



T.C.

**ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

TARİH ANABİLİM DALI

ÇANAKKALE HAREKÂTI'NDA İNGİLİZ DENİZALTI LARI

DOKTORA TEZİ

ABDULLAH BURAK KANDAŞ

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ MİTHAT ATABAY

ÇANAKKALE – 2025



T.C.

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

ÇANAKKALE HAREKÂTI'NDA İNGİLİZ DENİZALTI LARI

DOKTORA TEZİ

ABDULLAH BURAK KANDAŞ

Tez Danışmanı

DR. ÖĞR. ÜYESİ MİTHAT ATABAY

ÇANAKKALE - 2025



T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



Abdullah Burak KANDAŞ tarafından Dr. Öğr. Üyesi Mithat ATABAY yönetiminde hazırlanan ve **03/07/2025** tarihinde aşağıdaki jüri karşısında sunulan “**Çanakkale Harekâtı’nda İngiliz Denizaltıları**” başlıklı çalışma, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü **Tarih Anabilim Dalı’nda DOKTORA TEZİ** olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Dr. Öğr. Üyesi Mithat ATABAY
(Danışman)

Prof. Dr. Hasan TATLI

Prof. Dr. Murat KARATAŞ

Doç. Dr. Emre SARAL

Dr. Öğr. Üyesi Murat DERİN

.....

.....

.....

.....

.....

Tez No : 10689812

Tez Savunma Tarihi : 03/07/2025

.....
Prof. Dr. Melis ULU DOĞRU

Enstitü Müdürü

....../....../2025

ETİK BEYAN

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi taahhüt ve beyan ederim.

Abdullah Burak KANDAŞ

03/07/2025

ÖN SÖZ

I. Dünya Savaşı'na kadar harekât sahasında kendisini gösterme fırsatı bulamayan denizaltıların ilk sahne aldığı cephelerden biri Çanakkale olmuştur. Donanma destekli kara harekâtına karar verilene kadar denizaltılara yalnızca Boğaz içerisinde bulunan veya Ege Denizi'ne çıkması muhtemel fırsat hedeflerine taarruz görevi tevdi edilmiş, kara muharebelerinin başlamasıyla birlikte ise bu yeni silah, kesin zafere ulaşmanın önemli bir anahtarı olarak görülmüştür. Teknik yetersizlikler ve kısmen de eğitim eksikliği nedeniyle Fransız denizaltıları, cepheye yapılan lojistik nakliyatı engelleme görevi için Marmara Denizi'ne ulaşmakta başarılı olamazken, İngiliz denizaltıları çok sayıda gemiyi batırarak nakliyatın şeklini değiştirmesini sağlamıştır.

Ancak gerek İngiliz arşiv belgelerine ulaşmadaki zorluk, gerekse sualtı gibi özellikli bir alanı da kapsayan teknik denizcilik bilgisi eksikliği, bu konuda yeteri kadar çalışma yapılmamasına ve İngiliz denizaltı harekâtının cephede ve cephe gerisinde oluşturduğu etkinin anlaşılmasına neden olmuştur. Böylece Çanakkale Harekâtı üzerine yapılan çalışmalar, 18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Muharebesi ve 25 Nisan 1915 tarihinde başlayan kara muharebeleri üzerinde yoğunlaşmış ve bunun sonucu olarak; başarılı olması halinde asimetrik etki yaratarak kara muharebelerinin kaderini değiştirebilecek denizaltı harekâtı, yoğun şekilde devam eden ve her iki tarafta da büyük kayıplar doğuran kara muharebelerinin gölgesinde kalmıştır. Yapılan bu çalışmada “Çanakkale geçilmez!” sözünün tek istisnası olan İngiliz denizaltı harekâtının tüm yönleriyle, karşılaştırmalı olarak ele alınması ve sebep-sonuç ilişkisi içerisinde incelenmesi amaçlanmıştır.

Bu vesileyle, yüksek lisans eğitimiyle başlayarak doktora çalışmamın sonuna kadar gerek akademik alanda gerekse özel hayatımda beni her şartta destekleyen, yüreklendiren, desteğini her zaman derinden hissettiğim sayın hocam ve danışmanım Dr.Öğr.Üyesi Mithat ATABAY başta olmak üzere, ders aşamasında üzerimde emeği olan hocalarım ile tez yazım aşamasında beni yönlendiren Prof.Dr. Hasan TATLI ve Prof.Dr. Murat KARATAŞ'a sonsuz saygı ve teşekkürlerimi sunarım. Çanakkale Harekâtı'na katılan denizaltı komutanlarının görev sonuç raporlarını, konuya ilişkin üst makamlarla yapılan yazışmaları ve denizaltıların jurnallerini Londra'da bulunan Ulusal Arşiv'den (National Archives) tezim için temin eden değerli meslektaşım Sönmez ŞAHİN'e yürekten teşekkür ederim.

Çanakkale Boğazı gibi zorlu bir bölgede ve denizaltılar için özel şartlara sahip Marmara Denizi'nde icra edilen harekâta bir farklı bir gözle bakmama ışık tutan ve aynı zamanda kendisi de bir denizaltı komutanı olan değerli büyüğüm Deniz AYTAN ile denizaltı savunma harbinin tarihsel gelişimini kavramamı ve geleceğe yönelik çıkarımlar yapmamı sağlayan dostum Yiğit ESİN'e ayrıca teşekkür ederim. Yerli arşiv belgelerine ulaşmam ve kaynak kullanımı konusunda destek olan Doç.Dr. Mehmet KORKMAZ'a, araştırma ve tez yazım sürecinde yoğun şekilde faydalandığım Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı ve Donanma Komutanlığı kütüphanelerine, Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi ile İhtisas Kütüphanesine ve çalışanlarına teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca, doktora eğitimim süresince yoğun çalışma şartlarımdan şikayet etmeyererek sevgisini benden esirgemeyen oğlum Yiğitalp'e ve hayatımın her alanında desteğini derinden hissettiğim eşim Emel KANDAŞ'a en içten sevgilerimle teşekkür ederim.

Abdullah Burak KANDAŞ

Çanakkale, Temmuz 2025

ÖZET

ÇANAKKALE HAREKÂTI'NDA İNGİLİZ DENİZALTI LARI

Abdullah Burak KANDAŞ

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Mithat ATABAY

03/07/2025, 255

Denizaltıların stratejik bir silah olarak kullanılmasının ilk uygulamaları Çanakkale Cephesi'nde gerçekleşmiştir. İtilâf donanması, 18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Muharebesi sonrasında sahip olduğu imkân ve kabiliyetlerinin tamamını yapmakta olan kara harekâtının başarılı olması için sarf etmiştir. Amfibi harekât başta olmak üzere, kara bombardımanı, lojistik nakliyat ve mayın tarama faaliyetlerinin dışında kara harekâtının en kısa sürede başarıya ulaşması için İtilâf donanmasının üstlendiği en önemli görev; denizaltılarla Marmara'daki Türk nakliyatına taarruz etmek olmuştur. Komuta kademesinde *“ikmal hattının kesilmesiyle birlikte savaşın kısa sürede kazanılacağı”* düşüncesi hâkim olmuş, bunun sonucunda yeni bir silah olan denizaltıların kullanılmasına karar verilmiştir.

Çanakkale Deniz Muharebesi sonrasında ve kara muharebeleri sırasında İtilâf denizaltıları Çanakkale Boğazı'nı geçmek için birçok girişim yapmıştır. Fransız denizaltıları ile Avustralya'nın HMAS AE-2 denizaltısı bu süre içerisinde kayda değer bir başarı elde edemezken, İngiliz denizaltılarının girişimleri ve sonrasında Marmara'da icra ettikleri faaliyetler savaşın gidişatını önemli ölçüde etkilemiştir.

Lojistik nakliyatın en uygun ve verimli yöntemi olan deniz yoluna taarruz, İtilâf donanması için en önemli hedef olurken, savunmada kalan Osmanlı donanmasının temel görevi bu hattaki gemilerin korunması olmuştur. Denizaltıların nakliye gemilerini batırması sonucunda malzeme ve personel sevkiyatı sekteye uğrarken, gemi inşa ve onarım imkânı oldukça sınırlı olduğundan, batırılan veya yara alan gemilerin yeri doldurulamamıştır. Batırılan büyük tonajlı gemiler yerine, denizaltıların girmesinin zor olduğu sahil hattına

yakın seyredabilen daha küçük tekneler görevlendirilmiş ve intikaller çoğunlukla gece periyodunda ve refakat eşliğinde yapılmıştır.

Ancak İngiliz denizaltıların Çanakkale Harekâtı süresince icra ettiği faaliyetler, yoğun şekilde yapılan ve büyük kayba neden olan kara muharebelerinin gölgesinde kalmış, zorlu şartlar altında yapılan bu taarruzî harekâtların önemi yeteri kadar anlaşılamamıştır. Çanakkale Harekâtı'nın yeterince incelenmeyen alanlarından biri olan sualtını konu alan bu tezde; İngiliz denizaltıları tarafından gerçekleştirilen harekâtların tüm yönleriyle incelenerek bir bütün olarak ele alınması ve böylesine gibi zorlu bir coğrafyada kendisini ispatlayan denizaltıların günümüzde vazgeçilmez bir stratejik silaha dönüşüm sürecine ışık tutulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Denizaltı, İngiliz denizaltıları, Çanakkale Harekâtı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, Deniz nakliyatı.

ABSTRACT

THE ROYAL NAVY SUBMARINES IN THE GALLIPOLI CAMPAIGN

Abdullah Burak KANDAŞ

Çanakkale Onsekiz Mart University

School of Graduate Studies

Doctoral Dissertation in History

Supervisor: Asst. Prof. Mithat ATABAY

03/07/2025, 255

The first applications of submarines as a strategic weapon occurred during the Gallipoli Campaign. After Çanakkale Naval War on March 18, 1915, the Allied Navy devoted all its resources and capabilities to ensuring the success of the ongoing land operations. Apart from amphibious operations, bombardment, logistical transport, and mine sweeping activities, the most important task undertaken by the Allied Navy to achieve the land operation's success as quickly as possible was to attack Turkish supply lines in the Sea of Marmara using submarines. The commanding leadership believed that *“cutting off the supply lines would result in the war being won in a short period”* and as a result, the decision was made to employ submarines, a new weapon.

After Çanakkale Naval War and during the land battles, the Allied submarines made several attempts to pass through the Çanakkale Strait. While French submarines and the Australian HMAS AE-2 submarine did not achieve significant success during this period, the Royal Navy submarines' attempts to pass through the Strait and their subsequent activities in the Sea of Marmara had a considerable impact on the course of the war.

The most suitable and efficient method of logistics transport, which was by sea, became the primary target for the Allied Navy, while the main task of the defending Ottoman Navy was to protect the vessels on this route. The sinking of merchant ships by submarines disrupted the transportation of materials and personnel, and since shipbuilding and repair capabilities were very limited, the ships that were sunk or damaged could not be replaced. Instead of large-tonnage ships that were easy targets for submarines, smaller vessels, which

could navigate close to the coast where submarines had difficulty operating, were assigned the task. Shipments were mostly made during nighttime and with escort support.

However, the activities of the Royal Navy submarines during the Gallipoli Campaign remained overshadowed by the intense land battles, which were characterized by heavy losses. The importance of these submarine operations, carried out under difficult conditions, was not fully understood. This thesis aims to examine all aspects of the operations carried out by the Royal Navy submarines, to analyze the Gallipoli Campaign as a whole, and to shed light on the process in which submarines, proving themselves in such a challenging geography, evolved into an indispensable strategic weapon in modern times.

Keywords: Submarine, British Submarines, Gallipoli Campaign, Çanakkale Strait, Sea of Marmara, Maritime transportation.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

JÜRİ ONAY SAYFASI	i
ETİK BEYAN	ii
ÖN SÖZ.....	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Denizaltıcılık Tarihine Kısa Bir Bakış	4
1.2. I. Dünya Savaşı'na Kadar İngiliz Denizaltıcılığının Gelişim Süreci	7
1.3. Çanakkale'de Görevlendirilen İlk Denizaltılar	21

İKİNCİ BÖLÜM

KARA MUHAREBELERİ ÖNCESİNDE İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI	23
--	----

2.1. HMS B-11 Denizaltısının Mesudiye Zırhlısını Batırma Harekâtı	23
2.2. HMS E-15 Denizaltısının Boğaz'ı Geçme Girişimi ve Batırılışı.....	38

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

49

KARA MUHAREBELERİ SIRASINDA İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI

3.1.	HMAS AE-2 Denizaltısının Görevi ve Batırılması (25-30 Nisan 1915)	49
3.2.	HMS E-14 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (27 Nisan-18 Mayıs 1915)	67
3.3.	HMS E-11 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (19 Mayıs-7 Haziran 1915)	81
3.4.	HMS E-14 Denizaltısının İkinci Görev Periyodu (10 Haziran-3 Temmuz 1915)...	96
3.5.	HMS E-12 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (19-28 Haziran 1915)	106
3.6.	HMS E-7 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (30 Haziran-24 Temmuz 1915)	110
3.7.	HMS E-14 Denizaltısının Son Görev Periyodu (21 Temmuz-12 Ağustos 1915) ..	119
3.8.	HMS E-11 Denizaltısının İkinci Görev Periyodu (5 Ağustos-3 Eylül 1915)	130
3.9.	HMS E-2 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (13 Ağustos-14 Eylül 1915)	146
3.10.	HMS E-7 Denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı Geçme Girişimi ve Batırılışı	158
3.11.	HMS E-12 Denizaltısının Son Görev Periyodu (16 Eylül-25 Ekim 1915)	162
3.12.	HMS H-1 Denizaltısının Görev Periyodu (2-31 Ekim 1915)	170
3.13.	HMS E-20 Denizaltısının İlk Görevi ve Batırılması (17 Ekim-5 Kasım 1915)	180
3.14.	HMS E-11 Denizaltısının Son Görev Periyodu (6 Kasım-23 Aralık 1915)	183
3.15.	HMS E-2 Denizaltısının Son Görev Periyodu (9 Aralık 1915-3 Ocak 1916).....	198

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

204

DENİZALTILARA KARŞI ALINAN ÖNLEMLER VE İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTININ DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1.	Denizaltılara Karşı Alınan Önlemler	204
4.2.	İngiliz Denizaltı Harekâtının Değerlendirilmesi	217

SONUÇ

KAYNAKÇA	246
EKLER	I
EK 1. BLENHEIM DENİZALTI KORUYUCU DONANIMI.....	II
EK 2. B-11 KOMUTANININ GÖREV SONUÇ RAPORU.....	III
EK 3. E-14'ÜN GÜLCEMAL VAPURUNU TORPİDO İLE YARALAMASI.....	IV
EK 4. E-11'İN PELENG-İ DERYA'YI TORPİDO İLE BATIRMASI.....	V
EK 5. E-7'NİN İZMİT TREN YOLUNU BOMBARDIMANI.....	VI
EK 6. E-11'İN BARBAROS HAYREDDİN'İ TORPİDO İLE BATIRMASI.....	VII
EK 7. E-11'İN İZMİT TREN YOLUNU SABOTAJI.....	VIII
EK 8. E-2'NİN KÜÇÜKÇEKMECE TREN YOLUNU SABOTAJ GİRİŞİMİ.....	IX
EK 9. E-12'NİN BAKIRKÖY BARUT FABRİKASINI BOMBARDIMANI.....	X
EK 10. DENİZALTI AĞ MANİASI ÇİZİMİ (NAZMİ BEY).....	XI
EK 11. DENİZALTI AĞ MANİASI KROKİSİ.....	XII
EK 12. ÇANAKKALE BOĞAZI'NDA OLUŞTURULAN SAVUNMA DÜZENİ.....	XIII
EK 13. E-11 DENİZALTISINA AİT FOTOĞRAF VE MALZEMELER.....	XIV
EK 14. ÇANAKKALE HAREKÂTI'NA İŞTİRAK EDEN DENİZALTILAR.....	XV
EK 15. ASKERİ GEMİ ZAYİATI.....	XVIII
EK 16. BATAN TİCARİ GEMİLER.....	XIX
EK 17. YARA ALAN VEYA KARAYA OTURAN TİCARİ GEMİLER.....	XX
EK 18. BATAN YELKENLİ VE TEKNELER.....	XXI
EK 19. KARA HEDEFLERİNE HÜCUM EDEN DENİZALTILAR.....	XXIV

EK 20. DENİZALTILARIN GÖREVLERİ SÜRESİNCE TAŞIDIĞI TOPLAR.....	XXV
EK 21. DENİZALTILARIN GÖREV PERİYOTLARI.....	XXVI



KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
Alb.	Albay
Bnb.	Binbaşı
bkz.	Bakınız
çev.	Çeviren
DSC	Distinguished Service Cross (Üstün Hizmet Haçı)
DSH	Denizaltı Savunma Harbi
DSM	Distinguished Service Medal (Üstün Hizmet Madalyası)
DSO	Distinguished Service Order (Üstün Hizmet Nişanı)
ed.	Editör
haz.	Hazırlayan
HMAS	His/Her Majesty's Australian Ship (Majestelerinin Avustralya gemisi); Avustralya Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemilerinin ön ekidir.
HMS	His/Her Majesty's Ship (Majestelerinin gemisi); İngiliz Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemilerinin ön ekidir.
hp	Beygir (horse power)
Kd.	Kıdemli
kts	Knot; saatte bir deniz miline (1852 metre) karşılık gelen hız birimi
MİLDEN	Milli Denizaltı Projesi
MİLGEM	Milli Gemi Projesi
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü)
nm	Deniz mili (nautical mile);1852 metreye karşılık gelen uzunluk birimi
NÜKDEN	Nükleer Tahrikli Denizaltı Projesi
p.	Sayfa numarası (yabancı dilde eser)
pdr	Pounder veya libre; yaklaşık 453 grama karşılık gelen ağırlık birimi
pp.	Sayfa aralığı (yabancı dilde eser)

RN(V)R	Royal Navy (Volunteer) Reserve (Birleşik Krallık Donanması (Gönüllü) İhtiyat Personeli
s.	Sayfa numarası (Türkçe eser)
SMS	Seiner Majestat Schiff (Majestelerinin gemisi); Alman İmparatorluğu Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemilerinin ön ekidir)
ss.	Sayfa aralığı (Türkçe eser)
SSBN	Balistik füze taşıyan nükleer tahrikli denizaltı
SSN	Nükleer tahrikli denizaltı
VC	Victoria Cross (Victoria Haçı)
vd.	Ve diğerleri
vol.	Volume (Cilt)
yarda	0,9144 metre, 3 feet ya da 36 inçe eşit uzunluk birimi
yay. haz.	Yayına hazırlayan
Yb.	Yarbay
Yzb.	Yüzbaşı

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Çanakkale Harekâtı başlangıcında yalnızca Boğaz dışarısına çıkması muhtemel gemilere taarruz görevi bulunan İtilâf donanması bağlısı denizaltıların kullanım konsepti ilerleyen safhalarda değişime uğrayarak Marmara Denizi'ni kapsayacak şekilde genişlemiştir. Çanakkale Boğazı gibi akıntının şiddetli olduğu, mayınla kapanmış ve dar bir bölgeye girip giremeyeceğinin ilk denemesi B-11 denizaltısı tarafından 13 Aralık 1914 tarihinde yapılmış, Mesudiye zırhlısının batırıldığı bu olay, İtilâf denizaltılarına Boğaz'ı geçip Marmara'daki deniz ulaştırmasına taarruz görevi verilmesinin yolunu açmıştır.

Saphir, Mariotte, Joule ve Turquoise isimli Fransız denizaltıları bu süre içerisinde önemli bir başarı elde edemezken, HMAS AE-2 Avustralya denizaltısı ise kara muharebelerinin başladığı gün Boğaz'ı geçerek Marmara'ya ulaşmış, ancak hiçbir Türk gemisine zarar vermeden 30 Nisan 1915 tarihinde Sultanhisar torpidobotu ile girdiği mücadele sonucunda batmıştır. Bunun sonucunda İtilâf Kuvvetleri sadece bir denizaltısını kaybetmekle kalmamış, 38 mil uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nı geçen personelin tecrübesinden de mahrum kalmıştır.

AE-2 denizaltısının geçişinden iki gün sonra HMS E-14 denizaltısı Marmara Denizi'ne ulaşmayı ve görev periyodu sonunda geri dönmeyi başarmıştır. Böylece İngiliz denizaltılarının bu denizde başlayan harekâtı, kısa sürede üstünlüğün ele geçirilmesini sağlayarak, kara muharebelerinin sonuna kadar devam etmiştir. E-14'ün dönüşünü takip eden gün HMS E-11 denizaltısı, sonrasında ise HMS E-12 denizaltısı Çanakkale Boğazı'nı geçmiş ve görevleri sonrasında dönmüştür.

Çanakkale Boğazı'nı geçecek denizaltılar için Boğaz'ın daralan yapısı ve hızı saatte 4 ila 5 deniz milini bulan akıntının yanı sıra mayın hatları ve özellikle ağ maniaları engel teşkil etmiştir. Çanakkale'de ilk denizaltı ağ maniası 18 Ocak 1915 tarihinde Karanfil Burnu ile Akyarlar arasında oluşturulmuştur. Lif halatlardan müteşekkil bu mania, etkin olmadığı gerekçesiyle kısa bir süre sonra kaldırılmış, 28 Temmuz 1915 tarihinde tel halatlardan yapılan bir ağ maniası Nara ile Bigalı arasına yerleştirilmiştir. HMS E-7 denizaltısı başarılı olan ilk seferi sonrasında Çanakkale Boğazı'nı ikinci kez geçmeye çalışırken 4 Eylül 1915 tarihinde bu ağ maniasına takılarak batmıştır. Ancak bu ağ maniası da İngiliz denizaltılarının geçişine engel olamamış, HMS E-11, HMS E-12, HMS E-2, HMS H-1 ve HMS E-20

denizaltıları bu ağ maniasına rağmen Marmara'ya ulaşmayı başarmıştır. Denizaltıların geçişinin durdurulamaması sonucunda oluşan bu durum hem donanma unsurları hem de nakliye gemileri için büyük tehlike arz etmiştir.

İngiliz denizaltıları Çanakkale Boğazı'nı geçip Marmara Denizi'ne girmeyi başarak karada insan ve ateş gücü ile başaramayacak stratejik bir görevi başarıyla icra etmiş, cephe gerisindeki lojistik nakliyatın gecikmesine neden olmuştur. Kara muharebeleri devam ederken Boğaz'ı geçen denizaltılar Türk tarafının lojistik desteğinin önemli ölçüde engellenmesini ve İstanbul önlerindeki gemiler ile demiryollarına taarruzla kamuoyunda psikolojik bir baskı yaratılmasına neden olmuştur. Marmara'daki denizaltı tehlikesi, Türk deniz gücünü savunma tedbirleri almak zorunda bırakarak önemli ölçüde yıpratmıştır. İngiliz denizaltıları bu girişimleriyle; daha başlangıcında kendileri için tıkanmış olan kara harekâtının devamını ve Denizaltı Savunma Harbi (DSH) yapmak zorunda kalan Türk deniz gücünün yıpratılmasını sağlamıştır. Ancak Çanakkale Savaşları ile ilgili yapılan araştırmaların büyük çoğunluğu 18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Muharebesi ve sonrasında başlayan kara muharebeleri etrafında yoğunlaştığından, İngiliz denizaltıların Çanakkale Harekâtı süresince icra ettiği faaliyetlerin önemi yeteri kadar anlaşılamamıştır.

Kara muharebeleri devam ederken, denizaltıların taarruzî harekâtlarının ana motivasyonunu “Gelibolu Yarımadası'nın ikmal hattının kesilmesiyle birlikte savaşın kısa sürede kazanılacağı” düşüncesi oluşturmuştur. Bu kapsamda İngiliz denizaltılarının; teknik yetersizlikler, coğrafi engeller, harita eksikliği gibi birçok sıkıntıyla mücadele ederek gerçekleştirdikleri taarruzî harekâtların bütün yönleriyle incelenmesinin, Çanakkale Cephesi'nin bir bütün olarak çok daha doğru şekilde yorumlanmasına katkı sağlayacağı aşîkârdır. Diğer İtilâf denizaltılarının aksine, İngiliz denizaltılarının Boğaz'ı geçme girişimleri ve sonrasında Marmara'da icra ettikleri faaliyetler savaşın gidişatını önemli ölçüde etkilemiştir. Bu kapsamda İngiliz denizaltılarının Çanakkale Harekâtı süresince gerçekleştirdiği harekâtlar ve etkilerinin ortaya koyulması tezin ana konusu olarak tespit edilmiştir.

Çalışmada kullanılan kaynakları belirtmeden önce Çanakkale Harekâtı süresince İngiliz denizaltılarının faaliyetleriyle ilgili yapılan çalışmalara kısaca değinmek faydalı olacaktır. Türk araştırmacılar tarafından bu konuda yapılan az sayıda çalışmada (kitap, makale ve yüksek lisans tezi); denizaltı komutanlarının görev sonuç raporlarından faydalanılmadığı, Marmara Denizi gibi denizaltılar için zorlayıcı bir denizde icra edilen

görevlerin detaylarına girilmediği ve harekâta sadece savunmada kalan tarafın bakış açısıyla yaklaşıldığı tespit edilmiştir. Bahse konu raporları ve yazışmaları eserlerinde kullanan Julian Corbett, Roger Keyes ve Victor Rudenno'nun ise Türk tarafının kaynaklarından istifade etmeyerek, harekâta yalnızca taarruz edenin gözünden baktığı görülmektedir.

Tez çalışmasında yukarıda bahsi geçen kaynaklardan yararlanmakla birlikte, arşiv belgeleri, bölgede görevli bazı İngiliz gemilerinin jurnalleri, yerli ve yabancı yayınlar ile hatırat türündeki eserler karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve Çanakkale Harekâtı'nda görev alan denizaltılarla ilgili literatürde eksik kalan kısımların tamamlanması amaçlanmıştır. Marmara Denizi'nde harekât icra eden denizaltı komutanlarının görev sonuç raporları ve İngiliz komuta kademesinin konuya ilişkin yazışmalarının yer aldığı Londra'da bulunan Ulusal Arşivler (National Archives) tez yazımına esas teşkil etmiştir.

Sonuç raporlarında geçen, tipi tespit edilip kimliği kesin olarak teşhis edilemeyen gemileri belirlemek ve onların denizaltılarla nasıl mücadele ettiğini anlamak için Deniz Tarihi Arşivinde yer alan gemi jurnallerinden istifade edilmiştir. Bahse konu arşiv 2021 yılında Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığına devredilmiş olup, tasnif işlemleri devam ettiğinden, bahse konu jurnaller için hâlihazırda araştırmacılara hizmet vermeye devam eden Deniz Müzesi Komutanlığında yer alan dosya numaraları kullanılmıştır. Tezde yararlanılan diğer bir arşiv de Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi olmuştur. Bahse konu arşive ait belgelerin Çanakkale Harekâtı'nı ilgilendirenlerinin bir kısmı 2005 yılında *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri* ismiyle iki cilt halinde yayımlanan eserde yer almakta olup, çalışmada bunlardan da istifade edilmiştir.

Çalışma giriş ve sonuç bölümleri dâhil beş bölümden oluşmaktadır. Giriş mahiyetindeki ilk bölümde; denizaltıcılık tarihine ilişkin kısaca bilgi verildikten sonra I. Dünya Savaşı'na kadar İngiliz denizaltıcılığının gelişim süreci ve Çanakkale'de görevlendirilen ilk denizaltılara değinilmiştir. İkinci bölümde; İngiliz denizaltılarının kara muharebeleri öncesinde icra ettiği harekâtlar anlatılmıştır. Tezin ana kısmını oluşturan üçüncü bölümde ise; kara muharebeleri süresince Çanakkale Boğazı'nı zorlayan ve Marmara Denizi'nde görevlendirilen denizaltıların faaliyetleri ele alınmıştır. Dördüncü bölümde; Çanakkale Boğazı ve Marmara'da denizaltılara karşı alınan önlemler açıklanmış ve ayrıca İngiliz denizaltı harekâtının değerlendirilmesi yapılmıştır. Tezin sonuç kısmında; İngiliz denizaltılarının mücadelesinin Çanakkale Harekâtı üzerindeki etkisine yönelik somut ve karşılaştırmalı tespitler yapılarak, bu mücadelenin günümüzde denizaltıcılığın gelişimini

nasıl şekillendirdiği açıklanmaya çalışılmıştır. Kara muharebeleri ve Fransız denizaltılarının icra ettiği harekâtlar tez konusu ile ilişkili olmasına rağmen sadece genel hatları ile ele alınmış, içeriğine dair ayrıntıya girilmemiştir. Anlatımı kolaylaştırmak amacıyla, tezde kullanılan denizcilik terimlerinin, ilk geçtikleri yerde tanımı ve açıklaması yapılarak dipnotta verilmiştir.

1.1. Denizaltıcılık Tarihine Kısa Bir Bakış

Denizin altına dalabilen ve ilerleyebilen bir araç yapma düşüncesi binlerce yıllık geçmişe sahiptir. Sızdırmaz bir bölme içerisinde denize dalan ilk kişi olarak kabul edilen Büyük İskender'in denizin dibini görmek için cam fiçı içinde bir geminin bordasından* halatlarla sarkıtıldığına ilişkin kayıtlar bulunmaktadır. M.Ö. 322 yılında Tyre'yi kuşattığında, ona karşı şehri savunan dalgıçlar ve kullandıkları dalış çanları da su altı harbinin bilinen ilk örneği olmuştur. Bunun yanı sıra İtalyan Rönesans sanatçısı ve bilim insanı Leonardo da Vinci'ye ait denizaltı çizimleri olduğu bilinmektedir. İngiliz matematikçi William Bourne'un 1578 yılında kaleme aldığı Inventions isimli kitap dalış yapmak için tasarlanmış bir tekneye ait çizimlerin bulunduğu ilk çalışmadır. Bu çizimlerde Bourne, teknenin suyun altında nasıl ilerleyeceğine değinmese de bir cismin dalması ve tekrar su üstüne çıkması için gerekli olan kuralları doğru bir şekilde açıklamıştır. Ancak Bourne denizaltısını inşa etme şansını yakalayamamış, fikirleri yalnızca teoride kalmıştır. Hollandalı fizikçi Corneilus Van Drebbel, Bourne'un fikirlerini uygulamaya koyarak 6 çift kürekli bir tekne inşa etmiştir. 1623 yılında bu tekne İngiliz Kralı I. James'in de arasında bulunduğu bir kalabalık önünde Londra'da Thames Nehri üzerinde seyir ve dalış gösterisi yapmıştır. Pozitif sephiyeli** olduğundan hızı düştüğünde satha çıkan tekne Westminster'dan Greenwich'e kadar ilerlemeyi başarmıştır.¹

1776 yılında Amerikalı mucit David Bushnell tarafından icat edilen Turtle isimli tek kişinin elle çevirdiği bir uskurla*** hareket eden ahşap su altı aracı, Amerikan Bağımsızlık savaşı sırasında HMS Eagle'a saldırı girişiminde bulunmuştur. Karinasında**** bir barut

* Borda : Bir teknenin su üstünde kalan dış kısmıdır. Bu tezde kullanılan tüm denizcilik terimlerinin anlamı için bkz. Burhanettin Seri, *Denizcilik Ansiklopedisi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.

** Sephiye: Bir cismin su üstünde durmasını sağlayan yüzdürücü kuvvet. Sephiyenin pozitif olması cismin yüzmeye, negatif olması batmaya meyilli olduğuna işaret eder.

¹ Şamil Hazal, *Dünya Denizaltıcılık Tarihi: Denizaltı Son Harp Gemisi mi? Sualtı Harp Silah ve Araçlarının Doğuşu ile Gelişimi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2014, ss. 9-11.

*** Uskur: pervane.

**** Karina : Bir gemi teknesinin su kesiminin altında kalan dış kısmıdır.

fiçisiyle yaptığı bu saldırı başarısız olsa da ilk denizaltı hücumu olarak tarihe geçmiştir. 1800 yılında İngiliz mucit Robert Fulton, Turtle'a benzer şekilde uskuru bulunan, karinasında bir barut fiçisi taşıyan Nautilus isimli bir denizaltı inşa etmiştir. Teknesi metal olan ve su üstünde seyretmesi için bir yelken donanımına sahip bu denizaltı ilk olarak Fransa'da sonrasında İngiltere'de başarılı gösteriler yapsa da bir deniz harbinde kullanılmaya uygun bulunmamıştır.²

1850 yılında Alman mucit Wilhelm Bauer tarafından Brandtaucher isimli üç kişilik mürettebatı olan bir denizaltı inşa edilmiştir. Su altında çalışma prensibi Nautius'a benzeyen denizaltı, Kuzey Denizi'nde bulunan Alman limanlarını Danimarka donanmasının ablukasından kurtarmak amacıyla girişimde bulunduysa da başarılı olamamıştır. 1 Şubat 1851 tarihinde Kiel Limanı açıklarında yapılan dalış tecrübesinde kontrolden çıkarak dibe oturan denizaltıda bulunan Bauer ve iki personeli, 16 metre derinlikten serbest çıkış yaparak kurtulmuştur. Bu olay, batan bir denizaltıdan yapılan ilk serbest çıkış olarak kayıtlara geçmiştir.³ Beklediği desteği Almanya'da bulamayan Bauer, 1855 yılında Rusya'ya giderek Seeteufel isimli çelik gövdeli bir denizaltı inşasına başlamıştır. 13 personeli olan bu denizaltı Çar II. Alexander'ın taç giyme töreni dahil 133 başarılı dalış icra etmesine rağmen Rus yetkilileri tarafından batırılmıştır. Bu dönemde Ruslar yerli denizaltı projeleri geliştirmeye çalışsa da bekledikleri başarıyı elde edememişlerdir.⁴

1861-1865 yılları arasında gerçekleşen Amerikan İç Savaşı denizaltının gerçek bir silah haline gelmesine zemin hazırlamıştır. Özellikle Birleşik Devletler tarafından abluka altına alınan Güney Konfederasyonu o döneme kadar zayıf tarafın silahı olarak kabul gören denizaltılara önem vermiştir. Mühendis Horace Lawson Hunley'in öncülüğünde inşa edilen stimli denizaltılardan ilki olan David'in USS New Ironsides zırhlısına 5 Ekim 1863 tarihinde gerçekleştirdiği ve zırhlının yaralanmasıyla sonuçlanan saldırı, ilk başarılı su altı hücumu olarak tarihe geçmiştir. Bunun yanı sıra Hunley, James McClintock ve Baxter Watson tarafından Pioneer, St. Patrick, American Diver ve Hunley isimli denizaltılar inşa edilmiştir. Hunley 17 Şubat 1864 tarihinde USS Housatonic'i batırarak bir savaş gemisini batıran ilk

² Paul E. Fontenoy, *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California 2007, pp. 3-4.

³ 1887 yılında denizden çıkarılan Brandtaucher günümüze ulaşan en eski denizaltı unvanına sahip olup, Dresden'de bulunan Bundeswehr Askeri Tarih Müzesinde sergilenmektedir.

⁴ Robert Hutchinson, *Jane's Submarines: War Beneath the Waves from 1776 to the Present Day*, Harper Collins Publishers, London 2001, ss. 10-11.

denizaltı unvanını kazanmış ancak patlamanın etkisiyle kendisi de sulara gömülmüştür.⁵ Buna karşılık olarak Birleşik Devletler tarafından Alligator, Explorer ve Intelligent Whale isimli denizaltılar inşa etmiştir. Ancak bu denizaltılar teknik yetersizlikler nedeniyle savaşta kullanılamamıştır.⁶

1879 yılında Resurgam denizaltısını üreten İngiliz George William Garret, İsveçli sanayici Thorsten Nordenfelt ile birlikte 1885 yılında torpido taşıyabilen ilk denizaltı Nordenfelt'i inşa etmiştir. Whitehead torpidosu taşıyan bu denizaltılar, stabilite sorunlarına rağmen ilk olarak Yunanistan sonrasında Osmanlı Devleti ve Almanya tarafından sipariş edilmiştir. Osmanlı Devleti tarafından sipariş edilen denizaltıların parçaları Barrow (Vickers) Tersanesinde imal edildikten sonra Taşkızak Tersanesinde birleştirilmiştir. Abdülhamid denizaltısı 6 Eylül 1886, Abdülmecid denizaltısı 4 Ağustos 1887 tarihinde tamamlanarak denize indirilmiştir. Bu denizaltılardan Abdülhamid dalmış durumdayken hedefe torpido atan dünyadaki ilk denizaltı olmuştur.⁷

1887 yılında denizaltı inşası açısından önemli bir gelişme yaşanmıştır. İngiltere'de Nautilus-2 denizaltısıyla başarısız olan elektrikli denizaltı inşa etme düşüncesi İspanya'da Isaac Peral isimli mühendis subay tarafından başarılmıştır. Ancak ilerleyen dönemde Peral, yeterli desteği görmediğinden denizaltısını geliştirme imkanı bulamamıştır. Bu dönemde Fransa, mühendis Claude Goubet ve Maxime Laubeuf öncülüğünde başlayan süreçte denizaltıcılıkta lider konuma gelmiştir. Goubet serisi denizaltılar sonrasında 1900 yılında hizmete giren Narval ile birlikte Fransa'nın denizaltı sayısı 1903 yılında 33'e ulaşmıştır. Buna karşılık İngiltere ve Rusya'nın 9'ar, Amerika'nın 8, İtalya'nın 6, Almanya'nın 4, Osmanlı'nın dalmayan durumda 2 ve İspanya'nın ise 1 denizaltısı bulunmaktaydı.⁸

Avrupa'da bu gelişmeler yaşanırken İrlanda asıllı Amerikalı mucit John P. Holland, Holland serisi denizaltıların inşasına başlayarak modern denizaltıcılığa yeni bir boyut getirmiştir. İlk üretiminden itibaren gelişim kaydeden denizaltının Holland-VI modeli Amerikan donanması tarafından 1900 yılında satın alınarak Holland ismiyle hizmete girmiştir. 24 adet üretilen Holland-VII modeli ise Amerikan donanmasının yanı sıra, İngiltere, Rusya, Japonya ve Hollanda donanması tarafından da sipariş edilmiştir.

⁵ 2000 yılında denizden çıkarılan denizaltı Güney Carolina eyaletinin Charleston şehrinde bulunan Warren Lasch Conservation Center'da sergilenmektedir.

⁶ Richard Compton-Hall, *The Submarine Pioneers*, Sutton Publishing, Gloucestershire 1999, ss. 66-78.

⁷ Fontenoy, *a.g.e.*, p. 9.

⁸ Hazal, *a.g.e.*, ss. 63-64.

Amerika’da bu dönemde Simon Lake tarafından üretilen Arganut ve Protector isimli denizaltılar Holland’ın en büyük rakipleri olmuştur.⁹

1.2. I. Dünya Savaşı’na Kadar İngiliz Denizaltıcılığının Gelişim Süreci

19’uncu yüzyılın sonunda İngiltere’nin siyasi ve askeri açıdan en büyük rakibi konumundaki Fransa’nın geliştirmekte olduğu denizaltılar İngiliz kamuoyunun gündemini meşgul etmiştir. Dünyadaki artan varlığına rağmen İngiliz yöneticileri başlangıçta bu yeni silaha ilgi göstermemiş ve ihtiyatla yaklaşmıştır. 1899 yılının Şubat ayında parlamentonun Fransız denizaltıları ile ilgili sorularına Denizcilik Bakanı George Goschen “*şu anda bir açıklama yapmaya hazır olmadığı*” cevabını vermiş, ertesi yıl Avam Kamarası’nda yaptığı konuşmada “*kullanımıyla ilgili teknik zorlukların aşılması halinde bile denizaltıların savunma yapan deniz kuvvetlerinin bir silahı olabileceğini düşündüğünü*” belirtmiştir.¹⁰

Başlangıçtaki bu düşüncesine ve donanmada birçok üst rütbeli subayın karşı çıkmasına rağmen Goschen, Holland sınıfı beş adet denizaltının alınması için 8 Ekim 1900 tarihinde American Electric Boat Company ile anlaşma imzalamıştır. İngiltere’nin denizaltı sahibi olmasına en çok karşı çıkan isim Üçüncü Deniz Lordu ve Donanma Denetçisi olan Tuğamiral Sir Arthur Wilson olmuştur. Denizaltıları “*Su altında, el altında ve İngiliz tarzına yakışmayan*” şeklinde tanımlayan Wilson, “*denizaltılara savaşta korsan muamelesi yapılarak personelinin asılması gerektiğini*” ifade etmiştir.¹¹ Yapılan seçimler sonucunda Goschen’in yerine Denizcilik Bakanlığı görevine gelen William Palmer, 1901 yılı Mart ayında bakanlığın bütçe görüşmeleri sırasında parlamentoda yaptığı konuşmada “*düşmanları tarafından nasıl kullanıldıklarını test etmek için Holland sınıfı beş adet denizaltı temin edileceğini*” açıklamıştır.¹²

Yapılan anlaşma doğrultusunda Holland sınıfı beş denizaltının Barrow in Furness’te bulunan Vickers Tersanesi tarafından inşa edilmesine ve muhrip filotillaları* ile eğitim yapmasına karar verilmiştir. Başlangıçta Wilson’un direktifi doğrultusunda denizaltıların eğitim yardımcısı olarak muhrip filotillaların bulunduğu Chatham, Portsmouth ve Devonport ile iki torpido okulu emrinde konuşlandırılması planlansa da ilerleyen dönemde bu proje

⁹ Fontenoy, *a.g.e.*, s. 6-8.

¹⁰ Antony Preston, *Submarine Warfare*, Brown Books, London 1998, p. 17.

¹¹ Edwyn Gray, *The Underwater War: Submarines 1914-1918*, Charles Scribner’s Sons, Newyork 1971, p. 14.

¹² J.J. Tall ve Paul Kemp, *HM Submarines in Camera 1901-1996*, Blitz Editions, Leicester 1998, p. 1.

* Filotilla: Dört adetten fazla muhrip, refakat gemisi, hücumbot, denizaltı gibi gemilerden oluşan ve taktik bir komutanın emrindeki savaş gemileri grubudur. Filotillalar bir araya gelerek filoları oluştururlar.

iptal edilmiştir.¹³ Holland sınıfı beş denizaltının inşası 1901-1903 yılları arasında tamamlanmıştır. İnşa edildiklerinde periskoba* sahip olmamaları denizaltıların dalmış durumdayken su sathını görmelerine engel olduğundan persikop geliştirilmesine ihtiyaç duyulmuş, denizaltı inşasından sorumlu olan Albay Reginald Bacon tarafından basit bir periskop dizayn edilerek bu sorun giderilmiştir. Bu periskop Holland sınıfı tüm denizaltılarda kullanılmıştır. Bu denizaltılara 8 inç çapında top monte edilmesi planlandıysa da ilerleyen dönemde bu düşünce hayat geçirilememiştir.¹⁴

Holland Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:¹⁵

Tipi	: Holland Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 5
İnşa Yeri	: Vickers Son & Maxim
İnşa Tarihi	: 1901-1903
Deplasman	: Satıhta 104 ton, Dalmış durumda 150 ton (Holland-1: 122 ton)
Boy / En / Draft**	: 19,5 metre / 3,6 metre / 3 metre
Personel Kadrosu	: 2 Subay, 6 Astsubay, Erbaş/ Er
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku***	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 250 hp gücünde 1 adet 4V Wolseley (Holland-1: 160 hp) 74 hp gücünde 1 adet elektrik motoru 1 adet pervane şaftı
Yakıt	: Benzin
Azami Hızı	: Satıhta 8 kts, Dalmış durumda 5 kts
Seyir Siası	: Satıhta 7 kts ile 500 nm
Silah	: Başta bir adet 18 inç çapında torpido kovanı

¹³ Gray, *a.g.e.*, (1971), pp. 14-15.

* Periskop: Dalmış durumda seyreden denizaltı gemilerinin su altında iken hedefini tespit ve konumunu bulmak için kullandıkları optik bir cihazdır.

¹⁴ Maurice Cocker, *Royal Navy Submarines 1901 to the Present Day*, Pen & Sword Books, South Yorkshire 2008, p. 20.

¹⁵ Randal Gray (ed.), *Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921*, Conway Maritime Press Ltd, London 1985, p. 86.

** Draft : Bir geminin su kesiminden omurgasına kadar olan su derinliğini belirleyen bir deyimdir. Diğer adı su çekimidir.

*** Umk: Derinlik.

3 adet torpido

HMS Holland-1'in inşası sonrasında tecrübe seyirlerinde meydana gelen arıza onarımı uzun sürdüğünden, bu sınıfın hizmete giren ilk gemisi HMS Holland-2 olmuştur. 1903 yılına kadar beş geminin de donanmaya katılımı tamamlanmıştır. İngiliz donanmasının ilk denizaltıları olan Holland'lar, Portsmouth Fort Blockhouse'da bulunan 1'inci Denizaltı Filotillası Komodorluğu* bağlı olarak konuşlanmıştır. Aktif hizmette bulundukları on yıllık süre içerisinde daha çok tecrübe ve eğitim yardımcısı olarak görev yaparak donanmanın bu yeni silaha alışmasında ve yeni tiplerini geliştirmesinde önemli pay sahibi olmuşlardır. Yeni sınıf denizaltıların donanmaya katılmasıyla birlikte 1913 yılına kadar tüm Holland sınıfı denizaltılar hizmet dışına ayrılmış, HMS Holland-4 denizaltısı 1914 yılında gemilerin su üstü atışları için hedef gemisi olurken sınıfın diğer denizaltıları hurda amaçlı satılmıştır.¹⁶

Vickers Tersanesi mühendisleri ile İngiliz donanması subayları tarafından Holland sınıfı denizaltı dizaynının geliştirilmesi sonucunda 1902 yılında kızağa konan A sınıfı denizaltıların inşası 1903-1905 yılları arasında tamamlanmıştır. Bu denizaltılar İngiliz donanmasının yelkene** sahip ilk denizaltıları olmuştur. Bu yükselti sayesinde denizaltılar satıhta ilerlerken daha uzun görüş mesafesine ve manevra sırasında daha iyi kumanda etme imkânına sahip olmuştur.¹⁷

A Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:¹⁸

Tipi	: A Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 13
İnşa Yeri	: Vickers Sons & Maxim
İnşa Tarihi	: 1902-1905
Deplasman	: Satıhta 165 ton, Dalmış durumda 180 ton (İlk 4 D/A) Satıhta 180 ton, Dalmış durumda 207 ton (A-5 ve sonrası)
Boy / En / Draft	: 31,5 metre / 3,6 metre / 3,1 metre (İlk 4 D/A)

* Komodor : Bir filotillanın taktik, sevk ve idaresinde görevlendirilmiş genellikle Albay rütbesindeki bir subaydır. Aynı zamanda İngiliz donanmasında Albay ile Tuğamiral arasında karşılık gelen bir rütbedir. Roger Keyes Çanakkale Harekâtı süresince bu rütbede görev yapmıştır.

¹⁶ Cocker, *a.g.e.*, p. 20; Gray (ed.), *a.g.e.*, p. 86. HMS Holland-1 1913 yılında hizmet dışına ayrılması sonrasında yedeklendiği sırada batmış, 1982 yılında denizden çıkarılarak Portsmouth Gosport'ta bulunan Kraliyet Denizaltı Müzesi'nde sergilenmeye başlanmıştır. Bkz. <https://www.nmrn.org.uk/visit-us/submarine-museum/hms-holland-1> (Erişim Tarihi: 10.01.2024).

** Yelken: Denizaltı gemilerinde aynı zamanda satıhta seyir idare mevkii olarak kullanılan bölüme verilen isimdir. Bu kısım için kule tabiri de kullanılır.

¹⁷ Maurice Cocker, *a.g.e.*, p. 22.

¹⁸ Gray (ed.), *a.g.e.*, p. 86.

