

# ÇANAKKALE MUHAREBELERİ SÜRESİNCE MARMARA'DA DENİZ NAKLİYATI

Figen ATABEY\*

## ÖZET

18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı denizden geçemeyen İtilâf Devletleri, 25 Nisan 1915 tarihinden 9 Ocak 1916 tarihine kadar sürecek olan Gelibolu üzerinden bir amfibi harekâtı ve müteakiben bir kara harekâtı ile harbin hedefini ele geçirmeye çalışmış, ancak bunda da başarılı olamamıştır. Bu kapsamda İtilâf Devletleri, Osmanlı Devleti'nin Marmara Denizi'nden Çanakkale Cephesi'ni takviyesini engellemek maksadıyla denizaltı harekâtı planlamış ve bu nedenle çok sayıda denizaltıyı gizli yollardan Marmara Denizi'ne nakletmiştir. Osmanlı Donanması, gerek Boğaz'ın dar geçitlerinde mevkilendirildiği ağ ve mayın maniaları, gerekse Marmara Denizi'ndeki su üstü gemileri ile İtilâf Devletleri'nin denizaltı harekâtını önemli ölçüde sekteye uğratmıştır. Bu dönemde Osmanlı Donanması tarafından İstanbul ve diğer Marmara Limanları'ndan Çanakkale Cephesi'ne yönelik deniz ulaştırması emniyete alınmıştır. Savaş süresince çıkan fırsatlardan istifade edilerek, İtilâf Devletleri donanma gemilerine ve İtilâf deniz ulaştırmasına taarruzlar tertiplenmiştir. Bu kapsamda 30 Nisan 1915 günü Osmanlı Donanması'ndan Sultanhisar torpidobotu, Avustralya'ya ait AE-2 denizaltısını torpillemiş, Muâvenet-i Milliye torpido muhribi 13 Mayıs 1915 gecesini İngiliz Goliath zırhlısını batırmıştır.

*Anahtar Kelimeler:* Çanakkale Boğazı, İtilâf Devletleri, Denizaltı, Nakliyat, Donanma.

## NAVAL SHIPPING IN THE SEA OF MARMARA DURING THE ÇANAKKALE BATTLES

### ABSTRACT

Having failed in penetrating the Çanakkale Strait on 18 March 1915, the Entente Powers attempted to reach their target through Gelibolu with an amphibious operation followed by a land operation between 25 April 1915 and 9 January 1916. In this context, the Entente Powers planned a special naval operation and secretly trans-

---

\* Dr., Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

ferred a large number of submarines to the Sea of Marmara in order to prevent the Ottoman State from reinforcing the Çanakkale Front. With submarine nets and mine barriers that were set up at the narrow passes of the Çanakkale Strait, and the ships in the Sea of Marmara, the Ottoman Navy paralyzed the submarine operations of the Entente Powers. Naval shipping to the Çanakkale Front from İstanbul and Marmara ports was escorted by the Ottoman Navy. By taking advantage of the opportunities that arose, offensive action against enemy naval units and enemy naval shipping were conducted. In this context, Sultanhisar torpedo boat which neutralised the Australian AE-2 submarine with its gun torpedo attacks on 30 April 1915; the Muâvenet-i Milliye destroyer which sank the English Goliath armored battleship on the night of 13 May 1915.

*Key Words:* Çanakkale Strait, The Entente Powers, Submarine, Shipping, Navy.

### **Giriş**

Osmanlı Devleti'nin bir oldu bitti ile Birinci Dünya Savaşı'na katılmasından hemen sonra İngiltere, Almanya'yı iki cephede savaşmaya mecbur kılmak, Rusya'ya yardım için hayati öneme haiz olan deniz yolunu açmak ve Osmanlı Devleti'ni çökerterek, Boğazlar meselesini kendi lehine çözmek amacıyla Fransa'yı da yanına alarak, büyük bir Donanma ile Çanakkale Boğazı önlerine dayanmıştır. İngiliz ve Fransız gemilerinden teşkil edilen Birleşik Filo, 3 Kasım 1914'te Boğaz giriş tabyalarına yönelmiş olduğu kısa süreli bombardımandan sonra 19 Şubat 1915'ten itibaren 18 Mart 1915'e kadar Çanakkale Boğazı'nın iki tarafındaki Türk tabyalarını bombardıman etmiş ve Boğaz ağzından Kepez'e kadar uzanan bölgenin mayınlarını temizleme faaliyetinde bulunmuştur. Birbirini kovalayan İtalyan ve Balkan Savaşları'nı yaşamış, henüz toplanırken bir üçüncü savaşla karşılaşmış olan Osmanlı Donanması ise savaş süresince üzerine düşen görevleri layıkıyla yapmaya çalışmış, Boğaz tahkimatının deniz topçu bataryaları ile takviye edilmesi çalışmalarına paralel olarak 1915 yılının Mart ayı başlarına kadar Çanakkale Boğazı'ndaki ilerle-

me istikametine dik şekilde 10 hat üzerinde mayın engelleri tesis etmiştir. Kepez açıklarına Müttefik Filo gemilerinin geri dönüş manevra alanının tam içine 11.hat olarak 8 Mart 1915 sabahı Nusret mayın gemisi tarafından yerleştirilen son 26 mayın, 18 Mart günü İtilâf Donanması'nın Boğaz'a gerçekleştirdiği büyük taarruzda savaşın kaderini değiştirecek derecede rol oynamıştır<sup>1</sup>.

Bu engel daha önce tesis edilen diğer 10 hattan farklı şekilde, 11.hat olarak sahile paralel olarak dökülürken, İtilâf gemilerinin bu bölgede kıyı bataryalarının yoğun ateşine maruz kalarak ilerleme hızının azalacağı, geri dönüş veya taktik manevralar için daha geniş bir deniz sahası olan Erenköy Koyu'na yönelebilecekleri hesaplanmıştır. Bu mayınlar, İngiliz ve Fransız gemilerinden oluşan Birleşik Filo'nun günlerce süren arama ve tarama faaliyetlerine rağmen tespit edilememiştir. 18 Mart 1915 günü gerçekleşen Boğaz Muharebesi'nde savaşa büyük ümitlerle başlayan İtilâf Donanması'nın kaybı da büyük olmuştur. Top ve mayın silahının etkisiyle Fransız Bouvet, İngiliz Irresistible ve Océan zırhlıları batmış, İngiliz Inflexible, Fransız Suffren ve Gaulois zırhlıları görev yapamayacak şekilde ağır hasara uğramıştır.

18 Mart 1915 günü büyük maddi kayba uğrayan İtilâf Donanması, ağır yenilginin yanı sıra ülkelerinde küçümsenemeyecek bir prestij kaybına uğramıştır. Bu durumda Çanakkale Boğazı'nı denizden geçemeyen ve dolayısıyla İstanbul'u ele geçirme hayalleri suya düşen İtilâf Devletleri, 25 Nisan 1915 tarihinden 9 Ocak 1916 tarihine kadar sürecek olan Gelibolu üzerinden bir amfibi harekât ve müteakiben bir kara harekâtı ile harbin hedefini ele geçirmeye çalışmıştır. İtilâf Devletleri bu süre içerisinde denizaltılarla Marmara'ya sızarak; Osmanlı Donanması'nın muharip unsurlarına ve lojistik destek nakliyatına taarruzlar tertip etmeyi amaçlamıştır. Türk Ordusu'nun deniz yoluyla ikmal almasını önleyerek savaşın kazanılması amacı ile başlatılmış olan denizaltı savaşı; 17 Nisan 1915'te ilk denizaltı gemisinin görülmesinden İtilâf Kuvvetleri'nin Gelibolu Yarımadası'nı tah-

<sup>1</sup> Gnkur.ATASE Arşivi; Klasör No. 1560, Dosya No: 5, F.No: 1-46

liye etmeye başladıkları Aralık 1915 ayı sonuna kadar devam ettirilmiştir. Bu şekilde Gelibolu’da başarılı savunma savaşları vermekte olan Türk Ordusu’nun en zayıf noktası olan lojistik hizmetlerinin yerine getirilmesine darbe vurulmak istenmiştir.

### **Çanakkale Savaşları’nda Denizaltı Kullanılmasının Sebepleri**

20. yüzyılın sonlarına doğru etkin bir silah olarak ortaya çıkan ve o andan itibaren deniz muharebelerinin gidişatına dolaylı olarak etki eden denizaltılar, 1901 yılında İngiliz tersanelerinde inşa edilerek, “A” sınıfı denizaltılar adını almışlardır. İngiltere’de 1905 yılında 40 metrelik “B” sınıfı ve 1908 yılında da “C, D ve E” sınıfı daha modern ve daha gelişmiş denizaltılar inşa edilmeye başlanmıştır<sup>2</sup>.

