısa bir süre içinde geçmeyi umduklarından yıpratma savaşı söz konusu dahi olamazdı. Bu nedenle Müttefiklerin uzun süreli bir harekât için ikmal planları yoktu. Ian Hamilton'un da hatıralarında belirttiği üzere kara harekâtının ilk aylarından itibaren itilaf kuvvetleri çok büyük ikmal sıkıntıları yaşamışlardı.⁴²⁶

İtilaf kuvvetleri 18 Mart akşamı aldıkları büyük yenilgiyle 3 büyük savaş gemilerini kaybederek harp tarihinde eşi nadir görünen bir bozguna ve hayal kırıklığına uğramışlardı. Beklenmedik bu yenilgi karşısında İtilaf Devletleri ellerinden gelen her şeyi savaşı kazanma uğrunda kullanmaya karar vermişlerdi. Ya Çanakkale'yi geçecekler ya da büyük

⁴²³ Ahmet Altıntaş-Zeynep Altıntaş, a.g.e.,s.116.

⁴²⁴ Yusuf Ali Özkan, "Prof.Dr. Christopher Bell'in Yeni Eseri Churchill and the Dardanelles Üzerinden bir inceleme: Churchill Çanakkale Savaşlarının tek sorumlusu mudur?",y.y.17.10.2017, http://www.geliboluyuanlamak.com/771_prof-dr-christopher-bell-in-yeni-eseri-churchill-and-the-dardanelles-uzerinden-bir-inceleme-churchill-canakkale-savaslarinin-tek-sorumlusu-mudur.html(10.11.2017)

⁴²⁵ Ian Hamilton, a.g.e. Volume I,,s.6.

⁴²⁶ Ian Hamilton, a.g.e. Volume II,s.8-12.

bir itibar kaybına uğrayacaklar ve kendi kamuoylarından koltuklarını sarsacak bir tepkiyle karşılaşacaklardı. Ayrıca önemli bir müttefik olan Rusya'nın desteğini de kaybedeceklerdi. Artık bu savaş müttefikler için bir onur meselesi haline gelmişti. Bu tarihten itibaren kendi güçlerine de karşı koyulabildiğini ve Çanakkale'yi geçmenin çok zor olduğunu anlayan itilaf devletleri, kendi stratejilerini geliştirme gereği duymuş ve kara harekâtını başlatmanın yanında yardımcı bir planın daha devreye girmesinin gerekli olduğuna karar vermişlerdir.

İtilaf kuvvetleri, tam bu aşamada asimetrik bir etki edeceğini düşündükleri denizaltılardan savaşı kazandıracak stratejik bir etki beklentisine girmişlerdir. Nihayetinde harekâtın başarısını denizaltıların başarısına bağlamışlardır. Ian Hamilton'un ifadesine göre Lord Kitchener: *“Denizaltılarımızdan biri Marmara'ya girip sancağını gösterirse Gelibolu yarımadası üzerindeki bütün Türkler kaçacaktır”* diyerek denizaltılardan beklentisini bu şekilde ifade etmiştir.

Denizaltı kullanım planı şu şekildeydi; denizaltılar Marmara'ya geçecek, ikmal yapan tüm gemileri ve hatta yanında hastane ve yaralı taşıyan gemileri batıracak, sivil yolcu taşıyan tarifeli trenleri ve vapurları dahi bombardımana tutacak, küçük takasıyla kendi geçimini sağlayan ufak kayıkçıları dahi batıracak, batırdığı kayıkların tayfalarına “savaşı bırakın” şeklinde bildirimler dağıtılacak, boş kayıkları da daha önce malzeme taşımış olabileceği gerekçesiyle batıracaktı. Böylece Türk Kuvvetlerinin en önemli lojistik ikmal yolu olan deniz ulaştırmasını da engelleyerek savaşı kazanabileceklerini düşünmekteydiler.

Bu plan değerlendirildiğinde, denizaltılar yüzde yüz başarılı olsalar dahi İtilaf Kuvvetlerinin nihai hedefleri olan “Cephenin Lojistiğinin Kesilmesi”nin mümkün olmadığı görülmektedir. Çünkü Türklerin kullandığı kara ikmal yolunu denizaltıların kesmeleri hala imkânsız görünmekteydi. Bu sebeple; açıkça söylenebilir ki denizaltıları Marmara'ya gönderme planı beklentileri tamamen karşılayabilme imkanı olmadığından dolayı ölü doğmuş bir plan olarak değerlendirilmektedir.

Kendilerinden savaşın kaderini etkileyecek bir başarı beklenen denizaltılar, deniz yolunu tamamen kapamış olsalardı dahi bu başarı stratejik bir başarı haline evrilmeyeceği değerlendirilmektedir. Çünkü kara ikmal hatları her halükarda açık kalmış olacaktı. General Hamilton 25 Nisanda kara harekâtının kötü gidişatı nedeniyle geri çekilmeye hazırlanırken AE-2 denizaltısının Marmara Denizi'ne girdiği haberini aldığı anda geri çekilme kararından vazgeçmiş ve 25 Nisan 1915'te bitecek olan kara harekâtının Ocak 1916'ya kadar devam etmesine kara vermiştir. Bu karardan dolayı, kayıplar her iki taraf için de

muazzam derecede artmıştır. Aslında denizaltılardan olağan etkisinden fazla beklenti kendi ülkelerine de kazanç değil, muazzam bir zarara neden olmuştur.

Ayrıca İngiliz denizaltılarından beklenen stratejik etki, hiç planlanmayan biçimde, her ne kadar denizaltılara nazaran daha eski bir teknolojiye sahip olsa da Nusrat mayın gemisine yani Türk tarafına nasip olmuştur. Nusrat Mayın Gemisi döktüğü mayınlarla, sadece Çanakkale'nin değil Birinci Dünya Savaşı'nın da seyrini değiştirmiştir. Yani, tüm cephe değerlendirildiğinde, İngiliz denizaltılarının etkisi, Nusrat mayın gemisinin 7-8 Mart gecesi döktüğü mayınların üçünden çok daha az olmuştur.,

Bunun yanı sıra, kara harekâtının başlamasından tam bir ay sonra Türk tarafını desteklemek için cepheye gelen U-21'nin, iki büyük İngiliz savaş gemisini batırmayı başarması sonucunda İtilaf Devletleri'nin büyük savaş gemilerini Mondros limanına çekilmeye zorlamıştır. Böylece deniz top ateş desteği kesilmiş, karaya çıkan müttefik askerlerinde manevi çöküntü yaşamasına neden olmuş, ayrıca çeşitli ikmal sıkıntıları baş göstermiştir. Bununla birlikte Türk tarafında büyük bir morale ve sevince neden olmuştur.

Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı Donanması, maddi yetersizliklerine rağmen üzerine düşen görevi başarıyla yerine getirdiği değerlendirilmektedir. 8,5 ay süren Çanakkale Kara Muharebeleri sırasında donanma, Karadeniz cephesindeki uğraşına ve Çanakkale'de çeşitli görevlerine ek olarak, İstanbul-Çanakkale deniz nakliyatını devam ettirme görevini de yerine getirmiştir. İstanbul-Çanakkale nakliyatı, birçok gemi kaybına rağmen devam ettirilebilmiştir. Türk ticaret filosu da (Şirket-i Hayriye, Seyr-i Sefain ve Haliç şirketleri), bu nakliyatta aldığı görevi layıkıyla yerine getirmiş ve adeta kendilerini kurban edercesine ikmali devam ettirmişlerdir. Türk harp ve ticaret bahriyeleri zor koşullar altında ve çoğu eskimiş olan gemilerle ikmali devam ettirmek suretiyle Türk deniz tarihinde iyi bir iş birliği sergilemişlerdir.

Birinci Dünya Savaşı'nda özellikle Çanakkale cephesinde önemlerini artıran denizaltıların icra ettikleri hareketler sayesinde tüm dünya bu tür silahların ne kadar tehlikeli ve caydırıcı olabileceğini anlamıştır. İngiliz denizaltıları, Çanakkale'deki mâniaları geçerek, Marmara'da bir çok Türk gemisini batırarak, karaya personel çıkararak sabotaj girişiminde bulunmuş, kara bombardımanı icra etmiş hatta psikolojik harekâta bulunmuşlardır. Buna karşılık, U-21 denizaltısı Majestic ve Turimph zırhlılarını batırınca, o güne değin pervasızca boğazın birçok bölgesini top ateşine tutma görevini yerine getiremez olmuşlar ve yerlerini ufak muhriplere bırakmak zorunda kalmışlardır. Bir denizaltının varlığı savaş gemilerinin geri çekilmesine sebep olmuştur.

Kesin olmayan sayılara göre Türk Milleti, on binlerce yetişmiş insanını yitirmiştir. Bu kayıplar büyük bir personel açığına neden olmuş ve hem savaş sırasında hem de Kurtuluş Savaşı'nda kendisini hissettirmiştir. Eğer savaşın başında Osmanlı Donanması'nın da birkaç denizaltısı ve onları kullanacak personeli olsaydı ve açık denizlerde İtilaf Donanması'nı kendi donanmasıyla karşılayabilseydi, İtilaf Donanması'na ait zırhlılar Çanakkale Boğazı içerisine girip pervasızca hareket edemeyecek, belki de geri dönmek zorunda kalacaklardı. Böylece etkileri uzun yıllar devam eden insan kaybı ve çok büyük miktarlarda mili servet kaybına mahal verilmeyecekti. Milli sistemlere sahip ve düşmanı uzaklarda karşılayabilecek bir denizaltı gücünün sadece Çanakkale Savaşı'nda değil gelecek muharebelerinde büyük bir kuvvet çarpanı olacağı değerlendirilmektedir.

