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

İtilaf Devletleri Birinci Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'yi rahatlıkla geçerek İstanbul'u işgal edeceklerini ve müttefikleri olan Rusya'ya yardım ederek kısa sürede savaşı bitireceklerini düşünüyorlardı. 18 Mart 1915'te denizde aldıkları büyük hezimetten sonra donanmanın geçişini engelleyen bataryaları etkisiz bir hale getirme amacıyla kara savaşlarını başlattılar. Gelibolu Yarımadası'nda 5. Ordu'nun bütün ihtiyaçları deniz yoluyla İstanbul'dan temin ediliyordu. Denizyolu sevkiyatının durdurulması 5. Ordu'nun cephanesiz, askersiz ve yiyeceksiz kalması manasına geliyordu. Madem Boğaz, denizin üstünden geçilemiyordu o zaman bir de denizin altı denenmeliydi[1]. Bu maksatla başlatılan harekâtta 13 Aralık 1914'ten 2 Ocak 1916'ya kadar 15 düşman denizaltısından 9'u 27 kez Boğaz'dan Marmara'ya girip çıktı[2].

Müttefik Denizaltılarının Boğaz'ı Geçme Denemeleri

Kara savaşları başlamadan önce Müttefik Filo Komutanı Amiral de Robeck'in emrinde 9 İngiliz ve 4 Fransız denizaltısı bulunuyordu[3]. Bu denizaltılar yedek güç olarak İtilaf Devletleri'nce Çanakkale Boğazı önünde demirli bekletiliyordu. Kendilerine verilen görev; Yavuz ve Midilli zırhlısı Boğaz'dan çıkarsa onlara hücum etmek ve batırmaktı. Alman denizaltılarının, İngilizlerin en korunaklı deniz üssü olan İskoçya'nın kuzeyindeki Orkney Adaları'nda bulunan ana deniz üslerinden biri olan Scapa Flow'a sızması müttefik denizaltılarının da Çanakkale Boğazı'nı geçebileceği fikrini verdi.

Boğaz, doğal olarak oldukça korunaklıydı, bunun yanında çeşitli harp tedbirleri de alınmıştı. Denizin üstünden Boğaz'ın geçilmesi imkânsızdı. Geriye bir tek yol kalıyordu; denizin altından gitmek. En büyük sorun ise o zamanın tahrik gücü bilinmeyen gemilerin Boğaz akıntısını yenip, Çanakkale ile Kilitbahir arasındaki en dar yerden geçebilme ihtimaliydi. İtilaf Devletleri Çanakkale'de üst üste farklı istikamete akan iki akıntının varlığını biliyorlardı[4]. Fakat bu akıntıların yoğunlukları hakkında bilgi sınırlıydı. Farklı yoğunluktaki su katmanları denizaltıların yüzerliklerini etkileyebilir, karaya oturmalarına ya da suyun üstüne fırlamalarına sebep olabilirdi. Bunu denemek gerekiyordu[5]. Bu görev için ilk olarak B-11 İngiliz denizaltısı seçildi. Mayın demirleme tellerinden korunabilmesi için baş tarafına özel bir koruyucu konularak Boğaz'a gönderildi.

B-11 denizaltısı, 13 Aralık 1915 günü Çanakkale Boğazı'nın güney methalinden içeri girdi ve kendisini Sarısığlar Koyu'nda demirli Mesudiye Zırhlısı'nın karşısında buldu. Saat 11.55 sularında 800 yarda (1 yarda 0.91 m) kadar zırhlının yanına sokuldu ve torpitosunu fırlattı. Bir zamanlar Osmanlı Bahriyesi'nin amiral gemisi olan zırhlı, infilak sesinin ardından yan yatmaya başladı. Her ne kadar Mesudiye top ateşiyle denizaltıya karşılık vermek istemişse de gemi 8-10 dakika içinde iskele tarafına alabora oldu ve gemide 10 subay ve 24 erimiz şehit oldu[6].