	32 metre / 3,9 metre / 3,3 metre (A-5 ve sonrası)
Personel Kadrosu	: 2 Subay, 9 Astsubay, Erbaş/ Er
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 500 hp gücünde 1 adet 12V Wolseley (İlk 4 D/A) 550 hp gücünde 1 adet 16V Wolseley (A-5 ila A-12 arası) 500 hp gücünde 1 adet 6V Hornsby-Akroyd (A-13) 150 hp gücünde 1 adet elektrik motoru 1 adet pervane şaftı
Yakıt	: Benzin (Sadece A-13 Fuel Oil)
Azami Hızı	: Satıhta 11 kts, Dalmış durumda 7 kts (A-13 Satıhta 10 kts)
Seyir Siası	: Satıhta 10 kts ile 320 nm Dalmış durumda 4 kts ile 60 nm
Silah	: 1 (Başta) adet 18 inç çapında torpido kovanı 3 adet torpido (İlk 4 D/A) 2 (Başta) adet 18 inç çapında torpido kovanı 4 adet torpido (A-5 ve sonrası)

HMS Holland-1'in tecrübe seyirleri sırasında inşasına başlanan HMS A-1 sınıfının ilk gemisi olarak 27 Temmuz 1903 tarihinde donanmaya katılmış, diğer denizaltıların da hizmete girişi iki yıl içerisinde tamamlanmıştır. A sınıfı denizaltılar, herhangi bir kazaya karışmayan Holland'lar kadar şanslı bir görev periyoduna sahip olmamıştır. 18 Mart 1904 tarihinde Belwick Castle isimli yük gemisiyle çatma* yaşayan HMS A-1 kısa süre içerisinde batarak İngiliz donanmasının barış zamanında kaybettiği ilk denizaltı olmuştur. HMS A-8 denizaltısı 8 Haziran 1905 tarihinde su üstünde seyir halindeyken kontrolsüzce dalmaya başlamış ve bir daha su üstüne çıkamamıştır. HMS A-4 denizaltısı da 16 Ekim 1905 tarihinde Plymouth'da batmıştır. Her iki denizaltı da yeniden yüzdürülerek I. Dünya Savaşı sırasında Portsmouth'da eğitim amaçlı kullanılmıştır. HMS A-7 denizaltısı 16 Ocak 1914 tarihinde Cornwall Whitesand Körfezi açıklarında katıldığı bir eğitim sırasında sulara gömülmüştür.

* Çatma: Denizde gemilerin birbirine çarpması durumu.

HMS A-3 denizaltısı da 2 Şubat 1912 tarihinde HMS Hazard ile çatması sonucu batmış ve daha sonra yüzdürülerek su üstü atışlarında hedef gemisi olmuştur.¹⁹

Böylece A sınıfı üç denizaltısını tamamıyla kaybeden, ikisini de eğitim maksatlı ayırmak zorunda kalan İngiliz donanması, büyük savaşa beş denizaltısından mahrum olarak girmiştir. A sınıfı denizaltıların kaybında Holland sınıfı denizaltılarda olduğu gibi yüzebilirliğinin oldukça kısıtlı olmasının önemi büyüktür. Bu teknik yetersizliğin müteakip dönemde inşa edilen denizaltılarda giderilmesi için gerekli değişiklik yapılmıştır.

A sınıfı denizaltıların tekne tasarımı ve tahrik sistemi açısından gelişmiş bir modeli olan B sınıfı denizaltılar 1904-1906 yılları arasında İngiliz Donanması için Barrow in Furness'te bulunan Vickers Tersanesinde inşa edilmiştir. Satıhta kalan hacmi A sınıfına kıyasla daha fazla olan bu sınıfta baş tarafa ilk defa eklenen ufki dümenler sayesinde denizaltının su altındaki manevra kabiliyeti artırılmıştır. B sınıfı denizaltıların ilki olan HMS B-1'in inşasına A sınıfının ondördüncü gemisi olarak başlanmıştır. Elde edilen tecrübeler ışığında tekne ve motor konfigürasyonunda değişiklik yapılarak inşa edilen gemiler B sınıfı olarak adlandırılmıştır.²⁰

B Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:²¹

Tipi	: B Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 11
İnşa Yeri	: Vickers Sons & Maxim
İnşa Tarihi	: 1904-1906
Deplasman	: Satıhta 287 ton, Dalmış durumda 316 ton
Boy / En / Draft	: 43,3 metre / 4,1 metre / 3,4 metre
Personel Kadrosu	: 2 Subay, 4 Astsubay, 9 Erbaş/ Er
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 600 hp gücünde 1 adet 16V Vickers 290 hp gücünde 1 adet elektrik motoru 1 adet pervane şaftı
Yakıt Kapasitesi	: 15 ton benzin
Azami Hızı	: Satıhta 12 kts, Dalmış durumda 6 kts

¹⁹ Cocker, *a.g.e.*, p. 22.

²⁰ Fontenoy, *a.g.e.*, p. 135.

²¹ Gray (ed.), *a.g.e.*, p. 87; Fontenoy, *a.g.e.*, p. 135.

Seyir Siası	: Satıhta 8 kts ile 1.000 nm
	Dalmış durumda 4 kts ile 60 nm
Silah	: 2 (Başta) adet 18 inç çapında torpido kovanı
	4 adet Mark VIII torpido

A sınıfı denizaltıların yaklaşık bir buçuk katı tonaja sahip olan bu denizaltılarda stabilite sorunları önemli derecede giderilmiştir. 1906 yılının sonuna kadar 11 adet inşa edilen bu sınıfa mensup denizaltıların yalnızca HMS B-2 14 Ekim 1912 tarihinde Dover (Calais) Boğazı'nda Amerika isimli yolcu gemisiyle çatışması sonucunda batmıştır. Sınıfın diğer denizaltıları 1914 yılında başlayan büyük savaşa iştirak edebilmiştir.²²

C sınıfı denizaltılar B Sınıflarına oldukça benzer şekilde dizayn edilmiştir. Daha önceki denizaltılardan farkı olarak iki periskoba ve baş tarafta iki ufki dümene sahip olan bu denizaltılar 1906-1910 yılları arasında inşa edilmiştir. 6'sı Chatham Tersanesi, 32'si Vickers Tersanesi tarafından olmak üzere 38 adet inşa edilen C sınıfı denizaltılardan HMS C-11, 1909 yılında, HMS C-14 ise 1913 yılında ticari gemiyle çatma olayı yaşasa da gördükleri onarım sonucunda faal hale getirilmiştir.²³

C Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:²⁴

Tipi	: C Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 38
İnşa Yeri	: Vickers Sons & Maxim / Chatham
İnşa Tarihi	: 1906-1910
Deplasman	: Satıhta 290 ton, Dalmış durumda 320 ton
Boy / En / Draft	: 43,3 metre / 4,1 metre / 3,4 metre
Personel Kadrosu	: 2 Subay, 14 Astsubay, Erbaş/ Er
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 600 hp gücünde 1 adet 16V Vickers 300 hp gücünde 1 adet elektrik motoru 1 adet pervane şaftı
Yakıt	: Benzin

²² Cocker, *a.g.e.*, p. 24.

²³ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 87.

²⁴ Fontenoy, *a.g.e.*, p. 135; Cocker, *a.g.e.*, p. 23.

Azami Hızı	: Satıhta 13 kts, Dalmış durumda 7 kts
Seyir Siası	: Satıhta 8,8 kts ile 1.500 nm Dalmış durumda 4 kts ile 60 nm
Silah	: 2 (Başta) adet 18 inç çapında torpido kovanı 4 adet torpido

Oramiral John Fisher'ın Deniz Kuvvetleri Komutanı olmasıyla birlikte denizaltılarla ilgili beklentinin değişmesi, ana üssünden ayrı ve uzakta görev yapabilecek bir denizaltı dizaynını gerekli kılmıştır. Yeni konsepte göre bağımsız harekât yapma kabiliyetine sahip denizaltıların torpidobotlarla birlikte ablukanın ilk hattını oluşturarak Kuzey Denizi'ne hâkim olması amaçlanırken, denizaltı saldırılarına karşı hassas olan büyük gemilerin açık denizlerde görevlendirilmesi öngörülmüştür.²⁵

Holland, A, B ve C sınıfı denizaltılardan elde edilen tecrübeler ışığında inşa edilen D sınıfı denizaltılar, İngiliz denizaltıcılığı için bir dönüm noktası olmuştur. Fransız denizaltıları gibi çift tekneli olarak dizayn edilen bu denizaltıların daha büyük bir gövdeye, kaldırma kuvvetine ve tonaja sahip olmaları olumsuz hava/deniz koşullarında ve okyanusta emniyetli seyir yapabilmelerine olanak sağlamıştır. Dizel jeneratörler İngiliz Donanmasında ilk kez bu denizaltılarda kullanılmıştır. Toplamda sekiz adet inşa edilen bu sınıfın ilk denizaltısı benzinli jeneratöre sahipken, diğer yedisi dizel jeneratöre sahip olmuştur.²⁶

D Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:²⁷

Tipi	: D Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 8
İnşa Yeri	: Vickers Sons & Maxim / Chatham
İnşa Tarihi	: 1908-1912
Deplasman	: Satıhta 550 ton, Dalmış durumda 595 ton (D-1) Satıhta 604 ton, Dalmış durumda 620 ton (D-2 ve sonrası)
Boy / En / Draft	: 49,4 metre / 6,1 metre / 4,3 metre
Personel Kadrosu	: 25
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre

²⁵ Norman Friedman, *Submarine Design and Development*, Conway Maritime, London 1984, p. 28.

²⁶ Bill Gunston, *Submarines in Colour*, Blandford Press, Dorset 1976, p. 25.

²⁷ Fontenoy, *a.g.e.*, p. 135; Maurice Cocker, *a.g.e.*, p. 23.

Tahrik Sistemi	: 565 hp gücünde 1 adet benzinli jeneratör (D-1) 1.200 hp gücünde 2 adet dizel jeneratör (D-2 ve sonrası) 275 hp gücünde 1 adet elektrik motoru (D-1) 550 hp gücünde 2 adet elektrik motoru (D-2 ve sonrası) 1 adet pervane şaftı (D-1) 2 adet pervane şaftı (D-2 ve sonrası)
Yakıt	: Benzin (D-1) 35 ton motorin (D-2 ve sonrası)
Azami Hızı	: Satıhta 16 kts, Dalmış durumda 9 kts
Seyir Siası	: Satıhta 10 kts ile 2.500 nm
Silah	: 3 (2 başta, 1 kıçta) adet 18 inç çapında torpido kovanı 6 adet torpido 76 mm çapında (12 pdr) seri ateşli top (D-4)

Benzin jeneratörlü HMS D-1 denizaltısı tek ana motor-tek şaft konfigürasyonuna sahipken, dizel jeneratörlü denizaltılarda iki ana motor-iki şaft bulunmuştur. 1892 yılında Alman mühendis Rudolf Diesel tarafından icat edilen ve benzinli jeneratöre göre daha ucuz, daha verimli ve daha güvenli olan dizel jeneratörlerin denizaltılarda kullanılması İngiliz denizaltıcılığı açısından bir dönüm noktası olmuştur.²⁸ Buharı insan sağlığına zararlı olan hem de yüksek parlayıcılığıyla yangın tehlikesi oluşturan benzinin yerini motorin almıştır. Benzinli jeneratörlere kıyasla yaklaşık iki kat fazla verimliliğe sahip olan dizel jeneratörler, denizaltıların kullanım konseptini önemli derecede değiştirmiştir. Böylece denizaltıların kıyı sularındaki görevleri, amaçlandığı şekilde açık denizleri de kapsayacak şekilde genişlemiştir. 1910 yılında D-1 denizaltısı bir tatbikata katılmak amacıyla ana üssünün bulunduğu Portsmouth'tan İskoçya'nın batısına kadr yaklaşık 500 deniz millik bir mesafeye refakatsiz olarak intikal etmiş, iki kruvazöre tanziri olarak başarılı bir şekilde torpido hücumu gerçekleştirerek D sınıfı denizaltıların harekât kabiliyetini kanıtlamıştır.²⁹

Sınıfın ilk altı denizaltısı Vickers Tersanesinde, D-7 ve D-8 denizaltıları ise Chatham Tersanesinde inşa edilmiştir. Torpido sayısının kısıtlı olması nedeniyle İngiliz donanmasında ilk defa bir denizaltıya top monte edilmesi bu sınıfta gerçekleşmiştir. D-4 denizaltısının baş tarafına dalışta çıkarılacak şekilde 76 mm çapında seri ateşli bir topun

²⁸ George Weller, *The Story of Submarines*, Random House, New York 1962, pp. 57-58.

²⁹ Friedman, *a.g.e.*, p. 27.

monte edilmesiyle gerçekleşen bu tadilat deneme mahiyetinde kalmış, sınıfın diğer denizaltılarında devam etmemiştir. Bu denizaltılar aynı zamanda telsiz telgraf cihazına sahip ilk denizaltılar olmuştur. Elle yükseltip alçalabilen anten direği sayesinde sahil istasyonları ve gemilerle iletişim kurabilmişlerdir. Kendinden önceki denizaltılara göre oldukça başarılı bir dizayna sahip olan D sınıfı denizaltılardan başlangıçta 19 adet inşa edilmesi planlanmıştır. Ancak 1910 yılından itibaren dizaynı geliştirilerek sayısı sekiz adetle sınırlandırılmış, müteakip denizaltılar daha büyük ve yeni bir sınıf olarak inşa edilmiştir. İnşa edilen D sınıfı sekiz denizaltının tamamı I. Dünya Savaşı'nda görev almıştır.³⁰

D sınıfı denizaltıların elde ettiği başarılar, daha büyük tonajlı ve iki ana moto- iki şaft konfigürasyonuna sahip dizel denizaltı inşasını hızlandırmıştır. Bunun sonucunda I. Dünya Savaşı'nda kuşkusuz en büyük katkıyı sağlayacak E sınıfı denizaltılar 1912 yılından itibaren iki grup halinde inşa edilmeye başlanmıştır. İlk sekiz denizaltı birinci grubu oluştururken, aralarında mayın dökme özelliğine sahip diğer 47 denizaltı ikinci grup olarak adlandırılmıştır. Bu denizaltılardan E-28'in inşası iptal edilmiş, Osmanlı donanması için Beardmore Tersanesinde inşa edilmekte olan iki denizaltıya İngiltere tarafından el konularak HMS E-25 ve HMS E-26 isimleriyle İngiliz donanmasında görevlendirilmiştir. Savaş sırasında da inşasına devam edilen E sınıfı denizaltıların sayısı Avustralya donanması başlısı HMAS AE-1 ve HMAS AE-2 denizaltıları dâhil toplam 57'ye ulaşmıştır.³¹

E Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:³²

Tipi	: E Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 57
İnşa Yeri	: Vickers Sons & Maxim / Chatham / Beardmore / Fairfield / Cammell Laird / Swan Hunter / Denny / Thornycroft / Palmer / Scott / Armstrong / White / Yarrow
İnşa Tarihi	: 1912-1917
Deplasman	: Satıhta 655 ton, Dalmış durumda 796 ton (Grup 1) Satıhta 667 ton, Dalmış durumda 807 ton (Grup 2)
Boy / En / Draft	: 54,2 metre / 6,9 metre / 3,8 metre (Grup 1)

³⁰ Innes McCartney, *British Submarines of World War I*, Osprey Publishing, New York 2008, p. 7; Cocker, *a.g.e.*, p. 27.

³¹ Cocker, *a.g.e.*, p. 30.

³² Fontenoy, *a.g.e.*, pp. 138-139.

	55,6 metre / 6,9 metre / 3,8 metre (Grup 2)
Personel Kadrosu	: 30
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 1.600 hp gücünde 2 adet 8V Vickers 840 hp gücünde 2 adet elektrik motoru 2 adet pervane şaftı
Yakıt	: 45 ton motorin
Azami Hızı	: Satıhta 15 kts, Dalmış durumda 9 kts
Seyir Siası	: Satıhta 10 kts ile 3.000 nm
Silah	: 4 (1 baş, 1 kış, 2 vasat) torpido kovanı (18 inç) (Grup 1) 5 (2 baş, 1 kış, 2 vasat) torpido kovanı (18 inç) (Grup 2) 3 (2 baş, 1 kış) torpido kovanı (18 inç) (Grup 2 Mayın Dök.) 8 adet torpido (Grup 1) 10 adet torpido (Grup 2) 3 adet torpido ve 20 mayın (Grup 2 Mayın Dök.) 40 mm (2 pdr), 57 mm (6 pdr), 76 mm (12 pdr) veya 102 mm/ 127 mm/152 mm çapında top

Birinci grubu oluşturan HMS E-8 dâhil ilk sekiz denizaltıda dört adet torpido kovanı bulunurken, HMS E-9'dan itibaren inşa edilen ikinci grup denizaltılarda bu sayı beşe yükseltilmiştir. Yalnızca ikinci grupta bulunan E-24, E-34, E-41, E-45, E-46 ve E-51 mayın dökme özelliğine sahip olduğundan bu denizaltılarda vasattaki torpido kovanlarının yerine mayın kovanları bulunmuştur. E sınıfı denizaltıların dizayn aşamasında ilk defa HMS D-4 denizaltısında kullanılan baş topa benzer şekilde bir topa sahip olması planlansa da bu konuda herhangi bir standardizasyona gidilmemiştir. Ortaya çıkan ihtiyaç doğrultusunda bazı denizaltılara farklı çaplarda ve özelliklerde bir veya iki top monte edilmiştir.³³ Bunların bir kısmı dalışta çıkarılması gerekirken, bazılarında kullanılan korozyona dayanıklı materyal sayesinde içeriye alınmasına ihtiyaç duyulmamıştır. E sınıfı denizaltılara 1 kW çıkış gücüne sahip telsiz telgraf eklenmesiyle D sınıfına göre muhabere yeteneği artırılmıştır.³⁴

³³ Örneğin E-12 ve E-14 denizaltılarının 57 mm (E-12 daha sonra 102 mm), E-19'un 40 mm, E-20'nin 152 mm çapında topu bulunurken, E-21'in 76 mm çapında bir baş topu ve dalış sırasında denizaltının içerisine alınan 40 mm çapında bir kış topu bulunmaktaydı. Bkz. Cocker, *a.g.e.*, p. 30.

³⁴ McCartney, *a.g.e.*, p. 12.

E sınıfı denizaltılara bakıldığında kamu ve özel olmak üzere on üç farklı tersanede inşa edildiği görülmektedir. Bu durum, İngiliz tersanelerinin ülkede denizaltı inşasının başladığı on yıl içinde bu yeteneğe sahip olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Savaş öncesinde 15 adet E sınıfı denizaltının inşası tamamlanarak donanmaya katılmış, diğer denizaltılar savaş devam ederken hizmete girmiştir. Harekât umku 30,5 metre olmasına rağmen E sınıfı denizaltılar, savaş süresince icra ettikleri harekâtlarda zorunluluk nedeniyle bu derinliğin iki katından fazlasına emniyetle dalabildiklerini ispatlamıştır.

Denizaltıların hizmete girmesiyle birlikte İngiliz donanmasının konuş yapısında değişiklikler meydana gelmiştir. 1906 yılından itibaren büyük zırhlılar Akdeniz'den çekilirken yerlerine altı adet B sınıfı denizaltı Cebelitarık ve Malta'da görevlendirmiştir. İngiliz donanmasının komuta kademesi, C sınıfı denizaltılar ve dizel jeneratöre sahip D sınıflarının katılışından itibaren, denizaltılarını düşman kıyılarında abluka unsuru olarak kullanmanın yanı sıra aynı zamanda uzak sömürgeleri iç sulardaki savaş filosundan büyük birlikler ayırmadan savunmak için bir fırsat olarak görmüştür. 1910 yılında C sınıfı altı denizaltı Çin Filosu'nda görev yapmak üzere Hong Kong'da konuşlanmış ve savaşın başlangıcına kadar burada bulunmuştur.³⁵

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Almanya'nın 14'ü dizel jeneratörlere sahip 28 denizaltısı ve Fransa'nın dönemin koşullarına göre oldukça modern sayılabilecek 60 denizaltısı bulunmaktaydı. Buna karşılık İngiliz donanması Lord Fisher'ın büyük desteğiyle oluşturulan dünyanın en büyük denizaltı filosuna sahipti. 74 denizaltının aktif görev yaptığı bu filo için inşası devam eden 31, siparişi verilen veya projelendirilen 14 denizaltı bulunmaktaydı.³⁶

Savaşın başlamasıyla birlikte İngiltere, denizaltı filosunu güçlendirmek için çabalarını artırmıştır. Bir yandan kendi tasarımı olan denizaltıların inşasına devam ederken, diğer yandan ABD donanmasında hizmet veren H sınıfı denizaltılarla ilgilenmiştir. E sınıfı denizaltıların yaklaşık yarısı kadar tonaja sahip olan bu denizaltıların inşası için Amerikan Bethlehem Çelik Şirketi ile anlaşma sağlanmıştır. O tarihte savaşa dahil olmamış ABD'nin tarafsızlığını bozmamak için denizaltıların Vickers Tersanesinin Kanada'da bulunan tesislerinde inşa edilmesi çözümü bulunmuştur. Kanada'da inşa edilen ilk on denizaltının ardından diğer onlu grubun İngiltere'de inşa edilmesi planlanmıştır. 1915 yılının Haziran

³⁵ Friedman, *a.g.e.*, p. 27.

³⁶ Weller, *a.g.e.*, p. 58; Friedman, *a.g.e.*, p. 27.

ayına kadar geçen beş ay gibi rekor sayılabilecek bir sürede sınıfın ilk on denizaltısı da hizmete girmiştir. Bu yeni sınıfa mensup denizaltılar İngiliz donanmasında da aynı sınıf ismiyle anılmıştır.³⁷

H Sınıfı Denizaltıların Teknik Özellikleri:³⁸

Tipi	: H Sınıfı Denizaltı
Denizaltı Sayısı	: 20
İnşa Yeri	: Canadian Vickers / Fore River Plant
İnşa Tarihi	: 1915-1917
Deplasman	: Satıhta 364 ton, Dalmış durumda 434 ton
Boy / En / Draft	: 45,7 metre / 4,7 metre / 3,8 metre
Personel Kadrosu	: 22
Tekne	: Çelik sac
Harekât Umku	: 30,5 metre
Tahrik Sistemi	: 480 hp gücünde 2 adet dizel jeneratör 320 hp gücünde 2 adet elektrik motoru 2 adet pervane şaftı
Yakıt	: 16 ton motorin
Azami Hızı	: Satıhta 13 kts, Dalmış durumda 11 kts
Seyir Siası	: Satıhta 10 kts ile 1.600 nm
Silah	: 4 (Baş) torpido kovanı (18 inç) 8 torpido

İngiliz donanmasında baş tarafında dört torpido kovanına sahip olan ilk denizaltılar olan H sınıfları 3 kW çıkış gücüne sahip telsiz telgraf cihazı ve sonar cihazının ilkel bir hali olan Fessenden ses sinyal cihazı (osilatör)³⁹ ile donatılmıştır. Baş tarafta bulunan torpido kovanlarının ağırlığını dengelemek için kış tarafına ufki dümenlerin monte edilmesi neticesinde sualtında oldukça iyi bir şekilde kumanda edilebilen bu denizaltılar sahip oldukları hidrodinamik tasarımı sayesinde süratli bir şekilde dalabilme imkânına sahip olmuştur. İngiliz donanmasında kısa sürede harekâta hazır hale gelen H sınıfı ilk dört

³⁷ McCartney, *a.g.e.*, p.13.

³⁸ Fontenoy, *a.g.e.*, pp.138-139.

³⁹ Fessenden Osilatörü: Kanadalı Reginald Aubrey Fessenden tarafından icat edilen, denizaltıların herhangi bir engele çarpmasını engellemek amacıyla denizin altında ses sinyalini gönderip alabilen bir cihazdı. Sonarın ilkel hali olarak kabul edilen osilatör, mors koduyla mesaj gönderip almak amacıyla da kullanılmış, düşük frekansa sahip olduğundan uzak mesafelerden duyulabilmiştir.

denizaltı Çanakkale Harekâtı'nda görevlendirilmiştir. Düşük tonajlarına rağmen Atlantik Okyanusu, Akdeniz ve Ege Denizi'nde kendi imkânı ile seyrederek Çanakkale bölgesine ulaşan bu denizaltılar, harekâtın sonuna kadar etkin şekilde görev yapmıştır. Sınıfın diğer altı denizaltısı ise savunma için İngiltere kıyılarında konuşlandırılmıştır.⁴⁰

Sınıfın ikinci onlu grubu 1917 yılında ilk on denizaltıyla aynı teknik özelliklere sahip olarak ABD'de bulunan Fore River Plant Tersanesinde inşa edilmiş ancak ABD'nin savaşa girişine kadar İngiltere'ye teslim edilmemiştir. İlerleyen dönemde H sınıfı denizaltıların baş tarafında 21 inçlik torpido kovanına sahip geliştirilmiş modeli üretilmeye başlanmış ancak hizmete girişleri 1919 yılını bulmuştur. H sınıfı denizaltılar nispeten düşük tonajına rağmen oldukça dayanıklı olmaları ve kıyı sularında etkin olarak kullanılmaları nedeniyle savaş sonrasında da uzun yıllar hizmette kalmıştır.⁴¹

1910 yılında Albay Roger Keyes'e denizaltıların inşa ve denetim sorumluluğunun verilmesi İngiliz denizaltıcılığı için bir dönüm noktası olmuştur. O güne kadarki meslek hayatını muhrip ve zırhlılarda geçiren Keyes, görevi devraldığında faal 12 adet A sınıfı, 11 adet B sınıfı, 37 adet C sınıfı denizaltı ile D sınıfı bir denizaltıya sahip olan filoyu geliştirmek için yoğun çaba sarf etmiştir. Bu konuda siyasilerin ve denizaltı kullanımı konusunda hiçbir deneyimi olmayan komuta kademesinin dikkatini çekmeyi başararak yeni denizaltı tasarımları için gereken bütçenin tahsis edilmesini sağlamıştır. Bu görev öncesinde Roma Deniz Ataşeliği görevinde bulunduğu denizaltıcılık konusunda İtalya'daki gelişmeleri yakından takip eden Keyes, E sınıfı denizaltıların inşasına kadar İngiltere'de denizaltı inşasını tekelinde bulunduran Vicker Tersanesine alternatif olarak farklı birçok tersane ile anlaşarak rekabet ortamı oluşmasına katkıda bulunmuştur. Böylece I. Dünya Savaşı sırasında da birçok denizaltının filoya katılması mümkün olmuştur.⁴²

İngiliz donanmasında denizaltı tasarımını geliştirmek ve kullanım konseptini oluşturmak amacıyla 1912 yılında Denizaltı Geliştirme Kurulu teşkil edilmiştir. Albay Roger Keyes'in başkanlık ettiği altı kişiden oluşan bu kurul,⁴³ İngiliz denizaltıcılığı açısından önemli gelişmelere imza atmıştır. 1914 öncesi İngiliz stratejisi hem düşmana saldırı imkânı vermemek hem de İngiliz ticaretini korumak için düşman üs ve limanlarının abluka altına

⁴⁰ McCartney, *a.g.e.*, p.15.

⁴¹ Gunston, *a.g.e.*, p. 29; McCartney, *a.g.e.*, p. 15.

⁴² Gray, *a.g.e.*, (1971), pp. 21-23.

⁴³ Kurulda görev alan diğer subaylar Yb. C.Little, Bnb. N.F.Laurence, Bnb. M.Dunbar Nasmyth, Bnb. C.Craven ve Mühendis Yb. L.W.R. Skelton olmuştur. Tall ve Kemp, *a.g.e.*, p. 41.

alınmasını gerektirdiğinden, yakın sularda görev yapacak denizaltıların yanı sıra açık denizlerde bağımsız olarak harekât icra edebilecek denizaltıların inşa edilmesi düşüncesi öne çıkmıştır. Bu kurulun katkısı ve onayıyla inşa edilen başta E sınıfı denizaltılar olmak üzere birçok denizaltı I. Dünya Savaşı sırasında önemli görevler üstlenmiştir.⁴⁴

Teknik açıdan iki alanda yaşanan gelişmeler denizaltıların başarısında önemli rol oynamıştır. İlk olarak benzinle çalışanların yerine dizel jeneratörlerin kullanılması, denizaltıların daha uzun mesafeleri emniyetli bir şekilde almasına olanak sağlamıştır. D sınıfı denizaltılarla birlikte başlayan dizel jeneratör konfigürasyonu diğer sınıflarda da kullanılmaya devam etmiştir. Denizaltıların başarısını sağlayan diğer önemli husus periskop teknolojisinde yaşanan gelişmeler olmuştur.

Holland sınıfı denizaltılarda kullanılan ilk periskoplar sabit olduğundan hedef tespiti ve hücum için yeterli görüş açısını sağlayamamıştır. Howard Grubb tarafından Albay Reginald Bacon'a ait dizaynın geliştirilmesiyle imal edilen yeni periskoplar A ve B sınıfı denizaltılara monte edilmiştir. Günümüzde kullanılan periskopların öncüsü olarak kabul edilen bu tasarım, yetersiz görüş nedeniyle battığı değerlendirilen HMS A-1'in kazasından alınan ders sonucunda C sınıfı denizaltılarda geliştirilmiştir. Tek periskobun en fazla 60°'lik bir görüş açısına sahip olması nedeniyle iki periskoplu olarak dizayn edilen bu denizaltılarda yer alan periskoplardan biri denizaltı komutanı, diğeri ise gemiye kumanda eden subay tarafından kullanılarak görüş alanı genişletilmiştir. Bu periskop modeli geliştirilerek E sınıflarında önemli bir başarı yakalanmış, sınıfın ilk altı denizaltısına ait periskoplarda pirinç malzeme kullanılırken, diğer denizaltılarda manyetik olmayan çelik malzeme kullanılmıştır.⁴⁵

İlerleyen dönemde Albay Keyes'in çabalarıyla İngiliz donanması yetkililerince yeni bir periskop dizaynı için Alman ve Fransız modelleri araştırılmış, Berlin merkezli Goertz ve Paris merkezli Lacour-Bethiot'un ürettiği modellerin patentini İngiliz Messrs Kelvin ve Bottomley & Baird firmaları tarafından satın alınmıştır. Bu çalışmalarla kazanılan tecrübe sonucunda üretilen periskoplar yeni sınıf denizaltılara monte edilerek İngiliz denizaltıcılığına önemli katkı sağlamıştır.⁴⁶

⁴⁴ Friedman, *a.g.e.*, p. 27.

⁴⁵ <http://rnsnubs.co.uk/articles/development/scope.html> (Erişim Tarihi: 03.02.2024).

⁴⁶ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 22.

I. Dünya Savaşı öncesinde denizaltıya sahip olan ülkeler bu yeni silahın kullanımı konusunda çekingen davranmıştır. Rus-Japon Savaşı'nda her iki tarafın, Osmanlı-İtalyan Savaşı'nda İtalyanların, Balkan Savaşları'nda Yunanistan'ın envanterinde denizaltı olmasına rağmen, bu ülkeler yeni geliştirilen ve etkinliği kanıtlanmamış olan bu yeni silahı harekât sahasına sürmemiştir. Başlangıçta üs, liman ve sahilleri abluka altına alan güçlü donanmalara karşı bir tehdit unsuru ve savunma silahı olarak geliştirilen denizaltılar büyük savaşın başlamasıyla yeni alanlarda denenme fırsatı bulmuş, kullanım konsepti değişerek vurucu bir güç olarak ortaya çıkmıştır.⁴⁷ İngiltere de her ne kadar ilk dönemde çekingen davranırsa da ilerleyen dönemde bu silahı etkinlikle kullanan ülkeler arasında yer almıştır.

1.3. Çanakkale'de Görevlendirilen İlk Denizaltılar

10 Ağustos 1914 tarihinde SMS Goeben ve SMS Breslau'nun İngiliz ve Fransız gemilerinin takibinden kurtularak Çanakkale Boğazı'na girmesinden sonra Müttefik filo gemileri bu iki geminin çıkışına bir önlem olarak Boğaz girişinde konuşlanmıştır. Bu tarihten sonra sayıları her gün artan savaş gemilerine denizaltılar da eklenmiştir. Savaş başladığında Malta'da bulunan HMS B-9, HMS B-10 ve HMS B-11 denizaltıları 13 Eylül 1914 tarihinde Bozcaada'ya gelmiştir.⁴⁸ 26 Eylül 1914 tarihinde Akhisar torpidobotunun Boğaz girişinde bulunan iki İngiliz muhribi tarafından “Boğaz'dan çıkacak olan Türk savaş gemilerine ateş açılacağı” şeklinde uyarılması üzerine Çanakkale Boğazı yabancı gemilerin geçişine kapatılmış ve bu tarihten itibaren Osmanlı donanması unsurları Çanakkale Boğazı'nın dışına çıkmamıştır.⁴⁹

Müteakip dönemde bölgeye ulaşan Faraday, Le Verrier, Coulomb ve Circe isimli Fransız denizaltıları da İngiliz denizaltıları ile birlikte Malta Denizaltı Filotillasına komuta eden Binbaşı George Harley Pownall'ın emrinde bulunmuş ve lojistik ihtiyaçları destek gemisi görevi yapan HMS Hindu Kush isimli kuru yük gemisi tarafından karşılanmıştır. Cebelitarık bölgesinde konuşlandırılan İngiliz denizaltıları da bir süre sonra Limni Adası'nın Mondros Limanı'na ulaşarak iki filotilla halinde Pownall'ın taktik kontrolüne verilmiştir. Şubat ayı başında Komodor Roger Keyes'in, Amiral Carden'in karargâhında kurmay başkanı

⁴⁷ Çetinkaya Apatay, “Çanakkale Muharebelerinde Denizaltı Harekâtı”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 37, 1988, ss. 51-58, s. 52.

⁴⁸ HMS Blenheim'in gemi jurnali için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Blenheim.htm (Erişim Tarihi: 10.02.2024).

⁴⁹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s. 105.

olarak görev yapmak üzere önce Malta'ya sonra da Mondros'a gelmesiyle birlikte, bölgede görevlendirilen denizaltıların faaliyetleriyle ilgili planlama onun harekât kontrolünde yapılmıştır. Cebelitarık'ta görevliyken denizaltıların taktik kontrolünü elinde bulunduran Yarbay C. G. Brodie de denizaltılar konusunda Keyes'in yardımcısı ve danışmanı olarak görev yapmıştır.⁵⁰

Başlangıçta denizaltıların görevi Çanakkale Boğazı çıkışında tesis edilen ablukaya katkı sağlamak amacıyla karakol icra etmek olmuştur. Günün ilk saatlerinde Bozcaada'dan ileri harekete geçen denizaltılar saat 04.00'ten itibaren karakol görevine başlayarak Boğaz dışına çıkması durumunda Yavuz ve Midilli'yi batırmayı amaçlamıştır.⁵¹

3 Kasım 1914 günü yapılan bombardıman sonrasında Çanakkale Boğazı dışında bulunan İtilâf donanması unsurlarının faaliyetleri ve konuş durumu Osmanlı gözetleme birlikleri tarafından dikkatli bir şekilde takip edilmeye başlanmıştır. 10 Kasım 1914 tarihinde Başkomutanlık Vekâleti tarafından Dahiliye Nezâretine çekilen telgrafta İtilâf donanmasının *“Boğaz dışında ve Gökçeada çevresindekiler dâhil toplamda İngiltere'ye ait iki dretnot, bir kruvazör ve Fransa'ya ait iki kruvazör ile dokuz torpidobot ve üç denizaltıdan ”* olduğu bildirilmiştir.⁵²

23 Kasım 1914 tarihinde karakol görevinde bulunan Fransız Faraday denizaltısı, dalmak üzere Çanakkale Boğazı girişine yaklaşmış ancak Seddülbahir Tabyası tarafından tespit edilerek yaklaşık 800 metre mesafeden ateş altına alınmıştır.⁵³ İsabet almamak için uzaklaşan denizaltının bu denemesi, İtilâf denizaltılarının ilk başarısız girişimi olarak kaydedilmiştir.

⁵⁰ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 103.

⁵¹ Victor Rudenno, *Gelibolu Denizden Saldırı*, (çev. Dilek Cenkçiler), Odtü Yayıncılık, Ankara 2009, s. 21; William Jameson, *Submariners VC*, Periscope Publishing Ltd, Cornwall 2004, p. 13.

⁵² BOA, DH. EUM. VRK. 25/2.

⁵³ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 108.

İKİNCİ BÖLÜM

KARA MUHAREBELERİ ÖNCESİNDE İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI

2.1. HMS B-11 Denizaltısının Mesudiye Zırhlısını Batırma Harekâtı

B Sınıfı 11 denizaltının sonuncusu olan HMS B-11'in inşasına 21 Şubat 1906 tarihinde başlanmış, 11 Temmuz 1906 tarihinde hizmete girmiştir. 15 personele sahip olan bu denizaltıda personelin istirahat etmesine olanak sağlayan bir alan veya yatak yer almamıştır. Kısıtlı su kapasitesi nedeniyle bu sınıf denizaltılarda personel için herhangi bir duş imkânı da bulunmamış, yemekler sadece bir elektrikli ocak üzerinde pişirilebilmiştir. Denizaltının içini dolduran yakıt buharı yalnızca yangın tehlikesi yaratmakla kalmamış, personel için zehirlenme tehlikesi de oluşturmuştur. Dalışta geçen sürede içerdeki oksijen miktarı oldukça düştüğünden, yakıt buharının tespiti maksadıyla etkinliği tam olarak kanıtlanmasa da farelerden yararlanılmaya çalışılmıştır. Zorlu yaşam şartları ve harekât kısıtları nedeniyle içerideki yaşamın, bir arabanın motor kaputu içindeki yaşama benzetildiği B-11 denizaltısı, ana limanı dışında bulunduğu süre içerisinde bir destek gemisi refakatinde görev yapabilmıştır.⁵⁴

İngiliz donanmasına katılmasını müteakip ana görev fonksiyonuna uygun olarak kıyı sularında görev yapan B-11, 1910 yılında B-9 ve B-10 denizaltıları ile birlikte Malta'da konuşlanarak I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'de görevlendirilene kadar burada bulunmuştur. Osmanlı Donanması unsurları tarafından Çanakkale Boğazı dışında bir saldırıyı pek olası görmeyen Müttefikler, abluka için daha eski su üstü gemilerini ve denizaltılarını Çanakkale'de görevlendirmiştir.⁵⁵ Savaşın başında teknik üstünlüğe sahip, daha yeni denizaltılar olan C, D ve E sınıfları Akdeniz, Baltık Denizi ve Atlantik Okyanusu gibi mücadelenin yoğun olarak yaşandığı bölgelerde tercih edilmiştir.

Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı dışına çıkmaması nedeniyle, karakol görevleri sırasında hedefleri olabilecek herhangi bir savaş gemisine rastlamayan denizaltı komutanları ve Binbaşı Pownall, denizaltıların hedef aramak için Boğaz içerisine girmesi gerektiği düşüncesinde olmuştur. Bu teklifin İtilâf Donanması Komutanı Koramiral Sacville Hamilton Carden tarafından kabul edilmesi üzerine bataryaları yenilenmiş durumda olan

⁵⁴ Peter Lawrence, *A Century of Submarines*, The History Press, Gloucestershire 2001, pp. 18-20.

⁵⁵ Julian Corbett, *Naval Operations*, Volume II, Longmans Green and Co., London 1921, p. 71.

HMS B-11 denizaltısı görev için en kuvvetli aday olarak ortaya çıkmıştır.⁵⁶ Güçlü akıntı ve beş hat halinde Boğaz'ı kapatan mayınlar harekât için en zorlayıcı faktörler olarak belirlenmiş ve İngiliz Denizcilik Bakanlığının 18 Kasım 1914 tarihli mektubunun alınmasıyla birlikte hazırlıklara başlanmıştır. Destek gemisi görevi yapan HMS Blenheim kruvazörünün teknik imkânları kullanılarak B-11'in pervanesi, yelkeni, dümen yelpazeleri ve egzoz çıkış valfleri gibi kısımlarına mayın tellerine takılmaması için koruyucu tel donanım monte edilmiştir.⁵⁷ Monte edilen bu donanımların tecrübesi için Blenheim'in ana bumbasından ucuna ağırlık bağlanan mayın teli sarkıtılmış, denizaltı da bu tele doğru yüksek hızla ilerlemiştir. Denizaltının tele takılmadan geçmesi üzerine, donanımların işe yaradığı ve B-11'in harekât için hazır olduğu değerlendirilmiştir.⁵⁸

13 Aralık günü saat 05.00'te⁵⁹ Bozcaada'da kendisini destekleyen HMS Hindu Kush'tan ayrılarak Yüzbaşı Norman Douglas Holbrook komutasında ileri harekete geçen HMS B-11 saat 06.15'te Seddülbahir Burnu'nun 3 mil kuzeybatısına ulaşmış ve Boğaz girişine 1 mil mesafeye kadar yaklaştığında sahilten denizi tarayan ışıldakları fark ederek saat 07.22'de dalışa geçmiştir. Yaklaşık 18 metre derinlikten ilerleyen Yzb. Holbrook, mevkiini tespit edebilmek için 45 dakikalık aralıklarla periskobunu 5 saniye süreyle satha sürmüş, saat 11.40'ta sancak* bordasında iki bacalı, gri renkli bir savaş gemisi tespit etmeyi müteakip rotasını ona doğru çevirerek yaklaşmaya başlamıştır. Bu sırada periskobunu satha sürme aralığını 5 dakikaya düşürmüş ve geminin Türk bayrağı toka etmiş olduğunu fark etmiştir. Gemiye iskele** borda istikametinden yaklaşan denizaltı saat 11.53'te yaklaşık 800 yarda mesafeden sancak kovanında bulunan torpidosunu ateşleyerek yüksek dümen açısıyla aynı taraftan dönüş yapmıştır.⁶⁰

Atışını periskoptan izleyen Holbrook, denizaltı dalışa geçtiğinden torpidonun hedefle buluşmasını görememiş ancak birkaç saniye sonra duyduğu patlama sesiyle atışın başarılı

⁵⁶ McCartney, *a.g.e.*, p. 29.

⁵⁷ B-11 koruyucu donanımı olmadan mayın tellerine takılabilir ve bunun sonucunda mayınlar denizaltının üzerine sürüklenip çarparak infilak edebilirdi. İngiliz 5'inci Muhrip Filotillası Komodoru Albay Charles P.R. Coode tarafından 16 Aralık 1914 tarihinde imzalanan raporda Mühendis Yarbay William Anderson Wilson ve Marangoz William Austin Cooke'un katkılarıyla denizaltıya monte edildiği belirtilen koruyucu donanımların çizimi için bkz. Ek-1. The National Archives, ADM M 0321/15 (Guards Fitted by Blenheim to B-11).

⁵⁸ The National Archives, ADM M 0321/15 (Guards Fitted by Blenheim to B-11).

⁵⁹ Yzb. Holbrook görev sonuç raporunda harekete geçtiği saati 03.00 olarak belirtmiştir. Yerel zaman dilimine uygun olması için raporda geçen zamana 2 saat eklenmiştir.

* Sancak: Bir geminin sağ tarafını belirtmek için kullanılan tabir.

** İskele: Bir geminin sol tarafını belirtmek için kullanılan tabir.

⁶⁰ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. Norman D. Holbrook).

olduğundan emin olmuştur. Patlama sonrası periskop umkuna* çıkan denizaltıya, gemi batarken birkaç topuyla ateş açmış, bu sırada periskop umkunda durmakta zorlanan ve dibe doğru yönelen denizaltıyı tekrar periskop umkuna getiren Holbrook Mesudiye'nin kıça trimli** olarak iskele tarafına doğru yattığını ve atışlarının kısa düşerek bir süre sonra kesildiğini görmüştür.⁶¹ Torpidonun iskele kık omuzluğuna isabet ederek infilak etmesi sonucu Mesudiye zırhlısı tumba olarak*** on dakika içerisinde batmıştır.⁶²

Boğaz çıkışına yönelmeye çalışan denizaltıda, serdümeni buğu yapması nedeniyle önündeki pusulayı göremediğini rapor edince, Holbrook periskop umkunda çıkmış ve çevredeki sahil maddelerinden kerteriz alarak rotasını tayin etmeye başlamıştır. Bu sırada Sarısığlar Koyu'nda olduğunu hesaplayan Holbrook dalışa geçmiş ve 11,5 metre derinlikte dibe çarpmıştır. Tam yol sürat kademesi uygulayarak dipten kurtulan denizaltı, saat 12.10 ila 12.20 arasında derinlik ayarını yapamamış ve birkaç kez dibe çarparak ilerlemiştir. Emniyetli derinlikte seyretmek için Boğaz'ın ortasına yönelen Holbrook, 18 metre derinlikte ilerlemiş, pusula arızasının devam etmesi nedeniyle periskop umkuna çıkma sıklığını artırmıştır.⁶³

Saat 16.10'da B-11, Çanakkale Boğazı'nın 2 mil dışına ulaştığında sarnıçlarındaki suyu tahliye ederek satha çıkmıştır. Yaklaşık dokuz saattir dalışta olan denizaltı personeli içerdeki havadaki oksijen miktarının azaldığını, çalıştırmayı denedikleri dizel jeneratörlerin ancak geminin 10 dakika süreyle havalandıktan sonra devreye girmesiyle fark etmişlerdir.⁶⁴ B-11 denizaltısı dizel jeneratörlerinin devreye girmesini müteakip satıhta seyrederek Bozcaada'ya yönelmiştir.⁶⁵ B sınıfı bir denizaltının teknik imkânları ve Boğaz'daki şiddetli akıntı düşünüldüğünde dalışta geçen bu sürenin o dönem için oldukça uzun olduğu görülmektedir.

* Periskop umku: Bir denizaltının etrafı gözlemlemek için periskobunu satha sürebileceği derinliktir. B, E ve H sınıfı denizaltılar için yaklaşık 6,6 metredir.

** Trim: Bir geminin baş ve kık draft değerleri arasındaki fark ya da ilişkidir.

⁶¹ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. N.D. Holbrook).

*** Tumba olmak: Denizcilik terimi olarak bir nesnenin ters çevrilmesi anlamında kullanılır. Ayrıca kararsız denge durumuna düşen bir teknenin devrilerek ters dönmesidir.

⁶² Mesudiye zırhlısının battığı mevki ve günümüzdeki durumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Mithat Atabay; Okan Taktak; Savaş Karakaş; Selçuk Kolay, *Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013, ss. 62-69.

⁶³ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. N.D. Holbrook).

⁶⁴ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. N.D. Holbrook).

⁶⁵ Jameson, *a.g.e.*, p. 26.

Bozcaada'da demirli olan Hindu Kush destek gemisinin üzerine aborda olan* B-11 denizaltısı büyük bir coşkuyla karşılanmıştır. Amiral Carden, Birleşik donanmanın tüm unsurlarına B-11'in bu harekâtını özetleyen bir mesaj yayımlamıştır. Moral yükseltici bu mesajın yanı sıra Fransız Adriyatik Filosu Komutanı Amiral Boue de Lapeyrere de İngiliz Amirale *"B-11 denizaltısının şanlı başarısı için en içten tebriklerinin kabul edilmesini isteyen"* bir kutlama mesajı göndermiştir. Denizcilik Bakanlığı da bu başarıyı tebrik eden şu mesajı göndermiştir: *"B-11'in subay ve erlerine, Lord Hazretlerinin bu başarıyı sağlayan cesaret ve beceriyi takdir ettiklerini iletin."*⁶⁶

B-11 Komutanı, harekâta ilişkin Bnb. Pownall'a gönderdiği 14 Aralık 1914 tarihli raporunda Mesudiye zırhlısından geniş çapta iki bacaya sahip ve kış gönderine Türk bayrağı toka eden gri renkte bir gemi olarak bahsetmiş, ismi ya da sınıfı hakkında bir açıklama yapmamıştır. Ertesi gün, batırdığı geminin kimlik tespitine yardımcı olmak için bir rapor daha gönderen Holbrook bir önceki raporuna ek olarak geminin baş ve kıçındaki fribordunun** vasatına göre daha alçak olduğunu, baş gönderdeki bayrağın renklerinin ise seçilemediğini eklemiştir.⁶⁷ Pownall da Holbrook'un raporunu ekleyerek Carden'a gönderdiği 14 Aralık 1914 tarihli raporunda batırılan gemi hakkında herhangi bir bilgi vermeden Holbrook'un mayınlarla kapatılmış Boğaz içerisinde pusula arızasına rağmen büyük başarıyla icra ettiği harekâttan ve yedek denizaltı personeli olarak kendi isteğiyle harekâta katılarak dokuz saatlik dalışta serdümenlik görevini üstlenen Astsubay William Charles Milsom'dan övgüyle bahsetmiştir.⁶⁸

Bu üç rapor değerlendirildiğinde, 5'inci Muhrip Filotillası Komodoru ve aynı zamanda HMS Blenheim Komutanı olan Albay Charles Penrose Rushton Coode tarafından Carden'a 16 Aralık 1914 tarihinde gönderilen rapora kadar İtilâf Donanması komuta kademesinin batırılan geminin kimliği hakkında kesin bir kanıya sahip olunmadığı anlaşılmaktadır. Mesudiye isminin ilk defa yer aldığı bu raporda Alb. Coode, denizaltının mayın tellerine takılmadan geçebilmesinin harekâttan önce monte edilen Blenheim donanımı sayesinde mümkün olabildiğini belirterek, donanımına ait teknik çizimleri ve Blenheim'da görevli mühendis ve marangozların isimlerini raporuna eklemiştir. B-11 Komutanının 14

* Aborda olmak: Bir geminin diğer bir gemiye, iskeleye, rıhtıma veya limana yanaşmasıdır.

