


Canakkale Savaşında

Denizaltular



Alman zırhlıları *Breslau* ve *Goeben* Akdeniz'deki İngiliz Donanmasından kaçarak 10 Ağustos 1914'te Çanakkale'yi geçip 11 Ağustos'ta İstanbul'a geldi. 16 Ağustos 1914'te gemilerin satın alındığı ve adlarının *Breslau-Midilli* ve *Goeben-Yavuz* olarak değiştirildiği açıklandı. Bu olay Osmanlının I. Dünya Savaşı'na girmesinde çok etkili oldu. 27 Ekim 1914'te bir grup gemiyle Karadeniz'e açılan *Midilli* ve *Yavuz* Rus limanlarını bombalayınca, Rusya Osmanlıya savaş açtı. Rusya, İngiltere ve Fransa (İtilaf Devletleri) ile birlikte hareket ediyordu. Şubat 1915'te İngiliz ve Fransız donanmaları Çanakkale önlerinde geniş bir saldırı başlattı. En güçlü saldırıyı 18 Mart 1915'te yapan İtilaf Devletleri Türklerin direnişi ve taarruzu sonucu çok ağır bir yenilgi aldı. En güçlü saldırının geri püskürtülmesiyle İtilaf Devletleri İstanbul'a karadan ve denizden geçemeyeceklerini anladı. Bu ağır yenilgi İtilaf Devletleri'nde ciddi anlamda saygınlık kaybına da neden oldu. Çanakkale'deki direnişin çok güçlü olması Marmara Denizi üzerinden sürekli asker, teçhizat, erzak gibi lojistik destek gelmesiyle sağlanıyordu. İtilaf Devletleri lojistik desteği kesme planları yapıyor, ancak Çanakkale'yi geçemiyordu. Bu durumun tek çaresi Boğaz'ı denizaltılarla suyun altından geçmekti.

Bağımsızlık yolunda tarihimizde çok önemli yeri olan Çanakkale Savaşı'nın fazla irdelenmeyen denizaltı savaşları kısmı yazımınızın ana konusu. İtilaf Devletleri'ne ait denizaltıların Çanakkale Savaşı sırasında Boğaz'daki faaliyetlerine, ne zaman, ne gibi saldırılarda bulduklarına Türklerin bu saldırılara nasıl yanıt verdiği biraz ayrıntılı olarak bakalım.

Aralık 1914'te İtilaf Devletleri'nin Bozcaada'daki denizaltı birliği 3 İngiliz, 2 Fransız ve 1 Avustralya denizaltısından oluşuyordu. Denizaltıların ilk görevi *Yavuz* ve *Midilli* zırhlılarının Çanakkale Boğazı'ndan çıkması halinde onlara saldırmaktı. Diğer yandan Çanakkale Boğazı'na döşenen mayınlar, karadaki birlikler, vb. gibi nedenler İtilaf Devletleri'ne Boğazı denizaltılarla geçme olasılığını düşündürüyordu. İlk deneme için İngiliz *B-11* denizaltısı (daha basit yapılı) 1 Aralık 1914 günü Boğaz girişine gönderildi. *B-11*'in 13 Aralık 1914'te Boğaz'daki tüm engelleri geçerek Kepez Sarı Sığlar mevkiinde demirli olan *Mesudiye* zırhlısını torpillerle batırması, İtilaf Devletleri'nin daha modern ve donanımlı gemilerin Boğazı alttan geçebileceği düşüncesini pekiştirdi.

Denizaltıların Çanakkale Boğazı'nı Geçme Denemeleri

İlk olarak 15 Ocak 1915'te Fransız denizaltısı *Saphir* dalış yaparak Boğaz'a girdi. Daha sonra pusulası bozuldu ve Köse Burnu Kalesi'nin 200 metre açığında yüzeye çıktı. *İsa Reis* ve *Nusrat* mayın gemisi tarafından görülerek batırıldı. Nisan 1915'e gelindiğinde İtilaf Devletleri'nin denizaltı birliği 7 İngiliz, 4 Fransız ve 1 Avustralya denizaltısından oluşuyordu.