Kazanılan bu başarı daha büyük evsaflı denizaltıların Boğaz'ı geçebileceği ve Türk siperlerinin arkasına dolanarak Marmara'da Türk ve Alman gemilerine zarar verebileceği fikrini verdi[7]. Savaş şartları henüz tekâmül aşamasında olan meçhul silahların nasıl kullanılacağını öğretiyordu. Boğaz'ın güçlü akıntısına da karşı koyabilecek teknik bakımdan donanımlı bir geminin pekâlâ bu görevi başarabileceği ortadaydı[8]. Bu görev için Fransız denizaltısı Saphirre uygun görüldü[9].

Geminin kumandanı Teğmen Henri de Fournier, 15 Ocak Cuma günü saat 06.00-07.00 sularında Boğaz girişinde dalışa geçti ve bir süre bu vaziyette yol aldı. Fournier, mayın hatlarına takılmamak için 30 metre derinlikte seyretti. Bu sırada denizaltı, iskele kıç tarafından ve omurganın 280 santim yukarısından ciddi miktarda su sızdırmaya başladı. Tulumbalar içeri giren suyu tahliye etmekte yetersiz kaldı. Sızan suyun kollektörler üzerine dökülmeye başlaması geminin elektrik aksamının yeterince iyi çalışmamasına, gemi içerisinde aşırı bir gürültüye ve buhara neden oldu. Sarısığlar koyunda su üstüne çıkmaya çalışan Saphire periskop derinliğindeyken Ferman gemisi tarafından fark edildi. Denizaltının avlanması için İsareis gambotu ve Nusret mayın gemisi de mücadeleye dahil oldu[10]. Tekrar dalışa geçen gemi 70 metre derinlikte dibe oturdu[11]. Bu derinlik fazla olduğu için basıncın etkisiyle içeriye daha fazla su girmeye başladı. Kaptan gemiden ümidini kestikten sonra mürettebatı kurtarmaya karar verdi ve yüzeye çıktı. Dışarı çıkan mürettebat teslim olurken gemi beş dakika içinde battı[12]. Saphirre batığı, Köseburun ile Değirmen Burnu arasında oluşturulan hattın Anadolu sahilinden yaklaşık 400 metre mesafede bulunmaktadır.



İngiltere'nin en modern denizaltısı AE-2'yi batıran Sultanhisar Torpitosu. (Hüseyin Tengüz, İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu, Db. No: 2475)

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



Sultanhisar'ın AE 2'yi batırması,
(Hüseyin Hüsnü Tengüz, İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu,
Db. No: 1524)

İkinci denemenin başarısız olması İtilaf devletlerinin Boğaz'ı geçme düşüncesini değiştirmedi. Onlara göre İngilizlerin "E" sınıfı denizaltıları, gelişmiş pusulaları ve diğer denizaltılara nazaran daha büyük olan bataryaları ile bu geçişi başarabilirlerdi. Bunun için İngiltere'nin, Avustralya Deniz Kuvvetleri'ne ait AE-2 isimli denizaltısı, Çanakkale'ye geldi. Gemi 7 Mart 1915'te keşif seferine çıktı[13]. Mondros Limanı'nın girişindeki deniz fenerinin yerinin değiştirildiği geminin kaptanı Stoker'e bildirilmeyince denizaltı kayalara çarptı ve ağır yara aldı[14]. Tamir için Malta filo tamirat üssüne gönderildi.