⁶⁶ Cecil Vivian Osborne, *Smoke on the Horizon: Mediterranean Fighting 1914-1918*, Hodder and Stoughton Ltd, London 1933, p. 17.

** Fribord: Bir geminin bordasının su yüzeyinden yukarıdaki bölümüdür (freeboard).

⁶⁷ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. N.D. Holbrook). Bahse konu rapor için bkz. Ek-2.

⁶⁸ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lcdr G.H. Pownall).

Aralık 1914 tarihli raporunda da harekâtın amacının “Çanakkale’ye ulaşmak, mümkünse Lilly Rickmers vapurunu veya fırsat bulduğu herhangi bir düşman gemisini batırmak” olduğu, Sarısığlar Koyu’nda yüzer batarya olarak demirletilen Mesudiye zırhlısının bir fırsat hedefi olarak B-11’in karşısına çıktığı görülmektedir.⁶⁹

Harekâta ilişkin Koramiral Carden tarafından 24 Aralık 1914 tarihinde Denizcilik Bakanlığına gönderilen raporda; ilk olarak İstanbul’da bulunan Yavuz muharebe kruvazörüne karşı denizaltılarla bir harekât düzenlenmesi düşünüldüğü, ancak İngiliz denizaltılarının 35 mil uzunluğundaki Çanakkale Boğazı’nı dalarak geçmek için yeterince güçlü olmadığı, Fransız denizaltılarının ise pervane ve dümen donanımlarının gerekli koruyucu donanımları bulunmadığı ve dalmış durumdaki harekât yarıçaplarının B sınıfı denizaltılardan daha fazla olmadığı için bu düşünceden vazgeçildiği bilgisi yer almaktadır. Ayrıca Koramiral Carden, bütün denizaltıların görev için istekli olduğundan ancak B-11’in bataryasının yakın zamanda yenilenmiş olmasının bu gemiyi ön plana çıkardığından bahsettiği raporunda; başlangıçta denizaltıya tecrübesi nedeniyle Pownall’ın komuta etmesinin düşünüldüğü ancak daha sonra Holbrook’un kendi gemisine kumanda etmesinin daha uygun olacağına karar verildiğini belirtmiştir.⁷⁰

Olaya ilişkin yayımlanan tüm raporlarda *Blenheim* isimli koruyucu donanımların harekât için kritik öneminden bahsedilmiştir. Komodor Roger Keyes 16 Ocak 1915 tarihinde imzaladığı raporda; “Denizaltıcı bakış açısıyla B sınıfı bir denizaltı için oldukça cesur bir girişim olarak nitelediği harekâta mayınlara karşı yapılan koruyucu donanımların öneminden bahsetmiş, 25 Eylül 1914 tarihinde HMS E-6 denizaltısının ufki dümeninin mayına takılmasına atıfta bulunarak benzeri bir olayın yaşanmaması için gerekli önlemlerin alındığını belirtmiş ve *Blenheim* donanımına ait detaylı çizimlerin bütün denizaltı filotillalarına gönderildiğini” ifade etmiştir.⁷¹

Holbrook raporunda; II. Komutan Yzb. Sydney Thornhill Winn’in soğukkanlılığı, torpidoların ve denizaltının elektrik aksamalarının bakımı ile Onbaşı Alfred Edmund Perry’nin torpidoların, ana motor ve dizel jeneratörlerin bakımı için gösterdiği özenin harekâtın başarısında büyük rol oynadığını vurgulamıştır. Pownall, B-11 Komutanı ve Asb. Milsom’un isimlerini raporuna eklerken, Alb. Coode’un raporunda bu dört isme ek olarak

⁶⁹ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Lt. N.D. Holbrook).

⁷⁰ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Vice Admiral S.H. Carden).

⁷¹ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Commodore R. Keyes).

Blenheim’da görev yapan Mühendis Yarbay William Anderson Wilson ve Marangoz William Austin Cooke’un koruyucu donanımın montajı konusundaki katkısından bahsedilmiştir. Ayrıca Coode raporuna iki subay, beş astsubay ile dokuz erbaş/er’den oluşan gemi personelinin 16 kişilik isim listesini de eklemiştir.⁷²

Koramiral Carden 24 Aralık 1914 tarihli raporunda ise; B-11’in son 1,5 mili beş hat halindeki mayınlı saha olmak üzere güçlü akıntıya karşı 12 mil kat ederek Mesudiye zırhlısını batırdığından ve dokuz saatlik kesintisiz dalış sonucunda geri dönmeyi başardığından bahsederek Gemi Komutanına Victoria Haçı (Victoria Cross-VC), II. Komutanına Üstün Hizmet Nişanı (Distinguished Service Order-DSO) ve diğer gemi personeline rütbelerine göre Üstün Hizmet Haçı (Distinguished Service Cross-DSC) veya Üstün Hizmet Madalyası (Distinguished Service Medal-DSM) verilmesini teklif etmiştir. Ayrıca gerekli sınavlarda başarılı olan Onbaşılar Alfred Edmund Perry ve James Edward Buckle’ın hemen, Astsubaylar John Harding ve Anthony Douglas ile Onbaşı Norman Lester Rae ve Er Stephen James Lovelady’nin gerekli sınavlarda başarılı olur olmaz bir üst rütbeye terfi ettirilmesini teklif etmiş, Asb. Milsom’un başarısına ayrı bir mektupta değineceğini belirtmiştir. Teklifler arasında, başarısı ve katkısı nedeniyle övgüyle bahsedilen Bnb. Pownall’ın da bir üst rütbeye yükseltilmesi yer almıştır. Raporda Denizcilik Bakanlığının 18 Kasım 1914 tarihli mektubunun ekinde bulunan mayın hatlarını gösteren haritanın güncel hali de yer almış, Carden bu haritanın hazırlanmasında eski Çanakkale Konsolos Yardımcısı Clarence Edward Stanhope Palmer’ın bilgisinden yararlandığını belirtmiştir.⁷³

HMS B-11 personeli için yapılan madalya ve rütbe terfi talepleri kabul edilirken, aynı zamanda tüm personel Kral V. George’un, yürürlükte olan 1864 tarihli Deniz Ödül Yasasının 42’nci maddesi gereği 2 Mart 1915 tarihinde onayladığı konsey kararıyla çeşitli miktarlarda para ödülüne layık görülmüştür.⁷⁴ Mesudiye zırhlısının batırılması karşılığında Ödül Kurulu tarafından belirlenen para ödülü 3 bin pound olmuş ve yürürlükte olan yasanın ilgili maddesince dağıtılmıştır. Buna göre Holbrook’a 601 pound verilirken, her bir usta gemici

⁷² The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Captain C.P.R. Coode).

⁷³ The National Archives, ADM M 0321/15 (Report of Vice Admiral S.H. Carden).

⁷⁴ İngilizce karşılığı Naval Prize Act 1864 olan Deniz Ödül Yasası, ilk olarak Kral VIII. Henry döneminde 1649 yılında yürürlüğe girmiştir. Başlangıçta “sağ olarak ele geçirilen düşman askeri ve yüzer durumdaki savaş gemisi için” verilen bu ödül 1805 yılında yapılan değişikliklerle “herhangi bir şekilde savaş dışı bırakılan düşman askeri ve savaş gemisi için” verilmeye başlanmıştır. Yasanın tam metni için bkz. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/27-28/25/data.pdf> (Erişim Tarihi: 06.03.2024).

statüsündeki personelin aldığı ödül ise o dönem için ortalama bir işçinin yaklaşık bir yıllık maaşına karşılık gelen 120 pound olmuştur.⁷⁵

Olaya ilişkin Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından saat 12.50'de Başkomutanlığa çekilen ilk telgraf şu şekilde olmuştur: *"Saat 11.40'ta Mesudiye'ye bir denizaltı tarafından iki torpil atılmış ve Mesudiye devrilerek bulunduğu yerde yan yatmıştır. Denizaltı hakkında henüz bilgi alınamadığı ve tahkikat sonucunun ayrıca bildirileceği arz olunur."*⁷⁶ Gemi Komutanı Bnb. Fazıl Bey, Müstahkem Mevki Komutanlığına gönderdiği telgrafta *"Mesudiye'nin öğleden önce saat on bir buçuk sıralarında düşman denizaltısı tarafından atılan iki torpidodan birinin geminin iskele tarafında açtığı yarıktan hücum eden suların etkisiyle iskele tarafına yatarak battığını"* ifade etmiştir.⁷⁷ Mayın Grup Komutanı Kd.Yzb. Nazmi Bey de 13 Aralık 1914 tarihli günlüğüne olayı şu ifadelerle kaydetmiştir: *"11.55'te Mesudiye'nin top ateşi açtığı ve beş dakika sonra iskele tarafına sancak pervane şaftı suyun yüzüne çıkıncaya kadar alabora olarak battığı görülmüştür. İnceleme sonucu bu feci ve vahim batışın bir düşman denizaltısı tarafından atılan iki torpidonun etkisiyle meydana geldiği, kurtarılanlar tarafından ifade edilmektedir..."*⁷⁸

Buna göre Mesudiye zırhlısının kaybına dair ilk rapor, gemi komutanının telgrafı ve bazı görgü tanıklarının ifadesi geminin iki torpido tarafından batırıldığı şeklinde olsa da sonrasında yayımlanan raporlarda bu yanlışlık düzeltilmiştir.⁷⁹ Bu konuda en güvenilir kaynak olan B-11 Komutanı Yzb. Holbrook imzalı rapor incelendiğinde denizaltının Mesudiye'ye yalnızca bir torpido attığı açıkça görülmektedir. Geminin iki torpidoyla batırıldığına ilişkin yanlış değerlendirmenin; isabet eden torpidonun etkisiyle meydana gelen sarsıntı ve patlamanın, cephanelik ve makine dairesinde başka patlamaları tetiklemesi nedeniyle yapıldığı düşünülmektedir.

20 Aralık 1914 tarihinde Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa tarafından onaylanan raporda *"Mesudiye'yi batıran torpidoyu ilk olarak tespit eden Topçu Gediklisi Ereğlili Mehmet Çavuş tarafından derhal Nöbetçi Subayı Teğmen Azmi Efendi'ye haber*

⁷⁵ Edwyn Gray, *Captains of War*, Leo Cooper Ltd., London 1988, p. 49.

⁷⁶ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2014, s. 60. (13 Aralık 1914 tarihinde Mesudiye Zırhlısının Batırılışına Dair Rapor).

⁷⁷ Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, ss. 145-146.

⁷⁸ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922): Deniz Mayınları Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey*, Emre Basımevi, İzmir 2004, s. 26.

⁷⁹ Bu yanlışlığın ilerleyen dönemde kaleme alınan bazı eserlerde de Mesudiye'nin iki torpidoyla batırıldığı ifadesinin tekrarlanmasına neden olduğu değerlendirilmektedir. Bkz. Oğuz Otay, *Mesudiye Zırhlısı Osmanlı'nın Son 40 Yılına Tanığı (1874-1914): Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005, s. 217; Atabey, *a.g.e.*, s. 144.

verildiği, top başına geçen ve yaklaşık 800 metre mesafedeki denizaltı periskobuna ateş açıldığı, 2'nci Komutan Yzb. Rifat Efendi de bu sırada top başına geçerken torpidonun infilak ettiği, geminin iskele tarafına meyketmesi nedeniyle mermilerin kısa düşmesi sonucunda atışın kesildiği" ifadelerinin yanı sıra "Mesudiye'nin batışının ardından Dardanos Bataryası'nda görevli subaylar ve Soğanlıdere'de bulunan Yzb. Haşim Efendi tarafından aynı anda bir denizaltı periskobunun kısa süre görünerek tekrar kaybolduğu ve sonrasında bir daha görülmediği" bilgisi yer almaktadır.⁸⁰

Mesudiye zırhlısının batırılışı incelendiğinde, tartışmalı bir şekilde Kepez önlerine demirletilme kararının geminin kaybının ana nedeni olduğu görülmektedir. Donanma Komutanı Amiral Wilhelm Anton Souchon'un Mesudiye'yi filoda kullanmak için uygun bulmaması ve Başkomutanlık Çanakkale Temsilcisi olarak atanan Amiral Johannes Merten'in 30 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale'ye gelerek incelemelerde bulunması sonrasında alınan karar, geminin Boğaz savunmasına katkı yapabilmesi için yüzer batarya şeklinde kullanılması yönünde olmuştur.⁸¹ 30 Temmuz 1872 tarihinde İngiltere'de bulunan Thames Iron Works Tersanesinde inşasına başlanan ve 1875 yılının Kasım ayında donanmaya katılan Mesudiye zırhlısı, onarım ve gelişen teknolojik şartlara uyum sağlaması amacıyla 1899-1904 yılları arasında Cenova'da bulunan Ansaldo Tersanesinde tadilata tabi tutularak bir ön-dretnot tipi savaş gemisi haline getirilmişti.⁸² Son muharebe görevini Balkan

⁸⁰ Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132, ss. 62-63.

⁸¹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 103.

⁸² **Mesudiye Zırhlısının Teknik Özellikleri:**

İnşa Yeri	: Thames Iron Works Tersanesi, Blackwall / Londra
İnşa Başlangıç Tarihi	: 30 Temmuz 1872
Hizmete Giriş Tarihi	: Kasım 1875
Boy / En / Draft	: 102,4 metre / 17,9 metre / 7,9 metre
Deplasman	: İnşasında 8.938 ton 1904 yılında 9.190 ton
Tahrik Sistemi	: İnşasında Thames IW (7.431hp) 2V stim türbini ve 1 adet pervane şaftı. 1904 yılında 2 adet Ansaldo (11.135hp) 4V stim türbini ve 2 adet pervane şaftı.
Yakıt	: 600 ton kömür
Azami Sürat	: İnşasında 13,7 kts 1904 yılında 17 kts
Personel Sayısı	: İnşasında 1.200 1904 yılında 800 1914 yılında 665
Son Komutanı	: Binbaşı Fazıl Bey
Silahları	: İnşasında 12 adet 254 mm, 3 adet 178 mm ağızdan doldurmalı Armstrong (1891 yılında ek olarak 6 adet 76 mm seri ateşli Krupp ve 6 adet 25,4 mm Hotchkiss) 1904 yılında 2 adet 234 mm kuyruktan doldurmalı Vickers, 12 adet 152 mm seri ateşli Vickers, 14 adet 76 mm seri ateşli Krupp, 10 adet 57 mm seri ateşli Hotchkiss, 2 adet 47 mm seri ateşli Hotchkiss.

Savaşları sırasında icra eden Mesudiye'nin eski bir gemi olması ve 234 mm çapındaki iki ağır topunun onarım maksadıyla İngiltere'de bulunması bu kararda etkili olmuştur. Vickers Tersanesi tarafından imal edilen bu topların namluları gerekli atım adedine ulaşılmadan aşınmış ve mart ayında gemiden sökülüştü. Savaşın başlaması bu topların teslim alınması ihtimalini ortadan kaldırmıştı. Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarının daha eski olan 28 cm çapındaki toplarıyla kıyaslandığında Mesudiye'ninkilerin erken aşınması *“Alman toplarının İngiliz toplarından daha üstün olduğu veya İngiliz silah fabrikalarının başka devletler için ürettiği toplarda kalitesiz çelik kullandığı”* yorumlarına neden olmuştur.⁸³

Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına gönderilen *“Barbaros'un filoya dahil olmasını müteakip Mesudiye'nin filodan ayrılarak bu komutanlığın emrine girmesi ve bir tarafındaki toplarla Boğaz girişini yalayıcı ateşle dövmesi, diğer tarafındaki topların karaya çıkarılarak Boğaz savunmasında kullanılması”* emri gereği Mesudiye 5 Eylül 1914 tarihinde Çanakkale'ye intikal ederek Nara önlerine demirlemiştir.⁸⁴ Geminin toplarının çıkarılmasına ve sabit olarak kullanılması fikrine karşı çıkan geminin seyir ve topçu subayları 7 Eylül 1914 tarihinde Müstahkem Mevki Komutanı Albay Cevat Bey'e sundukları raporda bu karardan vazgeçilmesini talep etmişlerse de bu istekleri uygun görülmemiştir.⁸⁵

Çanakkale Boğazı'na yapılması muhtemel bir taarruza karşı donanma unsurlarının hareket tarzına ilişkin Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 11 Eylül 1914 tarihinde yayımlanan özel talimatın son maddesinde⁸⁶ *“Mesudiye zırhlısı ayrıca bir emir tebliğine kadar Hamidiye ve Namazgah tabyalarının ateşine katılacak surette uygun bir yere gelecektir”* ifadesinin yer alması geminin yüzer bir bataryadan farklı görülmediğini vurgulaması bakımından önemlidir.

Bkz. Bernd Langensiepen ve Ahmet Güleriyüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007, s. 82

⁸³ Otay, *a.g.e.*, s. 167.

⁸⁴ Fevzi Kurtoglu, *Çanakkale ve 18 Mart 1915*, Deniz Matbaası, İstanbul 1935, s. 21; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 103.

⁸⁵ Mesudiye'de görevli subaylar tarafından sunulan rapor: “Geminin tüm topları gemide bırakılmalıdır, çünkü seyir bir kale halinde görev yapması ancak bu şekilde mümkündür veya uzun süre düşmana karşılık verebilmesi için geminin tüm topları karaya çıkarılmalıdır. Geminin toplarının yarısı sabit bir istihkâm halinde kullanılamaz, çünkü bir savaş gemisi savaş hattında kullanılmazsa kesinlikle sabit bir istihkâm olarak görev yapamayacaktır.” şeklindedir. Bkz. Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 43; Otay, *a.g.e.*, s. 177.

⁸⁶ Özel talimatın tam metni için bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 505.

Gemi Komutanı Binbaşı Arif Bey⁸⁷ bu talimatta kendisine verilen görevin detaylandırılması için 12 Eylül 1914 tarihinde konuya ilişkin tespit, soru ve çekincelerini içeren bir mektup kaleme almış, “*düşmanın en az kuvvetini en çok kuvvet karşısında bulundurarak imha etmek olarak açıkladığı harp planının uygulanması için Nara/Kömürlük önlerinde bulunması gerektiğini*” belirterek bu görüşüne Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişi Amiral Guido von Usedom’un da katıldığını sözlerine eklemiştir.⁸⁸

Buna cevap olarak Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 16 Eylül 1914 günü çekilen telgrafta “*Mesudiye’nin gerekli görüldüğünde Kepez’de belirlenecek mevkiye giderek mevcut cephanesiyle harbe burada iştirak edeceği, harp esnasında düşmana daha kuvvetli karşılık vermek koşuluyla demir alarak stim üzerinde hareket edebileceği, Nara civarında bulunmasının düşmana tesirli ateş açmasını engelleyeceğinden uygun görülmediği*” ifadeleri yer almıştır. Ayrıca kıyı bataryalarının görevine ilişkin talimat ve mayın hatlarının mevcut durumunu gösteren kroki de bu emre ek yapılarak gemiye gönderilmiştir.⁸⁹ Böylece Gemi Komutanı başta olmak üzere Mesudiye’de görevli

⁸⁷ Bnb. Arif Bey Mesudiye’nin batışı öncesinde emekli olarak gemiden ayrılmış, yerine Bnb. Fazıl Bey gemiye komutan olarak atanmıştır.

⁸⁸ Mektupta yer alan ifadeler şu şekildedir:

“1. Gemide mevcut cephane bir saatlik muharebeden fazlasını idare edemez.

2. Muharebe daha uzun süre devam edip, gemide cephane kalmayınca gemi nereye sevk olunacak veya ne yapılacak?

3. Harp esnasında bulunduğum mahalden demir alıp, stim üzerinde harekete müsaade olunur mu?

4. Düşman uzak menzilden, yani toplarımızın ateş açamayacağı menzilden isabetli ateş edebilirse, geminin mevkiini terk edip içeri girmesine müsaade olunur mu?

5. Düşman donanmasına hangi mevki ateş edecek ve gemimiz bu ateşe iştirak edecek mi?

6. Düşman zırhlılarının hücumuna karşı kaç bin metreden ateş açılması uygun olur?

7. Torpido hücumlarına karşı 15 cm’lik toplarımızla ateş edilecek mi?

8. Gemimizin hareketi için emir verilmeden önce mevcut mayın hatlarının bir planının gizli olarak verilmesi arz olunur.” Bkz. Kurtoğlu, a.g.e., ss. 24-25.

⁸⁹ Müstahkem Mevki Komutanı Albay Cevat Bey tarafından verilen emrin tam metni şu şekildedir:

“12 Eylül 1914 tarih ve 630 numaralı tezkereye cevaptır. Mesudiye zırhlısının Kepez civarındaki mevki hakkında inceleme yapılarak mahalline gitmesi için emir verilmeden önce Boğaz’a karşı bir teşebbüs vaki olursa evvelce verilen talimat dairesinde hareket edilecektir. Gerek görülür ve Mesudiye Kepez’deki mevkiine gönderilirse harbe burada iştirak edecektir.

1. Mevcut cephanenin müsaadesi nispetinde vazife ifa edilecektir.

2. Harp devam ederek gemideki cephane uygun şekilde sarf edildiği halde kumandanlıkça emir verilmediği takdirde geminin mevkiinde kalması mecburidir.

3. Harp esnasında demir alarak stim üzerinde hareket düşmana daha kuvvetli mukabele edebilmek maksadıyla olursa uygundur.

4. Mesudiye’deki topların menzili haricinde düşmanın etkili ateş ihtimali sahil istikamatının mevzi ve vazifesi nedeniyle azdır. (Sahil istikamatının vazifesi hakkında talimat ektedir.)

5. Buna dair malumat ilişikteki talimatın içindedir.

6. Hangi mesafeden ateşe iştirak edileceği eldeki cephanenin miktarına, düşmana karşı muhtemel olan tesirine bağlıdır. Bu hususta kıyı bataryalarının top atış tesirlerinde düşman donanmasının durumu dikkate alınacaktır.

7. Torpido hücumuna karşı 15 cm’lik toplarla karşı konulmalıdır. Durum böyleyken zor durumda bu toplardan istifade edilmesi kesinlikle men olunamaz.

subayların itirazları ve çekinceleri görmezden gelinmiş, bunun sonucu olarak Mesudiye zırhlısı 17 Eylül 1914 tarihinde Kepez Sarısığlar mevkiinde Hacıpaşa çiftliği önlerine demirlemiş, iskele bordasının Boğaz girişine bakması istendiğinden rüzgarın ve akıntının etkisiyle dönüş yapmaması için kıçtan şamandıraya bağlamıştır. Demirlediği anda baş tarafındaki derinlik yaklaşık 8 metre, kıç tarafında ise 9 metre olmuştur.⁹⁰

Mesudiye zırhlısının Boğaz girişinden yapılacak saldırılara açık bir şekilde demirletilerek sabit bir batarya olarak kullanılma düşüncesi hatalı bir karar olarak değerlendirilerek eleştiri konusu olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarında irtibat subayı olarak görev yapan Hermann Lorey tarafından kaleme alınan Türk Sularında Deniz Hareketleri isimli eseri dilimize tercüme eden Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami Bey "*Mesudiye'nin top veya torpido isabetiyle batacağına şüphe etmeyen Türk deniz subaylarının itirazına rağmen, karargahtaki Almanların isteği doğrultusunda iskele bordasında bulunan altı adet 15 cm'lik top için demirletilmesinin son derece yanlış olduğunu belirterek, gemide 615 er ve 59 subayın atıl olarak tutulmasını cinayet olarak*" niteleyerek, "*Amiral Merten'in mayın hatlarının altından bir denizaltının geçmesini mümkün görmediğinden, başlangıçta geminin fırtına nedeniyle kopan bir mayın nedeniyle battığını düşündüğünü, atılan torpidonun dümen aksamının dalgıç tarafından çıkarılması sonrasında ikna olduğunu*" belirtmiştir.⁹¹

Mesudiye zırhlısının batışına dair dönemin gazetelerine gönderilen 15 Aralık 1914 tarihli resmi tebliğde "*Mesudiye'nin dün demirlediği mahalde karaya oturduğu, geminin bir kısmının su üstünde kalarak personelinin tümünün karaya çıkarıldığı*" ifadesi yer almış, Amiral Merten'in başlangıçta düşündüğü gibi gemiye sürüklenen bir mayının çarptığına ya da gerçekte olduğu gibi denizaltı tarafından bir torpido atıldığına değinilmemiştir.⁹² İlerleyen dönemde basında Mesudiye'nin batışına dair herhangi bir haber yer almamıştır.

8. Mayın hatlarının durumunu gösterir kroki ektedir. Mesudiye'nin Nara civarında bulunarak Kilitbahir ve Çanakkale arasından geçme isteyecek düşman donanmasına karşı ateş açması ateş tesirinin dağılarak azalmasına neden olacağından kabul olunamaz. Düşman donanması istihkamlarımızın etkili ateşleri altında bulunduğu esnada Mesudiye'nin kendi toplarıyla muharebeye iştiraki daha faydalı olur. Kepez'deki mevkiinin alınmasından önce bir teşebbüs olursa daha önceden verilen talimat çerçevesinde hareket edecektir." Bkz. Kurtoğlu, a.g.e., ss. 25-26.

⁹⁰ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, ss. 104, 109.

⁹¹ Tekirdağlı H. Sami Bey'in konu hakkındaki görüşleri için bkz. Hermann Lorey, Türk Sularında Deniz Hareketleri, (çev. Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami), Deniz Matbaası, İstanbul 1936, ss. 182-186.

⁹² Bahse konu resmi tebliğ 16 Aralık 1914 tarihli İkdâm ve Tasvir-i Efkâr gazetelerinde şu şekilde yer almıştır: "*Eski kışla gemisi Mesudiye dün demirlediği mahalde itmeğe başlayarak karaya oturmuştur. Geminin bir kısmı su üstünde kalmıştır. Efrâd kâmilin karaya çıkmıştır.*" Bkz. Murat Çulcu, İkdâm Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar, Cilt I, Denizler

Deniz Lisesinde tarih öğretmenliği yapan Fevzi Kurtoglu da “*bir harp gemisinin sabit bir istihkam olmadığını, bütün özelliğini seyyar bir kale olmakla kazandığını, iki filonun muharebesi esnasında manevra yaparken aynı noktada kalmaktan kaçındığını belirterek, Mesudiye’yi merkez tabyaların ilerisinde demirletenlerin onu yalnız denizaltı değil top muharebesinde bile mahvolmaya mahkum ettiklerinin*” altını çizmiştir.⁹³

İtilâf donanmasının Çanakkale’deki ilk başarılı denizaltı harekâtı sonucunda batan Mesudiye zırhlısında ilk aşamada Bolayır römorkörü ve diğer küçük deniz araçlarıyla 48 subay ve 574 erbaş/er kurtarılmıştır. Kayıp olan personelin bulunması için çalışmalara başlanmış ve tumba olduktan sonra karinası ve sancak bordasının bir kısmı su üstünde kalan gemide mahsur kalanların kurtarılması için kaynak kesme makinesine ihtiyaç duyulmuştur. Bölgede bulunmaması nedeniyle Samsun römorkörü tarafından İstanbul’dan getirilen makine Çanakkale’ye ulaşınca kadar tahrip fişekleriyle karinada delikler açılarak gemi içindekilere süt ve temiz hava verilmesi sağlanmıştır. Kaymak kesme makinesinin gelmesiyle birlikte çelik saclar kesilerek 36 saatlik yoğun çalışma sonucunda 5 subay ve 3 erbaş/er kurtarılmış, 10 makineci subay ve 25 erbaş/er şehit olmuştur.⁹⁴ Şehit subaylardan ikisinin naaşı ve birinin bir bacağı çıkarılarak gömülmüş, diğer personelin naaşı gemi içerisinde kalmıştır.⁹⁵ Şehitlerin anısına Barbaros Şehitliği’nde bir kitabe ve Kepez sahilinde bir anıt yer almaktadır.

Bazı kaynaklarda⁹⁶ gemide hayatını kaybedenler arasında Alman personelin de olduğundan bahsedilse de Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi Künye Defterleri arasında bulunan 164 ve 165 numaralı Şüheda Defterlerinde Alman personelin isminin yer almadığı görülmektedir. Ayrıca Abidin Daver tarafından kaleme alınan “*Mesudiye Zırhlısında Gemi ile Birlikte Batan ve Daha Sonra Kurtarılan Denizcilerin Başından Geçen Olaylar*” isimli

Kitabevi, İstanbul 2004, s. 85; Mithat Atabay, *Tasvir-i Efkar Gazetesi’nde Çanakkale Savaşları*, E Yayınları, İstanbul 2014, s. 28.

⁹³ Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 43.

⁹⁴ Şehit olan personelin isimleri için bkz. Piri Reis Araştırma Merkezi, *Mesudiye Zırhlısı*, Deniz Basımevi, İstanbul 2007, ss. 84-85; Otay, *a.g.e.*, ss. 328-331.

⁹⁵ *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, ss. 534-535. Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa, Mesudiye’nin batırılmasına ilişkin 20 Aralık 1914 tarihinde Başkomutanlık Vekaletine gönderdiği raporda ve Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişi Amiral Guido von Usedom çektiği telgrafta şehit olan erbaş/er sayısını 24 olarak belirtmişse de Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivinde Künye Defterleri arasında bulunan 164 ve 165 numaralı Şüheda Defterlerinde yapılan araştırma sonucunda bu sayının 25 olduğu tespit edilmiştir. Bkz. Otay, *a.g.e.*, ss.283-284; Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2007), ss. 83-87.

⁹⁶ Fransız Deniz Subayı Auguste Thomazi, *Çanakkale Deniz Savaşı*, (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 12.

eserde gemide Alman personelin bulunmadığı bilgisi yer almaktadır.⁹⁷ Ayrıca Alman Subayı Hermann Lorey de “*Türk Sularında Deniz Hareketleri*” isimli eserinde Nusret mayın gemisi, Sultanhisar torpidobotu, Muavenet-i Milliye torpido muhribi ve Barbaros Hayreddin ile Turgutreis zırhlıları başta olmak üzere Türk gemilerinde görev yapan Alman personelinin faaliyetlerinden söz ederken Mesudiye’de Alman personel görevlendirmesi yapıldığına dair bir hususa değinmemiştir. Tüm bu kaynaklar değerlendirildiğinde Mesudiye’nin battığı 13 Aralık 1914 tarihinde gemide Alman personelinin bulunmadığı söylenebilir.

Mesudiye’de şehit olan erbaş/erlerin ailelerinden geriye kalan eş, çocuk, anne ve babalarına belirli koşullar dahilinde aylık bağlanmıştır. Aile başına yüzer kuruş olmak üzere, bu aylıklar eş ve kız çocuklara evleninceye kadar verilmeye devam etmiştir. Ayrıca geminin batışı sırasında eşya ve kıyafetlerini kaybeden subaylara maaşlarının iki katı tutarında bir para verilmiştir.⁹⁸

Mesudiye’nin 2’nci Komutanı Kd.Yzb. Üsküdarlı Rıfat Efendi⁹⁹ gemide alınan tedbirleri şu sözlerle anlatmıştır: “...15’lik topların cephanesini korumak için boş kömürlüklere kum doldurduğumuz gibi, çıkarılan üç topun ağırlığına eşit olmak ve denge sağlamak üzere mukabil bordaya kum ve zincir koymuştuk. Gemi baştan demirli kıçtan şamandıraya bağlı yatıyor ve bir denizaltı hücumuna karşı da, sözde şıpkalarla muhafazaya alınmış bulunuyordu. Şıpkalar hiç de muntazam şeyler değildi. Çanakkale’de bir ambardan aldığımız eski püskü tellerle bu şıpkaları uydurma olarak kendimiz yapmıştık. Kepez’e demirledikten sonra bütün işimiz gücümüz muhalif rüzgarlarla, akıntı ve anaforlarla yer değiştiren ve bozulan sallara takılı şıpkaları düzeltmeye çalışmaktı. İki bir altüst olan derme çatma şıpkalarımızın tamirinden başka eratin eğitimiyle meşgul oluyor muntazam talimler yapıyorduk. Maalesef bizi kömürsüz bırakmışlardı. Birkaç seyyar hedeflere atış talimi de yaptık. Mesudiye büsbütün batıp yok olmasın diye, bizi oraya, tehlikenin ağzına atmış olanlar, gemiyi sık suda demirletmişlerdi...”¹⁰⁰

Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 7 Ekim 1914 tarihinde yayımlanan “Boğaz Tahkimatında Bazı Değişiklikler Meydana Gelmesi Üzerine Yeniden Düzenlenen Genel Yönerge” gereği Kepez-Soğanlı bölgesinin savunma sorumluluğu Kepez, Havuzlar

⁹⁷ Piri Reis Araştırma Merkezi, a.g.e., (2007), s. 83. Abidin Daver tarafından kaleme alınan eser Deniz Müzesi Komutanlığı arşivinde bulunmakta olup, basılmamıştır.

⁹⁸ Piri Reis Araştırma Merkezi, a.g.e., (2007), s. 87.

⁹⁹ Kd.Yzb. Rıfat Efendi Mesudiye’nin torpido hücumuna uğradığında Gemi Komutanı Bnb. Fazıl Bey’in Çanakkale’de bulunduğunu ve yerine kendisinin vekalet ettiğini belirtmiştir. Otay, a.g.e., s. 190.

¹⁰⁰ Otay, a.g.e., s. 191.

ve Soğanlı gruplarına verilmiş, Mesudiye zırhlısına da bulunduğu yerden bu bölgenin görevine yardım etme emri verilmiştir. Buna göre bu bölgedeki birliklerin görevi *“küçük çaptaki toplarla özellikle geceleyin torpido hücumlarına karşı savunma yapmak ve torpil hattını korumak, büyük çaplı toplarla Boğaz’dan geçen düşman donanmasını uzaktan durdurmak ve obüs bölgesine yardım etmek, düşman filosunun Çanakkale-Kilitbahir gruplarıyla kesin sonuçlu muharebeye girişmesi halinde büyük çaplı toplarla muharebeye katılmak”* olarak belirlenmiştir.¹⁰¹ Mesudiye Komutanı, bu görev için personelin ve özellikle topçuların eğitim seviyesini yükseltmek amacıyla çaba sarf etmiş, ancak 25 Kasım 1914 tarihinde yapılan atış eğitimi sırasında hedefin halatının çarparak bir mayını infilak ettirmesi sonucunda Müstahkem Mevki Komutanlığı mayın hattı civarında eğitim yapılmasını yasaklamıştır.¹⁰²

Gemide mahsur kalan personeli ve değerli malzemeyi kurtarma çalışmalarında Mesudiye personelinden 23 kişinin yanı sıra 10 dalgıç, İnşaat-ı Cedide Fabrikasından 8 ve İmalat-ı Mütenevvia Fabrikasından 1 kişi görev almıştır. Yaralıların kurtarılması sonrasında gemide bulunan gizlilik dereceli dosya, evrak, plan ve kitapların kurtarılması için de çalışma yapıldıysa da bu belgelerin komutan kamarasında bulunan evrak dolabında kilitli olması nedeniyle çıkarılması mümkün olmamıştır.¹⁰³ Kurtarılan 2 subay ve 100 er batmadan önce Mesudiye’den çıkarılan 3 adet 152 mm’lik toplarla tesis edilen Baykuş (Mesudiye) Bataryası’nda, 2 subay ve 120 er Denizaltı Gözetleme Bölüğünde, 3 subay ve 40 er gemiden top çıkarma faaliyetlerinde görevlendirilmek üzere Çanakkale’de bırakılmış, kalan personel İstanbul’a gönderilmiştir. 1915 yılı Ocak ayı sonuna kadar, Mesudiye’den 5 adet 76 mm ve 5 adet 57 mm’lik top çıkarılarak tabya ve bataryalara konulmuştur. Savaşın sonuna kadar Mesudiye’den 3 adet 152 mm ve 8 adet 57 mm’lik top daha çıkarılmıştır. Çıkarılan bu toplarla Aktepe ve Akyarlar bataryaları tesis edilmiştir.¹⁰⁴ Baykuş Bataryası 18 Mart 1915 tarihinde gerçekleşen Çanakkale Deniz Muharebesi’nde 152 mm çapında 96’sı zırh delici, 18’i çelik olmak üzere toplam 114 mermi sarf etmiş, özellikle Erenköy Koyu’na doğru manevra yapan HMS Irresistible ve Fransız Bouvet zırhlıları üzerinde etkili atışlar yaparak zaferin kazanılmasına katkı sağlamıştır.¹⁰⁵

¹⁰¹ Yönergenin tam metni için bkz. *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, ss. 517-523.*

¹⁰² Kurtoğlu, *a.g.e., s. 46.*

¹⁰³ Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e., (2007), ss. 85-86.*

¹⁰⁴ *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 110.*

¹⁰⁵ Baykuş Bataryası HMS Irresistible’a iskele borda, pruva bacası ve köprüüstünden, Bouvet’ye iskele kış omuzluğu ve iskele kırlangıcından çok sayıda isabet sağlamış ve her iki gemide de yangın çıkmasına neden olmuştur. Baykuş Bataryası’nın 18 Mart 1915 tarihli Harp Ceridesi için bkz. “18 Mart 1915 Muharebesi’ne

Baykuş Bataryası'nı Çanakkale'de konuşlu diğer tabya ve bataryalardan ayıran en önemli özellik, tüm personelinin denizcilerden oluşmasıdır. Ayrıca 8 Mart 1915 sabahı Erenköy Koyu'nda kıyıya paralel olarak 26 mayın dökerek 18 Mart günü muharebenin kazanılmasında en büyük etkiyi yapan Nusret mayın gemisinin bu harekâtına katkı sağladığı konusunda yaygın bir görüş vardır. *“Müttefik filonun 19 Şubat 1915 tarihinden itibaren Çanakkale Boğazı içerisinde gerçekleştirdiği harekâtlarda; gemilerin kıyı topçu ateşinden etkilenmemek amacıyla özellikle Erenköy Koyu'na yöneldiklerinin bataryalar tarafından gözlemlendiği ve bunun sonucunda bu koyda bir mayın hattının kurulmasının kararlaştırıldığı”*¹⁰⁶ bilgisi de bu raporun denizciliği bilen ve gemi hareketlerini yorumlayabilen personel tarafından verildiğini desteklemektedir.

Yeterli performansa sahip olmayan makineleri ve ülkede gerekli onarım teşkili bulunmaması nedeniyle 234 mm çapındaki toplarının savaş öncesinde İngiltere'ye gönderilmiş olması, Mesudiye'yi bir gemi için en önemli iki unsur olan duruş ve vuruş gücünden yoksun bırakmıştır. Donanmada aktif görev alması mümkün olmayan geminin mevcut toplarından yararlanmayı planlayan Amiral Souchon ve Amiral Merten, Çanakkale Boğazı'nda savunmanın temelini teşkil eden mayın hatlarının korunması amacıyla Mesudiye'yi sabit bir batarya olarak kullanmayı düşünmüş, bunun sonucu olarak geminin kaybı kaçınılmaz olmuştur.

Yeni bir silah olan denizaltı tehlikesi hariç tutulduğunda bile, büyük çaplı ve ateş gücü yüksek toplara sahip olan İtilâf donanmasının sabit duran bu gemiyi hedef olarak kabul edeceği açıkça görülmektedir. Ayrıca Mesudiye'nin azami etkili menzili yaklaşık 11 bin metre olan altı adet 152 mm topu ve kısıtlı cephanesiyle uzak mesafedeki müttefik donanma gemileri üzerinde ne derece etkili olabileceği de şüphelidir. Gemi Komutanının ve gemide görevli subayların konuya ilişkin sakıncalarını yazılı olarak bildirmesine rağmen bu kaygıların görmezden gelinmiş, “yara alması halinde tamamen batmadan dibe oturacağı” gibi yanlış bir varsayımla sığ suya demirletilen Mesudiye zırhlısı hiçbir yararlılık göstermeden sulara gömülmüştür.

Katılan Tabya ve Bataryaların Muharebe Raporları” *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2014, ss. 279 -281; *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012, s. 186.

¹⁰⁶ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, ss. 173-174; Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri Cilt II Boğazlar Etrafında Mücadele*, (çev. Tacettin Talayman), Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s. 61; Kurtoğlu, a.g.e., s. 109; Ayrıca bkz. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, a.g.e., ss. 39-47.

I. Dünya Savaşı'nın Victoria Haçı ile ödüllendirilen ilk denizaltıcısı olan Yzb. Holbrook komutasındaki HMS B-11 denizaltısının başarısı İngiltere'nin yanı sıra Avustralya'da da büyük yankı uyandırmıştır. Savaş nedeniyle yükselen karşıtlık nedeniyle Alman asıllı halkın yaşadığı birçok yerleşim yeri gibi Germantown kasabasının da ismi değişerek B-11 Komutanına atıfla Holbrook olmuştur.¹⁰⁷

Mesudiye zırhlısının batışı Osmanlı donanması için askeri açıdan önemli bir kayıp oluşturmaya da savaşı yeni bir alana taşıyacak önemli bir gelişme olmuştur. Bu olay sonrası İtilâf denizaltıcıları mayın tehlikesi ve şiddetli akıntılara rağmen Boğaz'ın geçilebileceğini düşünürken, 3 Kasım 1914 tarihinde yapılan bombardımanla birlikte Çanakkale Boğazı'nda şekillenmeye başlayan savunma düzeni Mesudiye'nin batışı sonrasında denizaltı tehdidini de kapsayacak biçimde değişmiştir.

2.2. HMS E-15 Denizaltısının Boğaz'ı Geçme Girişimi ve Batırılışı

Teknik kısıtlamalarına rağmen HMS B-11'in başarılı harekâtı sonrası Müttefiklerin 18 Mart 1915 günkü kayıpları da donanmanın Boğaz'ın dışında kalarak Çanakkale'de kara harekâtını destekleyecek şekilde görevlendirilmesine neden olmuş, Çanakkale Boğazı'nın ancak denizin altından geçilebileceği düşüncesi bölgede daha modern denizaltıların konuşlandırılmasının önünü açmıştır. Böylece Çanakkale'deki savaşı yaklaşık sekiz ay süreyle Marmara'ya taşıyacak olan E sınıfı denizaltılar Boğaz önü adalarındaki limanlara gelmeye başlamıştır.

HMS E-11, HMS E-14 ve HMS E-15 denizaltıları, destek gemisi HMS Adamant'ın refakatinde 27 Mart 1915 tarihinde Portsmouth'dan ileri harekete geçmiş, Cebelitarık Boğazı'nda kısa bir yakıt bütünlemesini müteakip 7 Nisan 1915 tarihinde Malta'ya varmıştır. Şaft arızası nedeniyle ortaya çıkan onarım ihtiyacı E-11'in Malta'da kalmasını gerektirmiş, Adamant destek gemisi ile birlikte 9 Nisan 1915 tarihinde Limni Adası'nın Mondros Limanı'na ulaşan E-14 ve E-15 denizaltıları bu bölgede görevlendirilen ilk E sınıfı denizaltılar olmuştur.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Fred ve Elizabeth Brenchley, *Stoker'in Denizaltısı*, (çev. Pervin Yanıkkaya), Ayhan Matbaası, İstanbul 2003, s. 62. 2001 yılında Holbrook kasabası ile Ordu'nun Mesudiye ilçesinin kardeş şehir olma projesi her iki belediye meclisinin gündemine getirilip olumlu karşılanmışsa da zamanla unutulmuş ve bugüne kadar konuyla ilgili herhangi bir karar alınmamıştır. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.denizhaber.net/mesudiye-zirhlisi-derin-sularinda-bekliyor-haber-34035.htm> (Erişim Tarihi: 08.03.2024)

¹⁰⁸ Jameson, *a.g.e.*, p. 32.

14 Nisan 1915 tarihinde Mondros Limanı'nda demirli bulunan sancak gemisi HMS Queen Elizabeth'te Komodor Keyes'in başkanlığında, denizaltı destek gemisi HMS Adamant Komutanı Yb. F.A. Sommerville, Bnb. Pownall, E-14 Komutanı Bnb. E.C. Boyle, E-15 Komutanı Bnb. Theodore S. Brodie ile Koramiral John Michael de Robeck'in karargâhında görevli ve aynı zamanda E-15 Komutanının ikiz kardeşi olan Bnb. C.G. Brodie'nin katılımıyla bir toplantı yapılmıştır. Toplantının gündemini Çanakkale Boğazı'nın denizaltılarla geçilip geçilemeyeceği oluşturmuştur. Mayınların ve kıyı topçusunun su üstü gemileri için tehlikesi devam ettiği için donanmanın desteklediği kara harekâtına karar verilmiş olması, Marmara'ya ulaşmak için denizaltıların kullanılmasından başka bir yol bırakmamıştı.¹⁰⁹

Bu geçiş için Avustralya denizaltısı HMAS AE-2 Komutanı Bnb. Henry Stoker tarafından yapılan plan karanlıkta Boğaz girişine kadar satıhta gitmeyi ve bu noktada dalışa geçmesini gerektiriyordu. Bu sırada gemilerden yapılan atışlar ve uçakların kullanılmasıyla dikkatin dağıtılması hedeflenmişti. Komodor Keyes tarafından *"bu planın başarı şansının olup olmadığı"* sorusuna tüm katılımcıların aksine olumlu cevap veren E-15 Komutanı Çanakkale Boğazı'nı geçme girişimi için görevlendirilmiştir.¹¹⁰ Bnb. Brodie'nin bu görevin başarılabilirliğini düşünmesinde 12 Nisan 1915 tarihinde Yb. Charles Samson'ın idaresindeki bir uçuşa gözlemci olarak katılması ve geçiş sırasında satha çıkabileceği mevkilerin kontrolünü yapmasının önemi büyük olmuştur.¹¹¹ Toplantıda ayrıca geçiş yardımcı olması maksadıyla İngiltere'nin Çanakkale Eski Konsolos Yardımcısı ve aynı zamanda istihbarat subayı olarak görev yapan gönüllü ihtiyat¹¹² yüzbaşı Clarence Edward Stanhope Palmer'ın da harekât sırasında denizaltıda bulunması için Londra'dan talepte bulunulması kararlaştırılmıştır.¹¹³

*"Müttefik denizaltılarından birinin Marmara'ya girip sancak göstermesi durumunda Gelibolu Yarımadası'ndaki tüm Türklerin aman dileyeceği"*¹¹⁴ düşüncesinde olan İngiltere Savaş Bakanı Lord Kitchener'in de desteklediği bu girişim için hazırlıkların tamamlanması

¹⁰⁹ Rudenno, *a.g.e.*, ss. 64-65; Richard Compton-Hall, *Submarines at War 1914-1918*, Periscope Publishing, Cornwall 2004, p. 164.

¹¹⁰ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 76-77.

¹¹¹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 65; Hall, *a.g.e.*, p. 164.

