

çanakkale denizaltı savaşı

Otto Hersing

Çeviren: Bülent Erdemoğlu

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

43

OTTO HERSING

ÇANAKKALE DENİZALTI SAVAŞI

ALMANCA ASLINDAN ÇEVİREN
BÜLENT ERDEMOĞLU

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2007

EDİTÖR
EMRE YALÇIN

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

REDAKTÖR
EŞREF BENGİ ÖZBİLEN

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASKI: 1500 ADET, AGUSTOS 2007

ISBN 978-9944-88-150-0

BASKI
ŞEFİK MATBAASI
(0212) 472 15 00
MARMARA SANAYİ SİTESİ M BLOK 291
İKİTELLİ 34306 İSTANBUL

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, NO: 144/4 BEYOĞLU 34430 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

çanakkale denizaltı savaşı

Otto Hersing

Çeviren
Bülent Erdemoğlu

Anı

İçindekiler

SUNUŞ vi
U21 ve Hersing / *Bülent Erdemoğlu* ix
Tahtelbahir'den Denizaltı'ya Çağın Vurucu Gücü /
Zafer Toprak xxxiii

U21 ÇANAKKALE'DE

1. Tarihin Hedefini Bulan İlk Torpidosunu Atıyorum 3
2. Savaştan Önce Denizaltılar 12
3. Yoğun Mermi Yağmuru Altında 20
4. Güpegündüz Su Üstünde Cebelitarık'ı Geçiş 26
5. *HMS Triumph*'u Nasıl Batırdım 37
6. *Majestic*'i Yok Ediş 46
7. Bir Mayına Çarpıyoruz! 55
8. Pola'da Kaygısız Günler 64
9. Bir Savaş Gemisinin Tüm Ekibinden Yalnızca Bir Kişi Kurtuluyor! 67
10. "Her Derde Deva" Denizaltı 70
11. İki Yıl Gecikmeyle Sertleşen Denizaltı Savaşı 74
12. Bize Karşı Su Bombaları, Ağlar ve Dinleme Gereçleri 79
13. Bir Torpidoyla Yapılan Yarış 86
14. Büyük Bir Hızla Denizin Dibine 90
15. "Altı Hollandalı'yı Batırdınız mı?" 96
16. Gözetim Altındaki Kaiser 101
17. Yıkıma Yol Açan Yanlış 106
18. Neden Donanma Kullanılmadı? 109
19. Devrim Bastırılabilir miydi? 111
20. Riga'da Bolşevik Vebası 119
21. Hayalet Gemi 124

DİZİN 127

Sunuş

Alman denizaltı subayı Otto Hersing ve kitabıyla tanışmam, Almanya'da eski kitaplar satan bir kitapçıda rastlantı sonucu oldu. Kitabı bir solukta okudum. Çanakkale Savaşları ile ilgilenmeme önayak olan dostum Emekli Deniz Albayı Özer Öner'e bundan söz ettiğimde, benden kitabı Türkçe'ye çevirmemi istedi. Hem de ısrarla. Kitabı çevirmeye girişince, okurken karşılaşmadığım zorluklarla karşılaşmaya başladım. Özgün metne ve anlatış biçemine sadık kalma kaygım öne çıktı. Arı bir Türkçe kullanmaya özen gösterdim.

Uzman bilgisi gerektiren askerlik ve denizcilikle ilgili bazı terimler için, bir zamanlar Alman donanmasının *Göben*'i olan *Yavuz* zırhlısının komutanlarından Ahmet Tüfekçioğlu'na, araştırmacı ve gemi yapım teknikeri Bernd Langensiepen'e ve Hamburg Üniversitesi'nden Hartmut Delmas'a sorular yönelttim, onlara teşekkür ederim.

Kitaptaki fotoğrafında kendinden son derece emin görünen bu genç denizaltı subayının yaptığı iş, dönemin koşulları düşünüldüğünde hiç de küçümsenecek bir başarı değildir. Kitabın Almanca özgün başlığı *U21 Çanakkale'yi Kurtarıyor*'dur. Bu iddialı başlık bu nedenle hoş görülebilir. Özgün başlık, bu başarılı denizaltıcının olabileceği gibi, yayınevi tarafından da konulmuş olabilir.

Olayları adeta bir senarist gözüyle canlandıran Otto Hersing, kanımca, kitabın bölüm sayısını da 21'de tutarak, denizaltısına da bir gönderme yapıyor. Ben de Türkçe çeviride bu romantik denizcinin bölüm sayısını korudum.

Bu ilginç kitabın çevirisini eski bir asker olan babam Kore Gazisi Hüseyin Erdemoğlu'nun anısına adıyorum.

Bülent Erdemoğlu
Hamburg, Nisan 2005-
Çanakkale, Nisan 2007

U21 *ve Hersing*

25 Nisan 1915'te sabah saat 05.30'da Kuzey Almanya'da Wilhelmshaven'den bir denizaltı demir aldı. Ön tarafında beyaz boyayla "U 51" yazılıydı. Ama bu bir aldatmacaydı. Gerçekte ise yola çıkan denizaltı başkaydı. Nereye gittiği gizli tutuluyordu. Otuz altı kişilik ekipten bir kişi dışında hiç kimse nereye gidildiğini bilmiyordu ve sormamıştı da. Her şey son derece gizli tutulmalıydı. Eğer böyle olmazsa, uzun ve olası görülmeyen bir yolculuğa çıkan ve tek başına ilerleyen bir denizaltıyı bulmak ve yok etmek çok kolay olurdu.

Denizaltı fırtına, dolu, yağmur ve kar sağanağı altında Kuzey Denizi'ne çıktı. Hava gittikçe kapanıyor, deniz gittikçe kabarıyordu. Sise girdi, kulesini kar yağışları dövdü. İngiltere ve İrlanda'nın batısından dolaşarak Atlas Okyanusu'na yöneldi ve güneye doğru yol almaya başladı. Sıcak sularaydı yolculuğu. Bunu yalnızca denizaltının komutanı olan genç yüzbaşı ve Berlin'deki Amirallik Kurmay Başkanlığı biliyordu.

İspanya'ya kötü bir havada geldi denizaltı. Berlin, Madrid'deki Alman Büyükelçiliği aracılığıyla bir yakıt gemisi ayarlamıştı denizaltı için. Gece ıssız bir koyda buluşup yakıt alındı, İspanyollar ayırdına varmaksızın. İkinci gecede yakıt alma işlemi bitirilmiş olacaktı. Ancak, aldığı yakıtın niteliğinin motorların yanma noktası için düşük olduğu anlaşılınca, ikinci kez yakıt

alımı yapılmadı. Denizaltı başladığı noktaya geri dönmüştü ve yakıt tankında bulunan yakıtla yetinilecekti umarsız.

Bu can alıcı aksaklığa karşın, genç yüzbaşının "fare deliği" dediği Cebelitarık Boğazı'ndan girdi içeriye denizaltı. Çekinmedi, kararlıydı. Sicilya açıklarında destroyerlerce sıkıştırıldı. Malta'nın güneyinden önce doğuya sonra da güneye ilerleyerek, birkaç gün soluklanacağı Adriya'daki Avusturya deniz üssü Cattaro'ya ulaştı sonunda. Yakıt ve yiyecek alınıp, motorların da bakımı yapıldıktan sonra, yeniden güneye doğru kendini denizlere vurdu. Yunanistan'la Girit arasından kuzeye yöneldi. Batı Trakya ve Gelibolu Yarımadası kıyıları boyunca ilerleyip Semadirek (Samothraki) ve Gökçeada arasından geçerek Çanakkale Boğazı önüne geldi. Genç yüzbaşı bu rotayı çizerken deniz akıntıları, taktik ve teknik değerlendirmeler gibi birçok unsuru göz önüne aldı.

Günlerden 25 Mayıs 1915'ti. Savaşta önemli bir dönüm noktası olacaktı bugün. Boğaz önünde tam bir uyarı durumu vardı. İngiliz zırhlısı *Triumph* torpido ağları gerilmiş olarak, kıyıda bir aşağı bir yukarı gidip geliyordu. Ayrıca buna ek olarak, çevresinde hızla dönen büyük bir destroyer vardı. Bundan başka tüm torpidobot, gözetleme ve karakol gemileri büyük bir hızla ilerleyerek, sekiz gün önce Sicilya açıklarında görüldüğü Fransız destroyerlerince bildirilen gizemli denizaltıyı arıyorlardı. Tüm bu önlemlere karşın, atışlarıyla Türk korunaklarına soluk aldırmayan İngiliz zırhlısı *Triumph*'un yazgısı, bugün bir pamuk ipliğine bağlıydı. Denizaltı bu gün o ipliği kopardı. İki gün sonra da *Majestic* zırhlısının sonunu getirdi. Bu denizaltı *U21*, komutanı olan genç yüzbaşı ise Otto Hersing'di.

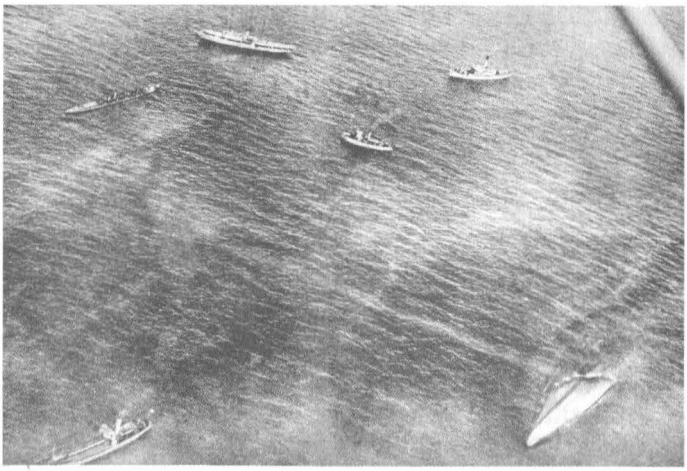
Bu atılgan ve gözü pek denizci, 1885 yılında doğdu. 1903 yılında Alman Donanma Okulu öğrencisi olan

Hersing, 1914 yılında *U21*'e denizaltı komutanı olarak atandı. Kendisinin de anlattığı gibi, 5 Eylül 1914'te Alman Donanması'nın batırdığı ilk düşman gemisi olan *Pathfinder*'ı vuran torpido denizcilik tarihinin hedefini bulan ilk torpidosu olmuştu. Ertesi yıl *Triumph* ve *Majestic*'i de batırmasından dolayı kendisine en yüksek Alman asker madalyası olan "Pour le Mérite" verildi. 8 Şubat 1916'da Beyrut açıklarında Fransız zırhlı kruvazörü *Admiral Charner*'yi batırdı. 1918'de yanfilotilla komutanı oldu. 1919'da Rus savaş saflarındaki birliklerinin deniz yoluyla dönüşlerini düzenlemek üzere, Letonya'nın başkenti Riga'da görevlendirildi. 1920'de Alman Reich Donanması'nda görev aldı. 1922'de kıdemli yüzbaşı oldu. 1924'te de donanmadan ayrılarak çiftçilik yaptı.*

1932'de yayımlanan Almanca anılarının başlığını *U21 Çanakkale'yi Kurtarıyor* olarak koyan Hersing'e göre, Boğaz'ı ağır bir biçimde bombalayan iki zırhlının yitirilişinden sonra, Boğaz önünde bir Alman denizaltısının varlığını gören düşman, bu deniz girişiminin yararsızlığını görerek çekilmişti. Bu çekiliş, şimdiye değin tarafsız kalmış olan Bulgaristan'ın da Almanya safında savaşa girmesine ve Sırbistan'ın iki yandan kuşatılarak ele geçirilmesine neden oldu. Böylelikle de, daha önce Sırbistan yüzünden kesintiye uğrayan Doğu hattı, şimdi bir bütün olarak Baltık Denizi'nde Riga Körfezi'nden başlayıp, Rusya ve Polonya üzerinden Karpatlar'ı aşarak, sırasıyla Sırbistan, Bulgaristan, İstanbul, Anadolu, Mezopotamya ve Filistin'i geçerek, Süveyş Kanalı'na uzanıyordu.

Hersing'in bu stratejik sonuç yorumu konusunda, Boğaz'ı savunmakla yükümlü olan Beşinci Ordu'nun

* U Boote Am Feind, Werner von Langsdorff, 11. Auflage, Gütersloh:1941 s. 361 (Tüm veriler, 1937 yılına kadar olan bilgileri kapsamaktadır.)



Majestic *zırhlısı (sağ altta) battıktan sonra.*

komutanı Liman von Sanders de *Türkiye'de Beş Yıl* adlı anılarında, savaş gemilerinin bu olay üzerine Boğaz'dan çekilişini onaylamaktadır. Liman von Sanders'e göre, bölgeye gelen Alman denizaltılarının 25 ve 27 Mayıs'taki iki büyük başarısı övgüye değerdir.* Bu günlerde İngiliz zırhlı savaş gemilerinden *Triumph* ile *Majestic*, yüzbaşı Hersing'ce torpillendi. Bunun üzerine düşman, bir süre için savaş gemilerinin önemli bir bölümünü güvenlik altına almak için Gökçeada ve Limni (Lemnos) limanlarına çekip kara ordusuna topçu desteğini torpidobot ve destroyerlere bıraktı. Bununla aynı anda, denizaltılara karşı her türlü savunma araçlarını kullanmaya koyuldu.

Alınan bu önlemler sonucu Alman denizaltıları, bir taşıma gemisinin torpillenmesi dışında bu savaşın geri

* Von Sanders'in Alınan denizaltıları diye sözünü ettiği, aslında yalnızca bir denizaltıydı ve bu *U21*'di. Daha küçük olan *UB8*, Boğaz önüne 2 Haziran'da gelmiştir.



U21 *'in benzeri* U33 *ile* "kurbağa larvası" *diye anılan UB sınıfı bir denizaltı.*

kalan yedi ayı içinde Çanakkale önünde başka bir başarı elde edememişlerdir.* Liman von Sanders'in bu değerlendirmesi kuşkusuz yalnızca Çanakkale Boğazı'na ilişkindir. Burada gerçek anlamda bir denizaltı üssünün olmayışı, yakıt ve diğer gereksinimlerin karşılanamaması, her türlü olanağı olan güçlü bir düşman donanmasının olması ve buraya ulaşmak için denizaltıların Adriya'dan yola çıkmak zorunda kalmaları gibi tüm zorluklar, bunun nedenleridir. Ancak genel olarak bakıldığında, Ege ve Akdeniz'de görev yapan denizaltılarla birlikte, en azından düşmanın canı fena halde acıtılmıştır.

Almanlar Türk sularındaki girişimler için üç tip denizaltı göndermişlerdi. Bunlar UB sınıfı kıyı denizaltıları, UC sınıfı mayın denizaltıları ve *U21*'in de aralarında bulunduğu U sınıfı büyük denizaltılardı. Küçük denizaltılar, ekiplerince "kurbağa larvası" ya da "iri-

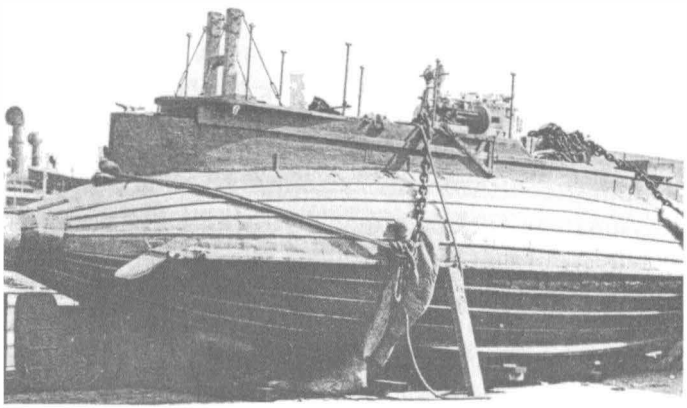
* Fünf Jahre Türkei, Liman von Sanders, Berlin:1920, s. 101-102.

baş" diye anılıyordu. Büyük tip denizaltı *U21*'in başarısından sonra Ege ve Akdeniz'e başka büyük denizaltılar da gönderildi. Bunlar *U33, U34, U35, U38, U39* denizaltılarıydı.

Denizaltıların tarihine kısa bir bakış

Kimi kaynaklara göre denizaltıların ön tasarımları, 16. yüzyıla kadar uzanmaktaysa da, savaşta kullanılan ilk denizaltı, *Turtle*'dı. İngiliz sömürgeciliğine karşı yürütülen Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında New York Limanı'nda demirli İngiliz sancak gemisi *Eagle*'a karşı kullanılmış, ancak, başarılı olamamıştı. Bir denizaltı başka bir savaş gemisini ilk kez Amerikan İç Savaşı sırasında batırmıştı. 17 Şubat 1864'te Güney Birliği denizaltısı *Hunley*, Güney Carolina'da Charleston limanında demirli olan *Housatonic* korvetini havaya uçurdu.

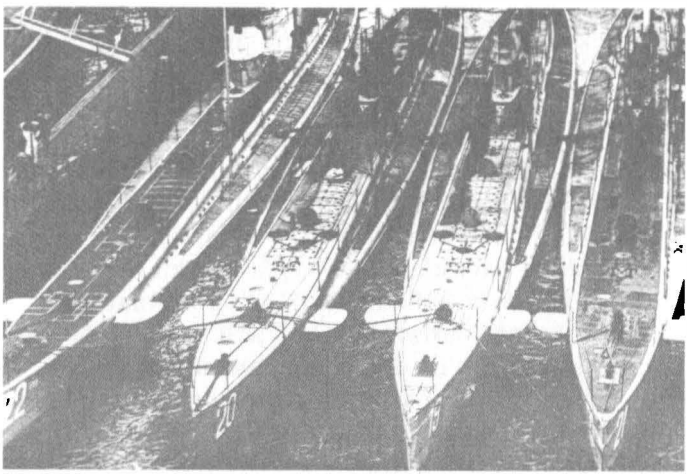
Kullanışlı bir itme sistemi olan ilk denizaltıyı, İrlanda kökenli ABD'li buluşçu John P. Holland geliştirdi. 1900'de ABD Deniz Güçleri'nce satın alınan *Holland* adındaki bu gemi, su üstünde içten yanmalı motor, sual-



1891'de Almanya'daki Kiel Tersanesi'nde U serisi ilk denizaltılardan biri.

tında ise elektrik motorları ile ilerliyordu. New Yorklu gemi tasarımcısı Simon Lake'in yaptığı 12 metre boyundaki *Argonaut* adlı denizaltı, 1898'de Virginia'daki Norfolk'dan New York'a kadar 300 millik bir yolculuk yaptı. On yıl sonra benzinli motorlardan daha güvenli olan dizel motorların geliştirilmesiyle uzun erimli yolculukların yapılması olanaklı duruma geldi. Sualtında devinim içinse elektrik motorundan başka seçenek yoktu.

I. Dünya Savaşı sırasında denizaltılar tam bir savaş aracına dönüştüler. Avrupa'nın bütün büyük devletleri deniz filolarına denizaltıları da eklediler. Savaş başlamadan önce az sayıda denizaltısı olan Almanya, savaş sırasında bu filoyu sürekli genişletti. Alman denizaltıları tüm savaş sularında 10 milyon tonluk bir kapsamı 'Tonaj Savaşı'yla yok ettiler. Savaşta böylesine yararlıklar gösteren bu yeni açıkdeniz silahı, gerek savaş öncesinde gerekse başlangıcında kimilerince kuşkuyla yaklaşılan silahtı. Ancak bu deniz aracına inananlar ve denizaltıların ekipleri, kısa sürede bu inanışı yıktılar.



Birinci Dünya Savaşı sırasında üretilmiş U serisi denizaltılar.

Süreç içinde denizaltı sayısı yönünden İngilizlerden üstün bir duruma gelen Almanlar, teknolojik olarak da büyük bir ilerleme gösterdiler. 1939'da II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, denizaltı yapımında yoğunlaşarak, 75 metre uzunluğunda ve 1600 ton ağırlığında "XX Tipi" denilen denizaltıyı geliştirdiler. Bu denizaltılar sualtında 17,5 deniz mili hıza ulaşmışlardı –ki bu hız I. Dünya Savaşı sırasında su üstü savaş gemilerinin hızına yakındı. Sualtında altı deniz mili hızla iki gün, çok yavaş bir hızda da dört gün ilerleyebiliyorlardı. Aküyü doldurmak için su üstüne çıkma gereksinimi de bir şnorkel aracılığıyla kaldırılmıştı. Böylece periskop derinliğinde kalarak düşman radarlarına yakalanmıyorlardı. II. Dünya Savaşı sırasında ise denizaltılar özellikle Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus'taki savaşlar sırasında deniz savaşlarının başlıca unsuru oldular. I. Dünya Savaşı'nda deneyim kazanan kimi Alman denizaltıcılar II. Dünya Savaşı sırasında da görev aldılar. Bunların içinde Türk sularında görev yapan denizaltıcılar da vardı.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra İngilizler, Alman denizaltı teknolojisindeki ilerlemeleri uygulayarak, hidrojen peroksit türbiniyle çalışan deney denizaltılarını ürettiler. Ancak hidrojen peroksitin özelliklerinin yetersizliği ve ABD'nin nükleer enerjiyi itme sistemlerinde kullanmaya başlamasıyla tüm dünyada bu yönde bir gelişme oldu. Günümüzde bu teknoloji denizaltılara 640.000 kilometrelik bir erim sağlamıştır.

II. Dünya Savaşı'nda bir başka önemli ayrım daha vardı. Sonarların kullanılmasıyla, denizaltılar sualtında bir "göz"e kavuştular. I. Dünya Savaşı'nda ise denizaltılar Hersing'in de dediği gibi sualtındayken bir kör gibiydiler. Bir "su köstebeği" de denilebilirdi bunlara. Sonarların kullanımından sonra, "adım-karşı adım" ilkesiyle Almanlar bu kez sonara yakalanmayan denizaltılar ürettiler.

U21 *Çanakkale'ye nasıl geldi?*

Çanakkale Savaşı ile birlikte Boğazlar ve Marmara'da denizaltı savaşı da başlamıştı. Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya giren İngiliz denizaltıları askeri ve sivil Türk gemilerini batırıyordu. Bu denizaltı savaşında her iki taraf da çok sayıda gemi kaybetti.

Osmanlı donanmasına müttefik devletlerden denizaltı satın alınarak bu saldırılara karşılık verilmesi gündeme gelmiş, ancak bu düşünce teknik ve pratik sebepler dolayısıyla hayata geçememişti. Buna karşılık *U21* Çanakkale'ye gelmiş ve art arda iki önemli savaş gemisini batırarak İtilaf donanmasına önemli bir maddi ve manevi darbe indirmişti.*

Türk sularına denizaltı gönderilmesi için Amiral Souchon 1 Mart 1915'te Berlin'deki Amirallik Kurmay Başkanlığı'na bir telgraf çekmiş, Avusturyalı Amiral Haus'tan Avusturya denizaltıları gönderilmesi ricasının, denizaltılardan yalnızca ikisinin görev yapacak durumda olduğu ve bunlara da Adriya'da gereksinim duyulduğu gerekçesiyle geri çevrildiğini bildirerek, Boğaz savunmasında denizaltıların işbirliğinin önemini vurgulamıştı. Bu istek İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Wangenheim ve Enver Paşa'nın, ertesi gün Berlin'e ayrı ayrı çektikleri telgraflarla da desteklenmişti. Hatta Enver Paşa, Türklerin üç Avusturya denizaltısını satın alabileceğini, bunların Alman ekiplerce Türkiye'ye getirilebileceği yolunda bir öneride de bulundu. Bu öneri, Avusturyalılarca daha önce Souchon'un ricasına karşı ileri sürdükleri gerekçeyle geri çevrildi. Bu durumda iş Almanlara kalıyordu.

* *Osmanlı Belgeleri'nde Çanakkale Muharebeleri I*, Ankara: 2005'ten: BOA, HR. MA, 1127/19, 12 Mayıs 1331 [25 Mayıs 1915] ve 14 Mayıs 1331 [27 Mayıs 1915].

Üç parçalı *UB8* üç vagona, komuta kulesi de bir dördüncü vagona yüklenmiş olarak, 20 Mart 1915'te Kiel'den trenle yola çıkarıldı. 25 Mart'ta Pola'ya varan denizaltının birleştirilmesinden sonra, denizdeki denemeleri bitirildi. 11 Mayıs 1915'te Pola'dan çıkıp 20 Mayıs'ta Bodrum'a varan *UB8*, ancak *U21*'den dörtbeş gün sonra Boğaz önünde olabilecekti. *U21*'in batırdığı iki savaş gemisinden sonra, gemilerin Limni'ye çekilmesinden dolayı bir hedef bulamayarak, 2 Haziran 1915'te Boğaz'dan içeri girdi. Bu denizaltı, 1914 Ekim'inde yapımına başlanan UB sınıfı denizaltılardan, Amiral Souchon'un isteği üzerine yapımına hız verilerek, Türk sularına gönderilen ilk denizaltıydı. Ancak belirtildiği gibi, Boğaz önüne gelebilmesi *U21*'den sonra oldu.

Amiral Souchon'un isteği üzerine, UB sınıfı iki denizaltının Pola'ya kadar demiryoluyla gönderilmesi tek seçenek olarak görülmüştü. Hersing'e göre Berlin'de, daha büyük olan denizaltıların Türk sularına ulaşmasının olanaksız olduğu düşünülüyordu. Avusturyalılar da bu görüşteydiler. O yüzden de savaş çıktığında, Almanya'da yapımı süren beş denizaltıyı, Adriya'ya kadar olan uzun yolu aşıp gelmelerini olanaksız bulup, Almanlara satmışlardı. Kuşkusuz tüm bu olumsuz öngörüler denizaltıcılarca da duyulmuş olmalıydı. Olasılıkla, Hersing bunu kanıtlamak düşüncesine kapılmış ve kendi yazdıklarına göre, bağlı olduğu filo komutanlığı aracılığıyla Berlin'e önermişti. Ancak Berlin'de "yeşil çuhalı masalarda oturan beyler" kuşkuluydular. Ancak sonunda Açıkdeniz Filo Komutanlığı'nın da desteğiyle Berlin'e çağrıldı ve uzun süren görüşmelerden sonra, bu girişimi denemesi buyruğu verildi. Amiral Hermann Lorey'e göre ise, 10 Mart'ta Berlin'deki Amirallik Açıkdeniz Filo Komutanlığı'na yazarak, Boğaz önündeki ivedi denizaltı gereksiniminden söz edip, en azından bir

büyük denizaltının gönderilmesini istedi. Üç gün sonra da filo komutanı, *U21*'i görev için Berlin'e önerdi. Amirallik kurmayı, 18 Mart'ta da Souchon'a, *U21*'in Nisan başında gönderileceğini bildirdi.*

U21 ancak 25 Nisan 1915 günü Wilhelmshaven'den ayrıldı. Böylesine uzun bir yolda karşılaşabileceği en büyük sorunlardan biri, yakıttı. Limanından 56,5 ton yakıtla yola çıkmıştı. Berlin'deki Amirallik Kurmay Başkanlığı, ilki İspanya'nın batısındaki bir koyda, daha sonra Balear Adaları açıklarında ve en sonra da Girit Adası açığında olmak üzere üç yakıt gemisi ayarlamıştı.** İlkinde 2 Mayıs 1915'te İspanya'nın batısındaki Finisterre Burnu açığında, "Hamburg-Südamerikan Dampffschiffahrts" denizcilik kuruluşunun *Marzala* adlı yakıt gemisiyle buluşuldu. Karşılıklı tanıma imleri verildikten sonra, denizaltı gemiyi Rio de Corcubion koyuna doğru izledi ve koyda yanına bağlandı. Gece ivedilikle yakıt ve yiyecek alımına başlandı. Ertesi gün yakıtın denenmesi sırasında yanma noktasının değişikliğinden dolayı, kullanılamayacağı görüldü. Hersing, burada önemli bir karar almak durumundaydı. Bunu denizaltının savaş günlüğünde şöyle yazar:

> Yakıtım 26 ton. Geriye dönmemeye, Cattaro'ya ulaşmayı denemeye karar verdim. Eğer çok sık ve uzun süreli dalmak durumunda kalmazsam, yakıtı tutumlu kullanarak (9 deniz mili hızla) çok az bir yakıt yedeği kalmış olarak, bunu başarabilecektim. İngiliz savunma önlemleri yüzünden Manş Denizi'nden dönmek sakıncalı olacaktı. İskoçya çevresinden dolaşmaksa, artırılmış güvenlik önlemleri yüzünden yolu sürdür-

* *Der Krieg zur See, Der Krieg in den Türkischen Gewassern.* Bearbeitet von Hermann Lorey, I. Band, s. 146 Berlin:1928.

** *Mediterranean Submarines*, Michael Wilson, Paul Kemp, Cheshire:1997 s. 51

mekten daha güç olabilirdi. Geri dönüldüğünde, daha sık dalmak zorunda kalınacağından, aradaki (200 deniz millik) küçük kazanım, kalmamış olacaktı. Ayrıca kuzeyde hava koşulları Akdeniz'de olduğundan daha kötü olacaktı. Sonuçta geriye dönmek, girişimin oldukça gecikmesine yol açacaktı.

Yüzbaşı Hersing'in bu kararı askeri açıdan olağanüstü önem taşıyordu. Eğer geri dönmeye karar vermiş olsaydı, belki de bir daha böyle bir girişim söz konusu olmayacaktı. Böylece aşağı-yukarı üç hafta sonra Çanakkale Boğazı önündeki başarısını sağlayamayacak, bu da belki Boğaz'daki savunma direnişi üzerinde olumsuz etki yaratacaktı. Hersing gemiyle ikinci buluşmasında yakıtın kullanılamayacağını geminin kaptanına ileterek, bunu Almanya'daki yetkililere bildirmesini istedi.

6 Mayıs günü şafak sökerken Hersing, Fas kıyılarına yakın ilerleyerek Cebelitarık Boğazı'ndan girdi. Öğleden sonra HMS TB92 ve TB 93 borda numaralı iki eski torpidobotça görüldü. Bu botlardan birisi onu mahmuzlamaya kalkınca, dalmak zorunda kaldı.* Buna karşın Amiral Lorey ise, periskopunu gören botlardan birinin ateş açarak onu dalışa zorladığını yazıyor.** İngiliz bildirisine göre TB 92, kendisine denizaltıdan atılan bir torpidodan kaçınma girişiminde bulunmuştu. Ancak Alman bildirisinde bundan söz edilmez. Kanımca Hersing torpidolarını daha işin başında harcamayacak kadar öngörülüydü. Denizaltı, açılan ateş ya da mahmuzlama girişiminden kaçınmak için 20 metre derinliğe dalıyor. Öğleden sonra 15.50'de torpidobotlar gözden kayboluyor. Ertesi gün ise hastane ge-

* *Mediterranean Submarines*, s. 52.
** *Der Krieg zur See*, s. 50.

misi *Delta*'nın telsizinden, düşman denizaltısı görüldüğü bildiriliyor. 9 Mayıs'ta kötü bir havada, Fransız yardımcı kruvazörü *Corte II*'ce görüldü ve dalışa zorlanıyor. Gemi denizaltıyı mahmuzlamak üzere yön değiştirince Hersing dalıyor.

Düşmanla bir diğer karşılaşma, 11 Mayıs sabahı iki Fransız destroyeriyle Sicilya'nın güneyinde oldu. Olasılıkla periskop görülmüş olmalı ki, Fransız destroyeri 700 metre uzaklıktan ateş açtı. Mermiler denizaltının yakınında denize düşüyordu. Hersing 20 metreye dalmış; destroyer yerini bulabilmek için denizaltının üstünden geçmişti. Pervanelerin çıkardığı ses, uzun süre yakınlarda duyulmuştu

13 Mayıs'ta *U21* utkulu bir biçimde ve bir Avusturya torpidobotu eşliğinde, öğleden sonra, 1,8 tonluk kalan yakıtıyla Cattaro'ya girdi. Hersing'in kendisi için ayarlanmış yakıt gemilerini göz önüne almaması iyi olmuştu. Çünkü Balear Adaları yakınında buluşacağı gemi, İspanyol yetkililerce yakıt dış satımının yasaklanması nedeniyle durdurulmuş; Girit açığında bekleyecek diğer gemi olan Yunan bandıralı *Proton* gemisi ise, İngilizlerce ayırt edilmiş ve açıkdenizde tutsak alınarak, İskenderiye'ye götürülmüştü.*

İspanya'da Rio de Corcubion koyunda buluştuğu yakıt gemisinin dışında, bu iki gemiden ne Hersing'in, ne de Lorey'in kitabında söz edilir. Amiral Lorey, Hersing'in yakıt öngörüsünün son derece başarılı olduğundan söz eder.** Hersing de kendi anılarında İspanya'daki yakıt buluşmasından sonra, yapmak durumunda kaldığı yakıt öngörüsünü anlatır. Eğer iki yakıt gemisi daha söz konusu ise, bu öngörüyü neden yapmak zorunda kaldığını bilemiyoruz. Ayrıca İspan-

* *Mediterranean Submarines*, s. 52
** *Der Krieg zur See*, s. 151

ya'nın batı kıyısında yakıt almış bir denizaltının, Balear Adaları'nda yeniden yakıt gereksinimi olmayacağı, yine benzer biçimde Cattaro'ya ulaşmış bir denizaltının da Girit'te buna gereksinme duymayacağı ve yine Girit'e ulaşmış denizaltının bu işi Bodrum'daki üste yapabileceği de göz önüne alınmalıdır. Amiral Lorey'in verdiği bilgilere göre Kuzey Almanya'da Wilhelmshaven'den, İspanya'nın Finisterre Burnu'na kadar 1900 deniz mili olan yolculukta 30,5 ton yakıt, Cattaro'ya kadar olan 2100 deniz mili olan uzaklık içinse 24,2 ton yakıt kullanılıyor.*

Zorlu yolculuktan sonra Cattaro'da yedi gün kalan *U21*'in bakımı yapılıp yakıt ve yiyecek alındıktan sonra, 20 Mayıs akşamı demir alınmıştı. Gündüz olabildiğince gemi yollarından ve üzerinde insanların yaşadığı büyük adalardan uzak durmak kararındaydı. Hersing 24 Mayıs'ta Limni ve Gökçeada'nın kuzeyine giderek önce düşmanın yerini öğrenecek, sonra da olasıysa karanlığı ya da aylı bir geceyi saldırı için kullanacaktı.

24 Mayıs öğlene doğru Dedeağaç'ın güneyinde bir savaş gemisi gördü. Yaklaştığında bunun Rus kruvazörü *Askold* olduğunu anladı. *U21*, zamanında dalarak görülmemeyi sağladı. Hersing gemiyi kolaylıkla vurabilecekken, saldırıya geçmedi. Çünkü daha aşağıda İngiliz-Fransız filosuna saldırmak istiyordu. İngiliz olmayan bir gemiye saldırarak, ana hedefini kaçırmak istemiyordu. Hersing'in bu akıllıca tutumu, kendisine ertesi ve onu izleyen gün, büyük bir başarı getirecekti.

25 Mayıs günü kesintisiz görüşün olduğu, esintisiz, güneşli bir gündü. Sualtında ilerlerken düşmanın, düşündüğü gibi Kabatepe'de değil, Mehmetçik (eski adı İlyas ya da Helles) Burnu'nda olduğunu gördü. Bun-

* *Der Krieg zur See*, s. 151

dan dolayı Hersing, tan ağarırken saldıramamıştı. Cam gibi olan deniz yüzeyi ve kesintisiz görüş nedeniyle bunu yapmak oldukça güçtü. Ancak, gemilerin demirli oluşu ve denizaltının ayırt edilememesi de başarı konusunda güven veriyordu. Sabah saat 05.30'da Agamemnon ve Majestic sınıfı üç büyük savaş gemisi görüldü. Denizaltıya doğru oldukça sert bir dümen kırışı yapan hastane gemisi yüzünden 20 metreye dalındı. Belki periskopu görülmüştü. Bir torpidobot çevrede dolaşarak, birkaç kez denizaltının üzerinden geçti. Saat 06.20'de öndeki Triumph sınıfı büyük zırhlıya saldırı yöneltilebilecekti. Atış uzaklığına gelen ve 12,5 metre derinliğe çıkıp, periskopunu son derece sakınımlı çıkaran denizaltının, buna karşın ayırdına varıldı. Gemi demirli durumda, makinelerini çalıştırarak dönmeye başladı. Periskop yeniden dışarıya sürüldüğünde, düşman 700 metre uzaklıktan öndeki topuyla ateş açtı. Atışlar denizaltıdan oldukça yoğun duyuluyordu. Bir destroyer de sürekli denizaltının üzerinde gidip gelmeye başlayınca, saldırıdan cayıldı. *U21*, 340 derece sağa doğru 25 m derinliğe indi. Pervane sesi azalınca yeniden 10 metre derinliğe çıkıldı.

Kıyıya yakın ilerleyen Majestic sınıfı büyük bir savaş gemisi görülünce, buna saldırıya yönelindi. Arkasından, uygun atış uzaklığında orta hızla ilerleyen Queen sınıfı bir gemi, *Vengeance* geliyordu. Saat 09.05'de 1000 metre uzaklıktan kıç torpido fırlatıldı. Ancak gemi bir geriye gidişle, torpidoyu savuşturdu. Periskop çıkarıldığında, arkadaki yeğni topuyla ateş açtı. Geminin, fırlatılan torpidonun durgun denizde çıkardığı hava kabarcıklarını gördüğü açıktı. Bu koşullarda, ilerleyen gemilere gündüz saldırısında başarı olasılığı olmayacaktı. Su altında yaklaşmak içinse aküde yeterli güç yoktu. Bu nedenle akşam saldırısına ka-

U21 ve batırdığı gemilerin ölçekli çizimleri ve teknik özellikleri.