Daha sonra Fransızların diğer denizaltısı *Joule* 1 Mayıs 1915'te Boğazı geçmeye çalışırken mayınlara çarparak battı. Fransız *Mariotte* denizaltısıysa 26 Temmuz 1915'te Çanakkale sığılğında savunma ağlarına takıldı ve kıyı bataryaları tarafından batırıldı. Fransızların son denizaltısı *Turquoise* 30 Ekim 1915'te Boğaz'a girdi, ancak kıyı bataryalarında görevli Müstecep Onbaşı tarafından periskopundan vurularak ele geçirildi. Sonra İstanbul'a getirildi ve denizaltıya 10 Kasım 1915'te yapılan törenle *Müstecip Onbaşı* adı verildi.

Avustralya Denizaltısı AE-2

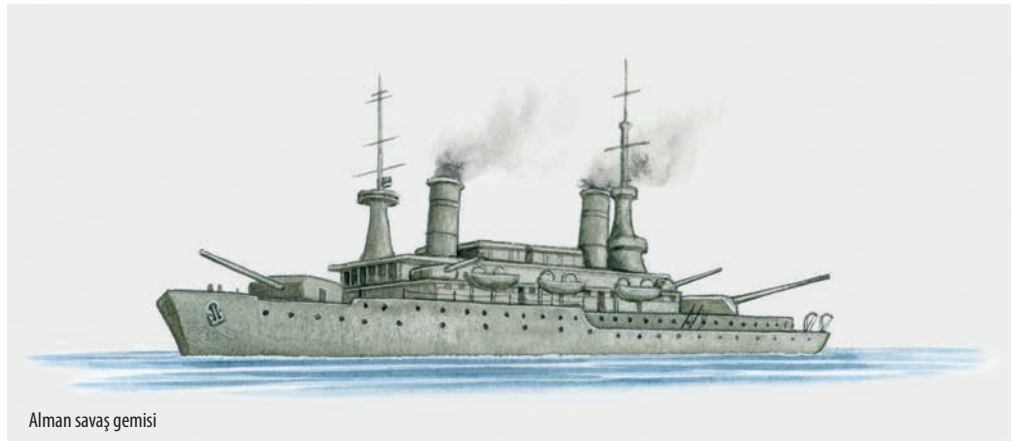
25 Nisan 1915'te saat 02:30'da Avustralya denizaltısı *AE-2* Boğaz'a üstten girdi. İlerleyen günlerde Boğaz'da kalan ve *Turgut Reis* zırhlısına ve bazı gemilere



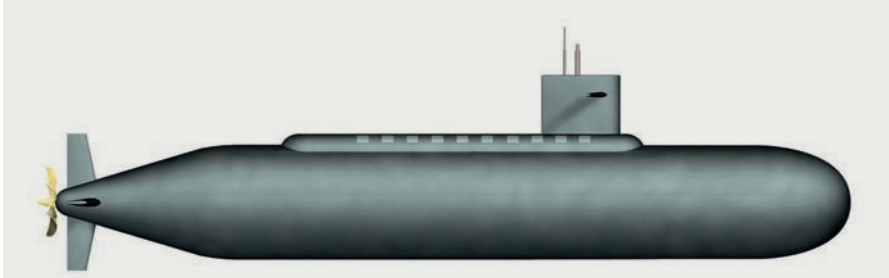
Çanakkale Boğazı'na ait eski bir harita

torpido atan ancak başarılı olamayan *AE-2*, 30 Nisan'da Karabiga, Karaburun, Erdek, Paşalimanı civarında düşman denizaltısı arayan *Sultanhisar* torpido botu tarafından tespit edildi. 2,5 saatlik mücadele

le sırasında aldığı darbeler sonucu dalamayan *AE-2*'nin tüm personeli esir alındı ve denizaltı batırıldı. Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltı olan *AE-2* hiçbir gemi batırmadan batırılmış oldu.