¹¹² Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR) ifadesi için gönüllü ihtiyat tabiri kullanılmıştır.

¹¹³ Roger Keyes, *The Naval Memoirs of Admiral of the Fleet Sir Roger Keyes: The Narrow Seas to the Dardanelles 1910-1915*, Thornton Butterworth Ltd, London 1934, p. 288.

¹¹⁴ Ian Hamilton, *Gallipoli Diary*, Vol. I, Edward Arnold, London 1920, pp. 6-7; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 269.

sonrasında 16 Nisan 1915 tarihinde Amiral de Robeck imzalı harekât emri HMS E-15'e ulaşmıştır. Bu emre göre;

“E-15 denizaltısı öğleden önce ileri harekete geçerek hava kararmadan Bozcaada'ya ulaşacak, göreve ilişkin son bilgileri almayı müteakip gece boyunca Boğaz girişine doğru ilerleyerek giriş zamanını karargâha bildirecek, fark edilmeden geçişini tamamlaması halinde Gelibolu önlerindeki gemilere hücum ederek ikinci bir emre kadar gözetleme görevine devam edecek, geçiş sırasında tespit edilmesi durumunda ise Çanakkale önlerindeki gemilere hücum ederek ilerleyecekti. Rüzgarın kuzeye dönmesi halinde akıntı fazla olacağından geçiş ertelenecekti. Ayrıca denizaltı tarafından gönderilecek telsiz telgraf mesajlarını almak üzere akşam saat 8'den itibaren gece süresince bir gemi görevlendirileceği ve belirli dönemlerde başka denizaltıların da kendisine katılabileceği” belirtilerek *“randevu noktası olarak 40° 34' K 27° 17'D mevki,¹¹⁵ Karabiga Koyu ve Ekinlik Adası olmak üzere üç farklı yer belirlendiği”* bildirilmişti.¹¹⁶

Harekât emri incelendiğinde; görevin başlangıç zamanı ve şartlarını, karşılaşılan durumlardaki muhtemel hâl tarzlarını, muhabere ile ilgili hususlarını içeren detaylı bir emir olduğu görülmektedir. Ayrıca bu emirde randevu noktalarına değinilmiş olması yakın dönemde Marmara Denizi'nde başka denizaltıların görevlendirileceği konusunda bir iradenin oluştuğunu göstermesi bakımından önemlidir.

Planlamaya göre denizaltı, havanın karanlık olmasından istifade ederek bataryasını iktisatlı kullanmak amacıyla Soğanlıdere önlerine kadar satıhta yol alacak, bu noktada dalışa geçerek Boğaz'ın orta hattından ilerleyecekti. Boğaz'ın en dar yeri olan Kilitbahir ile Nara'yı geçerken donanmaya bağlı uçaklar Çanakkale'ye hava saldırısı düzenleyerek dikkati kendi üzerine çekecekti.¹¹⁷ E-15 denizaltısı Mondros Limanı'nda HMS Queen Elizabeth zırhlısının açığında demirliirken 16 Nisan günü öğlene doğru Palmer da denizaltıya geçmiştir. Limanda bulunduğu süre içerisinde görev hazırlıklarına devam edilmiş, personele üç hafta yetecek kadar erzak denizaltıya yerleştirilmiştir. Bozcaada'ya hareketinden hemen önce Denizcilik Bakanı Churchill de bu zorlu görev öncesinde E-15 personeline moral vermek amacıyla

¹¹⁵ Belirtilen mevki Karaburun'un yaklaşık 5 mil kuzeyidir.

¹¹⁶ The National Archives, ADM M 04195/15 (Sailing Order of HMS E-15).

¹¹⁷ Corbett, *a.g.e.*, Vol. II, p. 302.

“Tanrıdan bu tehlikeli girişiminizi hızlandırmasını diliyorum” şeklinde bir telgraf göndermiştir.¹¹⁸

Çanakkale Boğazı’nı geçerek Marmara Denizi’ne ulaşan ilk denizaltı unvanını elde etmek amacını taşıyan E-15 denizaltısı karanlıktan istifade etmek amacıyla 17 Nisan 1915 saat 03.00’te Bozcaada Limanı’ndan avara etmiştir.* Boğaz yaklaşma hattında görünürlüğü azaltarak tespiti zorlaştırmak amacıyla balast tanklarını kısmen suyla dolduran Brodie saat 04.20’de Çanakkale Boğazı’ndan içeri girmiştir. Denizi aydınlatan projektörlere yakalanmamak için saat 04.30’da planladığı mevkiden daha önce dalışa geçmek zorunda kalmış, bir süre periskop umkunda ilerledikten sonra 25 metre derinliğe dalmıştır.¹¹⁹

Şiddetli akıntı nedeniyle Boğaz’ın orta hattı üzerindeki planlı rotasında ilerleyemeyen E-15, Anadolu kıyısına doğru sürüklenmiş ve saat 05.30’da Dardanos Bataryası önünde karaya oturmuştur. Dipten kurtarma manevrası sırasında sarnıçlarını boşaltan denizaltı satha çıkınca bataryalar tarafından ateş altına alınmıştır. Dardanos Bataryası tarafından atılan bir top mermisinin denizaltının yelkenine isabeti sonucu burada bulunan denizaltının komutanı hayatını kaybetmiştir. 2’nci Komutan Yzb. Edward John Price komutayı devralarak denizaltıya kurtarma manevrası yaptırmak istemişse de makine dairesinin de hasar almasıyla birlikte denizaltıyı yerinden hareket ettirebilme imkânı kalmamıştır. Bunun üzerine Price, Türklerin eline geçmemesi için personelin yardımıyla haritaları ve gizli belgeleri imha etmiş ve sonrasında gemiyi terk emri vermiştir.¹²⁰

Suya atlayan personelin bir kısmı yüzerek sahile ulaşmış, bir kısmı da küçük teknelerle denizden alınmıştır. Denizaltıda bulunan 31 personelden Palmer dâhil üç subay ile 13 astsubay ve erbaş/er sağ olarak, 9 astsubay ve erbaş/er ise yaralı olarak kurtarılırken komutan dâhil hayatını kaybeden personel sayısı altı olmuştur.¹²¹ Komutan dışındaki personelin hayatını kaybetmesinin nedeni; çoğu kaynaktaki¹²² makine dairesine isabet eden merminin açtığı delikten içeri giren deniz suyunun bataryalara temas ederek zehirli klor

¹¹⁸ Jameson, *a.g.e.*, p. 35.

* Avara etmek: Bir geminin veya teknenin yanaşmış olduğu bir liman, rıhtım veya iskeleden ayrılmasıdır.

¹¹⁹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, ss. 378-381 (Hasan Mevsuf Bataryasının 17 Nisan 1915 tarihinde E-15 İngiliz Denizaltısını Batırışı Hakkında Raporlar ve Ele Geçen Esirlerin İfadeleri); Jameson, *a.g.e.*, p. 35.

¹²⁰ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, ss. 378-381; Rudenno, *a.g.e.*, s. 68.

¹²¹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, ss. 378-381; Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I*, Başbakanlık Basımevi, Ankara 2005, ss. 91-92.

¹²² Julian Corbett, Victor Rudenno, Augusti Thomazi, William Jameson, Edwyn Gray ile Fred ve Elizabeth Brenchley ölüm nedenini bu şekilde belirtirken, Roger Keyes ile Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi, Cilt VIII ölüm nedeninin denizaltının yelkenine isabet eden mermi nedeniyle olduğunu ifade etmektedir.

gazının yayılması olarak açıklanırken, ölü sayısı kaynaklar arasında farklılık göstermektedir.¹²³ Ancak denizaltıya ilişkin gemi jurnali ve harp ceridesi gibi kayıtların imha edilmesi ve esir edilenler tarafından herhangi bir rapor oluşturulamaması nedeniyle ölü sayısına ilişkin olarak personelin alınan ifadelerinin en güvenilir kaynak olarak ortaya çıktığı değerlendirilmektedir. E-15 personelinin olay sonrasındaki ifadeleri ve Londra’da bulunan İmparatorluk Savaş Müzesinin (Imperial War Museum) kayıtları incelendiğinde Komutan Brodie ve beş personelinin harekât sırasında hayatını kaybettiği bilgisine ulaşılmaktadır.¹²⁴

Kurtarılan personele gerekli tıbbi müdahale yapıldıktan sonra ifadeleri alınarak harekâtın gerçekleşme şekliyle ilgili bilgi ve düşmana ait istihbarat elde edilmeye çalışılmıştır. İfadelerinde denizaltının İngiltere’den ayrılmasından itibaren faaliyetlerini ve Boğaz’ı geçiş denemelerini detaylı bir şekilde anlatan personel, E-15’in sahilden uzakta demirli olmasına rağmen Mondros Limanı’nda bulunan Queen Elizabeth zırhlısı ve diğer muharip ve yardımcı sınıfı gemiler hakkında bilgi vermiş, E-14 denizaltısının yanı sıra B sınıfı iki veya üç denizaltının daha limanda bulunduğunu belirtmiştir. Gemilerin ve personelin ihtiyaçlarının her gün Malta’dan gelen nakliye gemilerince karşılandığını söyleyen denizaltı personeli, karaya çıkmadıkları için denizden görülen kırk veya elli kadar çadır dışında Limni Adası’na yapılan tertiplenme hakkında ve kısa süre kaldıkları Bozcaada’da gemilerin adanın diğer sahilinde bulunması nedeniyle buradaki gemilerle ilgili herhangi bir bilgi paylaşmamıştır. Görevin kapsamı hakkında kesin bilgi sahibi olmadıklarını ifade eden personel, muhtemel amaçlarının Boğaz’ı geçip rastladıkları gemilere torpido atmak olduğunu söylemiştir. Personelin ifadelerinden Mondros

¹²³ Olaya ilişkin Cevat Paşa tarafından gönderilen ilk raporda, yayımlanan resmi tebliğde ve Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi Cilt VIII’de Palmer dâhil 31 kişilik gemi personelinden üç subay ve 21 erin kurtarıldığı (bir başka deyişle sekiz kişinin hayatını kaybettiği) bilgisi yer almış, Julian Corbett, Victor Rudenno, Augusti Thomazi, Roger Keyes, William Jameson, Edwyn Gray ile Fred ve Elizabeth Brenchley ise denizaltı komutanı ile birlikte hayatını kaybedenlerin sayısının yedi olduğunu belirtmiştir.

¹²⁴ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, s. 380. İngiliz deniz tarihçisi Julian Corbett, denizaltıda hayatını kaybedenlerin ilk olarak sahile gömüldüğünü belirtmiştir. Bkz. Corbett, *a.g.e.*, Vol. II, p. 302. 1915 yılında İstanbul’daki Amerikan Konsoloslukunda çalışan diplomat Lewis Einstein da hayatını kaybedenlerin gömülmesi ilgili aynı bilgiyi paylaşıp da Cevat Paşa’nın bunu öğrenmesini müteakip, naaşların törenle İngiliz Mezarlığına defnedilmesi emrini verdiğini belirtmiştir. Bkz. Lewis Einstein, *Inside Constantinople: A Diplomat’s Diary During The Dardanelles Expedition April-September 1915*, E.P. Dutton & Co, Newyork 1918, p. 2. Günümüzde ise üç personelin mezarı Çanakkale’de, üçününki ise İngiltere’de bulunmaktadır. Bnb. Theodore Stuart Brodie, Ernest Valletta Hindman ve Frederick John Cornish’in mezarları Çanakkale İngiliz (Konsolosluk) Mezarlığında, Frederick John Gingell ve Arthur Housman’ın mezarları Portsmouth Naval Memorial Mezarlığında, James Henry Nash Tapper’ın mezarı ise Plymouth Naval Memorial Mezarlığında bulunmaktadır. Sağ olarak ele geçirilen personel Birinci Dünya Savaşı’nın sonuna kadar esir olarak tutulmuş, bu esirlerin sekizi muhtelif zamanlarda sağlık problemleri nedeniyle hayatını kaybetmiştir. İngiliz Milletler Topluluğu Savaş Mezarları Komisyonunun resmi internet sitesi için bkz. <https://www.cwgc.org> (Erişim Tarihi: 13.03.2024). HMS E-15 personeli ile ilgili detaylı bilgi için bkz. <https://livesofthefirstworldwar.iwm.org.uk/community/2530> (Erişim Tarihi: 13.03.2024).

Limanı'ndan hareket etmeden hemen önce HMS Queen Elizabeth zırhlısından denizaltıya geçen ve üniforma giyen Palmer'in görevinin bilinmediği ancak kılavuz olduğunun düşünüldüğü anlaşılmıştır.¹²⁵

Denizaltıda görevli olup esir edilen ihtiyat personeli Teğmen Geoffrey Fitzgerald de E-15'in harekâtına ilişkin şu raporu kaleme almıştır:

*"E-15 denizaltısı ile 16 Nisan gecesi Bozcaada'dan avara ettik ve gece saat 02.00'de sathıta ilerleyerek Boğaz'a girdik. Saat 04.00'te Kepez Feneri'nin aydınlatması üzerine dalışa geçerek 24 metre derinlikte ilerlemeye başladık. Saat 05.50'de tekrar periskop umkuna çıktık. Hava aydınlanırken akıntının etkisiyle Anadolu kıyısına doğru sürüklendiğimizi fark ettik ve 24 metre derinliğe daldık. Saat 06.00'da yeniden periskop umkuna çıkmaya çalışırken Kepez Feneri önlerinde karaya oturduk. Tornistan gitme çabamızın sonuç vermemesi üzerine balast sarnıçlarını boşaltarak satha çıktık. Karaya oturduğumuz yere yakın bir bataryanın ateşi altındaydık. Komutan ne olduğunu anlamak için kuleye çıktığında 15 cm çapındaki bir merminin hedefi oldu. 15-20 kez vurulan denizaltıyı terk etmeden önce evrakları ve haritaları imha ettik. Sahile yüzdüğümüzü fark eden Türkler ateşi kesti. Sahilde toplandığımızda, komutan ve 6 personelin hayatını kaybettiğini tespit ettik. Yaklaşık 10 kadar personel yara almadan sahile ulaşmıştı. Saat 09.00 sularında bizi Cevat Paşa'nın karargahına götürüp sorguladılar, ancak herhangi bir bilgi vermedik. Sonrasında bir torpidobotla İstanbul'a götürüldüğümüz 21 Nisan'a kadar Çanakkale'de kaldık. 22 Nisan sabahı 8'de İstanbul'a ulaştık."*¹²⁶

Aynı gün Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa, Başkomutanlık Vekâletine olaya ilişkin değerlendirmelerini ve denizaltı personelinin sorgusundan elde edilen bilgileri gönderdiği telgrafta:

"Saat 05.30'da set bataryalarının Kepez önlerinde bir denizaltı tespit ederek ateş açtığını, yelkeni suyun üzerinde kalan denizaltı personelinin dışarı çıkarak teslim olduğunu, 31 kişiden oluşan personelden iki subay, eski Çanakkale Konsolosu Palmer ve 21 erin kurtarıldığını, gemi komutanının öldüğünü, diğer personelin ise kayıp olduğunu, hasarlı kısmın üst tarafında olduğundan denizaltının kurtarılmasının mümkün olduğunu, muhtemelen denizaltının arızalandığını haber alan düşman uçaklarının öğleden sonra

¹²⁵ Askeri Tarih Belgeleri ss. 380-382.

¹²⁶ ADM M 08976/15 (Report of Sub Lt. Geoffrey Fitzgerald R.N.R.).

faaliyetlerini artırdığını, periskobu görülen bir düşman denizaltısının muhtemelen E-15'i tahrip etmek için Tenger önerine kadar dalarak geldiğini ancak Barbaros Bataryası'ndan açılan ateş sonucunda dönmek zorunda kaldığını, düşmanın batırma çabalarına rağmen on adet torpidosu bulunan denizaltının içindeki suyu boşaltarak kurtarma çalışmalarına devam edildiğini, denizaltının sancağının ele geçirildiğini ve çıkarılabilen eşyalar ile birlikte esir edilen denizaltı personelinin de en kısa sürede gönderileceğini” belirterek, E-15 personelinin paylaştığı bilgileri özet şeklinde mesajına eklemiştir.¹²⁷

E-15'in geçişi sırasında, Çanakkale Boğazi'ndeki tabya ve bataryaların dikkatini üzerine çekmek için havalanmış olan Yb. Samson idaresindeki uçakta bulunan Bnb. C.G. Brodie ikiz kardeşinin komutasındaki denizaltının Kepez Koyu'nda karaya oturduğunu ve yanında bir Türk torpidobotu bulunduğunu görmüştür. Saat 10.00'da Bozcaada'ya dönen Brodie durumu HMS Swiftsure'da bulunan Akdeniz Filosu bağlısı 3'üncü Görev Grup Komutanı Tuğamiral Stuart Nicholson'a rapor etmiştir. Brodie'nin önerisi üzerine denizaltıyı imha etmek üzere B-6 denizaltısını görevlendirilmesine karar vermiştir.¹²⁸

Kısa sürede hazırlıklarını tamamlayan B-6 denizaltısı komutanı Yzb. C.G. MacArthur, Swiftsure'da bulunan Amiral Nicholson'dan aldığı emri üzerine saat 11.03'te Bozcaada'dan ileri harekete geçmiştir. Saat 12.40'ta dalışa geçen denizaltı on beş dakika aralıklarla periskop umkuna çıkarak mevki atmıştır. Saat 15.10'dan itibaren yaşadığı pusula arızası nedeniyle periskop umkunda seyreden denizaltı Kepez'e yaklaştığında fark edilmiş ve kıyı bataryalarının ateşine maruz kalmıştır. E-15'i tespit edemese de onun yanında olduğunu düşündüğü bir römorköre saat 16.41'de yaklaşık 1.200 ila 1.300 yarda mesafeden sancak kovanından bir torpido hücumu geliştiren MacArthur, yoğun ateş nedeniyle atışı izleyemediğinden torpidonun hedefini vurduğundan emin olamamıştır.¹²⁹ Sahil bataryaları dönüşü geçen denizaltıyı on beş dakika daha ateş altına almıştır. Saat 18.39'da Boğaz çıkışında satha çıkan denizaltı HMS Scorpion ve HMS Wolverine muhriplerinin refakatinde saat 19.33'te Bozcaada'ya varmış ve HMS Swiftsure'un açığında demirlemiştir.¹³⁰

¹²⁷ Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132., ss. 378-379.

¹²⁸ The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Rear Admiral S. Nicholson).

¹²⁹ The National Archives, ADM M 04195/15 (Diary of Events of HMS B-6, 16.04.1915). Boğaz'ın girişinden bölgeyi gözlemleyen HMS Vengeance tarafından ise atış sonrasında römorkörün battığı bildirilse de Amiral Nicholson'un imzasıyla Amiral de Robeck'e gönderilen 22 Nisan 1915 tarihli raporda bu torpidonun daha sonra Boğaz dışında sağlam olarak bulunduğu belirtilmiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Rear Admiral S. Nicholson).

¹³⁰ The National Archives, ADM M 04195/15 (Diary of Events of HMS B-6, 16.04.1915).

B-6'nın bu girişiminin yanı sıra 17 Nisan'da öğleden sonra İtilâf donanması uçakları Boğaz'ın üzerinde uçarak Erenköy, İntepe ve Yıldız bataryalarının gerisini bombalamış, ayrıca denizaltıyı batırmak için üç bomba atılsa da isabet ettirememiştir.¹³¹ 17 Nisan gecesi HMS Scorpion ve HMS Grampus muhripleri Boğaz'a girerek HMS E-15'i tahrip etmeyi denemiştir. Scorpion muhribi denizaltının tahmini mevkisine bin yarda mesafeye gelerek tespiti çalışsa da E-15 denizaltısını görememiştir. Projektörler tarafından aydınlatılan ve bataryalarca ateş altına alınan gemiler görevi başaramadan Boğaz'ı terk etmek zorunda kalmıştır.¹³²

18 Nisan sabahı erken saatte Boğaz'a giren B-11 denizaltısı Kepez önlerine kadar gelse de denizaltının komutanı Yzb. Holbrook'un sis nedeniyle E-15'i görememesi üzerine geri dönmüştür. Saat 13.30'da mayın tarama görevi yapan muhripler eşliğinde Boğaz içerisine giren HMS Triumph ve HMS Majestic zırhlıları yaklaşık 10 bin 500 yarda mesafeden HMS E-15'i batırmak için ateş açmış, ancak herhangi bir isabet kaydememiştir. Bu görev sırasında bir uçak da gemilerin atışları için gözlem görevi yapmıştır. Tabya ve bataryaların şiddetli ateşi nedeniyle geri dönmek zorunda kalan gemiler, herhangi bir hasar almadan Boğaz dışına çıkmıştır.¹³³

E-15'in karaya oturması sonrasında uçaklar, zırhlılar ve denizaltılarla yapılan batırma girişimlerinin başarısız olması, denizaltının Türkler tarafından yüzdürülmesini engellemek amacıyla Amiral Nicholson'un daha yakından atış yapabilecek unsurları görevlendirmesine neden olmuştur. 18 Nisan gecesi Triumph ve Majestic zırhlılarına ait birer motorlu vasıta ve gönüllülerden oluşan gemi personeli, 26 Şubat 1915 tarihinde Kumkale bölgesinde bulunan topların tahrip edilmesi harekâtındaki başarısı nedeniyle Victoria Haçı ile taltif edilen Bnb. Eric Robinson¹³⁴ komutasına verilmiştir. 14 inç çapında ikişer adet torpido kovani monte edilen vasıtalar kısa sürede hazır hale getirilmiştir. Harekâta Bnb. Robinson dahil HMS Vengeance'dan iki, HMS Triumph'tan on bir, HMS Majestic'ten on iki personel görev almıştır.¹³⁵

¹³¹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Sayı: 132, s. 378; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 196.

¹³² Keyes, a.g.e., p. 288.

¹³³ Amiral Nicholson 22 Nisan 1915 tarihli raporunda gemilerin Kepez Feneri yerine başka bir feneri hedef aldığını belirtmiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Rear Admiral S. Nicholson).

¹³⁴ HMS Vengeance emrinde görev yapan Bnb. Eric Robinson ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Stephen Snelling, *VCs Of The First World War Gallipoli*, Wrens Park Publishing, Stroud 1999, pp. 1-5.

¹³⁵ The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Lcdr. E. Robinson).

Aldığı emir doğrultusunda 18 Nisan akşamı saat 18.00'de HMS Vengeance zırhlısından HMS Triumph'a geçen Bnb. Robinson, HMS Majestic'in torpido subayı Yzb. Claud Godwin'in de saat 20.30'da gemiye gelmesiyle harekât planını oluşturmuştur. Ay ışığı ve Türklerin genelde saat 21.00'de başlayan gemi hareketlerine alışması göz önüne alınarak, gemiden ayrılış saati 22.00 olarak belirlenmiştir. Plana göre; iki vasıta Soğanlıdere önlerine kadar birlikte ilerleyecek, bu noktada Majestic'in vasıtası Triumph'a ait vasıtayı belirli mesafeden takip edecekti. İlk olarak öndeki vasıta tarafından gerçekleştirilecek hücumun başarısız olması halinde, diğer vasıta E-15'e torpido hücumu geliştirecekti.¹³⁶

Plana uygun olarak ilerleyen Triumph'a ait vasıta Soğanlıdere'yi geçmesiyle birlikte saat 23.45'te kuzeyden beş, güneyden üç olmak üzere toplam sekiz ışıldakla aydınlatılarak ateş altına alınmıştır. Işıkların etkisiyle görüşü azalan Robinson'un bulunduğu vasıta yaklaşık 300 yarda mesafeden E-15'e bir torpido ateşlemiştir. Torpidonun hedefini bulmaması üzerine yaklaşık 400 yarda geride bulunan Majestic'in vasıtası yaklaştırmaya devam etmiş, bir projektörün ışığının denizaltıyı aydınlatmasıyla yaklaşık 200 ila 300 yarda mesafeden kısa aralıklarla her iki torpidosunu da ateşlemiştir. Godwin ve vasıtada bulunan personel ikinci torpidonun denizaltıyı yelkeninin hemen ön tarafından vurduğunu görmüştür. Bu sırada atılan bir top mermisiyle su hattından vurulan Majestic'in vasıtası su almaya başlamış, isabet sonucu hayatını kaybeden bir er dışında personel, Triumph'ın vasıtasına alınmıştır. Ateş altında Boğaz çıkışına yönelen vasıta, herhangi bir hasar almadan saat 01.40'ta Morto Koyu'nda kendisini bekleyen torpido muhriplerine ulaşmayı başarmıştır.¹³⁷ Bu olaydaki başarısı nedeniyle Victoria Haçı ile taltif edilen Robinson'un rütbesi yarbaylığa yükseltilmiş, her iki vasıtada görev alan personele cesaretleri ve başarısı karşılığında nişan verilmiştir.¹³⁸

18 Nisan gecesi gerçekleşen harekât sonucunda torpido ile vurulduğu rapor edilen E-15'in durumunu yerinde tespit etmek, gerekirse denizaltıya ve fırsat hedefi olarak ortaya çıkabilecek gemilere torpido hücumu geliştirmek maksadıyla HMS B-6 denizaltısı görevlendirilmiştir. Bnb. C.G. Brodie'nin de gözlem yapmak amacıyla içinde bulunduğu B-6 denizaltısı Yzb. MacArthur komutasında ilerleyen 19 Nisan sabahı saat 04.00'te Çanakkale Boğazı'na girmiştir. Bir saat süreyle satıhta ilerleyen denizaltı, dalışa geçmiş ve fark

¹³⁶ The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Lcdr. E. Robinson).

¹³⁷ The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Lcdr. E. Robinson).

¹³⁸ Keyes, *a.g.e.*, p. 289; Wester Wemyss, *The Navy In The Dardanelles Campaign*, Hodder and Stoughton Ltd, London 1924, p. 57; Snelling, *a.g.e.*, p. 5

edilmemek için yarım saat aralıklarla periskobunu satha sürerek saat 07.00'de Soğanlıdere önlerine ulaşmıştır. Yaklaşık 2 kts süratle E-15'e yaklaşırken saat 07.30'da kumluk bölgede karaya oturan B-6 denizaltısı, dipten kurtulmak için sarnıçlarını boşalttığında Dardanos sahiline 300 yarda, E-15'e ise yaklaşık 150 yarda mesafede satha çıkmıştır. Üç buçuk dakika süreyle denizin üstünde kalmasına rağmen herhangi bir ateşe maruz kalmamış, dalışa geçerken sahilden yapılan kısa süreli ve etkisiz atışlar da denizaltıya herhangi bir zarar vermemiştir. Bu sürede E-15'in durumunu inceleyen MacArthur ve Brodie denizaltının kullanılmaz hale geldiğinden emin olduğundan dönüşe geçmiştir. Boğaz çıkışına kadar aralıklı olarak kadar sahil bataryalarının ateşi devam etmiştir. Ateşin kesilmesi üzerine saat 09.42'de satha çıkan B-6 denizaltısı bataryalarını şarj ederek Bozcaada'ya dönmüştür.¹³⁹

E-15'in karaya oturmasına şahit olan personel esir edildiğinden İtilâf donanması komuta kademesi denizaltının kaybının gerçek nedenini öğrenememiştir. Amiral Nicholson 22 Nisan 1915 tarihli raporunda E-15'in karaya oturması ile ilgili olarak üç ihtimalden bahsetmiştir. Buna göre en kuvvetli ihtimalin Bnb. Brodie'nin ilerlerken kerteriz aldığı Boğaz'ın her iki yakasında da bulunan ışıldakların mevkisini karıştırarak yanlış rotada ilerlemesi olduğu belirten Amiral Nicholson, diğer bir ihtimalin dalmış durumda düşük süratle ilerleyen denizaltının şiddetli akıntıya kapılarak sürüklenmesi olduğunu ifade etmiştir. Son olarak ise denizaltının sahil bataryaları tarafından vurularak manevra imkanını kaybetme ihtimali üzerinde durmuştur.¹⁴⁰

E-15'in karaya oturması sonrasında Türk tarafı denizaltının yüzdürülmesi için inceleme ve çalışma yapmıştır. Liman Reisi Hamit Bey'in sorumluluğunda yürütülen çalışmalara 17 Nisan günü Musul torpidobotu ile denizaltıya gelen Mayın Grup Komutanı Kd.Yzb. Nazmi Bey ve Alman Yb. Vasildo da iştirak etmiştir.¹⁴¹ Müttefik uçakları ve gemileri tarafından yapılan bombardıman çalışmaları olmuş etkilese de 18 Nisan gecesi tamamıyla yüzdürülemez hale gelmesi öncesinde denizaltıda bulunan on adet torpido ve bazı parçaları çıkarılmış, ayrıca aynı gece denizaltıyı batırmak için atılan 35 cm çapındaki iki torpidodan biri de sabah yapılan araştırma sonucunda sağlam olarak ele geçirilmiştir.¹⁴² Esir edilen denizaltı personeli ve çıkarılan torpidolar 21 Nisan 1915 tarihinde Meksigrek vapuru

¹³⁹ The National Archives, ADM M 04195/15 (Diary of Events of HMS B-6, 19.04.1915).

¹⁴⁰ The National Archives, ADM M 04195/15 (Report of Rear Admiral S. Nicholson).

¹⁴¹ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 57.

¹⁴² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 196.

ile İstanbul'a gönderilmiştir.¹⁴³ Uğradığı torpido hücumu sonrası E-15 denizaltısı beş yılı aşkın bir süre yarı batık halde kalmış, 1920 yılında ise tamamen sökülüştür.¹⁴⁴

Karaya oturması sonrasında E-15'in Türkler tarafından ele geçirilmemesi için uçaklar, gemiler, vasıta motorlarının yanı sıra çok riskli olmasına ve aynı kaderi paylaşma ihtimaline rağmen denizaltılarla yapılan batırma girişimleri İngilizlerin bu konudaki kararlılığını göstermiştir. Denizaltıyı terk etmeden önce haritalar ve görev emri dâhil gizli evrakların imha edilmesi, görevin detaylarına ve müteakip hareket tarzına ilişkin istihbarat değeri taşıyan bilgilerin elde edilmesini önlemiştir.

E-15'in batışı sonrasında basında denizaltılarla ilgili haberler yer almıştır. Tasvir-i Efkâr'da: *"Boğaz'da denizaltılara karşı tüm önlemlerin alınmadığı sırada B-11'in Mesudiye'yi batırmasından cesaret alan Müttefiklerin, zırhlılarıyla geçemedikleri Çanakkale'yi denizaltılarıyla geçme çabalarına değinilmiş, bunun sonucunda önce Saphir, şimdi de E-15'in kaybedildiği belirtilmiştir. Her ne kadar bu başarının önemli olduğu vurgulansa da İngilizlerin çok sayıda denizaltıya sahip olduğu, denizaltıların sayıları ve teknik özellikleri verilerek açıklanmıştır."*¹⁴⁵

¹⁴³ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 58.

¹⁴⁴ HMS E-15 denizaltısının enkazının bulunduğu mevki ve günümüzdeki durumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, ss. 106-111.

¹⁴⁵ Gazetede yer alan haberin tamamı için bkz. Atabay, *a.g.e.*, ss. 183-185.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARA MUHAREBELERİ SIRASINDA İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTI

3.1. HMAS AE-2 Denizaltısının Görevi ve Batırılması (25-30 Nisan 1915)

HMAS AE-2 denizaltısı HMAS AE-1 ile birlikte Vickers Tersanesinde inşa edilmiş ve 28 Şubat 1914 tarihinde Avustralya donanmasına katılmıştır. İngiliz E sınıfların ilk sekizi ile aynı özellikleri taşıyan ve dört adet torpido kovanına sahip olan AE-1 ve AE-2 Avustralya donanmasının ilk denizaltıları olmuştur. Avustralya donanmasında denizaltıcılık konusunda tecrübeli personel bulunmadığından denizaltılarda Avustralyalı denizcilerin yanı sıra İngiliz personel de görevlendirilmiştir.¹⁴⁶ Hizmete girmeleri sonrasında Sydney’e gitmek üzere HMS Eclipse zırhlı kruvazörünün refakatinde 2 Mart 1914 tarihinde Portsmouth’tan ileri harekete geçmiştir. İntikal süresince denizaltılar yakıt tasarrufu, ana motor ve dizel jeneratör arızaları nedeniyle Eclipse tarafından zaman zaman yedeklenerek ilerlemiştir. Cebelitarık Boğazı’ndan geçen denizaltılar sırasıyla Cebelitarık, Malta, Port Said limanlarına ve Süveyş Kanalı’ndan geçmeyi müteakip Aden Limanı’na uğrayarak 9 Nisan 1914 tarihinde Kolombo Limanı’na ulaşmıştır.¹⁴⁷ Bu limanda Eclipse zırhlı kruvazörü dönüşü geçerken, refakat görevini HMS Yarmouth kruvazörü devralmıştır. 15 Nisan günü limandan avara eden denizaltılar Yarmouth’un refakatinde ve zaman zaman da yedeğinde 21 Nisan sabahı Singapur’a ulaşmıştır.¹⁴⁸

Singapur Limanı’nda görevi devralan HMAS Sydney kruvazörünün refakatinde seyre devam eden denizaltılar 5 Mayıs günü Darwin Limanı’na ulaşmıştır. Müteakiben Thursday Adası ve Cairns Limanı’na uğrayan AE-1 ve AE-2 denizaltıları 24 Mayıs sabahı ana limanları olan Sidney’de bulunan Garden Adası Üssüne varmıştır. Portsmouth’ta başlayan intikal süreci 60 günü seyirde olmak üzere 83 gün sürmüştür, bu sürede denizaltılar 9 bini kendi ana motorlarıyla olmak üzere yaklaşık 13 bin deniz mili mesafe kat etmiştir. O tarihte bir dünya rekoru olan bu intikal, İngiliz *The Times* gazetesi tarafından “*Şu ana kadar bir denizaltının yaptığı en çarpıcı seyahat*” olarak haberleştirilmiştir.¹⁴⁹ Denizaltıların uzun

¹⁴⁶ Piri Reis Araştırma Merkezi, *Marmara’da Denizaltı Avı: Sultanhisar ve Stoker’in Denizaltısı AE 2*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006, s. 54; Brenchley, *a.g.e.*, s. 12.

¹⁴⁷ HMS Eclipse kruvazörünün 2 Mart-9 Nisan 1914 tarihleri arasındaki refakat görevini kapsayan gemi journali için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Eclipse.htm (Erişim Tarihi: 25.03.2024).

¹⁴⁸ HMS Yarmouth kruvazörünün 15-21 Nisan 1914 tarihleri arasındaki refakat görevini kapsayan gemi journali için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-06-HMS_Yarmouth.htm (Erişim Tarihi: 25.03.2024).

¹⁴⁹ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 23-25.

bir seyir sonrası ana üslerine gelişi Avustralya basınında da yankı bulmuş; *Sunday Times, The Sun, The Daily Telegraph, The Mercury, The Sydney Mail* gazeteleri bu intikali “denizaltı tarihi açısından bir rekor olarak niteleyerek, denizaltıların fotoğraflarını ve Avustralya donanmasına sağlayacağı katkıları” tam sayfa olarak okuyucularıyla paylaşmıştır.¹⁵⁰

Denizaltılar I. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte Bismarck Takımadaları çevresinde ve Almanya’nın kontrolündeki Rabaul Limanı önlerinde görevlendirilmiş, AE-1 denizaltısı 14 Eylül 1914 tarihinde seyir halindeyken belirlenemeyen bir nedenle batmıştır. Alman kuvvetlerinin teslim olması ve Asya filosunun Falkland Savaşı’nda İngiliz filosuna yenilmesi sonrasında bölgede herhangi bir tehdit kalmaması üzerine HMAS AE-2 Komutanı Bnb. Henry Hugh Gordon Dacre Stoker’in de çabasıyla etkin görev yapabileceği bir bölgeye gönderilmesi gündeme gelmiştir.¹⁵¹

19 Aralık 1914 tarihinde Garden Adası Üssünden ileri harekete geçen¹⁵² denizaltı Avustralya’nın güney kıyılarını takip eden bir rotayla Melbourne Limanı’na ulaşmış, bu limandan Avustralya Kara Kuvvetlerinin Ortadoğu’ya gönderdiği ikinci kabileyi oluşturan ve 15 bin asker ve 5 bin atı taşıyan nakliye gemileriyle birlikte avara ederek batıya doğru yönelmiştir. Hint Okyanusu’nda Alman savaş gemisi kalmadığı değerlendirildiğinden, refakat için herhangi bir savaş gemisi görevlendirilmemiştir. Bu nedenle topla donatılan HMAS Berrima isimli nakliye gemisi tarafından yedeklenerek yol almasına rağmen, Bnb. Stoker ihtiyaç anında kullanmak üzere intikal sırasında torpidolarını hazır durumda tutmuştur.¹⁵³

Hint Okyanusu’na açılmadan önce Albany Limanı’na uğrayan konvoy, 31 Aralık 1914 tarihinde bu limandan ayrılmış ve intikal rotası üzerindeki limanlara uğrayarak 27 Ocak 1915 tarihinde Süveyş Kanalı’na ulaşmıştır. I. Kanal Harekâtının başlangıcına denk gelen bu geçiş, konvoyu tedirgin etse de intikale devam edilmiştir. Port Said Limanı’nda; İngiltere sularında görevlendirilmeyi bekleyen Stoker’in bu düşüncesinin aksine, AE-2 denizaltısına

¹⁵⁰ Alper Karaşin, “Avustralya Kraliyet Donanmasının Kurulması ve AE2 Denizaltısının Çanakkale Serüveni”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: XXII, Sayı: 44, 2022, s. 92.

¹⁵¹ Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2006), s. 54. Bnb. Stoker, bu konuyla ilgili olarak Savunma Bakanı George Pearce ile bizzat görüşerek denizaltının görevlendirilmesini sağlamıştır. Brenchley, *a.g.e.*, ss. 40-42.

¹⁵² HMAS AE-2 denizaltısının görev için son kez 19 Aralık 1914 tarihinde ayrıldığı Garden Adası Üssü’nde denizaltı personeline atfen bir anıt yer almaktadır. Bahse konu anıt 22 Nisan 2009 tarihinde Avustralya Savunma Bakanı ile Türkiye’nin Avustralya Büyükelçisi tarafından törenle açılmıştır.

¹⁵³ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 42-43; The Centenary of Australian Submarines 1914-2014, Official Commemorative Issue, RnR Publishing Ltd, Martinborough 2014, p. 42.

Çanakkale Boğazı açıklarında oluşturulan filoya katılma görevi verilmiştir. 1 Şubat günü konvoydan ayrılarak limandan avara eden denizaltı 5 Şubat 1915 tarihinde Bozcaada'ya ulaşarak Komodor Roger Keyes'in emrindeki İngiliz ve Fransız denizaltılarına katılmıştır.¹⁵⁴

Ertesi gün ilk karakol görevine başlayan Stoker, bu süreçte icra ettiği görevlerde bölgeyi yakından tanıyarak Çanakkale Boğazı'nı geçme planları yapma ve düşüncesini C.G. Brodie'nin aracılığıyla Komodor Keyes'e aktarma fırsatı bulmuştur. AE-2 denizaltısı 10 Mart 1915 tarihinde rutin olarak icra ettiği karakol görevi dönüşünde Filo Karargâhının taşındığı Mondros Limanı girişinde karanlık, sis ve yağmurun görüşü azaltması nedeniyle karaya oturmuştur. Bir muhribin yardımıyla oturduğu yerden kurtarılan denizaltının karinasında bölgenin kayalık olması nedeniyle delikler oluşmuştur. Limni Adası'ndaki onarım imkânları yetersiz olması kapsamlı bir onarıma ihtiyacı olan AE-2'nin Malta'ya gitmesini gerektirmiştir. Limanda yapılan küçük bir onarım sonucunda emniyetli seyre hazır hale gelen denizaltı kendi imkanlarıyla Malta'ya gidebilmiştir.¹⁵⁵

Malta'dayken Çanakkale'ye intikal etmekte olan ve 7 Nisan 1915 tarihinde Malta'ya ulaşan HMS E-11, E-14 ve E-15 denizaltıları komutanlarıyla görüşen Stoker, bu komutanların Kuzey Denizi'nde elde ettiği tecrübelerden faydalanma fırsatı yakalamış, E-14 ve E-15'in limandan ayrılışı sonrasında arıza onarımı nedeniyle Malta'da kalan E-11 Komutanı ile daha uzun süre görüşerek Çanakkale Boğazı'nın geçilmesi konusunda fikir teatisinde bulunmuştur.¹⁵⁶ Onarımın tamamlanmasını müteakip ileri harekete geçen AE-2 denizaltısı 21 Nisan 1915 tarihinde Mondros Limanı'na ulaşmıştır. Çıkarma harekâtına dört gün kala, bu limandan ayrıldığı kırk gün öncekine kıyasla çok sayıda gemiyle karşılaşan Stoker şaşkınlığını şu sözlerle ifade etmiştir: *"Biz ayrıldığımızda bir hayli gemi vardı ama şimdi daha önce hiç görülmemiş büyük bir kalabalık toplanmıştı. Zırhlılar, kruvazörler, denizaltılar, uçak ana gemileri ve nakliye gemileri geniş limanın her bir delik ve köşesini doldurmuştu."*¹⁵⁷

18 Mart sonrasında Çanakkale Boğazı'nı donanmayla zorlama fikrinden vazgeçen Müttefikler, sonrasında yapılan girişimlerde iki denizaltısını kaybettiğinden kara harekâtını Marmara'dan desteklemek için denizaltı kullanımı konusuna da temkinli yaklaşmıştır.

¹⁵⁴ Karaşin, *a.g.m.*, ss. 94-95.

¹⁵⁵ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 64-74; Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2006), s. 55.

¹⁵⁶ Jameson, *a.g.e.*, p. 32.

¹⁵⁷ Fred ve Elizabeth Brenchley, *age*, ss. 78-79. Bu günlerde Müttefik Donanma başlısı çok sayıda mayın tarama, yardımcı ve destek gemisinin yanı sıra 18 zırhlı, 12 kruvazör, 29 muhrip, 7 İngiliz ve 4 Fransız denizaltısı bölgede bulunmaktaydı. Corbett, *a.g.e.*, Vol. II, p. 310.

Amiral de Robeck, tüm risklere rağmen olası bir geçişin yaratacağı etkinin psikolojik boyutu nedeniyle bu konuda plan yapan Stoker'ın görüşüne başvurmuştur. 23 Nisan 1915 tarihinde HMS Queen Elizabeth'te icra edilen ve Komodor Keyes'in de katıldığı toplantıda Amiral de Robeck, Stoker'a "*Çanakkale Boğazı'nı su altından geçmenin mümkün olduğuna inanıp inanmadığını, inanıyorsa bu denemeyi yapmak isteyip istemediğini*" sormuştur. Her iki soruya da olumlu cevap vermesi üzerine görev emrini alan Stoker, Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltı olma unvanını elde etmek için iki saat gibi kısa bir sürede hazır hale gelen AE-2 ile Mondros Limanı'ndan avara etmiştir.¹⁵⁸

Bir muhribin refakatinde Boğaz girişine gelen denizaltı, bu noktada karanlıktan istifadeyle müstakil olarak saate 7 deniz mili süratle satıhta ilerlemeye devam etmiştir. Soğanlıdere önlerine kadar satıhta seyreden denizaltı, Kepez önlerine ulaştığında sahildeki ışıldaklara yakalanmamak için dalışa geçmeye çalıştığı sırada denizaltının ufki dümeninde arıza meydana gelmiştir. Birkaç saat onarımı gerektiren arızanın dalışı imkansız hale getirdiğini değerlendiren Stoker, dönüşe karar vermiştir. 24 Nisan sabahı erken saatlerde Boğaz'dan dışarı çıkan denizaltı, karakol görevi yapan muhriplerin refakatinde Mondros Limanı'na dönmüştür.¹⁵⁹

Limanda onarımı kısa bir sürede tamamlanan denizaltı, tecrübe seyrine çıkmış ve birkaç kez dalarak dümenini test etmiştir. Denizaltının faal hale gelmesini müteakip, Stoker görev sonucunu Amiral de Robeck'e rapor etmek için Queen Elizabeth zırhlısına gitmiştir. Geçiş denemesinin başarısız olması nedeniyle umutsuzluğa kapılan Stoker, Amiral tarafından beklemediği şekilde yeniden bir deneme yapması için cesaretlendirilmiştir. Bu kez ilk denemedekinden farklı olarak gizlice Boğaz'ı geçmek için değil, 25 Nisan sabahı erken saatte başlayacak çıkarma harekâtını destekleyecek şekilde geçiş sırasında tespit ettiği başta mayın dökücüler olmak üzere savaş gemilerine hücum etmek için görevlendirilmiştir.¹⁶⁰

24 Nisan gecesi Mondros Limanı'ndan avara eden AE-2 denizaltısı, 25 Nisan'da 02.30 sularında Boğaz'dan içeri girmiş, batarya gücünü iktisatlı bir şekilde kullanmak için daha önce yaptığı gibi fark edilmeden olabildiği kadar satıhtan gitmiştir. Takriben saat 04.30'da Soğanlıdere önlerinde tespit edilmesi üzerine kıyı bataryaları tarafından ateş altına

¹⁵⁸ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 79-80.

¹⁵⁹ Henry Hugh Gordon Dacre Stoker, *Straws in the Wind*, Herbert Jenkins Ltd, London 1925, pp. 102-104.

¹⁶⁰ Brenchley, *a.g.e.*, s. 83.

alınan denizaltı dalışa geçerek periskop derinliğine inmiş ve Boğaz'ı kapatan mayın hatları arasından geçerken mayın tellerine sürterek ilerlemiş, ateş altına alınmamak için periskobunu Nara Burnu dönüşüne kadar yalnızca iki kez kullanmıştır.¹⁶¹

Stoker, Anadolu Mecidiyesi Tabyası önünde tespit ettiği Turgutreis zırhlısına¹⁶² bir hücum geliştirmeyi düşünürken arkasından çıkan bir gambotun denizaltıya yönelmesi üzerine fikrini değiştirerek bu gemiye yaklaşık 300 yarda mesafeden baş kovanından bir torpido ateşlemiştir. Başka bir muhribin iskele tarafından mahmuzlamak üzere geldiğini gören denizaltı hızlıca dalışa geçerek 21 metre derinliğe inmiştir. Dalış öncesi periskoptan son bakışında torpidonun hedefine doğru gitmekte olduğunu gören Stoker, vuruş anını izleyemese de duyulan patlama sesinden torpidonun isabet ettiğini düşünmüştür.¹⁶³ Ancak saat 06.45'te Kilve önlerindeki demir yerinden Çam Burnu Kalesi önlerindeki atış mevkiğine intikal halindeyken denizaltıyı tespit ederek çevredeki gemilere haber veren Turgutreis zırhlısının gemi jurnaline göre atılan bu torpido hiçbir gemiye isabet etmemiş, sahilde patlamıştır. Bu sırada zırhlı, AE-2 denizaltısı üzerine kıç tarafında bulunan 8,8 cm çapındaki toplarıyla iki atış yapmış ancak herhangi isabet kaydedememiştir.¹⁶⁴

AE-2 çevresindeki gemilerden kurtulmak için Boğaz'ın ortasına yönelmeye çalışırken Anadolu kıyısında 12 metre derinlikte karaya oturmuştur. Yelkeni yaklaşık beş dakika suyun üzerinde kalan denizaltı topların hedefi olmuş, personelin yoğun çabasıyla yeniden yüzdürülmüşse de bir süre sonra diğer kıyıda karaya oturmuş ve pervanesi suyun üzerine çıkmıştır. Yaklaşık dört dakika sonra bu durumdan kurtulan denizaltının önemli bir hasar almamasında sahile yakın olmasının önemli bir etkisi olmuştur. Bu sayede yukarıda bulunan büyük çaplı topların asgari atış mesafesinin dışında kalan denizaltı imha edilmekten kurtulmuştur.¹⁶⁵

Denizaltının tekrar yüzmesi sonrasında kademeli olarak 27 metre derinliğe dalan Stoker, kendisini takip eden ve aralarında dibi tarayan trol aparatına benzer donanımlar

¹⁶¹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 97-98.