AE-2 yerine Boğaz'ı geçme görevi E-15 İngiliz denizaltısına verildi. İlk defa Boğaz'ı geçmeye bu denizaltı teşebbüs etti. Gemi 17 Nisan 1915 günü saat 02.20 sularında Bozcaada'dan Çanakkale Boğazı istikametine hareket etti. E-15, 02.30'da projektörler tarafından fark edilmemek için dalışa geçti fakat akıntının etkisiyle Anadolu sahilindeki Kepez civarında karaya vurdu. Bu esnada kule kısmı su yüzüne çıkmış olduğundan Osmanlı projektörleri tarafından fark edildi. İlk mermi kaptan kulesini tahrip edip gemi kaptanı T. S. Brodie'yi hedef aldı. İkinci merminin de elektrik dairesine isabet etmesi üzerine mürettebat gemiyi terke mecbur oldu. 31 kişilik mürettebattan 24'ü esir edildi, geriye kalan gemi kaptanı dahil 7 kişi kayboldu[15]. İçinde 10 torpido bulunan ve bir kısmı su üstünde duran E-15, Türk denizciler tarafından kurtarılmaya çalışılıyordu.

Müttefikler için yapılacak tek bir iş kalıyordu; denizaltının Türklerin eline geçmemesi için kendileri tarafından batırılması. Bu görev Yüzbaşı Mc Arthur kumandasındaki B-6 denizaltısına verildi. Fakat o vazifesini tamamlayamadan geri dönmek durumunda kaldı. Donanmadan yapılan aşırtma atışlarla ve tayyarelerden atılan bombalarla bir netice elde edilemedi[16]. Sonuçta torpitolarla donatılmış iki piket botu kesin sonucu aldı ve E-15 denizaltısı yine İngiliz silahlarıyla Marmara'nın serin sularına gömüldü.

AE-2 Boğaz'ı Geçiyor

Boğaz'ın muhakkak sûrette geçilmesi gerekiyordu. Tamiri biten AE-2, 25 Nisan 1915'te (kara savaşlarının başladığı gün) Çanakkale Boğazı'na daldı, altı saatlik bir yolculuk sonrasında mayınlı bölgeyi atlattı, Türk topçu mevzilerinin önünden geçti ve Marmara Denizi'nde seyre başladı. AE-2'nin Marmara'ya ulaşmasının ardından diğer denizaltılar

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



Sultanhisar Torpidobotu ve Mürettebatı
(İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu, Db. No: 4197)

da Boğaz'a doğru yola çıkmaya başladı. AE-2'den sonra ilk gönderilen gemi E-14 denizaltısıydı. AE-2 denizaltısı, Çanakkale Boğazı'nı geçerken gösterdiği başarıyı Marmara'da gösteremedi. 800 tonluk denizaltı daha ilk haftasını tamamlayamadan 30 Nisan 1915 günü Karaburun yakınlarında, Gelibolu'dan dönmekte olan Yzb. Rıza Bey komutasındaki 97 tonluk Sultanhisar torpitobotuna yakalandı. 2,5 saat süren bir mücadelenin ardından mağlup olan taraf Stoker ve mürettebatı oldu[17]. AE-2'nin mürettebatı esir alındı[18]. AE-2'nin batırılmasıyla düşman yalnız 800 tonluk bir silahını yitirmekle kalmadı; aynı zamanda Çanakkale'yi ilk geçen denizaltı komutanının tecrübelerinden istifade edemedi. Kara savaşlarının başlaması arefesinde Gelibolu'ya lojistik desteğin kesilmesi fikri de gerçekleştirilemedi. AE-2 denizaltısı, tarihte ilk defa Çanakkale Boğazı gibi korunaklı bir yerden içeri giren ve Marmara'da Türk donanması tarafından batırılan ilk denizaltı oldu[19]. AE-2 denizaltısı, elimize geçmemesi için kaptanı tarafından sapasağlam batırılan dünyanın ender gemilerinden birisidir. Avustralya Deniz Kuvvetleri'ne bağlı, döneminin en modern denizaltısı, batırılışından 83 yıl sonra Karaburun'un 6.4 km kuzey batısında, 72 metrelik derinlikte tespit edildi[20].