Dönemi itibariyle denizaltıların stratejik bir silah olarak daha henüz keşfedilmiş olmasına ve imkânlarının çok kısıtlı olmasına rağmen bir denizaltının Çanakkale Boğazı'nı geçtiği haberi gelince savaşın kaderinin bir anda değişmesi, günümüzde, coğrafyamızda yaşanacak bir savaşta denizaltıların savaşın kaderine ne denli tesir edebileceklerini göstermektedir. Günümüzde sadece bir Nükleer denizaltının, ülkemizin en iç sularına kadar sokulup saldırıdan önce herhangi bir ön ikaz vermeden, dolayısıyla tedbir alınmasını engelleyerek, atacağı 100'den fazla seyir füzesiyle vatanımızın en stratejik hedeflerini yok edebileceği gerçeği, içinde bulunduğumuz coğrafyada küçümsenmeyecek bir ihtimaldir.

Açık denizlerdeki bir donanmanın varlığı birçok zaman savaşların kazanılmasının ötesinde savaşların başlamasını dahi önlemiştir. Devletin proaktif politikasına uygun bir aktiflikle yönlendirilen bir donanma, ülkenin çıkarlarını korurken en önemli milli güç unsuru olan insandan tasarruf ettirebilir. Günümüzde ise bunun teminatının milli silah sistemleri olduğu değerlendirilmektedir. Çünkü yabancı bir devlet tarafından yapılmış modern bir silahın, üreticinin çıkarlarının müsaade ettiği limitlerin ötesine geçmeyeceği, ayrıca kullanan açısından çok olumsuz sonuçlara sebep olabileceği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla düşmanı asıl korkutan, tamamen kendi kontrollerinden bağımsız olan milli silah ve sistemlerdir. Bu sebeple stratejik unsurlarımızın silahlarının mutlaka milli olması gerekmektedir. Savaşın hiç olmadık bir yerinde arıza yapmayacağını bildiğiniz milli bir denizaltının ve milli bir torpido silahının bir savaşın seyrinde ne denli etkili olabileceği buradan da açıkça görülmektedir.

Ayrıca Muasır olarak görülen medeniyetlerin her iki Dünya Savaşı'nda da çıkarları uğruna ne kadar acımasız oldukları, gelecekte de bu devletlerle yapılacak savaşlarda ne kadar acımasız ve tehlikeli olabileceklerini gösterdiği değerlendirilmektedir.

Müttefikler "Eğer Çanakkale savaşı kazanılsaydı Birinci Dünya Savaşı çok kısa sürede bitirilebilecekti" diyerek Churchill'in Çanakkale cephesini açma fikrini destekler ve Churchill'i bir dahi olarak kabul etmektedirler. Birinci Dünya Savaşı'nı kısa yoldan bitirmek için Türkiye'nin savaşa girmemesini sağlamak daha iyi bir fikir olabilirdi.

Sonuç olarak Müttefik denizaltıları stratejik ve hayati olan hedeflerine her türlü denemelerine rağmen ulaşamamışlardır. Ancak Alman denizaltılarının münferit hareketleri ve noktasal başarıları dahi Müttefikler üzerinde büyük etki yaratmıştır. Bununla beraber Müttefik denizaltılarının elde ettikleri bireysel başarılar taktik düzeydeki başarılar olarak kalmış, savaşın kaderini değiştirecek stratejik bir başarıya dönüşmemiştir. Bu nedenle Çanakkale Müttefik Denizaltı Harekatının başarısız olduğu değerlendirilmektedir.

3.2.2. ÇANAKKALE LOJİSTİK ULAŞTIRMASININ DEĞERLENDİRMESİ

Savaş denildiğinde akla ilk gelen cephede birbiriyle savaşan ordulardır. Ancak bu orduların zafer için gösterdikleri çabanın yanında, sonuca direkt olarak etki eden diğer husus da lojistik destektir. Lojistik destek, savaş halindeki ordunun asker, silah, cephanе, iaşe, ulaştırma ve sağlık hizmetleri gibi hayati öneme sahip ihtiyaçların devamlı ve kesintisiz olarak karşılanmasıdır. Bir harekâtın başarılı olması için kati surette lojistik hususlarla beraber planlanması gerekmektedir. Eğer bir harekât uzun bir döneme yayılıyor ve aylar sürüyorsa (yıpratma savaşları), lojistik destek sonucu belirleyen en önemli unsur olarak ortaya çıkmaktadır.

Barış zamanında modern silahlarla donatılmış, gerek muharebe ve gerekse atış eğitimlerini yaparak savaşa hazır bir hale gelen ordular, sefer sırasında istenilen hedefe ulaşamazlarsa, bunun sebebinin ancak idari faaliyetlerin ve lojistik desteğin yeterli derecede iyi planlanmadığı veya yürütülemediğinden kaynaklandığı değerlendirilebilir. Napolyon'un "Ordu midesinin üzerinde yürür" sözü bu durumu özetlemektedir. Cephe gerisinde bu ikmal hizmetlerinin düzenli olarak verilebilmesi için tüm tesis ve teşkilatını kurarak ateş hattındaki birliklerinin ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan bir ordu, hasmına karşı her zaman bir adım daha öndedir. Bu konuyu ihmal eden yahut yeterince önemsemeyen ordular ise düşmanları karşısında daima dezavantajlıdır. Cephede aç

kalan erin, cephanesiz kalan silahların, tedavi noktasında yaralarını sardıramayarak inleyen yaralının durumu, hep lojistik desteğin yeterli olmamasından kaynaklanmaktadır.

Dünya tarihin en önemli savunma savaşlarından biri olan Çanakkale Muharebeleri ile ilgili bu güne kadar pek çok çalışma yapılmıştır. Ancak bu çalışmalarda daha çok muharip birliklerin harekâtlarına önem verilmiştir.

Osmanlının durumu nedeniyle savaş sırasında cephelerde ordunun idari faaliyetleri ve lojistiği konusunda birçok aksaklığın meydana geldiği kabul edilebilir. Ancak bu cephe imparatorluğun merkezine ve Anadolu ikmal hatlarına en yakın cepheydi. Bu büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bunun yanında Dünyanın en büyük güçleri, bu sefer Afrika veya Arap yarımadasındaki topraklara değil, direkt olarak imparatorluğun merkezine saldırıyorlardı. Bu nedenle Türk milleti her şeyiyle cephe gerisindeydi. Dolayısıyla lojistik konusunda bu cephenin diğer cephelerden çok daha iyi olması doğal bir sonuçtur. Türk ordusunun Çanakkale'de gösterdiği başarısında, kabiliyetli komutanların yüksek sevk ve idarelerinin yanı sıra, diğer cephelere göre ulaşım hatlarının daha kısa olmasının ve zaman zaman aksamasına rağmen lojistik desteğin genel olarak zamanında yapılmasının da büyük etkisi vardır.

Çanakkale Cephesi'nde çarpışan ordu birliklerinin, savaşın başından sonuna kadar her zaman aynı şekilde (ideal bir biçimde) beslendiğini, her vakit sıcak yemek bulduğunu ileri sürmek belki tam anlamıyla doğru olmayabilir. Ancak 5. Ordu İkmal teşkillerinin aldığı tedbirler ve günümüzün ikmal teşkillerini dahi kıskandıran muntazam yapılanması sayesinde büyük bir zafiyete uğramadığını söylemek mümkündür.

5.Ordu Komutanı Liman Von Sanders, Kara Ordusu'nun ikmalinin sağlanmasında büyük bir öneme haiz olan deniz yoluyla gerçekleştirilen lojistik nakliyatın hiçbir zaman kesilmediğini şu şekilde belirtmiştir: "5.Ordu'ya yiyecek ve malzeme ulaşımı büyük zorluk gösteriyordu. En yakın demiryolu istasyonu Trakya'daki Uzunköprü'ydü. Bu istasyon Ordu Karargâhına yaya olarak 7 günlük bir uzaklıktaydı. Öküz arabaları, deve kervanlarıyla çok az şey taşınabiliyordu. Bu nedenle Marmara üzerinden deniz yoluyla nakliyat bir zorunluluktü. Bunu da İngiliz ve Fransızların Marmara'ya soktukları denizaltılar engellemek istiyordu. Türkler için en büyük talih düşman denizaltılarının bu işi başaramamalarıydı." ⁴²⁷

⁴²⁷ Liman Von Sanders, a.g.e.,s.94-97.

Denizaltıların tüm çabalarına ve bir hayli gemi kaybına rağmen, cephe gerisinde kendilerini feda ederek denizaltıların dolaştığı Marmara Denizi'nde her an batırılma tehlikesi altında görevlerini yapan isimsiz kahramanlarımız olan ikmalcilerimiz ve karada her türlü zor yol şartlarına rağmen karınca misali cepheye ikmal köprüsü kuran insanımız sayesinde, Gelibolu'daki kuvvetleri her bakımdan destekleyen Çanakkale lojistik ulaştırması devam ettirilmiştir.