Çanakkale Savaşları’nda etkin olan İtilâf denizaltı filotillası genellikle “E” sınıfı İngiliz denizaltı gemilerinden meydana gelmiştir. 1914 yılının Ağustos ayında Birinci Dünya Savaşı başladığı zaman uzun yıllar süren tecrübeler sayesinde denizaltı teknolojisinde büyük gelişmeler yaşanmıştır. Denizaltı gemilerinin deniz kuvvetleri içinde bir vurucu güç, bir harp gemisi olarak yer alması ancak Birinci Dünya Savaşı esnasında mümkün olabilmıştır<sup>3</sup>. 1914 yılının Ağustos ayının ilk günlerinde patlak veren Birinci Dünya Savaşı’na İngiltere 77 denizaltı ile, Almanya 29 denizaltı ile, Fransa ise 45 denizaltı ile girmiştir<sup>4</sup>.

İtilâf Devletleri öncelikle Çanakkale Boğazı’nı denizden zorlayarak geçme planları kapsamında tahsis ettikleri deniz kuvvetinin içine denizaltı gemilerini dahil etmemişlerdir. Aralık 1914 ayı itibariyle üssü Bozcaada’da bulunan Komodor Keyes emrindeki denizaltı birliği, 3 İngiliz, 2 Fransız ve 1 Avustralya denizaltı gemisinden ibaret olmuştur. Başlangıçta bu denizaltılar, Çanakkale Boğazı’nın deniz-

<sup>2</sup> Erdoğan Oran, **Çanakkale Savaşları’nda Denizaltı Harekâtı**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Yıl: 128, Sayı:400, Nisan 2009, s.40.

<sup>3</sup> W.D. Puleston, **The Dardanelles Expedition**, Collegiate Press, Wisconsin 1926, s.28.

<sup>4</sup> Çetinkaya Apatay, “Çanakkale Muharebeleri’nde Denizaltı Harekâtı”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı 32, İstanbul, Mart 1988, s.52

den ablukası ve Yavuz ve Midilli'nin Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye çıkmaları hâlinde onlara taarruz etmekle görevlendirilmişlerdir. Ancak daha sonra Türkler tarafından Boğaz'da tesis edilmiş mayın engellerini yalnız denizaltı gemilerinin geçebileceği düşünülmüş, Çanakkale ve Marmara Denizi'nde denenmeleri de öngörülmüştür. Fakat bu denizaltı gemilerinin Boğaz akıntısını yenip, Çanakkale ile Kilitbahr arasındaki çok dar yerden nasıl geçebilecekleri konusunda birtakım tereddütler bulunmuştur<sup>5</sup>. Bunu denemek için de İngiliz "B-11" denizaltısı seçilmiş ve mayın demirleme tellerinden korunabilmesi için baş tarafına özel bir koruyucu konularak, 1 Aralık 1914 günü Boğaz girişine gönderilmiştir.

Bütün bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı-İtalyan ve Balkan Savaşları'na iştirak etmiş olan Osmanlı Donanması'na ait Mesudiye zırhlısı\*, Eylül 1914 ayında Osmanlı Donanma Komutanı Alman Amiral Souchon'un kararıyla Çanakkale Boğazı'nın düşman gemileri tarafından geçilmesini engellemek için oluşturulan mayın hatlarını korumak maksadıyla sabit batarya haline getirilmiş ve Kepez Koyu Sarı Sığlar mevkiinde demirletilmiştir. Bu tür bir görev için Boğaz'da demirli bulunan Mesudiye zırhlısı, 13 Aralık 1914 günü tüm engelleri geçerek Çanakkale Boğazı'na giren B-11 İngiliz denizaltısı tarafından atılan torpido ile batırılmıştır. Batan zırhlının 661 kişilik personelinden makine dairesinde kapalı kalan 10 makine subayı ve 25 er şehit olmuştur<sup>6</sup>.

Mesudiye zırhlısının batırılması olayı, İtilâf Devletleri tarafında çok büyük yankı bulmuştur. Bu olaydan sonra İtilâf Devletleri, B-11

<sup>5</sup> Oğuz Otay, **Mesudiye Zırhlısı (1874-1914)**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005, s.202

\* Osmanlı Donanması'na yaklaşık kırk yıl hizmet etmiş olan Mesudiye zırhlısı, 1874 yılında Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde İngiltere'ye sipariş edilmiş, 1876 yılı başlarında Osmanlı Donanması'nda hizmete girmiştir. Langensiepen Bernd & Ahmet, Güler-yüz; **Ottoman Steam Navy (1828-1923)**, Conway Maritime Press, London 1995, s.35

<sup>6</sup> 13 Aralık 1914'te Bahri Sefid (Çanakkale) Boğazı Mevkii Müstahkem Kumandanı tarafından Başkumandanlık Vekaleti'ne gönderilen telgrafta; "Öğleden evvel saat on biri kırk geçe Mesudiye'ye bir tahte'l-bahr tarafından atılan iki torpido atıldığı ve Mesudiye'nin yan tarafına yattığı, tahte'l-bahr hakkında henüz malumat alınmadığı." bildirilmiştir. (Gnkr.ATASE Arşivi, Klasör No: 121, Dosya No: 900, Fihrist No: 7)

gibi basit bir denizaltı Boğaz'ın girişindeki mayın hatlarını geçtiğine göre daha büyük ve donanımlı denizaltıların kolaylıkla Marmara'ya geçebileceği ve Marmara'daki Türk savaş ve ticaret gemilerine taarruz edebileceği kanaatine varmışlardır. Bu kanaat ve düşünce ışığında Müttefikler, 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı denizden zorlayarak geçme teşebbüsünün başarısızlıkla sonuçlanması üzerine Gelibolu Yarımadası'nın çıkarma harekâtı ile ele geçirilmesi planının uygulanabilmesi için bölgeye gönderilen takviye ve destek kuvvetleri arasına modern ve uzun menzilli denizaltı gemilerinin de dahil edilmesi kararını vermişlerdir. Mesudiye olayından sonra denizaltıların Çanakkale Boğazı'ndan geçmeleri de mümkün görüldüğünden İtilâf denizaltı birliği kısa sürede yeni denizaltı gemileri ile takviye edilmiş ve üssü Bozcaada'dan Limni Adası'nın Mondros Limanı'na kaydırılmıştır<sup>7</sup>.

Bu kapsamda Mondros Limanı'nda üslenen Komodor Keyes komutasındaki Müttefik Denizaltı Filosu, Nisan 1915 ayı başı itibariyle 7 İngiliz, 1 Avustralya ve 4 Fransız denizaltı gemisinden ibaret olmuştur<sup>8</sup>. Marmara Denizi'ndeki İtilâf Kuvvetleri'nin denizaltı harekâtı, Bozcaada'ya üslenen 16, Seddülbahr'e üslenen 4 uçaklık bir hava kuvveti ile Saroz Körfezi'nde görev yapan uçak gemileri ve balonlardan alınan keşif raporları ile devamlı olarak desteklenmiş, denizaltılar bu hava keşifleri sayesinde rahat hedef bulabilmişlerdir. Uçaklar ve denizaltılar arasındaki bu işbirliği, geleceğin denizaltı-hava müşterek harekâtının ilk örnekleri olması açısından önem arz etmiştir<sup>9</sup>.

### **İtilâf Denizaltılarına Karşı Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler**

Mesudiye zırhlısının Yüzbaşı Norman Holbrook komutasındaki İngiliz B-11 denizaltısı tarafından batırılmasıyla İtilâf denizaltı tehli-

<sup>7</sup> Şemsaddin Bargut, **I.Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2000, s.39

<sup>8</sup> The National Archives, **ADM I/116/3491 (Çanakkale Deniz Harekât Raporları, Telgraflar)**

<sup>9</sup> **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi**, VIII.Cilt, Deniz Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.275

kesi kendisini gösterince, Osmanlı Hükûmeti de çeşitli karşı tedbirler almaya başlamıştır. İlk olarak Ocak 1915 ayı itibariyle Çanakkale Boğazı civarında karakol görevi yapmak üzere Osmanlı Donanması'ndan Zuhaf ve Nurü'l-bahr gambotları görevlendirilmiştir. Nurü'l-bahr gambotu Karadeniz Boğazı'nın güney tarafında görevlendirilirken, Zuhaf gambotu İmralı-Mudanya-Paşa Limanı-Erdek mevkiileri arasında denizaltı gözetleme ile görevlendirilmiştir.<sup>10</sup> Şubat ayı başında ise batan Mesudiye zırhlısının kurtarılan personelinden 120 er ile gözetleme postaları kurulmuş, 1915 yılının Nisan ayında Alman Amiral von Usedom'un Denizaltı Savunma Kuvvetleri Komutanlığı görevine getirilmesiyle Marmara Adaları'nda "Gözetleme Karakolları" teşkil edilmeye başlanmıştır<sup>11</sup>. Büyük toplarından istifade edilmek üzere Osmanlı Donanması'ndan Barbaros Hayrettin ve Turgutreis zırhlıları da Şubat ayı başında Çanakkale'ye yollanmıştır. Yine denizaltı karakol görevi ile Zuhaf ve Nurü'l-bahr gambotlarına ilave olarak Nisan ayı itibariyle Mudanya'da ve Marmara Adası'nda Galata yatı ile İstanbul vapuru, Çanakkale Boğazı'nda da Peleng-i Derya ve İsareis gambotları görevlendirilmişlerdir<sup>12</sup>.