Savaş Hukukunun İhlali ve Sınırsız Av

E-14 denizaltısı, 1 Mayıs 1915'te Mürefte-Şarköy arasında Nurulbahir Gambotunu batırdı ve 10 Mayıs 1915'te bir muhrip refakatinde Çanakkale'ye personel ve malzeme götüren Gülcemal Vapuru'nu yaraladı. Deniz altından yol açılmıştı. Artık takviye denizaltılar da gelmeye başlamıştı. 19 Mayıs 1915'te E-11 denizaltısı E-14'ten karakol vazifesini devraldı. Savaş gittikçe kızışıyordu. 18 Mart hezimetinin ardından kara savaşlarında da bir başarı gösteremeyen düşman, kural dinlemez olmuştu. E-11 bordo numaralı denizaltı gemisinin kaptanı Bnb. Nasmith, 1907 Lahey Sözleşmesi'nin denizaltı harekâtına kısıtlama getiren hükümlerini hiçe sayarak kayıtsız denizaltı harbine başladı[21]. İngiliz denizaltısı önüne çıkan ne varsa ya imha etti ya da yaraladı[22].

İngilizlerin savaş hukukuna aykırı hareketleri denizlerde işledikleri suçlarla sınırlı kalmadı. Çanakkale Muharebeleri esnasında Maydos kasabasını ve o civardaki Hilâl-i Ahmer bayrağı çekmiş olan hastaneyi top ateşine tuttular. Tayyarelerle sargı yerlerine bomba attılar. Cepheden İstanbul'a yaralı taşıyan hastane gemilerimize taarruz ettiler. Buna karşılık Harbiye Nezareti hadisenin Amerikan Sefareti vasıtasıyla protesto edilmesini istedi. Ayrıca denizaltıların hukuk dışı davranışlarının devam etmesi durumunda İstanbul'da bulunan İngiliz ve Fransız esirlerin gemilerle Gelibolu'ya gönderilmesi düşünüldü[23]. Bütün bu önlemlere rağmen İtilaf Devletleri faaliyetlerine hız kesmeden devam etti.

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

Osmanlı Devleti'nde bu gelişmeler olurken B-11 denizaltısının komutanı geldiği yoldan tekrar geriye döndü. Marmara'da yaptığı sınırsız denizaltı harbi, gemi komutanı ve mürettebatına Victoria Cross nişanını kazandırdı[24]. Binbaşı Nasmith ilk Marmara görevinde hiçbir torpitosunu boşa harcamamıştı. Hazırladığı raporunda "Yakalanan hedeflerin çoğunluğu küçük tekneler, takalar ve mavnalardır. Torpito gibi pahalı, yerine konması ve ikmali zor bir silahla batırmaya değmemektedir. Bu gibi hedeflere karşı kullanılmak üzere denizaltılara top monte edilmelidir" diyordu. Harp, denizaltıların nasıl kullanılacağını öğretmeye devam ediyordu. Topların monte edilmesiyle beraber denizaltıcılık teknolojisinde yeni bir çağ başlıyordu.

İkinci Dünya Savaşı'nda da yoğun olarak kullanılacak olan denizaltıların ikinci ana silahı olarak toplar yerini aldı. Artık denizaltılar sadece deniz ulaşım araçlarına saldırmıyorlardı. Demiryollarına, kıta nakliyatı yapan trenlere, karayollarına, köprü, tünel gibi bağlantı noktalarına, kısacası Çanakkale ile bağlantı kurulan bütün iletişim yollarına çeşitli saldırılar düzenliyorlardı.