Resim 32: Kamyon Lastiklerinin Alındığı 100'lük Kaime

Yukarıdaki resim, Çanakkale cephesindeki malzemenin taşınacağı kamyonlar için bir tüccar tarafından satılan lastikleri alacak para temin edemeyen ecdadımız tarafından üretilen Osmanlı savaş parasıdır. Gerçek ve savaş parası arasında tek fark; gerçek paranın arka yüzünde "Bedeli Dersaadet'te altın olarak tesviye olunacaktır." İbaresini, savaş parasının arka yüzünde "Bedeli Çanakkale'de altın olarak tesviye olunacaktır" ibaresi vardır. Bu olay sayısız kahramanlık öykülerinden sadece bir tanesidir.⁴²⁸

Birinci Dünya Savaşı'ndaki başarılarla ve yenilgilere dikkatli bir şekilde bakıldığında, gelecekte kötü sonuçlar doğurabilecek olaylarla karşılaşılması için. "amaca ulaşmanın ancak harekâtla lojistik faaliyetlerin birlikte planlanması ve eksikliklerin önceden saptanarak giderilmesi" gerekliliği görülecektir. Bu nedenle daha barış ortamında bulunulurken, idari faaliyetlerin uygun bir şekilde planlanmasıyla birlikte, lojistik yapılanmasının askeri hiyerarşiden ve bürokrasi yoğunluğundan arındırılarak hizmete yönelik olarak mümkün olan en basit bir şekilde yapılmalı ve cephede düşmanla savaşacak unsurların lojistik hususlarıyla kafa yormalarına mahal verilmemelidir. Bunu yapabilmek için de lojistik personeli de en az cephedeki personel kadar fedakâr olmalıdır. Bunun yanında devlet ve millet olarak dış kaynaklara bağılıktan kurtulmanın çarelerini arayıp bulmak, iç kaynaklara yönelmek gerekir. Çünkü bir orduyu en çok mağdur eden husus dış kaynaklara bağlı olunan ve genelde onlarca kat daha fazla fiyat biçilen ikmal

⁴²⁸ Serdar Açıl, Ertuğrul Subaşı, "Bedeli Çanakkale'de Ödendi, Anadolu Ajansı, 17.03.2015, <https://www.aa.com.tr/tr/yasam/bedeli-canakkalede-odendi/66267>, (Erişim Tarihi: 11.01.2018)

malzemeleridir. Ayrıca bu malzemelerin savaş zamanında ne kadar temin edilebileceği ve temin edilseler bile ne kadar kullanılabileceği de meçhuldür. Özellikle elektronik devrelerin uzaktan bir komutla devre dışı kalması ihtimal dâhilindedir.

Son olarak şunu söylemek mümkündür: Savaş meydanlarında lojistik desteğin yeterliliği ve miktarı, uygulanacak olan stratejiye ve taktiğe büyük ölçüde etki etmektedir. Lojistik destek veya bunun olmayışı seferberliğin, hatta savaşların sevk ve idaresine önemli ölçüde etki eden bir unsur olma özelliğini hep korumuştur. Hatta ordular savaşa lojistik imkânları ölçüsünde devam eder demek pek de yanlış sayılmaz.

Bu nedenle Çanakkale’de Cephe gerisinde üstün fedakârlık anlayışıyla çalışan kahraman ecdadımızı da saygıyla anmak bir vefa borcudur.

3.3. STRATEJİK BİR UNSUR OLARAK DENİZALTI

İnsanoğlu suyun üzerinde gitmeyi öğrenip denizin nimetlerinden uzun dönemler faydalandıktan sonra tarih serüveni içerisinde denizin altını da keşfetmiştir. Ancak su üstü gemisinden farklı olarak denizaltı gemileri yakın çağa kadar sadece askeri amaçlar için üretilmişlerdir. Bu sebeple denizaltılara icat edildikleri ilk zamandan beri şeytanın silahı gözüyle bakılmış, uzun dönemler kendilerini sevdirememişlerdir. Ancak teknoloji ilerledikçe denizaltıların da kabiliyetleri artmış ve getirdiği büyük avantajlarla muharebe sahnelerinde sonucu belirleyici roller üstlenmişlerdir. Amerika kolonisinin İngiltere’den kopmasına mani olmak üzere İngiltere’nin Amerika limanlarına uyguladıkları ablukayı kırabilmek için ilk denizaltı olarak kabul edilen ve insan gücüyle dönen pervanesiyle hareket eden Turtle adlı denizaltının abluka gemilerine denizaltından hücum girişimi, her ne kadar başarısız olduysa da, ablukanın kaldırılmasına yetmiştir. Daha sonraki dönemlerde denizaltıların hareket alanında sahip oldukları avantajlar birçok ülke tarafından kabul edilerek çok gizli projelerle denizaltı geliştirme çalışmalarına devam edilmiştir. İngilizler denizaltılar için İngiliz örf ve adetlerine aykırı bir silah olduğu görüşünü savunmuş olsalar da 1886’da sadece sahilden şarj edilebilen ilk denizaltının yapılmasından 28 yıl sonra 1914 itibariyle yeryüzündeki 344’ü faal 80’i tersanede olmak üzere toplam 424 denizaltı gemisinin 104’ünü (22 tersanede) elinde bulundurarak denizaltılara ne kadar önem verdiklerini göstermişlerdir.

1914 itibariyle denizaltı gemileri büyük savaş gemilerini batırmaya başlamalarıyla birlikte bu gemilerin liman savunması gibi taktik kullanımlarından vazgeçilmiş, denizaltı gemileri gitgide artan bir oranda stratejik görevleri yerlerine getirmeye başlamışlardır.

Birinci Dünya Savaşı'yla birlikte denizaltı gemileri önemlerini daha da artırmışlar ve su üstü gemileri için yapılması imkansız olan birçok görev denizaltılar tarafından kolaylıkla icra edilmiştir. Özellikle Çanakkale savaşında icra edilen mayın dökme hareketi, SAT hareketi, istihbarat ve bilgi toplama hareketi gibi çeşitli hareketler sayesinde tüm dünya bu tür silahların ne kadar tehlikeli ve caydırıcı olabileceğini anlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın en ölümcül ve acımasız yüzü olan denizaltılar, soğuk savaş döneminde balistik füzelerle donatılarak ülkelerin güç dengesinde önemli bir çarpan konumuna gelmişlerdir. Soğuk savaş sonrasında balistik füzelerin kullanımının kısıtlanmasının ardından cruise füzeleri ile donatılmış olan denizaltı gemileri gizliliğini ve sürpriz etkisini bozmadan düşman kontrolünde olan bir bölgeye veya denize çok rahatlıkla sızıp hedef ülke için stratejik öneme sahip yüzlerce kara hedefini herhangi bir ikaz vermeden imha etme kabiliyetine sahip olmuşlardır. Denizaltıların sahip oldukları torpidoların menzillerinin çok uzun olmasıyla kapladıkları sahaların boyutları muazzam derecede büyümüştür. Bu boyut artışının yanında artan iletişim teknolojisiyle denizaltı gemilerinin harp karargahları ile gerçek zamanlı koordine kurarak yüzlerce mil ötedeki hedeflerden istihbarat almaları ve bu hedefleri etki altı almaları sağlanmıştır. Bunun yanında gelişmiş bilgi aktarım sistemleriyle ufuk ötesindeki denizaltının bizzat temas sağlamadığı, sadece diğer dost unsurlardan aktarılan bilgilere göre belirlenen hedeflere dahi torpedo ve güdümlü mermilerle saldırma imkanına sahip olmuşlardır.

Denizaltılar İkinci Dünya Savaşı'ndan itibaren devletlerin politikalarına etki edebilecek bir seviyeye gelmiştir. Bu nedenle Dünya coğrafyası üzerinde güç tanımlaması yapılırken denizaltı hususu göz önünde bulundurulmak zorundadır. Bu husus denizaltının sadece yıkıcı etkisi göz önüne alınarak değil, aynı zamanda ülkelerin güvenliklerine sağladıkları muazzam katkılar nedeniyle devletlerin bekası ve dünya düzeninin korunması açısından da göz önüne alınmalıdır. Denizaltı gemisi ilk bakışta şeytan işi veya kapitalizmin acımasız aracı olarak savaşlarda yıkımı artırıcı ve kan dökülmesini kolaylaştırıcı bir silah olarak görülebilir. Ancak savaşlarda denizaltı gemisi ülkeleri birbirinden uzak tutmanın en etkili yoludur. Eğer bir ülkenin elinde zayıf ve düşük süratli olmasına rağmen yeterli sayıda denizaltısı olursa o ülkenin denizden istilasını hemen hemen imkânsızlaştırır. Dolayısıyla en küçük ülkelerin dahi tek saldırı yolu deniz olan büyük devletlere karşı emniyetleri sağlanmış olur. Dolayısıyla denizaltı gemisi herhangi bir devletin vatanında meydana gelebilecek kan dökümünü engelleyebilir. Bu yönüyle denizaltı gemisi çok iyi bir arabulucudur.

Halihazırda zengin fakir ayrımı olmaksızın birçok ülkenin elinde denizaltı silahı vardır. Bu silah güçlü ülkelerin kuvvetlerine daha küçük bir çarpanla etki etmesine rağmen, güçsüz olan ülkelerin silahlı kuvvetlerine birkaç katı şeklinde kuvvet çarpanı olarak etki etmektedir. Ancak güçsüz devletler denizaltılarını genelde teknolojik olarak daha üstün olduğunu düşündükleri ülkelere yaptırdıklarından bu kuvvet çarpanının miktarı, denizaltıyı yapan ülkenin doğal müttefiki olan ülkelere karşı düşmektedir. Çünkü denizaltı içerisinde üretilen tüm gürültülerin frekansları denizaltıyı üreten ülkenin elinde olduğundan ve düşük frekanslı gürültüler 20000 yarıya kadar rahatlıkla duyulabildiklerinden eldeki denizaltı ne kadar güçlü silahlara sahip olursa olsun, sahip olunan avantaj, dezavantaja dönüşmektedir. Bu tehlikenin önüne geçmek için bu derece stratejik silahların içerisinde gürültü yayması muhtemel tüm cihazların milli olması bir zorunluluktur. Eğer bu mümkün değilse suni gürültü yaparak asıl gürültüyü maskeleyen cihazlar, uluslararası sularda kati surette devamlı olarak devrede olmalıdır.