¹⁶² Stoker anılarında bu gemiden “*mayın dökmekte kullanılabilecek eski bir zırhlı*” şeklinde bahsetmiştir. Stoker, *a.g.e.*, p. 110.

¹⁶³ Torpido hücumu geliştirilen gambot Bnb. Stoker tarafından Peyk-i Şevket sınıfı olarak kimliklendirilmişse de anılan geminin o günkü gemi jurnaline incelendiğinde İstinye rıhtımına bağlı olduğu görülmektedir. Sınıfın diğer gemisi Berk-i Satvet torpido muhribi ise bu tarihte tersanede bulunmaktadır. Bkz. Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2006), ss. 60-61, ayrıca bkz. Brenchley, *a.g.e.*, ss. 87-88. Stoker'in torpido hücumu geliştirdiği gemi muhtemelen bir gambottur. Denizaltı komutanının bu hatalı değerlendirmesine, vurulmamak için periskobunu telaşlı bir şekilde kullanmasının neden olduğu düşünülmektedir.

¹⁶⁴ Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2006), s. 61.

¹⁶⁵ Stoker, *a.g.e.*, pp. 113-114.

taşıyan römorkörlerin de olduğu gemilerden kurtulmak için periskop umkuna çıkmadan Nara'yı dönmüştür. Dönüş sonrası mevkiisini tespit etmek için periskobunu satha süren denizaltı, gemiler tarafından ateş altına alınmıştır. Bataryası azaldığından gemilerden uzaklaşmayı mümkün görmeyen Stoker, kalan enerjisini verimli şekilde kullanmak için dibe oturmaya karar vermiş, derinliklerin daha uygun olduğu Anadolu kıyısına yönelerek 21 metre derinlikte dibe oturmuştur.¹⁶⁶

Soğanlıdere önlerinde dalmayı müteakip 16 saatten fazla süre geçtikten sonra içerdeki oksijen miktarının azalması üzerine, havanın kararmasını da fırsat bilerek saat 21.00'de satha çıkan denizaltı personeli açılan kaportadan sırayla açık havaya çıkmıştır. Bir yandan dizel jeneratörler devreye alınıp bataryalar şarj edilirken, komuta kademesinin kararını etkileyecek bu önemli bilginin iletilmesi önem arz ettiğinden bir yandan da denizaltının geçiş görevini başardığını bildirmek amacıyla sancak gemisine mesaj gönderilmeye çalışılmıştır. Marconi marka telsiz cihazından mors koduyla gönderilen mesaja herhangi bir cevap gelmemesi üzerine, alıcı veya verici antende bir sorun olduğu düşünülerek gönderme işlemi birçok kez tekrar edilmiştir. Stoker'ın ısrarı ve telsizci William Falconer'in çabaları sonucunda denizaltının geçişi ve bir gambotu batırdığı haberi sancak gemisine iletilmiş, ancak denizaltı personeli bu mesajın ulaştığından haberdar olmamıştır.¹⁶⁷

AE-2 denizaltısının gönderdiği bu mesaj Queen Elizabeth'te önemli bir toplantının yapıldığı 26 Nisan'ın ilk saatlerinde teslim alınmıştır. Anzak birliklerinin çıkarma harekâtından sorumlu Tuğamiral Thursby, Tuğgeneral Carruthers, Tuğgeneral Cunliffe Owen ile Amiral de Robeck, Kurmay Başkanı Tuğgeneral Walter Braithwaite ve Komodor Keyes'in katıldığı toplantının gündemi; çıkarma harekâtı sonrasında ağır kayıplar veren Anzak Kolordusu Komutanı Tuğgeneral William Birdwood'un geri çekilme talebi olmuştur. Bu sırada Bnb. Stoker'ın *"AE-2'nin Marmara'da olduğu ve bir gambotu torpido atarak batırdığına"* ilişkin mesajı Keyes'e iletilmiştir. Keyes bu mesajı *"Onlara şunu söyleyin. Bu bir alamettir, Avustralyalı bir denizaltı denizaltı tarihinde en iyi mahareti göstermiştir ve"*

¹⁶⁶ Rudenno, *a.g.e.*, ss. 99-100. Nazmi Bey AE-2'nin geçişini günlüğüne şu şekilde kaydetmiştir: *"Dün düşman denizaltısı Çanakkale Limanı'na kadar gelerek bir kere Çimenlik önünde ve bir kere de Değirmenburnu ile Anadolu Mecidiyesi arasında gözükmüş, üzerine gerek torpidolardan gerek sahilde Mecidiye Tabyası'ndan top ateşi açılmıştır. Denizaltı gözden kaybolmuş, battığı ya da kendi isteğiyle mi daldığı anlaşılamamıştır Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, a.g.e., ss. 60-61.*

¹⁶⁷ Brenchley, *a.g.e.*, s. 96. HMS Queen Elizabeth'in 25 Nisan 1915 tarihli gemi jurnalinin sonunda HMAS AE-2 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı geçtiği ifadesi yer almaktadır. Bkz. *Diary of HMS Queen Elizabeth (January to May 1915)*, George Waterston & Sons Ltd, London 1919, p. 29.

Gelibolu'ya takviye birliği, erzak ve cephane getiren tüm gemileri torpidolayacaktır” ifadelerini ekleyerek yüksek sesle okumuştur.¹⁶⁸

General Ian Hamilton, geri çekilme konusunda Amiral Thursby'nin düşüncesini sormuştur. Tahliyenin en iyi ihtimalle iki, üç gün süreceğini belirten Thursby olumsuz görüş bildirmiş, bunun üzerine Hamilton General Birdwood'a şu mesajı göndermiştir:¹⁶⁹

“Durumunuz gerçekten çok ciddidir. Fakat hemen kendinizi gizlemek için kazmaktan ve aynı konumda kalmaktan başka yapılabilecek hiçbir şey yoktur. Sizi tekrardan gemiye alabilmek için en az iki gün gerekmektedir, ki bunu size Amiral Thursby açıklayacaktır. Bu arada, bir Avustralya denizaltısı boğazdan geçmiş ve Çanakkale'de bir gambotu torpidolamıştır. Ağır kayıplarına rağmen, Hunter-Weston yarın ilerleyecektir, ki bu sizin üzerinizdeki baskıyı başka yöne çekecektir. Kendi adamlarınıza ve Godley'inkilere ellerinden gelen çabayı sarf ederek yerlerini muhafaza etmeleri için kişisel ricada bulunun. Zor işi atlattınız ve şimdi güvende olana kadar sadece kazmalı, kazmalı ve kazmalısınız.”

Stoker, gönderdiği mesajın kritik bir anda alındığını yıllar sonra Keyes'ten öğrenmiş ve geçiş haberinin tartışmaların yönünü değiştirerek çıkarma harekâtının devamına neden olduğuna inanmıştır.¹⁷⁰ Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltının komutanı olan Stoker'in duygusal bir bakış açısıyla böyle düşünmesi normal karşılanabilir. Ancak gerek taşıdığı torpido sayısı göz önüne alındığında batırabileceği gemi sayısının sınırlı olması, gerekse yakıt ve ikmal malzemesi ihtiyacının görev periyodunu kısaltması nedeniyle, AE-2 denizaltısının Marmara'ya geçişinin kara harekâtına devam edilmesi kararına yalnızca psikolojik bir katkı yaptığı değerlendirilmektedir.

General Hamilton anılarını kaleme aldığı eserinde; AE-2'nin geçişinin kararına etkisi olup olmadığına değinmemiş, denizaltının geçişinden sadece çektiği mesajında ve bir cümle ile bahsetmiş, ama verdiği karar öncesinde Amiral Thursby ile yaşadığı diyaloga ve amiralin görüşüne detaylı olarak yer vermiştir.¹⁷¹ Denizaltının gönderdiği mesajı Hamilton'a aktaran Keyes de, generalin bu haberle ilgili herhangi bir yorumundan bahsetmemiş, yalnızca Thursby'nin konuya ilişkin fikrini bildirir bildirmez Hamilton'un kabul ettiğini belirtir

¹⁶⁸ Keyes, *a.g.e.*, p. 303.

¹⁶⁹ Hamilton, *a.g.e.*, p. 144.

¹⁷⁰ Stoker, *a.g.e.*, p. 120. Kara harekâtının devam etmesine neden olan kararın verilmesinde HMAS AE-2 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya ulaşmasının etkisine ilişkin farklı görüşler bulunmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Brenchley, *a.g.e.*, ss. 110-112.

¹⁷¹ Hamilton, *a.g.e.*, pp. 142-144.

şekilde başını sallayarak yazmaya başladığını belirtmiştir.¹⁷² Denizaltıdan gelen mesajı Keyes'e aktarmak için toplantının yapıldığı salona giren Bnb. Brodie de *"Hamilton'un AE-2'nin geçtiği haberini duymadan önce kararını verdiğini, denizaltının onu en azından danışmanlarıyla gireceği tartışmalardan kurtardığını"* öne sürmüştür.¹⁷³

Gece boyunca süren yağmur AE-2 denizaltısının çevredeki gemiler tarafından görülmesini engelleyerek sathihta kalmasına ve bataryalarını şarj etmesine olanak vermiştir. 26 Nisan'da takriben saat 04.00 sularında Marmara'ya doğru sathihta ilerlerken Yapıldak Feneri önlerinde Barbaros Hayreddin zırhlısı ve Kütahya torpidobotunu tespit etmiştir.¹⁷⁴ Hücum geliştirmek maksadıyla dalışta yaklaşmaya karar veren Stoker, denizin sakin olması nedeniyle denizin yüzeyinde bir dalga oluşturmaması için periskobunu nadiren kullanmıştır. Stoker ilerleyen gemilerin rota ve süratini hesaplayarak atış problemini çözdüğü anda iskele kovanındaki torpidosunu ateşlemiş ancak Kütahya torpidobotunun rota değiştirmesi nedeniyle hücum başarısız olmuştur. Kısa sürede bu kovana bir torpido yerleştirmesi veya başka bir kovandan torpido ateşleyecek açığı yakalayacak şekilde manevra yapması mümkün olmadığından Barbaros Hayreddin zırhlısına hücum geliştirme fırsatını kaçırmıştır. Stoker torpidolarından birini daha boşa harcamasının nedenini deniz durumuna ve göremediği bir saldırıyı abartmasındaki kişisel hatasına bağlamıştır.¹⁷⁵

Gelibolu önlerindeki demir yerini inceleyen AE-2, torpido hücumu geliştirmeye değer bir hedef bulamaması üzerine ilerlemeye devam etmiş ve takriben saat 09.00'da Marmara Denizi'ne girmiştir. Göndermeye çalıştığı mesajın sancak gemisi tarafından alınmadığını düşünen ve herhangi bir denizaltının kendisini desteklemek için gelip gelmeyeceğini bilmeyen Stoker, güvertesinde bir topa da sahip olmadığından tek silahlı olan torpidolarını ihtiyatlı bir şekilde kullanmaya karar vermiştir. Yaklaşık 09.30'da düzensiz aralıklarla rota değişikliği yaparak ilerleyen¹⁷⁶ dört gemiyi tespit etmesi üzerine dalışa

¹⁷² Keyes, *a.g.e.*, pp. 303-304.

¹⁷³ Brenchley, *a.g.e.*, s. 110.

¹⁷⁴ Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 46; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 277. Stoker anılarında bu iki gemiden büyük olanı için Barbaros sınıfı ifadesini kullanmış, Kütahya torpidobotu ile ilgili olarak öndeki küçük gemi ifadesini kullanmıştır. Arthur W. Jose, *The Official History of Australia in the War of 1914-1918 Vol. IX The Royal Australian Navy*, Angus and Robertson Ltd, Sydney 1941, p. 245.

¹⁷⁵ Rudenno, *a.g.e.*, s. 101. Radar ve sonar gibi cihazların bulunmadığı bir dönemde bir geminin mesafe, rota ve süratini hesaplanarak klasik bir torpido atış probleminin çözülebilmesi için denizaltının belirli rotalarda ilerlemesi ve periskobunu kullanarak kerteriz değişimlerini hassas bir şekilde kaydetmesi önem arz etmektedir. Deniz durumunun oldukça sakin olması AE-2'nin periskobunu yeterli derecede kullanmasına olanak vermemiş, buna fırsat hedefini kaçırmak istemeyen Stoker'in hevesi de eklenince atış başarısız olmuştur.

¹⁷⁶ Bahse konu gemilerin Marmara'ya geçtiği rapor edilen AE-2'nin veya geçmesi muhtemel denizaltıların torpido hücumundan korunmak için rota değişikliği yaptığı değerlendirilmektedir.

geçerek bu gemilere yaklaşmaya başlamıştır. Daha önce yaptığı iki atış sonrası altı torpidosu kalan AE-2, bayrak toka etmeyen bu konvoyun Gelibolu Yarımadası'na asker veya mühimmat taşıyıp taşımadığını tespit etmek için ilk gemiye yaklaşık 200 yarda mesafeye kadar yaklaşmıştır. Askeri nakliyata ilişkin hiçbir emare göstermeyen ilk gemi, AE-2'yi geçince Türk bayrağını toka etmiş ve kış tarafından denizaltının periskobuna tüfekle ateş açmıştır. Bunun üzerine konvoyun ikinci gemisine hücum için yaklaşık 400 yarda kadar yaklaşan denizaltı sancak bordasındaki kovandan bir torpido ateşlemiş, ancak bu torpido da hedefini vurmamıştır.¹⁷⁷

Denizaltının dalmış durumdaki süratinin diğer iki gemiye hücum geliştirecek manevrayı yapmaya yetmeyeceğini değerlendiren Stoker, yaklaşık yarım saat sonra satha çıkmıştır. Günün geri kalanını satıhta bataryalarını şarj ederek geçiren AE-2, bu sürede ufak arıza onarımlarını yapmış, bir yandan tespit ettiği balıkçı teknelerine yaklaşarak Marmara'daki varlığını göstermek ve halk üzerinde psikolojik etki oluşturmak istemiştir. Hava karardıktan hemen sonra telsiz irtibatı sağlama denemelerine devam eden denizaltı, bu sırada bir gambot¹⁷⁸ tarafından tespit edilerek ateş altına alınmıştır. Bu nedenle dalmak zorunda kalmış ve gece boyunca her satha çıkışında taciz edilerek dalmaya mecbur edilmiştir. Güvertesinde bir topa sahip olmaması, bu gambota herhangi bir karşılık vermesine engel olmuştur.¹⁷⁹

27 Nisan sabahı hava aydınlanırken dalmış durumda seyreden AE-2, doğudan yaklaşan bir nakliye gemisi ile ona refakat eden iki muhribi tespit etmiş ve hücum etmek için bu konvoyun arasına girmiştir. Nakliye gemisine 300 yarda kadar yaklaşan denizaltı baş torpidosunu ateşlemiş ancak torpido çalışmayarak satha çıkmıştır. Böylece artarda attığı dört torpido da boşa giden Stoker'in yalnızca dört torpidosu kalmıştır. Nakliye gemisinin sancak bordasında seyreden muhrip, denizaltının periskobunu mahmuzlamak için manevra yaptığından denizaltının ikinci bir torpido atmaya fırsatı olmamıştır. Gün boyunca başka

¹⁷⁷ Jose, *a.g.e.*, p. 245.

¹⁷⁸ 27 Nisan 1915 tarihli jurnali incelendiğinde, Stoker'in gambot olarak bahsettiği geminin Zuhaf korveti olduğu görülmektedir. Buna göre saat 01.20'de yaklaşık 40° 30' K 027° 08' D mevkiinde satıhta AE-2'yi tespit eden Zuhaf korveti saat 01.25'te denizaltı tamamen dalıncaya kadar yaklaşık 1.000 ila 1.500 yarda negmesafeden 19 adet mermi atmıştır. Saat 01.45'te Yarhisar muhribi ve Kütahya torpidobotu da destek amacıyla bölgeye gelmiştir. Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Zuhaf Korveti, Defter Nu: 1485 (Zuhaf Korvetinin 14 Nisan 1331 (27 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnali).

¹⁷⁹ Brenchley, *a.g.e.*, ss. 115-116.

gemiyle karşılaşmayan Stoker personelini dinlendirmek için geceyi Erdek Körfezi'nde 18 metre derinlikte dibe oturarak geçirmiştir.¹⁸⁰

Sakin geçen bir gecenin ardından 28 Nisan sabahı AE-2 iki muhrip tarafından refakat edilen küçük bir nakliye gemisini tespit etmiştir. Dalgasız bir denizde fark edilmeden konvoyla arasındaki mesafeyi azaltan denizaltı yaklaşık 300 yarıdan sancak bordasındaki torpidosunu kullanarak bir atış gerçekleştirmiştir. Bu torpido da hedefini bulmamış ve refakat eden muhriplerden birinin mahmuzlamak için periskobuna yönelmesi nedeniyle denizaltının ikinci bir atış yapması mümkün olmamıştır.¹⁸¹ Havanın kararırken batıdan yaklaşan iki zırhlıyı tespit eden AE-2 dalışa geçmiş ve uygun hücum mevkiisini almak üzere manevra yapmıştır. Bir süre sonra havanın kararması nedeniyle görüşünü kaybeden Stoker, gemilerin atış için uygun mesafeye geldiğini değerlendirmiş ve fırsatı kaçırmamak maksadıyla iskele bordasındaki torpidosunu ateşlemiştir. Ancak görmeden yapılan bu atış da başarılı olmamıştır.¹⁸² Böylece üç gün içinde gerek yanlış hesaplama gerekse teknik nedenlerle tek silahı olan sekiz torpidosundan altısını boşa sarf eden Stoker'ın bu görev için yalnızca iki torpidosu kalmıştır.

Bir süre sonra satha çıkan Stoker, Marmara'da gece şartlarında tam karartma uygulayan gemileri tespit etmeyi mümkün görmediğinden, karargâha mesajını iletebilmek için Gelibolu önlerine giderek Saros Körfezi'ndeki gemilerle telsiz irtibatı kurmayı denemiştir. 29 Nisan sabahı erken saatlerde dalmış durumdayken Boğaz'ın kuzeyinde karakol yapan bir gambotu tespit etmiştir.¹⁸³ Stoker gambotun altından birkaç kez geçerek ve her kuzeye çıkışında periskop göstererek birden fazla denizaltının Marmara'ya ulaştığı izlenimi yaratmaya çalışmıştır. Bu sırada AE-2 ile mücadele eden gambota, muhrip ve torpidobotlar da destek vermiştir. Sonrasında yeniden Gelibolu önlerine giderek incelemede

¹⁸⁰ Rudenno, a.g.e., ss. 102-103.

¹⁸¹ *1828-1923 Osmanlı Donanması* isimli eserde denizaltının periskobunu mahmuzlamak için manevra yapan geminin Muavenet-i Milliye muhribi olduğu bilgisi yer almaktadır. Ancak Muavenet-i Milliye'nin 28 Nisan 1915 tarihli jurnali incelendiğinde geminin refakat görevi icra etmediği, denizaltı tespiti için karakol görevi yaparak İstanbul'a intikal ettiği ve herhangi bir denizaltı tespitinin olmadığı görülmektedir. Langensiepen ve Güler, a.g.e., s. 46; Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Muavenet-i Milliye Muhribi, Defter Nu: 1273 (Muavenet-i Milliye Muhribinin 15 Nisan 1331 (28 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnali).

¹⁸² Rudenno, a.g.e., s. 103.

¹⁸³ Peyk-i Şevket torpido kruvazörünün 29 Nisan 1915 tarihli gemi jurnalinde saat 07.30'da Gelibolu yakınlarında bir denizaltının tespit edildiği bilgisi yer almaktadır. AE-2 denizaltısı dışında Çanakkale Boğazı'nı geçen HMS E-14 denizaltısı bu tarihte Marmara Adası yakınlarında bulunduğu, tespit edilen denizaltının AE-2 olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu bilgi ışığında AE-2 tarafından tespit edilen geminin Peyk-i Şevket torpido kruvazörü olması muhtemeldir. Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü, Defter Nu: 1174 (Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörünün 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnali).

bulunan AE-2, hücum etmeye değer nitelikte bir hedef tespit edemediğinden Marmara Denizi'ne açılmıştır. Yaklaşık yarım saat sonra periskop umkuna çıkan Stoker, ilk tespit ettiği geminin kış torpidosunun menziline olduğunu tespit etmesi üzerine atış yapmaya karar vermiştir. Yaklaşık 700 yarıdan atılan bu torpido, geminin pruvasına* çok yakın bir mesafeden geçerek hedefini ıskalamıştır.¹⁸⁴

Sonrasında satha çıkarak rotasını doğuya çeviren AE-2 denizaltısı saat 13.00'te Basra muhribi tarafından Karabiga önlerinde tespit edilmiş ve torpidobotun baş topundan bir ve sancak topundan üç adet atış yapılması üzerine dalmak zorunda kalmış ve iki dakika içerisinde gözden kaybolmuştur.¹⁸⁵ Bir süre sonra satha çıkarak İstanbul'a yönelen AE-2, 27 Nisan günü Boğaz'ı geçen ve dalmış durumda seyreden E-14 denizaltısı tarafından tespit edilmiştir. Telsiz mesajının iletilmediği düşünen ve bu nedenle Marmara'da yalnız olduğunu düşünen Stoker, E-14'ün satha çıkmasıyla şaşırmıştır. Saat 17.00'de gerçekleşen karşılaşmada gözlemleri ve başarısız torpido hücumlarıyla ilgili olarak E-14 Komutanı Bnb. Edward Courtley Boyle ile konuşma fırsatı bulan Stoker, tek bir torpidosu kalması nedeniyle ondan bir veya iki torpido vermesini istemiştir. O güne kadar iki torpidosunu kullanan Boyle ise görev periyodunun uzunluğunu göz önünde bulundurarak bu talebi kabul etmemiştir.¹⁸⁶

Saat 17.15'te bir torpidobotun tespit edilmesi üzerine sonlanan görüşmede; Stoker'dan daha kıdemli olan Boyle müteakip hareket tarzı için karargâh ile irtibat kuracağını belirterek ertesi sabah için tekrar randevu planlaması yapmıştır.¹⁸⁷ Sonrasında dalışa geçen ve gece boyunca suyun altında kalan AE-2, 30 Nisan sabahı saat 10.00'da randevu noktasına geldiğinde batıdan gelen bir torpidobot tespit etmiştir. Dalışa geçtiği sırada aksi istikamette gördüğü bir teması incelemek üzere Erdek Körfezi'ne yönelen Stoker,

* Pruva : Bir geminin başından itibaren gemiden uzaklaşan yöndür.

¹⁸⁴ Rudenno, *a.g.e.*, s. 103.

¹⁸⁵ Basra muhribinin 29 Nisan 1915 tarihli gemi jurnalinde denizaltının kimliği hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Stoker anılarında bu karşılaşmadan bahsetmese de o günlerde Marmara'da bulunan HMS E-14 denizaltısı o saatte Marmara Adası ve Hayırsız Ada çevresinde bulunduğundan bu denizaltının AE-2 denizaltısı olduğu sonucu çıkmaktadır. Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Basra Muhribi, Defter Nu: 785 (Basra Muhribinin 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı); The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

¹⁸⁶ Brenchley, *a.g.e.*, s. 122. Bnb. Boyle göreve ilişkin verdiği raporda Stoker'ın bu talebinden bahsetmemiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

¹⁸⁷ Bnb. Boyle'un 27 Nisan-18 Mayıs 1915 tarihleri arasında gerçekleştirdiği harekâtı ile ilgili verdiği raporda AE-2 ile karşılaşmasını şu sözlerle anlatmıştır: "28 Nisan 1915 Saat 17.00 (GMT): AE-2'yi gördük ve konuştuk. Torpidolarıyla ilgili talihsizlik yaşadığını, bir gambotu batırdığını ve bir torpidosu kaldığını söyledi. Koramiralle telsiz telgraf üzerinden bağlantı kurduktan sonra ertesi gün için tekrar bir buluşma ayarladım. Ertesi sabah erken saatlerde onu tekrar gördük ancak konuşmadan dalmak zorunda kaldık ve bir daha göremedim." The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

bir süre sonra denizaltının dengesini ayarlamakta güçlük çekmiştir. Bulunduğu 15 metre derinlikten hızla yükselmeye başlayan denizaltı, Sultanhisar torpidobotunun yaklaşık 1 mil yakınında kısmen su üstüne çıkmıştır. Bu sırada ateş altına alınan AE-2'nin baş tarafında bulunan balast tanklarını suyla dolduran Stoker, hızla ve büyük bir eğimle dalan denizaltıyı 15 metre derinlikte tutmak için su alımını durdurmuştur. İskandil göstergesindeki azami değer olan 30 metreye ulaşılmasına rağmen dalışa devam edilmesi üzerine tankları süratle boşaltan ve ana motorlarını tam yol süratle çalıştıran denizaltı bu iki etkinin birleşmesiyle birlikte kışkı olarak satha çıkmıştır. Sultanhisar tarafından açılan ateş sonucunda makine dairesi yakınından üç isabet almıştır.¹⁸⁸

Sultanhisar Komutanı Yzb. Ali Rıza Bey ise AE-2 denizaltısı ile mücadelesini 1947 yılında yayımlanan anılarında farklı şekilde aktarmıştır. Mareşal Liman von Sanders'in Gelibolu ile Eceabat arasında intikalinde kullandığı Sultanhisar, 30 Nisan 1915 tarihinde Komodorluktan gelen "*Basra torpidosu sizin yerinizi alacaktır. Rumeli sahilini takiben hemen İstanbul'a dönünüz*" emri gereği Gelibolu'dan ileri harekete geçmiştir. Limanda bulunduğu süre içerisinde Basra Komutanı Yzb. Lütfi Bey ile önceki gün Karabiga açıklarında tespit ederek ateş altına aldığı denizaltıyla ilgili bilgi alan Ali Rıza Bey, bu denizaltıyı tespit edebilme düşüncesiyle intikal rotasını emirde belirtilenin aksine güney sahillerini gözlemleyecek şekilde çizmiştir.¹⁸⁹

Karaburun açıklarına geldiğinde suyun üzerinde AE-2'yi tespit eden Sultanhisar, yüksek süratle yaklaşmaya başlamıştır. Dalışa geçen denizaltının bir süre sonra periskobu tespit edilince toplarla ateş açılmıştır. Bunun üzerine dalışa geçen denizaltı yaklaşık yirmi dakika sonra Sultanhisar'ın 1.500 yarda yakınında satha çıkmıştır. Ali Rıza Bey anılarında bu sırada denizaltı tarafından bir torpido hücumu gerçekleştirdiğini,¹⁹⁰ manevra yaparak kurtulan Sultanhisar'ın top atışının yanı sıra sancak kovanından da bir torpido attığını belirtmiştir. Geç ateş alan torpido boşa gitmiş ve bu sırada denizaltı dalışa geçmiştir. Bir süre sonra tekrar yelkeni satha çıkan denizaltıya 37 mm çapındaki toplarla yapılan atışların bir etkisi olmayacağını düşünen Ali Rıza Bey, son torpidosunu da ateşlemiş, denizaltının

¹⁸⁸ Jose, *a.g.e.*, p. 247; Rudenno, *a.g.e.*, s. 104;

¹⁸⁹ Bahadır Dülger ve Ali Rıza Talayman, *AE-2 Denizaltı Gemisini Marmara'da Nasıl Batırdım?*, Akca Basımevi, İstanbul 1947, ss. 23-30.

¹⁹⁰ Denizaltının dengesini koruyamaması bu torpido atışının gerçekleşme ihtimalinin düşük olduğunu göstermektedir. Stoker da anılarında böyle bir atıştan bahsetmemiştir. Olayın üzerinden uzun yıllar geçtikten sonra Ali Rıza Bey'in anlatımında yanlış değerlendirmeye dayalı veya abartılı hususlar olabileceği değerlendirilmektedir.

oldukça yakınından geçen bu torpido da isabet etmeyince, düzensiz aralıklarla dalıp tekrar satha çıkan denizaltıyı dümen ve pervanelerinin bulunduğu kıç tarafından mahmuzlamaya karar vermiştir. Bu mücadele sırasında Karaburun önlerindeki Zuhaf korveti ve Hoşköy önlerindeki Aydınreis gambotunu veri fişeği ile haberdar edilmeye çalışılmıştır.¹⁹¹ Bu sırada Stoker, AE-2'nin teknik sorunlar nedeniyle emniyetli dalma özelliğini kaybetmesi, elde kalan tek torpidosunu atabilmek için dengeyi sağlayamaması ve güvertesinde herhangi bir topu bulunmaması nedeniyle teslim olmaya karar vermiştir.¹⁹²

Ali Rıza Bey ise anılarında Sultanhisar'ın denizaltının sancak ufki dümenine çarptığını belirtmiştir. Stoker böyle bir çarpışmadan bahsetmese de deplasmanı 95 ton olan Sultanhisar'ın satıhtaki ağırlığı 655, dalmış durumda ise 796 ton olan AE-2 denizaltısına hızla yaklaşması Ali Rıza Bey'in hedefini kaçırmamak için gemisinin batmasını dahi göze aldığını göstermektedir. 29 Nisan günü Doğanaslan Bankı yakınlarında E-14 denizaltısını tespit eden Muavenet-i Milliye muhribinin gemi jurnalinde de *“mahmuzlamak için denizaltının üzerine gidildiği”* ifadesi yer almaktadır.¹⁹³ O günün koşullarında dalmış durumdaki bir denizaltıya karşı kullanabileceği herhangi bir silahı bulunmayan gemilerin, hedeflerini kaçırmamak için böyle bir yöntemle başvurmuş olmaları muhtemeldir.

Teslim olmadan önce gemideki tüm evrakları ve kayıtları imha edilmesi emrini veren Stoker, Türklerin eline geçmemesi için personelin de yardımıyla kinistin valflerini açarak denizaltının batmasını sağlamıştır. Sonrasında Ali Rıza Bey tarafından gönderilen filikalara binen Stoker dâhil 3 subay ve 29 personel sağ olarak Sultanhisar'ın güvertesine alınmıştır.¹⁹⁴ Geminin subayları, subay salonuna alınırken, 29 personel ise geminin erlerinin bulunduğu yatakhane kilitli olarak muhafaza edilmiştir. Sonrasında bölgeye gelen Aydınreis Komutanı Bnb. Nazmi Bey Sultanhisar'ın küçük bir gemi olması ve personelinin azlığı nedeniyle esirleri kendisinin götürmesini teklif etmiş, Ali Rıza Bey başarıdan pay çıkarma hevesinde olduğu düşündüğü Nazmi Bey'in bu önerisini kabul etmemiştir.¹⁹⁵

¹⁹¹ Dülger ve Talayman, *a.g.e.*, ss. 31-44.

¹⁹² Brenchley, *a.g.e.*, s. 130.

¹⁹³ Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Muavenet-i Milliye Muhribi, Defter Nu: 1273 (Muavenet-i Milliye Muhribinin 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).

¹⁹⁴ BOA, HR. SYS. 2323/1; Rudenno, *a.g.e.*, s. 105.

¹⁹⁵ Ali Rıza Bey, esirlerle birlikte Gelibolu'ya ulaştığında Nazmi Bey'in Amiral Usedom'a çektiği *“Marmara Adası'nın güneyinde denizaltı batırıldı. Esirleri alındı. Sultanhisar ile gönderiliyor”* şeklindeki telgraftan haberdar olmuştur. Bkz. Dülger ve Talayman, *a.g.e.*, ss. 48-51.

Olay sırasında Karaburun önlerinde bulunan Zuhaf korveti ise Şarköy'e ulaştığında saat 13.20'de Bahriye Nezaretine şu telgrafi çekmiştir:

“Bugün sabah saat 11’de Sultanhisar torpidosunun düşman denizaltısını takip etmekte olduğu görülmekle hemen o tarafa hareketle derya sathında görülmekte olan düşmana her ikimiz tarafından da müthiş surette ateş edilmiştir. Bu anda denizaltıda görülen bir infilak neticesi olarak mürettebatının teslim bandırası çektikleri ve güverteye toplandıkları görülmekle üzerine takip ve Sultanhisar torpidosu bütün mürettebatı aldıktan sonra denizaltının yaklaşık 40 derece 33 dakika enlem ve 27 derece 17 dakika boylamında 45 kulaç suda battığı ve battığı mevkiye tarafımdan şamandıra bırakıldığı malumat için arz olunur.”¹⁹⁶

İntikali sırasında Stoker ile konuşan ve görevi hakkında bilgi alan Ali Rıza Bey, Gelibolu Limanı'na ulaştığında Liman von Sanders ile görüşmüş, AE-2 personeline ilave olarak bir İngiliz ve bir Fransız askerini de İstanbul'a götürmek üzere emir almıştır.¹⁹⁷ Sultanhisar Komutanı, AE-2 denizaltısının batışına ilişkin kısa raporunu saat 16.40'ta Bahriye Nezaretine şu telgrafla iletmıştır:

“Bugün İstanbul’a seyrimiz esnasında sabah dokuzda Marmara ile Karabiga arasında bir denizaltı periskobu görülmüş ve iki saat mücadeleden sonra hiçbir zararımıza olmayarak adı geçen denizaltı batırılarak 29 nefer ve 3 subaydan ibaret olan mürettebatı tamamen esir edilip Gelibolu’ya geri dönüldüğü ve Beşinci Ordu Kumandanlığından alınan emir üzerine adı geçen esirleri alarak İstanbul’a gidileceği ve Başkumandanlık Vekaletine de malumat arz edildiği.”¹⁹⁸

30 Mayıs akşamı Gelibolu'dan avara eden Sultanhisar 1 Mayıs günü saat 04.45'te Haydarpaşa mendireği içerisinde bir şamandıraya bağlamıştır. Saat 09.00'da esirleri teslim eden Ali Rıza Bey, burada Komodor ve Donanma Komutanı ile görüşmesi sonrasında aldığı emir üzerine tersaneye giderek torpido ve top mermisi bütünlemesi yapmış, sonrasında 6 Mayıs sabahı 07.30'da İstinye'den denizaltı tespiti için karakol yapmak üzere üs bölgesi olan Paşalimanı Adası'na hareket etmiştir.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Piri Reis Araştırma Merkezi, a.g.e., (2006), s. 104.

¹⁹⁷ Dülger ve Talayman, a.g.e., ss. 59-61.

¹⁹⁸ Piri Reis Araştırma Merkezi, a.g.e., (2006), s. 105.

¹⁹⁹ Piri Reis Araştırma Merkezi, a.g.e., (2006), ss. 106-110.

AE-2'nin batışına dair resmi tebliğ daha önce Saphir ve E-15 denizaltılarında olduğu gibi Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan savunma düzeninin etkinliğini hakkında olumsuz bir kanaat oluşmaması için şu şekilde yayımlanmıştır: “*Umumi Karargahtan 1 Mayıs 1915 tarihiyle tebliğ olunmuştur: AE-2 Avustralya İngiliz denizaltısı (denizaltı satıhtayken hücum istiaabı 750 tona, deniz altındayken hücum istiaabı 810 tona, satıhta azami sürati 16 mil) birkaç gün evvel Marmara Denizi'ne girmek teşebbüsündeyken harp gemilerimiz tarafından batırıldı. 3 Subay ve 29 neferden oluşan mürettebat esir edildi.*”²⁰⁰

Avustralya basınında ise AE-2 denizaltısının batışına ve personelinin esir edilmesine ilişkin ilk haber 12 Mayıs 1915 tarihinde *The Sun* gazetesinde bir iddia olarak yer almıştır. Resmi makamlarca doğrulanmadığı belirtilen bu konu, ilerleyen günlerde *The Evening Star*, *The Daily Advertiser*, *The Register*, *The Port Pirie Recorder and North Western Mail*, *The Sydney Morning Herald*, *The Age*, *The Australasian* ve *The Observer* gazetelerinde de haber yapılmıştır.²⁰¹

AE-2 denizaltısını batıran Sultanhisar'ın başarısı Muavenet-i Milliye muhribinin 13 Mayıs 1915 tarihinde HMS Goliath zırhlısını batırması sonrasında hatırlanmıştır. Muavenet-i Milliye muhribi ile birlikte 14 Mayıs'ta İstanbul'a hareket eden Sultanhisar torpidobotu Erdek Limanı'nda halk tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmıştır. Ertesi gün saat 12.35'te Erdek'ten avara eden gemi aynı gün saat 19.35'te İstinye'ye ulaşmıştır. Burada Ae-2 personelinin ifadesi alınarak İtilâf donanması başlısı denizaltılarına ilişkin bilgi edinilmeye çalışılmıştır.²⁰² 16 Mayıs'ta Harbiye Nazırı ve Başkomutan Vekili Enver Paşa çektiği telgrafla Sultanhisar personelinin takdir etmiş, 18 Mayıs'ta Gemi Komutanı Kıdemli Yüzbaşıya terfi etmiştir. Ali Rıza Bey bu başarısı nedeniyle altın liyakat madalyası alırken, subaylar ile gemide görevli Alman Torpidocu Onbaşı Lampireihard gümüş imtiyaz muharebe madalyası ve diğer personel de gümüş liyakat muharebe madalyası almaya layık görülmüştür. Ayrıca Komodor Pfeiffer'e de altın ve gümüş imtiyaz muharebe madalyası takdim edilmiştir. Donanma Cemiyeti de personele üç maaşı nispetinde para ödülü yollamıştır.²⁰³

²⁰⁰ Bkz. Çulcu, *a.g.e.*, s. 288; Şaduman Halıcı ve Murat Burgaç, *Tanin Gazetesinde Çanakkale Savaşları*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2020, s. 338

²⁰¹ Avustralya basınında AE-2 denizaltısıyla ilgili çıkan haberler için bkz. Karaşin, *a.g.m.*, s. 106.

²⁰² Alınan ifadelerden önemli bir sonuç elde edilememiştir. Stoker sorgusu sırasında kendisine yöneltilen “*kaç torpido ateşlediğine ve Marmara'ya neden girdiğine*” ilişkin sorula cevap vermemiştir. Stoker, *a.g.e.*, p. 145.

²⁰³ Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.*, (2006), ss. 110-122.

Denizaltısını kaybetmenin hüznünü “AE-2 Majestelerinin Avustralya filosunda tam 14 aydır hizmet veriyordu. Bu süre içerisinde 35 bin mil yol yaptı, bunun büyük bir kısmı savaş koşulları altında geçti. Dünyanın yarısını geçen ilk denizaltıdır, diğer yarısını da geçecekti ama dönüş yolculuğunu yapamadı. Çanakkale Boğazı’nı geçen ilk denizaltıdır...”²⁰⁴ sözleriyle ifade eden Stoker AE-2’nin Sultanhisar ile girdiği mücadele sırasında istikrarsız şekilde davranmasının nedenini Çanakkale Boğazı’nı geçerken birkaç kez karaya oturup hasar alması ve sarnıçlarının delinmiş olmasına bağlamamış ama başka bir şekilde de açıklamakta güçlük çekmiştir. AE-2 denizaltısında görevli Onbaşı John Harrison Wheat ana balast tanklarından birine hiç su alınmamış olmasına ve valflarına dokunulmamasına rağmen suyla dolu olduğunu bunun da denizaltının dengesini bozduğunu belirtmiştir. Emekli bir deniz subayı olan Michael White ise derinde olan tuzlu suyun yoğunluk farkı oluşturarak denizaltının dalışını etkilediğini ve bunun Marmara Denizi’nde sıklıkla karşılaşılan bir durum olduğunu öne sürmüştür.²⁰⁵

Komodor Keyes de AE-2 denizaltısının “Marmara Denizi’nde satha yakın az yoğunluktaki katmandan derinde bulunan yoğunluğu fazla olan bir katmana geçerken kontrolünü kaybettiğini, dengesini tekrar ayarlamak için yüzeye çıkmasının veya dipte kalmasının gerektiğini ancak düşmanın varlığının ilk seçeneği engellediğini ve suyun derinliğinin de diğer seçeneği imkânsız hale getirdiğini” belirterek “Satha çıkan denizaltıya yoğun ateş açıldığını ve teknesinin hasar alarak artık dalamaz hale geldiğini” ifade etmiştir. Ayrıca Keyes “İlerleyen dönemde Marmara’ya geçen denizaltıların bu özel durumdan faydalanmayı başarıp kaldırma kuvvetine alışıarak geceleri genelde deniz seviyesinin 10 kulaç altındaki daha ağır katmanda geçirdiğini, bunun denizin dipte kalmaları için fazla derin olduğu ve satıhta kalabilmek için devriye botlarından ötürü fazla tehlike oluşturduğu durumlarda onlara büyük avantaj sağladığını” belirtmiştir.²⁰⁶

Bnb. C.G.Brodie de Komodor Keyes’in tespitine benzer şekilde AE-2’nin karşılaştığı durumun nedenini şu sözlerle tuzluluk kaynaklı yoğunluk farkına bağlamıştır: “Yaklaşık 27,5 metrede bulunan tuzlu su tabakası denizaltılarımızın daha sonra bunu güvenle kullanabileceği kadar yaygın ve homojen görünmektedir. Ama Marmara’daki güçlü akıntılar ve alttaki yapı uyumsuzluk yaratmış olmalı, aynı şekilde 180 kilometre

²⁰⁴ Stoker, a.g.e., s. 140.

²⁰⁵ Brenchley, a.g.e., ss. 132-133.

²⁰⁶ Keyes, a.g.e., pp. 346-347.

genişliğindeki denizin üzerindeki rüzgar da etkili olabilir. AE-2'nin aniden yükselmesinin nedeni kesinlikle tatlı yüzey suyundan tuzlu bölgeye geçmesidir.”²⁰⁷

Bu noktada, tuzluluk farkı nedeniyle oluşan tabakanın bir denizaltının üzerindeki etkisinin anlaşılabilmesi için, eserleri Türk denizaltıcılarının yetiştirilmesinde temel teşkil eden iki denizaltıcı subay olan Vehbi Ziya Dümer ve Alp Kun'un yorumlarına bakmak faydalı olacaktır.

Marmara Denizi'ndeki oşinografik şartlar değerlendirildiğinde deniz suyu kesafetinin derinlikle doğru orantılı olarak sathıtan 40 metreye kadar arttığı gözlemlenmektedir. Bu durum denizaltının derinlik değiştirmek için su yoğunluk farkını dengelemek maksadıyla ağırlık ayarlaması yapması gerektiği sonucunu doğurmaktadır. Mevsimsel şartlara göre ufak değişiklikler göstermekle birlikte, örneğin 14 metre derinlikte deniz suyu yoğunluğunun 1.018 kg/m³, 40 metrede ise 1,028 kg/m³ olması durumunda 900 ton deplasmana sahip bir denizaltının; dalış sırasında yoğunluk farkını dengelemesi için sarnıçlarına 9 ton su alması, buna paralel olarak tekrar aynı derinliğe yükselebilmesi için aynı miktarda suyu tahliye etmesi gerekir.²⁰⁸

Denizaltının dalışını emniyetle devam ettirebilmesi için su altı ağırlık dengesini sürekli koruması önemlidir. Burada gemide tüketilen içme suyu, atılan çöp, sarfedilen yakıt ve torpido gibi ağırlık değişimlerinin artı veya eksi yönde botun ağırlığına yansıtılması zorunludur. Örneğin 5 ton içme suyunun tüketilmesi durumunda geminin dengesinin sağlanması için gemiye ilave 5 ton ağırlık alınması gerekmektedir. Bu ağırlığın dengelenememesi halinde denizaltı ağırlığı deplasmanına göre hafif kalacak ve satha doğru çıkmaya meyledecektir. Her denizaltı her dalıştan önce dalacağı yerde su olarak izafi ağırlığı ölçmeli ve ayar sarnıçlarında bulunması gereken su miktarını buna göre ayarlamalıdır.²⁰⁹

Dönemin denizaltılarının teknik kapasiteleri değerlendirildiğinde değişen bu ağırlıklarla orantılı olarak bu dengeyi sağlama imkanlarının sınırlı olduğu görülmektedir. Bunun sonucu olarak AE-2 denizaltısının yoğunluk değişiminin kuvvetli olduğu Marmara

²⁰⁷ Rudenno, *a.g.e.*, s. 106.

²⁰⁸ Deniz suyunun yoğunluğu mevsimlere göre farklılık göstermekle birlikte bazı Avrupa denizlerinde sathıta aşağıda olduğu gibidir: Karadeniz: 1.012-1.014 kg/m³, Marmara: 1.014-1.018 kg/m³, Akdeniz'de 1.026-1.029 kg/m³, Atlantik: 1.026-1.027 kg/m³, Kuzey Denizi : 1.020-1.026 kg/m³, Baltık Denizi: 1.005-1.015 kg/m³ arasında değişmektedir. Bkz. Alp Kun, “Denizaltıcılık”, Deniz Basımevi, İstanbul 1945, s. 198.

²⁰⁹ Vehbi Ziya Dümer, “Denizaltıcılık”, Askeri Deniz Matbaası, İstanbul 1944, s. 355.

Denizi'nde stabilitesini korumakta zorluk çekmesinin muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltı olan AE-2'nin beş günlük görevi süresince karşısına çıkan çok sayıda hedef göz önüne alındığında; Stoker'in gerek torpidolarıyla ilgili yaşadığı sıkıntılar gerekse aceleciliği nedeniyle denizaltı saldırısına karşı hazırlıksız ve korumasız durumdaki birçok gemiyi elinden kaçırdığı sonucuna varılmaktadır. Stoker'in bu aceleciliğinde kendisinin başarılı olması halinde diğer denizaltıların da bu görev için önünü açma hevesinin önemli yer tuttuğu görülmektedir. Boğaz'ı geçiş haberini karargâha iletme için çaba harcamasının altında da aynı düşünce yatmaktadır.

Ticari gemilere ve küçük çaplı toplara sahip olan gambotlara karşı kullanabileceği bir güverte topuna sahip olmaması AE-2'nin hücum edebileceği gemi sayısını taşıdığı torpido sayısı ile sınırlamıştır. Dört kovanı bulunan denizaltı, kovanlarına aldığı torpidoların yanı sıra kovan başına birer tane olacak şekilde toplam sekiz adet torpido ile göreve başlamış, battığı güne kadar bunların yedi tanesini kullanmış ancak bunların hiçbirini hedefine isabet ettirememiştir. Böylece yarattığı etki kendinden sonra gelen denizaltılara bu geçişin başarılabilirliğini göstermekle ve Türkler üzerinde oluşturduğu psikolojik boyutuyla sınırlı kalmıştır. AE-2'nin Marmara'da bulunduğu süre içerisinde deniz durumunun sakin olması da bir denizaltı için en büyük özellik olan gizlilik faktörünü kısmen ortadan kaldırarak uzak mesafelerden tespit edilmesini kolaylaştırmış, hücumlarında periskobunu yeteri kadar kullanmasını engelleyerek denizaltının harekâtını olumsuz yönde etkilemiştir.

Avustralya'nın harp tarihinde önemli bir yer teşkil eden AE-2 denizaltısının ve personelinin anısını yaşatmak üzere Avustralya'da birçok yere anıt dikilmiş, denizaltının replikası yapılmıştır.²¹⁰ Ayrıca Sultanhisar torpidobotu ve AE-2 denizaltısının anısını yaşatmak üzere 2010 yılında gerçekleştirilen törenle biri Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığında diğeri Avustralya'da olmak üzere birer büst açılmıştır. Araştırmacı Selçuk Kolay ve ekibi tarafından yapılan çalışmalar sonucunda 1998 yılında AE-2 denizaltısının batığına ulaşılmıştır.²¹¹ Batığı koruma ve mümkün olduğu takdirde çıkararak sergilemek için

²¹⁰ AE-2 adına dikilen anıtlardan bir tanesi seyre çıktığı noktada bulunmaktadır. AE-2 anısında yapılan bazı anıt ve replika için bkz. <https://www.monumentaustralia.org.au/themes/conflict/display/107269-ae2-submarine> (Erişim tarihi: 30.03.2024); <http://museum.wa.gov.au/wa-maritime-museum-audio-tour/submarine-ae2> (Erişim tarihi: 30.03.2024). Açılması planlanan diğer anıt projeleri için bkz. Vecihi ve Hüzmüz Başarın, *Beneath the Dardanelles: the Australian Submarine at Gallipoli*, Allen & Unwin, Crows Nest 2008, s.178.

