PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

"Çanakkale Savaşlarında vatan müdafaasında hayatını kaybeden tüm şehitlerimiz ile mezarları denizler; toprakları tuzlu sular; mezar taşları dalgalar ve kitabeleri beyaz köpükler olan deniz şehitlerimizi rahmet ve şükranlarımızla anıyoruz."[1]

Çanakkale Deniz Savaşı denilince çoğumuzun aklına hemen kahraman Nusret Mayın Gemisi ve 18 Mart 1915 Deniz Zaferi gelir. Ancak Birinci Dünya Harbi'nde Çanakkale cephesine bakacak olursak SMS Goeben (Yavuz Sultan Selim) ve SMS Breslau (Midilli)'nun Boğaz'ın medhalinden girmesinden itibaren başlayan deniz harekatı aralıksız 4 yıl sürmüştür. Osmanlı bahriye subayları üzerlerine düşen görevleri layık-ı veçhile fedakârca yerine getirmişlerdir. Çanakkale Cephesi'nin denizden kazanıldığını vurgulamakla bu fedakâr bahriyelilerimize karşı şükran ve vefa borcumuzu bir nebzede olsa yerine getirebiliriz. Osmanlı Bahriyesi savaş boyunca, mayın döküş harekâtı, denizaltı savunma harekâtı, lojistik nakliyat (cephane nakli, silah nakli, personel takviyesi, yaralı nakli), kara savunma harekâtını denizden aşırtma atışlarla destekleme, sahil tabyalarının gemi topları ile teçhiz ve batarya personelinin verilmesi, deniz hava harekâtı, liman savunma harekâtı. Osmanlı beşinci ordusu Gelibolu yarımadasını kahramanca savundu. Şair Mehmet Akif'in Çanakkale Şehitlerine şiiri tek kelimeyle harbi her yönüyle anlatan bir mükemmellikte bir eserdir. Bu muhteşem yapıtta Mehmetçik'in kahramanlığını layık olduğu övgüyü mısralarda olağanüstü betimlemişti. O ordunun kahraman askerlerini cepheye ulaştıran ve denizaltı tehdidine rağmen takviyesini sağlayan Osmanlı Donanması'nın kahraman personeliydi. Ordu cephanesiz, yiyecek desteği olmadan savaşamazdı. Bu kısıtlı imkânlara rağmen ve büyük tehdide rağmen bahriye bu görevleri başarı ile yerine getirdi. Çanakkale Deniz Savaşı'nda sadece Kahraman Nusret'i ve 18 Mart'ı anımsayıp kahraman bahriyelilerin hakkını vermemek, tıpkı karadaki muharebeleri kazanmayı sadece birkaç komutana atfetmek gibi büyük bir haksızlık olacaktır.

Savaşa Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı günlerde; İngilizler, tersanelerinde inşa edilmekte olan ve bedeli halk yardımları ile peşin olarak ödenen Sultan Osman 1 ve Reşadiye adlı, Ege ve Karadeniz'de güç dengesini lehimize çevirecek iki Türk savaş gemisine el koyduğunu açıklar. (3 Ağustos 1914)

Bu durumun halkta büyük öfkeye neden olması İstanbul'da Alman Büyükelçisi Wangenhaym'ı harekete geçirir. İngilizlerin el koyduğu zırhlıların Osmanlı'da yarattığı hayal kırıklığını, Alman çıkarları için kullanmakta hiç vakit kaybetmez. Enver Paşa'nın Alman sempatisi ile gelişen bu durum, Osmanlı'nın Alman tarafına daha da yaklaşması, on binlerce insanın ölümüyle sonuçlanan Çanakkale Savaşlarına gidişin bir başlangıcı olur. Almanlar, Akdeniz'deki Goeben ve Breslau zırhlılarına derhal İstanbul'a intikal emri verir. Amiral Wilhelm Anton Souchon komutasındaki bu kruvazörler, Ege'yi İngilizler'in takibinde geçerek Çanakkale'ye gelirler. 10 Ağustos 1914 günü[2] Almanya'ya ait Goeben ve Breslau gemilerine Boğaz'dan geçiş izni verilmesi, Osman-



Atatürk Kitaplığı Arşivi



PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

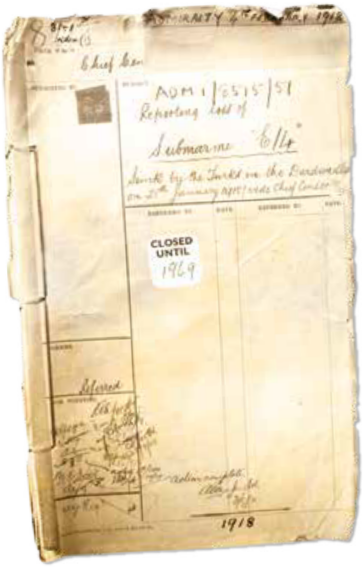
lı'nın tarafsızlığını olumsuz yönde etkiler. Bir süre sonra Osmanlı Devleti tarafından bu gemilerin satın alındığı açıklanır. Amiral Souchon komutasındaki filo, Karadeniz'e çıkar. Bu filonun 29 Ekim 1914 günü Rus limanlarını bombardıman etmesi üzerine Osmanlı fiilen Birinci Dünya Savaşı'na girer.[3] İngiliz Akdeniz Filosu ise bir misilleme olarak 3 Kasım 1914'de Seddülbahir ve Kumkale tabyalarına ateş açar. Seddülbahir'de cephaneliğin patlaması üzerine 5 subay 81 er şehit olur, 23 er yaralanır.[4]