Tüm bu olumsuz durumlara rağmen elde edilen tecrübeler su altının gizemli dünyasında hiç beklenmedik olaylar yaşanabileceğini göstermiştir. O anki su şartlarına göre çok gelişmiş sistemlere sahip bir denizaltı, eski ve basit sistemlere sahip başka bir denizaltının çok yakınından geçtiği halde duyamayıp, eski olan denizaltının bir şüphe üzerine attığı bir torpidonun hedefi olabilir. Bu sebeple bir askerin görevi moralini yüksek tutarak sahip olduğu denizaltısına sonuna kadar güvenip savaşmaktan geri kalmamaktır.

Doğası gereği denizaltı gemisi su üstü gemilerine nazaran çok daha avantajlı bir konumdadır. Bazı denizaltıların teknoloji olarak dezavantajları olabilir ancak gizlilik avantajı sayesinde diğer dezavantajlarını dengeleyebilir. Buna ilave olarak personel hususu da denizaltının bir diğer avantajıdır. Denizaltılar hakkında askeri, bilimsel veya sadece strateji açısından birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen konunun personel hususu genellikle göz ardı edilmiştir. Çünkü denizin altında bilinmeyen sayısı çok daha fazla olduğundan ve bilinen değerlerin çoğunun kesinliği bulunmayıp birer ihtimal yüzdeleri olduğundan sistemlerin operatörlere sağladığı katkılar da aynı oranda azalmaktadır.

Bu durumda personel hususu denizin altındaki gemilerde üstündekilere nazaran daha ön plana çıkmaktadır. Tecrübe ve bilgi seviyesi daima silah ve sistemlerin etkinliğine bir çarpan unsurudur. Elindeki silah sistemini iyi seviyede kavramış personel gemisini ve silahını çok daha etkinlikle kullanabilir.

Denizin altında gevşeyen tek bir civatanın dahi yeri geldiğinde hayati öneme haiz olması ve gürültülü çalışan ve gürültüsünü gemi bünyesine ileten bir cihazın personelin hayatlarını dolayısıyla vatanın çıkarlarını tehlikeye sokabilmesi nedeniyle erinden komutanına kadar tüm personelin barış zamanında gösterdiği özveri, olduğu gibi savaşa yansiyacaktır. Bu nedenle denizaltı gemisinde çalışan personel bu tür gemilerde çalışacak kuvveti kendinde bulabilmek için vatanını çok sevmeli ve bu sevgiyle yaptığı işe özen vermelidir.

Yeri bilinmeyen bir denizaltının varlığı muharebe alanını su üstü gemileri için bir kabusa dönüştürebilir. Bu nedenle denizaltının olduğu bir sahada hareket icra ederken denizaltı sürekli baskı altında tutulmalı ve ele geçen ilk hücum fırsatıyla çok yoğun saldırılar gerçekleştirilmeli ve denizaltının amacına ulaşması önlenmelidir. Çünkü su üstü gemilerinin sakınma seyirleri ve aldatma taktikleri nedeniyle denizaltı gemisi birçok zaman sahasında hedef bulmakta dahi zorlandığından denizaltı için menzil içinde saldırıya uygun pozisyonda tespit edilen bir hedef çok değerlidir. Denizaltının sualtı tespit sonarları suüstü gemilerinden çok daha uzun menzilli olması nedeniyle suüstü gemisi denizaltıyı tespit etmeden denizaltı suüstü gemisini tespit edecek ve saldırarak yok edebilecektir. Ayrıca yakın gelecekte denizaltılar hava hedeflerine de saldırma imkanına kavuşacak ve denizaltının bulunduğu bir bölgenin üzerindeki hava sahası da güvenli yerler olmaktan çıkacaktır.

Eğer denizaltı tarafından tespit edilen su üstü gemisi büyük bir savaş gemisi ise birçok denizaltı komutanı elindeki torpidoların gerekirse %30'unu harcayarak o gemiyi batıracaktır. Bu şekilde denizaltının çok torpido harcadığı düşünülebilir ancak bu oranla bu denizaltı bir karakolda ortalama 3 büyük gemi batıracaktır. Bu durum da 15-20 gün içerisinde gerçekleşirse, denizaltı gemisi yiyecek ve su gibi kaynaklarını fazla zorlamadan azami faydayla karakolunu tamamlayıp limana dönmüş olur.

Eski silah ve sistemlere sahip bir denizaltının komutanı da aynı mantıkla savaşmalı, torpidolarından bir kısmının çalışmama ihtimaline karşı bir gemi için torpido atma oranını mevcut torpidolarının %50'sine kadar çıkarmalıdır. Çünkü silahları ve teknesi eski bir denizaltı ile 2 büyük savaş gemisi batırarak limana dönen komutan, karşı tarafa vurduğu ağır darbeye çok başarılıdır ve takdire şayan bir iş başarmış olacaktır.

Eğer denizaltı komutanının karşısına çıkan hedef bir uçak gemisi ise batırılma pahasına, geri adım atmadan başarılı saldırı için en uygun mesafeden tüm torpidolarını kullanarak uçak gemisini batırmalıdır. Müteakiben duruma göre kaçabilir. Ancak

kaçamayacağı bir durumdaysa derhal satha çıkıp personelini tahliye ederek denizaltıyı batırmalıdır. Savaşın geri kalanında esir olacak, bunun yanında savaşın kaderini de değiştirmiş olacaktır.

Eğer bir ülkenin denizde faal olan 10 denizaltısı varsa ve cesurca görevlerini yapmak üzere sahalalarında bulunmakta iseler, savaşın başında birbiri ardına batırılacak birkaç büyük gemi sayesinde karşı tarafı ateşkes ilan etmeye zorlayabilir. Çanakkale'de olduğu gibi en güçlü orduları dahi korkudan deliye döndürebilir ve düşmanlarının kolları vatan toprağına uzanmadan düşmanı durdurabilir. Bu nedenle denizaltılar çetin savaşlarda ülkelerinin en büyük kozları olarak göreve hazır olmalıdır.

Günümüzde denizaltıların tehlikeli sahalarda riskli görevleri üstlenmeleri nedeniyle harcanması kolay olan savaş silahları haline getirilmeleri düşüncesi doğmuştur. Bu amaç için insansız denizaltılar geliştirilmeye başlanmıştır. Bu sayede düşman denizaltısının bulunduğu bir sahada denizaltı savunma harbi icra ederken veya deniz ulaşımının tamamen kesilmek istendiği bir sahada tahditsiz denizaltı harbi icra ederken personel kaybını önleme ve dolayısıyla çok daha cesur adımlar atma imkanı doğacaktır. Bu tür silahlar yakın gelecekte hava hedeflerine de saldırma imkanına da sahip olacaklarından, buldukları sahalarda karşı tarafa çok büyük zayıat verdirebileceklerdir. Günümüzde bazı ülkeler tarafından henüz silahsız olan insansız denizaltılar üretilmiş olup, birçok ülkede proje aşamasındadır. Pervanesi olmayan (elektrohidrodinamik tahrik) denizaltıların geliştirilmesine ise devam edilmektedir.

Dünya genelinde ekonominin savaş idaresinde kısıtlayıcı bir unsur olması nedeniyle son gelişmelerle bir adım daha öteye geçilerek elastik konseptte inşa edilen ve göreve göre ilgili modülleri çok kısa süre içerisinde üzerine eklenip çıkarılabilen denizaltılar inşa edilmeye başlanmıştır. Örneğin bir sahanın kirletilmesi gerektiğinde mayın döküş modülü denizaltıya monte edilirken, sualtı taarruz komandolarıyla bir hareket icra edileceği zaman sualtı taarruz modülü monte edilebilmektedir. Bunun yanında mancınık sistemiyle dalmış durumdaki denizaltıdan tek kullanımlık insansız hava araçları fırlatabilecek modüller üretilmiştir. Bu sayede her türlü görevi icra etme imkanına sahip büyük ve hantal bir denizaltı inşa etmek yerine yine her türlü görevi istenilen zamanda icra edebilen, bunun yanında çok daha küçük ve çok daha sinsî silahlar savaş sahnelerinde boy göstermeye hazırlanmaktadır.

Denizaltıların savaşlarda aldıkları görevlerin yanında barış dönemlerinde de birçok harekatta görev almaya başlamışlardır. Bu nedenle kullanım konseptleri de bu oranda

gelişmektedir. Ancak barış döneminde teknolojisine harcanan paralara oranla denizaltılardan yeteri kadar fayda sayılamamaktadır. Çünkü günümüzdeki denizaltıların hemen hemen tamamı savaşmak için tasarlanmıştır. Bu nedenle doğalarına uygun ve insanlığa hizmet edecek yeni kullanım alanlarının bulunması denizaltılardan sağlanacak faydayı artıracaktır.