İngiliz zırhlısı *Triumph*

Denize indiriliş tarihi	1903
Uzunluğu	133 m
Ağırlığı	12.000 t
Silahları	4 ad. 254 mm, 4 ad. 190 mm, 14 ad. 76 mm, 2 torpido
Hızı	Saatte 20 deniz mili



İngiliz zırhlısı *Majestic*

Denize indiriliş tarihi	1895
Uzunluğu	119 m
Ağırlığı	15.150 t
Silahları	4 ad. 305 mm, 12 ad. 150 mm, 16 ad. 76 mm, 5 torpido
Hızı	Saatte 17,5 ila 18,5 deniz mili



Alman denizaltısı *U21*

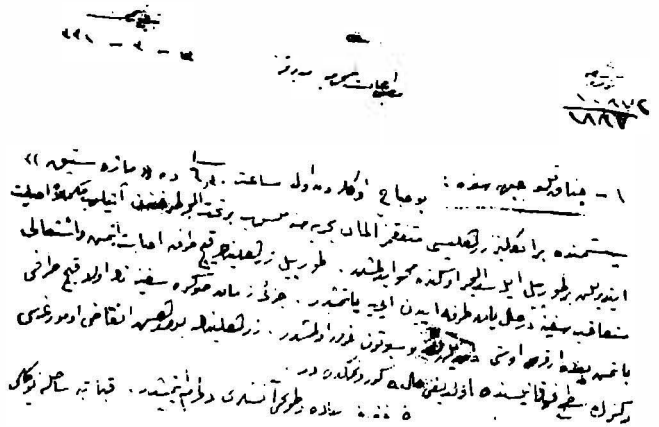
Denize indiriliş tarihi	22 Ekim 1913
Uzunluğu	64,2 m
Ağırlığı	650 t
Silahları	1 ad. 88 mm, 1 makineli tüfek, 4 torpido
Hızı	Su altında saatte 9,6; su üstünde saatte 15,5 deniz mili

rar vererek, Kabatepe açığında demirli savaş gemisiyle şansını denemeye karar verdi. Orada torpido ağlarını sarkıtmış olarak, *Triumph* demirliydi. Çevresinde bir destroyer hızla sürekli olarak dönüyordu. Destroyer yüzünden *U21* birçok kez 20 metre derinliğe dalmak zorunda kaldı. Saat 11.20'de destroyer denizaltıdan 15 metre kadar uzaklaştı. Üç dakika sonra, yüzbaşı Hersing 300 metre uzaklıktan baş torpidoyu fırlattı. Denizaltındakiler iki patlama duydular. İlki metal bir

çarpma sesi, diğeri de daha büyük çatırtılı bir patlamaydı. Destroyerin yakında olması yüzünden, Hersing başarısını gözleyemedi. *U21* 20 metre kadar ilerledi, ama destroyerin pervane gürültüsü sürekli olarak işitiliyordu. Büyük bir olasılıkla denizaltının açık gri gövdesi görülebiliyordu. 14.20'de 10 metre derinliğe çıkılarak çevre gözlendi. Ancak Kabatepe'de hiç gemi yoktu ve güneyde demirli gemiler de bulundukları yerden ayrılmışlardı.

Ölüm getiren atışın başarısını Hersing görememişti. Ancak Türk korunaklarında büyük bir coşku vardı. Kocaçimen Tepesi'nde gözlem subayı olarak bulunan deniz üsteğmen Hörder, olayı şöyle anlatıyor:

> Bu gemi (*Triumph*) son günlerde oldukça yoğun bir biçimde, her gün sabah, öğlen ve akşam olmak üzere Eceabat'ı, Kilye koyunu, Maltepe'yi ve Türk siper ve top bataryalarını, 19'luk ağır ve yeğni toplarıyla bombalıyordu. Öğleye doğru büyük bir patlama duydum. Bütün büyük gemiler ivedilikle ayrılırken, destroyerler, balıkçı tekneleri, gemi sandalları kurtarma için büyük bir hızla olay yerine geldiler. *Triumph* denizaltının bulunduğu yöne, kuzeye olduğu kadar güneye doğru da birkaç atış daha yaptı. Atışlarından biri bir gemiye denk geldi. Güvertede her şey birbirine girmişti. Gemi düdüğü, bağırışlar, buyruklar duydum. Sandallar indirildi. Kimi nesneler güverteden denize atıldı. Birkaç dakika sonra gemi yan yattı. Direkler ve bacalar suya gömüldü, torpido ağının serenleri gözüktü, gemi dönerek suya gömüldü ve dibi suyun üzerinde asılı kaldı. Denizde tam bir kargaşa vardı. Destroyerler, gemiler, sandallar, insanlar ölmekte olan devin kırmızı boyalı gövde altının çevresindeydiler. 12 dakikada gemi suya gömülmüştü. 21 dakika sonra geminin kıçı havaya kalktı ve burun üstü battı. Arkasında hüzünlü bir parçalar yığını bırakmıştı. Siperlerde coşku ve sevinç çığlıkları vardı. Ateş kesildi. Dost-düşman herkes, bu unutulmaz anı görmenin bilinciyle denize bakıyordu.



Majestic'in batışı Osmanlı askeri yazışmalarında tüm ayrıntılarıyla yer almıştı*:

Şube: 2
Numara: 10872/1887
Tebliğ i Resmî

Matbûât-ı Umumiye Müdüriyeti'ne
Çanakkale Cephesi'nde:

Bu sabah öğleden evvel saat 6.30'da "Majestic" sisteminde bir İngiliz zırhlısı müttefikimiz Alman bahriyesine mensup bir tahtelbahir [denizaltı] tarafından atılıp mükemmelen isabet ettirilen bir torpil ile Seddülbahir önünde mahvedilmiştir. Torpil zırhlının kıç tarafına isabet etmiş ve işti'âli müteâkip sefine [gemi] derhal yan tarafa iyiden iyiye yatmıştır. Cüzi [kısa] zaman sonra sefinenin evvelâ kıç tarafı batmış, badehû arka üstü devrilerek büsbütün gark olmuştur [batmıştır]. Zırhlının bu müthiş enkazı omurgası denizin sath-ı fevkânîsinde [yüzeyi üzerinde] olduğu halde görünmektedir. [...]

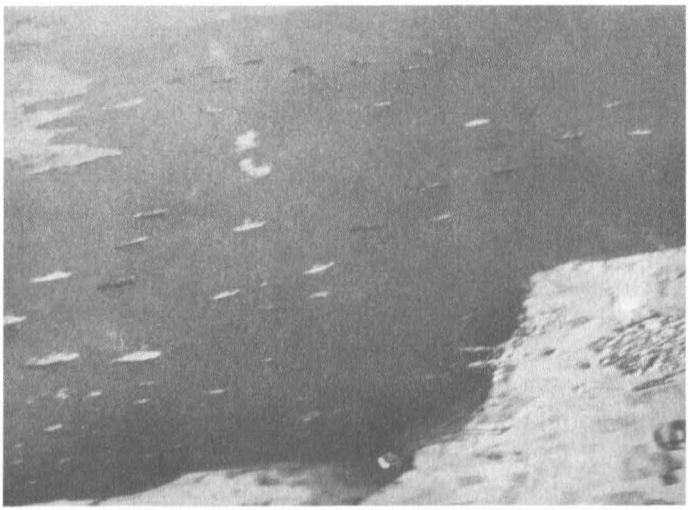
14 Mayıs 1331 [27 Mayıs 1915]
İstihbârât Şubesi Müdürü
Erkân-ı Harp Binbaşı
Seyfi

* BOA, HR. MA, 1127/19, 14 Mayıs 1331 [27 Mayıs 1915].

Yüzbaşı Hersing olayın ardından sualtında kıyıdan uzaklaştı. Akşam 21.15'te, 21,5 saatlik bir sualtı ilerleyişinden sonra, akülerini doldurmak üzere yüzeye çıktı. Batıya yönelip, Semadirek Adası'nın kuzeyine doğru ilerleyerek, gece *Askold* 'un demirlediği yeri bulmayı umuyordu. Geminin orada olabileceğini ve kimsenin Gökçeada'nın 40 deniz mili kuzeyinde bir denizaltı ummayacağını düşünüyordu. Ertesi akşam da güneye ilerleyerek, tan yeri ağarırken Mehmetçik Burnu önünde olacaktı. 26 Mayıs günü ne *Askold* ne de başka bir düşman gemisiyle karşılaştı. Akşam 20 metreye dalındı. 27 Mayıs sabaha karşı 10 metreye çıkıldı. Doğu yönünden, iki gücünde yeğni bir esinti vardı. Dalga gücü de yine 1-2 dolayındaydı ve görüş uzaklığı oldukça iyiydi. Kabatepe'de artık hiç gemi yoktu. Yarımadanın güney ucundaki Tekke Burnu'nda, altı destroyerin çevrelediği yük, hastane ve diğer yardımcı gemilerin ortasında büyük bir savaş gemisi vardı. Yaklaşmak ve uygun bir atış açısı bulmak bu nedenle olanaksız gibiydi. Yüzbaşı Hersing görkemli atışını savaş günlüğünde kısaca şöyle anlatıyor:

> Sabah 05.38'de iki gemi arasından baş torpidosunu fırlattım. 120'lik bir kesişme açısıyla ve 600-700 metrelik bir uzaklıktan patlama duyuldu. Denizaltı biraz aşağıya doğru savruldu ... Sabah 06.15'te 10 metreye çıkıldı. İki geminin arasından, batan geminin gövdesi görünüyordu.

Yüzbaşı Hersing 29 Mayıs'ta Gökçeada'nın Kefaloz koyunda demirli, Majestic sınıfı büyük savaş gemisine atış konumuna gelmek için yönelirken, öğle üzeri, koya girişi güvenlik altına alan ağa takıldı. Halatların gövdeye sarıldığı periskoptan görüldü. Keskin dümen kırışları ve değişik hızlardaki ileri-geri gidişlerle ağ ko-



İngilizlerin ana üssü olan Limni'deki Mondros Limanı'nın hava fotoğrafı.

parıldı. Ancak, iki kalın halat asılı kalmıştı. Arkaya ve yukarı doğru uzanıyorlardı. Denizaltı 25 metre derinlikte yavaşça ilerledi. Neyse ki ağdan kurtulma çabaları, öğle saatlerinde ve açık bir havada olmasına karşın görülmemişti. Halat uçları ya da bağlı şamandıraların birlikte sürüklenmesinden dolayı denizaltının yerinin belli olacağından kaygılanılmış, ancak, bu yersiz çıkmıştı. 30 metre derinlikte uzanan denizaltının üzerinden geçen bir tekne bir şey ayırt etmemişti. Öğleden sonra su üstüne çıkıldığında, bir saatlik bir çalışmadan sonra gövdeye sarılan ağ parçaları çıkarılmıştı. 30 ve 31 Mayıs günleri de saldırı hedefi bulunamadı. Ortalıkta yalnızca destroyerler, balıkçı tekneleri ve yardımcı gemiler vardı. Limni'ye çekilen gemiler, kuşkusuz ana üs Mondros Limanı'nda, Gökçeada'daki Kefaloz koyunda olduğundan daha iyi korunuyorlardı. Bu yüzden Hersing, 1 Haziran'da Bodrum'a gitmeyi kararlaştırdı. Öğleden sonra Orak Adası'nın karşısında

denizaltılar için hazırlanmış olan destek üssünde demirledi. Üssün komutanı yüzbaşı von Mohl'den Çanakkale Boğazı'ndan girişi nereden yapması gerektiğine ilişkin bilgi ve 33 ton da yakıt aldı.

Ekip bir gece dinlendikten sonra *U21*, 2 Haziran sabahı Çanakkale'ye gitmek üzere demir aldı. Hersing, Boğaz'dan girmeden önce Gelibolu Yarımadası'nın batı kıyılarını bir kez daha araştırmak ve hiçbir hedef bulamazsa Boğaz'dan içeri girmek düşüncesindeydi. Torpidobotlar dışında tüm savaş gemileri ortadan yitmişlerdi. Bu yüzden *U21*, sabah saat 09.00'da Boğaz'dan içeri girdi. Mehmetçik Burnu önünde, dümen kullanmayı oldukça zorlaştıran güçlü bir akıntıya girdi. Denizaltıdan da duyulan güçlü patlamalar yüzünden 42 metre derinliğe inildi. Ancak, peşlerinde onları izleyen gemi ya da gemiler yoktu. Patlamalar ateş eden bataryalardan geliyordu. Öğleden sonra, karşılaştığı ağ engelini geçti ve bir Türk torpidobotu eşliğinde İstanbul'a yol aldı. Başarılı denizaltı, limanından yola çıkışından 40 gün sonra, 5 Haziran 1915'te İstanbul'a vardı.

Temmuz başında *U21*'in bakım ve onarımı bitmişti. Hersing 3 Temmuz'da Haliç'ten demir aldı. Ertesi sabah *U21* Çanakkale Boğazı'ndaki mayınlı sulardan geçiyordu. Öğleden sonra fırtattığı torpido ile Générale Transatlantique şirketinin 5600 tonluk *Carthage* taşıma gemisini batırdı.* Başka uygun bir hedef bulunamayınca 4 Temmuz'da ikinci bir saldırı arayışını bırakıp, 5 ya da 6 Temmuz'da Kabatepe'de gemiler bulabileceğini umarak son durumu öğrenmek üzere Saros Körfezi'ndeki kendi kurduğu denizaltı iletişim üssüne doğru yol aldı. Ertesi gün *U21* görüşün kesintisiz olduğu bir havada, Gökçeada ile Tekke Burnu arasındaki sulardaydı. Burada denizaltılara karşı bir ağ vardı. Hedef olarak bir gemi gö-

* Daha önce sözü edilen Liman von Sanders'in anılarından alıntıyla karşılaştırınız.

zükmüyordu. Bir balıkçı teknesi tarafından fark edilerek derine inme zorunda kaldı ve yakınında büyük bir patlama oldu. Saat 15.20'de su üstüne çıkıldığında, dalış tanklarının patlamadan etkilendiği görüldü. Yüzbaşı Hersing bu nedenle Boğaz'a dönmeyi kararlaştırdı. 10 Temmuz'da Çanakkale Boğazı'ndan giren *U21*, ertesi gün İstanbul'a ulaşarak Haliç'te demirledi.

Karadan yapılan ve denizaltıların yaptığı gözlemlere göre, Kefaloz Burnu ve Kabatepe arasındaki bölge ile güneyde Tekke Burnu'na kadar olan bölge, yoğun bir biçimde engelleyici ağlar ve mayınlarla kaplanmıştı. Yüzbaşı Hersing kendi gözlem ve deneyimlerine dayanarak ve haklı olarak, Gökçeada'yla Gelibolu Yarımadası arasındaki bölgeye girilmemesi gerektiğini düşünüyordu.

U21, 6 Temmuz'daki mayın patlamasının gövdede ve makinelerde yol açtığı sorunların giderilmesi için 28 Ağustos'a kadar gemi yapım yerinde onarım gördü. Yeniden Çanakkale Boğazı önünde girişimlerde bulunmak üzere, 29 Ağustos'ta denize açıldı. Marmara'yı geçerken düşman denizaltılarını avlaması buyruğu verilmişti. Bununla birlikte Makriköy yakınında bir Türk bataryasınca kendisine ateş edildi. Su üstü ilerleyişinde, eşlik eden bir gemi olmadığında kendi güçleri tarafından saldırıya uğrama söz konusu olduğundan, karanlıkta sualtı ilerleyişi yaptı. 31 Ağustos sabaha karşı *U21* Çanakkale'den ayrıldı. Denizaltı 11 saat sualtında ilerlemek zorundaydı. Çünkü UB8'in bildirdiğine göre, Limni'nin güneyindeki küçük Aya Strati adasından Limni'ye değin olan gemi yolunda saldırı olanakları vardı. Ancak yüzbaşı Hersing orada gemi bulabileceğini düşünmediğinden, 3 Eylül'de Suvla koyuna yöneldi. Burada engel ağının gerisinde birçok savaş gemisi vardı. Engel ağı oldukça dışarıya gerildiğinden uzaktan atış söz konusu olamazdı. Engel ağına gö-

rülmeden yaklaşmaksa çok sayıdaki gözetleme teknesi, 4 destroyer ve 16 balıkçı teknesi yüzünden olanaksızdı. 4 Eylül'de *U21* Saros Körfezi'nde bir mayın gemisine saldırdı. Ancak gemi, fırlatılan kıç torpidosunu görerek dümen kırıp saldırıyı savuşturdu. Yüzbaşı Hersing bu olaydan sonra büyük gemilere saldırma olasılığının düşüklüğü yüzünden, etkinliğini Selanik Körfezi'nde sürdürme kararını aldı. Bildirilere göre yoğun bir yasak nesneler taşıyan gemi trafiği söz konusuydu. Ancak buradaki beklentileri boşa çıktı. Bekleyişi sürerken Çanakkale Boğazı girişine Seddülbahir bölümünde bırakılan bir açıklıkla, mayın ve engelleme ağları döşendiğini öğrendi. Böylece içeri giriş engellenmişti. Olasılıkla iyi gözetlenen Seddülbahir yönündeki açıklıktan sualtında geçmek, güçlü akıntı ve sığlık yüzünden olanaksız duruma gelmişti. Yüzbaşı Hersing Donanma'ya, girişin kapatılışı yüzünden, Cattaro'ya gitmeyi düşündüğünü bildirdi. Donanma komutanı buna onay verdi. Üstelik denizaltı tam donanımlı bir gemi yapım yerinde en kısa sürede bakıma alınmalıydı. Böylece yüzbaşı Hersing 16 Eylül'de Türk sularından ayrılarak, Cattaro'ya doğru yola çıktı ve herhangi bir olay olmadan 21 Eylül'de Cattaro'ya vardı.

***

1915 yılında 30 yaşında olan Hersing, 39 yaşında donanmadan ayrıldı. Arkasında coşku, gurur, acı, gerilim ve utkularla yaşanmış bir süreci, bir de denizaltısı *U21*'i bırakarak. Diğer kimi denizaltı komutanlarının değişik denizaltılarda görev yapmalarına karşın Hersing, savaşın başından sonuna kadar bu denizaltıda görev yapmıştı. Duygusal bir bağla bağlanmıştı denizaltısına. Tıpkı eski dönemin savaşlarındaki binici ile atı gibi. Anılarının 21'inci ve son bölümü olan bölümde denizaltısının hüzünlü sonunu anlatış biçimi bunu düşündürüyor.



U21'*in kaptanı*
Otto Hersing.

Donanmadan ayrıldıktan sekiz yıl sonra, 1932'de 47 yaşındayken anılarını yayımladı. Baştan sona ilginç olayların anlatıldığı, ilginç bilgilerin verildiği kitap, I. Dünya Savaşı ve Çanakkale Savaşı ile ilgilenenler kadar, bir savaş denizaltısındaki yaşam akışını öğrenmek isteyenlerin de ilgi duyacağı bir çalışma. Kitabın başlığına karşın, anlatılanların geniş bir coğrafyada yaşanmış oluşunun, her bölümü sınırlı tutmak gereksinimini doğurduğu açık. Türk okurunun Çanakkale Savaşı'na olan ilgisini de göz önünde tutarak, anılarda yer verilmemiş olan ayrıntıları da bu sunu yazısıyla verdim. Böylece Çanakkale ile ilgili anılar daha da bütünlenmiş oldu. Sununun yanı sıra, özgün baskıda olmayan, metni açıklayıcı harita ve çizimler hazırlayarak kitaba ekledim. İlgiyle karşılanacağını umuyorum.

BÜLENT ERDEMOĞLU
ÇANAKKALE, NİSAN 2007

Tahtelbahir'den Denizaltı'ya Çağın Vurucu Gücü*

Falkland Savaşı sırasında İngiliz nükleer denizaltısı *HMS Conqueror* 2 Mayıs 1982 günü Güney Atlantik'te Arjantin zırhlısı *General Belgrano*'yu torpilliyor ve üç yüzün üzerinde Arjantin denizcisinin yitirilmesine neden oluyordu. İngiliz donanması denizlerdeki hakimiyetinin son bir örneği Falkland Savaşı'ydı. Askeri gücünün İngilizlere üstünlüğüne rağmen, *General Balgrano*'nun batırılışı Arjantin donanmasının moral çöküntüsüne neden olmuş, savaş kısa bir süre sonra İngiltere'nin üstünlüğüyle sona ermişti. Denizcilik tarihinde *General Belgrano* torpido ile batırılan son zırhlıydı ve denizaltı tarihinin son ilginç sayfasını oluşturuyordu.

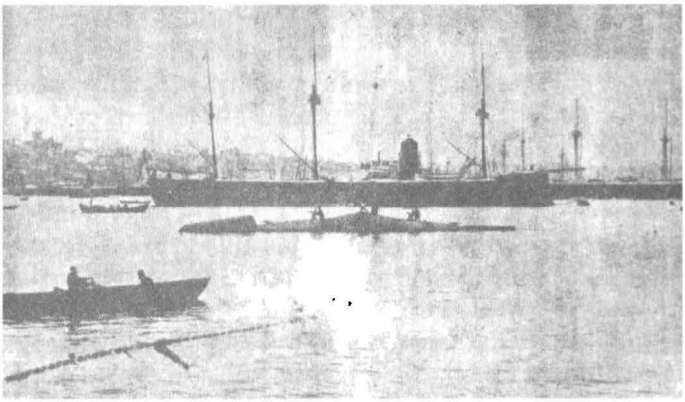
Denizaltı tarihin başlangıç noktası ise Amerikan bağımsızlık savaşına kadar uzanıyordu. Aslında ilk denizaltı prototipi İngilizlere karşı savaş sırasında kullanılmaya çalışılmışsa da, itici güç olarak organik insan çabasına bağımlılığı ve oksijen gereksinimini karşılamak için kısmen su üzerinde kalmak zorunda oluşu ancak gelecek için ipuçları sunan bir tasarım olarak tarihte yer almasına neden olmuştu. Jules Verne'nin kurgusal *Deniz Altında Yirmi Bin Fersah*'ı bir kenara bırakılırsa, denizaltıların öyküsünün kırılma noktası 19. yüzyılın ikinci yarısında deniz gücündeki

* Tahtelbahir denizaltının Osmanlıcasıdır.

gelişmelerde izleniyordu. 1860'lardan itibaren basınçlı hava ile hareket eden ve giderek jiroskop aracılığıyla kendiliğinden yönünü bulan sualtı torpillerini bir süre sonra, 1880'lerde elektrik gücüyle hareket eden denizaltılar izledi.

O güne kadar savaşlar kara ordularının üstünlüğü üzerine kuruluydu. Savaş meydanlarındaki bu üstünlük anlayışı 'Jeune Ecole' diye bilinen Fransız deniz düşünürlerince 1880'lerden itibaren sorgulanmaya başladı. Bir ada devleti olan İngiltere'nin deniz gücüne karşı koyabilmek ve hayat damarlarını oluşturan deniz ticaretini engellemek ancak kruvazörlerle ve savaş gemilerini batıracak torpillerle mümkündü. Artık savaşların kaderi denizlerde belirlenir olmuştu. Savaş kuramcılarının ve özellikle ünlü Amerikan savaş teorisyeni Afred Thayer Mahan'ın donanma aracılığıyla denizlerde hakimiyet kurma anlayışı giderek yandaş buldu. 1890'lardan itibaren Japonya ve ABD dahil tüm "düvel-i muazzama" donanmaya önem verdi. Punto Angamos açıklarında 8 Ekim 1879 günü Şili'nin Peru'yu, 17 Eylül 1894'te Yalu deniz savaşında Japonya'nın Çin'i alt edişi Mahan'ın doktrininin ne denli yerinde olduğunu ortaya koyuyordu.

Osmanlı Devleti de bu yeni silaha ilgisiz kalmadı. 1886'da Taşkızak Tersanesi'nde montajı tamamlanan Nordenfeldt tipi *Abdülhamid* denizaltısını 1888'de denize indirilen *Abdülmecid* izledi. Bazı kaynaklara göre *Abdülhamid*, bazılarına göre de *Abdülmecid*, su altında ilk torpido atışını yapan denizaltı olarak tarihe geçti. Bu denizaltı, İzmit Körfezi'nde uzun talimlerden sonra Sarayburnu açıklarında su altındayken, Üsküdar açıklarındaki boş bir gemiyi batırmıştı. Ancak *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* Osmanlı donanmasının pek çok gemisinin kaderini paylaşarak Haliç'te bağlı kalarak ömürlerini doldurmuştu.



Abdülhamid denizaltısı

Her ne kadar denizcilik tarihi açısından Kuzey Denizi'nde, Jutland'da 31 Mayıs 1916 günü 8.500 denizcinin telef olduğu İngiliz-Alman kapışması tarihin en yoğun deniz savaşı olarak tarihe geçmişse de kara, hava ve deniz güçlerinin yoğun koordinasyonuna ilk kez sahne olan savaş Çanakkale Harbi'ydi. Bölgede, doğal yapı nedeniyle, tarihteki amfibi harekâtlarına oranla çok daha çetin çatışmalar izlendi. Kara uçaklarının yanı sıra deniz uçakları devreye sokuldu. Uçak gemileri ve sabit balonlar kara harekâtını sürekli desteklediler. Ve denizde denizaltılar donanmanın ayrılmaz bir parçası oldu. Tüm bu yenilikler "siper savaşı" ile ünlenen Birinci Dünya Savaşı'nın bir ölçüde belleklerde yeterince yer etmeyen yönlerini oluşturdu. Donanma ve ordu o güne kadar büyük ölçüde bağımsız hareket eden iki savaş gücüydü. Çanakkale Harbi savaş koordinasyonunun ne denli önemli olduğunu ilk kez kanıtlamıştı. Donanma ve ordu harekâtında hava gücünün önemi yine bu savaşla gündeme geldi. Savaş teknolojisi ve yöntemi, yani "warfare" açısından Çanakkale Harbi yeni bir sayfa açtı.

Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltılarının etkin olduğu ilk cephe de Çanakkale idi. Çanakkale Harbi'nde savaş tekniği ve yöntemleri açısından ön önemli katkılarından biri denizaltılardı. Marmara'da denizaltı savaşı, İtilaf kuvvetlerinin Osmanlıların Beşinci Ordusu'nun cephane ve yiyecek ikmalini aksatmak üzere denizaltılarını devreye sokmasıyla başlamıştı. Bu durum deniz taşımacılığını ciddi derecede etkilemeye başlamıştı. Osmanlı ordusunun karşı saldırısında dört Fransız iki İngiliz denizaltısı battı. Osmanlı donanması ise *Barbaros Hayrettin* zırhlısını, *Peleng-i Derya* topçekerini, *Yarhisar* torpidosunu ve çok sayıda küçük gemisini kaybetti.

İstanbul yakınlarına dek sokulan denizaltıların Galata'da bir gemiyi batırması Osmanlı başkentinde büyük bir moral bozukluğu doğurdu. Burhan Felek 1988'de yayımlanan ve anılarından oluşan *Hayal Belde Üsküdar*'da Marmara'daki denizaltıları şöyle anlatır: "Marmara'ya düşman denizaltıları girmişti... Nitekim günün birinde, güpegündüz, bu denizaltılardan biri, Üsküdar'ı topa tuttu. Topa tuttu dersem, birkaç mermi attı. Bunlardan biri bizim mahallenin batı kısmında bir yere, Paşakapısı civarına düştü. Bir diğeri de, Selimiye'ye düşmüştü... O sebeple idi ki, Marmara Denizi'nde, bizim alelâde vapurlarımız sefer etmezlerdi. Ancak Kızılay gemileri, hastane gemileri sefer yapabilirdi. Onları da arada bir bu düşman gemileri kontrol ederdi. Yani bizim Marmara'da deniz hakimiyetimiz yoktu."

Tüm bu olaylar üzerine denizaltılarla mücadele işi sıkıya alınmıştı. Osmanlı arşiv belgelerinde geçen Çanakkale'deki denizaltı olayları arasında ilk göze çarpanlar şunlardır: 15 Ocak 1915'te Fransa'ya ait *Sapphire*, 18 Nisan'da İngiliz *E15*, Nisan sonlarında İngiliz *AE2*, 2 Mayıs'ta adı belirlenemeyen bir başka İngiliz denizaltısı torpillenerek batırılmıştı.

Nisan 1915'te *U21* ve beş Alman denizaltısı daha Çanakkale bölgesinde faaliyete geçmişti. Bu denizaltı filosu kısa sürede İtilaf donanmasının korkulu rüyasına dönüştü. O güne kadar serbestçe Kuzey Ege'de dolaşan İtilaf deniz kuvvetleri, aldığı darbelerle kısa sürede serbestisini yitirdi. İlerleyen sayfalarda anılarını okuyacağınız denizaltı subayı Otto Hersing'in komutasındaki *U21*, 25 Mayıs günü *Majestic* adlı, iki gün sonra da *Triumph* adlı zırhlıları torpilleyerek batırdı. Bu gelişme *Ark Royal* adlı uçak gemisinin Ege sahilleri boyunca dolaşarak keşif görevini sürdürmesini engelledi. Gemi bir ağla korunan İmroz'daki Kefaloz limanda diğer gemilerle birlikte koruma altına alındı. O güne kadar Osmanlı birliklerinin keşif ve tarassutu ile görevli olan *Ark Royal* bundan sonra İtilaf donanmasının Alman denizaltılarından korunması görevini üstlendi.

Alman denizaltıları bu savaşın kaderini büyük ölçüde etkiledi. İtilaf donanması bundan böyle sürekli Mondros'ta bulunuyor, ancak Fransız ve İngiliz hafif kruvazörleriyle torpido muhripleri sahil boyunca seyredebiliyorlardı. Adalarda birçok gözetleme noktası oluşturuldu. İmroz, Bozcaada, Limni, Sakız, Sisam, Midilli ve Rodos adalarına küçük hava pistleri inşa edilmiş ve buralara uçak gurupları yerleştirilmişti. Ege adaları bundan böyle kısmen savunmaya yönelik tarassut merkezlerine dönüştürülmüş, gemiler adalardan kalkan uçaklardan alacakları işaretlere göre hareket etmeye başlamışlardı. İtilaf devletleri bu yeni strateji doğrultusunda uçak bölüklerini takviye ettiler.

Denizaltılar savaş hukukunda da yeni bir sayfa açtı. Batırılan gemilerde asker kadar siviller de telef oluyordu. Birinci Dünya Savaşı yıllarında savaşan ülkelerin çoğu denizaltı sahibiydi. Ama denizaltından etkin bir biçimde yararlanan Almanya'ydı. 1915 yılında U-

boat'lar toplam 855.721 grostonluk 227 İngiliz gemisini batırdılar. 1916'nın ilk yarısında batırılan tonilato 610.000'i buldu. Ancak, tarafsız ülke vatandaşlarının ölümüne neden oluşu nedeniyle, Almanlar özellikle ABD'nin tepkisinden çekinerek saldırılarını sürdürmediler. *Lusitania*'nın İrlanda sahili açıklarında torpillenmesi, kadın ve çocuk dahil 1200 sivilin boğulmasına neden olmuştu. Bunların arasında 128 Amerikan vatandaşı vardı. Aslında savaş hukukunun ihlali olan *Lusitania*'nın batırılışından sonra Almanlar özür dileyeceklerine, olayı nişanlarla ve madalyalarla kutlamışlardı. *Lusitania*'yı batıran denizaltı denizcileri kahraman ilan edilmişlerdi.

1916'da *Sussex*'in batırılışı ilişkileri daha da gerdi ve Almalar geçici olarak uyarıda bulunmaksızın yolcu gemisi batırmayacakları sözünü vermek zorunda kaldılar. Bir yıl sonra Almanlar tekrar sınırsız denizaltı savaşına giriştiler. İngiltere donanma komutanlığı denizde Alman üstünlüğü bu hızla giderse altı ay içersinde savaşın kaybedileceği uyarısında bulundu. Alman U-boat'ları İngiliz limanlarından yola çıkan dört gemiden birini batırır olmuştu.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında İtilaf devletlerine karşı denizlerde meydan okuyanlar Alman denizaltılarıydı. Taktik, operasyonel ve stratejik etkileriyle, savaş gemilerini ürküten, temel besin maddeleri ve silah/mühimmat yönüyle Atlas Okyanusu ötesine bağımlı olan İngiltere'nin ticaret yollarını tehdit eden denizaltılarla baş etmek ilk zamanlar son derece güçtü. Su altında iz sürmek zordu, su altı bombaları ancak denizaltıların çok yakınında patlatıldığı takdirde etkili oluyordu. 1917 baharına kadar İngiltere ticaret gemilerini korumak için yeterince önlem almadı. Alman denizaltıları deniz ticaret yollarını giderek denetler oldular. Hersing'in anılarında da belirtildiği gibi, İngiliz



Otto Hersing'in U21 *ile Birinci Dünya Savaşı'nda batırdığı gemilerin anısına çıkartılmış hatıra madalyonu.*

donanma komutanlığı uzun tereddütlerden sonra Mayıs 1917'den itibaren konvoy oluşturmaya karar verdi ve böylece kayıplar önemli ölçüde azaldı.

Ticaret gemilerini savaş gemilerinin koruması altında konvoylarla sevkine ilk evrede İngiliz donanma komutanlığı sıcak bakmadı. Çok sayıda ticaret gemisinin bir arada oluşu Alman denizaltıları için geniş bir hedef oluşturabilirdi. Ama sonunda İtilaf devletleri U-boat tehdidine karşı savaş gemilerinin gözetiminde konvoy oluşturmaya karar verdiler. U-boat'ların su yüzüne çıkmadan torpil göndermeleri olanaksızdı. Ticari gemilerinin çevresini dört dolanan dretnotlar U-boat'ların su yüzüne çıkmalarını engelliyor ve böylece ticaret gemilerinin güvenli biçmde seyrüseferini sağlıyorlardı.

Dretnotlar ağır silahlarla donatılmış, 12 inçlik topları ve 260 derece tarayan silahlarıyla denizaltılara bundan böyle meydan okuyacaklardı. Denizaltı atış menziline girmeden dretnotun hedefi oluyordu. Böylece kayıp oranı önemli ölçüde düştü. Yüz gemiden yirmi beşi yitirilirken konvoy sayesinde bu oran dörde

düştü. Her şeye rağmen Alman denizaltı saldırıları siyasi yönüyle de savaşın kaderini belirledi. Sınırsız denizaltı savaşı ABD'nin Nisan 1917'de İtilaf devletleri safında savaşa girmelerine neden oldu. 1918'de Alman denizaltıları artık güçlü savaş gemilerinin eskortluğunda Atlas Okyanusu'nu aşan Amerikan askeri gücünün önünü kesemiyordu.

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra

Denizaltı teknolojisi Birinci Dünya Savaşı sonrası hızlı evrim geçirdi. Savaş sonrası boyutları, süratleri ve vurucu güçleri geliştirildi. 1918-1921 döneminde Amerikan S sınıfı, torpil hedef mesafesini arttırdı. Saatte on deniz miliyle 5.000-8.000 deniz mili gider oldular. Bir süre sonra B sınıfı saatte on bir deniz miliyle 12.000 deniz miline ulaştı. 1933-1936'da dizel ve elektrik motorlu P-boat'lar, ardından 1940'da devreye giren Gato sınıfı, sürati saatte 20-25 deniz miline çıkardılar. Japonlar Pearl Harbor'a 1941'de saldırdıklarında Amerikan donanmasının 111 denizaltısı, Japonların ise 63 denizaltısı vardı.

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte Alman deniz kuvvetleri İngiliz donanmasını vurmak için denizaltı üstlerine öncelik tanıdı. Bu nedenle Norveç'i ve Danimarka'yı işgal etti. Ama denizaltı üretimini 1943 sonrası hızlandırdılar. Müttefik güçler bu kez 'konvoy'u hızlı bir biçimde uygulamaya soktular. Konvoylar donanma yanı sıra hava gücüyle de destekleniyordu. Radar ve sonarın kullanılmaya başlanması ile Alman denizaltılarına karşı daha etkin bir mücadele olanağı sağladı. Ayrıca Alman şifreleri çözülüyor ve denizaltılar izlemeye alınabiliyordu. Müttefiklerin zaferinde ABD'nin büyük rolü vardı. ABD tezgahlarında sürekli ticaret gemisi inşa ediliyor, konvoylar güçlü silahlarla

donatılmış savaş gemilerinin gözetiminde Avrupa'ya ulaşıyordu. Sonar ve derinlik bombalarının da yardımıyla Alman denizaltılarıyla etkin bir mücadeleye girişildi. Mayıs 1943'te kırk bir denizaltı yitiren Alman donanması giderek Atlas Okyanusu'ndan çekildi; hava desteğinin daha düşük olduğu denizlerde etkin oldu. Atlas Okyanusu'ndaki deniz savaşında her iki taraf da büyük kayıp verdi. Nazi Almanyası'nın göz bebeği olan denizaltılarda görev yapan 42.000 denizciden 28.000'i engin denizlerde kayboldu.

Savaş sonrası dönem

1950'lerde nükleer güçle çalışan motorlar sayesinde denizaltıların menzillerinin uzamasına paralel olarak, deniz suyundan oksijen üreten sistemlerin yardımıyla sualtında kalma süresi de uzadı. *USS Nautilus*'un 1958'de Kuzey Kutbu'nu örten buz tabakasının altından geçmesi, *USS Triton*'un 1960'da sualtından dünya turu yapması teknolojinin denizaltıları getirdiği noktanın göstergeleriydi.