Çanakkale Cephesine Yöneliş ve Müşterek Deniz Armadasının Oluşması

Bu arada Avrupa'da savaş sürmekte, Almanya ve İtilaf Devletleri arasında kilitlenen mevzii muharebelerini aşabilme çareleri araştırılmaktadır. Rusların güçlendirilmesi, Almanlar ile Avusturya-Macaristan'ı iki cepheli savaşta yıpratabilecektir. Bunun için acilen Rus buğdayının batıya nakli, Rusya'ya da batıdan silah ve cephane sevk edilmesi gerekmektedir. Rusya'ya ulaşmak için alternatif yollar değerlendirilir ve en uygun yolun Çanakkale deniz yolunun kuvvet kullanılarak geçilmesi olduğuna karar verilir. Boğaz önlerinde konuşlanan İngiliz Akdeniz filosunda bulunan B-11 denizaltısı Boğaz'a girerek Kepez Sarısığlar'daki Mesudiye Firkateyni'ni torpido ile batırırken bahriyede ilk deniz şehitleri verilmişti.

Çanakkale Harekâtı fikrinin babası ve savunucusu durumunda olan İngiltere Bahriye Bakanı Churchill'in çabaları sonucunda İngiliz Hükümeti Çanakkale Boğazı'na karşı girişilecek harekâtın planlarını kabul eder.[5] 18 Ocak'ta Fransızlar plandan haberdar edilir pastadan payını almak ihtiyacı ile Fransız Hükümeti de Amiral Sackville Carden'in emrine bir filo göndermeye razı olur. 19 Ocak'ta Rusya'ya bilgi verilerek, aynı anda İstanbul Boğazı'na karşı, Karadeniz'den bir taarruzu harekâta hazırlanmaları da istenir. Bu arada Rusya Askold adlı bir kruvazörü Baltık'tan Ege Denizi'ne yollar ve bu gemi de Amiral Carden'in güçlü deniz armadasının bir parçası olur. Çanakkale'yi deniz gücü ile aşma görevi verilen Amiral Carden'in emrinde, tarihte ilk defa bir araya gelmiş toplam 102 parçadan oluşan dünyanın en büyük armadası toplanır. Müttefik Deniz Kuvvetleri Şubat 1915'ten itibaren üs olarak seçilen Yunanistan'ın Limni Adası'na ve Selanik Limanı'na gelmeye başlarlar.[6] Boğaz girişindeki kalelere 5 Kasım 1914'de yapılan misilleme bombardımanını saymazsak; Müttefik Deniz Kuvvetleri, Boğaz'a karşı ilk büyük harekâtını 19 Şubat 1915'te yapar. Bu 18 Mart harekâtının adeta provasıdır. 25 Şubat'ta ve daha sonraları da bu harekât tekrarlanır. Şiddetli bombardımanlardan elde ettikleri neticeler ve Boğaz girişindeki Kumkale ve Seddülbahir tabyalarına yapılan komando harekâtı başarı için ümitlerini çok arttırmıştır. Meteorolojik tahmin, harekâtın 18 Mart günü yapılabileceğini gösteriyordu. Boğazı zorlayan düşman filosunun komutanı Amiral Carden durumdan çok ümitliydi, hatta emindi. Nitekim 2 Mart 1915'de Amirallik Birinci Lordu Churchill'e gönderdiği telgrafta "14 gün sonra İstanbul'dayız" diyordu. Fakat meteorolojik tahminin dışında tahmin edemedikleri sürprizler de vardı. Tüm masrafı Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından karşılanan ve Türk mühendislerince Haliç Taşkızak Tersanesi'nde yapılan son 26 mayın, İstanbul'dan Selanik Gemisi ile getirilmiş ve Yzb. Hakkı Bey komutasındaki Nusret mayın gemisine yüklenmiştir. 7-8 Mart 1915 gecesinin şafağında, 360 tonluk Nusret mayın gemisi güçlükle elde edilen son 26 mayını, 11. hat olarak 100'er metre arayla Müttefik Donanması'nın manevra sahasına, Erenköy önlerinde sahile paralel olarak büyük bir gizlilik içinde dökmüştü.[7] Hattın bu şekilde tesis edilmesinde; düşman gemilerinin bombardıman sonunda mevki değiştirme manevralarını Erenköy Koyu'nda, Karanlık Liman'da yapmalarının çok iyi değerlendirilmesi etkili olmuş ve Müttefik gemilerinin manevra sahasının kirletilmesi ile baskın tesiri yaratılması hedef alınmıştı. İtilaf Devletleri mayınlar döküldükten sonraki 10 gün süresince bu yeni mayın hattının varlığından haberdar olamamışlardır. Bu mayınlar hakkında İngiliz tarihçi Oglander *Gelibolu Askeri Harekâtı* adlı eserinde aşağıdaki cümleleri sarf etmiştir.[8]