Denizaltılara karşı diğer bir tedbir olarak mayın engelleri tesis edilmiştir. Boğaz'daki mayın hatları ile sahildeki ışıldak ve hızlı ateşli bahriye toplarına rağmen İtilâf denizaltılarının Marmara'ya geçmeyi başarmaları, Marmara'da gerçekleştirilen lojistik nakliyat hizmetini güç bir hâle getirmiştir. Denizaltı savaşının başladığı sırada Çanakkale Boğazı'nda ağ engelleri henüz tesis edilmediğinden dolayı ilk ve en etkin tedbir olarak Boğaz'ın Nara Geçidi'nde bir denizaltı engel ağı kurulması öngörülmüştür<sup>13</sup>. Haziran 1915 ayı itibariyle İtilâf denizaltılarının geçmekte en zorlandıkları bölge olan Nara geçidinde başlatılan ağ engeli yapımı Temmuz ayı sonu itibariyle tamam-

<sup>10</sup> Sahil İstihkâmâtı ve Torpil Kıtââtı Umûmî Müfettişliği'nin 14 Ocak 1915 tarihli Müttefik denizaltılarına karşı gambotların tarassud görevi ve görev yerleri hakkındaki emri (**İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi**, I.Daire 59/6-6A).

<sup>11</sup> Langensiepen & Güleriyüz, a.g.e., s.36.

<sup>12</sup> **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi**, a.g.e., VIII.Cilt, s.275.

<sup>13</sup> Saim Besbelli, **Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2005, s.29.

lanmıştır<sup>14</sup>. Bu ağ engelleri İtilâf denizaltı gemilerini Marmara Denizi'ne geçmekten bir derece alıkoymuş, hatta ağır kayıplar bile vermişlerdir. 4 Eylül 1915 günü E-7 İngiliz denizaltısı bu ağlara takılmış, 28 kişilik personeli esir alınmıştır<sup>15</sup>.

### **Çanakkale Boğazı'nın Denizaltılarla Geçilme Teşebbüsleri** ***İngiliz Denizaltılarının Faaliyetleri***

İngiltere, Çanakkale Kara Muharebeleri esnasında Çanakkale'deki Türk birliklerinin başlıca ikmal yolu olan Marmara'da deniz ulaşımının tehlikeye girmesi hâlinde Türk Ordusu'nun açlık ve cephanesizlikten teslim olacağı düşüncesini taşımıştır. Bu amaçla savaş süresince İngiliz denizaltıları birçok defa Boğaz'ı geçme teşebbüsünde bulunmuşlardır. Bu düşünceler ve amaç doğrultusunda ilk olarak Marmara Denizi'ne E-15 İngiliz denizaltısı sokulmuştur. 17 Nisan 1915 günü Yüzbaşı Brodie komutasındaki E-15 İngiliz denizaltısı Boğazı geçme denemesi sırasında güçlü akıntıyı yenmeye çalışırken tüm bataryalarını tüketmiş ve Kepez önlerinde karaya oturmuştur<sup>16</sup>. Teslim olmak zorunda kalan denizaltı personelinin komutanı yaralı olmak üzere 3 subay ile 21 er kurtarılarak, Türkler tarafından esir alınmıştır<sup>17</sup>.

Mayıs ayında İngiliz E-14 ve E-11 denizaltıları Marmara'da yoğun faaliyet göstermişlerdir. Özellikle İngiliz denizaltılarından E-11 denizaltısı gerek Çanakkale'de gerekse de Marmara'da etkin faaliyette bulunmuştur. Marmara'da en çok gemi batırmakla ün kazanmış denizaltı olan E-11 numaralı İngiliz denizaltısı, 19 Mayıs 1915'te Mondros Limanı'ndan Yüzbaşı M. Nasmith komutasında hareket et-

<sup>14</sup> Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt:IV, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.434.

<sup>15</sup> H.W.Wilson, **Büyük Harpte Deniz Muharebeleri**, (Çev:Lütfü Talat), Deniz Matbaası, İstanbul 1931, s.261.

<sup>16</sup> **The War Illustrated**, 17 July 1915, No:48, s.517.

<sup>17</sup> E-15 işaretli bir İngiliz denizaltısı Çanakkale Boğazı'nda Karanlık Limanı'nın doğusunda batırılmıştır. Otuz bir kişilik mürettebâtından üç subay ile yirmi bir asker kurtarılarak esir edilmiştir. Bunlar arasında Çanakkale İngiliz Eski Başkonsolosu Palmer de bulunmuştur (Tanin, Tebliğ-i Resmî, 18 Nisan 1915).



miş, yakalanmadan Marmara'ya geçmiş ve ilk karakol görevine başlamıştır<sup>18</sup>. E-11 denizaltısı bu ilk görevinde 23 Mayıs 1915'de Bakırköy önlerinde Peleng-i Derya gambotunu torpido ile batırmıştır. Ancak bu küçük gambot batmasına yakın açtığı top ateşi ile denizaltıyı periskobundan\* yaralayarak görev yapamaz hâle getirmiştir<sup>19</sup>.

Marmara'da bulunan E-7, E-12, E-14 İngiliz denizaltılarının hareketi Haziran ve Temmuz 1915 ayları arasında oldukça etkili olmuştur. Bu denizaltılar küçük nakliye vapurlarının seyirlerini engelledikleri gibi limanlarda bulunan çeşitli kömür, erzak, ray yüklü küçük vapurları da batırmışlardır. En ciddi tehlike ise E-2, E-11, E-14 numaralı İngiliz denizaltılarının Marmara'da bulunduğu 1915 yılının Ağustos ayında meydana gelmiştir<sup>20</sup>.

İngiliz denizaltıları içinde E-11 üç defa, E-14 ve E-7 iki defa, H-1 ise bir defa Marmara'ya girip çıkmayı başarmıştır. Bu denizaltılar içinde Yüzbaşı Nasmith komutasındaki E-11 denizaltısı, hepsi de 1915 yılı içerisinde olmak üzere 23 Mayıs'ta Peleng-i Derya gambotunu, 24 Mayıs'ta Nara nakliye gemisini, 28 Mayıs'ta Bandırma gemisini, 6 Ağustos'ta Peyk-i Şevket torpido kruvazörünü, 8 Ağustos'ta Barbaros Hayrettin zırhlısını ve 3 Aralık'ta da Yarhisar muhribini, torpido ile batırmıştır. E-14 denizaltısı 1 Mayıs 1915'te Nurü'l-bahr gambotunu, E-2 denizaltısı, 14 Ağustos'ta Samsun mayın gemisini, 20 Ağustos'ta Sakız karakol gemisini batırmıştır. Bu denizaltı gemileri, ayrıca büyük çoğunluğu kayık yelkenli mavna ve takalardan oluşan birçok sivil ticaret gemilerini de batırmış ve deniz ulaştırmasına büyük zarar vermişlerdir. Bunlardan sadece Barbaros Hayrettin zırhlısında 19 subay, 232 er şehit olmuş; Barbaros Hayrettin zırhlısı ile birlikte seyretmekte olan Sivrihisar torpidobotu ve olay-

<sup>18</sup> **The National Archives**, WO 157/49.

\* **Periskop**: Denizaltılarda, suya dalıştan sonra su üzerinde kalan ve etrafı gözetlemeye yarayan görüş cihazı, (Türkçe Sözlük, Ankara 2005, Türk Dil Kurumu, s. 1598).

<sup>19</sup> Kadri Perk, "Çanakkale Savaşları Tarihi", **Askeri Mecmua**, 1 Mart 1940, Sayı 56, s. 135.

<sup>20</sup> Hermann Lorey, **Türk Sularında Deniz Hareketleri**, Cilt:II, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, Cilt:II, s.121.

dan sonra bölgeye intikal eden Basra muhribi tarafından denizden 50 subay ve 338 er yaralı olarak kurtarılmıştır<sup>21</sup>.