Alman savaş gemisi



Denizaltıların Torpidoyla Hedef Vurması

Günümüzde denizaltı torpidoları gelişmiş, sonar vb. gibi cihazlarla hedefi tespit edip ona yönlendirilerek başarılı sonuç alabilir. Ancak ilk zamanlarda hedefin hızını tahmin etmeleri gerekiyordu. Su üstünde gemiyi gördüklerinde geminin hızını ve aradaki mesafeyi tahmin etmeye çalışıyorlardı. Sonra bir dik üçgen düşünüp bu üçgenin bir köşesine kendilerini, diğerine hedefi, son köşeye de torpidonun hedefle buluşacağı yeri -tahmini olarak- yerleştirerek torpidoyu atıyorlardı. Hesaplamalardaki her hata başarı oranını çok azaltıyordu.

İngiliz Denizaltıları

Çanakkale Boğazı'na gönderilen İngiliz denizaltıları *E-15*, *E-14*, *E-2*, *E-7*, *E-12*, *H-1* ve *E-11*'dir. *E-11* üç defa, *E-14* ile *E-7* iki defa, *H-1* bir defa Marmara'ya girip çıktı.

Boğaz'a ilk giren (17 Nisan 1915) İngiliz denizaltısı *E-15*'tir. *E-15*, Boğaz'a girdikten sonra kuvvetli dip akıntısında çok zorlandı, bataryalarını tüketerek Kepez önlerinde karaya oturdu ve tüm personeli esir alındı. Haziran-Temmuz 1915'te *E-7*, *E-12*, *E-14* denizaltıları Marmara'da çok etkin oldu. Ağustos 1915, Osmanlı'nın İngiliz denizaltıları *E-2*, *E-14* ve *E-11* ta-

rafından en çok zarar gördüğü dönem oldu. Bunlardan *E-14* denizaltısı Boğaz'ı geçip geri dönen ilk denizaltı olurken, *E-11* denizaltısı İtilaf Devletleri için en etkin görev yapan denizaltı oldu. *E-11*, aralarında *Peleng-i Derya* gambotu (küçük silahlı gemi), *Barbaros Hayrettin* zırhlısı, *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörü, *Yarhisar* muhribi gibi gemiler başta olmak üzere 80'den fazla askeri ve sivil ticaret gemisi batırdı. Denizaltılar kara harekâtına destek veren askeri gemilerin yanı sıra küçük nakliye gemilerinin seyirlerini engelledi ve limanlardaki kömür, erzak, ray yüklü çeşitli küçük gemileri de batırdı.

Müttefik Alman Denizaltıları

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlıların elinde denizaltı yoktu. İngiltere'ye ve Fransa'ya sipariş edilen denizaltılar savaş başladığı için teslim edilememişti. Mart 1915'te Osmanlılar, Almanlardan denizaltı isteğinde bulundu. İlk olarak 5 Nisan 1915'te İskoçya'dan hareket eden Binbaşı Otto Hensing komutasındaki Alman *U-21* denizaltısı Mayıs ayında Çanakkale'ye geldi. *U-21* denizaltısı, 25 Mayıs 1915'te Kabatepe açıklarında Türk birliklerini topa tutan İngiliz zırhlısı *Triumph*'ü torpido atışıyla 8 dakikada batırdı. İki gün sonra *U-21*, Seddülbahir önlerindeki *Majestik* zırhlısını torpiledi, ancak *Majestik* sığ bir yerde olduğundan bir kısmı dışarıda kalacak biçimde kuma oturdu ve savaş sonuna kadar öylece kaldı. Bu olaylar sonunda İngilizler büyük zırhlılarını bombardıman bölgesinden çekti. Almanların çok daha sonra görev yapan denizaltıları da oldu. Bunlardan *UB-14* denizaltısı 24 Temmuz 1915-11 Kasım 1918 tarihleri arasında görev yaptı ve *E-7* ve *E-20* denizaltılarını batırdı. Bunların yanı sıra *UB-3* (kayıp), *UB-7* (Rus deniz uçağı tarafından batırıldı), *UB-42* (kayıp), *UB-44* (kayıp), *UB-45* (Varna'da mayına çarparak battı), *UB-46* (Karadeniz'de mayına çarparak battı) denizaltıları 1915-1916 arasında çeşitli tarihlerde görev yaptı.