Binlerce yıldır terörizm politikanın bir aracı olarak kullanılmıştır. Ancak İnsanoğlu gelişiminde yeni bir aşamaya geçmiş ve dünyada yayılmaya başlayan diyalog ve karşılıklı anlayış sonucunda terörizm insanlığın ortak düşmanı olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Birkaç yüzyıl içerisinde ise bu anlayışın tüm yeryüzünde hakim olacağı ve terörizmin sadece “ilkel insanın politika aracı” tanımıyla tarih kitaplarında tanımlandığı bir uygarlık seviyesine gelinecektir. Fakat günümüzde bu seviyeye gelebilmiş değiliz. Bu nedenle insanlık terörizmle mücadelede yeni bir yöntem üretmelidir. Terörizmin insanlığın ortak düşmanı olduğunu kabul etmiş olan ülkeler dolaylı olarak Terörizme savaş ilan etmişlerdir. Eğer durum buysa bu ülkeler düşmanlarına potansiyellerini birleştirerek mücadele etmelidir. Hiçbir devlet terörizmin arkasında açık açık durarak bu mücadeleyi engelleyemeyeceği için terörizm kolay bir düşman olacaktır. Ancak bunun için terörizme karşı kurulacak gücün ülkelerin veto yetkilerinden tamamen bağımsız olması şarttır.

Bu amaçla ülkeler tarafından ortak bir ordu kurulmalı ve vurucu gücü üstün kabiliyetlere sahip olan denizaltılar olmalıdır. Hatta bu ordu kendi Ar-Ge'sini kendi yapabilmeli ve herhangi bir ülkenin teknolojik seviyesine bağlı kalmamalıdır. Bu ordunun operasyonel kabiliyeti kıtaların içlerine uzanabilmelidir. Dünyanın herhangi bir yerinde tespit edilen terörist faaliyetlere karşı harekat icra etme kararı ordunun kendi sorumluluğunda olmalı, bu sayede orduya destek veren herhangi bir ülkenin hedef olması önlenmelidir. Bu durumun pekiştirilmesi için bu ortak orduya gizli, bağımsız bir ada üssü verilmelidir.

Denizaltının bu şekilde kullanımıyla en ölümcül silah, doğasının getirdiği özellikleri kullanarak da olsa en insancıl amaca hizmet ettirilebilir. Denizaltının gelişimi yolunda daha alınması gereken çok fazla yol olmasına rağmen günümüzün modern denizaltılarıyla böyle bir girişimin başarılı olması muhtemeldir.

Denizaltı gemisi aslında insanlığa hizmet etme konusunda yeryüzündeki birçok buluştan daha fazla insanlığa hizmet edebilir. Dörtte üçü denizlerle kaplı dünyanın sularla kaplı olan bu büyük bölümü gizemini korumakta ve birçok farklı dalda araştırmaya ve elde edilecek verilerle insanlığa hizmete namzettir. Bu yönüyle denizaltı gemisi gelişimini

tamamlamamıştır. Günümüzde inşa edilen denizaltıların savaş kazanma amacıyla geliştirilmesi nedeniyle denizaltıların kabiliyetlerinin sınırları test edilebilmiş değildir. Henüz yakın gelecekte olmasa da denizaltı teknolojisinin gereği olarak, dünyanın keşfedilmeyi bekleyen bölümleri insanlığın hizmetine sunulacak ve denizaltı gemisi asıl değerini o zaman almış olacaktır.

Ayrıca, elektromanyetik enerjiye karşı koyabilecek yegane kalkan “su”dur. Suyun koruyuculuğu altında elektromanyetik enerjiyle yapılacak saldırılar akim bırakılabilir. En ileri teknolojiyle yapılacak saldırılar karşısında durulabilecek ve saklanılarak toparlanıp saldırıyı püskürtecek yegane sığınaklar denizlerin altı, ulaşım araçları denizaltı, savunma silahları denizin altından ateşlenen silahlar olacaktır. Bu nedenle gelecekte böyle bir saldırıya karşı konulacak ortak bir komuta merkezinin konuşlanacağı gizli bir denizaltı üssünün bu günden inşa edilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak askeri ve stratejik açıdan belirtilmesi gereken en önemli değerlendirme, denizaltının yapıcı gücünün yıkıcı gücünden daha fazla olduğudur. Denizaltılar gerek konvansiyonel, gerek nükleer yetenekli savaş platformları olarak kara ve deniz hedefleri üzerinde çok ciddi ölçülerde hasarlara ve zayiata yol açabilecek ateş gücü yeteneğine sahiptirler. Bunun yanı sıra, günümüz teknolojisinde dahi, insanlık için ortak amaçlara hizmete namzet olması gösterir ki dünyanın büyük bir bölümünü oluşturan denizlerin altının bilinmeyen kapılarını aralayarak buraları insanlığın hizmetine sunacak ve insanlığa en büyük faydaları sağlayacak unsurun yine denizaltılar olduğu değerlendirilmektedir.

4. EKLER

EK.1 Denizaltıların Teknik Özellikleri

1. İngiltere'ye ait B Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri⁴²⁹

Deplasman : 287 ton su üstünde
316 ton su altında

Boyutlar : Uzunluk : 142 feet 2.5 inch (43.3 metre)
Genişlik : 12 feet 7 inch (3,8 metre)
Draft : 11 feet 2 inch (3,4 metre)

Maksimum Hız : 11 kts/ 7 kts.

Harekat umku : 50 feet (15,24 metre)

Batarya : 159 adet pil

Yakıt kapasitesi : 15 ton

Silahlar : 2 adet 18 inch torpido tüpü (başta)

Menzil : 740 deniz mili (12 Kts ile), 1000 deniz mili (8,6 Kts ile)

Personel : 2 subay, 13 tayfa

Pervane şaft sayısı : 1 adet

2. İngiltere'ye ait E Sınıfı (Avustralya AE Sınıfı) Denizaltıların Teknik Özellikleri⁴³⁰

Deplasman:

1. Grup: 652 ton suüstü/ 795 ton sualtı.

2. Grup 662 ton suüstü/807 ton sualtı.

Boyutlar

Uzunluk : 1. Grup 176 feet (53.6 metre) {2. ve 3. Grup 180 feet (54.9 metre)}

Genişlik (her üç grup) : 22 feet (6.7 metre)

Draft : 1. Grup 12 feet (3,4 metre) {2. ve 3. Grup 12 feet 6 inch (3,8 metre)}

Maksimum Hız: 15 kts./ 9 kts.

Harekat umku : 100 feet (30,48 metre)

Batarya : 2 grup 112 adet, toplam 224 adet pil (1 pil yaklaşık 500 kg)

Yakıt kapasitesi : 50 ton

Silahlar : 1. grup 4 adet torpido kovanı (1 baş, 2 vasat, 1 kış) (toplam 8 torpido)

2. grup 5 adet torpido kovanı (2 baş, 2 vasat, 1 kış) (toplam 10 torpido)

Menzil : 10 kts ile 3225 deniz mili (satihta), 5 kts ile 85 deniz mili (dalışta)

Personel : 3 subay, 28 tayfa

⁴²⁹ Paul Akerman, Encyclopedia of British Submarines 1901-1955, Cornwall-2002, s.123

⁴³⁰ Paul Akerman, a.g.e., s.146-147

Pervane şaft sayısı : 2 adet

3. İngiltere'ye ait H Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri⁴³¹

Deplasman:

1. ve 2. Grup: 364 ton suüstü/ 434 ton sualtı.

3. Grup 440 ton suüstü/500 ton sualtı.

Boyutlar

Uzunluk : 1. ve 2. Grup 150 feet (x metre)/ 3. Grup 171 feet (x metre)

Genişlik 1. ve 2. Grup 15 feet (x metre)/ 3. Grup 16 feet (x metre)

Draft : 1. ve 2. Grup 12 feet (x metre)/ 3. Grup 11 feet (x metre)

Maksimum Hız : 13 kts./ 11 kts.

Harekat umku : 100 feet (30,48 metre)

Yakıt kapasitesi : 35 ton

Silahlar : 1. ve 2. grup 4 adet torpido kovanı (6 torpido)

3. grup 4 adet torpido kovanı (8 torpido)

Menzil : 10 kts ile 1600 deniz mili (sarıta), 5 kts ile 42 deniz mili (dalışta)

Personel : 3 subay, 19 tayfa

Pervane şaft sayısı : 2 adet

4. Fransa'ya ait Sapphire ve Turquoise Denizaltısının Teknik Özellikleri⁴³²

Uzunluk : 44,6 Metre

Genişlik : 3,9 Metre

Tonajı : 390 Ton

Makine Kuvveti : 600 HP

Hız : 11,5 Kts (Su üstü)

9 Kts (Su altı)

Seyir Siyası: 2000 Deniz Mili (Su üstü)

Silahlar: 6 adet 45 santimetrelik Torpido Kovanı

5. Fransa'ya ait Coulomb ve Joule Denizaltısının Teknik Özellikleri⁴³³

Uzunluk : 50,75 Metre

Genişlik : 5,42 Metre

Draft : 3,05 Metre

Tonajı : 400 ton

⁴³¹ Paul Akerman, a.g.e.,s.153.

⁴³² Serkan Ertem, a.g.e.,s.67.

⁴³³ Serkan Ertem, a.g.e.,s.110.

Makine Kuvveti : 340 HP

Hız : 13 Kts (Su üstü), 8,8 Kts (Su altı)

Silahlar: 6 adet 45 cm'lik torpido kovanı
1 adet 37 mm'lik top.