"Pek müsait başlamış olan gün bu meçhul mayın hattının o fevkalade ve ortalığı kırıp geçiren başarısı yüzünden tam bir başarısızlıkla sona erdi. Bu 26 mayının deniz savaşının talihi üzerindeki tesiri ölçülemez."



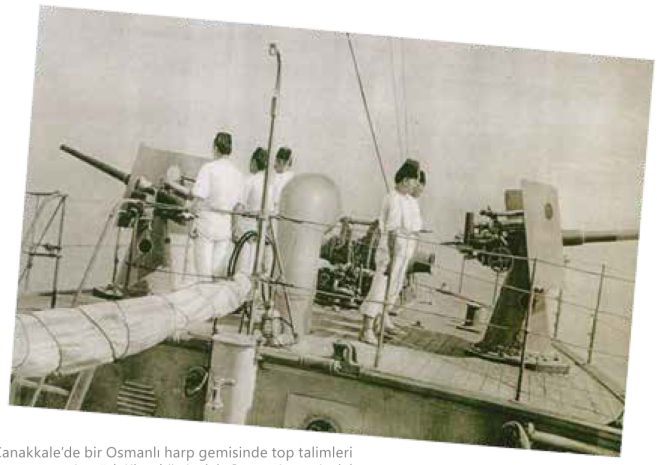
Churchill'e çektiği telgrafta "14 gün sonra İstanbul'da" olacağını belirten Amiral Carden'in yerine 17 Mart 1915 günü yani harekâttan bir gün önce Amiral John Michael de Robeck atandı. Amiral de Robeck, ertesi gün komuta edeceği armadayla tarihi bir zafer kazanacağı fikri içinde çok önemli bir fırsatın karşısına çıktığını düşünüyordu.

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

18 Mart 1915 Deniz Zaferi

18 Mart 1915 Perşembe sabahı, 270.000 ton tutarındaki 247 ağır topa sahip zırhlı gemiler armadası, 3 hat halinde Türk Topçu Tabyalarını bombardımana tutarak Boğaz'a girmeye başladılar. Saat 10:30'da filonun en kuvvetli 4 yeni İngiliz zırhlısından oluşan birinci gruba verilen hedef, Boğaz'ın en dar yerindeki Çimenlik ve Kilitbahir Kaleleri'nin tahrip edilmesi, Kepez-Soğanlıdere arasında mayın kontrol ve temizlik taramasının desteklenmesi idi. Saat 11:00'den itibaren de Queen Elizabeth'in 38 cm.lik dev topları Anadolu Hamidiyesi Tabyası ile Çimenlik Kalesi'ni hedef alarak ateşe başladı. Bu sırada ilk grupta bulunan İngiliz Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible Zırhlıları da Rumeli Hamidiyesi ve Kilitbahir Kalesi'ni hedef almıştı. Fransız Bouvet Zırhlısı Dardanos, İngiliz hedef taksimi tamdı. Henüz hiçbiri, ateş altındaki tabyalarımızın top menzili içinde değildi.