### *Fransız Denizaltılarının Faaliyetleri*

Marmara'ya giren İngiliz denizaltı gemilerinin azimli ve atak hareketlerine karşılık, Fransız denizaltı gemileri kayda değer bir başarı gösterememişlerdir. Çanakkale Savaşları süresince Marmara Denizi'ne girmeye dört Fransız denizaltısı teşebbüs etmiş, dördü de etkisiz hâle getirilmiştir. İlk olarak 15 Ocak 1915 tarihinde Fransız "Saphir" denizaltı gemisi dalış yaparak, Boğaz'a girmiştir. Bir müddet sonra pusulası bozulan denizaltı Köse Burnu Kalesi'nin 200 metre kadar açığında su yüzüne çıkmıştır. Aynı bölgede gözetleme görevinde bulunan İsa Reis gambotu ve Nusrat mayın gemisi hemen yanlarında gördükleri bu denizaltıyı ateş altına almışlardır<sup>22</sup>. Bu olaydan sonra Fransızların Joule denizaltısı, 1 Mayıs 1915 günü Boğazı geçmeye çalışırken mayına çarparak batmıştır<sup>23</sup>. Fransız Mariotte denizaltısı da Boğaz'ı geçme girişiminde bulunmuş, ancak 26 Temmuz 1915 günü Çanakkale sığılığında savunma ağlarına takılarak kıyı bataryaları tarafından batırılmıştır<sup>24</sup>. Son olarak 30 Ekim 1915 günü Boğaz'a girmeyi başaran Fransız Turquoise denizaltısı ise kıyı bataryalarında görevli Müstecip Onbaşı tarafından periskopundan vurularak ele geçirilmiştir. Osmanlılar tarafından gemiye el konularak, personeli olan 28 subay ve er esir alınmıştır. Yedekte olarak İstanbul'a getirilip, Haliç'e alınan gemiye 10 Kasım 1915'te yapılan bir törenle "Müstecip Onbaşı" adı verilmiştir. Gemi, Marmara ve Karadeniz'de görev yapan Alman denizaltılarının batarya imlaları için cereyan botu olarak kullanılmış, Mondros Mütarekesi'nin imzalanması ile Fransızlara iade edilmiştir. Fransız Turquoise denizaltısından ele geçirilen belgelerden denizaltıların Marmara'da buluşma yeri tespit

<sup>21</sup> Oran, a.g.m., s.45.

<sup>22</sup> Lorey, a.g.e., Cilt:II, s.112; "Bugün Saphir namındaki Fransız tahte'l-bahri Çanakkale medhaline sokulmaya teşebbüs etmiş ve derhal mağruk olmuştur. Mürettebatından bir kısmı esir edilmiştir." (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, DH.EUM. 3 Şb. 2/48).

<sup>23</sup> Besbelli, a.g.e., s.31.

<sup>24</sup> Fikret Güneşen, **Çanakkale Savaşları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 2003, s.213.

edilmiş ve 5 Kasım 1915 günü randevu yerine giden Alman UB-14 denizaltısı, İngiliz E-20 denizaltısını biri komutan olmak üzere sekiz personeli ile birlikte batırmıştır<sup>25</sup>.

### *AE-2 Numaralı Avustralya Denizaltısı'nın Sultanhisar Torpidobotu Tarafından Batırılması*

Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya girmeyi başaran Birleşik Filo'ya ait ilk denizaltı gemisi AE-2 numaralı Avustralya denizaltısıdır. 25 Nisan 1915 tarihinde İtilâf Kuvvetleri'nin Gelibolu Yarımadası'na çıkarma harekâtına başladığı gün AE-2 denizaltısı Boğaz'dan geçme teşebbüsünde bulunmuştur. Bu gemiye, Boğaz savunmasını sağlamak üzere Boğaz girişinde görevli bulunan Osmanlı Donanması'na ait Turgutreis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları ile Marmara Denizi'ndeki taşıt gemilerini torpillemek ve sonra Marmara'ya girerek, İstanbul'dan yapılan ikmal nakliyatını baltalamak görevi verilmiştir. Görevini tamamladıktan sonra ise Birleşik Filo'nun Boğaz'dan geçmesini beklemek üzere Marmara'da kalması öngörülmüştür<sup>26</sup>.

29 Nisan'a kadar Eceabat ile Çanakkale arasında keşif ve karakol faaliyetleri icra eden Osmanlı Donanması'na ait 97 tonluk Sultanhisar torpidobotu, 30 Nisan 1915 günü vazifesini Akhisar torpidobotuna devrederek, İstanbul'a dönmek üzere bölgeden ayrıldığında Karaburun hizasında iken uzak mesafede AE-2 denizaltısını tespit etmiştir. Kıdemli Yüzbaşı Ali Rıza Bey komutasındaki Sultanhisar torpidobotu mesafe kapatmak üzere derhal istikametini değiştirerek, topu ile denizaltıya karşı ateşe başlamıştır<sup>27</sup>. Yaklaşık 2,5 saat süren mücadeleden sonra denizaltının 3 subay, 29 er olmak üzere 32 kişilik personeli Sultanhisar'a alınırken, 800 tonluk AE-2 denizaltısı ba-

<sup>25</sup> Wilson, a.g.e., s. 261.

<sup>26</sup> **The National Archives**, CAB/37/135/19 (Dardanelles Naval Operations, Telegram No:52)

<sup>27</sup> **İstanbul Deniz Müzesi K.lığı Deniz Tarihi Arşivi**, Gemiler Bölümü, Sultanhisar Torpidobotu Seyir Jurnalı, No:1618 (3 Aralık 1914-6 Ocak 1916); ATASE Arşivi, Klasör No: 115, Dosya No: 535, Fihrist No: 1-022.

tırılmıştır<sup>28</sup>. AE-2 denizaltısı tarihte ilk defa 33 mil uzunluktaki Çanakkale Boğazı'nı geçerek, Marmara'ya giren ve Osmanlı Donanması tarafından batırılan ilk denizaltı gemisi olmuştur<sup>29</sup>.

### *Alman Denizaltılarının Faaliyetleri*

Çanakkale Kara Muharebeleri süresince Almanya'nın müttefiki Osmanlı Devleti'ne denizden yapabileceği tek yardım, bölgedeki Birleşik Filo gemilerine denizaltılarla taarruzla mümkün olabilmiştir. Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Donanması'nda denizaltı gemisi mevcut bulunmamış, İngiltere ve Fransa'ya ısmarlanan denizaltı gemileri ise savaşın çıkması üzerine Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemişlerdir. Başkomutanlık Vekâleti de Alman Amiral Souchon aracılığıyla Mart 1915 ayında Almanya'dan denizaltı talebinde bulunmuş, bu denizaltılar ancak Mayıs ayı ortalarında Türk sularına gelebilmişlerdir<sup>30</sup>. İlk olarak Alman Binbaşı Otto Hersing komutasındaki U-21 denizaltısı İskoçya'dan hareket etmiş, 25 Mayıs 1915 günü Gelibolu Yarımadası'nın batısına ulaşmayı başarmıştır.

1915 Mayıs ayı ortalarına doğru İtilâf Donanması'na bir Alman denizaltısının Cebelitarık Boğazı'nı geçtiği haberi gelmiş ve İtilâf Donanması'nda huzursuzluk başlamıştır. Bununla birlikte 13 Mayıs gecesi Morto Koyu'nu üs edinerek, Türk mevzilerine top ateşiyle büyük zararlar vermekte olan Goliath zırhlısının Osmanlı Donanması'na ait Muavenet-i Milliye torpido muhribi tarafından batırıldığı ve 600'dan fazla gemi personelinin hayatını kaybettiği haberi de Londra'ya ulaşmıştır. Bu olaylar, İngiliz gemilerinin maruz buldukları tehlikeyi gösterince 19 Mart 1915'ten beri toplanmayan Savaş Kon-

<sup>28</sup> Liman Reisliği'nden Denizaltı Savunma Kuvvetleri Komutanı Amiral Usedom'a yazılan telgrafta; "Sultanhisar torpidobotunun 30 Nisan 1915 tarihinde Marmara Adası civarında düşmanın AE-2 numaralı tahte'l-bahrini batırdığı, 29 nefer ve 3 subayın esir edildiği", bildirilmiştir. (ATASE Arşivi, Klasör No: 1563, Dosya No: 49, Fihrist No: 1-16)

<sup>29</sup> Ayhan Yüksel, "Çanakkale Savaşı'nda Sultanhisar Torpidosu-Muâvenet-i Milliyye Muhribi Mürettebatı ve Faaliyetleri", **85.Yılında Atatürk ve Çanakkale Savaşları Sempozyumu**, s.54.