E-11 denizaltısının Marmara'daki ilk görevinden sonra E-2 ve E-7 Marmara'ya gönderildi. E-11, 5 Ağustos 1915'te ikinci; 26 Kasım 1915'te üçüncü karakol görevi için Marmara'ya girdi. E-12, 25 Haziran 1915'te birinci ve 21 Eylül 1915'te ikinci karakol görevi için Boğaz'ı geçti. Bunun yanında E-20 ve H-1 denizaltı gemileri de Çanakkale Boğazı'nı geçen müttefik denizaltılarıdır. Fransız denizaltıları İngiliz denizaltılarından daha geri seviyedeydi. Buna rağmen Fransızların da Marmara'ya denizaltı sokma teşebbüsü oldu. Bu görevi tek Turquoise adlı denizaltı başardı, fakat bu gemi de ancak savaştan sonra Boğaz'dan dışarı çıkabildi. Fransızların Joule adlı gemisi 1 Mayıs 1915'te Yüzbaşı Dupetit Thouars komutasında Kepez-Havuzlar arasında 2A hattındaki mayına çarparak 29 mürettebatıyla battı. Geminin enkazı günümüzde 44 metre derinlikte yatmaktadır[25]. Mariotte adlı Fransız denizaltısı da 26 Temmuz 1915 günü Çimenlik Kalesi önünde yakalandı, top ateşi ile batırıldı ve 31 kişilik mürettebatı esir alındı[26]. Geminin enkazı uzun yıllar Çimenlik Kalesi yakınında karada kaldı. Daha sonra geminin bir kısmı söküldü. Bir kısmı da Nara'da bir iskelenin altına temel oldu.

Marmara'ya girme başarısı gösteren Turquoise denizaltısı, Marmara'dan dönerken 30 Ekim 1915 günü Çanakkale Boğazı'nda Akbaş önünde dibe oturdu. Müstecip Onbaşı'nın zamanında müdahalesi ve isabetli top atışlarıyla gemi, mürettebatıyla esir edildi. Gemi de Müstecip Onbaşı adıyla Osmanlı Bahriyesi'ne katıldı. Bu gemi o kadar ani saldırıya uğradı ki mürettebat ellerindeki gizli belgeleri bile imha edemedi. Ele geçirilen belgeler arasında Turquoise'nin E-20 İngiliz denizaltısıyla randevu koordinatları da vardı. 5 Kasım günkü buluşmaya Turquoise yerine UB-15 Alman denizaltısı gönderildi ve İngiliz denizaltısı batırıldı. 4 Eylül 1915 günü E-8 denizaltısı güvenlik için Boğaz'a gerilen ağlara takıldı. Nöbette bulunan motor gambotların çabalarıyla satha çıkmak zorunda bırakılan geminin personeli esir alındı.

Osmanlı Devleti'nin Denizaltılara Karşı Aldığı Önlemler

Müttefik denizaltılarının Mesudiye zırhlısını batırması Osmanlı Devleti'nin Boğaz'da yeni önlemler alması gerektiğini ortaya çıkardı[27]. İlk zamanlar başlıca engel Boğaz'ın doğal olarak korunaklı olması ve döşenmiş olan mayınlardan ibaretti. Savaş, düşmana denizin altından yol bulup Marmara'ya girmeyi öğrettiği gibi Osmanlı Devleti'ne de denizaltılara karşı önlem almayı öğretecekti.

Mesudiye'nin batırılmasından sonra bu gemide görev yapan personelden 120 kişi ile Boğaz'ın her iki kıyısında gözetleme postaları kuruldu[28]. Ayrıca Mudanya ve Marmara Adası'nın gözetlenmesi için Galata yatıyla İstanbul vapuru, Çanakkale Boğazı için de Peleng-i Derya ve İsareis gambotları görevlendirildi. Torpitobot ve gambotlarımıza denizaltılara karşı zikzak çizerek hareket etmeleri ve onları baskı altında tutarak taarruz etmelerine



Turqoise adlı Fransız denizaltısını esir eden Müstecip Onbaşı

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

imkân vermemeleri talimatı verildi. Deniz uçaklarından denizaltıların yerlerinin tespit edilmesi için istifade edilmeye çalışıldı. Denizaltılar sadece gemilere saldırmayıp aynı zamanda demiryolları, köprüler, fabrikalar, iskele ve limanlara da saldırdıkları için stratejik noktalara bataryalar kuruldu. İlk zamanlar su üstü gemilerine göre ayarlanan mayınlar yanında 2, 5, 4, 5, 8, 30 ve 40 metrelik kademeli mayınlar döşendi.
Mayın hatlarından sızarak Marmara'ya yönelen denizaltılara karşı daha uyanık olmak ve daha çabuk haberleşmeyi sağlamak için Boğaz'ın muhtelif noktalarına birer gözetleme postası yerleştirildi[29].