²¹¹ AE-2 denizaltısının batığı mevki ve günümüzdeki durumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, ss. 112-123.

alışmalar devam etmekte olup, bu amaçla Avustralya’da kurulan birkaç vakıf ve dernek bulunmaktadır.

Savaşın bitmesiyle esareti sona eren Bnb. Stoker’ın Çanakkale Boğazı’nı geçen ilk denizaltının komutanı olması, her ne kadar batışını engelleyemese de denizaltının Türklerin eline geçmesini engellediğı ve önemli belgeleri imha etmesi nedeniyle ödüllendirilmesine karar verilmiştir. Stoker’ın ismi 25 Nisan 1919 tarihinde *The Edinburgh* gazetesinde yayımlanan duyuruda stn Hizmet Nişanıyla taltif edilenler arasında şu ifadelerle yer almıştır: “*HMAS AE-2 Komutanı olarak 25 Nisan 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı’nı geçerken gösterdiği cesarettten dolayı Bnb. Henry Hugh Gordon Dacres Stoker’a*”²¹²

3.2. HMS E-14 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (27 Nisan-18 Mayıs 1915)

HMAS AE-2 denizaltısının Marmara Denizi’ne ulaştığına dair mesajın alınmasından birkaç saat sonra HMS E-14 Komutanı Bnb. Edward Courtney Boyle, sancak gemisi HMS Queen Elizabeth’e çağırılmış ve görev için hazır olması emredilmiştir.²¹³ 26 Nisan gecesini hareketinden önce bataryaları tam kapasitede şarj edilen E-14 denizaltısı 27 Nisan saat 01.40’ta Bozcaada’dan avara etmiştir. E-14 bataryalarını dolu tutmak için dizel jeneratörlerini çalıştırarak satıhta ilerlemiş ve saat 03.00’te Boğaz’dan içeri girmiştir. Saat 04.00’te Soğamlıdere’de bulunan bir ışıldak tarafından tespit edilerek ateş altına alınması üzerine dalışa geçerek 27 metre derinlikte ilerlemeye devam etmiştir. Kilitbahir’in 1 mil güneyinde 6 metre derinliğe yükselerek periskobunu kullanan denizaltı yeniden ateş altına alınmış ancak saat 05.15’te Çanakkale şehir merkezini geçmiştir. Karakol yapan çok sayıda küçük deniz aracıyla birlikte Berk-i Satvet sınıfı²¹⁴ bir torpido gambotunu tespit ederek yaklaşık 1.600 yarda mesafeden torpido hücumu gerçekleştirmiştir. Geminin kık tarafında direğı ykseklğinde su fişkırdığını gören Boyle, küçük stimbotlardaki adamların

²¹² The Edinburgh Gazette, 25 April 1919, <https://www.thegazette.co.uk/Edinburgh/issue/13437/page/1547> (Erişim Tarihi: 26.03.2024); <https://livesofthefirstworldwar.iwm.org.uk/lifestory/6897852> (Erişim Tarihi: 26.03.2024).

²¹³ Rudenko, *a.g.e.*, s. 101.

²¹⁴ Berk-i Satvet, Peyk-i şevket ile birlikte Peyk-i şevket sınıfı torpido kruvazörünün iki gemisinden biridir. Teknik zellikleri ve detaylı bilgi için bkz. Langensiepen ve Güleryüz, *a.g.e.*, s. 112.

denizaltının periskobunu yakalamaya²¹⁵ çalışması nedeniyle dalışa geçtiğinden torpidonun hedefi tam olarak vurduğundan emin olamamıştır.²¹⁶

İsabet sağlanamayan atış sonrasında saat 06.15'te Nara Burnu'nu dönmek için periskop umkuna çıkan Boyle karaya oturmuş durumda, yarı batık ve direği sökülmiş bir şilep tespit etmiş, 15 dakika sonra dönüşünü tamamlayarak 27 metreye dalmıştır. Saat 07.00'de ve 08.30'da mevhisini belirlemek için kısa süreli olarak periskop umkuna çıkan denizaltı karakol yapan çok sayıda küçük vasıtayı tespit etmesi üzerine yeniden 27 metreye dalarak ilerlemeye devam etmiştir. Saat 09.00'da yeniden periskop umkuna çıkan Boyle, karakol yapan küçük stimbotların yanı sıra 1500 yarda pupasında* Nara'ya giden ve Muin-i Zafer zırhlı korveti olduğunu düşündüğü bir gemiyi görmüş ancak uygun açıda bulunmadığından bir hücum geliştirememiştir.²¹⁷

Saat 10.15'te Gelibolu'yu geçerken bir torpidobot tespit eden E-14 Marmara Denizi'ne doğru ilerlemeye devam etmiş saat 15.40'ta satha çıkmıştır. 12 saate yakın bir süreyi dalışta geçiren denizaltının içi havalandırılıp bataryaları şarj edilmeye başlanmış ancak çevredeki çok sayıdaki gemi tarafından fark edilmek istemeyen Boyle, yirmi dakika sonra dalışa geçmek zorunda kalmıştır. Saat 19.30'da tekrar satha çıkarak bataryalarını şarj etmeye devam eden E-14 saat 22.50'de dört adet torpidobot tespit edilmesi üzerine görülmemek için tekrar dalışa geçmiştir. 28 Nisan'da saat 01.00'de satha çıkan denizaltının bataryaları arıza uyarıları nedeniyle aralıklarla şarj edilmiş, saat 02.30'da dalışa geçmek zorunda kalan denizaltı dört saat sonra yeniden satha çıkabilmiştir. Saat 09.00'a kadar satıhta kalarak bataryalarını şarj edebilen denizaltı, torpidobotlar ve muhriplerin her satha çıkışında ateş açması nedeniyle saat 19.30'a kadar su altında kalmıştır.²¹⁸ Satha çıktığı süre içerisinde karargâh ile telsiz bağlantısını kurmayı başaran Boyle, Marmara'ya geçtiği haberini iletebilmiştir.²¹⁹

²¹⁵ Bnb. Boyle'un 21 Mayıs 1915 tarihli raporunda "yakalama" tabirini periskoba çarparak zarar vermek için kullanmış olması muhtemeldir. Periskobu yakalama ifadesi ilerleyen yıllarda abartılarak bazı kaynaklarda olduğundan farklı şekilde anlatılmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 339.

²¹⁶ ADM. Denizaltı personeli J.T. Haskins, yayımlanmayan anılarında bu hedefe iki torpido atıldığını iddia etmiş, ilk torpidonun yanlışlıkla atılması nedeniyle bir iki dakika sonra ikinci torpidonun da atıldığını belirtmiştir. Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 339. Ancak Boyle, göreve ilişkin hazırladığı sonuç raporunda ikinci bir atışın yapıldığından bahsetmemiştir.

* Pupa : Bir geminin kışından itibaren gemiden uzaklaşan yöndür.

²¹⁷ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²¹⁸ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²¹⁹ Keyes, *a.g.e.*, s. 321.

Boğaz'ı geçmek için daldığı andan itibaren bataryalarını şarj etme imkânı bulamayan Boyle, bu zamanda kadar bulunduğu Şarköy önlerinden ayrılmaya karar vermiştir. Saat 19.30'da Marmara Adası'nın kuzeydoğusunda satha çıkarak gece yarısına kadar bataryalar şarj edilmiş, bir muhribin tespit edilmesi üzerine 29 Nisan saat 03.00'te dalışa geçilmiştir. İki saat sonra satha çıkan denizaltının bataryaları yeniden daldığı saat 08.00'e kadar şarj edilmiş, elli saati aşkın süredir çalışan elektrik motorları aşırı derecede ısınması nedeniyle devreden çıkarılmıştır. Saat 09.30'da Gelibolu yönünde duman görülmesi üzerine dalışa geçen Boyle, saat 12.30'da bu dumanın bu gemilerin doğu yönünde ilerleyen iki Samsun, bir Ansaldo ve bir Schichau sınıfı torpidobota²²⁰ ait olduğunu tespit etmiştir. Saat 13.15'te üç muhribin refakat ettiği iki askeri nakliye gemisini fark eden Boyle hücum için yaklaşmaya başlamıştır ancak sakın deniz üzerinde uzak mesafelerden fark edilen periskop ateş altına alınmıştır. Bu sırada hedefiyle arasındaki mesafeyi 1.500 yarıya kadar azaltan denizaltı, nakliye gemisine²²¹ bir torpido hücumu gerçekleştirmiştir. Önceki gün açılan ateş sonucunda bir periskobunun camı kırıldığından kalan tek periskobunu kaybetmemek için dalışa geçen Boyle, torpidonun hedefe gidişini izleyememiştir.²²²

Attığı torpidonun etkisini görmek için yaklaşık yarım saat sonra periskop umkuna çıkan Boyle, olaya ilişkin verdiği sonuç raporunda bir nakliye gemisi ile iki muhribin önceki rotasına devam ettiğini, diğer muhrip ile yangın nedeniyle yoğun dumanlar çıkaran nakliye gemisinin ise Şarköy önlerine yöneldiğini gördüğünü, sonrasında bir daha görmemesi nedeniyle muhtemelen batmış olduğunu belirtmiştir.²²³ Ancak o günlerde askeri nakliye gemilerini görevi denizaltı saldırılarından korumakla görevlendirilen Muavenet-i Milliye muhribinin gemi jurnaline göre ise bu saldırı başarılı olmamıştır. 29 Nisan sabahı saat 07.00'de Mahmut Şevket Paşa, Erdek ve Plevne vapurlarıyla birlikte Haydarpaşa Rıhtımı'ndan avara eden konvoyu Hayırsız Ada yakınlarında bir denizaltı tarafından torpido saldırısı gerçekleştirilmiş, Mahmut Şevket Paşa vapurunun pruvasına yakın bir mesafeden geçen torpido boşa gitmiştir.²²⁴

²²⁰ Samsun sınıfı muhripler Samsun, Yarhisar, Taşoz ve Basra'dır. Ansaldo Tersanesinde inşa edilen ve o dönemde hizmette olan gemiler ise Akhisar, Draç, Kütahya ve Musul torpidobotlarıdır. Schichau Tersanesinde inşa edilen gemiler ise Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vatanîye ve Numune-i Hamiyet muhripleridir. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s.132-136.

²²¹ Tespit edilen gemi İttihat vapuruydu. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 47.

²²² The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²²³ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²²⁴ Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Muavenet-i Milliye Muhribi, Defter Nu: 1273 (Muavenet-i Milliye Muhribinin 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).

Aynı gün saat 17.00'de AE-2 denizaltısı ile buluşan ve Komutanı Bnb. Stoker ile konuşan Boyle, kıdemli komutan olarak ertesi gün için tekrar randevu ayarlamış ve 15 dakika sonra bir torpidobotun tespit edilmesi üzerine dalışa geçmiştir. Saat 18.00'de yeniden satha çıkan denizaltı 30 Nisan saat 01.30'da bir gambot tarafından ateş alınmasına kadar bu görev periyodu için uzun sayılabilecek yedi buçuk saat satıhta kalmıştır. Günün büyük bir bölümünü Şarköy önlerinde dalışta geçiren denizaltı karakol yapan çok sayıda gemiyi tespit etmiştir. Saat 12.30'da bir römorkörün yedeğinde Gelibolu'ya giden üç tekneyi cephane taşıdığı şüphesiyle durdurarak kontrol edilmiş, boş olması nedeniyle serbest bırakılan gemiler İstanbul'a dönüşe geçmiştir. Bölgeye gelen Zuhaf korveti²²⁵ tarafından ateş açılarak dalmaya zorlanan denizaltı havanın kararmasıyla satha çıkarak Saros Körfezi'nde görevlendirilen gemiyle²²⁶ telsiz bağlantısı kurmaya çalışmıştır. Saat 21.40'ta üzerine gelen bir torpidobotu 400 yarda mesafeden fark etmesi üzerine denemesini sonlandırarak hızlıca dalmış ve geceyi Karabiga Koyu'nda 31 metre derinlikte dibe oturarak geçirmiştir.²²⁷

1 Mayıs sabahı satha çıkan denizaltı üç saat sonunda dalmak zorunda kalmıştır. Son zamanlarda nakliye gemisi tespit edememesi nedeniyle kendisine sürekli ateş açan karakol gemilerinden birini batırmaya veren Boyle, saat 10.45'te Mürefte önlerinde kış tarafındaki eğim nedeniyle mayın dökücü özelliği kazandırıldığını düşündüğü ve Ayıntab sınıfına²²⁸ benzettiği bir gambota torpedo hücumu geliştirmiştir. Bu atış sonrası Nur-ül Bahir gambotu bir dakikadan daha kısa bir sürede batmıştır.²²⁹ 36 kişiden oluşan gemi personelinin 29'u hızla bölgeye gelen Zuhaf korveti tarafından kurtarılmıştır.²³⁰ E-14 denizaltısı bölgede

²²⁵ Zuhaf korveti 30 Nisan saat 13.20'de İstanbul'dan Çanakkale'ye gitmekte olan Acem bandıralı bir stimbot ve yedeğindeki dört mavnanın üzerine gitmekte olan E-14 denizaltısını tespit etmiştir. Denizaltıya yaklaşan korvet 57 mm çapındaki topuyla yaklaşık 5 bin yarda mesafeden 5 adet mermi atmıştır. Bkz. Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Zuhaf Korveti, Defter Nu: 1485 (Zuhaf Korvetinin 17 Nisan 1331 (30 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).

²²⁶ Saros Körfezi'nde, Marmara'daki denizaltılarla telsiz haberleşmesini sürdürmek, Bolayır civarındaki Osmanlı ordusunun hareketlerini izlemek ve Semadirek Adası'na göz kulak olmak için her zaman konuşlandırılan bir destroyer bulunmuştur. Julian Corbett, *Naval Operations*, Volume III, Longmans Green and Co., London 1923, p. 80. 30 Nisan 1915 tarihinde HMS Minerva zırhlı kruvazörü Marmara Denizi'ne gönderilen denizaltılarla telsiz irtibatı tesis etmek üzere Saros Körfezi'nde görevlendirilmiştir. HMS Minerva'nın 30 Nisan 1915 tarihli gemi jurnalı için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Minerva.htm (Erişim Tarihi: 30.03.2024).

²²⁷ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²²⁸ Boyle'un raporunda bahsettiği gemi Ayıntab gambotunun da mensup olduğu Taşköprü sınıfı gambot değil, Nur-ül Bahir gambotudur. Her iki sınıf geminin de teknik özellikleri için bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, ss. 141-143.

²²⁹ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle). Nur-ül Bahir gambotunun batık mevkii ve günümüzdeki durumuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, s. 128-133.

²³⁰ Rudenno, *a.g.e.*, s. 111. Boyle raporunda uskurlu olan bu geminin, tahrik sistemi hariç yandan çarklı İzzettin gambotuna benzediğini belirtmiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

kalarak saat 12.09'da Zuhaf korvetine sancak baş kovanındaki kovandan bir torpido ateşlemiş ancak cayro arızası nedeniyle düzgün çalışmayan torpido hedefini bulmamıştır. Geminin açtığı ateşten ve mahmuzlama girişiminden kurtulan Boyle beş dakika sonra iskele bordasındaki kovandan bir torpido daha ateşlemiş ancak bu torpidonun çıkardığı kabarcıklar denizin çok sakin olması nedeniyle görüldüğünden, Zuhaf korveti gerekli sakınma manevrasını yaparak isabet almaktan kurtulmuştur.²³¹

Boyle öğleden sonra tespit ettiği batıya doğru ilerleyen bir nakliye gemisinin önüne tüfekte ateş ederek geri döndürmüştür. Bölgede bulunan gemiler tarafından tespit edilmek istemeyen E-14 saat 18.30'da İnceburun'un güneybatısında 29 metrede dibe oturmuştur. Geceyi dipte geçiren denizaltı 2 Mayıs sabahı 06.15'te bataryalarını şarj etmek için satha çıkmış ancak 10 dakika sonra yeniden dalmak zorunda kalmıştır. Raporunda gün içinde her satha çıkışında karakol yapan gemiler tarafından ateş altına alındığını belirten Boyle, saat 18.00'de satıhta bir buçuk saat kadar bataryalarını şarj ettikten sonra dalarak dibe oturmuştur.²³²

E-14 denizaltısı 3 Mayıs'ta saat 03.45'te telsiz irtibatı kurmak ve batarya dolumu için satha çıkmıştır. Sahilden gözcülük yapanlar denizaltıyı fark edince ateş yakarak çevredeki gemilere uyardıya çalışmıştır. Bu sırada yaklaşık 400 yarda mesafede demirli bir torpidobotu tespit eden Boyle, acilen dalışa geçmiştir. Gemi personelinin sahildekiler kadar iyi gözcülük yapmaması nedeniyle herhangi bir saldırıya uğramayan denizaltı, günün büyük bir kısmını dalışta geçirdikten sonra çevredeki karakol yapan gemilere rağmen saat 18.00'de satha çıkmıştır. İki saat sonra ufukta iki torpidobotun refakat ettiği iki nakliye gemisini tespit eden Boyle dalışa geçmiş ancak havanın kararması nedeniyle bu gemilere hücum edememiştir. Sonrasında saat 22.00'de yeniden satha çıkarak saat 01.00'e kadar bataryalarını şarj etmiş ve yeniden dalarak 06.00'ya kadar su altında kalmıştır.²³³

4 Mayıs'ta saat 06.00'dan 13.00'e kadar Marmara Adası'nın batısında satıhta bataryalarını doldurarak geçiren denizaltı sahilden tespit edildiğine dair dumanla işaret verilmesi üzerine, çevredeki gemiler tarafından ateş altına alınmıştır. Dalışa geçmek zorunda kalan E-14, saat 19.45'te satha çıkarak saat 22.00'ye kadar bataryalarını şarj etmiştir.

²³¹ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle), Rudenno, *a.g.e.*, s. 111.

²³² The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²³³ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

Sonrasında dalarak 5 Mayıs sabahı saat 05.00'te satha çıkmış ve Schichau sınıfı²³⁴ bir muhribin refakatinde rastgele rota değişiklikleri yaparak seyreden bir nakliye gemisini gördüğü saat 08.00'e kadar bataryalarını şarj etmiştir. Muhribin nakliye gemisinin diğer tarafında olduğu anı hesaplayarak ve sakın denize rağmen tespit edilmeden yaklaşık 600 yarda yaklaşan Boyle, iyi bir açıdan hedefine atış yapmış ancak hedefi vuran torpido infilak etmemiştir.²³⁵

Öğleden sonra karakol yapan torpido botları dışında herhangi bir gemi göremeyen Boyle saat 20.30'da Tekirdağ açıklarında 29 metrede dibe oturmuştur. Geceyi dipte geçiren E-14 denizaltısı 6 Mayıs günü saat 14.00'te Marmara Adası güneyinden bir torpidobot refakatinde Çanakkale Boğazı'na doğru giden bir nakliye gemisini tespit etmiştir. Kendilerine satıhtan yüksek süratle yaklaşan denizaltıyı tespit eden gemiler rota değiştirerek İstanbul'a dönüş yapmıştır. İlerleyen saatlerde başka bir hedef göremeyen E-14 saat 21.45'te Karabiga Koyu'nda dalarak bu geceyi dipte geçirmiştir. 7 Mayıs günü de karakol gemileri dışında bir tespiti olmayan denizaltı, bu gece de Karabiga Koyu'nda dibe oturmuştur.²³⁶

8 Mayıs günü İstanbul'a ve Tekirdağ'a giden nakliye gemilerini takip eden Boyle, bunlardan iki tanesini durdurmuş ve içlerinde çok sayıda sığınmacı olduğunun tespit edilmesi üzerine geçişlerine izin vermiştir.²³⁷ Sonrasında büyük bir buharlı gemiyi Tekirdağ önlerine kadar takip eden ve içlerinde asker bulunup bulunmadığını kontrol etmek için yaklaşık 1.200 yarda kadar yaklaşan denizaltı gemiden tüfeklerle ateş altına alınmıştır. Herhangi bir asker tespit edemeyen E-14 birkaç kez isabet alması nedeniyle uzaklaşmış ve ilerleyen saatlerde Marmara Adası'nın doğusunda kalarak İstanbul'a giden iki küçük gemiyi daha kovalamıştır.²³⁸ Boyle, akşam saatlerinde karargâh ile telsiz irtibatı kurmayı denemiş ancak başarılı olamamıştır. Dalışta geçen gecenin ardından 9 Mayıs sabahı satha çıkıldığında yapılan girişim sonuç vermiş ve iletişim kurularak kara harekâtının istenilen şekilde devam ettiği öğrenilmiştir.²³⁹

²³⁴ Boyle'un Schichau sınıfı bir muhrip ifadesiyle Gayret-i Vataniye sınıfı bir muhribi kastettiği anlaşılmaktadır.

²³⁵ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²³⁶ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²³⁷ Durdurulan gemiler Rumları taşıyan 275 tonluk Tecelli ve 139 tonluk Hayrullah vapurlarıdır. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 47.

²³⁸ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²³⁹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 112.

Günü satha çıktığında ateş eden karakol gemileri dışında herhangi bir gemi tespit etmeden ve geceyi Erdek Körfezi'nde dibe oturarak geçiren Boyle, 10 Mayıs sabahı satha çıkarak İmralı Adası'na doğru ilerlemiştir. Samsun sınıfı bir muhribi görüp dalışa geçerek fark edilmeden intikale devam eden denizaltı saat 18.00'de Gayret-i Vataniye muhribinin refakat ettiği asker yüklü Patmos ve Gülcemal vapurlarını tespit etmiştir. Hücum için yaklaşan Boyle, saat 19.23'te ilk olarak Patmos vapuruna iskele baş kovandan bir atış geliştirmiş ancak düzgün çalışmayan torpido geminin pupasından geçerek hedefini bulmamıştır. Saat 19.35'te sancak baş kovanındaki torpidosunu Gülcemal vapuruna yöneltmiştir. Geminin baş tarafına isabet eden torpido büyük bir patlamaya neden olmuştur.²⁴⁰

Havanın kararıması nedeniyle geminin tam olarak batıp batmadığını göremeyen Boyle, 21 Mayıs 1915 tarihinde kaleme aldığı sonuç raporunda düşüncelerini şu şekilde ifade etmiştir: “... *Büyük bir patlama oldu. Enkaz parçaları ve mürettebatın suya düştüğü görüldü. Üç direkli, iki bacalı ve buradaki gemilerin yaklaşık iki katı büyüklüğündeydi. Torpidoyu ateşlediğimde saat 19.35'ti, ne yazık ki on dakika içinde hava çok karardı bu yüzden geminin tamamen battığını görmedim. Ancak son gördüğümde kışkı şeklinde oldukça batıktı, çok kısa sürede batmış olmalı. Çalışan tek periskobumu riske atmamam gerektiğinden gözlemlerim büyük ölçüde kısıtlanıyor...*”²⁴¹

İmralı Adası'nın 5 deniz mili kuzeybatısında gerçekleşen hücum sırasında, komutanı olduğu 12'nci Tümen'e bağlı 36'ncı Piyade Alayı ile birlikte Derince'den yola çıkan gemide bulunan Yarbay Cemil (Conk) Bey anılarında saldırıyı şu sözlerle anlatmıştır:

“... *Gülcemal ve Almanların Patmos şilebi ile 10 Mayıs sabahı yola çıkacaktık. Fakat hareketimizden önce Derince nokta kumandanı aldığı acil bir şifre üzerine yanıma geldi ve “Tekirdağ açıklarında düşman denizaltısı varmış” dedi. Şifrede bizi korumak üzere bir torpidobot gönderildiği ve torpidonun varmasından önce hareket etmememiz bildiriliyordu. Saat 08.30'da torpidobot İzmit Körfezi'ne girdi, biz de yola çıktık. Anadolu sahilini yakından takip ediyorduk. Bir tehlike meydana geldiğinde hemen karaya oturmak için bu tedbire başvurmıştık. Patmos yolcusuz olduğu için önden gidiyor, benim de içinde bulunduğum Gülcemal arkadan gelerek rotasını ona uyduruyordu. Muhafızlık vazifesi yapan torpidobot*

²⁴⁰ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 47

²⁴¹ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

ise etrafımızda dolanıp duruyordu. Akşama kadar yolumuza hadisesiz devam ederek Kapıdağ Yarımadası ile İmralı Adası'nın arasına gelmiş bulunuyorduk. Akşam yemeği için salona inmiştik. Birdenbire şiddetli bir infilak ve sarsıntı ile sofradan kalktık. Süvari "topillendik" diyerek yukarıya fırladı, artık hepimiz güvertedeidik. Gülcemal baş kesiminden yara almıştı ve içeriye sular giriyordu. Bereket versin gemide sarnıç ve bölmelerin varlığı suyu tutuyordu. Bu suretle batma tehlikesini atlatmıştık. Torpidobot bize isabetine mani olamadığı torpilin ikincisini yemememiz için yanımızdan ayrılmıyor, dört bir tarafımıza lamelif çeviriyordu. Gülcemal'in yarası muayene edildi ve süvari yolumuza devam edemeyeceğimizi bildirdi. Bunun üzerine torpidobota Patmos ile yoluna devam etmesi işaretini verdik ve İmralı Adası'na döndük...''²⁴²

Gülcemal'de bulunan askerler İmralı Adası'na gelen Şirket-i Hayriye vapurlarına nakledilmiş, 12 Mayıs sabahı yola çıkan gemiler mevcudu 1.600 olan alayı aynı gün saat 16.45'te Akbaş'a ulaştırmıştır. Gülcemal vapuruna ilk müdahale ise Seyr-i Sefain İdaresine ait Burgaz vapurunun getirdiği dalgıç ve onarım malzemesiyle yapılmış, sonrasında ise gemi Şirket-i Hayriye'ye ait 25 numaralı Selamet ve 26 numaralı Suhulet vapurları tarafından yedeğe alınarak İstanbul'a götürülmüştür.²⁴³

Boyle'un telsiz irtibatı kurarak büyük bir nakliye gemisini vurduğu bilgisini aktarması karargâhta hatalı bir değerlendirme yapılmasına neden olmuştur. Bunun sonucu olarak hatalı istihbarat bilgisi doğrultusunda ve geminin tonajı göz önüne alındığında geminin 6 bin asker, yüklü miktarda silah ve cephaneyle birlikte battığı düşünülmüştür. Komodor Keyes anılarında Gülcemal'in vurulmasından şu sözlerle bahsetmiştir: "... bir topçu bataryası ile 6 bin asker taşıyan yaşlı gemi White Star²⁴⁴ yolcu gemisinden kurtulan olmadığını biliyoruz. Üç günlük Kirte Muharebeleri'ndeki kayıpların karşılığını vermeleri için acele ettiriliyorlardı ve o kritik zamanda verdirilen 6 bin asker kaybının yanı sıra böyle bir toplu kıyımın moral olarak etkisi inanılmaz olmuş olmalı."²⁴⁵

Bunun yanı sıra İngiliz deniz tarihçisi Edwyn Gray "The Underwater War Submarines 1914-1918" isimli eserinde İmralı Adası'ndaki görgü şahitlerinin Gülcemal vapurunun battığını rapor ettiklerini belirterek 6 bin askerin hayatını kaybettiğini ifade

²⁴² Yarbay Cemil (Conk) Bey'in hatıratı için bkz. Metin Martı (haz.), *Çanakkale Hatıraları*, Cilt II, Arma Yayınları, İstanbul 2002, ss. 114-115.

²⁴³ Martı, *a.g.e.*, s. 117; Atabey, *a.g.e.*, s. 157.

²⁴⁴ White Star Line, Gülcemal vapurunun eski işletmecisi olan İngiliz denizcilik ve nakliyat şirkettir.

²⁴⁵ Keyes, *a.g.e.*, s. 349.

etmiştir.²⁴⁶ Yine deniz harp tarihi alanında önemli eserler veren Michael Wilson ve Paul Kemp “*Mediterranean Submarines*” isimli kitabında Gülcemal’in 6 bin piyade ve topçu asker ile sulara gömüldüğünü, ancak Alman kaynaklarının bunu kabul etmediğini belirtmiştir.²⁴⁷ İngiliz deniz tarihçisi Innes McCartney de “*British Submarines of World War I*” kitabında E-14’ün 6 bin asker ve topçu bataryası taşıyan bir nakliye gemisini batırdığına değinmiştir.²⁴⁸ Bu görüşü paylaşan önemli bir isim de Avustralyalı savaş muhabiri ve yazar Alan Moorehead olmuş, “*Gelibolu*” isimli ünlü eserinde HMS E-14 denizaltısının en büyük başarısının cepheye 6 bin asker taşıyan eski White Star gemisini batırmak olduğuna dikkat çekmiştir.²⁴⁹ İngiliz resmi tarihçisi Aspinall Oglander ise “*History of the Great War Gallipoli*” isimli ünlü eserinde gemi ismi belirtmeden E-14’ün Gelibolu’ya gitmekte olan iki gambot ve iki büyük nakliye gemisini batırdığına değinmiştir.²⁵⁰

Yukarıda bahsedilen kaynakların aksine Boyle, başarılı torpido hücumu sonucunda Gülcemal’i batıramasa da önemli bir kuvvetin cepheye naklini geciktirmiştir. Aldığı hasar sonrasında uzun süre onarım görmek zorunda kalan 5 bin tonluk bir nakliye vapuru Çanakkale cephesine herhangi bir katkı yapamamıştır.

1917 yılında ise Boyle, batırdığını iddia ettiği Gülcemal vapurunda bulunan 6 bin asker ve 200 kişilik gemi personeli için yürürlükteki Deniz Ödül Yasasına istinaden HMS E-14 denizaltısı personeline kişi başına 5 pound olmak üzere toplam 31 bin pound ödül verilmesini talep etmiştir. Yalnızca askeri gemiler için verilen bu para ödülünü almak için Gülcemal’in sahra topu taşıdığını ve bir muhrip refakatinde gittiğini belirten Boyle’un talebi Denizcilik Bakanlığı tarafından incelenmiş ve mahkeme süreci sonucunda uygun bulunmuştur.²⁵¹

Gülcemal vapuruna gerçekleştirdiği hücum sonrasında 11 Mayıs’ta İstanbul’a dönen boş nakliye gemileri ve birkaç torpidobota rastlayan Boyle geceyi dalışta geçirmiştir. 12 Mayıs’ta hava kararana kadar Marmara Adası’nın doğusunda kalarak herhangi bir gemiyi görmeyen E-14 akşam dalışa geçmiş ve sabah telsiz irtibatı kurmak için batıya seyretmiştir. 13 Mayıs’ta küçük bir buharlı gemiyi takip eden ve Barbaros önlerinde karaya oturmaya

²⁴⁶ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 119.

²⁴⁷ Michael Wilson, Paul Kemp, *Mediterranean Submarines*, Crecy Publishing Ltd, Cheshire 1997, p. 81.

²⁴⁸ McCartney, *a.g.e.*, p. 31.

²⁴⁹ Alan Moorehead, *Gelibolu*, (çev. Ali Cevat Akkoyunlu), 2. Baskı, Doğan Kitapçılık, İstanbul 2002, s. 183.

²⁵⁰ Aspinall Oglander, *History of the Great War*, Vol. I, William Heinemann Ltd, London 1929, p. 308.

²⁵¹ Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 340. Detaylı bilgi için bkz. <https://rnsb.co.uk/index.php?PageID=1193> (Erişim Tarihi: 10.04.2024).

zorlamıştır. Gemiden ve sahilden tüfeklerle ateş açılması üzerine denizaltıda bulunan tüfeklerle karşılık verilmiş, sonuçsuz kalan atışlar sonrasında E-14 bölgeden ayrılmıştır. Aynı gün denizaltının karakol planını değiştirmesine neden olan önemli bir gelişme yaşanmıştır. Ana hava borusunun kırılması nedeniyle kullanılmaz duruma gelen son torpidosunu onarmakla geçen günün sonunda, torpidonun eldeki imkanlarla faal hale getirilemeyeceğine karar veren Boyle geceyi Marmara Ereğlisi yakınlarında dipte geçirmiştir.²⁵² Bu sürede karargâhla telsiz irtibatı kurularak AE-2'nin personelinin esir alınarak İstanbul'a götürüldüğü öğrenilmiştir. Ayrıca Amiral de Robeck E-14 personelinin başarısını takdir ederek Marmara Denizi'nde bulunmalarının son derece önemli olduğunu belirtmiştir.²⁵³

14 Mayıs sabahı saat 10.50'de kereste yüklü mavna yedekleyen bir römorkörü takip ederek durduran E-14, bir torpidobotun kendilerini fark ederek üzerlerine gelmesi nedeniyle gemiyi bırakmak zorunda kalmıştır. Saat 18.40'ta Marmara Ereğlisi açıklarında bir muhribin refakatinde batıya doğru ilerleyen üç nakliye gemisi görülmüş ancak eldeki tek torpidonun da gayri faal olması hücum için yaklaşılmasını engellemiştir. Saat 21.15'e kadar satıhta kalan denizaltı kararlık nedeniyle ancak 400 yarda mesafeden tespit edebildiği bir muhrip tarafından dalışa zorlanmıştır.

15 Mayıs günü Marmara Adası'nın doğusunda kalmış, geceyi dalışta batıya doğru ilerleyerek geçirmiştir. 16 Mayıs sabahı telsiz muhaberesi kurma girişiminden olumlu sonuç alamamış, azalan su miktarı nedeniyle personele günde ancak yarım litre su verilebilmiştir. 17 Mayıs'ta karargâha ulaşmayı başaran Boyle dönüşünü emreden bir telsiz mesajı almıştır. Saat 18.30'da Marmara Ereğlisi açıklarında batıya doğru ilerleyen bir muhrip ve iki nakliye gemisini tespit etmiş, saat 20.00'de Marmara Adası'nın kuzeyinde dalışa geçerek Çanakkale Boğazı'na yönelmiştir. 18 Mayıs sabahı saat 04.40'ta satha çıktığında iki bacalı bir gambot tarafından ateş altına alınan E-14 on dakika sonra dalışa geçerek ilerlemeye devam etmiştir.²⁵⁴

Saat 06.55'te tekrar satha çıkan denizaltı saat 07.50'de bir gambot, bir muhrip ve bir römorkör tarafından tespit edilene kadar bataryalarını şarj ederek azami süratle seyretmiştir. Sonrasında dalmak zorunda kalmış, bu gemilerle beraber saat 09.45'te Gelibolu'nun 2 deniz

²⁵² The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁵³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 113.

²⁵⁴ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

mili kuzey doğusuna ulaştığında 29,5 metre derinliğe dalmıştır. Saat 11.00'de Karakova Burnu önünde periskop umkuna çıkan Boyle iskele kış omuzluğunda iki bacalı bir gambot ve Gelibolu önlerinde küçük bir şilep görmüş, dört dakika satıhta kaldıktan sonra 29 metre derinliğe dalmıştır. Saat 11.30'da periskop umkuna çıktığında Gocuk Burnu önlerinde iki bacalı başka bir gambotu tespit etmiş sonrasında tekrar 29 metre derinlikte ilerlemiştir. Saat 12.00'de mevhisini belirlemek için periskop umkuna çıkmış ve Musa Bankı önlerinde büyük bir yat, Akbaş Limanı'nda altı adet şilep ile Kilye (Poyraz) Limanı'nda ise Turgutreis zırhlısını tespit etmeyi müteakip yeniden 29 metre derinliğe dalmıştır. Saat 12.30'da yeniden periskop umkuna yükseldiğinde Turgutreis'i 400 yarda iskele bordasında, Nara Burnu'nun 1 mil kuzeyinde tespit etmiştir.²⁵⁵

Mevki tespiti için on dakikalık aralıklarla periskop umkuna çıkan Boyle saat 13.20'de Nara Burnu'nu dönmüştür. Dönüş sırasında bir torpidobot dışında bir gemi göremeyen E-14 Kilitbahir'i dönene kadar periskop umku ile 12 metre arasında seyretmiştir. Kilitbahir'in güneyine ulaştığında Çanakkale sahilinden ateş altına alınan denizaltı saat 13.40'ta 27 metreye dalmıştır. Saat 14.30'da Soğanlıdere'nin 1 mil güneyinde periskop umkuna çıkmış ve Boğaz çıkışında Müttefik donanma bağlısı gemileri görmüştür. Boğaz çıkışına kadar periskop umkunda ilerleyen E-14 denizaltısı saat 15.40'ta Fransız Saint Louis²⁵⁶ zırhlısının bordasında satha çıkmıştır. Zırhlı tarafından coşkulu bir tezahüratla karşılanan denizaltı bir muhrip refakatinde Gökçeada Aydıncık Koyu'na ulaşmıştır.²⁵⁷ HMS Agamemon zırhlısında topçu subayı olarak görevli Teğmen H.M. Denham denizaltının satha çıkışını şu cümlelerle günlüğüne kaydetmiştir: *"Saat 15.25'te, kimse bakmazken, E-14 denizaltısı aniden Saint Louis ile aramızda yüzeye çıktı, onu yüksek sesle alkışlayan Saint Louis'e çok yakındı. Daha sonra kuru kafa ve çapraz kemik (korsan amblemi) desenli bir bayrak toka ederek Aydıncılık Burnu'na doğru ilerledi..."*²⁵⁸

Görevden dönen Boyle 18 Mayıs akşamı Amiral de Robeck tarafından akşam yemeği için Aydıncık Koyu'nda demirli olan sancak gemisi HMS Lord Nelson zırhlısına²⁵⁹ davet

²⁵⁵ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁵⁶ Boyle raporunda bu gemiden Saint Louis sınıfı bir Fransız zırhlısı olarak bahsetmiştir. Bu sınıfa ait üç gemiden Gaulois zırhlısı 18 Mart 1915 günü aldığı hasar nedeniyle onarımda olup sınıfın diğer iki gemisi Charlemagne ve Saint Louis zırhlıları Çanakkale bölgesinde görevlidir.

²⁵⁷ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁵⁸ John Murray, *Dardanelles A Midshipman's Diary 1915-16 H. M. Denham*, John Murray Publishers Ltd, London 1981, s. 110.

²⁵⁹ HMS Goliath'ın batırılması sonrasında sancak gemisi HMS Queen Elizabeth'in 14 Mayıs sabahı İngiltere'ye dönmek üzere Gökçeada'dan ayrılması üzerine Amiral de Robeck karargâhını Lord Nelson'a taşımıştır. Bkz. Peter Shankland ve Anthony Hunter, *Dardanelles Patrol*, Collins Clear-Type Press, London

edilmiştir. General Hamilton, Amiral Wester Wemyss, General Braithwaite, Komodor Keyes ve E-11 Komutanı Bnb. Martin Eric Dunbar Nasmith'in de bulunduğu yemekte Boyle görevi hakkında kısa bir konuşma yapmıştır.²⁶⁰ Yemek sonrasında Boyle, Keyes ve Nasmith ile görüşerek Marmara Denizi'ndeki 21 günlük tecrübesini detaylarıyla aktarmıştır. Boyle özellikle Boğaz hattı boyunca saatteki hızı 1,5 deniz milini geçmeyen akıntının koylara doğru şiddetlendiğine dikkat çekmiştir. Komodor Keyes, E-14'ün Saphir ile E-15'in kaybına neden olan ve AE-2'nin ise güçlkle kurtulduğu şiddetli akıntıya kapılmamasının nedenini mayın tehlikesini cesurca göz önüne alarak gerektiğinde satha yakın seyrederek periskobunu kullanmasına bağlamıştır.²⁶¹

Boyle da görev sonuç raporunda “hem göreve giderken hem de dönerken Çanakkale Boğazı'nda motorlarına 5,5 kts sürat kademesini uyguladığını ancak akıntının etkisiyle kuzeye çıkarken yere göre süratin 4 kts, güneye inerken ise 7 kts olarak ölçüldüğünü, bütün koylarda kuvvetli olan akıntının özellikle Sarısığlar Koyu'nda çok daha fazla olduğunu, AE-2 Komutanının görüşme sırasında kendisine Nara açığında iki kez dibe çarptığını ve sonrasında geceyi geçirmek için Nara önlerinde dibe oturmak zorunda kaldığını söylediğini belirtmiş ancak kendisinin hem giderken hem de dönerken dibe çarpmadığını” ifade etmiştir.²⁶²

Arıza yapması nedeniyle son torpidosunu kullanamayan Boyle, birçok hedefi vurma fırsatını kaçırdığı raporunda defalarca belirterek “Boş nakliye gemilerini batırabileceğim için küçük bir topun değeri paha biçilemez olurdu” ifadesiyle müteakip görevler için bir güverte topuna duyulan ihtiyacı dile getirmiştir. E-14 denizaltısı personeli bazı küçük teknelere karşı denizaltıda yer alan tüfekleri kullandıysa da bu silahlar görevin icrası için yeterli gelmeyerek bir topun yerini dolduramamıştır. Her ne kadar İngiliz tarihçi ve siyasetçi Robert Rhodes James “Gallipoli” isimli eserinde E-14'ün bu ihtiyacı karşılamak, en azından caydırıcılık sağlamak için güvertesine monte edilen boru, yağ tankı ve brandadan yapılmış sahte bir top maketi olduğunu öne sürse de Boyle raporunda böyle bir maketin varlığından bahsetmemiştir.²⁶³

1964, p. 41; A.Burak Kandaş, *Çanakkale'de İtilâf Donanması'na Vurulan Büyük Darbe (Mayıs 1915 Harekâtı)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2017, s. 125.

²⁶⁰ Gray, *a.g.e.*, (1971), pp. 120-121.

²⁶¹ Keyes, *a.g.e.*, p. 349

²⁶² The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁶³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 113.

E-14 denizaltısının Marmara Denizi'ndeki bu ilk görev periyodunda taşıdığı torpido sayısı hakkında bazı kaynaklarda farklı bilgiler bulunmaktadır. Komodor Keyes denizaltının sekiz torpidosu olduğunu belirtirken, askeri tarihçi Stephen Snelling "*VCs of the First World War Gallipoli*" isimli eserinde torpido sayısının on olduğunu ifade etmiştir.²⁶⁴ Ancak Boyle tarafından 21 Mayıs 1915 tarihinde imzalanan görev sonuç raporu incelendiğinde; denizaltının 27 Nisan, 29 Nisan ve 5 Mayıs'ta birer, 1 Mayıs'ta üç ve 10 Mayıs'ta iki torpidosunu ateşlediği, 13 Mayıs günü ise son torpidonun arıza nedeniyle kullanılmaz duruma geldiği görülmektedir.²⁶⁵ Bu rapor doğrultusunda E-14'ün beşi kovanların içinde olmak üzere toplam dokuz torpidoyla göreve başladığı bilgisine ulaşılmaktadır. Sarf edilen sekiz torpidonun üçü hedefin rota ve süratinin yanlış hesaplanması, biri cayro arızası, biri de düzgün çalışmaması nedeniyle isabet etmemiştir. 1 Mayıs 1915 tarihinde atılan torpidolardan biri Nur-ül Bahir gambotunu batırması, 10 Mayıs günü ateşlenen son torpido ise Gülcemal vapuruna isabet etmiştir.

5 Mayıs günü atılan torpido hedefe isabet etmesine rağmen infilak etmemiştir. Bu torpidonun neden patlamadığına ilişkin donanma başlısı ordonat birimi uzmanları tarafından 16 Haziran 1915 tarihinde bir rapor hazırlanmıştır. Raporda patlamanın gerçekleşmemesinin nedeninin fünye eksikliği, ateşleme fitilinin ıslanması veya emniyet piminin torpido üzerinde bırakılmasına bağlı olduğu yer almıştır. İlk seçenek bütünüyle ihtimal dışı görülürken, ikinci ihtimalin öngörülebileceği ancak yıllardır bu durumun gerçekleşmediği, patlamanın gerçekleşmemesinin büyük olasılıkla emniyet piminin torpido üzerinde unutulmasından kaynaklandığı değerlendirilmiştir. Bu raporda, Boyle'un 10 Mayıs akşamı Patmos vapuruna attığı ve düzgün çalışmadığını değerlendirdiği torpidonun da isabet etmemesinin nedeni hedefin süratinin yanlış hesaplanmasına bağlanmıştır. Son torpidonun ana hava borusunun kırılma nedeni ise belirlenememiş, arızanın giderilmesinin onarım yedeğinin bulunmasıyla mümkün olduğu belirtilmiştir.²⁶⁶

Amiral de Robeck, 22 Mayıs 1915 tarihinde E-14 denizaltısının Marmara Denizi'nde icra ettiği harekâta ilişkin Denizcilik Bakanlığına bir rapor göndermiştir. "*Boyle'un 22*

²⁶⁴ Keyes, *a.g.e.*, p. 349; Snelling, *a.g.e.*, p. 96.

²⁶⁵ Bkz. The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle). Victor Rudenno E-14 denizaltısının sahip olduğu iki tip torpidoyu kıyaslayarak, 27 Nisan 1915 tarihinde hedefine isabet etmeyen torpidonun Mk 7 cinsi, 1 Mayıs günü sarf ettiği üç torpidodan ikisinin ise Mk 5 cinsi olduğunu belirtmiştir. Mk 7 cins torpidoların Mk 5'lere kıyasla sorunlu çalıştığını belirten yazar, bu torpidoların denizaltıcılar tarafından sevilmediğini iddia etmiştir. Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, ss. 107, 111.

²⁶⁶ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of DNO).

*günlük görevinde büyük bir kahramanlık sergilediğini ve tekliflerine katıldığını belirttiği” raporunda, özellikle Yzb. Stanley’den övgüyle bahsetmiştir.*²⁶⁷

E-14’ün başarısı Londra tarafından büyük bir hızla mükafatlandırılmıştır. Raporunu tamamlamadan iki gün önce 19 Mayıs 1915 tarihinde yarbaylığa terfi eden E-14 Komutanı Boyle Victoria Haçı almaya layık görülürken, Yzb. Stanley ve Lawrence Üstün Hizmet Haçı, diğer personel ise Üstün Hizmet Madalyası ile taltif edilmiştir. Komodor Keyes de taltifin bu hızla gerçekleşmesine olan şaşkınlığını eşine yazdığı mektupta kullandığı *“Ona bir Victoria Haçı verecektirini umuyordum ama bundan oldukça şüpheliydim, bizim resmi teklifimiz olmadan bunu yapmaları muhteşemdi”* ifadeleriyle dile getirmiştir.²⁶⁸

Boyle da görevde faydalı olduğunu tespit ettiği 2’nci Komutan Yüzbaşı Edward Stanley ve gönüllü İhtiyat Yüzbaşı R.W. Lawrence ile astsubaylar Frank Hague, Ernest T. Wills, Edwin C. Wood, çavuşlar John T. Haskins ve Lesley G. Tutton’un ismini 21 Mayıs 1915 tarihinde tamamladığı raporunun sonuna eklemiştir.²⁶⁹

19 Mayıs sabahı saat 11.20’de lojistik bütünleme ve bakım için Aydıncık Koyu’ndan ileri harekete geçen E-14 denizaltısı Mondros Limanında Amiral Guepratte tarafından büyük bir coşkuyla karşılanmış, yapılan törende bando tarafından İngiltere için savaşla özdeşleşen *“Tipperary”* ile *“God Save the King”* marşları çalınmıştır. Guepratte ayrıca İngilizce olarak yaptığı konuşmasında E-14 denizaltısının personeline *“iyi çocuklar”* olarak hitap etmiş ve bu harekâtta övgüyle bahsetmiştir. Hamilton da *“E-14 denizaltısının 50 bin askerden oluşan bir kolordu değerinde olduğunu”* belirtmiştir.²⁷⁰

Bnb. Boyle komutasındaki E-14 denizaltısı Çanakkale Boğazı’nı geçen ve dönebilen ilk denizaltı olmuştur. 27 Nisan-18 Mayıs 1915 tarihleri arasındaki görevi süresince sahilden ya da gemilerce tespit edildiğinde ateş altına alınan E-14 uzun süre denizaltı savunma harbi baskısına maruz kalmış, satıhta geçirmeye çalıştığı gecelerde tespit edildiğinde dalışa zorlanmıştır. Denizaltıyı gören muhrip, torpidobot ve gambotlar süratle üzerine gelmiş ancak

²⁶⁷ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

²⁶⁸ Boyle’a verilen Victoria Haçının beratında şu ifadeler yer almıştır: *“27 Nisan 1915’te E14 denizaltısının komutanı olarak gemisini düşmanın mayınlarının altına daldırıp Marmara Denizi’ne girdiğinde gösterdiği üstün cesaret için. Güçlü akıntılardan kaynaklanan büyük seyir zorluklarına, düşman gemilerinin sürekli takibine ve saat başı saldırı tehlikesine rağmen Boğazın dar sularında görevine devam etmiş, iki Türk gambotunu ve bir büyük askeri nakliye aracını batırmayı başarmıştır.”* Snelling, a.g.e., p. 92.