1960'la birlikte denizaltılar yeni bir çağı başlattı. ABD kıtalararası ilk balistik füzesini 1958'de ateşlemişti. Temmuz 1960'ta Cape Canaveral açıklarında *USS George Washington* ilk Polaris füzesini deniz altından hedefine gönderdi. Ertesi yıl ABD donanması ilk füze donanımlı denizaltısı, *USS Ethan Allen*'in siparişini verdi. Bundan böyle denizaltılar, hedef ülke sahillerinde gizlenebilecek ve sürekli tehdit unsuru olabileceklerdi. Bu ABD'nin stratejik önceliklerini de yeniden değerlendirmesine neden oldu. Vurucu gücünü havadan denize kaydırıyor, hasım karşısında yıldırma ve yanıt verme açısından denizaltıya öncelik veriyordu. ABD'nin stratejik önceliğini kısa sürede diğer ülkeler de benimsedi. İngilizler denizaltıdan fırlatılan

ilk Polarislerini 1968'de denediler. Fransızlar ilk balistik denizaltılarının siparişini 1969'da verdiler. Sovyetler 1956'da 400 denizaltı ile Murmansk'ta Kuzey Donanması'nı geliştirdi. NATO Sovyet denizaltılarının izini sürebilme için İzlanda ve Grönland arasında Danimarka boğazında ve İzlanda İngiltere arasında denizaltı dinleme merkezleri ve sürekli dolanan denizaltı filoları oluşturdu. Bundan böyle denizaltılar nükleer çağın temel vurucu gücü oldu. Ancak soğuk savaşın sona ermesi denizaltıları da etkiledi. Duraksayan silahlanma yarışı denizaltılar için de sakin bir dönem açtı.

ZAFER TOPRAK

U21 Çanakkale'de



Birinci Dünya Savaşı'nda Alman denizaltıcılarının taktığı rozetler.

I

Tarihin Hedefini Bulan İlk Torpidosunu Atıyorum

5 Eylül 1914. Pırıl pırıl bir güz günü. Denizin yeşil yüzeyi cam gibi. Kıyıda dumanlar arasında yerleşimler. Liman kargaşası: Edinburgh.

U21 bütün gün boyunca Firth of Forth'ta[1] pusuda bekledi.

Görünürde hiç gemi yok.

Hiçbir şey.

Bu boşuna bekleyiş sinir bozucu. Daha da önemlisi bir denizaltı komutanının onuru. Nerede kaldı bir denizaltının savaş amacı? Acaba herhangi bir yerde bir başka denizaltı torpidosunu atma olanağını bulmuş muydu?

Bu bekleyiş gerçekten onurumu kırıyor.

Bir devriye gemisi köpükleri yararak ilerliyor, bir şalupa[2] kendini gösteriyor...

İşte! Ufukta bir duman. Kalın, siyah, hedef olarak daha umut verici.

Dürbünümü gözümden ayırmıyorum. Bir av?

İstediğim gerçekleşmiyor, gelen bir kruvazör. Öyleyse bir düşman kruvazörü. Baca ve direklerden bu sonucu çıkarıyoruz.

1 İngiltere'nin kuzeydoğusundaki körfez. Bu körfezin güneybatı ucunda İskoçya'nın Edinburgh kenti yer alır.
2 Büyük sandal.

Hızla, bir hesap makinesi gibi bir durum değerlendirmesi yapıyorum. Güvenli liman konumunu terk etmeli miyim?

Bir saldırı riskine girmeli miyim? Üstelik bu uzaklıktan?

Bu anlamsız olacak. Birden aklıma bambaşka bir şey geliyor, bugünün cumartesi olduğu.

Hafta sonu.

Hiçbir İngiliz hafta sonunu dışarıda, açıkdenizde geçirmez. Hafta sonunu burada, limanda geçirmek, savaşta bile olsa bir İngiliz için daha çekici. Bu nedenle, limana geleceğini kesin olarak biliyordum. Uzun sürmezdi. Yalnızca ona doğru yönelmem yeterli olacaktı...

Saat ilerlemiyor sanki. Eğer gerçekten gelmezse? Açıkdeniz torpidobot ve destroyer komutanlarının küçümsemeyle, şarap kadehlerinin üzerinden birbirlerine, herkesçe bilinen gerçeği söylediklerini görür gibi oluyordum: "Bizim Tirpitz'in[3] çok haklı olarak söylediği gibi, bir denizaltı ancak bir barış oyuncağı..."

İlk İngiliz kruvazörü denizin dibini boyluyor

Kruvazör ortadan kaybolmuştu. Ufukta en küçük bir duman bile gözükmüyordu.

Birden direkler... bir baca... Kruvazör geliyordu.

Tümüyle bir gerçek olarak geliyordu. Tüm denizaltıyı gergin bir bekleyiş sarmıştı. Neredeyse her kalp atışı duyuluyordu. Düşman geliyordu.

Sonunda önümüzde açıkça belirmişti. Saldırılacak kadar yakındı. Tek düşünce başarmak gerektiğiydi. Başarmalıydık.

3 Dönemin Alman deniz gücünün komutanı olan amiral.

Saldırıya hazırlandığımda saatime baktım, 16.00'yı gösteriyordu.

Hedef gittikçe yaklaşıyor... daha da yaklaştı...

Birden yarı sevinç, yarı korkuyla karışık bir ürküntü sardı: Bu, bir denizaltıdan atılacak ilk torpido olacaktı.

Böylesine yakından atılacak torpido başlığındaki patlayıcı kütlenin hedefini bulduğunda yol açacağı patlamanın, denizaltı üzerinde nasıl bir etki yaratacağını kimse bilmiyordu.

Denizaltı buna dayanacak mıydı? Salmastralar[4] yerinden çıkar mıydı? Dalış tankları ve yakıt deposu bundan etkilenir miydi? Daha da önemlisi denizaltının akülerine bir şey olur muydu?

Fakat tüm bu düşüncelerle fazla oyalanmadım. Çünkü olabildiğince çabuk hazırlanıp torpidomu atmak istiyordum. Daha sonra olacaklar ikinci önceliktedi ve şu anda beni hiç de ilgilendirmiyordu.

İlk olarak her iki baş torpido kovanının hazırlanması ve iki torpidonun atılması kararını verdim. Eğer torpidolardan biri patlamaz ya da hedefini bulmazsa, en azından ikincisi amacına ulaşmış olacaktı.

Kulede yanımda dikilen dümencim Godau: "Yüzbaşım, bu kruvazör için bir torpido yeterli, hedefini bulacağına eminim. Torpidolarımız iyi durumda ve siz daha savaştan önce filotillanın en iyi torpido atanı olduğunuzu göstermiştiniz."

Adam benim en can alıcı noktama dokunmuştu. Bu yüzden yalnızca tek torpidoyu hazırlattım.

Denizaltıyı sualtında tümüyle saldırı durumuna getirdikten sonra yapılacak tek şey torpidonun fırlatı-

[4] Suyun girişini önlemek amacıyla kauçuk, lastik gibi esnek maddelerden yapılmış bir çeşit tıkaç.

lacağı buyruğun verildiği anı beklemekti. Kruvazör sürekli yaklaşıyordu ve neredeyse hedefe girmişti... Tam olarak saat 16.45'te kulede elektrikli düğmeye bastım.

Basınçlı havayla fırlatılan torpido, kovandan çıkarak hedefine doğru yol almaya başladı. Düşmana yerimi belli etmemek için doğal olarak periskopu hemen içeri çektim.

Demir tabutumuzun içinde beklemeye koyulduk. Hedefi bulacak mıydık? Hedefi bulduğumuzda denizaltımız buna dayanacak mıydı? Büyük çaptaki patlayıcının bu kadar yakında patlamasıyla parçalara ayrılmayacak mıydık?

Yaşamımızda güneşin altın pırıltılarını bir kez daha görecek miydik?

Zaman sanki bir katı akışkanın damlalarının ağır ve yavaş düşüşü gibi geçiyordu... On saniye... Hiçbir şey olmadı.

Yirmi...

Otuz...

Lanet olası. Şimdi patlamalı...

Bir şey olmuyor, hiçbir şey.

Yarım dakika geçmişti. Şimdiye değin torpidonun geminin gövdesine çarpması gerekirdi.

Bir dakikanın sonunda torpidonun hedefini bulmadığı açıkça belliydi. Hepimiz derin bir düş kırıklığına uğramıştık.

Bir kum saatinin içindeki son kum tanesinin düşüşü gibi, umudumuz da tükenmişti.

Nasıl böyle bir şey olabilirdi, nasıl? Akla gelebilecek tüm olasılıkları göz önüne almış olduğuma inanıyordum.

Korkunç bir çarpma denizaltını sarsıyor

Saate baktım: Torpidonun atılışından bu yana 1 dakika 15 saniye geçmişti. Demek ki torpido açıkça boşa gitmişti. Kuşkuya yer bırakmayacak kadar açık, bir nedensiz şanssızlık...

Birden sanki evren sarsıldı.

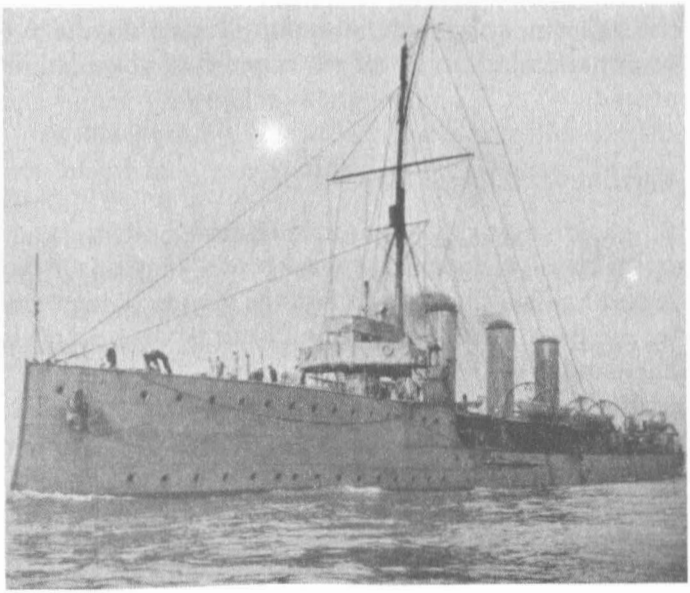
Anlatılamayacak denli korkunç bir patlama, denizaltıyı bir top gibi fırlattı.

Kendimi topladığımda ilk düşüncem, denizaltının sağlam kalıp kalmadığıydı. Bunu anlamak için durum bildirimi istedim.

"Her şey sağlam!"

Çok şükür...

Ya akü?



İngiliz kruvazörü Pathfinder.

O da sağlam. Demek ki her şey yolundaydı. Şimdi bu karşı konulmaz patlamanın düşmanda yaptığı etkinin sonuçlarını görebilirdim.

Periskopu dışarı sürdüm.

Kruvazörden arta kalan hiçbir şey görülmüyordu.

İngiliz bildirilerine göre kruvazörü ön bacasının altından vurmuştum. Buradaki cephanelik havaya uçmuştu. Ön baca olduğu gibi uçup denize düşmüş, kruvazör ikiye bölünmüştü. Ön bölüm ayrılarak sulara gömülürken, arka taraf önce geminin kıçı üzerinde havaya dikilmiş, sonra yana yatarak aynı biçimde sulara gömülmüştü. Üç yüz elli kişilik tüm gemi ekibinden yalnızca 11 kişi, yardıma gelen İngiliz destroyeri ve gözetleme gemilerince kurtarılmıştı.

5 Eylül 1914 günü 3,5 dakika içinde sulara gömülen gemi, İngiliz kruvazörü *Pathfinder*'dı. Bu bir denizaltıdan atılıp hedefini bulan ilk torpidoydu. Aynı zamanda tarihin de bir savaş gemisini yok eden ilk atışıydı.

Verilmeyen Demir Haç

Bu başarımı yoldayken telsizle bildirdiğimden, pazartesi akşamı Helgoland'a[5] vardığımda tüm ada halkı arasında büyük bir sevinç yaşandı. Kıyıda olduğu gibi tepede de sıralanan insanların "Hurra!" bağırışlarıyla karşılandık.

Bu başarıdan dolayı duyduğum sevinç, ne yazık ki almayı umduğum Demir Haç Madalyası yüzünden buruk bir sevince dönüştü. Filotilla komutanına bu girişimin gelişimini bildirdiğimde bana dostça: "Büyük

5 Almanya'nın kuzeybatısında bir ada.

bir iş yaptınız, ancak Demir Haç'ı almak için yeterli değil..."

"???"

"... koşullara göre düşman ateşi altında olmanız gerekir. Oysa siz kendiniz, kruvazörün size ateş etmediğini söylediniz."

Bir an ne söyleyeceğimi bilemedim. Daha sonra, "Affedersiniz albayım, bildiğim kadarıyla bir denizaltının torpidosunu atabilmesi için düşmana yaklaşması gerekir. Eğer düşman beni fark ederse ya torpidodan kurtulma girişiminde bulunur, ya mahmuzlar ya da topçusuyla beni yok eder."

Demir Haç konusundaki kaygım fazla uzun sürmedi: Ertesi sabah saat altıda Genel Karargâh'tan gelen bir telgrafta, Majesteleri'nin[6] bana ikinci sınıf Demir Haç Madalyası verdiği bildiriliyordu. Bu girişimde, komutanları kadar görevlerini yerine getirmiş olan ekibimin de ikinci sınıf Demir Haç Madalyası alması için birçok yazışmalar yapmam gerekti.

O dönemde bir kruvazörün batırılışı nedeniyle Demir Haç Madalyası verilmesi pek rastlanan bir olay değildi.

Amirallik Kurmay Başkanlığı'nın hizmet içi kullanım için hazırladığı "1914-1918 Deniz Savaşı" dizisinin "Kuzey Denizi Cilt 2" başlıklı bölümünün yedinci sayfasında bu olay şöyle anlatılıyor:

> *U21* geceyi denizde geçirdi. 5 Eylül sabah saat 02.00'ye doğru arka tarafta, yan fenerlerine kadar ışıkları maskelenmiş ve güvenlik görevi gören bir gemi olduğu belli olan bir karaltı ayırt edildi. Saat 04.10'da ise bu kez ön tarafta yine ışıkları maskelenmiş başka gemiler görüldü. Önyüzbaşı Hersing saat

6 Kaiser Wilhelm II.

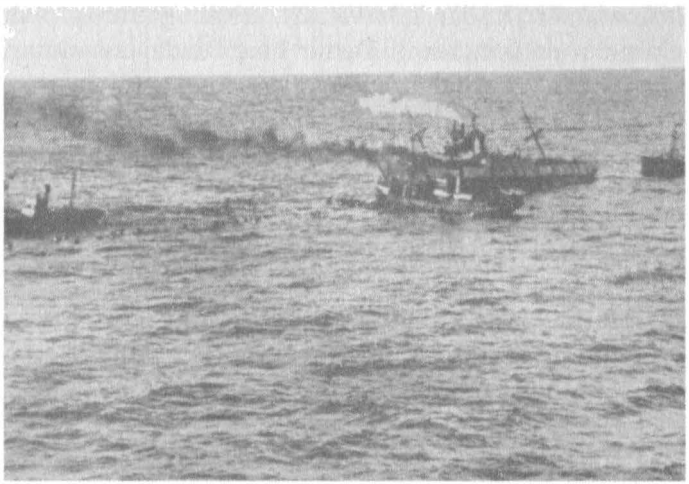
04.20'de hareket ederek sualtı ilerleyişiyle 08.20 dolaylarında Man Adası'nın[7] beş deniz mili güneydoğusundaki bir noktaya kadar geldi. Burada akülerini doldurmak için su üstüne çıktığında, güneydoğusunda bir direkli ve üç bacalı bir kruvazör gördü. Dalışa geçeceği sırada kruvazör kuzeydoğu yönünde ufuk çizgisinin altında gözden kayboldu. Öğleden sonra saat 16.00 dolaylarında bu kez destroyerler ve balıkçı gemileri eşliğinde yeniden gözüktü ve dalmakta olan denizaltıya doğru gelmeye başladı. Olayın bundan sonrasını Yüzbaşı Hersing askerce kısalıkta bildiriyor:

Öğleden sonra 16.45. Torpido fırlatıldı, hedefini buldu. 20 metre derinliğe inildi.

Öğleden sonra 17.00. 10 metre derinliğe çıkıldı.

Altı destroyer ve birçok balıkçı teknesi son hızla kruvazörün battığı noktaya geliyorlar.

Yeniden 20 metre derinliğe dalındı.



Balıkçı tekneleri torpillenmiş geminin mürettebatını kurtarırken.

[7] İrlanda Denizi'nde, İngiltere'yle İrlanda arasında yer alan ada (ç.n).

Akşam 20.00. Rota 80 derece. 10 metre derinliğe çıkıldı.
Akşam 22.00. Su üstüne çıkıldı. Aküler dolduruldu. 9 deniz mili hızla, 80 derece rotayla geriye dönüldü.

Torpidonun patlamasının yol açtığı sarsıntı, yaklaşık 1500 metre uzaklıkta ve 20 metre derinlikte oldukça güçlü. Ancak denizaltı için tehlikeli değil. Kruvazörün batışından sonra düşman birkaç destroyerle denizaltıyı aramaya başladı.

Daha sonra ortaya çıktığı gibi *U21*'in batırdığı gemi, 1904'te denize indirilen ve Firth of Forth'daki gözetleme filotillasının komuta gemisi 3000 tonluk zırhlı kruvazör *Pathfinder*'dı. Kruvazörün yaralı komutanı da az sayıdaki kurtulanlar arasındaydı. Anlattıklarına göre torpido cephaneliği patlatmış ve gemi dört dakika içinde batmıştı.

2

Savaştan Önce Denizaltılar

Okuyucularımı konuyla tanıştırdım, denizaltımızla açıkdenize, savaşın korkunç ortamına götürdüm. Şimdi de zamanı geriye, başlangıca çevirmeliyim. Öncelikle şu soruları yanıtlamaya çalışacağım: Denizaltım nasıldır? Bir denizaltı nedir? Amacı nedir? Gücü nedir? Zayıf yönleri nelerdir? Kumanda merkezi nerede bulunur? Zırhı nasıldır? Silahları nelerdir?

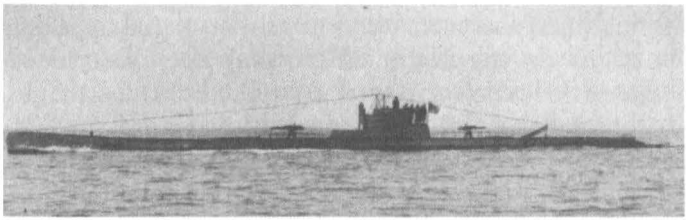
Denizaltının yapısı ve yetenekleri üzerine beş dakikalık bir bilgilendirme

Denizaltım *U21*, 22 Ekim 1913'te dönemin İmparatorluk Danzig[8] Tersanesi'nde yapılan bir dizi yeni seri dizel motorlu denizaltıların ilklerinden biridir. Ekibi dört subay, üç güverte subayı, 10 astsubay, 19 tayfa ve ateşçilerden[9] oluşur. Savaş öncesinde olduğu gibi savaşta da komutan olarak bu denizaltıda savaşın sonuna kadar görev yaptım ve tüm başarılarım da bu denizaltıyla gerçekleşti.

Şimdi kısaca bir denizaltıyı; özellikle de yapısı ve iç düzenlemesini, su üstünde olduğu kadar sualtında ilerleyişini de betimlemeye çalışacağım.

8 Bugün Polonya'nın Gdansk kenti.

9 Buharlı gemiler döneminden kalma olduğu açıkça belli olan bu terim aynen korunmuştur, ancak dizel motorlu ve dönemin modern denizaltılarında bu terimle denmek istenen "makinist"tir.



U21 *su üstünde.*

Bir denizaltı ya da daha belirleyici söylersek bir dalış gemisi, yalın olarak dış duvarlardan oluşan diğer gemiler gibi yapılmamıştır. Eğer bir benzetme yapmak gerekirse, iç içe yapılmış iki gemi gibidir. Silindir biçimindeki basınç gövdesi denilen iç gemi, büyük basınca dayanacak biçimde, son derece sert çelikten yapılmıştır. Bu basınç gövdesinde makineler, yardımcı makineler, akü, silahlar ve ekibin yaşam alanı (eğer bir denizaltıda ekibin yaşam alanından söz edilebilirse) gibi tüm önemli düzenlemeler yer alır. Bu basınç gövdesinin dışında ince saçtan yapılmış, denizaltı su üstünde ilerlerken ya da resimlerde görüldüğü gibi, dış görünüşünü oluşturan ikinci gemi gövdesi yer alır. Bu iki gemi gövdesi arasındaki boşluk, havayla doldurulmuştur. Su üstü ilerleyişinde denizaltı bu hava yastığıyla yüzer. Denizaltının dalışa geçmesi gerektiğinde de bu hava yastığının, her iki yanlarda bulunan kapakları açarak dışarı çıkmasını ve alttaki kapağı açarak da, suyun havanın boşalttığı yere dolmasını sağlamak yeterli olur. Bu boşluk tümüyle suyla dolduğunda gemi ağırlaşır ve dalar. Sualtında belli bir derinlikte ilerlemesini sağlamak için yanlardaki derinlik dümenleri kullanılır. Böylece istenilen derinliğe inilebilir. Tıpkı bir hava gemisinin[10] ya da uçağın yükseklik dümeniyle olduğu gibi.

10 Burada sözü edilen, Zeplin diye adlandırılan taşıma balonudur.

Sualtında ilerleyen bir denizaltıdan periskop dışında hiçbir şey görülmez. Bu periskop da ancak 11-12 metre derinlikteyken dışarı çıkarılabilir. Denizaltı 11 metreden daha derine dalarsa, periskopla bir şey görmek olası değildir. Eğer bir benzetme yapmak gerekirse denizaltı bir kör gibidir.[11]

Dalış işlemi ise söylediğim kadar kolay değildir. Göz önüne getirilebileceği gibi iki gövde arasına su dolmaya başladığında, yaklaşık 70 metre uzunluğundaki geminin tam olarak düz bir çizgide olması gerekir. Eğer gemi hafifçe öne ya da arkaya doğru yatık olursa -ki dalgalı denizde bunu önlemek olası değildir- su, yatık olan bölümde toplanır ve havayı öbür uca iterek, geminin dikilmesine yol açar ve gemi bir daha çıkmamak üzere deniz dibine kayar. Bunu önlemek için iki gövde arasındaki boşluk, dalış tankları denilen küçük bölümlere ayrılmıştır. *U21*'de her iki yanda 14 dalış tankım vardı. Gemi dalacağı zaman her iki yanda, iki kapak değil, her yanda iki kere 14 kapak açılması gerekliydi. Bundan da anlaşılacağı gibi bu bir ekip işiydi ve komut verildiğinde hepsi aynı anda açılmalıydı.

Dalışın güvenli gerçekleştirilebilmesi için vatan kıyılarında güvenli bir limanda olduğu gibi, açıkdenizde düşman karşısında her türlü beklenmedik durumların yaşanabileceği bir ortamda da herkesin görevinin başında olması gerekiyordu. Bir ya da birkaç kapak açılmadığında hava dışarı atılamayacağından, bu hava balonuna asılan gemi, dikine dibe kayar.

Bu yüzden her dalış işlemi, tüm gemi ekibi için yaşamsal tehlikeyle doludur. Deneyimli bir ekiple bir denizaltı 1 dakikayla, 1 dakika 15 saniye arasında değişen bir sürede dalışa geçebilir.

11 O dönemde, günümüzdeki radar, sonar ve diğer elektronik gözetleme gereçleri yoktu.

Geminin yine su üstüne çıkmasını ise tümüyle tersini yaparak, yani dalış tanklarındaki suyu dışarı atarak sağlarım. Üstteki kapağı kapatır, yanımda taşıdığım 150 kiloluk sıkıştırılmış havayla dolu çelik silindirlerin yardımıyla dalış tanklarındaki suyu dışarı püskürtürüm. Havayla dolan tanklar gemiyi hafifletir, böylece gemi de yine su üstüne çıkar.

Denizaltı su üstünde ilerleyişini dizel motorlarla sağlar. Gemide her biri 850 beygir gücünde olan ve birer pervaneyle bağlantılı, 17 deniz mili hız yapan iki motorum vardı. Bilindiği gibi her motor çalışırken hava tükettiğinden ve bu hava bizim solumamız için son derece önemli olduğundan, sualtında dizel motorları kullanmam söz konusu değildi. Bu nedenle sualtında ilerlemek için bir başka güç kaynağı gerekiyordu ve bu elektrik gücüydü. Dizel motorlarla pervaneler arasında iki büyük çifte dinamo yer alıyordu. Bu büyük çifte dinamoyu çalıştıracak elektriği ise yine basınç gövdesinin içine yerleştirilmiş olan büyük bir aküden alıyordum. Fakat bu aküdeki güç sonsuz değildi. Elektrik tümüyle kullanıldığında, yine doldurulması gerekiyordu. Bunu su üstünde, çifte dinamoyu jeneratör olarak dizel motorlara bağlayıp, buradan elde edilen elektriği yeniden aküye doldurarak sağlıyordum. Elektrik gücüyle ne kadar yol alabileceğim ise, aküden ne kadar güç kullandığıma bağlıydı. Eğer tam yol ilerlersem, akü hemen (yaklaşık 1,5 saat içinde) boşalır. Eğer düşük hızla ilerlersem, 38 saate kadar varan oldukça uzun bir süre elektrik kullanabilirim. Tıpkı küçük bir pile bir yerine on lamba bağlayıp daha hızlı boşaltmam gibi. Böylece bir denizaltının her sualtı ilerleyişi küçük bir sayım işlemi ile bağlantılıdır: Sualtında ne kadar kalmak istiyorum, gerektiğinde ne kadar su altında kalabilirim ya da kalmalıyım ve tümüyle sualtında ilerlememi gerektiren bir durumda ne ka-

dar gidebilirim, vb gibi. Örneğin destroyer ve gözetleme gemilerinden oluşan geniş bir çemberin arkasındaki bir düşman gemisine saldıracağımı varsayalım. Hedefime ulaşmam için önce bu güvenlik çemberinin altından geçmem gerekir. Saldırı başarıya ulaştığında güvenlik çemberini yine dalarak geçebilmem için aküde yeteri kadar elektriğim olması gerekir. Daha da önemlisi, saldırıdan sonra düşman denizaltının farkına varmış olacağından aramaya başlar. Bu durumda akünün akşama kadar sualtında kalmamı sağlaması gerekir. Karanlıkla birlikte su yüzüne çıkarak akümü yeniden doldurabilirim.

Bir denizaltının başlıca silahı torpidodur. Aşağı yukarı puro biçiminde olan bir sualtı patlayıcısıdır. Fırlatma kovanından basınçlı havayla atılır. Kovanından fırlayan torpido bundan sonra kendi mekanik gücüyle belli bir hızla ve belli bir çizgi üzerinde yol alarak, düşman gemisinin gövdesinde patlayıp delik açar. Fırlatma kovanları uzunluklarından dolayı, gemi boyunca basınç gövdesinin içinde yer alırlar. *U21*'de bunlardan ikisi önde ikisi arkada,[12] dört tane vardı. Torpido fırlatmak istediğimde, torpido kovanını bir tüfek veya top gibi hedefe doğrultamam; denizaltıyı hedefe, yani sualtında tümüyle atış yönüne doğru çevirmem gerekir. Ancak, sürekli bu durumda kalmam söz konusu değildir. Düşman gemisinin sürekli ilerlediği ve torpidonun da 2000 metreyi 1,5 dakikada aldığı düşünülürse, düşmana önce 2000 metre yaklaşmam ve bundan sonra geminin burnunu göz önüne alarak, torpidonun ilerleyen gemiye çarpacağı açıyı bulmam gerekir. Bu çarpma açısının büyüklüğü kuşkusuz düşmanın hızına bağlıdır. Hız fazla olduğunda bu açı büyür,

12 Baş ve kıç torpido kovanları.

düşük olduğunda ise küçülür. Eğer düşman ilerlemiyorsa, yönümü hedefe çevirmem yeterli olur.

Silah olarak, torpidodan başka 8,8 cm çapında iki topum vardı. Üst güvertede yer alan ve sualtı ilerleyişi sırasında da yerlerinde kalan topların, yalnızca "canı" olan namlularının içi ve kapağı, deniz suyundan aşınmamaları için su geçirmeyecek biçimde kapatılmıştı.

Sualtında ilerleyiş sırasında ekibin görev yerleri ise şöyledir: arkada kıç torpido kovanlarından sorumlu görevliler, bundan sonra iki dinamodan sorumlu görevliler, iki dizel motordan sorumlu görevliler ve denizaltının ortasında yer alan kumanda merkezindeki görevliler. Burada, dalış subayı ile ön ve arka derinlik dümenlerinden sorumlu subay, iki dümencisiyle birlikte yer alır. Bundan başka burada yardımcı makineler, şalter, kablolar ve iletim boruları yer alır. Benzetmek gerekirse, burası denizaltının beynidir. Kumanda merkezinin üzerinde ise kule yer alır. Basınca dayanıklı olan kulede denizaltı komutanının yanı sıra seyir subayı ve dümenci bulunur. Denizaltı komutanının çevreyi gözlemek ya da saldırıya geçmek için kullandığı periskop da yine burada yer alır.

Dalış tankları için gereken basınçlı hava, komuta merkezinden olduğu kadar, komutan tarafından kuleden de yönlendirilebilir. Komuta merkezinin ön tarafında akü yer alır. Burada yalnızca aküyü gözleyen görevliler, onun ön tarafında ise her iki baş torpido kovanı ve görevlileri bulunur. Akünün üzerinde ekibin alçak "yaşam alanı" yer alır. Bu "yatak koridoru"nda ilerlemek için insanın başını eğmesi gerekir.

Savaştan önce denizaltı bir silah olarak henüz gelişme aşamasındaydı. Gelecekteki bir savaşta nasıl bir etkinliğinin olacağını ve ne gibi gelişmelere yol açacağını hiç kimse bilmiyordu. Daha önce de belirtildiği gibi, bir denizaltının her dalış işlemi, denizaltı için bü-

yük tehlike oluşturuyordu. Bu nedenle, savaş öncesi dönemde bir denizaltı dalacağında, büyük önlemler alınıyordu. Bu önlemler şöyleydi: denizaltının daldığı yerde her defasında birkaç yardımcı gemi bulundurmak, dalış yerini çembere almak, özel işaretlerle geminin bir tehlike anında su üstüne çıkmasını sağlamak. Bundan başka, bir kaza olduğunda dalgıçların denizaltıyla bağlantı kurarak, hava hortumlarıyla kurtarabilmeleri için, denizaltının 20-25 metreden daha derine dalışına izin verilmiyordu. Ayrıca bu derinlikten denizaltıyı içindekiler havasızlıktan ölmeden kaldırma gemileri ve vinçle yeniden su üstüne çıkarmak olanağı vardı. Bu özel güvenlik önlemleri, denizaltı daha ilk dalışını yapacağında alınıyordu. Denizaltının güvenliği ve denize çıkabilirliği kötü hava koşullarında da denendikten sonra, bu güvenlik önlemleri biraz gevşetiliyordu. Mayıs 1914'te Kuzey Denizi'nde yapılan donanmanın büyük tatbikatında, denizaltılar ilk kez yardımcı gemiler olmadan dalacaklardı. Bu manevra denizaltıların düşman saldırısına karşı Almanya kıyılarını savunup savunamayacaklarını, düşmanın bir limana girişini engelleme görevini yapıp yapamayacaklarını görmeye yönelikti. Her zaman olduğu gibi böyle manevralar, her denizaltı komutanının en iyi gemiye ve ekibine sahip olmayı istediği soylu bir yarış olur. Bu büyük manevranın kapanış başarı değerlendirmelerinde, U9 denizaltısının komutanı Yüzbaşı Weddigen ve *U21* denizaltısının komutanı Yüzbaşı Hersing en iyi sonucu elde ettiler. Denizaltıların açıkdenizdeki yeteneklerini göstermiş olmalarına karşın, gemi ve insan kaybının önüne geçmek için manevradan sonra da yine eski güvenlik önlemlerine uygun davranmaları gerekiyordu.

Bu durum, 1914 Ağustos'unda savaşın çıkışıyla değişecekti. Şimdiye değin denizaltılara hâlâ büyük gö-

revler verilmediğinden, savaşın başlangıcında biz denizaltıcıların durumu Mayıs 1914'teki tatbikatlarda olduğundan pek de değişik değildi. İleri karakol ve güvenlik zinciri olarak, güneyde Hollanda kıyısında Terschelling Adası'ndan başlayıp, kuzeyde Danimarka kıyısındaki Hornsriff'e uzanan bir yay üzerinde konuşlandırılmıştık. Alman denizaltıları burada eğer bir benzetme yapmak gerekirse, canlı mayın engelleri olarak, sevimsiz düşmanın gelmesini bekleyeceklerdi. İngilizler daha savaşın başında Alman Donanması'nı sıçanlar gibi deliklerinden dışarı çıkaracaklarını söylemişlerdi. Fakat sevimsiz düşman bir türlü gelmiyordu. Bu yüzden, Ağustos ortalarından başlayarak, görev alanımızı yalnızca Kuzey Denizi ortalarına değil, denizi aşıp düşman kıyılarına ulaşacak kadar genişlettik.

Böylece Alman denizaltılarının kendi üslerinden oldukça uzakta ilk kısa süreli uzak görevleri başladı.

3

Yoğun Mermi Yağmuru Altında

Benim ilk denizaltı başarımdan 14 gün sonra, yakın silah arkadaşım Otto Weddigen, Flandre[13] kıyılarında 22 Eylül 1914'te denizaltısı U9'la, *Cressy*, *Abukir* ve *Hogue* adlı üç İngiliz kruvazörünü batırdı. Alman denizaltılarının bu ikinci başarısından sonra İngilizler tehlikeli olmaya başlayan Kuzey Denizi gemi seferlerini yapmamaya başladılar. Bu yüzden denizaltılarımız bir av yakalayabilmek için daha uzaklara açılmaya başladılar.

Böylece 1914 Kasım'ında ilk kez Dover-Calais geçidinden[14] geçerek, Manş Denizi'nde Fransız Limanı Le Havre açıklarına kadar, savaş gemisi olmazsa Fransa'yla İngiltere arasında yük taşıyan gemileri batırmak için geldim.

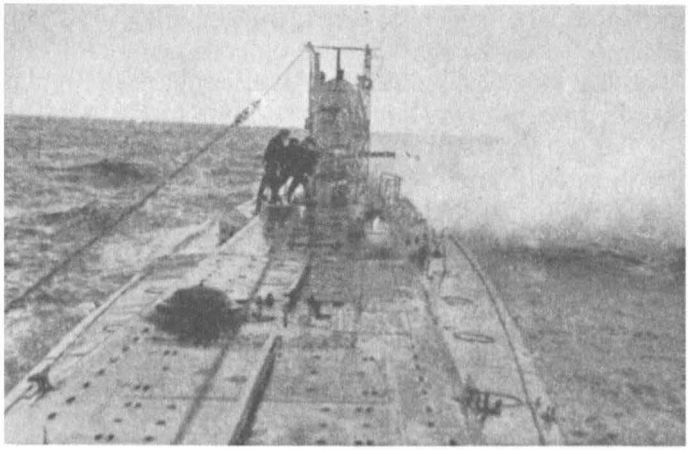
Le Havre açıklarında bir öğle sonrası. Önümde belli belirsiz Fransa kıyılarının karaltısı. Görünürde hiçbir yük gemisi, kruvazör ya da torpidobot yok. Savaş sanki salonlarda kapalı kalmış gibi gözüküyor...

Sonunda duman bulutları. Pusuda bekliyoruz.

Dalgalara gömülmüş yüklü bir gemi sanki güçlükle ilerlemeye çalışırcasına yaklaşıyor.

Bir uyarı ateşi için buyruk veriyorum.

13 Belçika'nın kıyı bölgesi.
14 İngiltere ve Fransa arasındaki en dar nokta.



U21 *bir düşman gemisini durdurmak için uyarı ateşi açarken.*

Havada ıslık çalarak bir yay çizen mermi, gemi pruvasının önünde denize düşerek havaya su fışkırtıyor.

O dönemler yük gemileri usluydu. Brandaların altına veya çelik levhaların arkasına gizlenmiş top falan yoktu. Bundan dolayı da ticaret savaşı bir çocuk oyuncağıydı.

İngiliz hemen durdu.

Gemiye doğru yaklaştım –sonraları böyle bir şeye cesaret edemeyecektik–, megafonla yükünün ne olduğunu sordum: "*What is your cargo?*"

İngiliz'in kaptan köşkünden tıpkı eski bir gramofondan gelir gibi cızırtılı bir ses yanıtladı: "*General cargo.*"

Yanı başımdaki dümencim: "Çok iyi Yüzbaşım, General Cargo da gemide..."[15]

15 Denizaltının komutanının megafonla sorduğu, "What is your cargo?" yani, "Yükünüz nedir?" sorusuna verilen, "General cargo" yani "Genel yük" açıklamasını, İngilizce bilmeyen Alman dümenci bir general adı zannediyor.

Kaptana gemiyi terk etmesi buyruğunu veriyorum. Hemen kurtarma sandallarına binerek gemiden uzaklaştılar. Havada mermiler uçmaya, kapkara dumanlar içinde patlamaya başladı.

Yük gemisi batıyor...

Şu anda Fransız kıyıları daha açık seçik belli oluyor. Kıyının bu kadar yakınında benim kolayca yük gemisi batırmama karşı hiçbir önlem alınmaması anlaşılır gibi değil.

Batmakta olan geminin kurtarma sandalları kıyıya doğru kürek çekiyorlar... Şimdi ilk torpidobot son hızla buraya doğru yola çıkmış olmalı.

Gelmiyor. Öğleden sonrasına kesintisiz bir dinginlik egemen.

Akşamın mor ışıkları ortalığı kaplıyor.

Birden kalın duman bulutları beliriyor bu morluk içinde. Pruvaları köpüklü dalgalara gömülen torpidobotlar ve destroyerler hızla bu tarafa doğru geliyorlar.

Dalış... Dalışa geçiyoruz.