E-11 Denizaltısı tarafından batırılan Barbaros Hayreddin Zırhlısı.

Düşman denizaltılarını Marmara'ya geçirmemenin en kısa ve kestirme yolu hiç şüphesiz Boğaz'ın ağlarla kapatılması ve buralarda bulundurulacak karakol gemileriyle denizaltıları tahrip etmekti. Bunun için ilk olarak Şubat 1915'te Boğaz, balık ağı kuvvetinde hafif ağlarla kapatıldı. Bu ağlar 5 metre yüksekliğinde ve 47 ila 50 metre uzunluğundaydı. Ağların yüksekliğini arttırmak için 5 ağ birbirine ekleniyor ve bu surette 20 metreye kadar çıkarılabiliyordu. Sağlam olması için de ağlar dört kat yapılıyordu. Bu ağların denizaltıları durdurmaya yetecek kadar sağlam olmadığının anlaşılması fazla uzun sürmedi. Bu sefer Boğaz daha kalın ağlarla kapatıldı. Karaya bataryalar kuruldu. Işıldaklarla her gece Boğaz tarandı.

Alman Denizaltıları Çanakkale Önlerinde

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce ve savaş sırasında Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletler ve Amerika'dan denizaltı alma teşebbüsleri oldu, fakat bu konuda somut bir gelişme olmadı. Dolayısıyla Müttefik denizaltıları Çanakkale Boğazı'ndan Marmara'ya girerken Osmanlı'nın elinde kendine ait bir denizaltısı yoktu. Müttefikimiz olan Avusturya'dan denizaltı gemisi alma teşebbüsümüz de sonuçsuz kaldı. Bu durumda tek ümidimiz Alman denizaltılarıydı. Bu amaçla dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa, 4 Ekim 1915'te Sadaret makamına gönderdiği yazıda Almanya'dan satın alınacak iki denizaltının Türk sularında kullanılmasının faydalı olacağını belirtiyordu[30]. Bunun için ilk Yzb. Otto Hersing komutasındaki U-21 denizaltısı Çanakkale'ye geldi. U-21'in gelmesiyle güçler dengesinde büyük değişme oldu. Bunun sebebi de gelen Alman denizaltısının üç günde iki dev İngiliz zırhlısını Boğaz'ın dibine göndermesiydi.

25 Mayıs 1915 günü U-21, Kabatepe açıklarında 10 pusluk toplarıyla Türk mevzilerine ateş eden Triump muharebe gemisini ve iki gün sonra da Mehmetçik Feneri açıklarında demirli Majestic muharebe gemisini torpilledi. Bir zamanlar İngilizlerin Anavatan Filosu'nun gururu olan koca gemi 7 dakika içinde denizin dibine gömüldü[31]. Bu iki geminin batırılması Türk tarafını büyük nisbette rahatlattı. İtilaf Devletleri muhripten daha büyük gemilerini Mondros Limanı'na geri çektiler. Gemiler kara savaşları sırasında uçurulan balonların verdiği koordinatlara aşırtma atışı yapıyor, kara birliklerini deniz atışlarıyla destekliyorlardı. Artık İtilaf donanması Ege Denizi'nde istediği gibi dolaşamıyordu. Queen Elizabeth gibi devrin en yeni muharebe gemisi, denizaltı tehdidine karşı limana geri çağırıldı.

Çanakkale muharebeleri sırasında Alman denizaltıları Ege, Marmara Denizi ve Karadeniz'de harekât yapmak üzere 5 botluk bir filotilla halinde teşkilatlandı. U-21 filotillanın komutanı idi. Bu filotilladan UC-13 Karadeniz'de kayboldu. U-21'in arızaları arttığı için Cattaro'ya geri döndü.