Tahrik: 2 tane 420cv lik dizel motor
2 tane 330cv lik elektrik motor

6. Fransa'ya ait Mariotte Denizaltısının Teknik Özellikleri⁴³⁴

Uzunluk : 64,75 Metre

Genişlik : 4,30 Metre

Draft : 3,83 Metre

Tonajı : 530 Ton

Hız : 15 Kts (Su üstü), 10 Kts (Su altı)

Silahlar : 4 adet 45 santimetrelik torpido kovanı

Tahrik : 2 adet 420 cv'lik dizel motor;

2 adet 500 cv'lik Elektrik motoru

7. Almanya'ya ait U Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri⁴³⁵

Boy : 64 metre

En : 6 metre

Satış Deplasmanı : 650 ton

Dalış Deplasmanı : 837 ton

Satış Hızı : 28 km.

Dalış Hızı : 18 km.

Seyir Siası : 12230 km.

Personel : 35

Silahlar : 4x50cm Torpido Kovanı

8. Almanya'ya ait UB Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri

Boy : 28 metre

En : 3.2 metre

Satış Deplasmanı : 127 ton

Dalış Deplasmanı : 142 ton

Satış Hızı : 12 kts.

Dalış Hızı : 10 kts.

⁴³⁴ BOA, HR. MA, 1136/64

⁴³⁵ Serkan Ertem, a.g.e.,s.67.

Seyir Siası : 2660 mil

Personel : 14

Silahlar : 2x45cm Torpido Kovanı

9. Almanya'ya ait UC Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri

Boy : 34 metre

En : 3.2 metre

Satih Deplasmanı : 168 ton

Dalış Deplasmanı : 183 ton

Satih Hızı : 11 Kts.

Dalış Hızı : 9,5 Kts.

Seyir Siası : 1207 NM.

Personel : 14

Silahlar : 12 Mayın (UC-23, 2x torpido kovanı)

EK.2. Çanakkale Cephesinde Batan Türk Gemileri

Batırılan Harp Gemisi	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Mesudiye Muharebe Gemisi	9200	13.12.1914	Denizaltı	Çanakkale
Barbaros Muharebe Gemisi	10060	8.8.1915	Denizaltı	Bolayır
Yarhisar torpidobotu	310	3.12.1915	Denizaltı	Yalova-Tuzla
Demirhisar torpidobotu	97,5	16.04.1915	Baştankara	Sakız Adası
Peleng-İ Derya Gambotu	775	23.05.1915	Denizaltı	Bakırköy önü
Nur-ül Bahir Gambotu	200	1.5.1915	Denizaltı	Mürefte-Şarköy
Midilli Kruvazörü	4550	20.1.1918	Mayın	İmroz açığı
Kaynaklar 1. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, <i>Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı</i> , Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976. 2. Herman LOREY, <i>Türk Sularında Deniz Hareketleri</i> , Deniz Matbaası, İstanbul-1936 3. https://wrecksite.eu/Wrecksite.aspx				

Batan Yardımcı Gemiler	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Sakız Karakol Gambotu	80	20.8.1915	Denizaltı	Erdek önü
Samsun Mayın Gambotu	50	14.8.1915	Denizaltı	Hora önü
Nara Taşıt Gambotu	300	24.5.1915	Denizaltı	Tekirdağ
Beyrut Mesaha Gambotu	520	1.11.1914	Top	Urla
Üsküdar	6720	27.4.1915	Endirekt top atışı	Maydos

Batan Yardımcı Gemiler	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
62 Nolu Şirket-i Hayriye Vapuru	80	24.5.1915	Denizaltı	Tekirdağ iskelesi
Bandırma	279	28.5.1915	Denizaltı	Silivri'nin 10 mil açığında
Madelline Rickmers	2597	31.5.1915	Denizaltı	Bandırma
Tecilli	275	2.6.1915	Denizaltı	Marmara
Ceyhun	3500	8.6.1915	Denizaltı	Nara
14 Nolu Haliç Vapuru	-	22.06.1915	Denizaltı	Ereğli
1 Nolu Haliç Vapuru	146	25.06.1915	Denizaltı	Mudanya önleri
Bülbül	93	2.7.1915	Denizaltı	Tekirdağ önleri
Biga	469	10.7.1915	Denizaltı	Mudanya iskelesi
Hayrullah	139	27.7.1915	Denizaltı	Şarköy iskelesi
Halep	3684	25.8.1915	Denizaltı	Akbaş önleri
Kios	3304	25.8.1915	Denizaltı	Akbaş önleri
Tenedos	3564	25.8.1915	Denizaltı	Akbaş önleri
Garp	3330		Denizaltı	Nara
Edremit		30.8.1915		Erdek
Tuzla		30.8.1915		Çanakkale
Kesendire	522	21.9.1915	Denizaltı	Kurşunlu-Muhaliç arası
Hanefiye	506	20.10.1915	Denizaltı	Şarköy
Plevne	1145	20.10.1915	Denizaltı	Şarköy
Gelibolu		26.11.1915	Denizaltı	Erdek
Despina		15.11.1915	Denizaltı	Burgaz
Bosphorus	5000	4.12.1915	Denizaltı	Bandırma
Leonida		5.12.1915	Denizaltı	Marmara Adası Güneyinde
40 Nolu Şirket-i Hayriye	287	6.12.1915	Denizaltı	Çardak-Karabiga arası

Batan Yardımcı Gemiler	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
41 Nolu Şirket-i Hayriye	230	6.12.1915	Denizaltı	Erdek
Meno römorkörü	-	12.12.1915	Denizaltı	Dil iskelesi- Eskihisar arası
Leros	1699	14.12.1915	Denizaltı	İstanbul limanı
Starti				Marmara Ereğlisi
Mersin			Mayın	Çanakkale
Kaynaklar 1. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, <i>Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı</i> , Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976. 2. Herman LOREY, "Türk Sularında Deniz Hareketleri", Deniz Matbaası, İstanbul-1936 3. https://wrecksite.eu/Wrecksite.aspx				

EK.3. Çanakkale Cephesinde Batan Müttefik Gemileri

Batırılan Müttefik Gemisi	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Truimph	12000	27.5.1915	U-21 tarafından	Saroz Güneyi
Majestic	14900	25.5.1915	U-21 tarafından	Saroz Güneyi
Bouvet	12200	18.3.1915	Mayın	Karanlık Liman
Ocean	12950	18.3.1915	Mayın	Karanlık Liman
Irresistible	15900	18.3.1915	Mayın	Karanlık Liman
Goliath	12950	13.5.1915	Muavenet-i Milliye Torpidosu	Çanakkale Boğazı
AE-2	807	30.4.1915	Sultanhisar tarafından ele geçirilme	Marmara
E-15	807	18.4.1915	Kontrol kaybı/ Top atışı	Çanakkale Boğazı
E-7	807	4.9.1918	Ağa takılma	Nara
E-14	807	27.1.1918	Top atışı	Kumkale önü
E-20	807	5.11.1915	UB-14 tarafından	Marmara
Saphir	425	15.1.1915	Mayın	Çanakkale Boğazı
Joule	551	1.5.1915	Mayın	Çanakkale Boğazı
Mariotte	627	27.7.1915	Kontrol aybı/Top atışı	Çanakkale Boğazı
Turquoise	425	31.10.1915	Ele geçirildi/Top atışı	Marmara
Foxglove		14.4.1917	UB-42 tarafından	İskenderiye Kuzeyi
Cestrian	8900	24.6.1917	UB-42 tarafından	İskiri Güney Batısı
Huntsjall	3442	2.10.1916	UB-46 tarafından	Akdeniz
Royal Edward	11117	13.8.1915	UB-14 tarafından	Kuzey Ege
Yunan uskunası	150	23.3.1916	UB-42 tarafından	Güney Ege
Sahina Noria	37	26.8.1915	UC-13 tarafından	Güney Ege
Nakliye Gemisi	4500	14.6.1917	UC-23 tarafından	Ege Denizi
Xiphias	1200	14.6.1917	UC-23 tarafından	Ege Denizi
Carthage	5600	4.7.1915	U-21 tarafından	Kuzey Ege

Kaynaklar

1. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976.

2. Herman LOREY, a.g.e.

3. <https://wrecksite.eu/Wrecksite.aspx>

Ek.4. Karadeniz'de Batan Türk Gemileri

Türk Tarafı Batırılan Gemi	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Mecidiye Kruvazörü	3250	3.4.1915	Mayın	Odesa önü
Gayreti Vataniye Muhribi	616	28.10.1916	Oturma	Varna Güneyi
Yadigarmillet Muhribi	616	10.7.1917	Uçak	İstinye
Kütahya Torpidobotu	160	13.9.1916	Mayın	A.Karaburnu
Hamitabat Torpidobotu	97,5	30.10.1917	Top	İğneada
Taşköprü Gambotu	213	10.12.1915	Top	Kefken
Yozgat Gambotu	185	10.12.1915	Top	Kefken
Nevşehir Gambotu	213	30.12.1914	Mayın	Boğaz
16 No'lu Motorgambot	20	21.12.1916	Top	R.Karaburun
12 No'lu Motorgambot	20	21.12.1916	Top	R.Karaburun
Nilüfer Mayın Gemisi	1088		22.11.1914	A.Karaburun
Ron Römorkörü	33	Mayın	31.12.1914	Boğaz
5 No'lu Rüsumat	120	Top	15.5.1915	Ereğli
8 Taşıt Gemisi	4362	Çeşitli	Çeşitli Tarihler	-
2 No'lu Mayın Arama Tarama	146	Mayın	27.5.1917	Boğaz
68 Buharlı Çeşitli Gemi	60650	-	-	-
100 Kadar Yelkenli gemi ve kayak	10602	-	-	-
Kaynaklar Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, <i>Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı</i> , Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976. 2. Herman LOREY, a.g.e. 3. https://wrecksite.eu/Wrecksite.aspx				