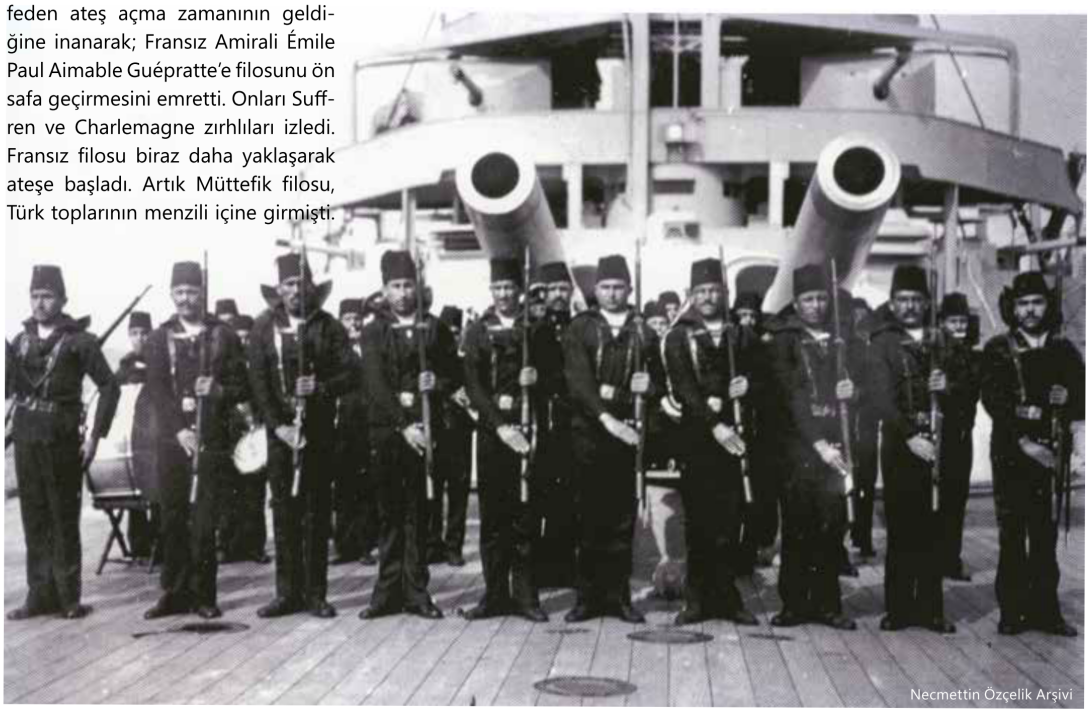
Amiral de Robeck daha yakın mesafeden ateş açma zamanının geldiğine inanarak; Fransız Amirali Émile Paul Aimable Guépratte'e filosunu ön safa geçirmesini emretti. Onları Suffren ve Charlemagne zırhlıları izledi. Fransız filosu biraz daha yaklaşarak ateşe başladı. Artık Müttefik filosu, Türk toplarının menzili içine girmişti.



Çanakkale'de bir Osmanlı harp gemisinde top talimleri
Atatürk Kitaplığı Arşivi- Sevret Avşar Arşivi

Saat 12.30'da düşman ilk kayıplarını vermeye başladı. Gaulois Zırhlısı bir mermi isabetiyle su kesimi yakınından yara alınca çekilmek zorunda kaldı ve bir süre sonra da Boğaz ağzındaki küçük bir adacığa baştankara etti. Aldığı isabetlerle Inflexible zırhlısının ise pruvası hasar gördü.[9] Agamemnon, Lord Nelson, Albion ve Fransız Charlemagne zırhlıları da isabet almalarına rağmen hasarları çok ciddi değildi. Amiral de Robeck, saat 13:45 sularında cephane zafiyeti nedeniyle bataryalarımızın ateş yoğunluğu azaldığından mayın tarayıcıların mayın temizliği ve kontrolü için ilerlemelerini; üçüncü gruptaki gemilerin Fransız gemileriyle yer değiştirmelerini emretti.

I. ve II. gruptaki gemiler görev değiştirmek üzere geri çekilip, her



Necmettin Özçelik Arşivi

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com



"Queen Elizabeth zırhlısı." Atatürk Kitaplığı Arşivi

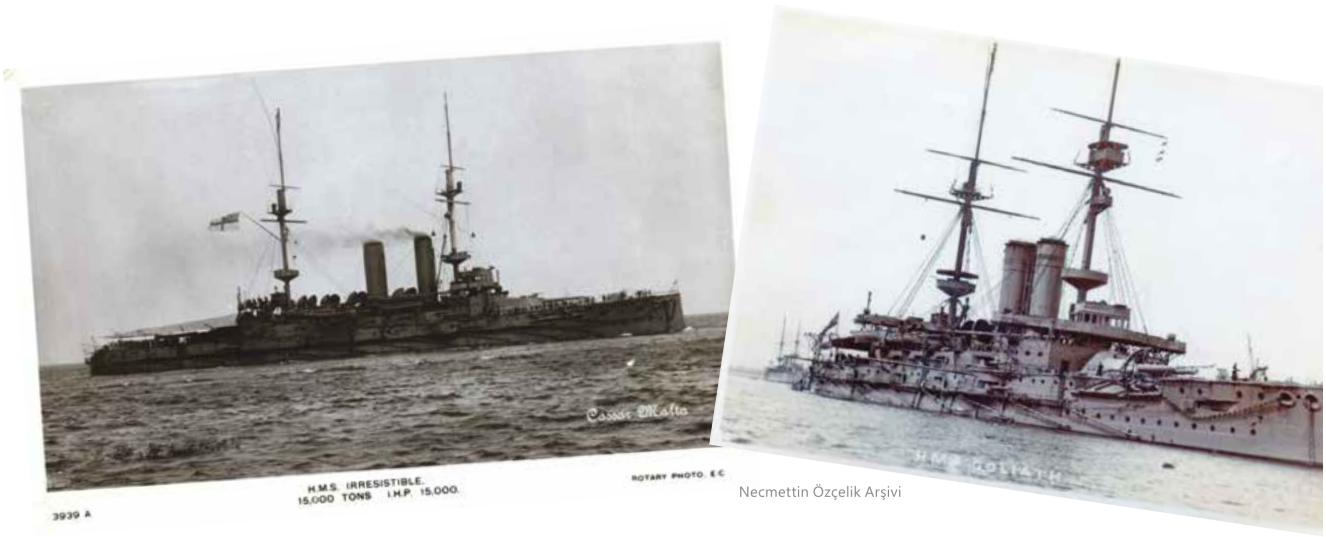
zaman yaptıkları gibi Anadolu sahillerine, yani Kepez-Erenköy tarafına doğru dönüşlerini tamamlarken saat 13:55'de, Fransız zırhlısı Bouvet, Nusret'in döktüğü mayınlardan birine çarparak 630 kişilik personeliyle bir-iki dakika içinde Boğaz'ın sularına gömüldü. Sadece 30 kişi kurtuldu.[10]