24 Mayıs 1915'te İtalya'nın İtilaf Devletleri'nin yanında savaşa girmesiyle Alman denizaltılarına yeni hedefler çıktı. Bu nedenle Çanakkale muharebelerinden sonra denizaltıların harp sahası Akdeniz'e kaydırıldı[32].

Denizaltı Savaşlarının Sonuçları

İlk olarak Büyük İskender devrinde yapılmaya başlandığı bilinen ve tarihi seyir içinde büyük gelişme kaydeden denizaltılar, Birinci Dünya Savaşı'nda oldukça gelişmiş vasıflara sahip olmuşlardı. Osmanlı Devleti'nin aldığı bütün önlemlere rağmen savaş boyunca Boğaz'dan 15 müttefik denizaltısı toplam 27 kez Çanakkale Boğazı'na girip çıkmayı başardı. Denizaltı harekâtında 1914 ila 1916 yılları asındaki kayıp bilançomuz:

Mesudiye Fırkateyni, Barbaros Zırhlısı, Yarhisar Muhribi, Peleng-i Derya Vapuru, Nurülbahir ve Sakız Gambotları,

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



1993 yılında İstanbul Kemerburgaz Bölgesi Akpınar Köyü sahilinde bulunan UB-46 Alman denizaltısının 16 m.'lik baş kısmı.

Samsun Mayın Gemisi, Nara Vapuru, Bandırma Vapuru, Tecelli Vapuru, Ceyhun Vapuru, Halep Vapuru, Peyk-i Şevket Torpito Kruvazörü, İsfahan Vapuru, Halep ve Tenedüs Vapurları, Gelibolu Vapuru, Bosphorus vapuru, Leonida vapuru, 40 ve 41 numaralı Şirket-i Hayriye Vapurları, 1 nolu Haliç Vapuru, Bülbül Vapuru, Biga Vapuru, Hayrullah Vapuru, Kesendra Vapuru, Mahmut Şevket Paşa Gemisi, Aydın Reis Gambotu, Hanefiya ve Plevne Vapuru başta olmak üzere 38.000 ton tutarında 31 ticaret gemimizi batırdılar. Bunun yanında 200'den fazla yelkenli ve mavnayı tahrip veya imha ettiler.

Buna karşılık İtilaf Devletleri'nin de kayıpları ağırdı. Harekât sırasında 5 İngiliz, 3 Fransız ve 1 de Avustralya denizaltısı olmak üzere toplam 5818 ton tutarında 9 denizaltı batırıldı ve Turquoise adlı Fransız denizaltı gemisi esir alındı[33]. Deniz üstünden ve karadan ilerleyemeyen düşman suyun derinliklerinden yol bulup Marmara'ya girebildi. Fakat asıl vazifeleri olan Beşinci Ordu'nun İstanbul ile olan irtibatını kesemediler. Boğaz'dan ilk geçen AE-2 denizaltısı Marmara Denizi'nde ilk sancak açtığında Türklerden kimse teslim olmadı. Zaman zaman Çanakkale ile irtibatımız kesintiye uğrasa da tamamen durmadı. Alınan tedbirlerle düşman tam olarak durdurulamasa da hızı kesildi. Zaten Osmanlı Devleti denizaltı tehlikesine karşı denizden ulaşımını durdurup kara ulaşımına ağırlık verseydi, İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'den elleri boş gittiklerini göremezdi.

Çanakkale muharebeleri sırasında Alman denizaltıları Ege, Marmara Denizi ve Karadeniz'de harekât yapmak üzere 5 botluk bir filotilla halinde teşkilatlanmıştır.