Almanların U sınıfı denizaltısı

Osmanlıların Denizaltılara Karşı Aldığı Önlemler

13 Aralık 1914'te *Mesudiye* zırhlısının İngiliz *B-11* denizaltısını tarafından batırılmasıyla Osmanlılar denizaltı tehlikesine karşı önlemler almaya başladı. İlk olarak *Zuhaf* ve *Nurü'l-bahr* gambotları İtilaf Devletleri denizaltıları için görevlendirildi. Gözetleme postaları ve Marmara Adası'nda "gözetleme karakolları" yapılmaya başlandı. *Barbaros Hayrettin* ve *Turgut Reis* zırhlıları ve bazı savaş gemileri Çanakkale, Mudanya gibi bölgelere konuşlandırıldı. Ayrıca Boğaz'a denizaltılar için mayın engelleri -özellikle denizaltıların en zor geçecekleri yer olan

Çanakkale Boğazı'nın sualtı dip yapısı.



Tahsin Çeyhan

Çanakkale Boğazı Akıntıları

Çanakkale Boğazı tarih boyunca her zaman askeri açıdan önemli olmuştur. Çanakkale Boğazı, civarındaki bölgeyle birlikte Osmanlı topraklarına 1367 yılında katılmıştır. Fatih Sultan Mehmet Boğazlar'daki geçişleri kontrol altına alabilmek için Rumeli yakasında Kilitbahir'de, Anadolu yakasında Aydos'ta Sultaniye kalelerini yaptırmıştır. Sadrazam Köprülü Mehmet Paşa tarafından yaptırılan Anadolu yakasındaki Kumkale ve Eceabat'ın 5 km kuzeyindeki Bigalı kalesi önemli diğer kalelerdir. Bunların yanı sıra Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasındaki yüksek tepeler Boğaz'ın savunmasını kolaylaştıran doğal oluşumlardır. Osmanlılar zamanında da defalarca Venediklilerin saldırı ve kuşatmalarına karşın Çanakkale Boğazı ele geçirilememiştir.

Çanakkale Boğazı, Marmara'yı Ege'ye (aynı zamanda Karadeniz'i Akdeniz'e) bağlayan 65 km uzunluğunda, en derin yeri 106 metre, en dar yeri 1375 metre (Kilitbahir-Çimentepe arası), en geniş yeri 8275 metre (Domuzderesi-Erenköy kıyıları arası) olan bir boğazdır. Çanakkale Boğazı'nın ortasında kuzeyden güneye 50 m derinliğinde oluk biçiminde bir yapı vardır. Bu oluk üzerinde yer yer elips biçiminde derin çukurlar bulunur. Derinlik Nara Burnu önünde 102 metre kadardır. Çanakkale Boğazı'nda iki akıntı vardır. Karadeniz'den gelen, yoğunluğu az olan suyun oluşturduğu üst akıntı ve Akdeniz'den

Nara Geçidi'ne- dökşendi. Mayın engelleri ilk olarak yüzeye dökşeniyordu. Ancak denizaltıların bunları kolayca aşmasıyla Boğaz'ın dışından içine doğru 2,5, 4,5, 8, 30 ve 40 metre arasındaki derinliklere kademeli olarak yerleştirildi. Ayrıca denizaltının sualtında belirlenmesine yarayan basit bir sualtı dinleme aygıtı da kullanıldı, ancak bundan verim alınmadı. En etkili olan yöntem Boğaz'daki Nara Geçidi'ne denizaltı engel ağı kurulması oldu. Sualtına örülecek ağların yüzmesini sağlayacak şamandıralar İstanbul Limanı'ndan, teller tersanelerden getirildi. Nara Geçidi'nde derinlik 100 metreyi buluyordu. Ayrıca akıntının hızı kuzey rüzgârlarıyla birlikte 4-5 mi-

le ulaşabiliyordu. Bunlar kurulacak ağı çok sağlam olması gerektiğini gösteriyordu. 29 Haziran 1915'te başlanan ağ kurma işlemleri 28 Temmuz 1915'te, 60 metre aralıklarla demirlenmiş şamandıralara asılarak tamamlandı. 35-40 metre derinliğe kadar sarkıtılabilen ağlar sonradan 70 metre derinliğe kadar sarkıtıldı. Ağı akıntılarla yukarı kalkmaması için eski taş güllerle ağırlık olarak alt kısımlarına bağlandı. Bu ağda 15 ton yüzdürücü kuvvetinde şamandıra, 5 cm çapında 147 kilit zincir, 250-500 kg ağırlığında yüzdürücü kuvvette fiç, 168 rolda tel halat, yaklaşık 0,6-1,25 cm çapında ve 1500 metre uzunluğunda zincir, 33 çeşit demir, 58 anele kilidi kullanıldı.