Saat 15:35'te hatta bulunan İngiliz Irresistable gemisinin pruvasında bir mayın, bir-iki dakika sonra da başka bir İngiliz muharebe gemisi olan Ocean'ın pupasında diğer bir mayın infilak etti.[11] Ortaya çıkan mayın tehlikesi, muharebenin akışını bir anda değiştirmişti. Bu durum Amiral de Robeck'i yeni bir karar vermeye zorluyordu. **Doğru karar; muharebeyi kesip Boğaz'ın dışına çekilmekti.** Müttefik Donanması'na bu ağır sürprizi hazırlayan Yüzbaşı Hakkı komutasındaki 360 tonluk küçük ve mütevazi Nusret Gemisi ile onun cesur personeli idi. Çanakkale Boğazı'nı geçip İstanbul'a girmek için sabırsızlananlar, geldikleri gibi değil, çelik devleri ateş ve alev yığınları halinde tarihin gördüğü ender perişanlık içinde zafer umutlarını ve gururlarını Çanakkale'nin sularına gömerek gidiyorlardı. Türk Ordusu'nun zaferiyle biten günün bilançosu ağırdı. Müttefiklerin o güne kadar Ganbot diplomasisi yoluyla topraklar fethedip zaferler kazandıkları armadasındaki 3 çok değerli zırhlısı batırılmış, 4 zırhlısı ağır yara almış, beraberinde 666 denizci ölmüş 134 denizci yaralanmıştır. Ayrıca 7 adet düşman mayın tarama gemisi batırılmıştır. Türk tarafında ise 44 şehit verilmiş, bu arada 74 Türk ve 19 Alman yaralanmıştır. Elden çıkan top sayısı 4'tür.

Kara Savaşları Esnasında Deniz Muharebeleri

Bunun üzerine Çanakkale'yi doğrudan denizden geçemeyeceğini anlayan müttefikler bir kara harekatı ile deniz geçişinin karadan emniyetini sağlama düşüncesine yöneldiler. Bir amfibi harekât için plan ve hazırlık yapmaya başladılar. Planlanan çıkarma harekâtının komutası General Ian Standish Monteith Hamilton'a verildi. Hamilton'un planlarına göre daha önce İstanbul'un zaptında kullanılacak olan ve Mısır'da bekletilen kara birliği böyle bir harekât için yeterli değildi. Fakat Savaş Bakanı Mareşal Horatio Herbert Kitchener aksi fikirdeydi. Ona göre yarımadadaki Türkler öylesine güçsüzdü ki, bir İngiliz denizaltısı Boğaz'dan geçmeyi başarıp Gelibolu önünde İngiliz bayrağını dalgalandırsa bütün Türkler siperlerinden fırlayacak ve soluğu Bolayır'da alacaktı. Hamilton, Türk tahkimatını arkadan vuracak, böylece Anadolu tarafındaki tahkimata hâkim bir bölgeyi de elde edecekti. Amfibi harekât için Çanakkale'de toplanan donanma ise, harekâtı bu defa daha da güçlü araçlarla, 409 harp gemisi ve 42 uçağı ile destekleyecekti.[12] 25 Nisan 1915'te başlayan bu işgal harekâtı 9 Ocak 1916 tarihinde son İngiliz askerinin Seddülbahir'den çekilmesi ile başarısızlıkla neticelendi.[13] Gelibolu Çıkarması esnasında Morto Limanı'nda İngiliz Kara Kuvvetleri'nin mevzilerde tutunabilmeleri maksadıyla ateş desteği sağlayan HMS Goliath, 13 Mayıs 1915 gecesi saatler 01:10'u gösterdiği sırada Muavenet-i Milliye gemisi tarafından torpido hücumuyla batırılmıştır. İngiliz Donanması'nın Çanakkale seferi boyunca maruz kaldığı en büyük felaket HMS Goliath'ın batışı olmuş ve 600'den fazla subay ve er hayatlarını kaybetmiştir.[14] İngiliz donanmasına diğer bir darbe de Alman U-21 tarafından vurulmuştur. 25 Mayıs 1915 günü Kabatepe açıklarında U-21'in ateşlediği torpido Triumph'un bordasında patlamıştır. Birden yana yatan Triumph'a diğer gemiler yardıma koşmuş, ancak Triumph sadece 8 dakika içerisinde batmıştır. Türk topçusu tara-

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com



Necmettin Özçelik Arşivi

fından denize dökülen denizcilere ve gemiye ateş açılmamasına rağmen 71 İngiliz denizcinin boğulduğu anlaşılmıştır.