²⁶⁹ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁷⁰ Keyes, a.g.e., p. 350; Rudenko, a.g.e., ss. 114-115.

Boyle raporunda “mahmuzlayabilecek kadar yakın mesafedeki gemilerin muhtemelen çekindiklerinden bunu yapmadıklarını” belirtmiştir.²⁷¹

21 günlük görev periyodunda birçok gece karargâh ile telsiz irtibatı kurabilen Boyle bu sürede sekiz torpido sarf ederek fiili olarak yalnızca Nur-ül Bahir gambotunu batırmasına ve Gülcemal vapurunu seyirden sakıt hale getirmesine rağmen geri dönmeyi başararak Müttefik denizaltılarına öncülük etmiştir. Boyle’un bu başarısında; Boğaz’daki en büyük riski mayınlar ve bataryalardan ziyade şiddetli akıntı olarak görmesinin ve bunun sonucunda planladığı rotada gidebilmek için gerektiğinde periskop umkuna çıkmasının önemi büyüktür.

E-14’ün Marmara Denizi’ndeki varlığı nakliye için ilave önlem alınmasını gerektirmiş, refakat ve karakol yapan gemilerin sayısı artırılırken intikal rotaları sahillere yaklaşmıştır. Ayrıca büyük gemilerin yerine torpidonun hedefi olma ihtimali düşük olan daha küçük tekneler kullanılmaya başlanmıştır.

3.3. HMS E-11 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (19 Mayıs-7 Haziran 1915)

HMS E-11 denizaltısı Malta’da gördüğü onarım sonrasında geldiği Gökçeada’da iskele jeneratörün ara şaftında meydana gelen arıza nedeniyle yeniden harekâttan sakıt kalmıştır. İngiltere’den yedek malzeme getiren HMS Reliance onarım gemisinin üzerine aborda olan denizaltının arızalı şaftı çıkarılarak yenisiyle değiştirilmiştir. Onarımdan istifadeyle görev için harita üzerinde çalışmalar yapan Bnb. Nasmith, bu süre içerisinde Çanakkale Boğazı üzerinde gözlem yapmak için havaalanının bulunduğu Bozcaada’ya gitmiştir. Maurice Farman tipi çift kanatlı bir uçakla gözlemci olarak havalanan Nasmith uçuş sırasında mayın hatlarını göremese de sahilde kerteriz alabileceği noktaları belirlemiştir. Onarım sonrasında seyir ve dalış testi yapılmış ve denizaltı göreve hazır hale getirilmiştir.²⁷²

18 Mayıs akşamı HMS Lord Nelson zırhlısında Bnb. Boyle’dan geçiş konusunda önemli bilgiler edinen Nasmith, Keyes’ten görev emrini²⁷³ alır almaz birkaç saat içinde hazırlıklarını tamamlamış ve 19 Mayıs gecesi saat 01.10’da Aydıncık Koyu’ndan avara ederek HMS Grasshopper muhribinin refakatinde Çanakkale Boğazı’na yönelmiştir. Saat

²⁷¹ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

²⁷² Gray, *a.g.e.*, (1971), pp. 118-120.

²⁷³ Keyes, görev için istekli olan Nasmith’e “E-14 denizaltısının bakım ve yeniden göreve hazır olmak maksadıyla gideceği Malta’dan dönüşüne kadar E-11’in Marmara Denizi’nde kalmasını istediğini belirterek, git ve Marmara’da Amok koş” demiştir. Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 121.

02.45'te Boğaz'dan giren denizaltı bataryalarından tasarruf etmek amacıyla mümkün olduğunca satıhta giderek saat 03.50'de Alçıtepe hizasında dalışa geçmiştir.²⁷⁴

Rumeli sahiline yakın seyreden denizaltı birkaç kez mayın tellerine sürtmüş, pervanenin bu tellere dolanmaması için sürten taraftaki motor stop edilerek ilerlenmiştir. 24 metre derinlikte ilerleyen Nasmith periskobunu kullanmak için saat 04.50'de satha çıkmaya çalıştığında 19 metreden yukarıya yükselememiştir. Kontrolsüz şekilde yüzeye çıkmamak için ana balast tanklarına su alınmamasına rağmen bu noktada denizaltı aniden yükselmeye başlamış ve güçlkle kontrol edilmiştir. 21 metre derinliğe inerek ilerlemeye devam eden Nasmith, periskobunu satha sürdüğünde yaklaşık olarak Karanfil Burnu önlerinde olduğunu tespit etmiş, ilerleme hızının beklediğinden hızlı olması üzerine bu derinlikte neredeyse hiç akıntı olmadığına kanaat getirmiştir.²⁷⁵

Saat 05.16'da Kilitbahir'i dönerken 16,5 metre derinlikte dibe çarpan E-11 denizaltısı saat 05.30'da gün ağarırken periskop umkuna çıktığında Nara önlerinde bir zırhlı tespit etmiş, bu sırada çevredeki muhripler tarafından ateş altına alınmıştır. Saat 06.10'da Nara Burnu'nu 25 metre derinlikte dönen Nasmith periskop umkuna çıktığında Turgutreis ve Barbaros Hayreddin olduğunu tahmin ettiği iki zırhlının burnun güneyine doğru ilerlediğini tespit etmiştir. Periskobunu suyun üzerine her çıkarışında gemilerin atışıyla karşılaşan Nasmith farklı derinliklerde kuzeye doğru ilerlemeye devam ederek saat 09.30'da Gelibolu'yu 27,5 metre derinlikte geçmiştir.²⁷⁶

Gündüz şartlarında bataryasını şarj etmek için satha çıkamayacağından enerji tasarrufu maksadıyla saat 13.45'te Doğanaslan Bankı yakınlarında dibe oturan denizaltı saat 21.00'de satha çıkarak bataryalarını şarj etmeye başlamış ve saat 21.45'te telsiz antenlerini kurarak Marmara'ya geçişini Saros Körfezi'nde bulunan Jed muhribine rapor etmeye çalışmıştır. Anten kablosundaki kırık nedeniyle mesajına cevap alamayan denizaltı şarj süresince bölgede karakol yapan muhripler nedeniyle iki kez dalmak zorunda kalmıştır.²⁷⁷ Bu süre içerisinde muhabere kurmayı başaramayan²⁷⁸ E-11 denizaltısı 20 Mayıs günü saat 04.00'te bataryaların tamamıyla dolması üzerine dalışa geçerek periskop umkunda karakola

²⁷⁴ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

²⁷⁵ Rudenno, a.g.e., s. 170

²⁷⁶ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

²⁷⁷ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

²⁷⁸ Bu sırada Saros Körfezi'nde bulunan Jed muhribinin 19 ve 20 Mayıs 1915 tarihli gemi jurnalinde de E-11 denizaltısı ile muhabere kurduğunda ilişkin bir kayıt bulunmamaktadır. Bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-10-HMS_Jed.htm (Erişim Tarihi: 10.05.2024).

başlamıştır. Koca Burnu ile Marmara Adası arasında kalan 15 millik bir sahada herhangi bir gemi tespit etmemesi nedeniyle Tekirdağ önlerine yönelen Nasmith, sahilde çok sayıda piyade ile ağır toplar ve malzeme yüklü katırlardan oluşan bir konvoyun intikal ettiğini görerek topa sahip olmaması nedeniyle önemli bir fırsatı kaçırdığını düşünmüştür. Bu durum onda Marmara'daki denizaltı tehlikesi nedeniyle nakliyatın deniz yolundan kara yoluna yönlendirildiği kanaatini oluşturmuştur. E-11'i tespit eden sahil gözcüleri hem Tekirdağ önlerinde hem de Marmara Adası'nda ateş yakarak Boyle'un da bahsettiği şekilde bölgede denizaltı olduğunu çevredeki gemilere bildirmeye çalışmıştır.²⁷⁹

Günün geri kalan kısmında karakol gemileri ve silahlı trol tekneleri dışında herhangi bir gemi tespit edemeyen E-11 karakolunu doğuya doğru genişletmiştir. 21 Mayıs saat 11.30'da sisli bir havada askeri malzeme taşıdığı değerlendirilen bir yelkenli gemi ateş açılmadan durdurulmuş ve 2'nci Komutan Yzb. D'Oyly Hughes komutasındaki silahlı bir tim tarafından kontrol edilmiştir. Herhangi bir silah ya da cephane tespit edilmemesi üzerine gemiye aborda olan denizaltı yarı dalmış şekilde gemiyle birlikte ilerlemeye devam etmiştir. Herhangi bir gemi tespit edilmemesi ve sisin tamamen dağılması üzerine saat 20.00'de yelkenli gemiyi hareketlerinde serbest bırakarak batıya yönelmiştir. 22 Mayıs saat 01.20'de bir muhribi tespit ederek dalışa geçmiş ve saat 03.00'te telsiz irtibatı kurmayı denemiş ancak arıza devam ettiğinden başarılı olamamıştır.²⁸⁰

Saat 06.00'da dalışa geçerek İstanbul limanlarını incelemek ve Gelibolu'ya malzeme taşıyan gemilerin rotasını belirlemek amacıyla doğuya yönelen denizaltı 14.00'te bataryalarını şarj etmek için satha çıkmış ancak bir muhrip tarafından tespit edildiğinden dalmak zorunda kalmıştır. Havanın kararması üzerine saat 21.30'da satha çıkmış, doğulu rotalarda ilerlemeye devam ederek bataryalarını şarj etmiştir. 23 Mayıs saat 03.00'te Sivriada açıklarında küçük bir nakliye gemisini durdurarak inceleme yapılmış ancak herhangi bir savaş malzemesi bulunamamıştır.²⁸¹ Saat 05.50'de Bakırköy önlerinde demirli durumda bulunan Peleng-i Derya torpido gambotunu tespit eden Nasmith periskop umkunda yaklaşarak aradaki mesafeyi yaklaşık 300 metreye düşürmüş ve iskele bordasındaki kovandan bir adet torpido ateşlemiştir. Sancak bordasından isabet alan gambot batarken ateş

²⁷⁹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 172.

²⁸⁰ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

²⁸¹ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

açmış ve atılan ilk mermi denizaltının baş periskobunu²⁸² vurmuştur. Hasar alan periskop sıkıştığından aşağıya alınamamış, bunun üzerine 9 metre derinliğe inilerek yukarıda sürülü olmasına rağmen suyun altında kalması sağlanmıştır. Bir süre sonra yeniden periskop umkuna çıkan Nasmith, geminin batışını ikinci periskobundan izlemiştir.²⁸³

Barut fabrikasını denizden gelecek tehdide karşı savunmak maksadıyla Bakırköy önlerinde demirli olan Peleng-i Derya gambotunun topçu personeli denizin dalgalı olması ve Nasmith'in yaklaşırken yalnızca çok kısa süreyle kullanması nedeniyle E-11'in periskobunu ancak torpido izini gördükten sonra fark etmiştir. Demirli olması torpidodan kaçmasını imkânsız hale getirmiş, gemi personelinin verebildiği tek karşılık namluları suya girinceye kadar sancak tarafında bulunan toplarla ateş edebilmek olmuştur.²⁸⁴ Sığ suda batan gemide bir subay ve bir er şehit olurken, bir subay ve dört er yaralanmıştır.²⁸⁵

1896 yılında inşa edilen ve tam yükte deplasmanı 900 ton olan 75,5 metre boyundaki Peleng-i Derya torpido gambotunun batırılışı,²⁸⁶ taşıdığı 355 mm çapındaki 3 adet torpido kovanı, 3 adet 75 mm ve 4 adet 47 mm çapındaki toplarıyla askeri açıdan önemli bir kayıp olarak değerlendirilmese de bir İngiliz denizaltısının İstanbul önlerine gelerek hücum edebildiğini göstermesi bakımından önemlidir. Denizaltıların sadece Çanakkale Boğazı'nın kuzeyinde değil Marmara Denizi'nin tamamında etkili olabileceğini kanıtlayan bu olay sonrasında psikolojik üstünlük hücum eden tarafa geçmeye başlamıştır.

Hücum sonrasında batıya yönelen Nasmith, emniyetli mesafeye ulaştığında satha çıkarak vurulan periskobu kontrol etmiştir. Onarılması mümkün olmayan periskobun hasar alan bölümünün sökülmesi için saat 10.30'da İmralı Adası'nın kuzeyine 18 metre derinliğe demirlemiştir. Burada periskobun yaklaşık 1,5 metre uzunluğundaki parçası çıkarılmış, açık

²⁸² HMS E-11 denizaltısının vurulan periskobu Portsmouth'da yer alan Kraliyet Denizaltı Müzesinde sergilenmektedir. Bahse konu periskobun fotoğrafı için bkz. Ek-4. <https://www.nmrn.org.uk/visit-us/submarine-museum> (Erişim tarihi: 11.05.2024).

²⁸³ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith), Rudenno, *a.g.e.*, s. 174. Peleng-i Derya'nın batışına dair "25 sene evvel imal edilmiş Peleng-i Derya gambotu bu sabah bir düşman tahtelbahirinin taarruzuna uğrayarak batırılmıştır. Peleng-i Derya batıncaya kadar tahtelbahire karşılık vermişse de tahtelbahirin âkıbeti malum olamamıştır. Mürettebatından bir nefer ile bir mülahız şehit olmuş, diğerleri kâmilten kurtarılmıştır" şeklindeki 23 Mayıs 1915 tarihli resmi tebliğ, 24 Mayıs 1915 tarihinde dönemin gazetelerinde yayımlanmıştır. Bkz. Halıcı ve Burgaç, *a.g.e.*, s. 432.

²⁸⁴ Vehbi Ziya Dümer, "Çanakkale Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi" *Deniz Mecmuası*, Cilt: 46, Sayı: 334, İstanbul 1934, ss. 596-597.

²⁸⁵ Atabey, *a.g.e.*, s. 158.

²⁸⁶ Peleng-i Derya torpido gambotunun teknik özellikleriyle ilgili detaylı bilgi için bkz. Langensiepen ve Güler, *a.g.e.*, s. 130. Aynı yıl sığ sudan çıkarılarak limana götürülen geminin enkazı 1920 yılında parçalanmıştır.

kalan kısım ahşap siğil, yelken bezi ve kauçuk solüsyonuyla kapatılarak sızdırmazlık sağlanmıştır. Onarım sonrası personel günün geri kalan kısmını denize girerek ve dinlenerek geçirmiştir. Saat 16.30'da demir alarak telsiz muhaberesi kurmak için batıya yönelen E-11 denizaltısı 24 Mayıs saat 02.00'de Marmara Adası'nın batısına ulaşmıştır. Telsizdeki arıza giderildikten sonra Jed muhribi ile muhabere kurulmuş, ilk olarak İngiltere'den yenisinin getirilmesi için periskop arızasına, sonrasında bir torpido gambotunu batırdığına değinen Nasmith, kısa bir rapor verdikten sonra Jed muhribinden kara harekâtının gidişatına ilişkin bilgi almış ayrıca B-11'in İzmir açıklarında bir denizaltı tespit ettiğini öğrenmiştir. Göreve başladıktan ancak dört gün sonra karargâh ile ilk kez kurduğu telsiz muhaberesini saat 05.00'te sonlandıran E-11, telsiz antenlerini sökerek kuzey doğu yönünde ileri harekete geçmiştir.²⁸⁷

Saat 10.30'da batıya doğru ilerleyen buharlı bir gemiyi tespit eden Nasmith, yaklaşarak geminin bordasında satha çıkarak durmasını işaret etmiştir. İlerlemeye devam etmesi üzerine köprüüstüne ateş açılarak durdurulan gemi personeli ve yolculara²⁸⁸ gemiyi terk emri verilmiş, telaş nedeniyle iki kurtarma vasıtası batsa da personel ve yolcular herhangi bir can kaybına neden olmadan diğer vasıtalarla binebilmiştir. Gemiye çıkan Yzb. Hughes komutasındaki tahrip timi gemide arama yaparak 152 mm çapında bir top, buna ait cephane ile birkaç top kaidesi ve bir miktar cephane²⁸⁹ tespit etmiştir. Nara isimli geminin

²⁸⁷ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith), Rudenno, *a.g.e.*, s. 174. Roger Keyes Marmara'ya geçişi sonrasında haber alınamayan E-11 denizaltısı ile ilgili endişesini şu sözlerle günlüğüne kaydetmiştir: “*Nasmith telsizinde bir arıza nedeniyle dört gün boyunca bizimle iletişim kuramadığında çok endişelendik. Bununla birlikte 23 Mayıs gecesi İstanbul açıklarında demirlemiş bir torpido gambotu batırdığı haberini gönderdi. Bize geminin batarken ateş açtığını ve periskobunun tepesini vurduğunu söyledi...*” Keyes, *a.g.e.*, p. 361.

²⁸⁸ Olay sırasında gemide bulunan ve Chicago Sun isimli gazetede çalışan Amerikalı savaş muhabiri Raymond Swing (Silas Q Swing) geminin Türk denizcileri ile birlikte Çanakkale'ye intikal etmekte olduğunu ancak taşıdığı yük hakkında bilgisi bulunmadığını belirtmiştir. Keyes bu geminin batırıldığı haberini günlüğünde “*Ertesi gün ise yüzeyde buharlı bir gemiyi kovalayıp, makineli tüfek ateşi ile onu durdurmuş. Gemi her biri can yeleği giymiş olan 60 asker taşımaktaymış. Askerler gemiyi batma esnasında panik içerisinde terk etmeye çalışırken iki kurtarma sandalını da alabora etmişler. Olan biteni oldukça sakin bir şekilde karşılayan bir Amerikalı geminin yan tarafına yanaşıp, kendisinin Chiago Sun gazetesinden Bay Silas Q Swing olduğunu ve kendisiyle tanışmaktan mutluluk duyduğunu belirtmiş. Bay Swing, Nasmith'in yönlendirmeleri ve gemide kalan iki ya da üç Türk'ün yardımı ile kalan kurtarma sandalını yukarı çekmiş ve E 11'in desteği ile tekneleri düzeltmek için harekete geçip herkesi almış. Nasmith her ne kadar kendi mürettebatı için bir eğlence gibi görünse de bize bir Türk'ün ters çevrilmiş bir sandala parmaklarıyla tutunmuş olduğunu ve korkudan sapsarı kesilmiş bir vaziyette sürüklendiğini söyledi. Daha sonra, E11'i buharlı geminin bordasına yanaştırmış ve 6 inçlik bir top ve teçhizat, birçok 6 inçlik mermi ve daha küçük kalibreli top teçhizatı bulmuş. Bir tahrip kalıbıyla gemiyi batırmış. Gemi tamamen cephane ile dolu olduğundan büyük bir patlamayla havaya uçmuş. Eminim Chiago Sun'da Swing'in macerasını dinlemek oldukça ilginç olacak. Kendisi bizim neşeli ve insancıl denizaltıcılarımızla hoşça vakit geçirmiş olmalı.*” sözleriyle açıklamıştır. Keyes, *a.g.e.*, p. 361.

²⁸⁹ Türk kaynaklarına göre gemide Yavuz zırhlısından çıkarılmış olan 152 mm çapında bir top ve bu topa ait 250 adet mermi ile 350 adet 88 mm'lik top mermisi bulunmaktaydı. Bkz. Dümer, *a.g.m.*, s. 597, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 228.

tahliye edilmesi sonrasında yerleştirilen patlayıcı kalıpları ateşlenmiştir. Meydana gelen şiddetli patlama sonrasında baş tarafı havaya kalkan gemi birkaç dakika içerisinde tümüyle sulara gömülmüştür.²⁹⁰

E-11 saat 11.15'te Nara isimli nakliye batarken doğu yönünde bir duman görülmesi üzerine hücum etmek amacıyla dalışa geçmiştir. Denizaltıyı fark eden gemi sürat artırarak Tekirdağ Limanı'na yönelmiştir. Bunun üzerine satıhtan ilerlemeye karar veren Nasmith, vapur limana aborda olduktan sonra, dalışa geçerek güvertesi sandıklarla dolu olan Şirket-i Hayriye'ye ait 62 numaralı Hünkâr İskeleyi²⁹¹ isimli vapura yaklaşmaya başlamıştır. Torpido atış menziline girmek için sığ suda ilerlerken dibe sürten denizaltı saat 12.35'te iskele baş kovanında bulunan torpidosunu hedefe yöneltmiştir. Torpidonun bordasına isabet etmesiyle tam yüklü olan gemide bulunan cephe büyük bir patlamaya ve yangına neden olmuştur.²⁹² Batmadan önce personelin büyük kısmının tahliye ettiği gemide iki kişi hayatını kaybederken iskelenin uç kısmında da hasar meydana gelmiştir.²⁹³

Denizaltının periskobunun sığ su nedeniyle uzun süre suyun üstünde kalması sahilden atış altına alınmasına neden olmuştur. Hücum sonrasında tornistan olarak derin sulara ulaşan Nasmith sahilden uzaklaşınca satha çıkmıştır. Yapılan kontrolde bir merminin periskobun kaidesine isabet ettiği ancak şans eseri saplanmadığı için çalışmasını etkilemediği tespit edilmiştir. Limandan uzaklaşırken dikenli tel taşıyan yandan çarklı Kısmet²⁹⁴ isimli buharlı gemiyi görerek durduran Nasmith, geminin tahliye edilmesini emretmiştir. Hughes komutasındaki tahrip timi gemiye çıkmaya hazırlanırken Kısmet hızlanarak dönüş yapmış ve denizaltıyı mahmuzlamaya çalışmıştır. Sürat avantajı nedeniyle kurtulmayı başaran E-11, sahile doğru giden gemiyi takibe başlamıştır. İlerlerken torpidonun hedefi olmamak için denizaltıya borda vermekten kaçınan Kısmet, limanın kuzey sahilinde kumluk bölgede karaya oturmuştur.²⁹⁵ Bu sırada sahille gelen bir süvari takımı ateş açarak tahrip timinin gemiye çıkmasını engellemiş, E-11 personeli de bu ateşe karşılık vermiştir. Yelkeni ateş altında kaldığı için bölgeden uzaklaşmaya başlayan ve sığ su nedeniyle dalması

²⁹⁰ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith). 474 ton deplasmana sahip Nara nakliye gemisi 40° 51' K 25° 00' D mevkinde batmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48; Rudenno, *a.g.e.*, s. 344.

²⁹¹ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48.

²⁹² The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

²⁹³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 177.

²⁹⁴ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48.

²⁹⁵ BOA, DH. EUM. VRK. 25/24.

zaman alan denizaltı,²⁹⁶ periskop umkuna indiğinde kış torpidosunu ateşlemiştir. Gerek uzak mesafe gerekse hedefin küçük olması nedeniyle hedefini bulamayan torpedo sahilde patlamıştır. Saat 17.00'de satha çıkan E-11 denizaltısı bataryalarını şarj ederek düşük süratle İstanbul'a doğru ilerlemeye devam etmiştir.²⁹⁷

25 Mayıs günü saat 06.00'da Sivriada'ya yaklaşırken dalışa geçen denizaltı İstanbul Boğazı'na yönelmiştir. Saat 12.30'da Galata Rıhtımı'ndaki cephanelik önünde İstanbul vapuru²⁹⁸ ile daha küçük bir gemiyi aborda durumda tespit eden E-11 saat 12.35'te iskele torpidosunu ateşlemiştir. Bu torpidonun kovani terk etmemesi üzerine sancak torpedo ateşleyen Nasmith torpidonun İstanbul vapuruna doğru ilerlemekte olduğunu gözlemlemiştir. Kuvvetli ters akıntının denizaltıyı sahile sürüklemesi ve gördüğü ikinci bir torpedo nedeniyle²⁹⁹ atışın isabetini izleyemeden dalmak zorunda kalmıştır. Sonrasında iki patlama sesi duyan Nasmith torpidoların muhtemelen Galata Rıhtımı'ndaki gemiye isabet ettiğini düşünmüştür.³⁰⁰ İlk torpedo Galata Rıhtımı'nda patlayarak halk arasında büyük bir paniğe neden olmuştur. İkinci torpedo ise 1904 yılında inşa edilen 3559 grostonluk İstanbul vapuru isabet ederek bordasında 6 metreye 4 metre büyüklüğünde bir delik açmış, gemi bu hasar nedeniyle batmasa da seyir yapamaz hale gelmiştir. Bu saldırı nakliye planında da değişime neden olmuş, denizaltı tehlikesine rağmen İstanbul vapuru ile Çanakkale'ye gönderilmesi planlanan 1'inci Piyade Tümeninin kara yoluyla sevk edilmesi gerekmiştir.³⁰¹

Hücum sonrası 23 metreye dalarak uzaklaşmaya çalışan denizaltı bir süre ilerlemeyi müteakip 21 metrede sertçe dibe oturmuştur. Balast tanklarıyla gerekli ayarlama yapılmasına rağmen denizaltının dengesi sağlanamamış, ana motorlara kumanda verilerek dibe çapmamaya ve satha çıkmamaya gayret sarf edilmiştir. Bir süre sonra kuvvetli akıntı nedeniyle Kız Kulesi güneyinde dibe oturan ve birkaç kez dipten seken denizaltı yaklaşık 20 dakika sonra Boğaz girişinden emniyetli bir mesafede satha çıkarak Marmara Denizi'nin

²⁹⁶ Victor Rudenno ve Edwyn Gray açılan ateş sırasında mermilerden birinin Nasmith'in şapkasına isabet ettiğini belirtmiştir. Ancak Nasmith raporunda bu hususa değinmemiştir. Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 178., Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 128.

²⁹⁷ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith). Kısmet gemisi ertesi gün yeniden yüzdürülmüştür. Bkz. Langensiepen, s. 48.

²⁹⁸ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48.

²⁹⁹ Nasmith gördüğü torpidonun sahile konuşlu sabit bir kovandan atılan Brennan torpidosu olduğunu düşünmüştür. Ancak sonrasında hazırladığı raporunda sahilde böyle bir torpedo kovasının bulunmadığını, bunun kovani geç terk eden ve cayro arızası nedeniyle hatalı seyreden iskele kovandan attığı torpedo olduğunu anladığını belirtmiştir. The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³⁰⁰ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³⁰¹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 229; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48.

ortasına doğru ilerlemiştir.³⁰² Nasmith İstanbul Boğazı'na kadar ulaşarak ve torpido hücumu geliştirerek İngiliz denizaltıcılığı için önemli bir aşama kaydettiği 25 Mayıs günü periskoptan ilk İstanbul fotoğrafını da çekerek bu anı ölümsüzleştirmiştir.³⁰³

26 Mayıs gününü Marmara Denizi'nin ortasında satıhta dinlenerek geçirilmiş, saat 19.30'da Jed muhribi ile telsiz irtibatı kurmak için Marmara'nın batısına ilerlemiştir. 27 Mayıs saat 01.30'da muhaberenin başarıyla tamamlanması sonrasında yeniden doğuya yönelmiştir. Saat 01.40'ta Marmara Adası'nın güneyinden üzerine gelmekte olan Barbaros Hayreddin zırhlısını ve ona refakat eden Draç torpidobotu ile Yarhisar muhribini tespit etmiştir.³⁰⁴ Satıhtan taarruz etmek için uygun mevkiyi alırken Yarhisar muhribinin bilerek veya şans eseri üzerine yönelmesi nedeniyle açık ve ayın aydınlattığı gece koşullarında dalışa geçmek zorunda kalan E-11, önemli bir fırsatı kaçırmıştır. Sonrasında bakım ve personelin yıkanması için Marmara'nın ortasına giden denizaltı saat 17.00'de İskenderun isimli küçük buharlı gemiyi tespit edene kadar herhangi bir gemi ile karşılaşmamıştır. Gemiye durdurmak için yaklaşıldığında küçük bir topla ateş açılması nedeniyle saldırmaktan vazgeçilmiştir.³⁰⁵

Saat 20.00'de Jed muhribi telsiz irtibatı kurularak göreve ilişkin rapor verilmiş ayrıca *“İstanbul'a yapılan saldırının büyük şaşkınlığa neden olduğunu, İstanbul'dan Çanakkale'ye asker ve malzeme sevkiyatı için İzmit üzerinden Bandırma tren yolunun kullanıldığını”* öğrenilmiştir. Keyes'in gönderdiği *“yedek periskobun bulunamadığına”* ilişkin mesajı da alan Nasmith 28 Mayıs saat 01.20'de muhabereyi sonlandırarak satıhta doğuya ilerlemeye başlamıştır. Saat 06.30'da Akhisar torpidobotunun refakatinde ilerleyen biri daha büyük olmak üzere beş nakliye gemisi tespit etmiştir. Hücum geliştirmek için dalarak yaklaşmaya başlayan denizaltı saat 07.30'da büyük nakliye gemisine iskele kovanından bir torpido ateşleyerek gemiyi iskele bordasından vurmuştur.³⁰⁶ Aldığı hasar sonucunda 36 yaşındaki 474 grostonluk Bandırma vapuru 7 bin sahra topu mermisi ile batarken 250 asker de şehit olmuştur. Savaş boyunca Marmara Denizi'ndeki en büyük insan kaybına neden olan bu saldırıdan kurtulan yalnızca birkaç kişi Akhisar torpidobotu tarafından denizden alınmıştır.

³⁰² The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³⁰³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 180, Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 128.

³⁰⁴ Langensiepen ve Güleryüz, *a.g.e.*, s. 48. Shankland ve Hunter, *a.g.e.*, pp. 129-130. Nasmith refakat eden gemilerin kimliğini teşhis edemese de yüksek süratle Çanakkale'ye gittiğini düşündüğü zırhlının büyük olasılıkla Barbaros olduğunu belirtmiştir.

³⁰⁵ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³⁰⁶ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith); Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 131.

Torpidobotun yaptığı manevralar nedeniyle 21 metre derinliğe inerek bölgeden uzaklaşan E-11, diğer gemilere saldırma fırsatı bulamamıştır. Yoluna devam eden konvoy başka bir kayba uğramadan Gelibolu'ya ulaşmıştır.³⁰⁷

Saat 12.00'de İstanbul'dan Bandırma yönüne gitmekte olan ve asker taşıdığını düşündüğü Doğan isimli vapuru tespit eden ve hücum için mevki alan E-11 saat 13.45'te sancak kovanındaki torpidoyu ateşlemiş, ancak torpido 500 kişiden fazla sivil yolcusu bulunan hedefine isabet etmemiştir. Hedefine yaklaşan Nasmith, geminin güvertesindeki kadın ve çocuklar dâhil sivil yolcuları görünce hatasını anlamış ve geminin gitmesine müsaade etmiştir. Atıldıktan sonra patlamadığı takdirde batması gereken torpidonun bu özelliği, hedefini ıskalaması halinde yeniden kullanılması için E-11 personeli tarafından değiştirilerek satıhta kalması için ayarlanmıştı. Bu nedenle aranmaya başlanan torpidonun bulunmasından sonra yapılan incelemede torpidonun baş kısmındaki izlerden geminin karinasına sürttüğü anlaşılmıştır. Patlama ihtimaline rağmen torpidonun kovana yerleştirme işlemi, bizzat denize giren Nasmith tarafından torpidonun patlayıcı mekanizmasının sökülmesi ve harp başlığının etkisiz hale getirilmesi yöntemiyle gerçekleştirilmiştir.³⁰⁸ Ayrıca bu işlem sırasında torpido kovan kapağının açık kalması nedeniyle denizaltı dalma yeteneğini kaybettiğinden olası bir baskın tehlikesine karşı savunmasız kalmıştır. Bu durum denizaltının tek silahı olan torpidonun yeniden kullanılması için ne ölçüde bir riskin alındığını ve ne kadar değerli bir silah olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

E-11 Komutanı Bnb. Nasmith Doğan isimli vapura gerçekleştirdiği hücumla ilgili olarak raporunda; geminin İstanbul'dan Bandırma'ya gittiğine, attığı torpidonun patlamadığına ve torpidoyu kurtarma faaliyetlerine değinmiş ancak hücum öncesinde gerekli teşhisi yapmadığı geminin sadece sivil yolcularla dolu olduğundan bahsetmemiştir.³⁰⁹ Nasmith içerisinde sivillerin bulunduğu ve askeri maksatlı kullanılmayan bir gemiye kimliğinden emin olmaksızın gerçekleştirdiği bu saldırı incelendiğinde uluslararası hukuk kurallarına tamamen aykırı olduğu ortaya çıkmaktadır. Geminin karinasına sürten torpidonun büyük bir şans eseri patlamaması büyük bir faciayı önlemiştir. Görevi başarma konusunda fazla motive olması denizaltı komutanını daha fazla gemiyi batırmaya yöneltmiş, bunun sonucu olarak ayırım yapmaksızın saldırma yoluna gitmiştir.

³⁰⁷ Dümer, *a.g.m.*, s. 598; Langensiepen ve Güler, *a.g.e.* s. 48.

³⁰⁸ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith); Rudenno, *a.g.e.*, s. 182; Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 132.

³⁰⁹ Bkz. The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

28 Mayıs günü saat 16.30'da tespit edilen küçük bir yelkenli tekne durdurularak aranmış, herhangi bir savaş malzemesine rastlanmamıştır. Bunun üzerine tekneden ayrılan denizaltı telsiz irtibatı kurmak için belirlenen mevkiye ilerlemiş ve saat 19.30'da Jed muhribi ile muhabere tesis etmiştir. Standart raporların verilmesi ve bilgi paylaşımı sonrasında gece boyunca bataryalarını şarj eden denizaltı batıya yönelmiş ve 30 Mayıs saat 04.00'te dalışa geçmiştir. Saat 07.00'de Gelibolu'ya ilerlerken doğudan gelen stimli bir yük gemisine taarruz için mevki alırken dengesini kaybederek dalışa geçmiştir. Periskop umkunda kalmak için ayarlama yapılırken kontrolsüzce satha çıkan denizaltıyı gören gemi rota değiştirerek uzaklaşmıştır. Hücum etme fırsatını kaybeden Nasmith Marmara Denizi'nin ortasına gitmek üzere dönüşe geçmiş ve günün geri kalan kısmında hedefi olabilecek herhangi bir gemi ile karşılaşmamıştır.³¹⁰

Çanakkale Boğazı'ndaki ilerleme hızından yoğunluğu fazla olan derindeki tuzlu suyun güneyden kuzeye, az olan suyun yüzeyde ve ters yönde akıntıya neden olduğu tespit eden Nasmith, bu yoğunluk farkının denizaltının dalışını ne şekilde etkilediğiyle ilgili bir deneme yapmaya karar vermiştir. Daha önce 21 metreden daha derine dalamadığı bir mevkiye giderek denizaltıyı bu derinliğe daldırılmış, bataabilmek için manevra yapmasının yanı sıra balast tanklarına üç ton daha su aldırılmış ancak yine de daha derine inememiştir. Bu noktada motorlara stop komutunu veren Nasmith, denizaltının bu derinlikte sabit olarak kalabildiğini tespit etmiştir.³¹¹ Marmara Denizi'ndeki tabakayı keşfeden Nasmith ilerleyen dönemde özellikle derin sularda dibe oturmadan ve ana motorlarını çalıştırmadan denizaltıyı suyun altında dengede tutabileceği bir fırsatı yakalamıştır. Böylece baskı altına alındığında, kurtulması için bataryalarını tüketmesine ve Marmara Denizi'nin karakol gemilerince de bilinen kumluk bölgelerindeki sığıllıklara gitmesine gerek kalmayacaktı.

Raporunda *“denizaltı içindeki ortamın tatlı su yetersizliği yüzünden yıkanamayan çamaşırlar nedeniyle daha bunaltıcı hale geldiğini”* belirten Nasmith geminin ve personelin şahsi temizliği için 30 Mayıs gününü Marmara Denizi'nin ortasında geçirmiştir. Torpido sayısı ve yakıt miktarıyla birlikte tatlı su, görevin süresini kısıtlayan en belirgin faktör olarak çıktığından Nasmith ve personeli su kullanımı konusunda oldukça tedbirli davranmıştır. Saat 20.00'de Marmara Adası ile Kapıdağ Yarımadası arasını kontrol etmek için ileri hareket geçen E-11, gece süresince herhangi bir gemiye rastlamamıştır. 31 Mayıs günü saat 04.00'te

³¹⁰ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith); Shankland ve Hunter, *a.g.e.*, pp. 147-148.

³¹¹ Rudenno, *a.g.e.*, s.183.

batırmaya değer bir hedef bulabilmeyi düşündüğü Bandırma önlerine gitmeye karar veren Nasmith dalarak ilerlemeye başlamıştır. Saat 08.00’de Bandırma önlerinde demirli durumda bulunan Alman deniz nakliyatı şirketi Rickmers Lines’ın en yeni gemilerinden biri olan Madeleine Rickmers³¹² isimli yük gemisine iskele baş kovanındaki torpidosunu kullanarak hücum geliştirmiştir. Torpidonun iskele bordasından vurması sonrasında bordasında açılan yaradan su almaya başlayan ve iskele tarafına meyleden gemi, batmaması için bir römorkör tarafından yedeklenerek sahilde karaya oturtulmuştur.³¹³ Kurtarma operasyonunu periskobundan izleyen Nasmith, yalnızca üç torpidosu kaldığından seyir yapamaz duruma getirdiği bu önemli gemiyi batırmak için başka bir torpidosunu ateşlememiştir.³¹⁴

Günün geri kalan kısmını Bandırma ile Gemlik Körfezi arasında geçiren E-11 denizaltısı 1 Haziran sabahı, Jed muhribi tarafından Çanakkale cephesini takviye eden gemilerin kalkış limanı olduğu rapor edilen İzmit Körfezi girişine yönelmiştir. Gün boyunca herhangi bir gemiye rastlanılmaması üzerine rotasını batıya çeviren Nasmith 2 Haziran sabahı saat 04.00’te Jed muhribi ile telsiz irtibatı kurmuştur.³¹⁵ Saat 09.20’de Tekirdağ önlerinde satıhtan kuzeydoğu yönünde ilerlerken Samsun muhribinin refakatinde doğuya seyreden 381 grostonluk Başlangıç ve 390 grostonluk Tecelli isimli vapurlarını tespit etmiş, hücum için gerekli manevrayı yaparak mevki almış ve Tecelli vapuruna sancak baş torpidosunu ateşlemiştir. İsabetin etkisiyle meydana gelen şiddetli patlama nedeniyle Nasmith’in cephaneyle dolu olduğu düşündüğü gemi üç dakika içerisinde 18 personeli ile batmıştır.³¹⁶

Tecelli vapurunun batması sonrasında satha çıkan denizaltı Samsun muhribinin uzaklaşması nedeniyle daha yakında olan Başlangıç vapuru ile mesafesini azaltmış ve dalışa geçerek saat 10.50’de iskele borda kovanından bir hücum geliştirilmiştir. Vapurun gelen torpidonun izini görerek sakınma manevrası yapması sonucunda batmaması için ayarlanan torpido sahile yakın bir mevkiye gitmiştir. Başlangıç vapuru önünü kesmek için satha çıkan denizaltı tarafından ele geçirilmemek ve torpido hücumuna maruz kalması durumunda batmamak için süratle karaya oturtularak terk edilmiş, sahilden ateş açılması vapura tahrip

³¹² 3431 grostonluk Madeleine Rickmers 1913 yılında inşa edilmişti. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48.

³¹³ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³¹⁴ Shankland ve Hunter, *a.g.e.*, p. 159; Rudenno, *a.g.e.*, s. 184.

³¹⁵ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³¹⁶ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49.

timinin çıkarılmasını ve torpidonun denizden alınmasını imkansız hale getirmiştir. Geminin yeterince büyük olmaması Nasmith'i ikinci torpido hücumunu yapmaktan vazgeçirmiştir.³¹⁷

Saat 12.30'da iki muhribin refakat ettiği küçük bir nakliye gemisini tespit eden E-11, dalışta oldukça yakın bir mesafeye kadar ilerleyerek hücum geliştirmiştir. Torpido hedefine oldukça düzgün şekilde ilerlemiş ancak geminin su çekiminin az olması nedeniyle altından geçmiştir. Konvoyun uzaklaşmasından sonra satha çıkan denizaltı suyun yüzeyinde kalan torpidoyu kısa sürede bulmuştur. Ateşleme mekanizmasının sökülmesinden sonra torpidonun gemiye alınması için daha öncekinden farklı bir yöntem denemeye karar veren Nasmith, sarnıçlarına su alarak kış torpido kovanını deniz seviyesine kadar indirmiştir. Dış kapağı açık, iç kapağı kapalı tutulan kovanın içerisine altı personelin yardımıyla sokulan torpido sonrasında iskele kovana alınmış ve gerekli kontrollerin tamamlanması sonrasında atışa hazır getirilmiştir. Nasmith bu yöntemin torpidoyu deniz yüzeyinden kaldırmak için matabora kurulmasına gerek duymaması nedeniyle çok daha hızlı ve güvenli olduğu belirtmiştir.³¹⁸

3 Haziran günü Marmara Denizi'ndeki denizaltı tehlikesi nedeniyle İstanbul-Gelibolu hattında alternatif bir rota izleyebilecek gemileri tespit etmek amacıyla satıhtan ilerleyerek Sivriada'nın güneyinde mevki alan E-11 saat 15.00'te kuzeydoğu yönünde gördüğü bir gemiye yaklaşmaya başlamıştır. Geminin kaçmak yerine mahmuzlamak üzere denizaltıya doğru geldiğinin son anda fark edilmesi üzerine yaklaşık 3 bin yarda mesafede dalışa geçilmiştir. Tehlikenin atlatılmasından sonra satha çıkan E-11, uzaklaşan gemiye hücum etme fırsatını kaçırmıştır.³¹⁹ Kısa sürede gerçekleşen dalış sırasında egzoz çıkış valfinin geç kapatılması nedeniyle pistonların içerisine deniz suyu girmiştir. Suyun tahliyesi için dişli grubunun elle döndürülmesi gerekmiş, ancak oldukça zahmetli olan bu işlem sonrasında dizel jeneratörler zarar görmeden devreye alınabilmiştir.³²⁰

Saat 16.00'da belirli aralıklarla rota değişikliği yapan ve yüksek süratle kendilerine yaklaşan bir muhribin fark edilmesi üzerine yeniden dalışa geçen denizaltı 21 metrede tabaka üzerine oturmuş ve muhribin geçmesini beklemiştir. Sonrasında satha çıkarak batıya yönelen E-11, 4 Haziran saat 03.00'te Jed muhribi ile telsiz muhaberesi kurmuştur. Muhaberenin

³¹⁷ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³¹⁸ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith); Shankland ve Hunter, *a.g.e.*, pp. 170-171; Rudenno, *a.g.e.*, ss. 185-186.

³¹⁹ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³²⁰ Shankland ve Hunter, *a.g.e.*, p. 176; Rudenno, *a.g.e.*, s. 186.

tamamlanması sonrasında doğuya yönelmiş ve Sivriada açıklarında kendisini arayan muhriplere yakalanmamak için birkaç kez dalmak zorunda kalmıştır. 5 Haziran günü geminin ve personelin temizliği ile bakım için Marmara'nın ortasında geçirilmiş, yapılan kontrollerde iskele elektrik motorunun izolasyon bobininde arıza tespit edilmiştir. Kısa devre yapan ve yangın riski oluşturan bu izolasyon malzemesinin yedeğinin bulunmaması, arızanın giderilmesini olanaksız hale getirmiştir. Daha önce ortaya çıkan sancak dizel jeneratör ile ana motor arasında güç aktarımını sağlayan ara şaftın çatlak olması dikkate alındığında, hareket kabiliyetinin tümüyle kaybedilmesi anlamına gelebilecek bu gelişme sonrasında Nasmith görevi sonlandırmaya karar vermiştir.³²¹

6 Haziran gününü bataryaların şarj edilmesi ve Boğaz geçişi öncesinde personelin istirahatiyle geçiren E-11, dönüşünü kararını ve ertesi gün öğlen saatlerinde Boğaz çıkışında olacağını bildirmek üzere saat 21.30'da Jed muhribi ile muhabere kurmaya çalışmıştır. Telsiz irtibatının sağlanamaması üzerine saat 22.00'de Gelibolu'ya doğru ileri harekete geçen denizaltı, 7 Haziran saat 03.40'ta Çanakkale Boğazı'nın kuzeyinde dalarak 27 metre derinlikte ilerlemiş ve saat 06.30'da Gelibolu'yu bordalamıştır. Sonrasında belirli aralıklarla periskop umkuna çıkarak Boğaz içerisindeki demir yerlerini kontrol eden Nasmith, Musa Bankı açıklarında demirli büyük ve boş bir nakliye gemisini görmüş ancak elde kalan torpidolarını Boğaz'daki zırhlı savaş gemilerini³²² batırmak için kullanmayı düşündüğünden ilerlemeye devam etmiştir. Boğaz çıkışına kadar olan bölgeyi görebilmek için Nara Burnu'na yaklaşmış, herhangi bir gemi tespit edemediğinden dönüş yaparak Musa Bankı açıklarındaki nakliye gemisine hücum etmek üzere yaklaşmaya başlamıştır.³²³ Gemiyle mesafesini 300 yarıya kadar azaltan Nasmith iskele baş tarafındaki torpidosunu³²⁴ ateşlemiştir. Torpidonun

³²¹ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³²² Nasmith'in raporunda kullandığı zırhlı savaş gemileri ifadesiyle Barbaros Hayreddin ve Turgutreis'i kastettiği anlaşılmaktadır.

³²³ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

³²⁴ "The Underwater War: Submarines 1914-1918" isimli eserinde Edwyn Gray ve ayrıca "Dardanelles Patrol" isimli eserde Peter Shankland ve Anthony Hunter bu torpidonun E-11'in son torpidosu olduğunu belirtmiştir. Victor Rudenno da "Gelibolu" isimli kitabında bu torpidonun daha önce atıldıktan sonra iki kez denizden alınan ve elde kalan son torpido olduğunu ifade etmiştir. Roger Keyes'in anılarının yer aldığı "The Naval Memoirs of Admiral of the Fleet Sir Roger Keyes: The Narrow Seas to the Dardanelles 1910-1915" isimli kitapta ise bu torpidonun Anzak Koyu'nun yakınındaki gemileri bombardıman etmek amacıyla Boğaz'da bulunan zırhlıları batırmak için ayrılan iki torpidodan biri olduğu bilgisi yer almaktadır. Nasmith'in raporunda yer alan "Musa Bankı açıklarında demirlemiş büyük ve boş bir nakliye gemisi gördüm, ancak daha aşağıda zırhlı savaş gemilerini bulma umuduyla torpidoları ayırdım..." ifadesi de elde kalan torpido sayısının birden fazla olduğunu göstermektedir. Gray, a.g.e., (1971), p. 134; Shankland ve Hunter, a.g.e., p. 177; Keyes, a.g.e., p. 363; The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

vasatına isabet etmesiyle birlikte sığ suda demirli olan Ceyhun vapuru kısa süre içerisinde batmıştır.³²⁵

Sonrasında Boğaz çıkışına ilerlemeye devam eden denizaltı, geçişin en riskli bölümünü oluşturan Nara-Kilitbahir hattını herhangi bir mayın engeline takılmadan ve tespit edilmeden geçmiştir. Saat 14.00'te Kilitbahir'i dönmesinden hemen sonra kontrolsüzce yükselmeye başlayan denizaltının yeniden 21 metre derinliğe indirilmesi için sarnıçlara 8 ton daha suyun alınması gerekmiştir. Saat 15.00'te karaya oturmaya benzer bir sürtünme sesi duyulmuş, bulunduğu derinlik nedeniyle böyle bir şeyi mümkün görmeyen Nasmith durumu kontrol etmek üzere periskop umkuna çıkılmasını emretmiştir. Periskoptan baktığında demiri iskele ufki dümenine takılmış olan ve yaklaşık 6 metre önünde kendileriyle birlikte ilerleyen bir mayını tespit etmiştir. Kıyı bataryaları nedeniyle satha çıkılarak mayından kurtulmak mümkün olmadığı için rota değişikliği yapmadan 9 metreye dalarak ilerlemeye devam etmiştir. Boğaz'dan çıktıktan sonra yeniden periskop umkuna çıkan Nasmith, kış balast tanklarını boşaltmış ve motorlarını tam yol tornistan çalıştırma manevrasıyla mayından kurtulmayı başarmıştır. Satha çıktıktan sonra saat 16.00'da Grampus muhribi ile karşılaşan E-11 denizaltısı, onun refakatinde Mondros Limanı'na intikal etmiştir.³²⁶

E-11 denizaltısı 19 Mayıs-7 Haziran 1915 tarihleri arasında 19 gün süreyle icra ettiği harekâta 12 kez gerçekleştirdiği hücumlarda toplam 10 torpido harcamıştır. Peleng-i Derya gambotu ile dört nakliye gemisi torpido ile batırılmış, torpido ile vurulan bir gemi ile takip edilen bir gemi de personeli karaya oturtularak batmaktan kurtulmuştur. Doğan vapurunun karinasına isabet eden torpido ise şans eseri patlamamıştır. Buna göre yedi torpidonun hedefini bulmasıyla torpido başına başarı oranı %70 seviyesinde olmuştur. Ayrıca bir nakliye gemisi de denizaltı personeli tarafından oluşturulan tahrip timinin yerleştirdiği patlayıcılarla batırılmıştır.