Teknelerin son hızla üstümüze geldiklerini periskoptan görüyorum... Bu muhteşem bir görüntü.

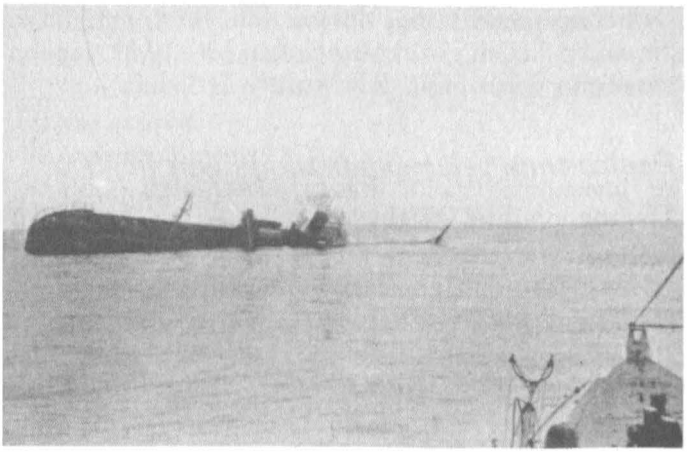
Arkasında ele verici bir çizgi bırakan periskopu içeri çekiyorum. Haydi hoşça kalın.

Liman açıklarındaki tüm gemi trafiği durmuştu. Düşman gözetleme gemilerine karşın, iki gün sonra Fransa'ya kömür getiren bir başka yük gemisini daha batırdım. Ama eve dönüş zamanı da gelmişti. Çünkü o zamanlar bir denizaltı en fazla sekiz gün denizde kalabiliyordu.

Alman denizaltılarının Manş Denizi'nde de görülmesinden sonra düşmanın gözetleme etkinlikleri oldukça artmıştı.

Ocak 1915'te daha büyük bir görevle Emden'den[16] yola çıktım. Dover-Calais geçidinden geçerek, Manş

16 Almanya'nın kuzeybatısında bir liman kenti.



Bir kömür gemisinin batışı.

Denizi'ni de geride bıraktıktan sonra, İngiltere'nin Landsend Burnu'ndan[17] kuzeye doğru, St. George's geçidinden[18] geçerek İrlanda Denizi'ne ulaştım. Burada bir sabah Liverpool Limanı[19] önünde su yüzüne çıktım. Burada da savaş gemisi olmadığından, düşman yük gemilerine saldırdım. Önüme çıkan ilk yük gemisi kömür yüklüydü ve yükünü Scapa Flow'daki[20] savaş filosuna götürüyordu. Benchruachan adlı İngiliz yük gemisinin ekibine, gemiyi terk etmeleri için beş dakikalık bir süre verildikten sonra gemi batırıldı.

Aynı sabah iki İngiliz yük gemisi daha aynı kaderi paylaştılar. Tüm bu gemilerin batırılışlarının kıyıdan görülebilecek gibi olmasına karşın, İngilizlerin torpidobotlar ve destroyerlerle beni avlamak için limandan çıkmaları öğleyi buldu. Bu olaydan sonra tüm İrlanda

17 İngiltere'nin güneybatısında en uç nokta.
18 İngiltere ile İrlanda arasındaki deniz geçidi.
19 İngiltere'nin batısında bir liman kenti.
20 İskoçya'nın kuzeyinde bulunan Orkney Adaları'ndaki doğal liman; Birinci Dünya Savaşında İngiliz Donanması üssüydü.

Denizi'nde gemi trafiği durduruldu. Bu yörede başka bir saldırı hedefi gözükmediğinden bir av yakalayabilme düşüncesiyle biraz daha kuzeye ilerledim.

Denizaltının geleceği pamuk ipliğine bağlı

"Bu ne olabilir Yüzbaşım tam olarak göremiyorum..?"

Evet, Jarrow[21] Tersanesi önündeki bu yapı yığını ne olabilirdi ki?

Birden içimden bir ses yanıtladı: "Bir hava gemisi..."

Aynı anda yanı başımda bir ses yankılandı: "Hava gemisi hangarı." Bu benim için ilginç, değişik bir hedefti.

O zamanlar henüz sorunlu olmaya başlamamış bir denizaltı savaşı vardı.

Su üstünde ilerleyerek iyice yaklaşıyorum. Ya da denizcilerin dediği gibi "kara altı"na geçiyorum.

Atışa başladım...

Yükseklik ve çizgi düzeltmesi[22]... Havaya bir siyah duman bulutu yükseliyor... ve çirkin bir ağaç gibi hangarın ortasında bir süre asılı kalıyor.

"İki çizgi sağa..."

Siouuuu... mermi namludan fırlıyor. Bu kez hangarın ortasını vuruyoruz. Orada görülmeye değer bir görüntü ortaya çıkıyor. Bir alev yığını göğe yükseliyor. Hangar bir ateş topu gibi yanıyor.

Güvertede dikilmiş, yangını seyirlik bir oyun gibi izliyoruz.

21 İngiltere'nin kuzeydoğusunda bir liman kenti ve önemli bir gemi yapım merkezi.
22 Top atışlarındaki düzenlemeler.

Birden iki ağır sarsıntıyla kırbaçlanmış gibi sarsılıyorum: Bunlar karşı atışlardı...

Siouuuuu... siouuuu... iki parabol atış, su üzerinde bir yay çiziyor.

Ateş altındayız.

Yakın, daha yakın... Sakınılmaz vınlamalar...

"Aman, ne olacak" diyorum.

Bir sonraki an ise dev bir yumruğun bir demiryolu köprüsünü, bir kibrit çöpü gibi kırışı sanki.

Denizaltının sağında solunda su sütunları yıldırım hızıyla ıslık çalarak göğe yükseliyor. Patlayıcı parçaları kulaklarımızda vınlayarak yorgun bir biçimde güverteye düşüyor... Fışkıran sularla ıslanıyoruz...

Lanet olsun, bu atış daha yakına düştü...

"Dalıyoruz" diye bağırıyorum... Güvertedekiler içeri girmek için koşuşturuyorlar...

Bu arada bir sonraki salvo geliyor...

Olanları izlemenin heyecanıyla uyuşmuş olan bilincim, hangarın yanındaki çalılıkların sanki bir el tarafından düzlendiklerini fark ediyor. Orada iyi gizlenmiş bir obüs[23] bataryası olmalı...

Hepimiz bu kez kıl payı kurtulduğumuzu anladık. Oldukça ince bir kıl payı...

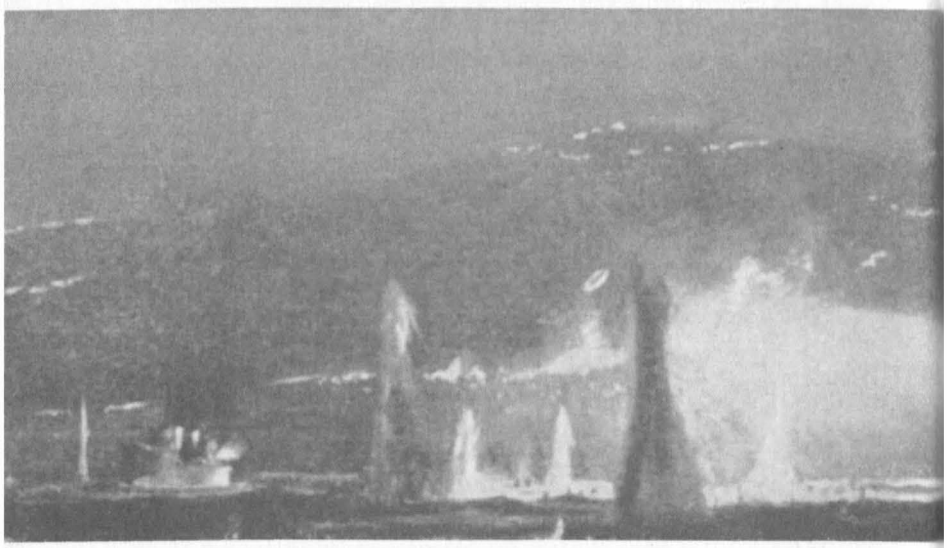
Bir an filotilla komutanımın Demir Haç Madalyası'yla ilgili sözlerini anımsadım: şu anda ateş altındayım işte...

23 Dikey atış yapan top.

4

Güpegündüz Su Üstünde Cebelitarık'ı Geçiş

İrlanda Denizi'nden, Emden'deki üsse döndükten sonra, elimizdeki gereçlerin iyi oluşu ve denizaltımın yetenekleri konusundaki güvenim oldukça artmıştı. İngiltere'yi çevreleyen düşman kıyılarını yeterince tanımıştım. Şimdiyse denizaltımın etkinliklerini nereye kadar uzatabileceğimin varsayımını yapmaya başlamıştım. Amacım biraz daha ilerilere, Akdeniz'e açılmaktı. İstanbul'a kadar!



Geceleyin Ege kıyılarındaki Türk tabyalarını topa tutan İngiliz destroyeri.

Her şey yolunda gittiğinde yakıtım, Adriya Kıyıları'ndaki Avusturya topraklarına ulaşmaya ucu ucuna yetecekti. Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'nda bağlaşığımız Türklerin durumu şöyleydi:

İngiliz ve Fransız Birleşik Donanması, Boğaz'ı zorla geçmeyi denemişti.

Çünkü bir tahıl ambarı olan Güney Rusya'dan[24] Fransa ve İngiltere'ye deniz yoluyla tahıl taşınması, Türklerin bizim yanımızda yer almasıyla durmuştu. Tahıl sağlamadaki bu en kısa yolun elden çıkmasıyla, İngiltere ve Fransa bu kez tahılı Kanada, Avustralya ya da Arjantin gibi oldukça uzak yerlerden getirmek zorunda kalmışlardı. Çanakkale Boğazı'nı zorla geçme girişimi, Türk tabyalarının çetin direnişi karşısında başarısız kalmıştı.

Bununla birlikte düşman girişiminden vazgeçmemiş, dört zırhlısını kaybettiği ilk girişimden sonra bu



24 Bugünkü Ukrayna.

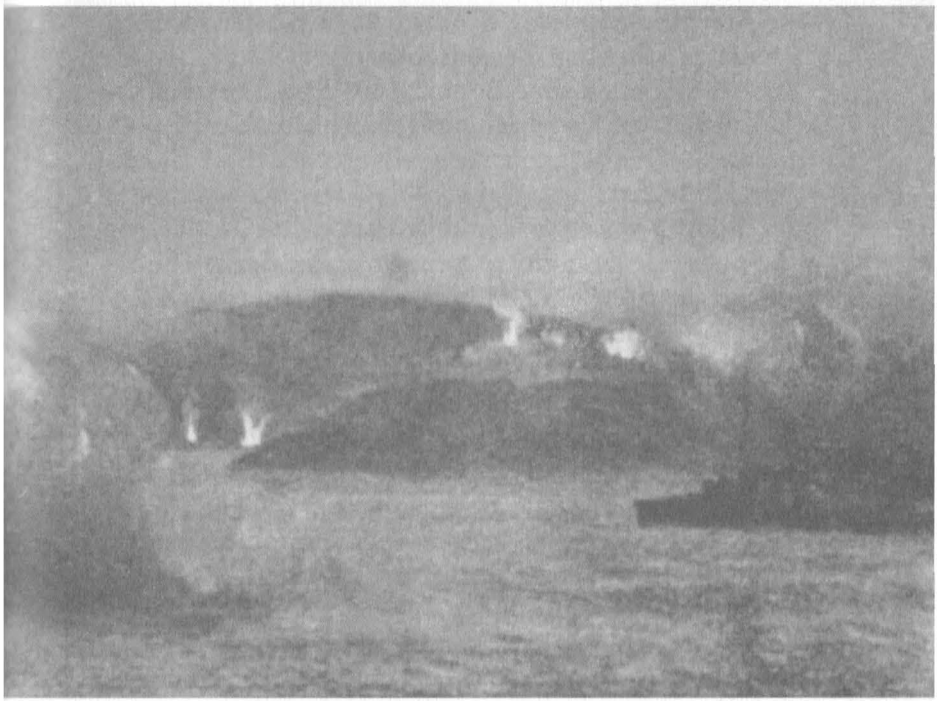


Boğaz tabyalarını topa tutan İngiliz savaş gemileri.

kez savaş gemisi kaybetmeyi göze alamadığından, karadan Boğaz'ı zorlamayı deniyordu. Gelibolu Yarımadası'na çıkartma yapmış ve Seddülbahir'de tüm siperlerdeki çarpışmalarla toplu bir savaşa girişmişti.

Bu çarpışmalarda bağlaşığımız Türkler, düşmanın en yeni ve çağdaş siper savaşı donanımlarına karşı ağır kayıplar veriyorlardı. O dönemde İstanbul'a Sırbistan üzerinden ulaşan yolun henüz kapalı oluşu nedeniyle, bağlaşığımıza ne yazık ki yardım edemiyorduk.

Türklerin çok az olan toplarına karşın, karşılarındaki düşman büyük savaş gemilerinden ağır toplarıyla



Türk siperlerini kanatlardan ölümcül bir ateş altına almıştı. Orada bir denizaltının varlığı, bağlaşığımıza çok yardımcı olabilirdi. Buna ilişkin önerimi –Akdeniz'e açılmayı denemek– Açıkdeniz Filosu Komutanlığı aracılığıyla Berlin'deki Amirallik Kurmay Başkanlığı'na ilettim.

Berlin'deki yeşil çuhalı masalarda oturan önemli beyler, bu girişime ilişkin bir şey dinlemek istemiyorlardı. Çünkü onlara göre bu olanaksızdı.

Sonunda Filo Komutanlığı'nın da desteğiyle, Amirallik kurmayının son kuşku kalıntılarını ortadan kaldırmak için, kişisel olarak Berlin'e gelmem buyuruldu.

Birçok toplantıdan sonra, çok fazla riski olan bu Akdeniz girişimini deneme buyruğunu aldım. İstanbul'a ulaşabileceğime Berlin'de hiç kimse inanmıyordu. Ayrılırken bu beylerden hiçbiri bana "Güle güle!" demedi. Bunun yerine, yanımda götüreceğim dosyalarla dolu koca bir paket verildi.

Dosyalarda ne yazılı olduğunu sormam üzerine, savaşan bir ülkenin savaş gemisi olarak, tarafsız bir limana girmek durumunda kalırsam, uymam gereken uluslararası antlaşmalar olduğu yanıtını aldım.

Bunu yazılı olarak verdikleri için sevinerek teşekkür ettim. Koltuğumun altında paket, Wilhelmshaven[25] trenine bindim. Wilhelmshaven'e geldiğimde, bu konuyu denizaltıdaki gizli kasaya havale ederek bir daha da ilgilenmedim.

Bunun yerine büyük bir Avrupa haritası alarak, İstanbul'a kadar olan yolculuğumda hangi ülkelerin tarafsız olduğunu incelemeye başladım. Yolumun üzerinde İngiltere ve Fransa'yı geçtikten sonra ilk tarafsız ülke İspanya'ydı. Portekiz'den sonra, bir tarafında İngilizlerin konuşlandığı Cebelitarık Kayalıkları ve öte yanında Afrika kıyısında Fas'ta Fransızların konuşlandığı Cebelitarık Boğazı'ndan geçip Akdeniz'e çıktıktan sonra Fransa hem Avrupa'da hem de Afrika'daki Tunus ve Cezayir'de yer alıyordu. Bundan sonra ise İtalya geliyordu. En sonunda da, daha o zamanlar henüz tarafsız olan Yunanistan vardı.

Tarafsız bir liman bulma konusundaki seçeneğim fazla değildi. Hedefimizi kimseye söylemeden, denizaltımı bu büyük yolculuğa hazırlamaya başladım. Ekibimden de kimse bu konuda bir şey bilmiyordu. Sor-

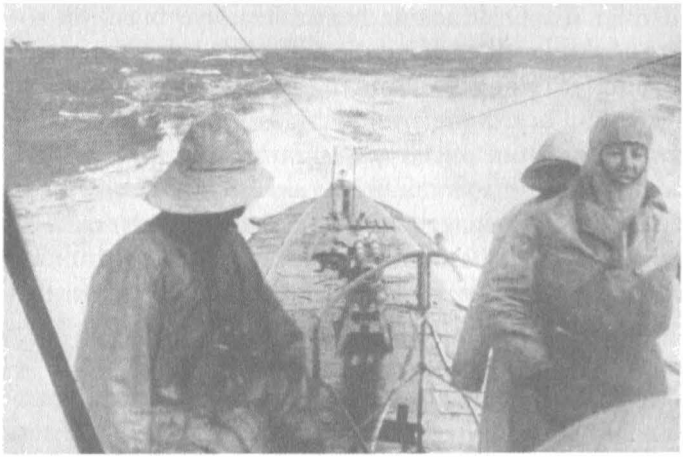
25 Almanya'nın kuzeybatısında liman kenti ve donanma üssü.

madılar da. O dönemde henüz her şeye burnunu sokan Askerler Kurulu[26] yoktu. Bundan başka benim uyumlu ekibim, komutanları onları nereye götürürse götürsün, her şeyin yolunda gideceğinden emindiler. Komutanlarının kendi yaşamını da tümüyle ortaya koyduğunu ve sorumluluğu yüklendiğini biliyorlardı. Eğer bu girişim açığa çıksaydı, Avrupa çevresindeki bu uzun yolda tek başına ilerleyen bir denizaltıyı bulmak ve yok etmek düşman için bir çocuk oyuncağından farksız olurdu.

25 Nisan 1915'te Avrupa çevresindeki bu büyük yolculuk için Wilhelmshaven'den demir aldım. Kuşkusuz ilk yol, Dover-Calais geçidinden geçerek, Atlas Okyanusu'na ulaşan yoldu. Öteki yol ise İngiltere'nin kuzeyinden dolaşmaktı. Denizaltılarımızın Dover-Calais geçidindeki varlığından dolayı, düşman gözetlemeyi artırdığından, gündüz su üstü ilerlemesi ile geçmek olanaksızdı. Bu nedenle uzun olan yolu seçtim. Eğer Dover-Calais geçidinden geçseydim, gündüzleri sualtında ilerlemem ve geceleri de görülmeden su üstüne çıkıp, ancak gecenin karanlığından yararlanarak akümü doldurmam gerekirdi. Akümü doldurmak için hiç yol alamadan epeyce yakıt harcamam zorunluydu. İngiltere'nin kuzeyinden dolaştığımda ise gemi anayolunun dışında, rahatça ve en az düzeyde yakıt harcayarak hedefime ulaşabilecektim. Zaten İngilizler Kuzey Denizi'nde 5 ve 22 Eylül 1914'teki başarılarımızdan dolayı gemi hareketlerini durdurmuşlardı.

Böylece fırtına, dolu, sağanak yağmur ve tipi altında, tam bir nisan havasında Kuzey Denizi'nde ilerlemeye başladım. Atlas Okyanusu'na açılmak üzere yu-

26 1918'de Kuzey Almanya'da donanmada çıkan ayaklanmalardan sonra komünist modele göre kurulan kurullar.



U21'*in güvertesinde dalgalı denizde yol alış.*

karıda, İngiltere'nin kuzey ucuna geldiğimde, ilk düşman gemisiyle karşılaşacaktım. İngilizler, Almanya'yı aç bırakmak için kuşatma altına almışlardı. Kuzey Denizi kendisi için tehlikeli gözüktüğünden, İngiltere'nin kuzey ucu ile Shetland Adaları, Faröer Adaları ve İzlanda'dan oluşan bir çizgi üzerinde, Amerika ve Almanya arasındaki gemi hareketini önlemek için bir ileri gözetleme kuşağı oluşturmuşlardı.

Bu nedenle herhangi bir karşılaşmayı göz önüne almam gerekiyordu.

Hava oldukça kötüydü. Tipi, sis ve yine kar yağışı. Öyle ki insanın burnunun ucunu görmesi olanaklı değildi. Denizaltının kulesi bir buzdağına dönüşmüştü sanki.

Bu beyaz ve gri senfoni, bu gök ve denizin sonsuz birleşmesi, bu sis yığını, önümde belli belirsiz biçimler oluşturuyordu.

Sanki sonsuz bir yolculuktu bu. İleri gözetleme kuşağına henüz gelmemiştik.

Hava gittikçe kapanıyor ve deniz gittikçe kabarıyordu.

Yine bir sis yığınının içine girdik. Çok geçmeden kuleyi döven bir kar yağışı başladı.

Arkada durum nasıldı acaba? Yavaşça arkama dönüp baktığımda donakaldım. Tüm ileri gözetleme kuşağı arkamda uzanıyordu.

Sis içinde bu kuşağı geçip çıkmıştık. Arkamda sağda bir gemi ve yine arkada solda bir başka gemi vardı...

Hemen bir durum değerlendirmesi yaptım. Dalmalı mı?

Saçma. Hemen önümde yeni bir sis yığını uzanıyordu, beni bir dakika içinde yutup gözden kaybederdi...

Gözümün önünde İngilizlerin birdenbire arkalarında bir denizaltı görerek asılan suratlarını canlandırdım...

O anda kıç taraftaki gemi benim ayırdıma varıyor. Uzun bir düdük sinyali veriyor.

İlerlemeyi sürdürdüm.

Kararlılığımı sarsmak için, denizin üzerinde boğuk bir biçimde yankılanan, bacadaki buharlı düdüğünü öttürmeye başladı.

Aldırış edilmeyecek gibi değil bu uyarı! Duymazlıktan gelmekle birlikte, önümde sürekli geri çekiliyormuş izlenimi veren sis yığınına girmek için can atıyorum...

Bir yandan da gemiyi gözetlemeyi sürdürüyorum. Gözetleme gemisinin arkasında yağmurluk ve başlık içinde tepinen denizci ne istiyor olabilir ki?

Orada ön tarafta ilgi çeken bir yığıntı var. Örtüsü kaldırılınca bir top olduğu ortaya çıkıyor.

"Hava ısınıyor" diyorum gözetleme görevlime ve sisin yakınlaşmış olmasına seviniyorum. Çevik İngiliz hazırlanıncaya kadar sis içinde gözükmez olacağımızı düşünüyorum.

Düşüncem doğru çıkıyor. İlk sis yığını kulemizin gri görüntüsünü sarmalamaya başlıyor.

Sis bizi yutuyor.

İngiliz'in ne söylemek istemiş olabileceği aklıma takıldı. Sinyal kitabını karıştırdım ve buldum: Hemen durunuz!

Karşıtımın bu dileğini, daha gidecek yolum olduğundan yerine getirmedim. İngiltere ve İrlanda'nın batısından dolaşarak, Atlas Okyanusu'nda güneye doğru yol almaya başladım.

Biskay Körfezi'nden[27] geçerek, çok kötü bir havada İspanya kıyısına ulaştım.

Berlin'deki Amirallik Kurmay Başkanlığı, Madrid'deki Alman Elçiliği aracılığıyla, benim için küçük bir yakıt tankeri ısmarlamıştı. Tankerle Corcubion koyunun[28] tarafsız sularında buluşacaktım. Tankerle gece buluşması İspanyollarca farkına varılmaksızın gerçekleşti. İlk gece önemli ölçüde yakıt aldıktan sonra, ertesi gece yine başka bir ıssız İspanyol koyunda buluşmak üzere sözleştik. Hava aydınlanmadan önce kıyıdan açıldım. Doldurduğum yakıtı aynı gün denedim. Ne yazık ki yeni aldığım yakıtın kullanılmaz olduğunu gördüm. Yanma noktasının yüksekliğinden, benim dizel motorlarımda kullanılamayacaktı. Ertesi akşam başka yakıt almadan tankerden ayrılarak, yolculuğu sürdürmeyi denemeyi kararlaştırdım. En az düzeyde bir yakıt kullanımıyla, Adriya'da, bağlaşığımız olan Avusturyalı kardeşlerimize ulaşabileceğimi ve orada motorlarım için iyi nitelikte yakıt alabileceğimi düşündüm.

Güneye doğru ilerlemeyi sürdürdüm. Birkaç gün sonra Akdeniz'e açılan fare deliğinin; Cebelitarık Ge-

27 Fransa'yla İspanya arasındaki körfez.
28 İspanya'nın batısında bir koy. Rio de Corcubion.

çidi'nin önündeydim. Önceleri geçidi gece su üstünde ilerleyerek geçebileceğimi düşünmüştüm. Ancak, görülmemek için her gemiyle karşılaşmada yön değiştirdiğimden, geçidin en dar yerine gün ağarırken gelebildim. Sol yanda geçide hâkim, yüksek Cebelitarık Kayalıkları, sağ tarafımda da Afrika kıyısı uzanıyordu. Dönüp geceyi beklemeyi, yakıtımın azlığı yüzünden istemiyordum. Bu nedenle geçidi su üstü ilerleyişiyle geçmeyi deneyecektim.

Nöbeti biten destroyer denizaltıyla ilgilenmiyor

Geçidin Cebelitarık Kayalıkları ve Septe Burnu[29] arasındaki en dar yeri, İngilizlerce büyük destroyerlerden oluşturulan bir güvenlik zinciriyle kapatılmıştı. Giriş ve çıkışı, yedi ya da sekiz torpidobot denetliyordu. Olabildiğince görülmemek için, oldukça güneyde, Afrika kıyısına çok yakın ilerlemeye başladım.



U21'*in güvertesinden Afrika'da gün batımı.*

29 Geçidin Afrika kıyısındaki burun.

Orada, arkadaki görüntü Fas'ın yüksek, kirli sarı kumul yığınlarından oluşuyordu. Denizaltının varlığını daha çok belli eden açık bir ufuk çizgisine göre amaca daha uygundu.

Yaklaşıyoruz, yaklaştık derken, düşmanın ileri gözetleme kuşağı gözüktü. Şimdi her an farkıma varabilirlerdi.

Bana en yakın olan, en güneyde ilerleyen destroyerdi. Karaltısını açıkça görüyor ve yardığı dalgalardan, oldukça hızla kuzeye doğru ilerlediğini çıkarabiliyordum.

Yitirilecek zaman yoktu. "Herkes dalış yerlerine. İvedi dalışa hazırlanın."

Dürbünüm alnıma yapışmıştı neredeyse. Bizi çoktan görmüş olmalıydı...

Görmediyse bile döner dönmez görecekti.

Ama İngiliz anlaşılmaz bir biçimde kuzeye, limana doğru yol almayı sürdürdü.

Birden Cebelitarık Limanı yönünde baca dumanları belirdi. Kuşkusuz, destroyere doğru gelen gemilerdi bunlar.

Ne olup bittiğini anlamıyordum.

Saatime baktım. Tam olarak sabahın sekiziydi. Gülmeye başladım. Bilmece çözülmüştü.

Güzel eski bir denizci sözü vardır: "Uslu denizci oturur ve uyuklar, sekizde de görevini bir sonrakine verir." Şu anda da tıpkı böyle oluyordu. İngiliz, kuzeye doğru uyuklamasını sürdürdü. Her iki geminin nasıl görev değiştirdiklerini, görevi üstlenenin de Afrika kıyısına doğru yol alarak sadık ve uyumlu bir biçimde kötü düşmanın Akdeniz'e giriş ve çıkışını denetlediklerini görüyordum. Bu arada ben de geçidi güpegündüz su üstünde geçip, Akdeniz'e açılmıştım.

5

HMS Triumph'*u Nasıl Batırdım*

Sicilya'ya kadar ana gemi yolunun dışında kalmaya çalışarak, sürekli Akdeniz'de ilerliyorum. Daha sonra ada kıyıları boyunca ilerlerken, parlak güneş altında çiçeklenmiş kaktüsler, palmiyeler önümüze bir masal bahçesi seriyor. Görkemli bir yolculuk...

Tüm bu görüntüyü silen sağanak yağmurla birlikte, kıyı da gözden kayboluyor. Ancak yağmur uzun süreceğe benzemiyor. Önümüzde açılan ufuk çizgisinden bu belli oluyor.

Fransız destroyerlerince sıkıştırılıyorum

Bu arada bir gökkuşağından çıkan dört büyük ve modern Fransız destroyeri beliriyor.

Aramızda 2000 metre ya var, ya yok. Köpüklü dalgaları yararak, büyük bir hızla bize doğru geliyorlar.

"Acil dalış!"

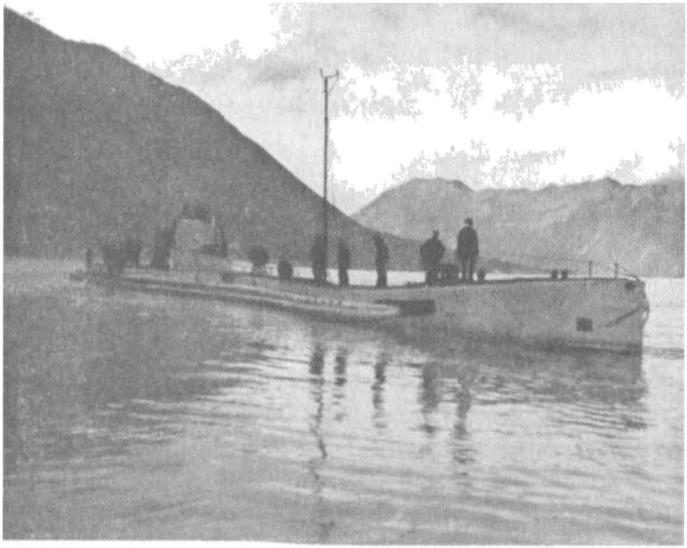
Oldukça derine dalıyoruz. Ancak üzerimizde dönen pervanelerin çıkardığı gürültüyü açık seçik duyuyoruz.

Yeniden bir pervane sesi...

Sonunda periskopumu çıkarmaya giriştiğimde, üzerime gelen destroyeri görüyorum.

Periskopu yine aşağıya çekiyorum.

Gündüz su üstü ilerleyişi olası görünmüyor. Önce Sicilya kıyıları karaltısında doğuya doğru ilerlemeyi



U21 *Cattaro Koyu'nda.*

deniyorum. Ancak, Fransız destroyerlerince izlendiğimden bundan vazgeçiyorum.

Yolumu sürdürmek için, Malta'nın güneyinden dolaşmayı yeğliyorum. Buraya kadar her şey yolunda gidiyor. Adriya kıyısına ulaşmak için doğuya ve kuzeye yöneldiğimde, düşman yeniden farkıma varıyor. Fransızlarca izlendiğim zorlu saatlerden sonra en sonunda Adriya kıyılarındaki bağlaşığımıza ulaşıyorum. Bocche di Cattaro[30] deniz üssüne bir Avusturya torpidobotu eşliğinde giriyorum.

Buraya kadar her şey yolunda gitti. Limana ancak yarım ton kadar bir yakıtla girmeme karşın, makineler buraya kadar bir aksaklık çıkarmadan çalıştılar. Karşılama içten ve görkemliydi. Yirmi dört saat içinde

30 Karadağ kıyısında bir körfez. Yerel adı Boka Katorska.



U21 *Adriya'da Dalmaçya kıyısındaki Perasto kenti açıklarında.*

yeni yakıtımı almıştım. Motorların da biraz bakımı yapıldıktan sonra, İstanbul'a doğru yolculuğumu sürdürmeye hazır duruma gelecektim.

Cattaro koyunun tüm sessizliği ve güzelliğine karşın, insan burada da savaşın sürdüğünün farkına varıyordu. Bu güzel koyun üzerinde yükselen Lovcen Dağı, Karadağlıların egemenliğindeydi. Karadağlılar her gün buradan zayıf Avusturya saflarına topçu ateşi açıyorlardı. Sabah saat 10-11 arası büyük kayalığın arkasına getirdikleri topla 8-10 atış yapıyorlar, öğleden sonra topu yine yerine götürüyorlardı. Böylece o gün için savaş bitiyordu. Bununla birlikte limanda fazla oyalanmadım. Birkaç gün sonra denizaltımın bakımı yapılmış, yeni yiyecek alınmıştı. Varış yerim olan Çanakkale Boğazı'na ulaşmak üzere yola çıktım.

Çanakkale'ye doğru

Yolculuk, Adriya'da güneye ilerlemeyi, Yunanistan'ın güney ucundan dolaşıp Yunanistan'la Girit arasından geçerek Ege Denizi'ne açılmayı öngörüyordu. Kimi yerde anakara, kimi yerde adalar olmak üzere, her yerde kara görülebiliyordu. Eski Yunan tapınakları beyazlıklarıyla göz kamaştırıyordu. Göğün güzel mavisi, pırıl pırıl bir hava, kıpırtısız ve gök kadar mavi olan denizle, tam bir dinlence yolculuğu gibiydi! Ancak buna rağmen gevşememiştim. Adalardan birinde gelişimi, Çanakkale Boğazı önündeki düşmana bildirerek, üzerime gemilerini gönderebilecek bir gözetleme noktası olup olmadığını bilmiyordum. Bundan başka durgun bir deniz, bir denizaltı için uygun bir saldırı ortamı değildi. Sualtında ilerlerken periskopu su üstüne çıkardığımda, arkasında bıraktığı köpük izi uzaktan görülmesine neden oluyordu. Tıpkı bir bastonu bir banyo küveti boyunca sürüklemek gibi.

Kuşkusuz en uygun yol doğrudan güneyden gelip, Çanakkale Boğazı'na yönelmek olurdu. Ancak, bu kez de yine bir küçük rota değişikliği yapmam gerekiyordu. Batıda Yunan kıyıları boyunca kuzeye doğru ilerleyerek Athos Dağı yakınlarından geçip, Bulgaristan kıyıları[31] boyunca doğuya yönelmeliydim. Böylece kuzeyden gelerek, Gelibolu Yarımadası ile Semadirek ve İmroz [Gökçeada] arasından geçip, Boğaz önüne çıkmak istiyordum. Bu değişikliği yapmamın nedeni şuydu: Tuna, Don, Dinyester, Prut vb büyük ırmaklar Karadeniz'e dökülüyorlardı. Bu büyük akıntı, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Akdeniz'e akıyordu. Boğaz'daki

31 Batı Trakya o sıralar Bulgaristan toprağıydı.

akıntının hızı, yaklaşık 4 deniz miline ulaşıyordu. Açıkça görülebileceği gibi bu akıntı Çanakkale Boğazı'nın girişinden Ege Denizi'ne çıkıyor, buradan da güneybatı yönüne ilerliyordu. Eğer doğrudan güneyden gelmiş olsaydım, sualtında bu akıntıya karşı yol almam gerekecek ve düşmanla karşılaşmadan önce akümün büyük bölümü boşalmış olacaktı. Oysa kuzeyden gelirsem fazla bir çaba göstermeden kendimi akıntıya bırakarak güneye doğru inecektim. Rotam üzerinde, Dedeağaç'ın batısında Semadirek Adası ile anakara arasında yer alan düşmanın ilk ileri gözetleme kuşağı ile karşılaştım. Düşmanın bu denli kuzeyde yerleştirdiği kuzey gözetleme kuşağı, ne denli dikkatli davrandığını gösteriyordu. Düşmanın ileri kuşağının farkına varır varmaz geri döndüm. Ancak korkudan değil, düşman ileri kuşağını gece su üstü ilerleyişiyle geçebilmek için.

Havanın kararmasıyla birlikte, düşmanın karaya çıktığı Çanakkale Boğazı'nın girişine doğru ilerleyişimi sürdürdüm. İlk ileri gözetleme kuşağını su üstü ilerleyişiyle görülmeden geçtim. Bunun biraz güneyinde düşman, aralıkları daha dar olan ikinci bir gözetleme kuşağı oluşturmuştu. Bu kuşağı su üstünde geçmek olanaksız olduğundan dalmam gerekiyordu. 40 metre derinliğe dalarak, denizaltıyı sualtında ancak tutacak kadar düşük bir hızla, tüm gece boyunca güneye doğru ilerledim. Ertesi sabah gün ağarırken, ortalığa göz atmak için, periskopumu ancak çıkarabileceğim 10 metre derinliğe çıktım.

Su üstünde düşündüğümden de fazla, olağanüstü bir hareketlilik göze çarpıyordu. Düşmanın elindeki tüm torpidobot, gözetleme ve karakol gemileri büyük bir hızla bir aşağı bir yukarı ilerliyor, Gelibolu Yarımadası ve İmroz arasında zikzak çizerek denizaltı arıyorlardı.

Beni sekiz gün önce Sicilya açıklarında görüp izleyen Fransızların, varlığımı ivedilikle Çanakkale Boğazı önündeki düşman donanmasına bildirdikleri anlaşılıyordu. Periskopumu görmeleri uzun sürmedi ve kovalamaca başladı. Boğaz'ın düşmanın çıkarma yaptığı yerine olabildiğince görülmeden ulaşabilmek için, sabah 05.30'dan öğleye kadar sualtında zikzaklar yaparak, güneye doğru yol aldım.

Öğlen 12'ye doğru, kıyıya yakın bir düşman savaş gemisinin farkına vardım. Bu İngiliz zırhlısı *Triumph*'du. Kıyıdaki düşman gözetlemesinin oldukça zayıf olduğunu belirledikten sonra, periskopumu ivedilikle içeri çekerek gemiye doğru yöneldim. Yaklaşık 45 dakika sonra saldırıya geçmek için yine 10 metre derinliğe çıktım.

İngiliz zırhlısı sabah Türk siperlerini yandan atışa almış ve şu anda öğle molası vermişti. Gemi, torpido korunma ağları gerilmiş olarak, yaklaşık 5-6 deniz mili hızla kıyıda bir aşağı, bir yukarı gidip geliyordu. Tüm gemi ekibi üst güvertede güneşleniyor, yalnızca gözetleme postaları çifte dürbünlerle ağır donanmış olarak bir denizaltı arıyorlardı. İvedilikle saldırıya hazırlandım. Ancak ne yazık ki acil atış yapılabilecek kadar yakında değildi. Yerimi belli etmemek için periskopu yeniden içeri çekmek istediğimde, saldırı düşünceme uymayan bir durumun farkına vardım. İngiliz zırhlısı kendisini, 1000-1200 metre açıklıkta son hızla çevresinde dönen büyük bir destroyerle güvenlik altına almıştı. Bu açıklık, bir denizaltının torpido atışı için en uygun olan uzaklıktı. İngiliz kuşkusuz bunu iyi biliyordu. Düşmana atış için biraz daha yaklaşmak üzere periskopumu içeri çekerken, zırhlının burnunu dönen destroyerin hızla bana doğru gelmekte olduğunu gördüm.