27 Mayıs 1915 tarihinde ateş desteği sağlamak üzere Seddülbahir önlerinde bulunan Majestic Zırhlısında 06.40'da bir patlama olmuştur. HMS Majestic 9 dakika içinde alabora olarak ters bir şekilde dibe oturmuştur. 49 İngiliz denizcisi hayatını kaybetmiştir.[15] Kara harekâtı boyunca Barbaros ve Turgutreis zırhlıların Eceabat'tan Kabatepe ve Saroz körfezine endirekt atışları cephedeki Osmanlı askerlerine büyük bir destek sağlayarak rahat bir nefes aldırmıştır.

Çanakkale Cephesi'ne Lojistik Nakliyat

Osmanlı Ordusu'nda ise; 18 Mart Deniz Zaferi'nin kazanılması döneminde Çanakkale bölgesinde yaklaşık 30.000 kişi toplamındaki bir kara birliği bulunmaktaydı. Cephe komutanlığına getirilen Liman Von Sanders komutasında karada düşmanın hazırlıklarına paralel olarak büyük bir askeri hazırlık ve eğitim yapılmaya çalışıldı. 8,5 ay süren savaşın sonuna kadar buraya getirilen asker sayısı 11 kat büyüyecek ve sağlanan birlikler 350.000'e ulaşacaktı. Bu kadar büyük asker nakliyatının yanında o askerin kullanacağı, giyecek, yiyecek, cephane silah, araç ve malzeme nakli ihtiyacı büyük bir deniz yolu nakliyatını da vazgeçilmez kılıyordu. Ordunun başarısı için Marmara Denizi'nin kontrol altında tutulması mutlak şarttı. Gelibolu Yarımadası'ndaki Osmanlı kuvvetlerinin her bakımdan ikmalini sağlayacak nakliyat için **4 yol** bulunmaktaydı;

- İstanbul-Çanakkale deniz yolu
- İstanbul-Bandırma deniz yolu ve Bandırma'dan Çanakkale'ye kara yolu
- Uzunköprü'ye kadar tren ve buradan Keşan yolu üzerinden Bolayır ve Gelibolu'ya giden yürüyüş yolu
- Karadan Boğaz'ın Anadolu yakasına ve oradan Rumeli yakasına aktarma yolu. [16]

Ancak Osmanlı Donanması bütün gücüyle bu nakliyat hatlarına yönelmek imkânını kullanamıyordu. Çünkü Çanakkale kara muharebeleri sırasında Osmanlı Deniz Kuvvetleri, esas olarak Karadeniz'de harekât yürütmek üzere tertiplenmişti. Kafkas cephesine personel ve mühimmat nakli ile gemilerin yakıtının Ereğli'de taşkömürü yataklarına bağlı olması ve İstanbul'un bir Rus çıkarmasına karşı korunma mecburiyeti, Karadeniz'de donanmanın harekâtını zorunlu kılıyordu. Dolayısıyla sadece bir kısım harp gemisi ile Osmanlı Donanması, Çanakkale'deki görevlerini yürütmek durumunda kalmıştır. Buna ek olarak, İstanbul-Çanakkale deniz nakliyatını devam ettirmek gibi hayati önemi olan bir görevi de üstlenmişti. Çeşitli kaynaklara göre 7 ila 16 tümen kadar asker ile bunların malzemesi ve destekleyici lojistik nakliyat deniz yoluyla yapılmış, Gelibolu'daki kara savunması için çok büyük katkı sağlamıştır. Aksi takdirde bu nakliyat, tek tren hattına ve bundan sonra kara bombardımanı tehdidi altındaki bozuk kara yollarına ve kağnı taşımacılığına dayanacaktı. Eldeki araçların azlığı da düşünüldüğünde, durum Çanakkale savunması için oldukça kritik bir hal alacaktı. Marmara'daki deniz nakliyatı ve bu nakliyatın korunması maksadıyla Karadeniz'deki mücadeleden tasarruf edilen 71 adet muhtelif tipteki gemi Çanakkale'deki Deniz Savaşı'na katılmıştır. İstanbul-Çanakkale ikmal hattının kesilmesi, 5'inci Ordu'nun harp gücünü kritik bir duruma sokabilecekti. Müttefik kuvvetler tarafından da açıkça bilinen bu önemli nokta, onları, denizaltılarını Marmara'ya göndererek bir denizaltı harbi yapmaya zorunlu kılmıştı.