Ek.5. Karadeniz'de Batan Rus Gemileri

Rus Tarafı Batırılan Gemi	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Atos SS	1776	25.12.1914	Top	
Blokshif No:5	3134	01.10.1916	Karaya oturma	
Cementcrug SS	1086	8.6.1916	Torpedo	
Czaritza SS	2891	19.10.1916	Torpedo	
Katja SS	474	7.10.1915	-	
Kazbek SS	903	29.10.1914	Mayın	
Lvusya SS	50	28.4.1916	-	
Merkury SS	762	20.6.1916	Mayın	
N-72 SS	3238	10.7.1916	Torpedo	
Orion SS	429	10.6.1916	Savaş Kaybı	
Peter Darcy SS	731	3.9.1916	-	
Pрут SS	5507	24.10.1914	Top	
Sal'dagan SS	75	8.4.1916	-	
Siracusy SS	1086	22.11.1917	-	
St. Nikolei	150	5.10.1916	-	
Svobotnaya Rossia	23783	18.6.1918	Torpedo(Not-1)	
Tsesarevitch Aleksi Nikolaevitch	5472	16.6.1916	Mayın	
Vperiod SS	859	9.7.1916	Torpedo	
Nakliye Vapurı	1500	4.7.1916	Torpedo	
Rockliffe	3073	4.7.1916	Top	
Nakliye Gemisi	3000	8.7.1916	Torpedo	
Nakliye Gemisi	3000	2.7.1916	Torpedo	
Uskuna	300	28.5.1916	Top	
Yelkenli	50	28.5.1916	Top	
Nakliye Gemisi	2500	28.5.1916	Top	
Yelkenli	300	28.5.1916	Top	
Nakliye Gemisi	1500	31.3.1916	Top	
Portugal(Fransız asılı)	5358	30.3.1916	Torpedo(U-33 tarafından) (Not-2)	
Not-1: Savaş sonrası karşı tarafa vermemek için Ruslar tarafından batırıldı.				

Rus Tarafı	Tonajı	Tarih	Batma Sebebi	Mevki
Batırılan Gemi				
<p>Not-2: Ruslar bu geminin hastane gemisi olduğunu iddia ettiler. Ancak 2 sebepten hastane gemisi olmadığı kanaatine varılmıştır. Birincisi, Bu geminin bir Rus muhribi tarafından refakat edilmesi (yani askeri konvoy hüviyeti kazanması.) İkincisi, batıran U-33 komutanının ifadesine göre net olarak görülebilen herhangi bir hastane gemisi alameti taşınamaması. Ayrıca torpido ile vurulmayı müteakip şiddetli bir infilak neticesinde ikiye bölünerek batması içerisinde mühimmat taşıdığı düşüncesini doğurmuştur.</p> <p><u>Kaynaklar</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, <i>Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekati</i>, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1976.2. Herman LOREY, a.g.e.3. https://wrecksite.eu/Wrecksite.aspx				

5. KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

1. BOA, İ. HB, 1334. M/95
2. BOA, DH. EUM. VRK, 25/24
3. BOA, HR. MA, 1118/11
4. BOA, HR. MA, 1118/4
5. BOA, HR. MA, 1135/45
6. BOA, HR. MA, 1135/45
7. BOA, HR. MA, 1136/5
8. BOA, HR. MA, 1136/64
9. BOA, HR. MA, 1139/27
10. BOA, HR. MA, 1141/107
11. BOA, HR. MA, 1145/16
12. BOA, HR. MA, 1150/35
13. BOA, HR. MA, 1150/59
14. BOA, HR. MA, 1155/51
15. BOA, HR. MA, 1155/60
16. BOA, HR. SYS, 2103/1
17. BOA, HR. SYS, 2109/11
18. BOA, HR. SYS, 2323/1
19. BOA,HR.MA,1125/44
20. BOA, HR. SYS, 2107/4
21. UK National Archive ADM 1/8515/51 report loss of submarine "E14"
22. Henry STOKER, Dardanelles Report,N.C.130, 9.1.1919,s.2.

KİTAPLAR

1. Ahmet Altıntaş-Zeynep Altıntaş, Çanakkalede Bahriyelilerimiz, 18 Mart Üni. Atatürk ve Çan. Sav. Ar. Y., ÇANAKKALE-1997
2. A.Bowdoin Van Riper, A Biographical Encyclopedia of Scientists and Inventors in American Film and TV Since 1930, Scarecrow Press Inc., Plymouth/England-2011
3. Alan Moorhead, Çanakkale Geçilmez, Çeviren: Günay Salman, Milliyet Yayınları, İstanbul-1972
4. Antony Preston, The Royal Navy Submarine Service, Conway Maritime Press Ltd., London-2001

5. Bernard Langensiepen-Ahmet Güteryüz,1828-1923 Osmanlı Donanması, Denizler Kitapevi, İstanbul-2000
6. Binbaşı Nazmi, Binbaşı Nazmi Beyin Günlüğüyle Çanakkale Savaşları, Deniz Yayınevi, İstanbul-2010
7. C.F. Aspinall-Oglander, Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekati, GENKUR Yayınevi,Ankara-1939,
8. Charles William Domville-Fife, Submarines Mines and Torpedoes in the War, Wyman and Sons Ltd., London-1914
9. Çanakkale Boğaz Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, Deniz Basımevi, İstanbul-2008
10. Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, Umkta Bir Asır, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul-2017
11. Edward Horton, The Illustrated History Of The Submarine, Sidgwick-Jackson Ltd,Hampshire-1974
12. Emin Yakıtal, Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara-1981
13. Ergün Göze et.al., Kuğunun Son Ötüşü-Çanakkale Destanı, Boğaziçi Yayınevi,İstanbul-1999
14. Farnham Bishop, The Story of the Submarine,The Century Co.,New York-1916
15. Fikret Günesen, Çanakkale Savaşları, Kastaş Yayınevi,İstanbul-1986
16. Fred-Elizabeth Brenchley, Stoker'ın Denizaltısı, Çeviren:Pervin Yanıkkaya, Ayhan Matbaası,İstanbul-2003
17. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, X uncu Cilt, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1985
18. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekati*, Genelkurmay Yayınevi,Ankara-1976.
19. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşı*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997.
20. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt 1. Kitap (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*,Ankara-1993
21. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi V. Cilt 2.Kitap*, Ankara-1978,
22. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi V. Cilt 3.Kitap*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1980,

23. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi V. Cilt Çanakkale Cephesi Harekâtı 1nci, 2nci ve 3ncü Kitapların Özetlenmiş Tarihi (Haziran 1914-9 Ocak 1916)*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1997
24. H.W.Nevinson, *The Dardanelles Campaign*, Nisbet and Co. Ltd., Londra-1918
25. Herman LOREY, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, Çeviren: H.Sami Tekirdağlı, Deniz Matbaası, İstanbul-1936
26. Ian Hamilton, *Gallipoly Diary Volume I*, Unwin Brothers Ltd., London-1920
27. Ian Hamilton, *Gallipoly Diary Volume II*, Unwin Brothers Ltd., London -1920
28. Innes McCartney, *British Submarines of World War I*, Osprey Publishing, Newyork-2008
29. James P. Delgado, *Silent Killers*, Osprey Publishing, Newyork -2010
30. Jeff Edwards, *Torpedo*, iUniverse Inc., New York-2004
31. Jenny Macleod, *Gelibolu'nun Öteki Yüzü*, Güncel Yayıncılık, İstanbul-2005
32. Kansu Şarman, *Adamlı Torpidolar*, Mas Matbaası, İstanbul-2002
33. Liman Von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, Burçak Yayınevi, İstanbul-1968
34. Michael Gunton, *Submarines At War*, Carrol and Graff Publishers, New York-2003
35. Murray Fraser Sueter, *The Evolution of the Submarine Boat, Mine and Torpedo, from the Sixteenth Century to the Present Time*, J. Griffin and Company, Berkshire/England-1907
36. Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, Çeviren: Bülent Erdemoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul-2007
37. Paul E. Fontenoy, *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California-2007
38. Paul Akerman, *Eyncyclopedia of British Subarines 1901-1955*, Periscope Publishing Ltd., Cornwall-2002
39. Nurcan Bal et.al., *Marmara'da Denizaltı Avı*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basimevi, İstanbul-2006.
40. Ray Burt, *British Battleships 1889–1904*, Naval Institute Press, Annapolis-1988
41. Richard Compton Hall, *Submarines at War 1914-1918*, Periscope Publishing, Penzance/England-2004
42. Richard Compton-Hall, *The First Submarines*, Periscope Publishing Ltd., Cornwall/England-2003
43. Rudolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Genelkurmay Yayınevi, Ankara-1982.