Bir atışa bağlı olan yaşam

Bir saniyelik bir sürede karar vermem gerekiyordu: Saldırmalı mıydım? Bu durumda denizaltımla kumar oynamış olacaktım. Yok edildiğimde, yeni bir Alman denizaltısının gelmesi ne yazık ki altı hafta sürecekti...

Neden şimdi saldırayım? İngiliz yarın ya da yarından sonra da bir hedef olarak önümde olacak.

Yaklaşıyor. Destroyer bir ok hızıyla suları köpürterek yaklaşıyor...

Sonuçta bir denizaltının Çanakkale Boğazı önlerindeki açık varlığı, düşmanı son derece tedirgin etti.

Bir kez daha göz açıp kapayıncaya kadar geçecek olan zaman, saldırı şansını yok edecekti...

Saldırmaya karar verdim!

"16 metreye!"

Bu derinlikte destroyer beni mahmuzlayamazdı... Daha derine inmeye ise zaman yoktu. Üzerine doğru ilerlediğim *Triumph*'la çarpışmamak için torpidoyu ivedilikle fırlatmam gerekiyordu.

16 metre derinliğe inmiştim. Destroyerin pervaneleri üzerimde dönüyordu...

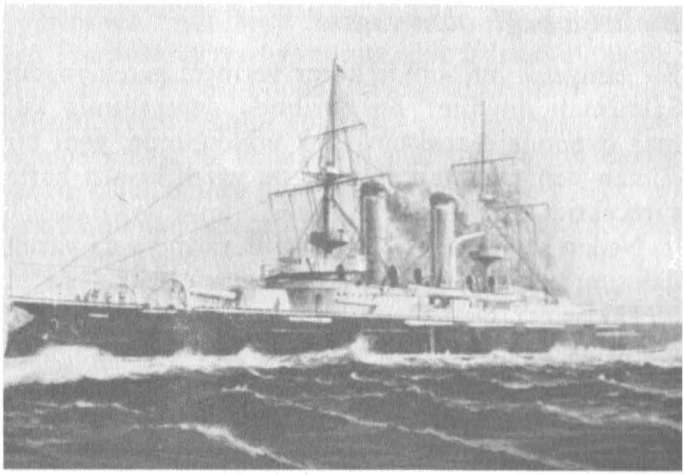
Pervanelerin gürültüsü gittikçe artıyordu... O da nesi? Denizaltı sarsıldı... Şimdi su bombaları patlayıp bizi yok edecek. Çünkü gemi tam olarak üzerimizde.

Soluklarımızı tutarak, sıkıca bir yerlere tutunuyoruz. Şimdi korkunç bir patlama olacak...

Saniyeler ağır ağır düşen damlalar gibi... Bir şey olmuyor.

Pervanelerin gürültüsü uzaklaşıyor. Denizaltıyı parçalayacak bomba da düşmüyor. Destroyer farkımıza varmadı!

"10 metreye!"



İngiliz zırhlısı Triumph.

Periskoptan baktığımda zırhlı 400 metre ilerimdeydi. Hedefimden sapmıştım. Oldukça keskin bir dönüş yapmam gerekiyordu.

Hızla ileri. 300 metre... 200 metre...

Ve torpidoyu fırlattım! Torpido ağından içeri!

Benim için tek yol olan, zırhlının altından dalarak geçmeden önce, bana yöneltilen topları görüyorum. Atışların patlamaları...

Korkunç bir sarsıntı izliyor bunu...

Denizaltı bir top gibi fırlatılıyor... Duvarlara savruluyoruz...

Olayın sarsıntısını atlatıp biraz kendimize geldiğimizde, tüm görev noktalarından bildiri istiyorum. Neyse ki her şey yerinde... Akü sağlam.

Sonucuna değen bir ürperti yaşadık. Zırhlı yan yatarak, dokuz dakika içinde mavi sulara gömüldü.

Düşman artık bir denizaltı olduğunu biliyordu ve hemen aramalara başladı.

Gece su üstüne çıkarak akümü doldurabilmek umuduyla, düşmanın gözetleme kuşağı dışına çıkmak için güneye doğru ilerliyorum. Ama İngiliz, inatçı bir biçimde peşimde. Ancak gece yarısından sonra güneyde, oldukça uzakta su yüzüne çıkabiliyorum. Bu saldırı boyunca aralıksız 29 saat sualtında kalmıştım!

İstanbul'a geldiğimde konuşma olanağı bulduğum, Gelibolu Yarımadası'nda siperlerde İngiliz zırhlısının batışını izlemiş olan bir Alman silah arkadaşı, aşağı yukarı şunları anlattı: Ortada olağanüstü bir durum olduğu seziliyordu. Düşman birkaç günden beri yoğun bir gözetlemeye girişmişti. Bununla birlikte bir denizaltının Çanakkale Boğazı önünde boy göstereceğinden kimsenin haberi olmadığı gibi, inanması da güç geliyordu.

O öğleden sonra İngiliz zırhlısını torpilleyip batırdığımda, yüksek kıyının üzerindeki herkes; Türkler, İngilizler, Avusturalyalılar siper savaşını bırakmış, siperlerinden çıkarak, ayakları dibinde batmakta olan zırhlıyı seyretmeye koyulmuşlardı.

Bu olay 25 Mayıs 1915'te Wilhelmshaven'den ayrılışımdan tam olarak bir ay sonra gerçekleşmişti. Zırhlı, savaşın başlangıcında Doğu Asya'da[32] bulunuyordu. Oradaki çatışmada, Kiautschou'daki[33] kolonimizin tabyalarına orta ağırlıkta toplarıyla oldukça zarar vermişti. Bu olaydan sonra, Kiautschou'yu savunmuş ve o sıralar Japonların elinde esir olan silah arkadaşlarımdan, onlara oldukça zorlu anlar yaşatan *Triumph*'u batırdığım için coşku dolu mektuplar alacaktım.

32 Çin.
33 Almanya'nın I. Dünya Savaşı'nda Çin'deki kolonisi, günümüzde Jiaozhou (Cyavcoğ).

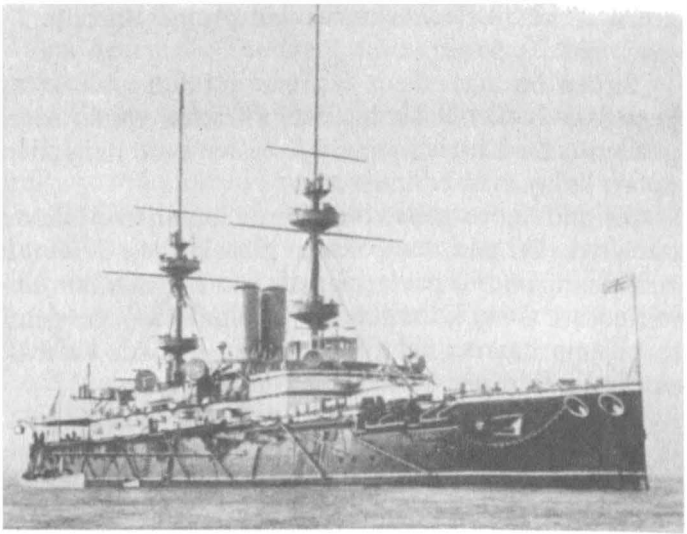
6

Majestic'i Yok Ediş

İlk saldırımın başarılı oluşundan sonra aynı şeyi ikinci bir kez daha denemeye karar veriyorum.

Ertesi gün, kuzeyde Bulgaristan kıyısına ulaşmak için batıya doğru yöneliyorum. 26 Mayıs akşamı da yine Semadirek Adası'nın kuzeyine, tam olarak iki gün önce bulunduğum yere geliyorum. Düşman ileri gözetleme noktası da yine aynı yerinde. Bu kez de ilk ileri noktayı, görülmeden su üstü ilerleyişiyle geçiyorum. İkinci noktada ise yine dalmam gerekiyor. Geceyi sualtında 40 metre derinlikte geçiriyorum. Bu arada sualtındaki ilerleme hızımı, sabah gün ağarırken İlyas Burnu[34] altında olacak biçimde ayarlıyorum. Böylece gece boyunca, İmroz ile Gelibolu Yarımadası arasındaki sularda bulunan gözetleme güçleri arasından, sualtında kolayca geçebilecektim. Gelibolu Yarımadası'nın ucundaki İlyas [Mehmetçik] Burnu, düşmanın çıkartma yaptığı yerdi. Bu yüzden çıkartma noktasını koruma altına alan bir savaş gemisi olması gerektiğini göz önüne almam gerekiyordu. Yarımada kıyısında birliklerin karaya çıkarılmasına uygun rıhtımı olan bir liman olmadığından, İngilizler basit bir gemi iskelesi yapmışlar, olabildiğince uzun bir yük gemisini[35] tam

34 Seddülbahir'de en uç nokta.
35 River Clyde adlı kömür gemisi.



İngiliz zırhlısı Majestic.

yol karaya oturtarak çözümlemişlerdi. Ancak gemi yüksekte kalıyordu ve karaya oturmuş durumdayken arkası da su içindeydi. Araç gereç ve birlikler, geminin kayıklarıyla karaya çıkarılıyorlardı. Bu bir rıhtım oluşturmak için gayet kolay, ama epey pahalı ve uzun süreli kullanıma uygun olmayan bir çözümdü. Bu çıkartma noktası, bir savaş gemisince de korunuyor olmalıydı. Gerçekten de bu kanımda haklı çıktım.

27 Mayıs sabahı durum değerlendirmesi yapmak amacıyla ilk kez yeniden periskopumu çıkardığımda (saat 06.30'a geliyordu), oldukça çok sayıda küçük gözetleme ve yük gemisi gördüm. Tıpkı yuvaları çevresinde gidip gelen arılar gibi, çıkartma noktası çevresinde bir aşağı bir yukarı gidip geliyorlardı.

Peki ya tüm bu yoğun etkinliği koruma altına almış olması gereken savaş gemisi neredeydi?

Sağa sola ilerledim, ancak bir şey göremedim. İlginç.

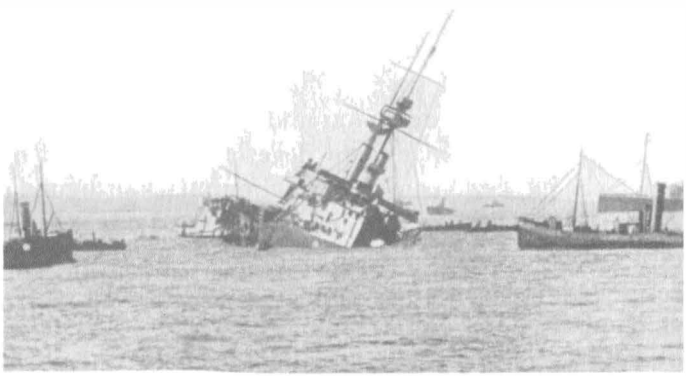
Birden bir sürü deniz taşıtının üstünden bir savaş gemisinin görkemli bir biçimde yükselen gri direkleri göründü. Bu kargaşa yığını içinde kamufle renginden dolayı kolay ayırt edilmiyordu.

Biçimine göre gemi, bu sularda bulunan *Majestic* olmalıydı. İki gün önce olduğu gibi, kardeşi *Triumph* zırhlısının sonunu paylaşmamak için kıyıya yakın demirlemişti. Gemi komutanı böyle yapmakla, eğer gemi torpillenip batarsa üst güvertenin su üstünde kalarak ekibin kurtulmasına olanak vereceğini umuyordu.

Bu varsayımın doğruluğunu denemek oldukça güç. Birçok kez torpidomu İngilizlerin bedenine gömmek için çevredeki gemilerle ileri geri gidip gelmeme rağmen, hiçbir boşluk bulamadım.

İngiliz zırhlısı yan yatıyor

Bir kez daha bu arı kovanı boyunca ilerlerken sonunda gerçekten bir boşluk gördüm.



İngiliz zırhlısı Majestic'*in batışı.*

Bu boşluk fazla büyük değildi, en fazla 20 metre. Fakat denemeliydim. Denizaltımı tümüyle hedefe yönlendirdim. Kim bilir, belki...

Şu anda yönümü tam olarak *Majestic*'in arkasına doğru çevirmiştim. Elektrikli düğmeye bastım... Denizaltı sarsıldı, torpido fırlamıştı.

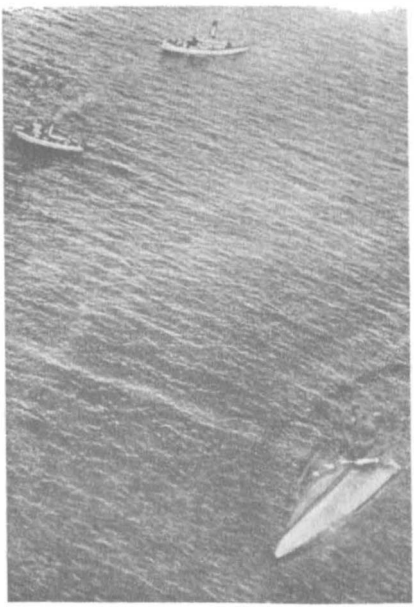
Torpido birçok deniz taşıtının arasından kabarcıklı bir iz bırakarak ilerlemeye başladı. Eğer bu taşıtlardan biri araya girmezse...

Ve araya bir şey girmiyor: Yeri göğü sarsan bir patlama...

Kazan bölümünü vurduğum kesin... Geminin tümüyle sarsıldığını görüyorum... Kafa vuruşu, denizcilerin dediği gibi... Devrilecek gibi... Gömülüyor... Bir dakika geçiyor, iki, üç, dört... Sonunda gemi bir balina gibi tümüyle yana dönüp sulara çarpıyor. Dalgalar öteki deniz taşıtlarına vuruyor. Bu anlatılmaz kargaşa içinde birden geminin ön bölümünün omurgası gözüküyor. Zırhlının öteki bölümü ise suların içine gömülmüş durumda.

15.000 tonluk zırhlının yok oluşu, dört buçuk dakika sürdü.

Güneydoğuya doğru akan akıntıyı kullanarak, bu kez



Batan Majestic'*in uçaktan görünüşü.*

de izlenmekten kurtuluyorum. Ertesi gün yine açıktan dolaşıp, Yunanistan kıyısı boyunca kuzeye ilerleyerek 28 Mayıs akşamı Boğaz girişine doğru ilerlemek üzere Semadirek açıklarına geliyorum.

Fakat ortalıkta torpido atmaya değecek hiç düşman gemisi görülmüyor. Yalnızca torpidobotlar ve gözetleme gemileri kıyı önünde hızla bir aşağı bir yukarı gidip geliyorlar. Birçok kez ileri geri gidip geldikten sonra, İmroz Limanı'nda birçok baca dumanının farkına vardığımda, önüme bir hedef çıkabileceğini umarak, oraya yöneliyorum.. Fakat oradakiler de yalnızca küçük gemiler. Ne yazık ki düşmanın farkıma varması uzun sürmüyor ve beni yeniden izlemeye başlıyor.

Kıyıdan bir an önce uzaklaşmanın iyi olacağını düşünüyorum.

Denizaltım ağa takılıyor ve neredeyse yitiriliyor

Birden yumuşak bir sarsıntı oluyor. Denizaltı geriye çekiliyormuşçasına bir garip duygu. Aynı anda geminin ön tarafında bir sürtünme oluyor. Ben duyuyorum, ekibim duyuyor... Gergin yüzlerle bana bakıyorlar.

"Tamyol geriye!"

Sürtünme daha güçlü duyuluyor. Gemi biraz kıpırdıyor, sonra yine hareketsiz kalıyor. Bir denizaltı ağının içine girmiştik!

Bu ağları tanıyordum. Denizaltının gövdesinin çevresindeki bu parmak kalınlığındaki tellerin, yukarıda su yüzeyinde sallanan ve ağı taşıyan şamandıralara bağlı olduğunu biliyordum. Gözetleme gemileri bunun farkına varmadıysa, uyuyor olmalılar. Birazdan su bombaları yağmaya başlar... Yaşamımız burada noktalanabilirdi...

En fazla birkaç dakika daha...

Denizaltı yerinden kıpırdamıyordu artık. Başka bir biçimde yeniden denedim.

"Tamyol ileri!"

Pervaneler suyu burgaçlıyordu... Ağ dayanıyor... Dayanıyor... Sonunda ağda sıkışıp kalıyoruz.

Birazdan bombalar gelecek...

Bir mucize gerçekleşiyor. Denizaltı kıpırdıyor... Yavaşça... Biraz daha... Sonunda kıpırdıyor. Biraz sarsıntıyla olması gereken gerçekleşiyor: İlerliyoruz! Ağdan kurtulduk. Derin bir nefes alıyoruz!

Ancak biraz erken sevinmiştik. İlerlememiz olağanüstü yavaştı. Ağdan kurtulmamış, ama çelik ağın büyük bir bölümünü parçalayarak şamandıralarıyla birlikte sürüklemiştik. Deniz yüzeyinin 60 metre altında bu eskrim maskesiyle ilerlerken, nefesimi tutmuş, pervanelerin çıkardığı sesi dinliyordum. Her an bu lanet olası telin pervanelerime dolaşmasından çekiniyordum.

Gözetleme gemilerinin görüş alanı dışına çıktığımıza inandığımda, ürkerek derinlik dümenini denedim. Tel dolanmamıştı.

"Su üstüne!"

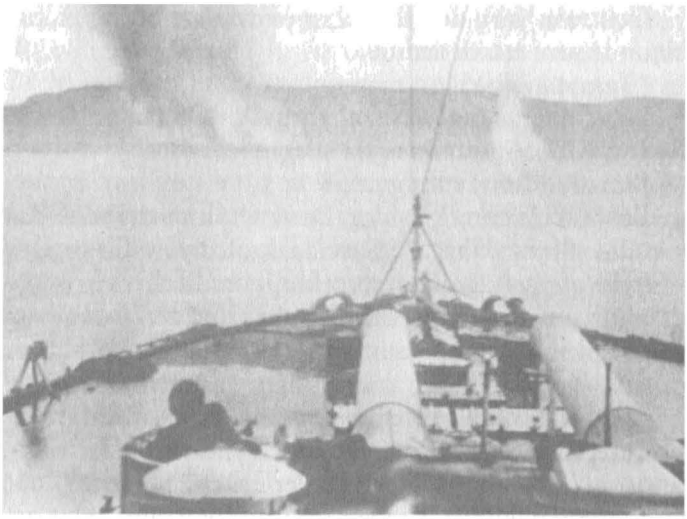
Düşmandan hiçbir iz yok.

Bir buçuk saat süren zorlu bir çabadan sonra, denizaltıyı bu cehennem olası ağdan kurtarmayı başardık.

30 Mayıs'ta Çanakkale Boğazı önünde saldırmak için gemi aramam bir işe yaramadı. Tıpkı 29 Mayıs'ta olduğu gibi, ortalıkta büyük savaş gemisi bulmak olası değildi.

Güçlü İngiliz ve Fransız Donanması, küçük bir Alman denizaltısı karşısında Ege Denizi'ne dönmüş ve Limni Adası'nın[36] oldukça korunaklı limanına sığınmışlardı. Bu durumda güneye, Türk bağlaşık ile ka-

36 Lemnos.



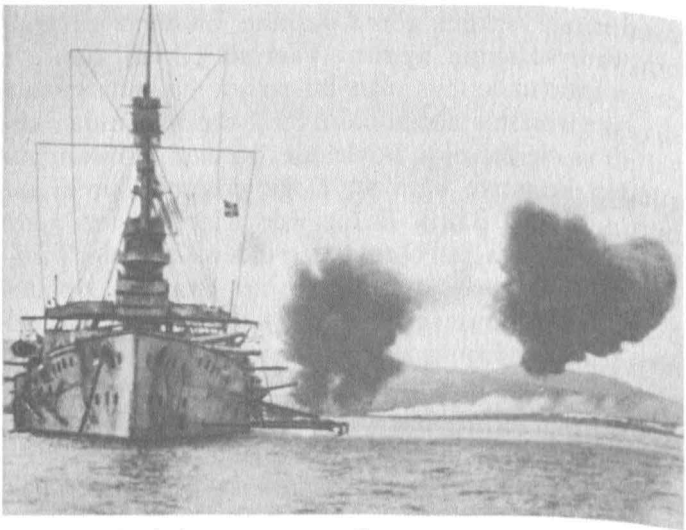
Türkler çekilen İngiliz gemilerini topa tutarken.

rarlaştırdığımız, Bodrum yakınlarındaki bir buluşma noktasına[37] doğru yola çıktım. Burada, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş ve Türk Mayın Engelleri üzerine bilgi almak istiyordum.

Türk Mayın Engelleri üzerine bilgilendikten sonra, yeniden Çanakkale Boğazı'na doğru yola çıktım. Yine hiçbir düşman gemisiyle karşılaşmadan 4 Haziran'da akıntının çok fazla olmadığı, olabildiğince derin bir noktadan Boğaz'a girdim. Böylelikle düşmanın döşemiş olabileceği mayınların da altından geçebilecektim. Hemen öğleden sonra, Türk liman kenti Çanak'a[38] geldim. Boğaz Komutanı Amiral Usedom Paşa'ya gelişimi bildirdim. Kartvizitimi ise, daha önce Boğaz önünde batırdığım gemilerle iletmiştim! Ertesi gece

37 Orak Adası'nın karşısında bir koy.

38 Çanakkale'nin o dönemde yabancılar arasında yaygın olan kısa söylenişi.



İngiliz kruvazörü Cornwallis geri çekilişi sırasında Çanakkale tabyalarını topa tutarken

KÜTÜPH

Marmara Denizi'nde ilerleyerek, 5 Haziran sabahı güneşin pırıldayan ışıkları camilerin kubbelerini ve minarelerini aydınlatırken İstanbul önlerine geldim. Türk halkının coşkulu karşılamasıyla Galata Köprüsü'nün altından geçerek, Altın Boynuz'a[39] girdim. Wilhelmshaven'den yola çıkıp, tüm Avrupa'nın çevresini dolaşarak İstanbul'a gelen ve gelirken de tüm olumsuz etkenlere karşın, iki de düşman zırhlısı batıran bu ilk denizaltı, yalnızca Alman denizcilerinin girişkenliğin ve gözü pekliğinin değil, aynı zamanda savaştan hemen önce böylesine beklentiler için hazırlanmış olan Alman tekniğinin de bir başarısıydı.

Bu seferin başarısı, siyasal ve askeri alanda da etkisini gösterdi. Çanakkale Boğazı önünde bir Alman de-

39 Haliç.

nizaltısının varlığını gören düşman, bu deniz girişiminin yararsızlığının ayırtına vararak çekildi. Şimdiye değin tarafsız kalmış olan Bulgaristan'ın saflarımızda savaşa girmesine neden oldu. Sırbistan iki yandan kuşatıldı ve ele geçirildi. Böylelikle, önceleri Sırbistan yüzünden kesintiye uğrayan Doğu çizgimiz, şimdi bir bütün olarak Baltık Denizi'nde Riga Körfezi'nden başlayıp, Rusya ve Polonya üzerinden Karpatlar'ı aşarak, sırasıyla Sırbistan, Bulgaristan, İstanbul, Anadolu, Mezopotamya ve Filistin'i geçerek, Süveyş Kanalı'na uzanıyordu.

Bu girişimimden dolayı ben, "Pour le Mérite"[40], ekibim ise, Birinci Derece Demir Haç Madalyası ile ödüllendirildik.

Daha sonraları basında, İstanbul'a *U51* denizaltısının gittiği yazıldı. Bu doğru değildi. *U51*'in o aralar henüz yapımı sürüyordu ve savaşa hazır değildi. Gerçi yoldayken geminin ön tarafına beyaz boya ile 'No 51' yazıldı, ancak bu benim düşmanı ve basını yanıltmak için düşündüğüm bir savaş hilesiydi. Böylece denizaltının tam olarak sınıflandırılmasının önüne geçilmiş olacaktı. Tüm savaş boyunca yalnızca denizaltım *U21*'i yönettim.

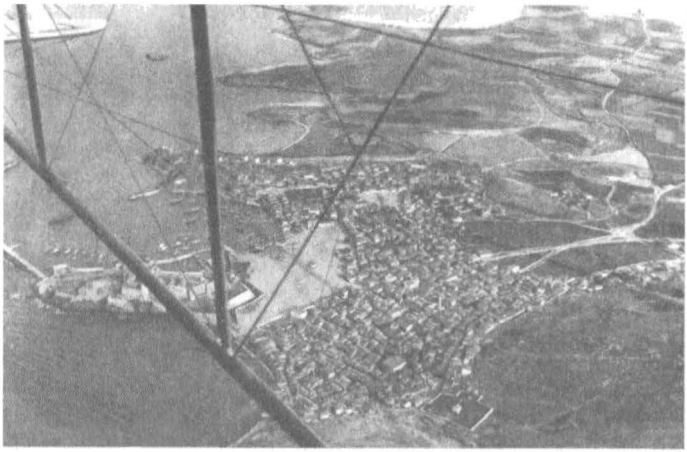
40 Dönemin en yüksek Alman askeri madalyası.

7

Bir Mayına Çarpıyoruz!

İstanbul'da ilk yapılacak iş, denizaltımı yeniden büyük girişimler için hazır duruma getirmekti. Motor ve makinelerin bakımı kendi ekibimce yapıldı. Yakıt ve yiyeceği İstanbul'da kolayca edindik. Yalnızca yedek torpido bulmak karşımıza büyük bir sorun olarak çıktı. Bu durumda önceleri *Breslau* adlı bir Alman zırhlısı olan Türk zırhlısı *Midilli*'ye gidip, torpidolarımı oradan sağlamaktan başka çözüm yoktu. Çünkü *Breslau*'da benimkilerin aynısı torpidolar vardı. *Breslau* savaşın başlangıcında Messina'dan İstanbul'a geldiğinde hiç torpido kullanması gerekmemişti; bu nedenle de tüm torpido yedekleri olduğu gibi duruyordu. Türkler denizaltının ve motorların bakımı konusunda ellerinden gelen her şeyi yaparak yardımcı oluyorlardı. Bu konuda bir kaygımız kalmamıştı.

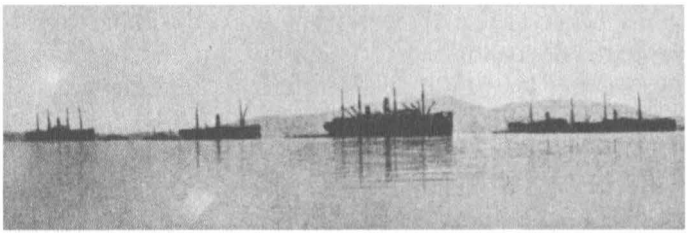
Çanakkale Boğazı önündeki girişimlerimde ve Boğaz'dan geçiş sırasında bunun pek de kolay olmadığının farkına varmıştım. Şimdi düşmanın, Alman denizaltılarının Boğaz önündeki başka etkinliklerini zorlaştırmak için her yola başvurmuş olabileceğini göz önüne almam gerekiyordu. Bu yüzden Boğaz Komutanı'na Çanakkale Boğazı'nın dışında, Ege Denizi'nde bir denizaltı üssü kurulmasını önerdim. Buradan daha sonra başka denizaltılarla birlikte düşmanın etkinlikleri, daha da önemlisi İngilizlerin Boğaz önünde mayın döşemeleri üzerine en güncel duyumlar elde



Çanakkale Savaşları sırasında İngiliz ve Fransız bombardımanıyla yerle bir olan Yenişehir ve Kumkale.

edilebilirdi. Bundan başka bu üs acil durumlarda az miktardaki yakıt ve yiyecek gereksinimlerini karşılayabilecekti.

Bu amaçla bir Türk torpidobotuyla Çanak'a gittim. Burada bir Alman deniz subayı ve birkaç Türk süvarisi eşliğinde ilk olarak Boğaz'ın Anadolu yakasında bir üs aramaya koyuldum. At üzerinde Türk kıyı tabyalarının arkasından batıya, Seddülbahir'in tam karşısında yer alan Kumkale Burnu'na kadar gittik. İngilizler Seddülbahir'i ele geçirmiş ve buradan boğazın Anadolu sahili ile Bozcaada arasında ateş edecek hedef arıyorlardı. Halkı tarafından terk edilen, İngiliz ve Fransızların atışlarıyla tümüyle yıkılan Yenişehir Kumkale'deydi. Oraya vardığımızda akşam olmuştu. Geceyi geçirmek için sığındığımız bir bölümü ayakta kalabilmiş bir mahzende, yanımıza aldığımız yiyeceklere saldıran yabani köpekler yüzünden rahat uyuyamadık.



İngiliz-Fransız taşıma filosu Bozcaada açıklarında.

Sabah gün ağarırken sarp kıyının ucunda yer alan, düşmanın bir çıkartma girişimi için hazırlanmış Türk siperlerine gittik. Orada *Majestic*'in batışını büyük bir coşkuyla izleyen siperlerin Türk komutanından olayın ayrıntılarını dinledim. Bir gün önce İngilizler uçaktan bizi gözetlemişlerdi. Yeterince sakıngan davranmadığımızdan dolayı, bir İngiliz monitoru[41] Bozcaada ile Anadolu yakası arasındaki sığ sularda demirleyerek, güvertesindeki tek ağır topunu gözetleme noktamıza çevirmeye başladı. İlk atış arkamızda oldukça uzağa düştü. Fakat düşmanın yandan atışı çok iyiydi. Yaklaşık beş dakika sonra, monitorun yine yan atışı iyi olan bir mermisi hemen önümüzde yere düşünce, düşmanın bizi gözetlediğini anlamıştık. Bir sonraki atışın ateşini görünce gözetleme noktamızı bırakarak, yanlardaki irtibat siperlerine dönmeyi kararlaştırdık. Yaklaşık beş dakika sonra, üçüncü atışın ateşini görür görmez, olabildiğince hızla koşarak uzaklaşmaya çalıştık. Islık çalarak gelen mermi yakınımızda yere çakıldı. Sağa sola fırlayan taşların ardından, toz bulutu da dağıldıktan sonra yine gözetleme yerimize dönmek istedik. Ancak gözetleme yerimizin olduğu yerde yaklaşık 10 metre çapında ve beş metre derinliğinde bir çukur vardı. Böylece burada korunaklı bir denizaltı üssü kurmak

41 Su kesimi fazla yüksek olmayan ve kıyıya daha fazla sokulabilen gemiler.

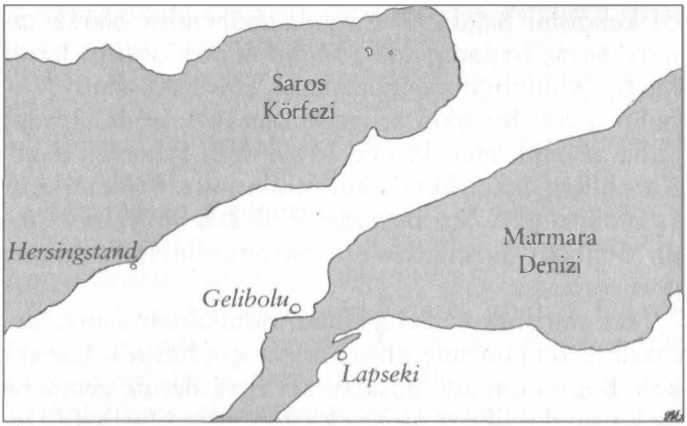
olası olmayacaktı. Her şeyden önce düşman karşıda uzanan Bozcaada'yı ele geçirebilirdi. Daha güneyde bir üs yeri aramaksa, iç kesimlerle olan bağlantının ve yolun kötülüğü yüzünden bana faydasız geldi.

At üzerinde yine Çanak'a dönerek şansımızı Avrupa yakasında, Gelibolu Yarımadası'nda aramaya karar verdik. Bu arada dönüş yolunda eski masalsı Troya'nın kalıntılarını görme şansımı kaçırmak istemedim. Yaklaşık 3000 yıl önce Akhilleus ve Hektor'un savaştıkları Eskimenderes Ovası'nı geçerken, düşman bizi karşıdaki Seddülbahir'den fark ederek, üzerimize ateş etmeye başladı. Ama buna aldırmadan, düşmanın ateşi altında kalıntıları yakından görme düşüncesinden vazgeçmedik.

Ertesi gün ilk olarak Seddülbahir ve Kabatepe'deki Türk saflarını dolaşıyoruz. Türk komutan beni burada Türk siperlerinin ön saflarında bulmayı aklımın ucundan bile geçiremeyeceğim denli büyük ve rahat bir koltuğa oturtuyor. Bu rahat koltuğun nereden geldiğini sormam üzerine de bana gururla koltuk üzerine kazılı olan *HMS Triumph*[42] yazısını gösteriyor ve koltuğun başka eşyalarla birlikte, zırhlının batışından sonra aşağıdaki kıyıya vurduğunu söylüyor.

Burası, doğrudan savaş saflarının yakınında olması nedeniyle, bir denizaltı üssü için uygun bir yer olamayacağından, geriye dönüyoruz. Liman von Sanders Paşa'nın komuta yerine giderek geliş amacımızı anlatıyor ve ertesi gün şansımızı bu kez Gelibolu Yarımadası'nın kuzeyinde Saros Körfezi'nde deniyoruz. Burada korunaklı küçük bir koy var. Yakındaki yerleşim yerinden buraya dağdan aşarak çok zorlanmadan ulaşmak olası. Dağdan tüm Saros Körfezi, Semadirek ve İmroz son derece güzel görülüyor. Böylelikle

42 Majestelerinin Gemisi Triumph.



Otto Hersing'in Saros Körfezi'nde kurduğu ve onun adıyla, Hersing Noktası olarak anılan denizaltı üssünün yaklaşık konumu (B. Erdemoğlu).

yaklaşan düşmanı kolayca ve çok uzaklardan görmek, bunu aşağıda koyda demirleyecek denizaltıya iletmek olası. Bilgilendirilmiş olanlar için bu üssü denizden gelip bulmak ve içeri girmek oldukça kolaydı. Düşmanın bu saklı koyu bulması içinse, tüm kıyıyı iyice araştırması gerekirdi. En yakın noktadan buraya bir telefon bağlantısı kurularak, bazı Alman astsubaylarla bir Türk bölüğü buraya yerleştirildi. Savaş süresince kimi denizaltılara değerli yardımları olan bu nokta, beni onurlandırmak için Hersingstand[43] olarak adlandırıldı.

Dünyanın ne kadar küçük olduğu sözünü doğrulayan bir olayı kısaca anlatmak istiyorum: Daha sonraki günlerde bir keresinde bu koyda İstanbul'dan gelecek duyuruları beklerken, Türk bölüğünün Alman komutanı sinyalle denizaltıyı görmek için gelip gelemeyeceğini sordu. Buna onay verdim. Denizaltıya geldiğin-

43 Hersing Noktası.

de kendisini Bağdat Demiryolu mühendisi olarak tanıttı. Savaş başladığında gönüllü olarak orduya katılmıştı. Şaşkınlığımız, gözetleme subayım olan Niebuhr'u, eski bir okul arkadaşı olarak selamladığında, daha da arttı. Her ikisi de 14 yıl önce Schlesien'deki[44] Kirschberg'de birlikte okul sıralarında oturmuşlardı ve o dönemden beri birbirlerini ilk kez dünya savaşında Gelibolu Yarımadası'nın bu unutulmuş köşesinde görüyorlardı.

Yer saptama yolculuğundan döndükten sonra, denizaltım yeni bir seferi düşünmem için hazırdı. Çanakkale Boğazı önünde düşman savaş ve destek gemilerine karşı etkinliklere girişmek üzere yine Marmara Denizi'ni batıya doğru geçtim. 5 Temmuz'da Çanak'tan geçerken, Boğaz dışında düşmanın çıkartma noktasına gece büyük bir Fransız gemisinin geldiği bildirildi. Gemiden küçük teknelerle savaş gereçleri boşaltılıyordu. *Carthage* adlı bu Fransız gemisi, mayın kuşağını geçtikten sonra, kararlaştırılmış gibi önüme çıktı. 10 metre derinlikte ilerlerken, gemiye torpido biçiminde bir puro sundum! Tütünü ağır gelmiş olacak ki, üstündeki patlayıcı nesneler ve siper savaş gereçleri ile beş dakika içinde denizin dibini boyladı.

Çanakkale Boğazı önündeki bundan sonraki dolaşmalarımda, ilk kez şansızlığa uğradım.

Denizaltının gövdesinde birden garip bir sürtünme işittiğimde oldukça derinde ilerliyordum.

Bu da neyin nesi?

Sürtünme ağır ağır denizaltının gövdesi boyunca sürdü. Ürpertiyle, bir mayının çapa halatına süründüğümüzü anladım.

İngilizler, fark edilmeksizin bu sulara yeni mayın döşemiş olmalıydılar.

[44] Almanya'nın Silezya bölgesi.

Denizaltının saniyeler süren gövdesi boyunca halata sürünüşü, bize saatler gibi geldi.

Hiç de hoş olmayan saniyelerdi bunlar, ama atlattık...

Birden belli belirsiz bir sarsıntı. Halat gövdeye mi takıldı acaba?

Tam tersine gövdeden kurtuldu. Ve biz de kurtul...

Bizi duvarlara savuran bir patlama oldu: Mayın... Mayın arkada patlamıştı!