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com



Denizaltı Harbi

İngiliz İmparatorluk Savunma Komitesi için Haziran 1915 tarihinde hazırlanan raporda İstanbul'dan gelen lojistik nakliyatın kesilmesinin hayatiyeti vurgulanıyordu.[17] Harekât esnasında mayın ve denizaltı mânialarına rağmen 25 Nisan sabahından itibaren İngiliz, Avustralya ve Fransız denizaltılarının Marmara'ya geçme çabaları olmuştur. Bunların bir kısmı Çanakkale Boğazı sularında batırılmış, bir kısmı da teslim alınmıştır. Ancak Marmara'ya geçmeyi başaran denizaltılar da kuvvetlerimize ve lojistik nakliyatımıza büyük kayıplar verdirmiştir.[18] Alaylar, taburlar, bölükler gerek donanma gerekse Şirket-i Hayriye ve sivil ticaret gemileri ile cepheye taşınıyordu. Hatta İngiliz denizaltı komutanlarına batırdıkları gemilerdeki boğulan her asker başına birer altın mükâfat vaat edilmişti. E-14 denizaltısının komutanı 5000 altın mükâfat almıştır. Çanakkale'de toprağın üstündeki gibi denizin dibinde de azımsanmayacak sayıda şehit verilmiştir.

Denizaltı hücumları ile Çanakkale savaşları sırasında; Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin toplam kaybı 21.000 ton tutarında sekiz harp gemisi, Osmanlı ticaret filosunun kaybı ise toplam 38.000 ton tutarında buharlı ve 200'den fazla yelkenli tekne olmuştu. Buna karşılık, İtilaf Devletleri 4'ü İngiliz, 3'ü Fransız ve 1'i Avustralya Bahriyesi'ne ait toplam 5018 ton tutarında 8 denizaltı gemisi kaybetmiş ve bir Fransız denizaltı gemisi de (390 ton) Türkler tarafından ele geçirilmişti.[19]

Çanakkale Cephesinde Son Deniz Muharebeleri - Ocak 1918

Birçok kaynak Gelibolu Harekâtı'nın 9 Ocak 1916 tarihinde Seddülbahir'den son müttefik askerin geri çekilmesi ile tamamlandığını belirtmekteyse de, Çanakkale Boğazı'nda ve önlerindeki deniz muharebeleri 28 Ocak 1918 tarihine kadar devam etti. 20 Ocak 1918'de Yavuz Sultan Selim ve Midilli zırhlıları Gökçeada'ya bir akın harekâtına girişirler. Gökçeada'da konuşlu iki İngiliz kara bombardıman gemisi monitör HMS M 28 ve HMS Raglan'ı batırırlar ancak dönüşte iki gemide İngiliz mayın mânialarına girer ve Midilli hemen batar.[20] Yavuz Sultan Selim, Çanakkale Boğazı önlerine ulaşmayı başarır ve burada karaya oturarak batmaktan kurtulur.[21] İngiliz E-14 denizaltısı Yavuz'u batırmak için görevlendirilir ancak Yavuz, İstanbul'a intikale geçmiştir. HMS E-14 ise geri intikal seyrinde Kumkale önlerinde sahil topçusu tarafından batırılır. Çanakkale deniz muharebelerinin batan son gemisi olur. [22]