<sup>30</sup> Turhan Seçer, **Anılarıyla Çanakkale Cephesi ve Neticesi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2008, s.277.

seyi, 14 Mayıs 1915'te toplanmıştır<sup>31</sup>. Bu toplantıda Birinci Deniz Lordu Amiral Fisher ile Savaş Bakanı Lord Kitchener arasında Alman denizaltı tehlikesinden dolayı Queen Elizabeth'in Londra'ya geri çekilmesi konusunda büyük gerginlik yaşanmıştır. Kitchener, gerek askerî açıdan, gerekse de siyasi açıdan Queen Elizabeth'in geri çekilmesine sıcak bakmamış, böyle bir kararın özellikle Yakın Doğu'da Çanakkale teşebbüsünün bırakılması ve bundan sonraki birçok çekilmenin işareti olarak algılanacağından kaygı duymuştur<sup>32</sup>.

Bu gelişmeler yaşanırken Alman U-21 denizaltısı 25 Mayıs 1915 günü Arıburnu bölgesinde Kabatepe açıklarında Türk birliklerini top ateşine tutan İngiliz Triumph zırhlısını torpido ile batırmıştır. Yedi dakika içinde batan gemiden sadece 60 kişi kurtulabilmiştir. Denize dökülen denizcilere ve gemiye Türk topçusu tarafından ateş açılmasına rağmen 71 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu olaydan iki gün sonra, 27 Mayıs günü kara birliklerine ateş desteği sağlamak üzere Seddülbahr önlerinde bulunan ve sekiz muhrip tarafından himaye edilmekte olan Majestik muharebe gemisi yine U-21 denizaltısı tarafından iki gemi arasından atılan tek torpido ile yedi dakikada, 48 personeli ile batmıştır<sup>33</sup>.

Alman U-21 numaralı denizaltısının 25 ve 27 Mayıs tarihlerinde ardı ardına Çanakkale kara harekâtını Boğaz dışından Gelibolu'yu bombardıman ederek desteklemekte olan Majestik ve Triumph adlı iki büyük İngiliz savaş gemisini batırması, İtilâf Donanması'na maddi ve manevi büyük bir darbe daha indirmiştir. Bu iki olayın sonucu olarak, İngiltere Deniz Bakanlığı muhripen daha büyük gemileri, yani zırhlılarını Gelibolu Yarımadası'ndaki kara harekâtını top ateşiy-

<sup>31</sup> Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılâbı Tarihi (Çanakkale Vuruşmaları ve Onların Tepki ve Sonuçları)**, III.Cilt, Kısım:2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1955, s.310; Winston S. Churchill; **The World Crisis**, 1911-1914, Vol 4., Thorton Butterworth, London 1927, s.346.

<sup>32</sup> The National Archives; CAB 22/1 (Secretary's Notes of a Meeting of War Council Held at May 14,1915, s.4).

<sup>33</sup> **BOA, HR.MA.1132/75**, The National Archives; ADM I/8422/144 (Casualties Report of Majestic); Wilson, a.g.m., s.260.

le destekleme görevinden çekme ve bu gemileri Mondros Limanı'na alma kararını vermiştir<sup>34</sup>.

Bundan böyle kara harekâtını destekleme görevini hafif tonajlı gemilerin yapması öngörülmüştür. Haziran ayı ortasında Alman denizaltı tehlikesine karşı özellikle donatılmış olarak ortaya çıkan ve savaş gemilerinin görevlerini yapan monitörler,\* ateş faaliyetine geçmişlerdir<sup>35</sup>. Çanakkale Boğazı Komitesi'nin 7 Haziran 1915 tarihli toplantısında denizaltı taarruzlarına karşı Amiral de Robeck'in emrindekilerden daha dayanaklı ve etkin gemi gönderilmesine karar verilmiş, bu kapsamda değişik çaplarda toplara sahip 14 monitör ile 4 adet "H" sınıfı denizaltı ve 2 adet "E" sınıfı denizaltı Haziran ayı sonu ve Temmuz başı itibarıyla Çanakkale'ye ulaşmıştır<sup>36</sup>.

Alman denizaltılarının başlangıçta elde ettikleri başarılar, sonradan İtilâf Kuvvetleri'nin aldıkları çeşitli karakol görevleri, çıkarma yerlerinin torpido ağları ile emniyete alınması, Boğaz bölgesi ve ağzının mayın ve ağ engelleriyle kapatılması gibi tedbirlerle eski hızını kaybetmiştir<sup>37</sup>.

### ***Osmanlı Donanması'nın Deniz Nakliyatı'nı İdame ve Koruma Görevi***

Çanakkale Kara Muharebeleri süresince İtilâf Kuvvetleri, Boğaz'ı savunan Türk Ordusu'nu kolayca ve kısa sürede yenemeyince, Türk birliklerine Marmara Denizi yoluyla yapılmakta olan lojistik hizmetleri azaltmak hatta tamamen kesmek yoluna gitmişlerdir. Bu önemli nokta, İtilâf Kuvvetleri'ni Marmara'ya denizaltılar sokma yoluna sevk etmiştir<sup>38</sup>.

<sup>34</sup> Ellis Ashmead Barlett, **Çanakkale Gerçeği**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005, s.260.

\* **Monitör**: Su çekimi ve sürati az, genellikle iki ağır ve birkaç orta çaplı toplu donatılmış, zırhlı kıyı harp gemisi, yüzer batarya. (Robert Rhodes James; **Gallipoli**, London, Batsford Ltd., 1965, s.536).

<sup>35</sup> Carl Mühlman, **Çanakkale Savaşı, Bir Alman Subayının Notları**, (Çev: Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul 2003, s.120.

<sup>36</sup> The National Archives, CAB 22/1, (Secretary's Notes of a Meeting of Dardanelles Committee Held at June 7,1915).

<sup>37</sup> Perk, a.g.m., s. 136.

<sup>38</sup> The National Archives, CAB 22/2 (Meeting of the Dardanelles Committee, June 25, 1915).

İngiliz kaynaklarında, Türk deniz nakliyatının denizaltılarla engellenmesine, kara harekâtının kesinleşmesinden sonra karar verildiği belirtilmiş ve bu konu şöyle özetlenmiştir;<sup>39</sup> “Müttefiklerin Çanakkale’de Kara Savaşı’na karar verdiği dönemde, Müttefik Donanması’nın Ordu’ya yapacağı yardıma ait planlarda, Türklerin İstanbul ile olan nakliyatını sekteye uğratmak için Marmara’ya denizaltı gemileri sokmak gibi düşünceleri bulunuyordu. Çanakkale Cephesi’nin cephane, ikmal ve takviye kuvvetleri ihtiyacı ya deniz yoluyla, ya da karadan karşılanabilirdi. Fakat Türklerin daha çok deniz yoluna güvendikleri kabul olunuyordu ki, bu da gerçekten doğrudur. Bu sebeple, seferin mukadderatı üzerinde mühim tesiri olması ihtimali görüldüğünden Marmara’da denizaltı harbi icrasına başlanmıştır”.

Şüphesiz Çanakkale Kara Muharebeleri cereyan ederken oluşan cephenin sürekliliği için her iki tarafın da insan ve malzeme ikmaline ihtiyacı bulunmuştur. Türk tarafında 1915 yılı itibariyle sahil boyunca karayolları ve demiryolu hattı gelişmemiş olduğundan tüm yolcu ve eşya trafiği denizden karşılanmıştır. Gelibolu Yarımadası’ndaki Türk Kuvvetleri’nin her bakımdan ikmalini sağlayacak nakliyat için İstanbul-Çanakkale deniz yolu, Uzunköprü’ye kadar tren ve buradan Keşan yolu üzerinden Bolayır ve Gelibolu’ya giden yol ve karadan Boğaz’ın Anadolu yakasına ve oradan Rumeli yakasına aktarma yolu olmak üzere üç yol mevcut bulunmuştur<sup>40</sup>.

Bu yollardan en uygununu deniz yolunun kullanılması teşkil etmiştir. Lojistik hizmetler deniz yoluyla, fakat zorunlu olarak deniz yoluyla yapıldığından Marmara deniz yolunun daima açık kalacağı kabul edilerek, kara ve demiryolu yapımına gereken önem verilmemiştir. İkmal menzil yolu olarak sadece Uzunköprü (trenle 130 km.) ve Keşan- Gelibolu (140 km. karayolu) mevcut olduğundan bu tek yol da kapasitesinin azlığı ve kalite bozukluğu yüzünden ihtiyaçları karşılamaya yetmemiştir. Bu sebeplerden İstanbul-Çanakkale deniz-

<sup>39</sup> F.C. Aspinall-Oglander, **Büyük Harbin Tarihi Çanakkale, Gelibolu Askeri Harekâtı**, Yay. Haz. Metin Martı, Cilt: 1, Arma Yayınları, İstanbul 2005, s.129.