Görev yerlerinden durum bildirisi istedim. Bir salmastra yerinden çıkmıştı... Bununla birlikte basınç gövdesi sağlam kalmışa benziyordu.

Anlatılması oldukça güç bir sarsıntıydı.

"Akü?"

"Sağlam" bildirisi geldi.

Ancak bu doğru değildi. Aküden yalnızca gücünün yarısı kadar akım geliyordu!!!

"Basınçlı hava, yüzeye çıkıyoruz!"

Tüm zararı ancak su üstünde tam olarak anlayabilirdik. Denizaltı su üstüne çıkmadı. Arka bölüm ağırlaşmış olarak suda asılı kaldı.

Ön tankları suyla doldurarak, denizaltıyı biraz olsun düz bir çizgide tutabilmeyi sağlayabildim. Böylece denizaltının ancak üst çizgisi biraz suyun dışına çıkabildi. Yalnızca kule suyun üzerindeydi.

Bozuk akü ile İstanbul'a doğru mayın engelini geçiş

Ne olacak şimdi?! Akü eğer büyük zarar görmemiş olsaydı, dalış tanklarındaki zarar o kadar önemli olmayacaktı. Boğaz'da akıntıya karşı yarım bataryayla ilerlemeyi denemek, yüzde doksan sonuçsuz kalacak tehlikeli bir girişimdi. İlk olarak Saros Körfezi'ndeki gözetleme noktasına giderek durumu bildirdim. Her

şeye karşın önümüzdeki günlerde Boğaz'a girişi denemek istediğimi söyledim. Ekibimden yalnızca birkaç kişi denizaltının geleceğinin ne denli pamuk ipliğine bağlı olduğunu biliyordu. Mayıs sonunda kuzeyden gelerek Boğaz'a girmeyi denemek tümüyle anlamsızdı. Çünkü akü yeterli akımı vermiyordu. Bu nedenle başka bir yolu denemeyi kararlaştırdım. Gece boyunca su üstünde Semadirek ve İmroz'un batısındaki gözetleme noktalarınca görülmemek için de kıyıya oldukça yakın bir biçimde güneye doğru ilerledim. Amacım İmroz'un güney kıyısından geçerek su üstü ilerleyişi ile olabildiğince Boğaz'a yaklaşmak ve gün ağarırken dalarak Çanak'a kadar olan yolu aşabilmekti.

İlk deneme başarısızlıkla sonuçlandı. Görüldüğümden dolayı dalmak zorunda kaldım ve geri döndüm.

İkinci denememde bunu başardım. İlyas [Mehmetçik] Burnu'na kadar olan serbest bölgeyi su üstünde geçmek için İmroz'un güneydoğusunda kıyıya yaklaştığımda az daha görülecektim. İleri gözetleme kuşağının en kuzeyinde görev yapan destroyer, gecenin karanlığında beni görmeden 150 metre ileriden geçip gitti.

Göz açıp kapayıncaya kadar geçen bir sürede durum değerlendirmesi yaptım. Dalmalı mı? Eğer dalarsam, dalış tanklarının dışarı püskürttüğü havanın sesini düşman işitecekti, ben de felç olmuş akülerimden dolayı kaçamayacaktım.

"Vay canına!" diye fısıldadı teğmenim.

Karadan ışıkla sinyal veriliyordu. Göz kamaştırıcı bir ışık ortalığı kapladı. Söndüğünde ise kopkoyu bir karanlık. Yaşamımı işte bu sinyale borçluydum.

Destroyer, sinyalleri okumaya yoğunlaştığından, karanlık kıyı çizgisinin karaltısında –sinyal noktası oldukça yukardaydı– bizi fark etmedi.

Düşman destroyeri güneye doğru gözden kaybolduğunda, üzerimden bir ağırlık kalktı ve rahatsız edilmeden ilerleyişimi sürdürdüm.

Gün ağarmadan az önce İlyas Burnu yakınlarında dalarak, görülmeden ve rahatça ancak tümüyle boşalmış bir aküyle Çanak'a ulaştım. İstanbul'a geldiğimde akülerin bozuk bölümlerini yenileriyle değiştirerek, yine başka görevlere çıktım.

8

Pola'da Kaygısız Günler

1915 Kasım'ında görev ve ana üssüm olarak, Avusturya savaş limanı Pola'da[45] konuşlanmak üzere İstanbul'dan ayrıldım. *U21*'in köklü bir biçimde elden geçirilmesi gerekiyordu. İstanbul'a yeterince yedek parça gelmediği gibi, yeni torpidolara da gereksinmem vardı.

Motorlar için zeytinyağı

Avusturya'ya doğru yola çıkmadan önce bir kez daha Türklerden yardım istememem gerekti: Yağ soğutucusu sızıntı yapıyordu. Bu yüzden motor yağı kullanımı çok fazlaydı. Bir gün yağın tümünü tüketecek ve motorlarım yanacaktı.

Bu nedenle Antalya Körfezi'ne girerek, uygun bir yağ bulmayı denemeye karar verdim. Fakat orada insanlar motor görmediği için, yağ bulmak da sorun oldu.

Sonunda başmühendisimin aklına iyi bir düşünce geldi: Orada oldukça bol ve ucuz olan zeytinyağını denemek. Yapacak bir şey yoktu. "Tamam" dedim. Böylece zeytinyağını, makine yağı olarak kullanarak ilerleyişimizi sürdürecektik.

45 Adriya Denizi'nin kuzeydoğusunda bir liman kenti.

Türk komutan yağın bulunması konusunda oldukça yardımcı oldu. Ayrıca herkes için yeni kesilmiş ve bize yalnızca tüylerini yolması kalan ikişer tavuk armağan etti. Armağanı büyük bir sevinçle aldık. Konserve yemenin sonsuz tekdüzeliğine karşın her değişiklik, yalnızca tavuk çorbası bile olsa, olağanüstüydü.

Pola'da tıpkı Cattaro'da olduğu gibi bağlaşığımız Avusturyalılarca büyük bir içtenlik ve sevgiyle karşılandım. İster ekibin barınması, denizaltının onarımı olsun, isterse Pola'daki mermi deposu ya da Cattaro'daki işlik gemisi *Gäa*'ya ilişkin her istediğim, daha dile getirir getirmez hemen yerine getirildi.

Bundan başka, her türlü değişiklik de Avusturyalılarca sunuldu. Zaman elverdiğince Cattaro'dan otomobille, Karadağ sınırındaki dağlara kimi zaman kısa, kimi zaman uzun geziler yaptık. Her yerde benzer içten ilgiyi gördük. Avusturyalı denizaltıcı meslektaşlarımla, Pola önlerindeki küçük bir cennet olan Brioni Adası'nda geçirdiğimiz günleri hiçbir zaman unutamam. Avusturyalı silah arkadaşlarımız, iki uzak yol görevi arasında düşüncelerimizden sıyrılmamızı ve denizaltı savaşının ağır koşullarını bir an olsun unutmamızı sağlamayı amaçlamışlardı.

Avusturya Donanma Komutanı Amiral Haus da denizaltımıza büyük ilgi gösterdi ve her limana dönüşümüzden sonra kişisel olarak rapor aldı.

Tarafsız ülke gemisinin zehirli "Sevgi Armağanı"

Son olarak denizaltıya karşı savaşın hangi yöntemlerle sürdürüldüğüne ilişkin Akdeniz'de yaşadığım bir olayı anlatmak istiyorum.

Arama yapmak için bir İspanyol yük gemisini durdurmuştum. Ben kâğıtları gözden geçirirken, patlayıcı

ekibim de gemiyi arıyordu. Şilepten birden bir sinyal verildi.

Büyük bir şaşkınlıkla okudum: "Yiyecek gereksinmeniz var mı?"

Bu yardımseverlik karşısında ne diyeceğimi bilemiyorum. Dostça, çok dostça... Fakat... Bir biçimde içimde bir kuşku doğdu. Eğer... "Sen bir çılgınsın" diye düşündüm kendi kendime. Fakat içimdeki kuşkudan da bir türlü kurtulamıyordum. Orada öylece yerleşip kalmıştı. Denizaltıda yeterince yiyeceğim vardı. Bu yüzden öneriyi teşekkür ederek kibarca geri çevirdim.

Aylar sonra eve döndüğümde, bir başka denizaltımızın, yine aynı biçimde bir İspanyol yük gemisince teklif edilen yiyeceğe onay verdiği ve tüm denizaltı ekibinin bu yiyecekten hastalandığı anlatıldı.

Gerçekten de tarafsız bir ülkenin gemilerine, Alman denizaltılarına zehirli yiyecek verme görevi mi verilmişti?

9

Bir Savaş Gemisinin Tüm Ekibinden Yalnızca Bir Kişi Kurtuluyor!

1916 Şubat'ının başlarında, Süveyş Kanalı önlerinde düşman ticaret gemilerini vurmak için, Doğu Akdeniz'de göreve çıktım. Bir akşam düşmanın telsiz telgraf iletişimini dinleyerek, yakınlarda düşman gemilerinin olduğunu öğrendim. Fransızların savaş gemileriyle Suriye kıyılarındaki Türk yerleşmelerini bombaladığını biliyordum. Gece boyunca kuzeye doğru ilerleyerek, ertesi gün gün ağarırken Beyrut Limanı açıklarına ulaşıp, limanı bombardıman etmeye gelebilecek bir Fransız savaş gemisini beklemeyi kararlaştırdım.

8 Şubat günü sabahın erken saatleriydi. Bir kez daha düşüncemde haklı çıkacaktım. Bulunduğum yeri harita üzerinde tam olarak saptamak için, tüm gece boyunca dikildiğim kuleden aşağı indim. Henüz aşağı inip haritayı açmıştım ki kuzeyde büyük bir duman bulutu görüldüğü bildirildi.

Hemen yeniden kuleye çıktım...

Henüz karanlıktı. Gözlerimi karanlığa alıştırmam gerekiyordu.

Bu karanlığın içinden önce büyük bir duman bulutu belirdi... Büyük bir savaş gemisi olmalı!

"Hızlı dalış!"

Dalış tanklarından boşalan havanın yerine su doldu.

Düşmana doğru döndüm.

Fransız kruvazörü Admiral Charner*'nin batırılışı*

Daha beş dakika geçmemişti ki, geminin kesinlikle Fransız zırhlı kruvazörü *Admiral Charner* olduğunu saptamıştım.

Hızla ilerliyordu, önde yardığı dalgalar köpükleniyordu...

Fakat doğrudan üzerime gelmiyor, zikzak yaparak ilerliyordu.

Bu durumda hedefi bulmak güçtü...

Ama belki doğrudan üzerime gelir diye bekledim. Bekleyişim uzadıkça, aramızdaki açıklık azalacağına, artmaya başladı.

Ve sürekli zikzak ilerleyişi...

Tüm zikzaklarına karşın, Fransız'a 2000 metre yaklaştım...

O anda gemi yönünü değiştirdi. Eğer şimdi atış yapmazsam, benden kurtulacak.

İlerleyiş yönünü yeniden değiştirene kadar bekledim. O anda bana bir güzel geniş yanını çevirdi.

"İlk torpidoyu hazırlayın..."

Parmakla yavaşça dokunuş... denizaltı sarsıldı, torpido fırlamıştı.

Beklemeye başladım. Torpido iki kilometrelik yolunu aşıncaya kadar bekledim.

Eğer sayımlarımda yanılmadıysam, atış yerini bulacaktı. Zırhlı kruvazörün hızını ve buna uygun atış anını doğru kestirdiysem böyle olması gerekiyordu.

İşte... göğe bir duman ve su kümesi yükseliyor.

Böylesine bir şans... Tam olarak köprüaltını vuruyorum...

Yan yana üç trenin sığabileceği kadar büyük bir delik açılıyor. Bunu izleyen an, geminin bir buçuk dakika içinde sancak[46] yönüne yatması oldu...

46 Gemide burna doğru durulduğunda sağ yan.

Saate baktım... Henüz bir dakika olmamıştı ve gemi tüm gövdesiyle suyun içindeydi. Yalnızca direkler ve bacalar yardım istercesine denizden dışarıya uzanıyordu...

Gemi olduğu yerde tümüyle baş aşağı döndü. Kırmızı boyalı omurga çığlık attı... Pervaneler açığa çıktı...

Bu bir hayalet gemi mi? Pervaneler havayı biçiyorlar. Ölü geminin makineleri henüz durmuş değil...

Şimdiye değin bir geminin canı olduğuna ilişkin böyle bir duyguya kapılmamıştım. Sanki bir makine değil de güç ve kavrayışıyla acı çeken ve ölüm kalım savaşı veren canlı bir yaratık.

Korkunç bir patlama... Kazanlar patlıyor. Gemi sanki bir an şaha kalkıyor...

Sonra yalnızca siyah bir duman kümesinden başka bir şey kalmıyor olay yerinde...

Bu anda Lübnan Dağları'nın tepesi göz kamaştıran bir beyazlıkla aydınlanıyor...

Tek bir kişi... Tüm gemi ekibinden, gözlerinde dehşetle denizde umutsuzca çırpınan bir tek kişi kalmıştı.

Kurtarıldı.

10

"Her Derde Deva" Denizaltı

Düşmanın sıkı gözetlemesi ve ablukası yüzünden, Almanya'nın su üstü gemileriyle uzun yolculuklar yaparak, bağlaşıklarına destek sağlaması neredeyse olanaksızdı. Böylece bu işler için de "her derde deva" denizaltı düşünülmüştü.

1916 yazında, denizaltımla Pola'dan silah ve cephane yükleyerek Kuzey Afrika'da Senusilere götürme buyruğu aldım.

Senusiler için yük gemisi

Senusiler,[47] Bingazi'nin güneyinde Trablusgarp'ta İtalyanlarla savaşıyorlardı ve olabildiğince fazla İtalyan birliğini burada oyalayabilmek için, onları desteklememiz gerekiyordu. Denizaltıma, alabildiği kadar cephane ve karabina yükledikten sonra, dört Türk subayı ile birlikte Adriya'dan çıkıp, Akdeniz'i Kuzey Afrika'ya doğru geçtik. Türkler aracılığıyla Senusilerle silahları teslim alacakları bir buluşma noktası kararlaştırılmıştı. Fakat bu buluşma noktasını bulmak oldukça zordu. Çünkü tüm kıyı, üzerinde biraz çalı çırpı olan kirli sarı kum tepeleriyle, her yerde benzer görün-

47 Libya'da Avrupalı sömürgecilere karşı, aynı adlı tarikatın kurduğu direniş örgütü.

tüyü veriyordu. İnsanın yönelebileceği göze çarpan belli bir doğal oluşum yoktu. Sonunda karadan bana verilen bir işaret olması gereken beyaz bir bayrak dalgalandı. Dikkatlice kıyıya yaklaştım. Küçük kurtarma botumu suya indirdim. Türk subaylardan biri çevirmen olarak kıyıya çıktı.

Kısa bir süre sonra Türk subay yanında ilginç giysili bir Senusi ile denizaltıya döndü. Kirli beyaz bir bornoz giymişti. Belinde ve omzunda çapraz asılı mermi kütüklükleri, kuşağında büyük bir hançer ve elinde de bir insan büyüklüğünde bir filinta vardı.

Bu Senusi silahları teslim edeceğim konak yerine kadar bana yol gösterecekti. Ertesi gece bu noktaya doğru ilerledim. Burada, önceleri son derece kuşkucu davranan siyahilerce karşılandım. Kendilerine karşı herhangi bir girişimde bulunmam olasılığına karşılık karada siper kazmışlar ve her türlü saldırıya hazır durumdaydılar. Yüksek kıyı ve denizden yükselen mercan kayaları yüzünden, yükleri burada boşaltmak olanaklı değildi. Siyahilerle başka bir buluşma noktası kararlaştırdım. Daha güneyde, mercan kayalıklarını geçebileceğim bir açıklık vardı. Ağır cephane ve silah sandıklarını karaya çıkarmayı burada deneyecektim.

Buluşmayı kararlaştırdığımız yerde Trablusgarp Savaşı sırasında atışlarla yıkılmış eski bir Türk kışlasının kalıntıları vardı. Sorunsuz bir biçimde kıyıya yanaşarak, mercan kayalıklarının arkasında demirledim. Ancak küçük kurtarma botum, ağır sandıklardan birini bile taşımaya uygun değildi. Bir başka yol bulmam gerekiyordu. Ertesi sabah Senusiler büyük bir deve kafarıyla silahları götürmek üzere geldiler. Onların yardımıyla kışlanın tahta kapısının kalıntılarından, bir sandığı ve iki kişiyi taşıyabilecek bir sal yaptık. Denizaltıyla kara arasına hasırdan yapılmış bir halat çekerek, salın bu halat yardımıyla çekilerek gidip gelmesini



Kıyıya çıkarılan ilk cephane sandıkları.

sağladık. Bu yavaş ve yorucu yöntemle tüm yükün karaya çıkarılması üç gün sürdü.

Ancak boşaltma işlemi tümüyle sorunsuz gerçekleşmedi. Bir sabah İtalyanlar kıyıyı denetlemek için gözetleme taşıtlarıyla geldiler. Ancak, görülmeden ucu ucuna mercan kayalıklarının dışına çıkıp, ivedilikle dalmayı başardım. Senusiler de kıyıdaki cephaneyi çabucak bir kumulun arkasına saklamışlardı; bir şey bulamayan İtalyanlar, birkaç saat sonra taşıtlarıyla çekip gitmişlerdi.

İkinci gece deniz oldukça dalgalıydı. Denizaltı sığ suda oldukça zor hareket ediyor ve sürekli çapanın zincirini koparıyordu. Mercan kayalıkları arasındaki geçitten geçip açığa çıkmayı, kayalarda patlayan ev yüksekliğindeki dalgalardan dolayı değil, mercan kayalıklarına savrulma olasılığı yüzünden göze alamadım. Bir ara az kalsın kaza oluyordu. Çapa zinciri kırıldığında, denizaltı nerdeyse kumsala savrulacaktı.

Makinelerin anında çalışmasıyla, denizaltının karaya oturmasının önüne geçebildim. Çapa ve zincirin de bir bölümünü dipte bırakmak zorunda kaldım. Hava durulduğunda, silahların karaya çıkarılmasını sürdürdük. Çapam olmadığından, denizaltıyı dengede tutmak için denizaltıda bulunan kurşun ağırlıkları bir araya getirip, geçici bir çapa yaptım ve bunu zincirin kalan bölümüne bağladım. Her şey karaya çıkarıldıktan sonra Senusilerin teşekkür gösterileri arasında, görevimin kalan bölümü olan, Akdeniz'de ticaret gemilerine karşı savaşı sürdürmek üzere denize açıldım.

11

İki Yıl Gecikmeyle Sertleşen Denizaltı Savaşı

1909 yılında dünyanın belli başlı denizci ulusları Londra'da yeşil çuhalı masa çevresinde toplanarak, savaş sırasında düşmanın ve tarafsız ülkelerin ticaret gemilerinin ve bunların yüklerinin özel mülkiyet olması nedeniyle nasıl bir uygulamaya tutulacağını uluslararası bir antlaşmayla belirlediler. "1909 Londra Konvansiyonu" diye anılan bu antlaşma, "el koyma" hakkını da düzenliyordu.

Buna göre bir savaş gemisi, bir ticaret gemisini önce durdurarak yükünü arayacaktı. Yük, yasak ve serbest mal olarak ikiye ayrılmıştı.

Yasak mallar da, kesinlikle yasak mallar ve göreceli yasak mallar olarak kendi içinde yine ikiye ayrılıyordu.

Bundan sonra hangi durumlarda düşmanın ve tarafsız ülkelerin ticaret gemilerine el konulabileceği ya da batırılabileceği açıklanıyordu.

Bir savaş gemisinin davranışının anlaşmaya uygunluğu, daha sonra limanda bir El Koyma Mahkemesi tarafından kararlaştırılacaktı.

Bu kurallara, doğal olarak denizaltılar da uyacaklardı. İngiltere, savaş başladığında Donanma Bakanı aracılığıyla, 1909 Londra Antlaşması'nın kendisini bağlamadığını açıkladı. Bunun sonucu olarak da Almanya'ya karşı bir açlık kuşatması uygulamaya başladı.

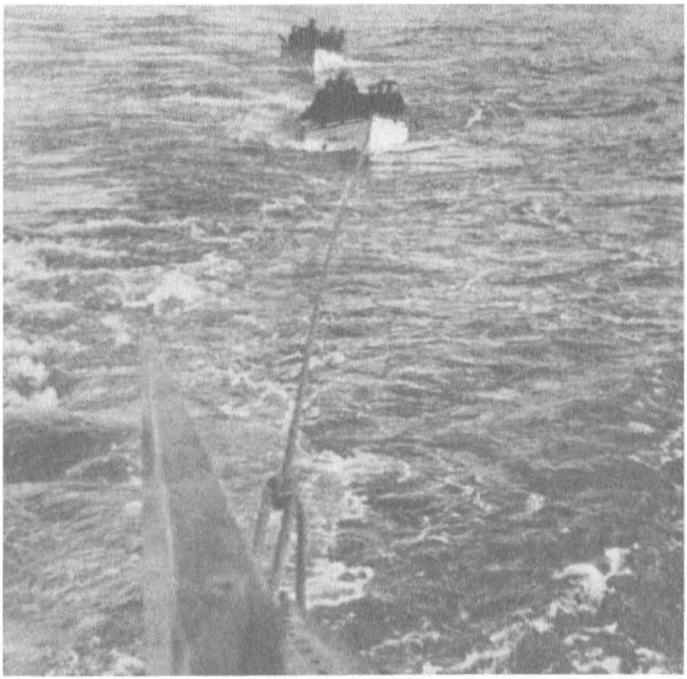
Bethmann-Hollweg'in rolü

Bu denizaltı ticaret savaşı bir süre iyi gitti. Düşman yük gemilerini her türlü uluslararası hukuka aykırı olarak ve bir aramaya karşı koymak için silahlandırınca, koşulların zorlamasıyla 1915 Şubat'ında dönemin başbakanı Bethmann-Hollweg, ilk olarak sertleşen yoğun bir denizaltı savaşını duyurdu. Biz de 1909 Londra Konvansiyonu'na artık bağlı kalmayacağımızı ve uluslararası bir hak olan, her silahlı yük gemisinin ekibine korsan uygulaması yapacağımızı duyurduk.

Ancak bu açıklamanın yapılmasının hemen ardından düşman basını, savaşı ne denli yabanıl sürdürdüğümüz yaygarasını koparark bizim ne türlü Hun ve barbar[48] olduğumuzu yazdı. Bethmann-Hollweg Beyefendi bu yaygaradan ürkerek, henüz 14 gün geçmeden, sertleşen denizaltı savaşının köpüğünü söndürdü. Yine 1909 Londra Konvansiyonu kararlarına göre davranacaktık.

Bethmann-Hollweg'in sözlerine göre, savaşı "insanca" sürdürmemiz ve düşmanı daha fazla kızdırmamamız gerekiyordu; ölüm ve yaşam demek olan savaşta düşmanın sanki daha da kızdırılmasından söz edilebilirmiş gibi. Buna uymayan denizaltı komutanlarını ağır cezalar bekliyordu. Denizaltı ticaret savaşı aşağı yukarı şöyle uygulanacaktı: Bir yük gemisini aramadan önce, her defasında düşman beyaz bayrak çekip bir kurtarma sandalıyla yanımıza gelene kadar, kısa ya da uzun süren bir topçu düellosu oluyordu. Her ırktan insanlarla karşılaşmak ilginçti. Rumenler, Fransızlar, İtalyanlar beyaz bayrağı yük gemisine bir

48 Avrupa'da, her türlü yabanıl ve acımasız davranışı belirlemek için yapılan haksız benzetme.



Batan bir gemiden kurtulanlar denizaltının yedeğinde çekilirken.

top mermisi çarpınca çekiyorlar, ölümden kurtulduklarına seviniyorlardı. Buna karşılık İngilizler, gemilerini inatla son kişi kalıncaya kadar savunuyorlardı.

Bir keresinde, bir yük gemisinin çevresine üç saat boyunca atış yaptım. İngiliz, ancak geminin ana buhar borusunu vurduğumda beyaz bayrak çekti. Güvertede birçok ölü ve kurtarma sandallarında da yaralılar vardı. Gemilerinde sargı bezi olmadığından, yaralıların sargılarını da sardım. Tüm bu karşı koyma denizci askerlerce değil, sivil denizcilerce gerçekleştirilmişti. Uluslararası hukuka göre bunlara Franktireur[49] olarak

49 Üniformasız savaşan.

davranılmalı ve uluslararası deniz hukukuna göre de seren direğine asılmaları gerekirdi.

Fakat savaşı "insanca" sürdürmek zorundaydık!!

Bir yük gemisi ele geçirildiğinde, ekip gemiden ayrılıyordu. Bundan sonra zaman ve olanak olursa, baştan aşağı gemiyi dolaşarak almaya değer bir şey olup olmadığına bakılıyordu. İlk bakılan yer, makine yedek parçalarının bulunduğu bölümdü. Burada bakır, pirinç, lastik salmastra yedekleri bulunuyordu. Bunların hepsi, değerli metaller diye anılıyordu. Bunlar dış dünyadan tümüyle soyutlanmış olan anavatanda çok azdı ve bunlara denizaltıda gereksinmemiz olabilirdi. Özellikle savaşın sonlarına doğru denizaltılarda tüm iletim boruları ve salmastralar savaşta el konulan gereçlerden oluşuyordu. Bu yüzden her değerli gereç ele geçirişimizde buna seviniyorduk.

Kendi gereksinmemiz olmayan gereç, ülkemizde gemi yapım yerlerine veriliyor, böylece öteki denizaltıların işine yarıyordu. Kimi zaman yiyecek deposu da gözden geçiriliyordu. Kimi okurların aklına gelebileceği gibi, ilk aranan içki gibi şeyler değildi. (Çünkü denizcilikle ilişiği olmayan insanlardan çoğunun, denizcilerin bütün gün boyunca su gördükleri için, boğazlarının kuruduğuna ilişkin bir söylemleri vardı.) Hayır, ilk aranan şey, taze ekmekti. Hiçbir zaman yeterince taze ekmeğimiz olmuyordu. Limandan aldığımız ekmek, en fazla 4-5 gün boyunca yeniyor, ondan sonra ise yağ kokusu vb yüzünden yenmez oluyordu. Genelde yediğimiz, lehimli büyük teneke kutularda aldığımız sert ekmek ya da peksimetti. Bu sert ekmeği bölmek için insan eline sağlam bir araç almalıydı. En iyisi bir balyoz! Ekmeğinde kurt bulan şanslı kişi, o gün ekmeğinde biraz yağ olduğuna seviniyordu. Denizaltı-

da bunun dışındaki beslenme, 4-6 haftalık uzun bir yolculuk sırasında elektrikle ısıtılan konservelerden oluşuyordu. Bu beslenme, belli bir sıra içinde sürekli yineleniyordu. Bu yüzden bir yük gemisinde taze ekmek ve belki salam, sosis vb bulabilmeye can atıyorduk.

Bu denizaltı ticaret savaşı, savaş saflarından gelen bu biçimde amacımıza ulaşamayacağımız yolundaki tüm uyarılara karşın, kesintisiz sürdürülüyordu. Bir denizaltı herhangi bir açıkdenizde bir yük gemisinin çevresine uyarı ateşi açtığında, kuşkusuz yük gemisi bunu, telsiz telgrafla her yöne bildirerek denizaltıyı avlayacak ve yok edecek gözetleme savaş gemilerini yardıma çağırıyordu. Bundan başka, çevredeki diğer yük gemileri de denizaltı daha ilk gemiyle işini bitirmeden uyarılmış oluyor ve kaçıp kurtuluyorlardı. Sonunda Bethmann-Hollweg de gerekliliğini ve kaçınılmazlığını gördüğü sertleşen bir denizaltı savaşını açıklamak durumunda kaldı.

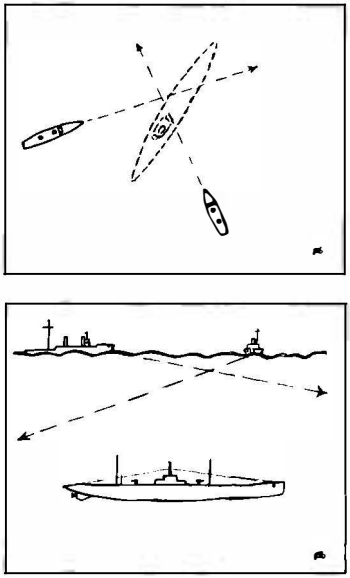
12

Bize Karşı Su Bombaları, Ağlar ve Dinleme Gereçleri

Savaşın başlarında denizaltılarımızla ticaret savaşına başladığımızda, İngilizler hemen bu tür savaşın can damarlarına dokunduğunu anladılar. Denizaltı, savaşın başlangıcında, şimdiye değin dünya tarihinde yer almamış, tümüyle yeni bir silahtı. Hiç kimse gelecekteki bir savaşta denizaltının nasıl bir payı olacağını bilemiyordu. Bu yüzden savunma önlemleri de henüz geliştirilmemişti.

İngilizlerin yoğunlaştırılmış savunma savaşı.

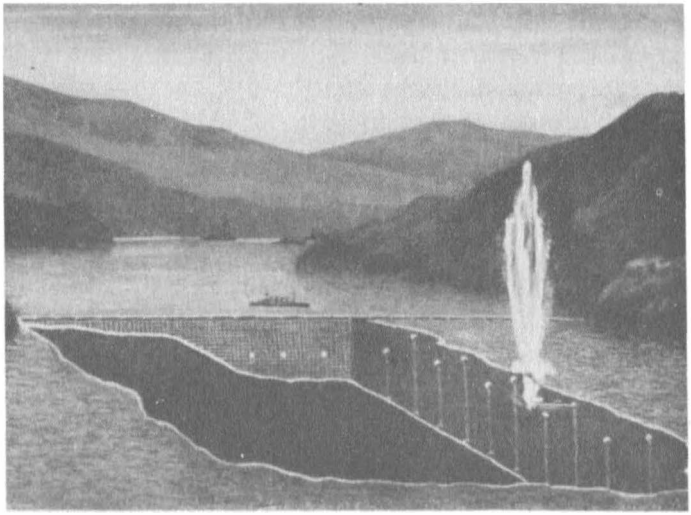
Fakat İngilizler hemen denizaltılara karşı savunma çözümleri bulmak ve denemek için uzmanlardan oluşan büyük bir bakanlık kurdular. Denizaltılara karşı savaşı sürdürmek için, çok sayıdaki torpidobotlarının ve destroyerlerinin yeterli olmadığını gördüklerinden, gözetleme, devriye ve denizaltı avcı botları yapmaya başladılar. Bunlar küçük, fazla yüksek olmayan hızlı teknelerdi. Başlıca silahları ise küçük çaplı topların yanı sıra su bombalarıydı. Bu su bombaları, büyük patlayıcı kovanlardan oluşuyordu. Denizaltının yakınına ya da tam üstüne bırakılıyordu. Suya düşünce değil, belli bir derinlikte patlıyorlardı. Olabildiğince denizaltının yakınında patlaması için, bombalar 10, 15, 20 metrelerde ya da daha derinde patlayacak biçimde ayarlanmışlardı.



Torpidobotların ya da denizaltı avcı botlarının, su bombalarıyla denizaltılara saldırma yöntemi. Üstte yatay, altta dikey kesit (B. Erdemoğlu).

Bu su bombaları konusunda oldukça eli açık davranıyorlardı. Bir denizaltının yaklaşık konumu bulunduğunda, son hızla denizaltının üzerinden geçerken peş peşe 6-10 tane su bombası bırakıyor, bir sonraki de çapraz geçerek aynı işlemi yapıyordu. Bu koşullarda, sualtındaki denizaltının durumu hiç de imrenilecek gibi değildi. Birincisi bombalar denizaltıda bir yansıma zemininde olduğu gibi patlıyor, çivili ve perçinli olmayan her şey birbirine giriyordu. Elektrik ampulleri sarsıntıdan parçalanıyor, salmastralar yuvalarından fırlıyor ve içeriye su sızıyordu.

En tehlikelisi de su bombasının etkisiyle yakıt tankının sızıntı yapmasıydı. Yakıt hemen su üstüne çıkıyor ve düşmana denizaltının yerini ve ilerleme yönünü belli ediyordu. Böylece su bombalarıyla saldırı daha da yoğunlaşıyordu.



Denizaltılara karşı alınan savunma önlemleri.

Bundan başka İngilizler liman girişlerine yalnızca mayın değil, denizaltı ağları da yerleştirmişlerdi. Sığ sularda ise bu ağ iki yük gemisi arasına gerilerek denizaltı avlanıyordu. Denizaltı, derinlik dümeni ve pervaneleriyle ağa takılacak ve su üstüne çıkmak zorunda kalacaktı. Su üstündeki bir denizaltı ise bir savaş gemisi için kolay bir avdı. Basınç gövdesini bulan bir atış, denizaltıyı dalamayacak duruma getiriyor ve batırılması kolaylaşıyordu. Bir denizaltının ana savunması dalma özelliğidir ve suyu düşmanla kendisi arasında koruyucu bir yastık gibi kullanır.

İngilizler, düşman denizaltılarının kıyılarına yaklaşmasını önlemek için tüm adanın çevresini mayın engelleriyle de çepeçevre çevirmişlerdi. Bu mayın engelleri genellikle yapıldığı gibi 3-4 metre derinliğe değil, derinde ilerleyen denizaltıları yok etmek için 10-20 metre derinliğe konulmuşlardı.

Bundan başka, yine tüm kıyılarına sualtı ses alıcı gereçleri yerleştirmişlerdi. Bu küçük membranlar[50] kıyıdan açıkta sualtına yerleştirilmiş ve bir kabloyla karada bir merkeze bağlanmıştı. Bir Alman denizaltısı eğer görünmeden sualtında kıyıya yaklaşırsa, pervane gürültüsü kendisini ele veriyordu. Karadaki merkez, değişik membranlardan denizaltının tam yerini saptayarak, gözetleme ve devriye gemilerine sinyal veriyordu. Denizaltıyı su bombalarıyla yok etmek için birçok gemi hızla yola çıkıyordu.

Anlaşılması güç bir biçimde, önceden görülmeden düşman baskınına uğradığımızda, gizemini sonradan çözdüğümüz bir hayalete inandık. İngilizler birçok savaş gemilerini de bu sualtı ses alıcılarıyla donatarak, sualtında ilerleyen bir denizaltının gemiye yakınlığını ve yönünü saptayıp, geminin hızla denizaltıdan uzaklaşmasını sağlıyorlardı. Dover-Calais arasını da ağlar, derine dönenmiş mayınlar ve gözetleme gemileriyle tümden kapamayı denediler. Geceleri de çok sayıda yük gemisini geçide dizerek, güvertelerinde yaktıkları magnezyumla gündüz gibi bölgeyi aydınlatıyor, böylece karanlıktan yararlanarak, su üstünde geçiş yapacak denizaltıları engellemek istiyorlardı. Savaş gereçlerinin taşındığı İngiltere ve Fransa arasındaki bu bağlantı, Alman denizaltılarınca engellenmemeliydi. Tüm bu önlemlere karşın, Alman denizaltılarını açıkdenize çıkmaktan alıkoyamadılar. Bu nedenle başka yöntemler de denediler. Kendi limanlarımızdan çıkışımızı engellemeye çalıştılar. Flandr kıyısındaki Ostende ve Zeebrügge'de gözü pekçe ve büyük bir kararlılıkla uygulamaya koydukları saldırıda, batırdıkları gözden çıkarılmış kruvazörlerle limana girişi engelleme girişiminde bulundular. Ostende'de kruvazörü liman girişinde,

50 Bir tür mikrofon.



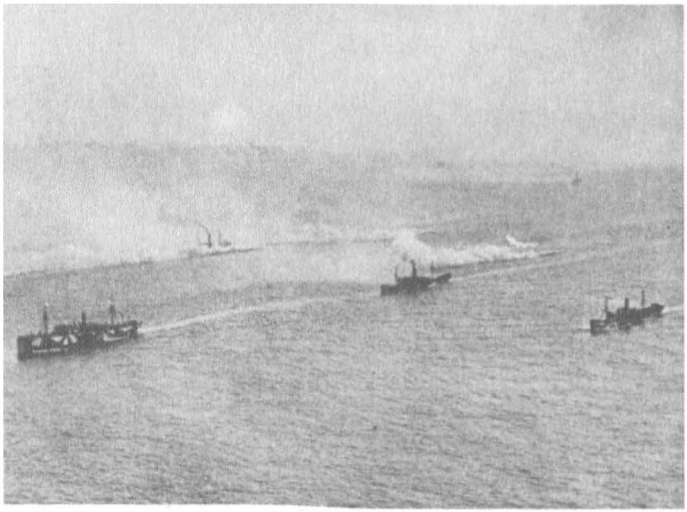
Bir küme İngiliz gemisi.

Zeebrügge'de iki rıhtım arasında batırmalarına karşın, limandan çıkışı tümüyle önleyemediler.

Kuzey Denizi'nin Alman Koyu'ndaki akarsu ağızlarına yaklaşmak, İngilizler için söz konusu değildi. Bu nedenle Kuzey Denizi'nden denizaltı geçişini engellemek için Alman Koyu'na sürekli mayın döşediler. Böylece Baltık Denizi'nden çıkmak için Sund ve Belte'den[51] geçip Skagen[52] çevresinden dolaşan yolu, oldukça kolay denetleyebileceklerdi. İngilizler savaş süresince Kuzey Denizi'nde yaklaşık dokuz milyon mayın döşediler.

Fakat tüm bunlara karşın, mayın arama ve tarama filotillalarımızın özverili çalışmalarıyla Kuzey Deni-

51 Biri Danimarka ve İsveç arasında, diğeri de Danimarka kıyısı boyunca uzanan iki boğaz.
52 Danimarka'nın kuzeyinde bir burum ve küçük bir liman kenti.