44. Serkan Ertem, Çanakkale Denizaltı Harekatı, Denizler Kitapevi, İstanbul-2011
45. Simon Lake, The Submarine in War and Peace, J.B.Lippincott Company, Philadelphia-1918
46. Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı*, Dz.K.K.İği Basımevi, Ankara-2000
47. T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri-I Yayın Nu:71, Ankara-2005
48. T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri-II Yayın Nu:73, Ankara-2005
49. Turhan Seçer, Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları, Kastaş Yayınevi, İstanbul-2005
50. Victor RUDENNO, *Gelibolu Denizden Saldırı*, Çeviren:Dilek Cenkçiler, ODTÜ Yayıncılık, Ankara-2009
51. Erdoğan Oran, Çanakkale Savaşlarında Denizaltı Harekatı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,2007
52. Bülent Donbaloğlu, Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,Kocaeli,Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü,2007,

MAKALELER

1. Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler ve Lojistik Hizmetleri" Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Yıl: 12, Güz 2014, Sayı: 17
2. E. Aksoy, Başlangıçtan Bugüne Denizaltı Harbinin Stratejik Etkilerinin Değerlendirilmesi, Deniz Harp Akademisi Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem Ve Araçları Panel Bildirileri, İstanbul 2002
3. Emin Yakıt, "Dünya ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri",Dz.K.K.'İği Dergisi,Sayı-539,Ankara-1988,
4. Figen Atabey, "Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara'da Deniz Nakliyatı", <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-73/canakkale-muharebeleri-suresince-marmarada-deniz-nakliyatı>(Erişim Tarihi: 10 Eylül 2017)
5. İskender Tunaboşlu, "Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği", Studies of the Ottoman Domain Cilt:5, Sayı:8
6. M.Levent Artüz et.al., "Bilimsel Açından Marmara Denizi", Türkiye Barolar Birliği Yayınları:119,Kültür Serisi:2
7. Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun İlaşe ve İkmal Faaliyetleri", Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Yıl:13,Bahar:2015,Sayı:18

8. Muhammet Erat, “Çanakkale Savaşı’nda Türk Ordusunun İaşe Problemi”, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Yıl:2003, Sayı:1

9. Nevzat Artuç, “Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Deniz Gücünü Arttırma ve Denizaltı Subay-Er Yetiştirme Çabaları”, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih İncelemeleri Dergisi 23. Cilt 2. Sayı, İzmir-2008

10. S.Murad Hatip, “100.Yıl Birinci Dünya Harbi Çanakkale Savaşları’na Genel Bakış ve Az Bilinenler Çanakkale Savaşı Denizde mi Kazanıldı?” Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Yıl:13, Bahar 2015, Sayı:18

11. Sami Deniz, “Çanakkale Cephesinin İkmal İşleri”, *Levazım Mecmuası*, 7. Sene, Sayı 27, Haziran-1937

12. Şükrü T Beşiktepe et.al., “Marmara Denizi’nin Hidrografisi ve Dolaşımı”, 14.4.2013, <http://www.gelbalder.org/makaleler/3292-marmara-denizi%92nin-hidrografisi-ve-dolasimi.html> (Erişim tarihi:12.01.2018)

13. Yaşar Semiz, “18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı: Sebepleri, Gelişimi ve Sonuçları”, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi Yıl:2003 Sayı:14

14. Yusuf Ali Özkan, “Prof.Dr. Christopher Bell’in Yeni Eseri Churchill and the Dardanelles Üzerinden bir inceleme: Churchill Çanakkale Savaşlarının tek sorumlusu mudur?”, y.y.17.10.2017, http://www.geliboluyuanlamak.com/771_prof-dr-christopher-bell-in-yeni-eseri-churchill-and-the-dardanelles-uzerinden-bir-inceleme-churchill-canakkale-savaslarinin-tek-sorumlusu-mudur.html(10.11.2017)

15. Ziya Dümer, “ Çanakkale Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi”, Deniz Mecmuası, c. 46, S. 334, İstanbul-1934

SEYİR HARİTALARI

1. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Çanakkale Boğazı Haritası, NO:212

2. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Çanakkale Boğazı Haritası, NO:212_a

3. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Çanakkale Boğazı Haritası, NO:212_b.

4. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Marmara Denizi Haritası, NO:29.

GÖRSEL BELGE DİZİNİ

Resim 1: Turtle Denizaltısı(solda), Nautilus Denizaltısı(sağda) (Farnham Bishop, The Story of the Submarine,The Century CO.,New York,1916,s.13,s.28)

Resim 2: Abdulhamit Denizaltısı (Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, Umkta Bir Asır, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul-2017, s.1.)

Resim 3: İlk Denizaltı Ağı(Nurcan Bal et.al., Marmara'da Denizaltı Avı, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul-2006. s.50)

Resim 4: Nara Denizaltı Ağ Engeli(Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Yayınevi,Ankara-1976.,s.277*)

Resim 5: Sultanhisar'ın AE-2'yi Batırması (Nurcan Bal et.al., Marmara'da Denizaltı Avı, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul-2006.s.100)

Resim 6: B Sınıfı Denizaltı (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/HMS_B6_in_the_solent.jpg(erişim tarihi: 8.10.2017))

Resim 7: E Sınıfı Denizaltı(Innes McCartney, "British Submarines of World War I",Osprey Publishing, Newyork-2008,s.24)

Resim 8: H Sınıfı Denizaltı(Innes McCartney, "British Submarines of World War I",Osprey Publishing, Newyork-2008,s.41)

Resim 9: B-11 Denizaltısı(<https://anzacportal.dva.gov.au/history/conflicts/gallipoli-and-anzacs/events/submarines-dardanelles-1915/lieutenant-norman-holbrook11.12.2017>))

Resim 10: Batık Mesudiye(Binbaşı Nazmi, Binbaşı Nazmi Beyin Günlüğüyle Çanakkale Savaşları, İstanbul-2010, s 60-69)

Resim 11: Ele Geçirilen E-15 Denizaltısı (Nurcan Bal et.al., Marmara'da Denizaltı Avı, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul-2006.s.57)

Resim 12: B-6 Denizaltısı (https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_B6(Erişim tarihi:15.11.2017))

Resim 13: E-14 Denizaltısı (http://britsub.x10.mx/html/boats/e_class/e14.html(Erişim tarihi:15.11.2017))

Resim 14: E-11 Denizaltısı (https://www.maritimequest.com/daily_event_archive/2006/jan/06_hms_e17.htm(Erişim tarihi:16.11.2017))

Resim 15: E-12 Denizaltısı(<http://www.csubmarine.org/html/boats/e12.html>(Erişim tarihi:16.11.2017))

Resim 16: E-7 Denizaltısı (<https://www.forces-war-records.co.uk/units/1082/hms-e7>(Erişim tarihi:17.11.2017))

Resim 17: E-2 Denizaltısı (<https://www.forces-war-records.co.uk/units/1082/hms-e2>(Erişim tarihi:17.11.2017))

Resim 18: H-1 Denizaltısı (<http://www.csubmarine.org/html/boats/h1.html>(Erişim tarihi:13.12.2017))

Resim 19: E-20 Denizaltısı (<https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/british-royal-navy-submarine-hms-e20-anchoring-in-an-news-photo/486063977>(Erişim tarihi:14.10.2017))

Resim 20: Saphir Denizaltısı (<http://ww1blog.osborneink.com/wp-content/uploads/2015/01/saphir-6.jpg>(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 21: Coulomb Denizaltısı (<http://ilyaunsiecle.canalblog.com/archives/2014/01/25/28965199.html>(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 22: Coulomb Denizaltısının Harekatı (<http://grande.guerre.pagesperso-orange.fr/vedeldar.html>(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 23: Joule Denizaltısı (http://www.naval-history.net/WW1Navy-French_Navy_WW1.htm(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 24: Mariotte Denizaltısı (<http://kaanaltin.com/mariotte.html> (Erişim tarihi:8.4.2018))

Resim 25: Müstecip Onbaşı (Turquoise) Denizaltısı (<https://www.ebay.com/itm/French-Submarine-Captured-By-Ottomans-Turks-Dardanelles-1915-World-War-1-6x4-1-/381038163999>(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 26: Turquoise Denizaltısı Kasımpaşa'da Onarımdayken (<http://www.navyingallipoli.com/submarines.html>(Erişim tarihi:7.4.2018))

Resim 27: U21 Denizaltısı Torpido Alırken (https://www.militaryfactory.com/ships/detail.asp?ship_id=SM-U21-UXXI-Attack-Submarine(Erişim tarihi:8.11.2017))

Resim 28: U21 Denizaltısı (<https://www.pinterest.co.uk/pin/541346817683298407>(Erişim tarihi:9.4.2018))

Resim 29: UB-14 Denizaltısı (<http://ww1blog.osborneink.com/?p=9682> Erişim tarihi:9.4.2018)

Resim 30: Royal Edward (<http://ww1blog.osborneink.com/?p=9682>(Erişim tarihi:8.4.2018))

Resim 31: S.S. Cestrian (<https://www.flickr.com/photos/ballasttrust/15261196694> (Erişim tarihi:13.12.2017))

Resim 32: Kamyon Lastiklerinin Alındığı 100'lük Kaime (https://ipfs.io/ipns/tr.wikipedia-on-ipfs.org/wiki/Mehmet_Muzaffer.html(9.12.2017))

6. ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler :

Doğum Tarihi : 5 Mayıs 1984

Medeni Durumu : Evli

Eğitim :

Lise 1998-2002 Deniz Lisesi

Lisans 2002-2006 Deniz Harp Okulu

Yüksek Lisans 2006-2018 Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

Çalıştığı Kurumlar :

2006-2008 Dz.K.K.İği Temel Subay ve Denizaltı Özel İhtisas Kursları

2008-2017 Çeşitli Denizaltılarda Makine ve Güverte Subay Branş Görevleri

2017-Devam İstanbul Boğaz Komutanlığı Karargah Destek Kıtalar Komutanlığı