gelen, yoğunluğu fazla olan suyun oluşturduğu alt akıntı. Üst akıntının hızı yaklaşık 5 deniz mili, alt akıntının hızıysa yaklaşık 3 deniz mili kadardır. Üst akıntı Marmara girişinde yaklaşık 20 metrelik bir tabaka halindeyken, Ege çıkışında yaklaşık 10 metrelik bir tabaka halindedir. Boğaz'ın bu iki akıntısı Çanakkale Savaşı sırasında denizaltılar için mayınlar kadar büyük bir sorun oluşturuyordu. Savaş sırasında Boğaz'ı geçmeyi başaran denizaltılarsa, bunu akıntıyı doğru kullanabilmeleri sayesinde gerçekleştirmişlerdir. İtilaf Devletleri denizaltıları Boğaz'ın geniş yerlerini kıyılardan uzak olması nedeniyle yüzeyden geçerken, dar yerlerini tespit edilmemek için su altından geçmeye çalışmıştı. Osmanlıların kurduğu "Baykuş" adlı gözcülük sistemi savaş boyunca etkin biçimde kullanılmış ve başarı sağlanmıştı. Denizaltılar genelde Boğaz'ı 20-30 metre derinliklerde geçmiş, dip mayınlarının olduğu bölgelerde yüzeye çıkmış, sonra tekrar dalarak dipteki akıntılardan yararlanmıştı. Bu arada başka bir sorun da Karadeniz'den gelen suyun yoğunluğuyla, 20 metre ve daha altı derindeki Akdeniz'den gelen su yoğunluğu arasındaki farktı. Bu yoğunluk farkı 600-700 ton ağırlığa sahip denizaltıları fazladan 1-1,5 ton su almak zorunda bırakıyordu. Denizaltıların yüzeyden dalış geçerek istenilen derinliğe inmesi için yaklaşık 1 saat gerekiyordu. Boğaz'ı geçerken en az 5-6 defa yüzeye çıkmaları gerekiyordu.

Ekim 1915'te ilk kurulan ağın güney tarafına ikinci bir ađ daha kuruldu. Bunlara ek olarak ağın kurulduğu kıyıda çeşitli batarya ve toplar da bulunduruldu. Ayrıca ađ başında nöbetçi gemiler vardı ve denizaltı tespit edildiğinde suya sarkıtılarak patlatılacak tahrip kalıpları bulunuyordu. İtilaf Devletleri bu ağlara zarar vermek için hava desteğini de kullanarak 400 metre yüksekten paraşütlü bomba attı, ancak başarılı olamadı.



Denizaltı savaşları 17 Nisan 1915'te ilk denizaltının görülmesinden, İtilaf Devletleri'nin çekilmeye başladığı 1915 yılının Aralık ayı sonuna kadar devam etti. Sonuçta 7 denizaltı batırılmış 1'i de esir alınmıştır.