Bir denizaltının İngiliz gemilerine saldırısı sırasında, gemiler savunma için duman salarken.

zi'nde açtıkları geçiş yolları yüzünden başarılı olamadılar. İngilizler, denizaltılarımızı açıkdenizden uzak tutamayacaklarını anladıklarından, son bir çözüm yoluna başvurdular. Bu da yük gemilerinin yalnız başına denize açılmasını yasaklamaktı. Her yük gemisine eşlik edecek sayıda devriye botu ve destroyerleri olmadığından, eski bir yönteme başvurdular. Limanda ya da açıkdenizde yük gemilerini bir küme olarak toplayıp, büyük bir güvenlik gemileri düzenlemesi ile çevrelenmiş olarak ve zikzak yaparak ilerleme yöntemini uygulamaya başladılar. Bu kümenin oldukça ilerisinde bir kruvazör yer alıyordu. Kruvazörün dingin havalarda gözetleme amacıyla kullandığı bir de hava balonu vardı. Bu kruvazör, bir denizaltı gördüğünde arkadaki gemilere sinyal veriyor, bunlar da ya yollarını değiştiriyor ya da geri dönüyorlardı.

Bu kruvazörün arkasında oldukça geniş bir alana yayılmış modern destroyerler dizisi, çıkardıkları baca dumanlarıyla ve hızlı ilerleyişle gemi kümesini bir denizaltının görüşünden saklıyorlardı. Bundan sonra, yük gemilerinin önünde ve iki yanında, 300 ile 2000 metre arası bir açıklıkta, hızla zikzaklar çizerek ilerleyen destroyerler yer alıyordu. Bu açıklık, bir denizaltı için en uygun atış uzaklığıydı. Böylece, görülmeden gemiler kümesine yaklaşabilen bir denizaltı, torpido atışını yapmadan önce periskopunu çıkaracağından, bir sağa bir sola ilerleyen destroyerlerce yakından görülecekti. Gemiler kümesinin arkasında ise, eğer bir denizaltı torpidosunu atmayı başarabilirse (bu yolla yerini belli etmiş oluyordu), onu su bombalarıyla yok etmek üzere gözetleme gemileri yer alıyordu.

13

Bir Torpidoyla Yapılan Yarış

Bir önceki bölümde İngilizlerin denizaltılara karşı aldıkları önlemlere kısaca değindim. İngilizler denizaltı savaşının çıkarlarına ne denli zarar verdiğini bildiklerinden tüm güçleri ve kararlılıklarıyla buna karşı koydular. Bu amaçla "Denizaltı Tuzağı" diye anılan gemiler yaptılar. Bunlar yaklaşık olarak 4000 tonluk sıradan gemilerdi. Yük olarak yalnızca mantarlar ve boş ringa balığı fıçılarıyla yüklüydüler. Böylece, torpidolandıklarında yüklerinden dolayı su üstünde kalacaklardı. Üst güvertede 15 cm'lik bir top bataryası gizlenmişti. Genellikle tarafsız ülke bayrağı altında denize açılan bu gemiler, denizaltılarca aranmak üzere bekliyorlardı. Bu davranışa aldanıp da çok yakına giden denizaltının sonu belirlenmiş oluyordu. İngilizler hemen top bataryasının örtüsünü kaldırıp, çok yakından 15 cm'lik topla mermi yağdırıyorlardı. İngilizlerin bu gemilerindeki topçu ve uzaklık ölçüm gereçlerinin ne denli iyi olduğunu şimdi anlatacaklarım kanıtlıyor:

Bir keresinde ne büyük, ne de küçük sayılabilecek bir yük gemisiyle karşılaştım. Geminin su üstündeki bölümü, mantar yüklü ya da boş olan denizaltı tuzaklarında olduğu gibi yüksek değildi.

Durma çağrısı yaptığımda, bana 5 cm'lik zavallı topuyla karşı koydu. Zikzak ilerleyişi yapmıyor, orada değilmişim gibi dingince yolunda ilerlemeyi sürdürüyordu.

Yaklaştım. 4000 metre yakına gelir gelmez döndüm ve iki topuma atış izni verdim.

Atışımı gözlemledim, yerlerini buldular. Bir sonraki atış mutlaka geminin ortasına...

O anda beklenmedik (eğer bu savaşta beklenmedik şeylerden söz edilebilirse) bir şey oluyor. Küçük geminin sinirleri boşanıyor. Gemi korkuluğunu aşağı indiriyor ve iki görkemli şey ortaya çıkıyor. En azından 15'lik...

Bulunduğumuz yere doğru mermiler vınlamaya başladı. Parabol atışın ıslığının havada ötüşünü duyuyorum. Bununla birlikte fazla kaygılanmıyorum. Bir denizaltıya bu kadar ivedi atış, hedefini bulmaz.

Ancak vınlamalar daha da yaklaşıyor ve sağa sola kaymaya niyetli değil: ss ss SSS...

Tanrım, bu tam hedefi bulacak... Mermiler o kadar yakında patlıyor ki, zehirli koku, dayanılmaz dumanlar biçiminde yüzümü yalıyor. Çevrem birden kararıyor.

Bunu güçlü bir patlama izliyor. Denizaltı vuruldu. Göz açıp kapayıncaya dek, merminin ağsavuşturucuya[53] çarptığını anlıyorum.

Dalmak neredeyse olanaksız. Hedefini bulan bu atış yüzünden, daldığımda denizaltıyı gözden çıkarmış olacaktım...

"Tam yol ileri!"

Koyu bir duman içinde, gemiden zikzaklar çizerek uzaklaşıyorum. İyi ilerlememe karşın, atışları oldukça yakınıma düşüyor. 8000 metre uzaklaşıyorum, 10.000 metre, 15.000 metre: Atışlar yine de denizaltının yakınına düşüyor.

Ölümcül bir atışa denk gelmeyişim, tümüyle bir rastlantı. Çatışmanın başında gemiye çok fazla yaklaş-

53 Dümenlerin önüne bir şey dolanmasını önlemek için konulan parça.

mayışımdan kaynaklanıyor. Yoksa birçok silah arkadaşım gibi yok edilebilirdim.

Bu olaydan yola çıkarak, tüm kamuoyunun öğrendiği Baralongh Olayı'nı anmak istiyorum: İngilizler, topçu ateşiyle Alman denizaltısını yok ettikten sonra, savunmasızca suda yüzen Alman denizaltı ekibine makineli tüfekle ateş etmişlerdi.[54] Genel olarak İngilizlerin oldukça ölçülü düşman olmalarına karşın, ne yazık ki bu, tek olay olarak kalmadı.

Yaşamımın en korkunç yarışı

İngilizler, bizim Alman denizaltılarına karşı savaşmayı denizaltılarıyla da denedi. Alman denizaltılarının yük gemisi beklemek için pusuya yattığı belli noktalarda, kendi denizaltıları da pusuya yattı. Bu durumda sonucu etkileyecek tek şey, hangi denizaltının ötekini daha önce görüp dalışa geçtiğiydi. Böyle bir durum, İrlanda'nın güney ucundaki Fastnet Head Burnu'nda başımdan geçti. Amerika'dan gelen şileplerin, karada ilk nirengi noktası olarak kullandıkları bu noktada yük gemilerini avlamak için pusuya yatmıştım.

Öğleden önce çevrede düşman denizaltısı olup olmadığını iyice gözleyerek, su üstünde ilerledim.

Hiçbir şey. Kesinlikle hiçbir şey. Hiç kimse yoktu, ortalarda. Hiçbir su üstü gemisi, su üstünde ilerleyen hiçbir denizaltı olmadığı gibi, hiçbir periskop da yoktu ortalıkta. Hiçbir şey.

54 Baralongh Olayı: 14 Ağustos 1915 günü İngilizlerin denizaltı tuzağı olarak oluşturdukları, Amerikan bayrağı ve işaretleriyle ilerleyen İngiliz gemisi Baralongh'a, su üstü ilerleyişiyle yaklaşan Alman U27 denizaltısı, pusuya düşürülerek batırılır. Denizaltının komutanı Bernd Wegener'in de aralarında bulunduğu kurtulanlar denizde yüzerken, makineli tüfekle taranırlar. Nicosian adlı yük gemisine ulaşmayı başaran son birkaç kişi de Baralongh mürettebatınca orada öldürülür. (U Boote Am Feind, Werner von Langdorff, Gütersloh:1937, s. 366 Bernd Wegener maddesi.)

Sağa sola ilerliyorum. Hiçbir şey görülmüyor.

Saate baktığımda, 09.00 olduğunu çok iyi anımsıyorum. Dürbünü alıp çevreyi bir kez daha gözetledim: Ooo... Çaprazımızda bir periskop!

Hemen ayırt ettim: Düşmanınki!

Düşünecek anım yoktu, ivedi olarak karar vermem gerekliydi. Son hızla dönüp düşmana denizaltının arka tarafını göstermeli...!!!

Fakat düşman da elini çabuk tutuyordu. Bana doğru yönelmiş, dörtlü bir yol biçiminde hızla ilerleyen hava kabarcıklarından oluşan izi gördüm.

İlk torpido birden yay çizerek geçip gitmişti...

"Son hızla ileri!"

O anda öteki iki torpido yaklaşıyor. Bundan kaçınmak olası değil. Dosdoğru geliyor.

Olabildiğince ivedi, denizaltıyı torpidonun izlediği yola paralel duruma getiriyorum.

Yaklaşıyor, iyice yaklaştı torpido. Gözlerimizi bu ürkütücü araçtan ayıramıyoruz. Parlak güneş altında tüm iriliğiyle görülebiliyor. Eğer... Vay canına... geçiyor, evet, tam olarak bir metre yanımızdan geçiyor. Arka tarafı aşmıştı... Biz kulede nefesimizi tutmuştuk. Yönünü değiştirmezse? Nasıl?

Torpido denizaltı boyunca ilerledikçe, gövdeyle torpido arasındaki açıklık, daha da azaldı. Çünkü denizaltının gövdesi orta bölümde daha genişti.

Birden aklıma bir şey geldi. Kuleden aşağı indim. Çizmeyle torpidoyu gövdeden uzak tutmayı deneyecektim...

İşte... Torpido sudan bir turnabalığı gibi fırlıyor... Baş aşağı dibe gidiyor... Üstümüzden büyük bir ağırlık kalkıyor!

Karşıdaki İngilizlere şapkalarımızı havaya kaldırarak, üç "Hurra!" gönderiyoruz.

Mucizeye kuşkusuz çizmem değil, torpidonun çalışma süresinin bitmesi yol açmıştı.

14

Büyük Bir Hızla Denizin Dibine

İngilizlerin "Alman Denizaltı Vebası" diye adlandırdıkları Alman denizaltılarına karşı nasıl çetin ve dikkatli bir savaş sürdürdüklerini ve bunun için ne gibi yok etme yollarına başvurduklarını, önceki iki bölümde anlatmıştım. Şimdi sertleşen denizaltı savaşı sırasında yaşadığım birkaç olayı kısaca anlatmak istiyorum.

1917 yılındaydı. İyi korunan bir konvoya saldırmıştım. Torpidoyu attıktan sonra, düşmanın su bombalarından olabildiğince hızlı kaçabilmek için denizaltıda şimdi anlatacağım uygulama alıştırmasını yapmıştık: Torpido denizaltıyı terk eder etmez, kumanda merkezine "Vanaları açın!", "Kırk metre derinliğe!" ve "Her iki makine tam yol ileri!" buyruklarını vermiştim. "Vanaları açın!" buyruğuyla taban vanaları açılıyor, basınç gövdesine su dolunca ağırlaşan denizaltı hızla derine dalarak su bombalarından kaçmayı deniyordu. Düşmanın su bombalarını tepeme bırakamayacağı ve beni arayacağı son yer olan gemiler kümesinin altına dalmak için, son hızla yaklaştım.

Denizaltı yavaş yavaş ezilmeye başlıyor

Buraya kadar her şey tasarladığım gibi gitmişti. Ancak bu durum kısa sürede değişecekti. Saldırıya geçtiğimde, yan gözetleme gemisi farkıma vardı. Torpido-

yu atmadan kısa bir süre önce, arkamda da düşman kruvazörlerinin pervane sesini duydum. Bununla birlikte saldırıyı sürdürdüm. Torpidoyu attıktan sonra, "Vanaları açın!", "Kırk metre derinliğe!" buyruğunu verdim.

Eğer şimdi su bombaları düşmezse... Ancak fazla gözü pek davranmıştım.

Korkunç bir çarpma... Parçalar sağa sola uçuşuyor, tüm lambalar yavaş yavaş sönüyor. Kopkoyu bir karanlık ve biz yarı ölü durumdayız, vurulduk...

Cep lambamı yakıyorum. Ne kadar sarardığımın farkına varıyorum. Derinlik göstergesi bozulmuş olmalı... Hayır, hayır, bozuk değil, son derece devingen: Bir taş gibi dibe çöküyoruz!!!

O anda kumanda merkezinden bildiri geliyor: "Taban vanası açık durumda sıkıştı... Kapanmıyor!!"

"Tüm pompaları çalıştırın..!"

O anda saniyeler, saatlere dönüşüyor...

"Su dışarı pompalandı," diye bildiri geliyor. Ancak neye yarar, denizaltı kıpırtısız. Dibe çöküyoruz.

"Derinlik göstergesi çıldırdı: 60... 63... 70 metre!

Kumanda merkezine, "Taban vanasını kapamak için her şeyi yapın, ben kuleden basınçlı havayla denizaltıyı tutacağım," diye bildiriyorum.

İlk olarak ortadaki dalış tanklarına basınçlı hava veriyorum.

Önce iki, sonra dört, sonunda da her iki yanda altı dalış tankına 150 kilogram hava püskürtüyorum.

Ancak, denizaltı daha derine iniyor!

Su bombaları düşmeyi sürdürüyor.

Derinlik göstergesi 85 metreyi gösteriyor...

Doksan!

Sonunda gösterge orada duruyor. Çünkü gösterge daha derini göstermiyor.

İçeri su sızıyor, salmastralar yerinden fırlıyor

İnce bir su çiseltisi oluyor her yandan.

Perçinler gevşedi.

Salmastralar gıcırdayarak yerlerinden çıkıyor.

Bu da nesi? Üzerinde dikildiğimiz yatay demir döşemeler, teneke gibi yukarı doğru bükülüyor. Denizaltı eziliyor!!!

100 metre derinlikte olmalıyız. Bu yüzden metrekareye düşen basınç, 100.000 kilogram! Omurgamın altındaki deniz derinliği bu noktada 3000 metre!!!

Basınçlı hava! Basınçlı hava! Sürekli daha çok veriyorum... Bir değişiklik yok! Basınçlı hava! Basınçlı hava! Basınç...

Sonunda derinlik göstergesinin ibresi oynuyor. Her şeye karşın su yutmayacağız galiba.

Birden kumanda merkezi: "Taban vanası kapandı!" Oooohhh!!!

"Denizaltıyı dengeleyin!", "Kırk metreye!"

Havanın çıkabilmesi için ivedilikle ana vanayı açıyorum. Yoksa gövdesinde bu kadar basınçlı havayla, denizaltı bir top gibi su üstüne fırlar...

Kurtulmuş muyduk? Söz konusu bile değildi. Basınçlı havanın dışarı püskürtülmesi sırasında düşman tam yerimizi öğrenmiş olmalıydı. Birazdan su bombaları düşmeye başlardı...

Ancak düşmüyorlar. Garip. Derin bir sessizlik. Şimdi ne olacak?

Denizaltımızı yine 40 metreye çıkarmak ve zararları gidermek için dinginliğe ve zamana kavuşmuştuk.

Böyle durumlarda, tatbikat yaptırılmış ve sorumluluk duygusu gelişmiş bir ekibin payı büyük. Her şeyden önemlisi de komutandan, en genç ateşçiye kadar, "Hepimiz birimiz, birimiz hepimiz için!" diye dile getirilebilecek karşılıklı güven ve dostluk duygusu oluş-

muşsa, böyle bir durumun üstesinden gelinebilir. Yukarıda kuledeki komutana sürekli, denizaltıda olup bitenlere ilişkin bilgi verilmeli ve bir buyruk yerine getirilemediğinde bu ivedilikle bildirilmeli ki, komutan, denizaltının kurtarılması için gerekli önlemleri alabilsin.

Yaklaşık üç hafta sonra yine limanımıza döndüğümde, düşmanın su bombaları atmayı neden bıraktığına ilişkin bilmece çözüldü. Savaş günlüğümü ve yol bildirimimi verdikten sonra, karşılaştırma yapılan İngiliz Savaş Günlüğü'nde, olayın başımdan geçtiği gün ve yerde bir Alman denizaltısının bir yük gemisini batırdığı, ancak denizaltının kendisinin de batırıldığı bildiriliyordu. Bu bendim! Sıkıştırılmış havayı dalış tanklarından boşalttığımda düşman, denizaltının parçalandığını ve son havanın su yüzeyine çıktığını düşünmüştü.

Bir başka keresinde İrlanda'nın kuzeybatısında azgın bir Atlas Okyanusu havasında, biraz kıyıya yanaşarak saldırılacak hedefler bulmayı umuyordum. Kötü havada ortalıkta hiçbir gemi gözükmüyordu. Ancak İngilizler, su altında ilerlememe karşın, sualtı dinleme gereçleriyle farkıma vararak, üzerime bir destroyer filotillası gönderdiler. Derine inerek su bombalarından kurtulmayı denediğimde, arka derinlik dümeniyle bir kayaya çarptım. Derinlik dümeninin boyunduruğu kırıldı. Dümen oynamıyordu ve böylelikle su altında ilerlemek de olanaksızlaşmıştı. Denizaltıyı dibe oturtmaktan başka yapacak bir şey yoktu. Bekleyerek neler olacağını görecektim.

Tüm makineleri susturduktan sonra, varlığımı dinleme aygıtlarıyla saptayamayan düşman, izlemeyi bıraktı.

Ne yapılması gerektiğini düşünmeye başladım. Derinlik dümeninin onarımı olanaksızdı. Dalış yapabilirdim, ancak yalnızca bulunduğum yerde ve denizaltıyı dibe oturtmak için. Bu durumda bana, düşman nokta-

larından su üstünde geçmeyi deneyerek eve dönmekten başka seçenek kalmıyordu. Karanlık çöktükten sonra denizaltıyı deniz tabanından su üstüne çıkardım. Atlas Okyanusu'ndaki kötü hava benim için umulmadık bir şans oldu. Bu kötü havada ortalıkta hiçbir gemi gözükmüyordu. Su üstünde açıktan dolaşıp, batıya ve kuzeye doğru ilerleyerek, Shetland ve Faröer Adaları arasındaki güvenlik noktasını gece geçerek su üstünde Norveç kıyılarına ulaşmayı deneyecektim. Kuzey Denizi'nde ilerleyerek Wilhelmshaven'e ulaşmak, kuşkusuz İngilizlerce gözetlenen çok sayıdaki mayın engelinden dolayı olanaksızdı. Bu nedenle Norveç kıyıları boyunca güneye ilerleyerek, akşama doğru Jütland'ın[55] kuzey ucundaki Skagen'de olacak, gece de Kattegat ve Sund[56] arasından geçerek Baltık Denizi'ne çıkacaktım. Tasarladığım gibi, karanlık çökerken Skagen'e ulaştım. Ve güneye doğru yolumu sürdürdüm. Burada, görülmeden Skagen'e yaklaşmayı başarabilecek düşman gemilerini gözetlemekle görevli bir İngiliz denizaltısıyla karşılaştım. Benim gibi su üstünde ilerliyordu. Gece karanlığında dalgalı denize ulaşmak benim için çok uygun olmuştu. İngiliz ise dalgalara karşı ilerliyor ve sıçrayan sulardan dolayı yeterince iyi bir gözetleme yapamıyordu. Sabaha karşı Sund geçidine ulaşmıştım. Tarafsız karasularında kendimi göstermemem gerektiğinden, gece yine su üstüne çıkmak üzere denizaltıyı geçidin yan tarafında dibe oturttum. Karanlığın çökmesinden sonra su üstüne çıkıp, büyük bir hızla Sund'u geçerek güneye ilerledim. Helsingborg'daki[57] en dar noktadan geçiş, ışıl ışıl gezinti yatları ve feribotlar yüzünden çok güçtü. Kuşku-

55 Danimarka'da bir bölge.
56 Danimarka ile İsveç arasındaki deniz geçidi.
57 İsveç'in güneybatısındaki kent.

suz tüm ışıklarımı söndürerek bu gemi trafiğinin arasından kıvrılıp geçmeyi denedim. Kıyıda ışıl ışıl aydınlatılmış gezinti kordonunu geçerken, gözetleme görevi yapan küçük bir Danimarka torpidobotunca görüldüm. Torpidobot, bu sularda tümüyle karartılmış bir durumda ilerleyen bu geminin ne biçim bir Gezgin Hollandalı[58] olduğunu saptamak için ivedilikle bana doğru yöneldi. Beni 15 dakika kadar izledikten sonra (Denizdeki pırıltılardan, benim suda bıraktığım gemi izimi kolayca görebilirdi) kim olduğumu anlamak için ışıldağını yaktı. Alman Savaş bayrağını gösterip, karşıya seslenerek gözümü almaması için ışıldağı kapatmasını istedim. Bununla yetinen torpidobot, beni engellemeden yoluma bıraktı. Böylece aynı gece Sund'u geçip, Malmö'yü[59] geride bırakarak, İsveç kıyısı boyunca Baltık Denizi'ne ulaştım. Kiel'e ulaştıktan sonra Kaiser Wilhelm Kanalı'ndan[60] geçerek sağ salim, ancak, ağır hasarlı bir denizaltıyla demirleme limanım Wilhelmshaven'e ulaştım.

58 Denizciler arasında yaygın bir söylenceye göre, lanetlenerek fırtınalı denizlerde sürekli dolaşmaya mahkûm edilmiş Hollandalı bir kaptan. Dilimizde hatalı olarak "Uçan Hollandalı" adıyla da bilinir.
59 İsveç'in güneybatısında bir kent.
60 Bugünkü adı Kiel Kanalı.

15

"Altı Hollandalı'yı Batırdınız mı?"

1917 yılında, sertleşen denizaltı savaşı en sonunda açıklanacağı zaman, Akdeniz'den yine Almanya'ya gelip, oradan denizaltı savaşını sürdürme buyruğunu aldım. Şubat ayında Cattaro'dan, Wilhelmshaven'e geri dönüş için yola çıktım.

Komuta birimleri arasında tüm yolculuk boyunca kimin buyruğu altında olacağıma ilişkin bir belirsizlik ortaya çıkmıştı. Akdeniz'de Akdeniz Denizaltı Filotillası'na bağlıydım. Bunu Flandern Bölgesi Denizaltı Filotillası izliyordu. En sonunda da Wilhelmshaven'deki denizaltılar komutanının komuta bölgesi geliyordu. Bu karmaşık durumu kolaylaştırmak için Berlin'deki Amirallik, *U21*'in Cattaro'dan yola çıkışı ve Wilhelmshaven'e varışına kadar olan sürede, doğrudan kendisine bağlı olduğumu ve yalnızca oradan buyruk alacağımı bildirdi. Böylece tüm buyrukları ve özellikle sertleşen denizaltı savaşının başladığına ilişkin buyruğu, doğrudan yazılı olarak Berlin'den aldım.

Akdeniz'den geri dönüş

Bu epeyce sıkıntılı komuta tartışmasının sonucu, oldukça da sorunlu olacaktı. Akdeniz'de fazla oyalanmadan, etkinliğimi Atlas Okyanusu'ndaki kuşatma bölgesinde sürdürmek istiyordum. Tüm yoğun gözet-

lemelere karşın, Cebelitarık Boğazı'nı gece su üstünde sorunsuz olarak geçtim. Atlas Okyanusu'ndaki yük gemilerine karşı denizaltı ticaret savaşına başladım. Bu etkinlik giderek Manş Denizi çıkışına kadar uzandı.

Burada, geçitten dışarı doğru ilerleyen bir duman bulutunun farkına vardım. Duman bulutu, altı Hollanda gemisinden kaynaklanıyordu. Bu gemiler, sertleşen denizaltı savaşına karşın birbirlerine oldukça yakın, kuşatma bölgesinde ilerliyorlardı.

Durum, bana olağandışı göründüğünden, Amiralliğin tüm buyruklarını yeniden tam olarak okudum ve sertleşen denizaltı savaşının başlamasından sonra özellikle tarafsızlara karşı hoşgörü gösterilmemesinin buyrulduğunu gördüm.

Bunun üzerine top atışıyla gemilerin durmaları uyarısını yaptım. İvedilikle durdular ve tekneleriyle yanıma geldiler. Sertleşen denizaltı savaşının başlamasından dolayı, burada, kuşatma bölgesinde uyarılmaksızın batırılacaklarını bilip bilmediklerini sormam üzerine, bunu bildiklerini, ancak Londra'daki İngiliz Amiralliğinin, Plymouth'tan[61] Atlas Okyanusu'na çıkıp, İngiltere'nin kuzeyinden dolaşarak, Norveç yoluyla Hollanda'ya gidebileceklerini bildirdiğini söylediler.

Londra'daki İngiliz Amiralliğinin söylediklerinin beni bağlamayacağını söylemekten son derece üzgün olduğumu belirterek, Berlin'den böyle bir güvenlik sözü alıp almadıklarını sordum.

Yanıt olumsuz olduğundan, gemileri batırmam gerekiyordu. Gemileri batıracak patlayıcı ekibimin bir gemiden ötekine geçebilmesi için, Hollandalıların bir sandalını –rastlantıyla eski bir tanıdıktı. Bu gemiyi bir

61 İngiltere'nin güneyinde bir liman kenti.

yıl önce Akdeniz'de de durdurmuştum– yedeğime aldım. Diğer sandallar İngiliz kıyılarına geri döndüler.

Akşam karanlığı çökerken son geminin işini bitirdiğimde, bir İngiliz destroyeri gözüktü. Kıyının görüş alanı içinde bir Alman denizaltısının iş üzerinde olduğunu görmüş olduğu açıktı. Hollandalılara ekmek ve bir şişe de konyak vererek, İngiliz'in görüş alanından çıkmak için daldım.

Kimden buyruk alacağım tartışması ve sonuçları

Bu Hollanda gemilerinin batırılışının, özel bir durum oluşturduğunu vatana dönüşümde öğrenecektim. İngiltere'nin kuzeyinden dolaşıp, Kuzey Denizi yoluyla Helgoland'a geldim. Ertesi gün de Wilhelmshaven'e doğru yolumu sürdürecektim. Müzikle karşılandığım Helgoland'da daha limana yanaşırken, adanın komutanı beni bir soruyla karşıladı: "Altı Hollandalı'yı batırdınız mı?" Olumlu yanıtım üzerine gülümseyerek, "Wilhelmshaven'de gerisini öğrenirsiniz" dedi. Ondan başka bir şey öğrenmek olası olmadı. Sonra başka denizaltıcı arkadaşlarla oturduğumuzda, her limana dönen denizaltıya bu sorunun sorulduğunu anlattılar. Bu davranışın altında yatan nedeni de tümüyle öğrendim.

Berlin'de Dışişleri Bakanlığı sertleşen denizaltı savaşının yürürlüğe girmesine karşın, yine bir geri adım atmış ve Hollandalılara, bu altı geminin batırılmayacağı güvencesini vermişti. Bunun üzerine Amirallik, Flandr ve Kuzey Denizi Denizaltılar Komutanlıklarına limandan ayrılan ve denizde bulunan tüm denizaltılara telsiz telgrafla bunun bildirilmesi buyruğunu vermişti. Bu bilgilendirme, sekiz günden beri her gece yapılıyordu. Yalnızca ben bu buyruğu bilmiyordum.

Çünkü öteki denizaltılardan ayrı olarak, bende yalnızca Amirallik ve benim aramda kullanılan bir şifre çözümü vardı. Flandr Denizaltı Filotillası'na ve Kuzey Denizi denizaltı komutanlarına gönderilen telsiz buyruklarını, şifre çözümlerini bilmediğim için çözemezdim.

Her şeyi tümüyle öğrendikten sonra, konuyla ilgili tümüyle rahatlamış olarak, ertesi sabah Jade[62] boyunca, orada demirli olan ve görünmemle birlikte tören düzenine geçen açıkdeniz filosunun arasından geçerek, bir uzun vatan flamasıyla Wilhelmshaven'e doğru bentten içeri giriyorum. Burada da benim için müzikli büyük bir karşılama hazırlanmıştı. Gemi yapım yerindeki demirleme yerim, bayraklar ve çelenklerle süslenmişti. Filoya dönüşümü bildirip, yol bildirimi vermem gerekiyordu. Bunun için Berlin'deki Amirallikten aldığım tüm buyrukları da yanıma aldım.

Filo Komutanı Amiral Scheer, ivedilikle neden Hollanda gemilerini batırdığımı, telsiz duyurusunu alıp almadığımı sordu. Olayın tüm gelişimini anlatarak, Amirallik Kurmay Başkanlığı'nın özellikle tarafsızlara karşı göz yumulmayacağına ilişkin buyruğunu gösterdim. Amirallik Kurmay Başkanlığı'nın özel bir şifre çözümü kullandığını da anlattım.

Amiral Scheer, Kurmay Başkanı Amiral von Trotha'dan açıkdeniz filosunun da böyle bir buyruk alıp almadığını sordu. Kurmay Başkanı buna olumsuz yanıt verdi ve Amirallik Kurmay Başkanlığı'nın *U21*'in Akdeniz'den dönüşünden, Wilhelmshaven'e girene kadar, yalnızca kendisinden buyruk alacağını çok kesin biçimde bildirdiğini söyledi. Her ne kadar Amirallik Kurmay Başkanlığı, Dışişleri'nin bu uzlaşmasını tüm

62 Almanya'da Kuzey Denizi'ne dökülen ve döküldüğü deniz girintisine de adını veren kıyı ırmağı.

komuta birimlerine ileterek, buna kesinlikle uyulmasını istemişse de, kendisine doğrudan bağlı olan tek denizaltıyı unutmuştu.

Bu olayın izlenmesini ve buna ilişkin Berlin'e gönderilecek bildiriyi Açıkdeniz Filo Komutanlığı üstlendi. Ben kişisel olarak buna ilişkin yeniden herhangi bir şey duymadım.

16

Gözetim Altındaki Kaiser

1917 güzünde iznimi kentim Kreuznach'ta[63] geçiriyordum. Genel karargâh da buradaydı. "Çağrılmadığın yere asla gitme" görüşünde olmanın dışında, Kaiser'in şu anda denizaltı komutanlarından pek de iyi söz etmeyeceğini bildiğimden, kentte olduğumu olabildiğince gizli tutmak ve gereksindiğim dinginlikte iznimi geçirmek düşüncesindeydim.

Ancak bir gün, kaçınılması mümkün olmayan bir biçimde, Kaiser'le henüz kahvaltı etmeye çağrılmayışım üzerine şaşkınlıklarını dile getiren karargâh nöbetçi subaylarından birkaçı ile karşılaştık. Benim isteksiz davranmamı göz önüne almak istemiyorlardı. Böylece ertesi sabah 11.00 dolaylarında telefonla, majestelerinin beni saat 13.00'te kahvaltıya buyurduğu bildirildi.

İsteksiz olmama karşın, savaş boyalarını sürüp kaplıcanın çetin yoluna düşmekten başka seçeneğim kalmamıştı.

Oraya vardığımda bir nöbetçi dışarı çıkarak, kaplıca yapısının halılarla kaplı girişine kadar eşlik etti. Burada saray uşaklarına özgü bir giysi giymiş olan sinekkaydı tıraşlı, oldukça ciddi yüzlü bir görevli, eğilerek beni selamladıktan sonra yavaşça isteğimi sordu.

63 Bir kaplıca kenti olan Bad Kreuznach.

Önceden bakanla görüşmeden, kimsenin doğrudan Kaiser'in yanına girmesine izin verilmediğini bildiğimden, Donanma Bakanı Ekselans Amiral von Müller'e gelişimin bildirilmesini istedim.

Görevli, bana asansöre kadar sessizce eşlik etti. İkinci kata geldiğimizde, oradaki bir başka görevli yine olabildiğince yavaşça isteğimi sordu.

En sonunda Ekselans Müller'e ulaşabildim.

"Lütfen bana savaşta neler yaptığınızı söyler miydiniz?"

Bu soru karşısında şaşırdım. İnsan "Pour le Mérite" şövalyesi ödülü verilmiş birisi olarak, bir deniz subayı ve İmparator'un danışmanı olan kişinin en azından olanlar üzerine bilgilenmiş olması gerektiğini umuyor.

Girişiğim çatışmaları, övünme koktuğu için istemeyerek de olsa saymak zorunda kaldım.

"Güzel... Pour le Mérite ne için verildi?"

Bu ödülü daha 1915 Mayıs'ında aldığımı ve Çanakkale Boğazı'na doğru olan girişimim nedeniyle verildiğini söylediğimde, Müller sözümü keserek, şimdi kafasında bir kavram oluştuğunu söyledi. Bundan başka, yalnızca orada gemi batırıp batırmadığımı ve bunların hangileri olduğunu sordu.

Ayrıca garip bir istekte bulundu: "Lütfen Majestelerine anlatmayı düşündüğünüz her şeyi önce bana anlatın..."

Bundan sonra ayrılmama izin verildi. Oradan ayrıldıktan sonra, görevli emir subayının yanına gittim. Emir subayı kısa bir süre önce savaş saflarından dönmüştü ve yeniden savaş saflarından bir arkadaşla konuşmaktan sevinç duymuştu. Kahvaltının başlamasına kadar sigara içerek, savaş saflarından konuşarak zaman geçirdik.

Kahvaltı zamanı geldiğinde, Kaiser'in çevresindeki beylerin toplandığı ön salona geçtik. Herkes gri renkli ordu giysileri giymişti. Donanma Bakanı da gri giyinmişti!

Donanma'nın mavi giysisini giyen yalnızca bendim! Majestelerinin salona girişiyle birlikte yarım çember biçiminde sıralanmış topluluk, eğilerek saray selamı verdiler. Donanma Bakanı'nca Majestelerine tanıştırıldım. Kaiser benim Çanakkale Boğazı girişimimi hemen anımsadı. Kahvaltı masasına geçtik. Ben Kaiser'in solunda oturuyordum. Benim solumda ise, Kaiser'le konuştuğum her söze dikkat eden Donanma Bakanı oturuyordu.

Eğer savaş saflarına ilişkin Kaiser'in bilmesi gerekmeyen bir şey anlatırsam, Ekselans von Müller böğrümü dürtüklüyor ve "Bu Majestelerini ilgilendirmiyor!" diye fısıldıyordu.

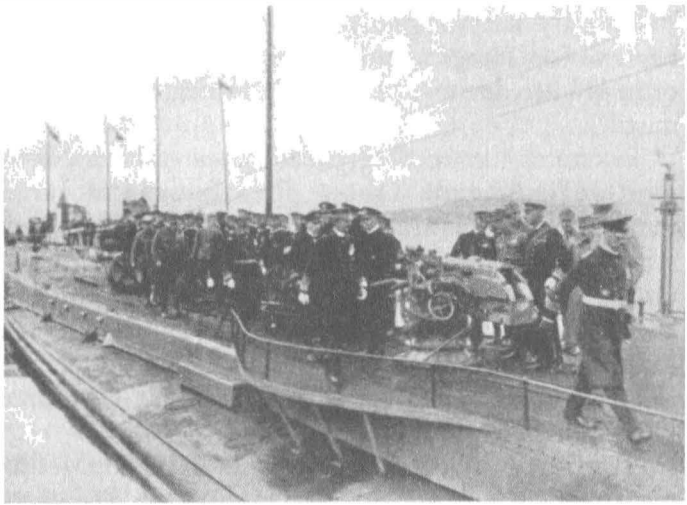
Kahvaltı oldukça yalındı. İçinde köftecikler olan et suyu çorba ve arkasından da bir dilim peynir. Bunun arkasından da herkese şarap, Kaiser için de şampanya sunuldu.

Kaiser'in kadehi ikinci kez doldurulduğunda, Ekselans Müller'in bir uşak gibi "Majesteleri şu anda ikinci kadehi içiyorlar" diye fısıldadığını duydum.

Donanma Bakanı bundan sonra da uşaklara, "Majestelerine kahvenin verandada sunulacağını ivedi bildirin" diye emretti.

Bunun ardından Kaiser masadakilerin kahvaltılarını bitirip bitirmediklerine aldırmadan masadan kalkarak verandaya geçti. Verandada kimi beylerle, öncelikle de Donanma Bakanı'yla söyleşmeye koyuldu.

İmparatorla başka konuşma olanağım olmadı. Ayrılırken Majesteleri elimi sıkarak tekrar savaş saflarına dönmemi istedi.



Kaiser Karl Akdeniz'de bir Alman denizaltısını ziyaretinde.

Genel karargâhta

Kaiser'le görüşmüşken, çalışmalarını sürdüren genel karargâha uğramayı göz ardı etmedim. Oranienhof'a[64] giderek, Mareşal von Hindenburg ve General Ludendorff'a gelişimi bildirdim.

General Ludendorff benimle bekletmeden görüştü. Mareşal Hindenburg özür dileyerek şu anda çok yoğun olduğunu söyletip, beni akşam yemeğine villasına çağırdı.

Kararlaştırıldığı gibi saat tam 20.00'de oradaydım. Her akşam Mareşal'le birlikte yemek yiyen Harekât Bölümü görevlileriyle tanıştım. Herkes bir araya toplandıktan sonra kanatlı kapı açıldı ve ilk kez gördüğüm Mareşal, etkileyici yapısıyla içeri girdi.

64 Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman Genel Karargâhı'nın bulunduğu kent.