<sup>40</sup> **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi**, a.g.e., VIII. Cilt, s.270.

yolu çok değer taşımış ve bu yol üzerindeki lojistik nakliyatın savaş esnasında devam ettirilmesi, Osmanlı Donanması'nın önemli bir görevini oluşturmuştur. Bu bağlantının kesilmesi Çanakkale savunmasının sona ermesi anlamına gelmiştir<sup>41</sup>.

5.Ordu Komutanı Liman von Sanders, deniz yoluyla gerçekleştirilen lojistik nakliyatın önemini anılarında şöyle ifade etmiştir;<sup>42</sup> “5.Ordu’ya yiyecek ve malzeme ulaşımı büyük zorluk gösteriyordu. En yakın demiryolu istasyonu Trakya’daki Uzunköprü’ydü. Bu istasyon Ordu Karargâhı’na yaya olarak 7 günlük bir uzaklıktaydı. Öküz arabaları, deve kervanlarıyla çok az şey taşınabiliyordu. Bu nedenle Marmara üzerinden deniz yoluyla nakliyat bir zorunluluktur. Bunu da İngiliz ve Fransızların Marmara’ya soktukları denizaltılar engellemek istiyordu. Türkler için en büyük talih düşman denizaltılarının bu işi başaramamalarıydı. Yoksa 5.Ordu açlıktan ölürdü”. Bu ifadeden savaş esnasında denizden yapılan lojistik nakliyat faaliyetlerinin Kara Ordusu’nun ikmalinin sağlanmasında hayati bir öneme haiz olduğu anlaşılmaktadır.

Çanakkale Kara Muharebeleri süresince ana aktarma üssü olarak sahilten uzak, kısa ve ahşap bir rıhtımı olan Akbaş Köyü kullanılmıştır<sup>43</sup>. Buradaki iskeleden sahile çıkartılan personel, cephane ve malzemeler, öküzlerin çektiği kağrı arabaları ile cepheye ulaştırılmıştır. 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<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Besbelli, a.g.e., s.26.

<sup>42</sup> Liman von Sanders, **Türkiye’de 5 Yıl**, United States, Baltimore, 1928, s.96-97.

<sup>43</sup> Langensiepen Bernd & Güleriyüz Ahmet, a.g.e., s.35.

<sup>44</sup> Lorey, a.g.e.,Cilt:II, s.136.



Deniz yolu ile yapılan bu ikmal faaliyeti; hem intikal süresi açısından, hem de taşınacak malzemenin çokluğu açısından daha uygun olarak gözükmüştür. İstanbul-Çanakkale deniz yolu üzerinden daha çok birlikler, cephane, malzeme, hasta ve yaralı taşınmıştır. Erzak, tahıl ve canlı hayvanlar ise kara yolu ile Karabiga, Bandırma ve Mudanya'ya getirilerek, buradan deniz yolu ile Çanakkale'ye sevk edilmiştir. Ağustos 1915 başında Başkomutanlık Vekâleti, nakliyat işlerinin idaresini Boğazlar Genel Komutanlığı'na vermiştir<sup>45</sup>.

Yine Donanma Komutanlığı emrindeki torpidobotlar, deniz yolları ile ikmal iskelelerinin emniyet ve güvenliği ile zırhlıların himayesini sağlamakla görevlendirilmişlerdir. İstanbul-Çanakkale arasında gerçekleştirilen deniz nakliyatında Donanma Komutanlığı, emrindeki birçok gambot ve küçük yardımcı gemiyi görevlendirerek mücadeleye bizzat iştirak etmiştir. Çanakkale Kara Muharebeleri esnasında Çanakkale ve Marmara'da nakliyatı himaye, denizaltılarla mücadele ve yarımadanın savunması görevine Osmanlı Donanması'ndan 2 (Turgutreis ve Barbaros Hayrettin) zırhlı, 16 torpidobot, 10 gambot, 6 motorgambot, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör ve 5 istimbot katılmıştır<sup>46</sup>.

Donanma gemilerinin yanı sıra Marmara Denizi'nin diğer limanlarından Çanakkale'ye yapılmakta olan cephane ve erzak nakliyatı için 15 Nisan 1915 tarihinden başlayarak Şirket-i Hayriyye, Seyr-ü Sefain İdaresi ve Haliç Şirketi'nin süratli yolcu vapurlarından faydalanılmıştır. Nakliye amacıyla Şirket-i Hayriyye mevcut olan 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi 7 gemisini, Seyr-ü Sefain İdaresi de Karadeniz nakliyatı dışındaki gemilerini İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğaz'ın iki yakasında yapılan aktarmalara tahsis etmiş, bunlardan Seyr-ü Sefain İdaresi'nin Gülnihal vapuru ile Şirket-i Hayriyye'nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak çalışmıştır<sup>47</sup>. Donanmadan seçilen seyir

<sup>45</sup> **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi**, a.g.e., VIII. Cilt, s.271.

<sup>46</sup> Besbelli, a.g.e., s. 22.

<sup>47</sup> **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, Cilt:II, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayını, İstanbul 1999, s.108.

subayları, nakliyatın devamı süresince ticaret gemilerinde görev alarak, deniz harbinin özelliklerini bilmeyen sivil denizcileri desteklemişler, bu gemilere monte edilen küçük çapta toplar Donanma personeli tarafından kullanılmıştır. Böylelikle Donanma ile Denizcilik İşletmeleri arasında iyi bir işbirliği kurulmuş, bu sayede Gelibolu'daki kuvvetleri her bakımdan desteklemek üzere İstanbul-Çanakkale nakliyatı, hayli gemi kaybına rağmen devam ettirilmiştir<sup>48</sup>.

Boğaz'daki birçok mayın hatları ile sahildeki ışıldak ve seri ateşli bahriye toplarına rağmen İtilâf denizaltılarının Marmara'ya geçmeyi başarmaları, Marmara'da denizden yapılan nakliyatı zor bir hâle getirmiş ve İtilâf gemilerine karşı Boğaz girişinde aşırma atış yapmakla görevli Barbaros ve Turgutreis gemileri için de tehlike baş göstermiştir. Özellikle Marmara'da Haziran ayında İngiliz denizaltı faaliyetlerinin yoğun olduğu dönemde zaten yetersiz olan büyük deniz vasıtalarının azalması ve Marmara yolundaki zayiât, Başkomutanlık Karargâhı'nı başka tedbirler almaya mecbur etmiştir<sup>49</sup>.

Yine Mayıs 1915 ortalarından itibaren denizden nakliyat geceleri yapılmaya başlanmıştır. Haziran ayından itibaren İstanbul'dan denizden yapılan birliklerin sevkiyatı tamamen kesilmiş ve takviye birlikleri demiryoluyla Uzunköprü'ye ve buradan da Keşan, Gelibolu üzerinden kara yolu ile gönderilmiştir. Bu kapsamda, 1915 yılının Mayıs ayı ortalarına kadar deniz yoluyla sevk edilen tümenlere ait tespit edilen bilgilerden bazıları şöyledir: 23-25 Şubat 1915 tarihleri arasında 19.Tümen Tekirdağ-Eceabat, 31 Mart 1915 tarihinde 3.Tümen İstanbul-Çanakkale, 5. ve 7.Tümen 26-27 Nisan 1915 tarihleri arasında Şarköy-Eceabat, 4.Tümen 27 Nisan 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale, 15.Tümen 3 Mayıs 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale, 12.Tümen 12 Mayıs 1915 tarihinde Derince-Çanakkale, 2.Tümen 16 Mayıs 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale istikâmetine deniz yoluyla sevk edilmiştir<sup>50</sup>. Bu bilgilerden Mayıs ortalarına kadar yo-

<sup>48</sup> **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi**, a.g.e., V. Cilt, s.290.

<sup>49</sup> Perk, a.g.e., s.133.

<sup>50</sup> Sanders, a.g.e., s. 88, 96; Günesen, a.g.e., s.170, 226.