BAZI ÖNEMLİ ÇANAKKALE BATIKLARI

BATAN TÜRK GEMİLERİ	BATMA TARİHİ VE MEVKİİ
Mesudiye	12-28 m arasında Sarısuğlar arası
Hünkar İskelesi	1915/ Tekirdağ İskelesi
Tecilli	1915/ Tekirdağ dolayları
Ceyhan	1915/ Musa Koyu
Bülbül Romörkörü	1915/ Tekirdağ
Nara	1915/ Tekirdağ'ın batısı, Karaburun dolayları
Plevne	1915/ Şarköy'de
Tenedos	1915/ Akbaş açıklarında
Samsun	1915/ İstanbul yolunda
Despina	1915/ Çardak
Menderes	1912/ Akbaş açıklarında
Memo	1915/ Eskihisar yakınlarında
Leonida	1915/ Tekirdağ açığında
Menfaat	1915/ Tekirdağ açığında
Nur-ül Bahir	1915/ Mürefte yakınları
Barbaros	1915/ Bolayır açığında
DENİZALTILAR	BATMA TARİHİ VE MEVKİİ
Atılay	1942/ Çanakkale Mortu Koyu
Dumlupınar	1953/ Çanakkale Boğazı Nara Burnu
BATAN YABANCI GEMİLER	BATMA TARİHİ VE MEVKİİ
Irresistible	1915/ Erenköy Koyu
Majestic	1915/ Seddülbahir açıklarında
Goliath	1915/ Morto Koyu
Bouvet	1915/ Erenköy Koyu
Ocean	1915/ Erenköy Koyu
Triumph	1915/ Saros açığında
Lundy	1915/ Saros açığında
DENİZALTILAR	BATMA TARİHİ VE MEVKİİ
E-7 (İngiliz denizaltısı)	1915/ Marmara Denizi'ne geçerken
E-14 (İngiliz denizaltısı)	1918/ Kumkale önü
Joule (Fransız denizaltısı)	1915/ Boğaz girişinde
Saphir (Fransız denizaltısı)	1915/ Nara Burnu açıklarında Köseburnu önünde
Mariotte (Fransız denizaltısı)	1915/ Nara Burnu

AE-2 Denizaltısı

Boğazı geçen ilk denizaltı olan AE-2 Avustralya denizaltısı 55 x 6,86 x 3,81 metre büyüklüğünde, 725 ton ağırlığındadır. Su üzerinde 15, sualtında 10 deniz mili hız yapabilir. Denizaltı komutanı Binbaşı Henry Stoker'ın savaştan sonra verdiği rapora dayandırılarak hazırlanan, AE-2'nin 24-29 Nisan 1915 tarihleri arasında Çanakkale Boğazı'ndan geçişinin animasyonu aşağıdaki linkte yer alıyor. Rahmi Koç Müzesi'nden araştırmacı Selçuk Kolay, 1998 yılında denizaltının tam yerini belirledi ve ilk dalışı gerçekleştirdi. AE-2, Çanakkale'nin Biga ilçesine bağlı Karabiga beldesi açıklarında, 73 metre derinde yatıyor.

<http://www.anzacsite.gov.au/5environment/tr/tr-ae2.html>

E Sınıfı Denizaltılar

İngiliz tersanelerinde 1901 yılında üretilen denizaltılar "A" sınıfı, 1905 yılında üretilen denizaltılar "B" sınıfı, 1908 yılında daha modern ve geliştirilmiş olarak üretilmeye başlananlara "C", "D", "E" sınıfı adını almışlardır. Çanakkale savaşlarında "E" sınıfı denizaltılar etkin olarak kullanılmıştır. "E" sınıfı denizaltılar, 589 ton ağırlığında, 54 metre uzunluğunda, su üstünde 15, sualtında 9 deniz mili yapabilen, 4 torpido kovanına karşı 8 torpido taşıyabilen bir silah olarak sayılabilir. Savaşlarda denizaltıların etkin ve vurucu güç olarak kullanılmaya başlaması 1. Dünya Savaşı ile başlar. Bu savaşa İngiltere 77, Almanya 29, Fransa'ya 45 denizaltıyla girmiştir.



Çanakkale Savaşı'nda denizaltılarla birlikte savaş uçakları da kullanıldı. İtilaf devletlerinin uçaklar ve balonlardan aldığı keşif raporları denizaltıların hedeflerini bulmasına yardımcı oldu. Aynı biçimde Osmanlılar da Marmara'daki denizaltılarla mücadelede, Temmuz 1915'te Almanya'dan gelen üç deniz uçağından yararlandılar.

Kaynaklar

- Atabey, F., "Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara'da Deniz Nakliyatı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt. XXV, Sayı 73, Mart 2009.
- Oran, E., "Çanakkale Savaşları'nda Denizaltı Harekati" Yüksek Lisans, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana bilim dalı, Ankara 2007.
- <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?142798>
- <http://www.gallipoli-1915.org/marmara.gemiler.htm>
- <http://www.denizaltici.org/denizaltici/tarihce.html>