Dipnotlar

1 Yazar tarafından yazılan Çanakkale Barbaros Deniz Şehitliği giriş kitabesi.
2 Işın. İ. Bülent, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi: XIV-XX Yüzyıl: 1299-1922* Ankara: DZ.K.K. Mrk. D. Bşk. Basımevi, 2004 s.324
3 Churchill, Winston S. - *The World Crisis 1911-1918 Thornton Butterworth*, London, 1931. S.284
4 Churchill, s.285
5 Richard Hough. *Former Naval Person: Churchill and the Wars at Sea London: Weidenfeld & Nocholson*, 1985. S.71
6 Çanakkale, Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan son dönemine kadar olmazsa olmazı, vazgeçilmezi olmuştur. Bazı ithamların aksine Osmanlı Çanakkale savunmasını ilk sıraya koymuş ve asla ihmal etmemiştir. 14. yüzyılda Orhan Gazi döneminde Çimpe ve Gelibolu kalelerini fetheden Osmanlı, 15. yüzyılda Fatih döneminde Kilitbahir Ve Kala-i Sultaniye'yi inşa etti. 17. yüzyılda Padişah Avcı Mehmed (VI.) zamanında boğaz girişine Kumkale ve Seddülbahir Kaleleri inşa edildi. 19. yüzyılda Padişah II. Mahmud tarafından Boğaz ortalarına Mahmudiye Kaleleri yapıldı. 19. yüzyılın ortalarından itibaren yelken döneminden buharlı teknolojiye geçiş oldu, yelkenli tahta gemilerin yerlerini zırhlı ve stimli gemiler almaya başladı. Silah teknolojisinde de gelişme ile birlikte topların menzilleri ve tesirleri yani tahrip güçleri arttı. Bu değişim savunma konseptlerine de yansıdı. Osmanlı Devleti bu değişime anında ayak uydurarak Çanakkale'de Kale savunmasından Müstahkem Mevki Ve Tabya Düzenine geçmiştir. Sultan II. Abdülhamid döneminde kaleler müstahkem tabya haline çevrilmiş ilaveten Hamidiye Tabyaları başta olmak üzere onlarca tabya inşa edilmiştir. Bu tabyalar inşa edilirken stratejik öngörü ile eğitilmiş topçu personeli için 1895 yılın da Çanakkale Kilitbahir Değirmen Burnu'nda bir Topçu Okulu kurulmuştur. Harbin sert rüzgârlarının Çanakkale'de estiği esnada Osmanlı İmparatorluğu ise, Çanakkale Boğazı savunma sistemini takviyeye devam eder. Bu nedenle önce Sahil Bataryaları ve Tabyaları elden geçirilir. Bu Bataryalar ile Tabyalar Merkez Tabyalar Seyyar Bataryalar ve Boğaz Girişi Tabyaları olmak üzere iki grupta toplanır. Muin-i Zafer, Asar-ı Tevfik, Mesudiye, Berk-i Satvet ve Ertuğrul gemilerinden sökülen toplardan yeni sahil bataryaları kurulur. Bu bataryalar gemi topçusu ve denizci personel komutasına verilir.
7 Nigel Steel - Peter Hart. *Gelibolu - Yenilginin Destanı.* Çeviren: Mehmet Harmancı Sabah Kitapları İstanbul 1997 s.17, Ayrıca bkz.Layman, Richard D, HMS Ark Royal 1914-1922, Cross and Cockade, Volume 14, No. 4, 1987 s.151
8 Aspinall-Oglander C. F. *History of the Great War Military Operations Gallipoli:* Vol. I William Heinemann (1929)
9 Nigel Steel - Peter Hart. *Gelibolu - Yenilginin Destanı.* Çeviren: Mehmet Harmancı Sabah Kitapları İstanbul 1997 s.19
10 Aspinall-Oglander C. F. *History of the Great War Military Operations Gallipoli:* Vol. I William Heinemann (1929) s.98
11 Peter Hart. Gelibolu - Yenilginin Destanı. Çeviren: Mehmet Harmancı Sabah Kitapları İstanbul 1997 s.19
12 İngilizler müttefiklerinden ve sömürgelerinde çeşitli propagandalarla yeterli asker mevcudunu toparlamaya çalışıyorlardı. Birlik eğitimleri için İskenderiye'nin yanı sıra Ege'de Bozcaada ve Limni ileri üs bölgeleri olarak kullanılıyordu. Bu sırada Yunanlılardan çıkarmalarda kullanılacak filikalar satın alınıyor, diğer lojistik ihtiyaçlar tamamlanıyordu.
13 Broadbent, Harvey (2005). *Gallipoli: The Fatal Shore.* Camberwell, Victoria: Viking/Penguin. s.266
14 Hatip, S. M. (1990). *Muavenet-i Milliye'nin Harekatı Çanakkale Muharebeleri 75. Yıl Armağanı.* (ATASE, Dü.) Ankara: Gnkur. Ss.110-111
15 Burt, R. A. (1988). *British Battleships 1889–1904.* Annapolis, MD: Naval Institute Press. ss. 130–131
16 Ayrıca bkz. (ADM.231/14.NID.PR., 1889, s.58) Baker Paşa, (Valentine Baker) (1827—1887, İngiliz asıllı asker. Birleşik Krallık, Osmanlı Devleti ve Mısır devletleri hizmetinde komutanlık yaptı.) 1878 yılında Bolayır ile Gelibolu arasındaki yolu çamur deryası olarak olarak tarif ederken, topların nakledilirken yarıya kadar çamura gömüldüğünü ve atların bunları çamurdan çıkarabilmek için çok zorlandıklarını belirtmektedir.
17 (IDC, 1915, s.3).
18 Compton-Hall, Richard (2004) [1991]. *Submarines at War,* 1914–18. Penzance: Periscope Publishing. s. 140
19 O'Connell, John (2010). *Submarine Operational Effectiveness in the 20th Century:* Part One (1900–1939). New York ss.76-78
20 Th. Kraus - Karl Dönıtz. *Yavuz Geliyor, Yavuz! Goeben ve Breslau' nun (Yavuz ve Midilli) Deniz Seferleri.* Çeviren: Mustafa Haydar Cümbüş Çiğdem Kitap. Ankara 2007 ss.226-227
21 Gardiner, Robert; Gray, Randal, eds. (1984). *Conway's All the World's Fighting Ships: 1906–1922.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. s.152
22 UK National Archive ADM 1/8515/51 Report Loss of Submarine "E14"