ğün olarak denizden yapılan nakliyatın bu tarihten itibaren İtilâf denizaltı tehlikesine karşı daha çok kara yoluyla gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

İtilâf denizaltıları, bölgede yaptıkları harekâtla Osmanlı Devleti'ne ait cephelerin denizden personel ve ikmal malzemeleri ile takviye edilmesine engel olmuşlardır. Böylece Ordu'nun personel ve ikmal takviyesi deniz yolundan daha zor, zahmetli ve en az altı kat daha pahalı olan demiryolu-karayolu vasıtası ile yapılması mecburiyetinde kalmıştır. Cephelerin takviyesinde yaşanan gecikmeler ve karayolu taşımacılığının tabiatından kaynaklanan bir seferde denizdeki gemiye nazaran daha az personel ve ikmal malzemeleri taşınması savaş koşullarının ister istemez çok daha ağırlaşmasına neden olmuştur<sup>51</sup>.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen sekiz buçuk ay süren Çanakkale Kara Muharebeleri süresince denizden lojistik nakliyat faaliyetleri, gemi kayıplarının yüksekliğine rağmen, aksatılmadan devam ettirilmiştir. Deniz ve karadan yapılan ikmal hizmetleri sayesinde direnen Türk Kuvvetleri karşısında İtilâf Kuvvetleri nihayet çekilip gitmek zorunda kalmışlardır.<sup>52</sup> Bu görev sırasında bir hayli gemi kaybı olmuş, ancak Çanakkale Cephesi'nin dayanmasının sağlanmış olmasıyla İtilâf Kuvvetleri büyük bir hayal kırıklığına uğratılmıştır. Türk ticaret filosu, nakliyatın devam ettirilmesinde Osmanlı Donanması ile sıkı bir işbirliği yapmış, bu uğurda kurbanlar vermiş ve sonuç üzerinde etkili olmuştur. Neticede Osmanlı Donanması, Karadeniz Cephesi'ndeki faaliyetine ve Çanakkale'deki çeşitli Boğaz savunma görevlerine ek olarak, İstanbul-Çanakkale deniz nakliyatını devam ettirmek gibi hayati önemi olan bir görevi de başarmıştır. Aksi takdirde Ordu'nun ikmali için gerekli olan bu nakliyat faaliyeti, tek tren hattına ve bundan sonra bozuk kara yollarına dayanacağından, bu durumun Çanakkale savunması açısından iyi sonuçlar doğurmayacağı değerlendirilmiştir.

<sup>51</sup> Mühlman, **a.g.e.**, s.49.

<sup>52</sup> Lorey, **a.g.e.**, Cilt:II, s.307-308.

### **Sonuç ve Değerlendirme**

Çanakkale Savaşları'nın sonuçlarının askerî açıdan bir değişik yönü de İtilâf ve Alman denizaltılarının yapmış olduğu harekâttir. Denizaltı gemilerinin deniz kuvvetleri içinde bir vurucu güç, bir harp gemisi olarak yer alması, ancak Birinci Dünya Savaşı'nda mümkün olabilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda "Çanakkale Geçilmez" sözünün tek istisnası da denizaltılar olmuştur.

Gelibolu Yarımadası'na yapılan çıkarma harekâtından sonra İtilâf Donanması, Çanakkale Müstahkem Mevkii'nin düşürülmesi için yapmakta olduğu bombalama ve mayın taramayı durdurmuştur. Bu dönemde bir yandan İtilâf gemilerinin çıkarma kuvvetlerini toplarıyla korumaları sağlanırken, diğer yandan Türk kuvvetlerinin deniz yoluyla ikmal almasını önleyerek savaşın kazanılmasına gayret edilmiştir. Bu amaçla başlatılmış olan denizaltı savaşı 25 Nisan 1915'te ilk denizaltı gemisinin görülmesinden İtilâf Kuvvetleri Gelibolu'dan çekilinceye kadar devam etmiştir. Bu şekilde Gelibolu'da başarılı savunma savaşları vermekte olan Türk Orduları'nın direnmesini kolaylıkla kırabilecek bir silah ve savaş biçimi uygulanmaya ve kullanılmaya başlanmıştır.

Bu silahla, Türk kuvvetlerine ait lojistik hizmetlerin vurulması amaçlandığından Çanakkale Boğazı gibi dar akıntılı, mayınlı ve korumalı yerlere denizaltıların girip giremeyeceğinin denemesi yapılmış ve 13 Aralık 1914 günü küçük boy denizaltılardan B-11 İngiliz denizaltısı, Boğaz'dan içeri girmeyi başarmıştır. Bu denizaltının başarısı, İtilâf denizaltılarına Boğaz'ı geçip, Marmara deniz ulaştırmasına tarruz görevi verilmesinin nedeni olmuştur.

Marmara Denizi'nde karakolda bulunan İtilâf denizaltı gemilerine, Bozcaada ve Seddülbahir'deki hava alanlarına üslenmiş ve Saroz Körfezi'nde uçak gemilerinden havalanan uçaklar keşif raporları vermiş, denizaltıları hedeflerin üzerine sevk etmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltılar gibi uçaklar da yeni kullanılmakta olduklarından, bu iki yeni silah deniz harp tarihinde ilk defa Marmara'da işbirliği yapmış ve geleceğin denizaltı/hava müşterek harekâtının de-

neyimi ve öncüsü olmuştur. Çanakkale Kara Muharebeleri süresince İtilâf denizaltıları Marmara Denizi'nde son derece etkin bir hâle gelmişlerdir. Gelibolu'ya yönelik sefer esnasında İtilâf denizaltıları saldırılarını 5.Ordu'nun hayati önem taşıyan bağlantı hattına yöneltmişler ve çok sayıda nakliye gemisini batırmışlardır. Buna rağmen, İtilâf denizaltıları denizden gerçekleştirilen nakliyat faaliyetini bütünü engellemeyi başaramamışlardır<sup>53</sup>.

İtilâf denizaltı tehlikesine karşı Türk denizcileri tarafından Çanakkale Boğazı'nda karakol hizmeti tesis edilmiş; mayın hatları sıklaştırılmış, ağ engelleri ve gözetleme istasyonları tesis edilmiştir<sup>54</sup>. Bu dönemde Çanakkale Boğazı'nı 27 kez geçmeye teşebbüs eden İngiliz, Fransız ve Avustralya denizaltılarının harekâtı değerlendirildiğinde; Marmara'da deniz ulaştırmasını aksatmada etkili oldukları, hatta kayıplar verdirdikleri, fakat Çanakkale Savaşları'nın lojistik desteğini kesemedikleri neticesine varılmıştır<sup>55</sup>. Bu harekât sırasında toplam 21 ton tutarında 8 harp gemisi (Mesudiye ve Barbaros zırhlıları, Peleng-i Derya, Nurü'l-bahr gambotları ve Yarhisar muhribi, Samsun, Nara ve Sakız yardımcı gemileri), toplam 38.500 ton tutarında Şirket-i Hayriyye ve Haliç Şirketi'ne ait 31 Türk ticaret gemisi (Halep, Ceyhun, Garp, Plevne, Bandırma, Celil, Hayrullah, Edremit, Tecelli, Biga, Sofya, Hanife, Tuzla vb.gemiler) batırılmış, 200'den fazla yelkenli ve mavna tahrip veya imha edilmiştir<sup>56</sup>. Genel olarak Türk Denizcilik İşletmeleri kayıtlarına göre ülkenin gemi kaybı yelkenliler dahil 63.516 tona ulaşmıştır<sup>57</sup>.

Buna karşın Boğaz'daki Türk kuvvetlerinin ikmal yollarını denizden kesmekle görevlendirilen Müttefiklerin 13 denizaltı gemisinden 3 ( E-15, E-7, E-20) İngiliz denizaltısı, 3 (Joule, Mariotte, Saphir) Fransız denizaltısı, 1 (AE-2) Avustralya denizaltısı olmak üzere top-

<sup>53</sup> Mühlman, a.g.e., s.121.

<sup>54</sup> **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi**, a.g.e., V. Cilt, (Haziran 1915-Ocak 1916), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.105.

<sup>55</sup> Bargut, a.g.e., s.49.

<sup>56</sup> Büyüktuğrul, a.g.e., Cilt IV, s.435.

<sup>57</sup> **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, Cilt:II, s.106.

lam 5.818 ton tutarında 7 Müttefik denizaltı gemisi batırılmış, 1 Fransız (Turquoise) denizaltı gemisi de esir alınmıştır<sup>58</sup>.