İvedilikle bana doğru geldi ve öğleden sonra bana zaman ayıramadığı için özür dileyen birkaç sözle beni selamladı. Sonra koluma girerek, benimle birlikte yemek salonuna yürüdü. Masada Mareşal'in karşısında oturuyordum. Solumda General Ludendorff, sağımda ise Albay Bauer yer almıştı.

Çorbadan sonra Mareşal bana bir tabak şeftali sundu. Bunlardan birini irice olan kadehimin içine koymam gerekti. Emir çavuşu şampanyayı kadehlere doldurduktan sonra, Mareşal onuruma kısa bir konuşma yaptı. Benim Çanakkale Boğazı seferime değinerek sözlerini şöyle bitirdi: "Beyler, Dünya Savaşı'nda sonucu etkileyici bir dönüm noktası koyan tek deniz subayının sağlığına içiyorum! Şerefe, benim sevgili ödüldaşım."[65]

Yemek oldukça iyi ve yalındı. Sebze çorbası, karaca eti ve tatlı olarak da meyve. Yemekten sonra verandada bir süre oturarak şarap içtik. Mareşal benim denizaltı yolculuklarımı ilgiyle dinledi.

Bu benim genel karargâha ilk ve son uğrayışımdı.

65 Mareşal Hindenburg'un küçük rütbeli bu başarılı subayı onurlandırmak için ikisinin de almış oldukları 'Pour le Mérite' asker ödülüne büyük incelikle yaptığı gönderme.

17

Yıkıma Yol Açan Yanlış

Denizaltı ticaret savaşı ya da sertleşmiş denizaltı savaşının amacı, ticaret filosunu yok ederek, İngiltere'yi barışa zorlamaktı. İngiltere bir ada olduğundan, kendini besleyecek durumda değildi. Gerekli yiyeceği adaya taşımak için, İngiltere'nin, gemilerin belli bir taşıma hacmine gereksinmesi vardı. Gıda ve hammaddeleri adaya getirecek yeterli gemisi olmadığında ya açlık çekecek ya da barış yapacaktı.

Denizaltı savaşı, İngiliz savaş gücünü karada da zayıflattı. İngiltere gereksinim duyduğu sayıdaki askerini savaş saflarından çekerek, tersanelerde çalıştırmak zorunda kaldı. Ayrıca batan gemilerin yerine başkalarının konması, denizaltılara karşı kullanılacak yeni gemilerin yapımı ve tüm bunların mürettebatla donatılması, kömür ocaklarının ve mermi üretim yerlerinin çalıştırılması, giderek kapsamının artırılması için insana gereksinmesi vardı. Üretim yerlerinin işleme kapsamının artırılmasına yönelik Amerika'dan getirilecek malzeme için de gemilere. Yoğun denizaltı savaşının başlamasından önce biz denizaltı komutanlarına, düşmanın şu andaki savunma önlemlerine karşın, ayda kaç tonluk düşman gemisi batırmayı garantileyeceğimiz soruldu.

Bunun üzerine, yitirilen denizaltıların yerine ivedilikle yenileri konduğunda, aylık 600.000 tonluk gemi kapsamını yok edeceğimiz yanıtını verdik.

Denizaltı savaşı İngiltere'yi mahvedebilirdi

Burada kısaca, savaşın başlangıcında savaş safı görevine çıkabilecek yalnızca 20 denizaltımız olduğunu vurgulamak istiyorum. Savaş süresince birkaç yüz denizaltı denize indirildi. Ancak yine savaş süresince 199 denizaltıyı da yitirdik. Yoğun denizaltı savaşı, savaşın ilanından kısa bir süre sonra başlatılmış olsaydı, az sayıdaki denizaltıya karşın, savaş daha erken sonuçlandırılabilirdi. Çünkü düşmanımız, savunma düzenini bu denli geliştirmemişti. Buna koşut olarak denizaltı kayıplarımız da çok değildi. Ancak düşmanımız savunma düzenini tümüyle kuruncaya kadar bekledik. Çünkü Şansölyemiz[66] Bethmann-Hollweg'in, "Savaşı insanca sürdürmeyi istiyoruz" sözlerini kullanmak için bekledik. Sonuç alıcı gereçlerle sürdürülen bir savaş, erken sonuç alınacağı için çok daha insancıldı. Bu durumda milyonlar savaş saflarında kan akıtmayacak ve binlercesi açlığın kucağında olmayacaklardı.

Böylece 1917 Şubat'ında yoğun denizaltı savaşı yürürlüğe girdi. Denizaltılar görevlerini yerine getirerek, söz verilen aylık 600.000 tonluk taşıma kapsamlı gemiyi yok ettiler. Her ay bu sayı arttı. İki ay içinde bir milyon tonu geçti bile. Yoğun denizaltı savaşı etkisini göstermeye başlamıştı. Düşman sarsılmıştı ve barış yapmayı isteyecek duruma gelmişti.

Bu durumda İngilizlere, son etkili yönteme başvurmaktan başka yapacak bir şey kalmamıştı. Tüm tarafsız gemilere kimi zaman limanda, kimi zaman açıkdenizde, olanak bulduğu her yerde el koyuyor, sahiplerine geminin bedelini ödüyordu. Ancak savaş sırasında sıkça olduğu gibi, savaş saflarımızın arkasında, vatanda, kendisine sürekli bir bağlaşık buluyordu. Bu kimi

66 Almanya'da başbakan unvanı.

zaman aldığı barış kararlarıyla Reichstag[67], kimi zaman da yabancılarca kışkırtılan patlayıcı işçilerinin greve gitmesi oluyordu. Niebelungen'de[68] Siegfried'in Kara Hagen'ce öldürülüşüne benzer bir kargışlı yük Alman halkının üstüne çökmüş gibiydi.

Ancak her şeye karşın, yoğun denizaltı savaşı sürüyor ve denizaltılar sürekli olarak gemi batırıyorlardı.

Şimdi belki okuyucularım denizaltıların bu denli çok gemi batırmalarına karşın, Amerikalıların birlikleri ve savaş gereçleriyle nasıl yardıma gelebildiklerini sorabilirler. Bununla ilgili yalnızca bir tek şey söyleyebilirim. O da tüm okyanusu çembere almanın olası olmayışı. Ancak ticaret gemileri denizaltılarımızca batırılan düşmanın ne denli zor durumda olduğu, savunma önlemlerinden kolayca anlaşılabilir. Bundan başka, bir denizaltı bir gemiyi torpillemeden önce, yalnızca periskopla görüyordu. Geminin cephane, birlik, savaş gereçleri ya da yiyecek yüklü olduğunu bu yolla anlamak olası değildi. Sonuçta biz denizaltılar için önemli de değildi. Önemli olan, düşmanın yük kapsamını yok ederek, bu yolla onu dize getirmekti.

Öyle de oldu. Düşman, batırdığımız gemilerinin yerine yenilerini koymaya yetişemiyordu. Bunu sürdürmemiz engellenmeseydi, savaşı zaferle noktalayabilecektik. Düşman devlet adamlarının anılarında da onaylandığı gibi, ateşkesten sonra bize ulaşan İngiltere kaynaklı duyumlara göre, yoğun denizaltı savaşı 1,5, en fazla 2 ay kadar uzamış olsaydı, zafer kazanacaktık. Hagen ve Devrim[69], Almanya'ya utanılası ateşkes antlaşmaları dayattı ve zafere inanmış, ölümüne gözü pek denizaltı silahımızı arkadan kuşattı.

67 Alman Ulusal Meclisi.
68 Eski Alman söylencesi.
69 Kasım 1918'de Kuzey Almanya'da başlayan sol eğilimli ayaklanma.

18

Neden Donanma Kullanılmadı?

Kaçırılan fırsatlar

Savaşın kaçırılmış fırsatlar dizisinden başka bir şey olmadığından dolayı sonuç alamadığımız ileri sürüldü. Biten savaşın ardından, savaşın tüm akışı gerçekçi bir biçimde incelenirse, bu savın en azından deniz savaşı için doğru olduğu görülür.

Neden savaşın başlangıcında tüm açıkdeniz filosu her şeyden önce Amiral Tirpitz'in sürekli önerdiği gibi İngiltere'ye karşı kullanılmadı? Daha sonra söylenenlere göre bu, o sıralar Hamburg-Amerika Linie'nin[70] genel müdürü Albert Ballin'in[71] Kaiser'e yazdığı bir mektupla ilgiliydi. Bu mektupla Ballin, Kaiser'den filonun kullanılmamasını rica etmiş, böyle olmadığında İngiltere'nin "daha fazla öfkelenerek" ticaretimizi baltalayacağını, dış ülkelerde bulunan ticaret gemilerimize el koyacağını bildirmişti.

Gerçekten de İngiliz Donanması, savaşın başlangıcında bizim açıkdeniz filomuza üstünlük sağlayacak durumda değildi. Her şeyden önce İngilizler, Skagerrak[72] Deniz Savaşı'nda sayıca iki kat fazla olmalarına karşın, açıkdeniz filomuza üstünlük sağlayamadıkları

70 Bir Alman denizcilik kuruluşu.
71 O dönemde önde gelen Alman Yahudisi bir iş adamı ve armatör.
72 Norveç'le İsveç arasındaki körfez.

gibi, daha fazla kayıp vermemek için gece geri çekilmişlerdi.

Savaşın daha sonraki sürecinde de İngilizler açıkdeniz filomuzun karşısına bir deniz savaşında çıkmaya cesaret edememişlerdi. Bu koşullar altında sonu gelmeyen alıştırmalar, limanda bağlı kalmalar sonucunda gemi ekiplerinin özgüveni yıpranmış ve yine bu koşullar altında, insanın doğası gereği, Devrim'in zehiri onlara sürekli denizde savaş durumunda olan gemi ekibinden daha kolay ve çabuk ulaşmıştı.

Bir başka kaçırılmış fırsat da yoğun denizaltı savaşının çok geç başlatılmış olmasıydı. Düşman ve taraf-sızlara Dışişlerince gereğinden çok önem verilmişti. Düşman basınının barbarca bir savaş sürdürdüğümüze ilişkin yalan bildirilerinden ürken Dışişleri, bu konuda çekingen davranmıştı. Savaş, yaşam ve ölüm üzerine kurulduğundan, düşmanı yere yıkabileceğim bir silahım olduğunda bunu kullanırım. Düşmanın kendisine, benim silahımdan korunacak bir donanım yapmasına kadar beklemem. Sonuç alıcı gereçlerle sürdürülen bir savaş, kısa sürede biteceğinden insancıldır. Eğer savaşın başlangıcında ivedi olarak yoğun denizaltı savaşına başlamış ve açıkdeniz filomuzu düşmana karşı kullanmış olsaydık, en geç 1917'de barışa ulaşmış olurduk. Böylece savaş saflarında yüz binlerce kişi kanlarını dökmez, yüz binlerce kişi İngiltere'nin halklar yasalarını çiğneyerek Almanya'ya karşı uyguladığı açlık kuşatmasının kıskacında kalmazdı.

19

Devrim Bastırılabilir miydi?

Resmi kuruluşların zamanında işe el koymasıyla Devrim'in bastırılıp bastırılamayacağını burada tartışmayacağım. Yalnızca Devrim sırasında yaşadıklarımı anlatacağım.

1918 Kasım başında, benim uysal denizaltım *U21*, birkaç hafta sürecek bir bakım ve onarım için Kiel'deki imparatorluk tersanesinde demirliydi. Bu süre içinde denizaltıcılık okulunda yarıfilotilla komutanı olarak, yıllarca süren savaş safları deneyimimle, göreve yeni başlayacak denizaltıların ekibini savaş saflarına gitmeden önce eğitmekle görevliydim. 3 Kasım Pazar günü, Kiel limanında bağlı sancak gemim *Lucie Wörmann* adlı yük gemisindeyken bir astsubay geldi: "Önyüzbaşım Kiel'de alarm verildi..."

"Neden?"

Hiç kimse tam olarak bilmiyordu.

Akşama doğru Kiel'den gelenler, "Yine alarm verildi" dediler. Bundan fazlasını onlar da bilmiyorlardı.

Torpido Denetleme Bölümü'ne telefon ederek, ne olduğunu sordum. Kesin olmayan, özenle dile getirilmeye çalışılan değişik söylentiler. "Özel bir durum yok, döneme özgü çalkantılar..." türünden yararsız bilgilendirmeler.

Pazartesi sabah erkenden, tüm denizaltıların denize açılmalarını bildirdim. Ben de daha sonra yük gemisiyle onlara ulaşacaktım.

Başsız yönetim

Birden bir duyuru. Bir telsiz buyruğu tüm denizaltıların limana dönmelerini buyuruyordu...

Ah... Şimdi düne göre çok şey biliyordum. Hemen limana dönen denizaltıların sancak gemisi yanında toplanmalarını buyurdum. Karayla her türlü bağlantıyı kesinlikle yasakladım...

Böylelikle komuta ettiğim gücü, elimin altında tutacaktım. Bir düzine denizaltı çekinilmesi gereken bir güçtü.

İvedilikle karaya çıktım ve doğruca denetleme bölümüne gittim. Ne gibi bir felaket olup bittiğini öğrenmeliydim.

Denetleme bölümünde yüzler asıktı.

Kesinlikle kabaca: "Hangi lanetli bu buyruğu verdi...?" diye gürledim.

Acınası bir yanıt: "Bilmiyoruz..."

Oradan doğru Amiral'e.

O da limana dönüş buyruğunu kimin verdiğini bilmiyordu.

Garip bir durumdu.

Denizaltılarımın tümünün döndükleri ve sancak gemisinin yanında toplandıkları bildirildi. Denetleme bölümünün yeni buyruğunu sordum.

Şimdiye değin tüm görev sürem içinde aldığım en garip ve alçaltıcı bir buyruktu bu. "Ne istiyorsanız onu yapın!"

"Teşekkür ederim" diye bağırdım. "En azından bu da bir buyruk..."

İleri. Denizaltılara.

Hemen denize açılmaları buyruğunu verdim. Ben de sancak gemisiyle onları izleyecektim.

Denize açılırken şamandıralara bağlı büyük gemileriyle etkileyici görünen 4. Filo'nun yanından geçiyoruz...

Tüm bedenimi yakıcı bir duygu sarıyor. 4. Filo'nun ekibinin tutum ve davranışı acaba ne yönde?

Denize çıkışımı engellerse?

Bu durumda çatışma çıkar...

Ancak tümüyle tersi oluyor. Oldukça ürkütücü iri gemiler yanımızdan kayarak, arkamızda kalıyorlar... Toplarda hiçbir hareket yok... Güvertede de hiç kimse görülmüyor...

Terk mi edildi? Kendime bunun yanıtını veremiyorum.

Bir sonraki dretnot da bomboş...

Daha sonra ekibin bizden korkarak gemilerini boşalttıklarını öğreniyorum. Bizi "güvenilmez" olarak değerlendiriyorlar.

Çok doğru!

Akşam sekize doğru denizaltılarımla Eckernförde'ye[73] girip, denizaltı iskelesine bağlanıyoruz.

Eckernförde'ye girişimiz sırasında *Dresden* kruvazörü hızla yanımızdan geçerek, bizim gibi Eckernförde'de demirliyor. Nasıl davranacağımı kararlaştırmak için ivedi olarak telefonla Kiel'den bir duyum almayı deniyorum. Önce, yalnızca tümüyle çelişkili duyumlar alıyorum. Sonunda akşam 22.30'da telefon bağlantısı tümüyle kesiliyor.

Dresden kruvazörünün komutanı Majesteleri Prens Adalbert von Preussen, Kiel'de devrim olduğundan, kimseye izin vermememi istiyor. Ancak daha önce ekibin karaya çıkmasına izin vermiştim. Eckernförde'de bir kargaşa olmadığından, ekibi yeniden denizaltılara çağırmak için bir neden görmüyordum. Her şeyden önce de gereksiz telaş etmek istemiyordum. Ayrıca denizaltı ekibinin asla bir devrime katılmayacağını çok

73 Kiel kentinin kuzeybatısında aynı adlı koy ve liman.

iyi biliyordum. Gerçekten de tümü çarşı izninden tam zamanında döndüler.

Gece yarısına doğru, toplu olarak birçok mühendis adayı yaya olarak Kiel'den Eckernförde'ye, bana geldiler. Kiel'de neler olup bittiğini tam olarak ilk kez onlardan öğrendim. Mühendis adayları, Kiel-Wik'teki[74] Güverte Subay Okulu önünde ayaklanmacılara ateş açmışlar, ancak ayaklanmacıların üstünlüğüne karşı daha çok dayanamayacaklarından üstlerince bana, Eckernförde'ye gelmeyi denemeleri önerilerek, salıverilmişlerdi. Yoksa ayaklanmacılarca linç edileceklerdi. Kiel'de garnizon ve gemilerde askerler kurulu oluşturulmuş ve yönetime el konulmuştu. Orada yapılabilecek bir şey kalmamıştı. Düzeni korumak için komutam altındaki denizaltı komutanlarını toplantıya çağırdım.

Gece yarısı, ayaklanmacıların, yanlarında birçok makineli tüfekle, denizaltıları ele geçirmek için kamyonlarla yaklaştıkları bildirildi.

Yıldırım hızıyla bir durum değerlendirmesi yaptım: Çatışmaya girersem, *Dresden* kruvazörü ekibinin tutumu nasıl olacaktı?

Makineli tüfeklerine karşın bu serserileri iki dakika içinde etkisiz duruma getireceğimi biliyordum. Denizaltılarıma karşı böyle bir saldırı safçaydı. Fakat ya ağır toplarıyla *Dresden* kruvazörü?

Yanıtını bulamadığım bir soru da, bu ayaklanmanın yalnızca bölgesel mi, yoksa tüm imparatorluğu mu sarmış olduğuydu.

Prensi arayarak *Dresden* mürettebatının davranışının nasıl olacağını sordum.

Yanıt umut kırıcıydı: "Önceden bunu kesin olarak kestirmek çok zor..."

74 Kiel'de askeri limanın bulunduğu kesim.

Bunun üzerine, savaşma gücümü denetim altında tutabilmek için tüm denizaltılarla denize açılıyorum.

Sancak gemisiyle en sonuncu olarak denize açılmak üzere Eckernförde koyundan çıktığımda, ağaran günün ilk ışıklarıyla hızla yaklaşan ilk kamyonlar da gözüküyor. Kırmızı bez parçaları rüzgârla dalgalanıyordu...

Dürbünle, makineli tüfekleri taşıtlardan nasıl aldıklarını gözlüyoruz. Çok geçmeden de makineli tüfeğin takırtısını duyuyoruz. Mermilerin çarpması küçük bir fışkırmaya bile yol açmıyor koyda... Bana dört kilometre uzaklıktan ateş etmeleri çocukça...

Denizaltılarımla sürekli tatbikatlar yaparak, doğuya doğru ilerliyorum. Lübeck[75] Koyu'nda karayla ilk bağlantıyı kurmaya çalışıyorum. Ancak, orada da devrim patlak vermişti. Tatbikatlar sırasında denizaltılarda birkaç günlük yiyecek kaldığından, yiyecek almak için ileriye, güvenilir duyumlara göre kargaşadan uzak olduğu bildirilen Swinemünde'ye[76] gitmeye karar veriyorum.

Swinemünde'ye girerken, uzaktan rıhtıma bağlı iki kruvazör görüyorum. En iyi çifte dürbünlerle ve oldukça dikkatli bakmamıza karşın, bir bayrak ya da flama görmüyoruz. Bunlar *Regensburg* ve *Dresden* kruvazörleriydi. Gemilerin yanından geçerken, güvertede yalnızca Swinemünde'deki topçu alayından birkaç nöbetçinin olduğunu görüyoruz. Gemilerin ekipleri, gemi kasasını alarak gemilerden ayrılmış, istasyona giderek lokomotiflere istim vermiş ve bir katar oluşturarak Berlin'e doğru yola çıkmışlardı. Burada, disiplinin henüz bozulmadığı ve kargaşadan uzak

75 Kuzey Almanya'da bir liman kenti.
76 Baltık Denizi kıyısında 1945'ten bu yana Polonya topraklarında yer alan küçük bir liman kenti.

Swinemünde'de bekleyip, olayın gelişimini gözlemek ve duyumları toplamak en iyisiydi. Burada, en doğru duyumların alınabildiği Berlin'le doğrudan telefon bağlantım da vardı. Şimdi, eski bir savaşçı ve vatanına bağlı bir askerin görebileceği en zor günler yaklaşıyordu.

9 Kasım'da Kaiser tahtından çekilmiş ve bundan da kötüsü, utanılası bir ateşkes yapılmıştı.

Denizaltı filotillam denetimim altında

Berlin'den, denizaltıları Kiel'e getirip, teslim etmemi isteyen bir buyruk almıştım. Buna göre, bana yiyecek yalnızca bu yolculuk için verilecekti. Ateşkesin imzalanmış olması, imparatorluktan gelen kötü duyumlar ve Batı cephesinin boşaltılması yüzünden, denizaltılarımla bu buyruğa karşı koymanın yararsızlığını gördüğüm için, içim kan ağlayarak Kiel'e doğru yola çıktım.

İlk olarak Kiel'e telefon ederek, o dönemdeki garnizon komutanı Noske'yle koşulları görüştüm. Kiel'e gelme buyruğu aldığımı, denizaltılara ve ekiplerine ateş edilmemesini sağlamasını, böyle bir şey olursa, karşılık vereceğimi bildirdim.

Noske, gösterişli bir biçimde düzenin korunacağına ilişkin söz verdi. Ancak, denizaltılarımın kızıl bayrak yerine, yalnızca eski savaş bayrağıyla gözükeceğini bildirdiğimde, bunu onaylamak istemedi. Kızıl bayrak çekilmesi isteğini yineledi.

Kararlılığım karşısında, denizaltıların teslimini zorlaştırmamak için, bu ısrarından vazgeçti. Çünkü denizaltıların teslimi, bu utanılası ateşkesin ana koşuluydu.

Bunun üzerine denizaltılarımla, kullanım dışı bırakılacakları Kiel'e gelerek, tersaneye bağladım. Teslim etmeden önce, her denizaltının ekibi, denizaltılarının

üzerindeki eski savaş bayrağıyla fotoğraf çektirdiler. Ekiplerin aylıkları düzenli ödendi ve geçici olarak izin verildi. Utanılası ateşkesi yapanlar, denizaltıların nasıl İngiltere'ye götürüldüğünü görsünlerdi.

Ben, sancak gemisiyle işlemleri sonuçlandırmak için şamandıraya bağlandım. Kiel limanı, daha buradan denize açıldığımda üzerimde karamsar bir etki yapmıştı. Şimdiyse tanınmaz bir durumdaydı. Bir dönemin gururlu Alman Donanması'nın kimi gemileri burada, her direğin ucunda ve her serenin ipinde bir kızıl bayrak olmak üzere duruyorlardı, patlayıcıların boşaltıldığı büyük kayıklar bordalarına bağlanmışlardı. Limanda en azından bir kızıl bayrağı olmayan hiçbir tekne yok. İnsanın iğrenti duyduğu bir görünüm. Burada o dönemdeki tutuma ışık tutması açısından, yaşadığım bir küçük olayı da anlatmak istiyorum.

Kuşkusuz sancak gemimde eski savaş bayrağımızı ve komuta simgem olan yarıfilotilla flamasını dalgalandırıyordum. Noske onayladığından, savaş bayrağına karşı değişik asker kurullarının söyleyebilecekleri bir şey yoktu. Ancak yarıfilotilla flamasına kızmış görünüyorlardı.

Güzel bir öğle sonrası bir ulak gelip, yanımızdaki büyük zırhlıdan gönderilen sinyal mesajını sırıtarak gösterdi: "Asker kurulundan, asker kuruluna. Lütfen komuta simgesini ivedi indirin."

Benim gemilerimde asker kurulu olmadığından ve sinyal de bize gönderildiğinden, uygar bir insan olarak iletiyi yanıtladım: "Yarıfilotilla Komutanı'ndan, Asker Kurulu'na: Biri sizin beyinlerinize pislemiş ve çalkalamayı unutmuş."

Bunun üzerine yeniden şu yanıtı aldım: "Asker Kurulu'ndan Yarıfilotilla Komutanı'na. Son sinyal görevle ilgiliydi."

Asker Kurulu'nca Yarıfilotilla Komutanı olduğum onaylanmış olarak, yanıtımı geriye sinyalliyorum: "Yarıfilotilla Komutanı'ndan Asker Kurulu'na. Benim yanıtım da göreve ilişkindi. Sizlerle başka türlü konuşamam."

Bu açıklamadan sonra, bir daha rahatsız edilmedim. Bayrağım ve komuta simgem, bulundukları yerde dalgalanmayı sürdürdüler.

20

Riga'da Bolşevik Vebası

1918 Aralık başında denizaltılarımı teslim edip ekiplere izin verdikten sonra, sancak gemim *Lucie Wörmann*'ı yeniden Hamburg'a getirip kiralandığı Wörmann Denizcilik Kuruluşu'na verdim. Bundan sonraki buyrukları almak üzere yeniden Kiel'e, garnizon komutanlığına döndüm.

Devrimin başlangıcında birçoğuna izin verildiğinden deniz subayı çok azdı. Riga'ya[77] giderek, Rusya cephesindeki birliklerin deniz yoluyla dönüşlerini düzenleme buyruğu aldım. Ayrıca orada depolanmış olan yiyeceğin, olabildiğince büyük bölümünü de Almanya'ya geri göndermekle yükümlüydüm.

Ulaştırma için ayrılan ilk gemi olan *Hannover* ile yola çıktım. Önce Libau[78], oradan da Riga Körfezi'ndeki Rus mayınlı bölgesinden geçerek, Dünamünde'ye[79] oradan da Düna Irmağı boyunca Riga'ya ulaşacaktım.

"Demir Tümen"de

Riga'da eski bir Alman derebeyi konağında yerleşik olan ordu üst yönetimi, tümüyle düzenini koruyordu.

77 O dönemde Rusya'nın üçüncü büyük sanayi kenti, günümüzde Letonya'nın başkenti.
78 Baltık Denizi'nde bir liman kenti.
79 Riga kentinin bir bölümü.

Yalnızca gemilere bindirilmek üzere gelmiş birliklerde hiçbir düzen kalmamıştı. 1917'den beri Rus sınırındaki noktalardaydılar ve tümüyle Bolşevikleşmişlerdi. Eksi 18 derece soğukta başlarında subay olmayan ayrı ayrı yığınlar olarak gelmişler, kar altında yürüyerek içkinin etkisiyle kendilerinden geçmiş bir durumda önlerine çıkan ilk gemiye, bir an önce eve dönmek için doluşmuşlardı. Atları ve arabaları, kar altında saplanıp kaldıkları yerde bırakmış, atları yemlemekten kaçınmışlardı. Tüm toplar atlarla birlikte 200 ruble ve binlik birkaç şişe rom karşılığında satılmıştı. Napolyon'un yüzyıl önceki Moskova'dan geri çekilişi bundan kötü olamazdı. Büyük çabalar göstererek birçok zorluklardan sonra Asker Kurulu'nu saf dışı ederek, kimi subayları yeniden birliklerinin başına getirip, eve dönüş ulaşımını sağlamayı başardım. Ordu üst yönetiminden tüm çabalarım için destek görmeme karşın, sonuçta onlar da geriye doğru bir sel gibi akan insan yığınları karşısında etkili olamıyorlardı.

Bu yığınları, Riga'da açlık ve donmaya bırakmakla korkutarak, birliklerde bir ölçüde düzen sağladıktan sonra, Ocak ayı başında yaklaşık 18.000 kişiyi, on bir gemiyle Almanya'ya gönderebildim. Rus Bolşevikleri tüm güçleriyle yaklaştıklarından, zaman çok kısıtlıydı.

Kızıllar, Baltık yöresinde toplanan, gemilere binmeyi reddeden "Demir Tümen"ce püskürtüldü. "Demir Tümen" zafere ulaştıktan sonra, Baltık baronlarının konaklarında barınmak istiyordu.

31 Aralık 1918 günü dışsatım limanında bir geminin işlemlerini bitirdikten sonra, yeni duyumlar ve buyrukları almak için ordu üst yönetiminin bulunduğu konağa geldim.

Garip. Konağın önünde hiç nöbetçi yoktu. İçeri girdim, boşaltılmıştı. "Demir Tümen" simgesi taşıyan

bir astsubayla karşılaştım. Ordu üst yönetiminin bu sabah otomobillerle Almanya'ya doğru yola çıktığını bildirdi. Ancak, benim için bir bildiri bırakılmıştı. Çantasını karıştırarak buyruğu buldu.

Buyruk oldukça kısaydı. "Ordu üst yönetimi Almanya'ya dönüyor. Olabildiğince çok birliği gemilere bindirin. Kendiniz de son gemiyle Almanya'ya dönmeyi deneyin."

Sonunda "Demir Tümen"den bir subayla karşılaşıyorum. Durumun çok kötü olduğunu, birliklerin Riga'da 1 ya da 2 Ocak'tan sonrasına kadar dayanabileceklerini sanmadığını söyledi. Düna üzerinden geri çekileceklerdi.

Yanan Alman Tiyatrosu

Yaşamımdaki en güzel yılbaşı akşamı, 1918 yılını 1919 yılına bağlayan gece oldu...

Riga kentinde göğe doğru bir alev yığını yükseliyordu. Limanda insanlar birbirine girmişti.

"Kentte ayaklanma..." diye sesleniyordu insanlar bana. Sonra da nereye doğru olduğunu kimsenin bilmediği bir yerlere doğru koşuyorlardı.

"Alman Tiyatrosu alevler içinde..."

O sırada uzun zamandır duymadığım bir garip şarkı duyuyorum. Geniş yaylar çizerek kent üzerinde vınlamaya başladı top mermileri... Ruslar Riga'yı ateş altına aldılar.

Hayvanlaşan insanlar yağmalıyor, yakıp yıkıyor, öldürüyorlar

Serseriler, sanatlarını uygulamaya koyuldular. Ruslara makineli tüfek kurşunu yağdıran "Demir Tümen"in arkasında Almanların evleri yağmalanıyor, kızıl bay-

raklı yığınlar yollardan akıyor, bir öğrenci söylev veriyordu. Fakat arkalarda kalabalığın dalgalandığı yerde sürü dağılıyordu. Çünkü evlerde soyulacak eşyalar, öldürülecek insanlar ve saldırılacak savunmasız Alman kadınlar vardı. Bugün yılbaşıydı ve eğlence büyüktü.

Yavaşça, adım adım "Demir Tümen" geri çekildi. Arkasında bıraktığı boşluğu kargaşa doldurdu. Ölüm, pislik, ateş ve ayaklanma...

Hindenburg adlı buzkıran gemimle aşağıya, Düna ağzına doğru yola çıkıyorum. Dünamünde'de iki taburu alacağım.

Limanın görüntüsü ürkütücü. Askerler çelik miğferlerinin altından yorgun, kuşkulu ve umutsuzca bakıyorlar. Kadınlar üzerlerinde ince giysiler, ellerinde bir iki eşya, yaşlanmış, uzun yürüyüşten yorgun düşmüş yalpalıyorlar...

Bana Almanca yalvarıyor, onları kurtarmamı, Almanya'ya onları da götürmemi istiyorlar.

Saçları çözük güzel bir kadın, elleri bir takının çevresinde kenetlenmiş, hıçkırıklarla sarsılıyor.

Anlaşılmaz şeyler söyleyen bir çocuk... Annesi öldürülmüş, babası götürülmüş...

Onları da Almanya'ya götüreceğimi söylediğimde, bunun ciddiyetini kavramaları uzun sürüyor.

Uzakta Riga'nın çatıları kıpkızıl parlıyor... Ateş ve dumandan oluşan korkunç bir akşam kızıllığı...

Kaptan köprüsünde dikiliyorum... Köprü içeri alınıyor... Halat çözülüyor...

Rıhtımda geceyi çığlıklar dolduruyor... Garip bir insan kalabalığı. Kadınlar ince ipek giysiler, ipek ağ çoraplar içinde. Erkekler coşkularını yitirmiş...

"Bizi de alın... Her şey bitti... Tiyatromuz yanıyor..."

Böylece Riga'daki Alman Tiyatrosu oyuncularını da gemiye alıyorum.

Tiyatronun kömürleşmiş son kirişleri çökerken, yolda başlarında kâğıttan yapılma taçlar ve tenekeden yapılmış Hamlet kılıçları kuşanmış serseriler...

Hindenburg limandan yavaş yavaş ayrılırken, Riga'ya Bolşevik birlikleri doluyor. Yeni "yönetim" çalışmaya başlıyor ve ilk olumlu önlemler alınıyor. Almanları öldüren atışlarla bir evin sıvaları dökülüyor...

21

Hayalet Gemi

O dönemdeki durumumuzun ne denli umutsuz olduğunu ilk kez tümüyle Almanya'ya döndüğümde kavrıyorum. Ateşkes antlaşmasının etkileri korkunçtu. Savaş limanımız bomboştu. Bir dönemin güçlü, gururlu ve yenilmez Alman Donanması, İngiltere'ye gitmiş ve Scapa Flow limanında etkisiz duruma getirilmişti. Gözü pek denizaltılarımızın büyük bölümü İngiltere'ye gönderilmiş, geriye yalnızca acınacak durumda, hareket yeteneği olmayan birkaçı kalmıştı.

Benim uysal *U21*'im de bunların arasındaydı.

Ancak düşman acımasızdı, bir denizaltıda onarıma yarayacak ne varsa verilecekti.

Böylece *U21* de verilecekler listesine alındı. Ancak makineler artık çalışmıyordu. Bu yüzden çekilerek götürülecekti. 1919 Şubat başında, açıkdeniz çekicisi *Laboe*'nin dümen suyunda, boş olarak İngiltere'ye teslim yolculuğuna çıktı.

U21 *son dinlenme yerine gidiyor*

Yolculuk sisli, yağmurlu bir havada önce Kaiser Wilhelm Kanalı, daha sonra da Kuzey Denizi boyunca olacaktı.

Hasta olarak izledi esir denizaltı, önündeki çekiciyi...

21 Şubat'ı 22'ye bağlayan bu gece yolculuğu ürkütücüydü.

Denizaltı bir zamanlar güzel bir dünyada aydınlık gecelerde savaşçı ve yenen olarak geçtiği bu kanaldan geçiyordu yine.

Denizaltı, terk edilmiş insansız denizaltı, bu aydınlık geceleri, Alman denizcilerini, kuledeki subayları canlandırdı gözünün önünde. Ne denli hızlı daldığını, nasıl gözetleme noktalarından sıyrılıp geçtiğini düşledi...

Hiç kimse yok bugün kulede, hiç kimse. Makinelerin başında hiç kimse, komuta yerinde hiç kimse...

Görev noktalarında hiç kimse. Bir hayalet gemi...

Ancak tümüyle boş değildi denizaltı. Ruhu ölmemişti. Yönetme kollarına dokundu, dümene de. Dalış noktasında da dikildi durdu...

Ürkütücü bir düş gecesiydi ve deniz azgınlaşmıştı. Çekicideki denizciler için hoş bir yolculuk değildi. Dalgalar gemiye doğru düşmanca atılıyor, beyaz köpükler halinde yukarıya, köprüye sıçrıyorlardı...

Kötü bir hava bugün... Sis hayaletini birlikte sürüklüyor...

Bir keresinde güverteye savrulan denizciler acı içinde uzuvlarını yokladılar. Sanki şeytan geminin arkasına asılmış gibi, korkunç bir silkeleme gemiyi salladı...

"Denizaltı su alıyor..." diye bağırdılar.

Kaptan söylendi... Yapacak bir şeyi yoktu. Bir denizaltının leşi, onu dibe çekiyor...

"Halatı çözün..." diye bağırdı.

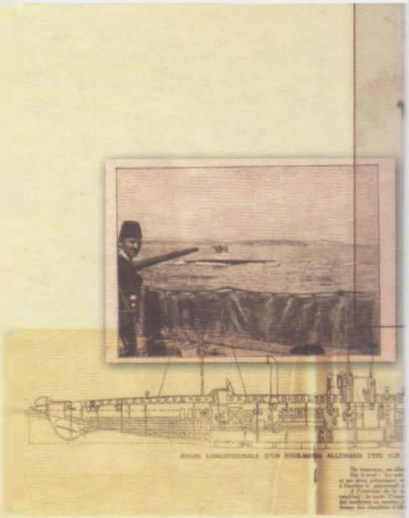
Dingince, acılarından, bu dünyadan kurtulmuş olarak bir düş içinde *U21* bir daha dönüşü olmayan sessizliğin içine kaydı.

Denizin derinliği sağaltıcı, iyileştirici elleriyle sadık yoldaşını karşıladı.

54 derece enlem, 19 dakika kuzey!

3 derece boylam, 42 dakika batı!

Başarılı denizaltı *U21*, işte orada denizin dibinde yatıyor. Denizin sonsuzluğu ve güzel dinginliği içinde...



25 Mayıs 1915... Çanakkale Kara Savaşlarında Türk siperlerini topa tutan Triumph *zırhlısı, onu mayın ve denizaltılardan koruyan ağların gerisinde öğle molası vermiştir.*

Birdenbire büyük bir patlamayla her yer sarsılır. Her iki taraftan askerlerin gözünün önünde dev gemi önce yan yatar, sonra alabora olur ve batar. Su üstünde kısa süren bir can pazarı...

Ertesi gün Majestic *zırhlısı aynı kaderi paylaşır. Bir süredir Marmara'da kol gezen İtilaf denizaltıları ile Ege'yi felç eden İtilaf donanması, bu olaydan sonra savunmaya geçer.*

Bu zırhlıları batıran Alman denizaltısı U21*'in kaptanının anılarından oluşan bu kitap, Çanakkale Savaşlarının ve Birinci Dünya Savaşı'nın az bilinen sualtı cephesine bir pencere açıyor.*

9 789944 881500

KDV dahil fiyatı
9 YTL

95