Dipnotlar

1 Mustafa Selçuk, *Hedef Şehir İstanbul Çanakkale Geçildi mi?,* İstanbul 2005.
2 Soner Demirsoy, "Çanakkale Denizaltı Savaşları", *Osmanlı'nın Son Kilidi Çanakkale Tek Kitap,* (Ed. Soner Demirsoy-Kasım Hızlı), İstanbul 2014, s. 21-40.
3 Mustafa Selçuk, *a.g.e.* s. 112
4 Oğuz Otay, *Efendi Kaptan Kurtar Bizi: Mesudiye Zırhlısı Osmanlı'nın Son 40 Yılının Tanığı (1874 – 1914*), İstanbul 2005, s. 200.
5 Çetinkaya Apatay, "Çanakkale Muharebelerinde Denizaltı Harekâtı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,* Sayı 37, Mart 1988, s. 53.
6 ATASE, BDH. KL. 101 D. 496, F. 2-2; Oğuz Otay, *a.g.e.* s. 220; Çetinkaya Apatay, a.g.m. s. 53.
7 Orhan Bayrak, *Çanakkale Savaşları,* İstanbul 2005, s. 83; Mustafa Selçuk, *a.g.e.* s. 112;
8 Soner Demirsoy, "Çanakkale'de Denizaltı Savaşları", *Yedıkıta Dergisi,* Sayı 7, Mart 2009, s. 42-47.
9 Kemal Koç, *I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Boğazı ve Marmara'da Denizaltı Muharebeleri,* MSGSÜ, Yayınlanmamış Y.L. Tezi, İstanbul 2012, s. 114.
10 DMA, FAB., D. No. 171, 1.
11 DMA, FAB., D. No: 171, 13.
12 DMA, FAB., D. No. 171, 13.
13 Kemal Koç, *a.g.t.*, s. 121.
14 Fred & Elizabeth Brenchley, *Gelibolu Çıkarmasının Yapıldığı Gün Avustralya'nın Çanakkale Boğazı'na Yağtığı Cesur Saldırı: Stoker'ın Denizaltısı,* (terc. Pervin Yanıkkaya), İstanbul 2003, s. 73.
15 ATASE, BDH.KL., 4669, D., H-14, F., 1-14.
16 ATASE, BDH.KL. 4669, D. H14, F. 1-14a.
17 "Sultanhisar Destanı", (Anlatan: Sultanhisar Süvarisi Ali Rıza Kaptan), *Yıllarboyu Tarih Dergisi,* VIII/4 (Nisan 1982), s. 63–64.
18 BOA, HR. SYS, 2323/1; Fred & Elizabeth Brenchley, *a.g.e.* s.129
19 Ayhan Yüksel, *"Çanakkale Savaşlarında Sultanhisar Torpidosu, Muâvenet-i Milliye Muhribi: Mürettebâtı ve Faaliyetleri", Çanakkale Savaşları Tarihi* Citl IV. İstanbul 2008, s. 2060.
20 Savaş Karakaş, *Yakın Tarih İncelemeleri -1 Çanakkale Savaşı,* İstanbul 2006, s. 140.
21 Çetinkaya Apatay, a.g.m. s. 54.
22 BOA. DH. EUM. VRK. 25/25.
23 BOA. HR. SYS. 2179/3.
24 Çetinkaya Apatay, a.g.m. s. 54.
25 Savaş Karakaş, *a.g.e.* s. 140.
26 BOA. HR. MA. 1136/64.
27 Saim Besbelli, *(1914 – 1918) Çanakkale'de Türk Bahriyesi,* Ankara 1959, s. 17 (424 sayılı Donanma Dergisi ekidir)
28 *I. Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, C. VIII, Ankara 1976. s. 270.
29 Nurcan Bal, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, Marmara'da Denizaltı Avı Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2,* Piri Reis Araştırma Merkezi, İstanbul 2006, s. 49.
30 BOA, HR. SYS. 2107-4.
31 BOA. HR. MA. 1155/72.
32 Çetinkaya Apatay, a.g.m. s. 57.
33 Çetinkaya Apatay, a.g.m. s. 556.