Daha savaşın başında İngiltere Savaş Bakanı Lord Kitchener, “Denizaltılarımızdan biri Marmara Denizi’ne girip sancağını gösterirse, Gelibolu Yarımadası’ndaki bütün Türkler aman dileyecektir” ifadesini kullanmıştır<sup>59</sup>. Olaylar, Lord Kitchener’in görüşünü doğrulamamış; Türk denizcileri verdikleri kayıplara rağmen, kısıntılı da olsa Gelibolu’daki Türk birliklerinin lojistik desteğini sağlamaya devam etmişlerdir. Sonuçta sekiz buçuk ay süren denizaltı harbi süresince Osmanlı Devleti’nin ikmal sistemi felç edilmiş, ikmal hatları bozulmuş, bir süre sonra da ikmal ve lojistik destek denizden karaya yönlendirilmiştir. Yine de Osmanlı deniz nakliyatının ağırlıklı olarak Marmara Denizi’ne yönelik yapıldığı, savaşın gidişatını etkileyecek birlik ve lojistik sevkiyatın pek fazla zarar görmeden hedef limanlarına ulaştırıldığı tespit edilmiştir. İngiliz yazar Robert Rhodes James’in şu sözleri de bu görüşü doğrular niteliktedir;<sup>60</sup> “Mayıs ortalarında Türkler artık Gelibolu Yarımadası’na denizden asker göndermekten vazgeçmeye mecbur kalmış bulunuyorlardı. Bunun neticesi olarak askerler denizden on iki saat yerine, trenle veya yaya olarak bir hafta yolculuk yapmak zorunda kalıyorlardı. Ancak İngiliz denizaltıcıları parlak ve cüretkâr olmakla beraber, ikmal gemilerinin gelmesini tam olarak önlemeyi hiçbir zaman başaramadılar. Kıyıları takip eden ve mümkün olduğu kadar geceleri seyreden ikmal gemileri, kıymetli yüklerini Nara’nın karşısında Kilya Limanı’nda alelacele kurulmuş olan iskeleye getirmeye devam ettiler” .

<sup>58</sup> Apatay, a.g.m., 56.

<sup>59</sup> **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi**, VIII. Cilt, s.269-270.

<sup>60</sup> Robert Rhodes James, a.g.e., s. 289.

## KAYNAKLAR

### Arşiv Belgeleri

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, DH.EUM. 3 Şb. 2/48 Gnkur.ATASE Arşivi, Klasör No: 121, Dosya No: 900, Fihrist No: 7.
- Gnkur.ATASE Arşivi; Klasör No. 1560, Dosya No: 5, F.No: 1-46.
- ATASE Arşivi, Klasör No: 115, Dosya No: 535, Fihrist No: 1-022.
- İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, I.Daire 59/6-6A.
- İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Sultanhisar Torpidobotu Seyir Jurnalı, No:1618.
- The National Archives (İngiliz Ulusal Arşivleri/Londra), ADM I/116/3491.
- The National Archives, CAB 22/2 (Meeting of the Dardanelles Committee, June 7, June 25, 1915).
- The National Archives, CAB/37/135/19.

### Kitaplar/Makaleler

- Apatay Çetinkaya, “Çanakkale Muharebeleri’nde Denizaltı Harekâtı”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı 32, İstanbul, Mart 1988, s.51-58.
- Bargut Şemsettin, **I.Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekâtı**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2000.
- Barlett Ellis Ashmead, **Çanakkale Gerçeği**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005.
- Besbelli Saim, **Çanakkale’de Türk Bahriyesi (1914-1918)**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2005.
- Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi-Çanakkale Cephesi Harekâtı**, (Haziran 1915-Ocak 1916), V.Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.
- Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi**, (Deniz Harekâtı), VIII.Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.
- Büyüktuğrul Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt:IV, Deniz Basımevi, İstanbul 1974.
- Churchill, Winston S., **The World Crisis (1911-1914)**, Vol 4., Thorton Butterworth, London 1927.
- Günesen Fikret, **Çanakkale Savaşları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 2003.
- Hersing Otto, **Çanakkale Denizaltı Savaşı**, (Çev: Bülent Erdemoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul 2007.
- James Robert Rhodes, **Gallipoli**, Batsford Ltd., London 1965.
- Langensiepen Bernd & Güleryüz Ahmet, **Ottoman Steam Navy (1828-1923)**, Conway Maritime Press, London 1995.

- Lorey Hermann, **Türk Sularında Deniz Hareketleri**, Cilt:I-II, (Çev.H.Sami Te-kirdağlı), Deniz Matbaası, İstanbul 1936 .
- Mühlman Carl, **Çanakkale Savaşı, Bir Alman Subayının Notları**, (Çev: Sedat Umran), Timaş Yayınları, İstanbul 2003.
- Oran Erdoğan, **Çanakkale Savaşları'nda Denizaltı Harekâtı**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı:400, Nisan 2009, Yıl: 128, s.38-49.
- Otay Oğuz, **Mesudiye Zırhlısı (1874-1914)**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.
- Puleston W.D., **The Dardanelles Expedition**, Collegiate Press, Wisconsin 1926.
- Sanders von Liman, **Türkiye'de 5 Yıl**, United States, Baltimore 1928.
- Seçer Turhan, **Anılarla Çanakkale Cephesi ve Neticesi**, Genelkurmay Basıme-vi, Ankara 2008.
- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, Cilt:II, Türki-ye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayını, İstanbul 1999.
- Wilson H.W., **Büyük Harpte Deniz Muharebeleri**, (Çev:Lütfü Talat), Deniz Matbaası, İstanbul 1931.
- Yüksel Ayhan, “Çanakkale Savaşı'nda Sultanhisar Torpidosu-Muâvenet-i Milliy-ye Muhribi Mürettebatı ve Faaliyetleri”, **85.Yılında Atatürk ve Çanakkale Savaşları Sempozyumu (23-24 Mart 2000)**, Sempozyum Bildirileri, Çanak-kale 18 Mart Üniversitesi, Şubat 2001, s.50-61.



**EKLER**

**EK-1:** Mesudiye denizaltısının 13 Aralık 1914 günü İngiliz B-11 denizaltısı tarafından batırıldığına dair belge

باسمہ قرآن مجید ولت علیہ وسلم  
موسیٰ یوسف یوسفی  
ارکان حربیہ ولسی  
نمبر ۷۷۹  
۲۰/۱۲/۱۴  
غائب شدہ -  
انکہ در صحت ساعت اونی قرندہ سعودیہ بہ برحقہ البحر طرفہ اکی  
ملوین آسمہ و سعودیہ درینک بقیلہ بردہ بانیہ  
تحت البرقعة هتہ سلبہ المملکة تصفا علیہ اریب علیہم کلہم  
۱  
۲  
۳  
A 1/1  
D 900  
F 7  
Th 30/9  
اصلی اصلہ نور واید شدہ و  
۱۷۰۶  
کود و...  
۱۷۰۶



**EK-3:** Alman denizaltı tehlikesine karşı büyük zırhlıların yerine monitörlerin kullanılmasına dair 7 Haziran 1915 tarihli Çanakkale Boğazı Komitesi'nin Gizli Toplantı Tutanağı

*Printed for the Committee of Imperial Defence. August 1916.*

SECRET

14

CONCLUSIONS OF A MEETING OF THE DARDANELLES COMMITTEE HELD AT THE HOUSE OF COMMONS (PRIME MINISTER'S ROOM), JUNE 7, 1915.

Present:

The PRIME MINISTER (*in the Chair*).

The Most Hon. the Marquess of LANSDOWNE, K.G., G.C.S.I., G.C.I.E., G.C.M.G., &c., Minister without portfolio.

The Right Hon. the Earl CURZON OF KEDLESTON, G.C.S.I., G.C.I.E., &c., Lord Privy Seal.

The Right Hon. A. BONAR LAW, M.P., Secretary of State for the Colonies.

Field-Marshal the Right Hon. Earl KITCHENER OF KHARTOUM, K.P., G.C.B., O.M., G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., &c., Secretary of State for War.

The Right Hon. A. J. BALFOUR, M.P., First Lord of the Admiralty.

The Right Hon. W. S. CHURCHILL, M.P., Chancellor of the Duchy of Lancaster.

The Right Hon. the Earl of SELBORNE, K.G., G.C.M.G., President of the Board of Agriculture.

The Most Hon. the Marquess of CREWE, K.G., Acting Secretary of State for Foreign Affairs.

[*Note.*—The War Council was assembled as the Dardanelles Committee of the Cabinet. The Secretary was in attendance in the next room, but was not present at the discussion. The results were communicated to him afterwards.]

*Conclusions.*

1. To reinforce Sir Ian Hamilton with the three remaining divisions of the First New Army with a view to an assault in the second week of July.
2. To send out the following naval units, which should be much less vulnerable to submarine attack than those under Admiral de Robeck's command:—

“Endymion” and “Theseus.”

Four monitors with 14-inch guns.

Six monitors with 9·2-inch guns.

Four monitors with 6-inch guns, and one of the latter to follow later.

Four sloops.

Two “E” Class submarines, now en route.

Four “H” Class submarines.