Peleng-i Derya gambotunun batarken açtığı ateş sonucu harekâtın dördüncü gününden itibaren tek periskopla görev yapması Nasmith'i gerçekleştirdiği hücumlarda daha temkinli olmaya itmiştir. Tuzluluk kaynaklı yoğunluk farkı nedeniyle Marmara Denizi'nde oluşan tabakayı tespit etmesi, dibe oturmak için sığ su aramadan batarya tasarrufu yapmasına

³²⁵ 1890 yılında inşa edilen Ceyhun vapuru 3509 grostonluk deplasmana sahipti. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49. Erkân-ı Harbiye Riyâseti 2'nci Şube Müdürü görevinde bulunan Bnb. Seyfi Bey hazırladığı raporda geminin batış mevkini Lapseki'nin Halilpaşa Çiftliği yakınları olarak belirtmiştir. BOA, DH. EUM. VRK. 25/25.

³²⁶ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).

olanak tanımıştır. Daha önce E-14 denizaltısı tarafından icra edilen görev sırasında eksikliği hissedilen güverte topu, Nasmith için de önemli bir ihtiyaç olmuştur. Bu nedenle denizaltının tek silahı olan torpidolar büyük bir ihtiyatla kullanılmış, hedefini bulmayan iki torpido patlama riskine rağmen denizden alınıp yeniden kovanlara yerleştirilmiştir.

Görev periyodunda başarısını ve etkinliğini artırma isteği Nasmith'in agresif bir tutum sergilemesine, tespit ettiği temasları zaman zaman teşhis etme ve kimliklendirme gereği duymamasına neden olmuştur. Sivil maksatlı kullanılan ve yolcu dolu Doğan vapuruna uluslararası hukuk kurallarına aykırı olarak gerçekleştirdiği saldırıda torpidonun hedefini bulmaması büyük bir faciayı önlemiştir. Ayrıca E-11 harekâtının sınırlarını İstanbul önlerine kadar genişleten ilk İngiliz denizaltısı olmuştur. Keyes E-11 denizaltısının Osmanlı halkı üzerinde yarattığı etkiden anılarında şu sözlerle bahsetmiştir: *"İşin aslı bu dönemde Nasmith Marmara'da büyük bir üstünlüğe kavuşmuştu ki kendine hedef bulmakta güçlük çekmekteydi. İstihbarat servisimizden öğrendiğimize göre Nasmith'in geniş çapta verdiği tahribatlar, Bandırma'ya Tekirdağ'ın sığ sularına ve küçük sahil kasabalarına yaptığı ziyaretler oldukça büyük bir heyecana yol açmıştı. Marmara'da yarım düzine kadar denizaltımız olmasından dolayı itibar kazanmıştık."*³²⁷

Amiral de Robeck 12 Haziran 1915 tarihinde E-11 denizaltısının harekâtına ilişkin değerlendirmelerini ve tekliflerini içeren bir rapor yayımlamıştır. Nasmith'in 8 Haziran 1915 tarihli sonuç raporunu ve denizaltının personel listesini eklediği bahse konu raporda; mühimmat yüklü Nara isimli geminin torpido sarf edilmeden batırılması ile Galata Rıhtımı, Tekirdağ ve Bandırma limanlarında düzenlenen saldırıların önemine ve yarattığı etkiye değinen de Robeck, Malta'dan gelişi sonrasında iskele ana jeneratöründe meydana gelen arızaya rağmen görevlendirme için ısrarcı olmasının ve arıza nedeniyle sonlandırmak zorunda kaldığı görev dönüşünde bile en uygun hedefi batırmak için akıntının oldukça şiddetli olduğu Nara açıklarından dönüş yapmasının Nasmith'in görevi başarma konusundaki motivasyonun göstergesi olduğunu belirtmiştir. Boğaz'da kuzeye doğru ilerlerken akıntının etkisini yenebilmek için süratli gidilmesi gerektiğinden, bu sırada satha sürülen periskobun suda dalga oluşturduğunu, bu nedenle Boğaz içindeki gemilere güneye inerken saldırmanın daha uygun olduğunu ifade etmiştir. E-11'in dönüşü sırasında Boğaz'da savaş gemisi bulunmamasının şanssızlık olduğunu belirten de Robeck hedefini bulmayan iki

³²⁷ Keyes, a.g.e., p. 363.

torpidonun denizden alınarak yeniden kovan içerisine yerleştirilmesinin takdire şayan olduğunu vurgulamıştır.³²⁸

Nasmith'in 25 Aralık 1914 tarihinde Heligoland Körfezi'nde İngiliz donanması ve hava kuvvetleri tarafından gerçekleşen harekât³²⁹ sırasında komuta ettiği E-11 ile ateş altında denize inen 5 pilot ve makinisti kurtarmasının herkesçe bilindiğine değinen Amiral de Robeck, 19 gün süren bu harekâtın da tarihte yerini alacağını belirtmiş ve Nasmith'in Victoria Haçı ile, diğer personelin de uygun madalyalarla taltif edilmesini teklif etmiştir.³³⁰

Bu teklifin uygun görülmesi üzerine Nasmith 25 Haziran 1915 tarihinde Victoria Haçı almaya layık görülüp yarbaylığa terfi ettirilirken, 2'nci Komutan Yzb. Hughes ve Seyir Subayı Yzb. Robert Brown Üstün Hizmet Haçı, diğer personel de Üstün Hizmet Madalyası almıştır. Nasmith'e takdim edilen ödülün gerekçesi olarak; *"Marmara Denizi'nde HMS E-11 denizaltısına komuta ederken gösterdiği üstün cesaret, büyük bir tehlike karşısında bir Türk gambotunu, iki nakliye gemisini, bir mühimmat gemisini ve üç depo gemisini imha etmeyi ve bir depo gemisini karaya çıkarmayı başarması, eve dönüş yolculuğunun en zor kısmını güvenli bir şekilde geçtikten sonra, bir Türk nakliye gemisini torpillemek için tekrar geri dönmesi"* gösterilmiştir.³³¹

3.4. HMS E-14 Denizaltısının İkinci Görev Periyodu (10 Haziran-3 Temmuz 1915)

E-11 ve E-14 denizaltılarının komutanları 7 Haziran akşam yemeğinde Amiral de Robeck'in davetlisi olarak Triad yatında³³² buluşmuştur. Yemekte harekâta edindiği tecrübelerini aktaran Nasmith, gerçekleştirdiği hücumlar ve yaşadığı zorluklar ile Çanakkale Boğazı içerisinde karşılaştığı ters yönlü akıntıdan ve Marmara'da yoğunluk farkı nedeniyle oluşan tabakadan nasıl faydalandığından bahsetmiştir.³³³

İlk görev periyodunda zaruri olarak ortaya çıkan ihtiyaç doğrultusunda E-14 denizaltısının güvertesine Malta'da 57 mm çapında top monte edilmiştir.³³⁴ E-14 denizaltısı

³²⁸ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

³²⁹ Bu harekâta E-11 denizaltısının faaliyetleriyle ilgili detaylı bilgi için bkz. Keyes, *a.g.e.*, pp. 135-158.

³³⁰ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

³³¹ VC's of the First World War Gallipoli, *a.g.e.*, p. 99.

³³² Muavenet-i Milliye muhribinin 13 Mayıs 1915 tarihinde HMS Goliath zırhlısını batırmasından sonra Amiral de Robeck, Lord Nelson zırhlısını tehlikeye atmamak ve Gelibolu Yarımadası sahillerine yanaşabilmek için sancağını Triad yatına taşımıştı. Kandaş, *a.g.e.*, s. 127; Wemyss, *a.g.e.*, p. 133.

³³³ Keyes, *a.g.e.*, pp. 360-364.

³³⁴ Wilson ve Kemp, *a.g.e.*, p. 86.

8 Haziran saat 13.15'te Jed muhribinin refakatinde Mondros Limanı'ndan avara etmiş ve saat 20.15'te Gökçeada Aydıncık Koyu'nda HMS Blenheim'in üzerine aborda olmuştur. Hazırlıkların tamamlanması sonrasında 10 Haziran saat 00.40'ta avara ederek yine Jed muhribinin refakatinde Boğaz girişine kadar gelen denizaltı saat 02.20'de Jed muhribinden ayrılmıştır.³³⁵ Saat 02.53'te Soğanlıdere'nin yaklaşık 2 mil güneyinde sathıta ilerlemeye devam ederken, Kepez Burnu'nun yaklaşık 2 mil güneyindeki bir projektörün kendisini aydınlatması üzerine dalışa geçmiştir. Saat 04.20'de Kilitbahir önlerinde periskop umkuna çıkarak mev kisini kontrol eden denizaltı saat 05.30'da Nara Burnu'nu dönmüştür.³³⁶

Nara'da iki torpidobot ve yaklaşık 100 tonluk bir vapur dışında herhangi bir gemi göremeyen Yb. Boyle, dönüş sonrasında bir torpidobot ile daha karşılaşmıştır. Akıntının şiddeti nedeniyle mümkün olduğunca 29 metre derinlikte ilerlemek zorunda kalan denizaltı saat 06.50'de Saltık Koyu, bir saat sonra Gocuk Burnu ve saat 08.40'ta Kanarya Burnu'nu bordalayıp periskop umkuna çıkmış ve saat 10.30'da Gelibolu'yu yine 29 metre derinlikte geçmiştir. Saat 12.30'da Doğanaslan Bankı'nın 3 mil güneyinde sathıta çıkan E-14 doğu yönünde ilerlemeye ve bataryalarını şarj etmeye başlamıştır. Öğleden sonra herhangi bir temasla karşılaşmayan Boyle, Bolayır'ın yaklaşık 3,5 km güneydoğusunda bir karargâh tespit etmiştir. Gün boyunca Şarköy civarında kalan denizaltı, gece yarısı jeneratörleri aşırı derecede ısınana kadar bataryalarını doldurmaya devam etmiştir.³³⁷

11 Haziran saat 04.20'de Marmara Adası yakınlarında Gelibolu yönünde ilerleyen iki torpido muhribi görülmesi üzerine dalışa geçmiş ve saat 06.45'te sathıta çıkmıştır. Saat 09.00'da Karaburun'un yaklaşık 5 mil kuzeydoğusunda Gelibolu'ya gitmekte olan bir guleti durdurmuştur. Pruvasına tüfikle ateş ederek uyarılan personel yelkenlerini mayna ettiği guleti bir filikaya binerek terk etmiştir. Dalga nedeniyle aborda olunamaması üzerine İhtiyat Yüzbaşı R.W. Lawrence yüzerek gulete çıkmış ve hızlıca yaptığı kontrolde herhangi bir malzeme veya evrak tespit edememiş ancak ambarların üzerinin samanla kaplı olduğu görmüştür. Su çekiminin fazla olması nedeniyle samanların altında daha ağır bir yük taşıdığından şüphelenen Lawrence, bulduğu parafin yağı ile guleti ateşe vermiştir. Yanmaya başlayan gulet bir süre sonra batmıştır.³³⁸

³³⁵ Jed muhribinin 8 ve 10 Haziran 1915 tarihli gemi journalı için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-10-HMS_Jed.htm (Erişim Tarihi: 15.05.2024).

³³⁶ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³³⁷ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³³⁸ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

Saat 11.00'de Şarköy açıklarında iki bacalı bir gambotun kendisine ateş açması üzerine dalışa geçen E-14, Gelibolu'ya doğru yönelen gemiyi etkili atış menziline alamadığından torpido hücumu yapma fırsatını kaçırmıştır. Saat 19.00'da Marmara Adası yakınlarında bir torpido muhribi gören Boyle, saat 20.00'de Jed muhribi ile telsiz irtibatı kurmuş ve saat 20.40'ta dalarak geceyi bu adanın kuzeyinde geçirmiştir. E-14 denizaltısı 12 Haziran saat 04.20'de satha çıkmış ve Bandırma Limanı'na yönelmiştir. Saat 10.00'da dalışa geçerek Kapıdağ Yarımadası ile Fener Adası arasından geçerek limanı kontrol eden Nasmith iskeleye kıçtankara olan ve üzerine aborda olmuş beş tekneyle malzeme transferi yapan sarı bacasının üzerinde siyah ve mavi şerit olan bir nakliye gemisi görmüştür.³³⁹

Yaklaşmaya devam eden E-14 saat 13.10'da yaklaşık 750 yarda mesafeden iskele baş kovanında bulunan torpidoyu ateşlemiştir. Bu sırada kontrolsüzce dalışa geçen denizaltı birkaç dakika sonra periskop umkuna çıktığında geminin sancak baş omuzluk yönünde deniz üzerinde kahverengi bir leke olduğunu, geminin yerinde durduğunu ve rıhtıma yönelen bir tekne dışında diğerlerinin gözden kaybolduğunu görmüştür. Bunun üzerine yeniden hücum etmeye karar veren Boyle, saat 14.50'de sancak baş kovanından bir torpido daha ateşlemiştir. Açılan ateş nedeniyle periskobunu indirmek zorunda kaldığından torpidonun hedefi vurup vurmadığından emin olamamıştır. Birkaç dakika sonra denizaltı, yakınında meydana gelen şiddetli patlamayla sarsılmıştır.³⁴⁰ Sonrasında denizaltı 21 metre derinliğe inerek bölgeden uzaklaşmıştır. Boyle raporunda iki torpidoyla vurmadığı geminin muhtemelen daha önce E-11 denizaltısı tarafından daha önce torpidoyla vurulan ve karaya oturan gemi olduğunu belirtmiştir.³⁴¹

E-14 saat 17.00'de satha çıkarak bataryalarını doldurmaya başlamış, saat 21.45'te geceyi İmralı Adası'nın kuzey batısında geçirmek üzere dalmıştır. 13 Haziran saat 04.20'de sathı yapan denizaltı Tekirdağ'a yönelmiş, orada doğuya giden 1-2 boş tekne dışında herhangi bir gemi tespit etmemiştir. Saat 15.00'te tespit ettiği küçük bir stimli gemiyi

³³⁹ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁴⁰ Boyle 4 Temmuz 1915 tarihli görev sonuç raporunda sarsıntının sebebini önce tam üstlerinde patlayan bir top mermisine bağlasa da bu sırada 9 metre derinlikte bulunduğundan bunun mümkün olamayacağını belirtmiştir. Ona göre denizaltı bir mayın teline takılmış ve sarsıntı dönüş sırasında patlayan mayın nedeniyle gerçekleşmişti. Bkz. The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle). Bandırma Limanı girişi mayınla kapatılmamıştı. Boyle'un bu iddiası ancak Çanakkale Boğazı'ndan geçiş sırasında bir mayının denizaltıya takılması ve iki gün boyunca onunla sürüklenmesiyle ve bu süreçte fark edilmemesiyle mümkün olabilirdi.

³⁴¹ Boyle'un iki torpido attığı gemi E-11 denizaltısı tarafından 30 Mayıs 1915 tarihinde Bandırma önlerinde torpidoyla vurulan ve batmaması için karaya oturtulan Madeleine Rickmers değil, İttihat vapuruydu. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49.

Kapıdağ Yarımadası yönünde kovalamaya başlamıştır. Aradaki mesafenin 2 bin yardanın altına düşmesiyle birlikte gemide bulunan muhtemelen 57 mm çapındaki iki top tarafından ateş altına alınan denizaltı herhangi bir isabete uğramadan dalmak zorunda kalmıştır. Ateş açınca kadar izledikleri geminin askeri bir gemi olduğunu fark etmeyen Boyle, sonrasında bu geminin muhtemelen 700 tonluk bir gambot olduğunu düşünmüştür. Gemiye hücum geliştirmek için uygun fırsatı yakalayamayan denizaltı saat 19.15'te satha çıkarak bataryalarını şarj etmiştir.³⁴²

14 Haziran gününü İmralı Adası'nın kuzeydoğusu yaklaşık 12 mil mesafede satıhta kalarak geçiren ve herhangi bir gemiyle karşılaşmayan denizaltı, 15 Haziran saat 08.30'da Marmara Ereğlisi açıklarında tespit ettiği yaklaşık 700 tonluk bir stimli gemiyi Tekirdağ'ın 10 mil açığına kadar takip etmiştir. İki gün önce kendisine ateş açan gambota benzeyen gemiden baca rengi farklı olmasına rağmen şüphelenmesi üzerine 3 mil mesafedeyken dalışa geçmiştir. Yaklaşık 18 metre derinliğe dalan Boyle, sahile yaklaştığını düşündüğü gemiyi gözden kaçırmıştır. Sonrasında saat 14.45'te satha çıkmış ve Marmara Adası'na doğru ilerleyen Yadigâr-ı Millet sınıfı bir torpido muhribi tespit etmesi nedeniyle bir buçuk saat sonra dalmıştır. Manevra yapmasına rağmen bu temasla arasında olan mesafeyi de torpido hücumu geliştirecek seviyeye düşüremeyen denizaltı, saldırmaktan vazgeçerek bölgeden uzaklaşmış ve geceyi adanın batısında geçirmiştir.³⁴³

Yağmurlu ve sisli 16 Haziran günü Tekirdağ açıklarından Şarköy'e doğru ilerleyen denizaltı küçük bir yelkenli tekne dışında herhangi bir gemi görmemiştir. Saat 20.00'de iki saat süren telsiz iletişimi kurmuş ve sonrasında dalışa geçmiştir. 17 Haziran saat 04.30'da Şarköy açıklarında bataryalarını şarj etmek amacıyla satha çıkan Boyle saat 05.30'da Samsun ve Yarhisar muhriplerinin sahilden hızla üzerine gelmesi ve ateş açması nedeniyle dalmıştır. Saat 10.10'da Marmara Adası'nın kuzeyinde satha çıkmış ve bataryalarını şarj ederek İstanbul'a doğru ilerlemiştir. Rotası üzerinde gözcülük amacıyla kullanıldığını ve batırmaya değmeyeceğini düşündüğü 1-2 yelkenli tekne gören Boyle, İstanbul Boğazı'nın 15 mil güneybatısında stopa beklemeye başlamıştır. Prens Adaları'nın açıklarında torpidobot olduğu değerlendirilen küçük bir gemi ve sahil hattında bir yelkenli tekne dışında herhangi bir gemi görülmemesi üzere saat 22.00'de dalışa geçilmiştir.³⁴⁴

³⁴² The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁴³ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁴⁴ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

18 Haziran saat 07.30'da Marmara Kanalı'ndan gelen bir torpidobot nedeniyle İmralı Adası'nın kuzeyinde dalan denizaltı, 4 mil güneyinden geçen gemiye hücum edememiştir. Aynı torpidobotun³⁴⁵ Prens Adaları yönünden gelirken tekrar görülmesi üzerine E-14 saat 09.45'te iskele baş torpidosunu ateşlemiştir. Kütahya torpidobotunun kışından geçen torpido gemi tarafından fark edilmemiştir. Saat 18.00'de doğuya ilerleyen Kütahya torpidobotuna yeniden hücum etmek için yaklaşmaya çalışan Boyle, torpido atışı için uygun mesafeye gelemediğinden hücum edememiştir. Saat 20.45'te yaklaşık 1 mil mesafede doğuya giden ve bacasından alevler çıkaran torpidobot veya muhrip olduğunu düşündüğü bir gemi gören Boyle hemen dalınmasını emretmiş, 21.30'da satha çıktıktan hemen sonra başka bir torpidobotun görülmesi üzerine geceyi dipte geçirmek için yeniden dalmaya karar vermiştir.³⁴⁶

19 Haziran günü gözcülük yaptığını değerlendirdiği çok sayıda küçük tekne karşılaştıran denizaltı, Silivri önlerini kontrol ettikten sonra Bandırma'nın kuzeyinde kalmış, ardından Boğaz'dan geçmiş olması muhtemel E-12 denizaltısı ile buluşmak üzere belirlenen randevu noktasına intikale başlamıştır. 20 Haziran günü randevu noktasında bekleyen E-14, saat 17.00'de Silivri'nin yaklaşık 8 mil güneyinde tahıl yüklü üç yelkenliyi durdurmuştur. Filikası bulunmadığı için mürettebatı sahile bırakılmak üzere denizaltıya alınan teknelerin biri yakılarak ve ikisi patlayıcı kullanılarak batırılmıştır. Islanan mürettebata sahile ulaşınca kadar geçen sürede bisküvi, biftek, rom ve su verilmiştir.³⁴⁷

21 Haziran saat 09.50'de oldukça durgun bir denizde Samsun sınıfı bir muhribe saldırı girişimi başarısızlıkla sonuçlanmış, Boyle'a göre denizaltının sudaki izini gören gemi rota değiştirerek Marmara Kanalı'na doğru yüksek süratle uzaklaşmıştır. Daha sonra yeniden randevu noktasına ilerleyen E-14 saat 17.20'de E-12'yi görmüştür. İki denizaltı üst üste aborda olarak üç saat³⁴⁸ bu şekilde kalmış 25 Haziran günü yeniden buluşmak üzere ayrılmıştır. 22 Haziran'da Gemlik Körfezi'ne ilerleyen denizaltı birkaç yelkenli tekne görmüş, boş olan bir tanesini Tirilye açıklarında batırmıştır. Mudanya ve Gemlik önlerinde herhangi bir gemi tespit edemeyen Boyle, dönüşte gördüğü bir stimli gemiyi Yassı Burnu'na kadar takip etmiştir. Geminin yolcu taşıdığına dair işaret vermesi, köprüüstünden İtalyan

³⁴⁵ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49; Rudenno, *a.g.e.*, s. 191.

³⁴⁶ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁴⁷ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁴⁸ Bu süre E-12 Komutanının sonuç raporunda 1,5 saat olarak belirtilmiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

bayrağı dalgalandırması ve güvertesinde çok sayıda yolcunun görülmesi üzerine hücum etmekten vazgeçilmiştir. Sahile yakın satıhta seyrederken tüfek atışına maruz kalan denizaltı akşam saatlerinde gittiği Büyükçekmece Koyu'nda da herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır.³⁴⁹

23 Haziran'da Selimpaşa'nın yaklaşık 8 mil güneyinde iki direkli bir yelkenli gemi durdurulmuş ve 11 kişilik mürettebatının filikaya binmesini müteakip, yelkenli ateşe verilmiştir. Uzakta bir duman görülmesi üzerine dalışa geçen Boyle, yaklaşmakta olan geminin beyaz bir bayrak toka ettiğini ve bordasında belli belirsiz bir işaret taşıdığını görerek hastane gemisi olduğunu düşünmüştür. İlerleyen saatlerde İmralı Adası'nın 4 mil kuzeyinde durdurduğu ve İstanbul'dan Mudanya'ya gittiğini değerlendirdiği boş olan iki yelkenli teknenin "*mürettebatının sefaletine acıdığını*" belirten Boyle, bunlardan birini batırmış ve diğerinin gitmesine müsaade etmiştir. Sonrasında İzmit Körfezi de kontrol edilmiş ancak herhangi bir gemi ile karşılaşılmamıştır.³⁵⁰

24 Haziran'da Tekirdağ açıklarında parafin, tahıl, bezelye ve erzak yüklü iki büyük yelkenli tekneyi havaya uçuran E-14, yükü ve filikası olmayan birisini durdurduktan sonra gitmesine izin vermiştir. Bin yarda kadar uzaklaştıktan sonra havaya uçurulan teknelerle aynı akıbeti yaşama korkusuyla teknenin terk edildiğini ve suda iki kişinin yüzdüğünü gören Boyle, yanlarına giderek onları denizden almış, yiyecek ve içecek verdikten sonra teknelerine bindirmiştir. Sonrasında Marmara Adası'nın batısına giderek saat 21.30'da Jed muhribi ile telsiz bağlantısı kurmuş ve saat 23.00'te geceyi dipte geçirmek üzere dalmıştır. 25 Haziran sabahı yeniden satha çıkarak saat 06.00'da yeniden telsiz irtibatını tesis eden denizaltı, E-12 ile iletişim kurmak ve geri çağrıldığını bildirmek üzere Marmara'nın doğusuna ilerlemiştir. Daha önce planlandığı üzere saat 08.00'de E-12 ile telsiz irtibatı kurma çabası olumlu sonuç alınamamıştır. Marmara Ereğlisi açıklarında silahlı bir römorkör tarafından takip edilmesi sonrasında güneyli ve doğulu rotalarda ilerleyen E-14, Karaburun açıklarında batıya doğru giden ve muhtemelen Karabiga'dan geldiğini düşündüğü birkaç buharlı küçük tekne ile her biri ikişer yelkenli tekne yedekleyen üç römorkör daha tespit etmiştir. Akşam saatlerinde belirlenen randevu noktasına ilerlemiş ancak E-12 ile buluşamamıştır.³⁵¹

³⁴⁹ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁵⁰ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁵¹ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

26 Haziran saat 08.00'de E-12 ile yeniden telsiz irtibatı kurulmaya çalışılmış, başarılı olunmaması üzerine seyir devam edilmiştir. Denizaltıyı bulma çabası sonuç vermiş ve saat 17.30'da³⁵² Gemlik Körfezi'nden gelmekte olduğu görülen E-12'ye Jed muhribinden alınan dönüş emri iletilmiştir. Ertesi gün batıdan gelmekte olan bir gulete 1600 yarda mesafeden ateş açılarak durdurulmuş, mürettebatın küçük bir filikaya binerek terk etmesi sonrasında mermer blokları, parafin ile boş varil yüklü olan ve çok sayıda tüfek mermisi taşıyan gulet top atışı ile batırılmaya çalışılmıştır. Bu işlemin uzun sürmesi üzerine gulete çıkan personel patlayıcı yerleştirerek tekneyi havaya uçurmuştur. Bu işlem sonrasında kendilerine gelmekte olan yaklaşık 600 tonluk bir gambota torpido hücumu geliştirmek üzere dalışa geçen denizaltı, uygun açığı yakalayamadığından atış gerçekleştirememiştir.³⁵³

28 Haziran'da Marmara Ereğlisi ile Marmara Adası arasındaki bölgede kalan E-14 öğlen saatlerinde Marmara Adası'ndan Şarköy'e doğru gitmekte olan bir torpidobot dışında herhangi bir gemiye rastlamamıştır. Öğleden sonra adanın batısına yönelen denizaltı saat 17.00'den itibaren dört saat süreyle Ansaldo sınıfı³⁵⁴ bir torpidobot tarafından baskı altında tutulmuş ve su altında kalmaya zorlanmıştır. Tehlikenin geçmesi üzerine satha çıkmış ve saat 21.45'te Jed muhribi ile muhabere kurmuştur.³⁵⁵

Ertesi gün saat 06.00'da yeniden telsiz irtibatı kuran Boyle sonrasında Marmara'nın doğusuna ilerlemiştir. Saat 09.30'da Kütahya torpidobotunun³⁵⁶ tespit edilmesi üzerine dalışa geçmiş ve kısa bir süre sonra yeniden satha çıkmıştır. Saat 13.30'da aynı gemiyi Marmara Ereğlisi güneyinden batıya doğru dört küçük yelkenli tekne yedeklerken görmüştür. Kütahya torpidobotu tarafından fark edilip tekneleri yedekten çıkarana kadar satıhta ilerlemeye devam eden denizaltı sonrasında dalışa geçmiştir. Bu sırada kuvvetli esen poyrazda yelkenlerini fora eden tekneler ilerlemeye devam etmiş, bir süre sonra yanlarına gelen Kütahya tarafından yeniden yedeğe alınmıştır. Hücum geliştirmek için takibe devam eden Boyle, saat 15.45'te baş kovanlarında bulunan her iki torpidoyu ateşlemiştir.

³⁵² E-12 Komutanı Bnb. Kenneth Mervyn Bruce tarafından kaleme alınan görev sonuç raporunda buluşma saati 16.00 olarak belirtilmiştir.

³⁵³ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁵⁴ Boyle'un raporunda Ansaldo sınıfı olarak tanımladığı torpidobotun Ansaldo, Armstrong & Cie ve Sestri Ponente tersanelerinin ortaklığıyla inşa edilen Akhisar veya Antalya sınıfı bir torpidobot olduğu anlaşılmaktadır. Ancak raporda 29 Haziran 1915 tarihinde tespit edilen Kütahya torpidobotu için Antalya sınıfı ifadesi kullandığından, bu geminin sınıfının o tarihteki tek gemisi olan Akhisar torpidobotu olma ihtimali yüksektir. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, ss. 126-127.

³⁵⁵ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁵⁶ Raporda bu gemiden Antalya sınıfı bir torpidobot olarak bahsedilmiştir. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49.

Torpidoların hedefi bulmaması üzerine E-14 daha fazla torpido sarf etmemek için hücumdan vazgeçmiştir. Kütahya torpidobotu da yeniden bir hücumla maruz kalmamak için tekneleri yedeğinden çıkarmış, yeniden yelken açan teknelerle birlikte bölgeden uzaklaşmıştır. Boyle, periskoptan gördüğü kadarıyla Kütahya ile yedeklediği ilk tekne arasından geçen torpidoların hedefi bulmamasını torpidobotun süratini hatalı şekilde hesaplamasına bağlamıştır.³⁵⁷

Şiddetli lodosun estiği 30 Haziran gününü Marmara Ereğlisi önlerinde satıhta geçiren E-14 saat 11.00'de batıya doğru giden bir torpidobot dışında herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. 1 Temmuz sabahı saat 05.00'te E-7 denizaltısı ile randevu tesis etmek üzere belirlenen mevkiye giden E-14, sonrasında Tekirdağ önlerine yönelmiş ve intikal sırasında Tekirdağ açıklarında güneybatı yönünde ilerleyen iki bacalı bir hastane gemisi olan Gülnihal vapurunu³⁵⁸ tespit etmiştir. Yağmur ve sis nedeniyle detaylı inceleme yapamadığı bu geminin geçişine izin veren Boyle, bir süre sonra doğu yönünde ilerleyen su çekimi az ve yandan çarklı olan Rember hastane gemisi ile İntizam vapurunu³⁵⁹ görmüştür. Bu iki gemiden Şirket-i Hayriye'ye ait 44 numaralı İntizam vapurunu takibe başlayan Boyle, 13 kts hızla geminin bordasında beyaz zemin üzerinde hilale veya Malta haçına benzeyen kırmızı bir işaret ile geminin baş tarafında tam olarak seçemediği bir bayrak görmesi üzerine geminin hastane gemisi olduğuna inanmış ve hücum etmekten vazgeçmiştir. Saat 19.45'te bir gün önce göreve başlayan E-7 denizaltısı ile İmralı Adası açıklarında randevu tesis edilmiş ve Yb. Boyle, E-7 Komutanı Bnb. Archibald D. Cochrane'i E-14'te bir süre misafir etmiş, fikir alışverişinde bulunmuştur.³⁶⁰

Görüşme sonrasında, iki komutan tarafından yapılan karakol planı doğrultusunda E-7 denizaltısı Tekirdağ açıklarına, E-14 ise Marmara'nın batısına yönelmiştir. 2 Temmuz günü Marmara Adası Saraylar Koyu'nda Gayret-i Vataniye muhribini³⁶¹ tespit eden E-14 koyun dar olması nedeniyle kıyıya yakın durumda olan muhribe ancak 1300 yarda kadar yaklaşabilmiştir. Ateşlendikten sonra denizin üstünde iki kez seken ve kararsız şekilde

³⁵⁷ Boyle raporunda Kütahya torpidobotunun ilerleme hızını 8 kts olarak hesapladığını ancak geminin daha süratli olduğunu belirtmiştir. The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁵⁸ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49; Rudenno, *a.g.e.*, s. 192.

³⁵⁹ Rember hastane gemisi 1890 yılında inşa edilmişti ve 287 groston ağırlığındaydı. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49; Rudenno, *a.g.e.*, s. 192. İntizam vapurunun teknik özellikleri ve I. Dünya Savaşı'ndaki faaliyetleri ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Ahmet Güleriyüz, *İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri*, Şehir Hatları Yayınları, İstanbul 2023, ss. 82-83.

³⁶⁰ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁶¹ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 49.

ilerleyen torpidonun kendisinin üzerine gelme ihtimaline karşı Boyle süratle dalışa geçmiştir. Bir süre sonra torpidonun dibe çarpmasıyla meydana gelen sarsıntı sonucunda gevşeyen kış kaportadan bir miktar su girse de herhangi bir hasara neden olmamıştır. Bir süre sonra periskop umkuna gelen denizaltı yeni bir hücum geliştirmek için manevra yapsa da yüksek süratle hareket eden Gayret-i Vataniye'yi yakalayamamıştır. Akşam saatlerinde tespit ettiği iki muhrip nedeniyle yeniden dalmak zorunda kalan E-14, saat 22.00'de Jed muhribi ile telsiz muhaberesi kurarak geri döneceğini bildirmiş ve sonrasında Çanakkale Boğazı'na yönelmiştir.³⁶²

3 Temmuz saat 05.30'da Doğanaslan Bankı önlerinde dalışa geçen E-14 saat 06.40'ta Gelibolu'ya 3 mil mesafede 27 metre derinliğe inerek ilerlemeye devam etmiş, belirli aralıklarla periskop umkuna çıkarak saat 09.45'te Akbaş Limanı'nı bordalamıştır. Saat 10.27'de Nara'yı, 10.50'de Kilitbahir'i dönen denizaltı saat 12.30'da Seddülbahir açıklarında demirleyerek refakat edecek bir gemi beklemeye başlamıştır. Anadolu sahillerinden atılan mermilerin yakın düşmesi demir alan denizaltı Gökçeada Aydıncık Koyu'na gitmek üzere ileri harekete geçmiştir. Boyle, kendileriyle birlikte Gelibolu'dan Nara'ya ilerlerken yakınlığı nedeniyle periskobunu kullanamadığı için kimliğini belirleyemediği bir stimbot ile Akbaş Limanı'nda bulunan dört yelkenli tekne ve Kilitbahir'den Nara yönüne ilerleyen bir gambot dışında bir gemiye rastlamadığını belirttiği raporunda Bigalı Kalesi önlerinde denizaltının karinasında meydana gelen sürtme sesleri nedeniyle bir engele takıldığını düşündüğünü ancak bunun kendilerine mani olmadığını belirtmiştir. Ayrıca bahse konu raporunda Çanakkale Boğazı geçişi süresince Gelibolu'dan itibaren Seddülbahir açıklarına kadar ilerleme hattında bulunduğu mevki ve derinlikleri zaman cetveline detaylı bir şekilde kaydetmiştir.³⁶³

Boyle tüm personelinden övgüyle söz ettiği raporunda ilave olarak; Portsmouth ve Gosport arasında çalışan küçük vapurlara benzeyen ve küçük yelkenli tekneleri yedekleyen silahlı stimbotlar dışında gemi görmediğini ifade ederek batırdığı teknelerin mürettebatının da muhtemelen ele geçirilmeden önce silahlarını denize attığını ve hiçbir geminin kendisini vurmasına fırsat vermediğini belirtmiştir.³⁶⁴

³⁶² The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁶³ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

³⁶⁴ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

Bu görev periyodunda E-14 denizaltısına atfedilen bir gemi kaçırma olayı bulunmaktadır. Saim Besbelli *Çanakkale’de Türk Bahriyesi (1914-1918)* isimli eserinde; “14 numaralı Haliç vapurunun 20 Haziran 1915 tarihinde yedeğindeki üç mavnanın batırılması sonrasında Marmara Ereğlisi’ne sığındığını, 22 Haziran günü Çanakkale Boğazı’ndan çıkarak iki İngiliz muhribi refakatinde uzaklaştığını, Türk savunmasının bu gemiyi Boğaz’da görev yapan vapurlardan biri sandığı ancak uzaklaşması üzerine ateş açtığı, İngiliz muhriplerinin de başlangıçta atış yaptıkları gemiyi tanımları üzerine atış yapmayı kestiklerini belirterek, geminin E-14 denizaltısı personeli tarafından kaçırıldığını” iddia etmiştir.³⁶⁵ Bahse konu vapurun faaliyetleriyle ilgili olarak *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi* isimli eserin VIII. Cildinde de benzer iddialar yer almaktadır.³⁶⁶ Ancak E-14 Komutanı Boyle’un göreve ilişkin sonuç raporu başta olmak üzere İngiliz kaynaklarında bu geminin kaçırılmasına ilişkin herhangi bir ifade yer almamaktadır.

23 günlük görevi süresince Boyle, hastane gemilerine saldırmayıp yakaladığı teknelerin personeline zarar vermese de askeri bir görevi bulunmayan küçük tekneleri imha ederek uluslararası hukuk kurallarına aykırı hareket etmiştir. Dört adet torpido sarf etmesine rağmen hiçbir hedefini bulamayan E-14 ateşe verdiği veya patlayıcıyla batırdığı üç yelkenli tekne ve iki gulet dışında herhangi bir büyük gemi veya askeri gemiyi batıramamıştır. Batırılan gemi sayısının azlığında, nakliyatın denizaltı tehdidi karşısında değişmesinin büyük etkisi olmakla birlikte, torpidoların etkili şekilde kullanılmamasının payı da bulunmaktadır. İlk görev periyodunda torpido kullanımı konusunda oldukça duyarlı davranan Boyle, bu görevde aynı hassasiyetle hareket etmemiştir. Bandırma Limanı’nda malzeme transferi yapan bir vapur ile Kütahya torpidobotuna ikişer torpido atması ancak isabet kaydedememesi bunun bir göstergesidir.

Çanakkale’de güvertesinde top taşıyan ilk denizaltı olan E-14, görevi süresince Jed muhribi ile düzenli olarak muhabere kurmuştur. Ayrıca Boyle, Marmara’da denizaltı görevlendirilmesinin devam edeceğinin bir işareti olarak, dönüşte Çanakkale Boğazı’nda bulunduğu derinlik ve mevkiileri bir zaman çizelgesi şeklinde kaydederek sonuç raporuna eklemiştir.

Amiral de Robeck Boyle tarafından kaleme alınan görev sonuç raporunu ek yaparak 13 Temmuz 1915 tarihinde Denizcilik Bakanlığına gönderdiği telgrafında: “27 Nisan’dan

³⁶⁵ Saim Besbelli, *Çanakkale’de Türk Bahriyesi (1914-1918)*, Deniz Basımevi, İstanbul 1959, s. 35.

³⁶⁶ *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, ss. 281, 610.

itibaren Marmara Denizi'nde toplam 46 gün bulunarak büyük bir cesaret ve kararlılık gösteren Boyle'a ve personeline teşekkür etmiştir."³⁶⁷

3.5. HMS E-12 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (19-28 Haziran 1915)

Cepheye denizden yapılan lojistik nakliyatın engellenmesi için 10 Haziran 1915 tarihinde göreve başlayan E-14 denizaltısını desteklemek üzere bir denizaltının daha eş zamanlı olarak Marmara Denizi'nde görevlendirilmesine karar verilmiştir. 19 Haziran öğleden sonra Bnb. Kenneth Mervyn Bruce komutasında Mondros Limanı'ndan avara eden E-12, Aydıncık Koyu'na uğramayı müteakip gece yarısı Çanakkale Boğazı'na doğru harekete geçmiştir. 20 Haziran saat 02.30'da muhriplerin karakol hattını geçmeyi müteakip sahildeki bataryalardan ateş açılması üzerine dalışa geçerek ilerlemeye devam eden denizaltı saat 05.15'te Kilitbahir'i, saat 05.55'te Nara'yı dönmüştür. Saat 10.15'te Gelibolu'yu bordalayan Bruce, aşırı derecede ısınan elektrik motorlarını dinlendirmek üzere saat 11.30'da Gelibolu'nun 6 mil kuzeydoğusunda 20 metre derinlikte denizaltıyı dibe oturmuştur.³⁶⁸

E-12, saat 20.30'da satha çıkmış ve bataryalarını şarj ederek E-14 ile buluşacağı randevu noktasına ulaşmak üzere doğuya ilerlemiştir. 21 Haziran'da Marmara Adası açıklarında gördüğü bir muhrip nedeniyle dalmak zorunda kalan E-12 saat 18.30'da E-14 ile buluşmuştur. Üst üste aborda olan iki denizaltı; doğusunda E-14, batısında E-12 olacak şekilde Marmara Denizi'ni iki karakol sahasında ayırmıştır. 22 Haziran'ın ilk saatlerinde Tekirdağ önlerine ilerlerken iskele ana motor sargısı yanan E-12 saat 15.10'da tespit ettiği Peyk-i Şevket torpido kruvazörüne hücum gerçekleştirmek amacıyla dalışa geçmiştir. Arıza nedeniyle yalnızca sancak ana motorunu kullanabilen Bnb. Bruce, bu motorun da aşırı ısınması üzerine harekâttan sakıt hâle gelmemek için hücumdan vazgeçmiş ve saat 17.30'da ana motorlarına bakım yapmak üzere dibe oturmuştur. 23 Haziran günü denizaltının havalandırılması için gün doğumundan önce kısa süreyle satha çıkılması dışında dipte arıza

³⁶⁷ The National Archives, ADM M 05710/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

³⁶⁸ ADM. Victor Rudenno, Peter Kemp ve Edwyn Gray gibi yazarlar E-12'nin geçiş sırasında Nara Burnu ile Bigalı Kalesi arasında çelik halatlarla tesis edilen denizaltı ağ manialarına takıldığını ve kurtulmak için yapılan manevraların denizaltının elektrik motorlarını zorladığını belirtmiştir. Ancak Bnb. Bruce görev sonuç raporunda bu hususa değinmemiştir. Ayrıca bahse konu ağ maniasının 29 Haziran 1915 tarihinden itibaren oluşturulmaya başlandığı dikkate alındığında E-12'nin yukarıda adı geçen yazarların belirttiğinin aksine bu engele takılmadığı açıkça görülmektedir. Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 195, Peter Kemp, *H.M. Submarines*, Herbert Jenkins, London 1952, p. 77; Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 141.

onarımıyla geçirilmiş, sancak ana motor faal hale getirilirken iskele ana motorun onarımı gerçekleştirilememiştir.³⁶⁹

24 Haziran saat 09.00'da E-14 ile randevu tesis eden³⁷⁰ Bruce, sancak ana motor arızasını rapor etmeyi müteakip ilk buluşmadan farklı olarak Marmara Denizi'nin doğu yarısına ilerlemiştir. Saat 15.30'da Bandırma Körfezi girişinde sülfür yüklü yelkenli bir tekneyi batırmış ve teknede bulunduğu bir Türk subayına ait kitap ve belgelere el koymuştur. Gün içinde birkaç yelkenli tekne daha kontrol edilse de herhangi bir yük taşımadıklarından gitmelerine müsaade edilmiştir.³⁷¹

25 Haziran'da Gemlik Körfezi'ne giren E-12 sabah erken saatlerde boş olan birkaç yelkenli tekneyi daha kontrol etmiştir. Saat 10.45'te biri iki, diğeri üç yelkenli tekneyi yedekleyen buharlı iki küçük tekne tespit edilmiştir.³⁷² Uzaktan bakıldığında malzeme yüklü olduğu ve mürettebatının can yeleği giymiş olarak güvertede oturduğu görülen Haliç-1 saat 11.00'de durdurulmuştur. Yakından inceleme yapmak için tekneye yaklaşan Bruce, üç kişiden oluşan arama timini indirdiği sırada tekneden denizaltıya bir bomba fırlatılmıştır. Denizaltının baş tarafına isabet eden bomba şans eseri patlamamış, bu sırada teknede bulunan mürettebat tüfeklerle ve kış tarafa gizlenmiş olan 25 mm çapındaki topla ateş açmış, yelkenli tekneler de denizaltının pervanesine çarparak hasar vermek için manevra yaparken mürettebat da bu ateşi tüfeklerle desteklemiştir. E-12 personeli bu ateşe tüfekler ve güvertesindeki 57 mm top ile karşılık vermiştir. Teknedeki topun susturulması sonrasında personelini geri alan Bruce, toplam 10 mermi harcayarak 15 dakika içerisinde Haliç-1'i batırmış, isabet eden mermilerden birinin şiddetli patlamaya neden olması teknede cephane olduğu kanaatine sahip olmuştur.³⁷³

Sonrasında ateşe devam ederek iki yelkenliyi de batıran denizaltı sahile doğru kaçmakta olan Haliç-3 ve yelkenlileri kovalayarak 2 bin yarda mesafeden ateş altına almıştır. İmralı Adası'ndaki sahil bataryasından denizaltı üzerine ateş açılması üzerine Bruce, baş ve kış tarafından isabet alan buharlı tekneyi takibi bırakmıştır. Tekne batmaması için

³⁶⁹ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

³⁷⁰ Bnb. Boyle'un göreve ilişkin sonuç raporunda E-12 ile tesisi edilen bu randevuya ilişkin bir kayıt yer almamaktadır.

³⁷¹ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

³⁷² İki yelkenliyi yedekleyen tekne 1910 yılında inşa edilen 144 groston deplasmana sahip Haliç-1, üç yelkenliyi yedekleyen tekne ise aynı yıl inşa edilen 141 grostonluk Haliç-3'tür.

³⁷³ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce). Keyes de anılarının E-12'nin bu kısa görevine ilişkin bölümünde; denizaltının girdiği bu çatışmaya özellikle değinmiştir. Keyes, *a.g.e.*, p. 365.

mürettebatı tarafından karaya oturtulurken, üç yelkenli hasar almadan kaçmayı başarmıştır. Bu manevralar sırasında yeniden sancak ana motor arızası nedeniyle hareketleri oldukça kısıtlanan denizaltının personelinden yalnızca bir kişi, teknede meydana gelen patlama nedeniyle hafif yaralanmıştır. Batan Haliç-1 ve yelkenli mürettebatından yalnızca iki kişi kurtulabilmiştir.³⁷⁴

Günün kalan kısmında birkaç yelkenli tekne kontrol eden ancak herhangi bir kaçak malzemeye rastlamayan E-12, 26 Haziran sabahı İzmit Körfezi'ne ilerlerken intikal rotası üzerinde birkaç yelkenliyi kontrol etmiştir. Saat 14.30'da iki vapuru tespit ederek yakın olanı takibe başlamıştır. Bruce'un raporunda yandan çarklı yolcu vapuru olarak tarif ettiği Şirket-i Hayriye'ye ait 44 numaralı İntizam vapuru³⁷⁵ batmamak için Çınarcık önlerinde kaptanı tarafından karaya oturtulmuştur. Sahil hattındaki evlere zarar vermek istemeyen Bruce, boş olduğunu düşündüğü gemiye ateş açmaktan vazgeçmiştir. Denizaltı Mudanya yönünde uzaklaşan diğer vapuru bir süre takip etse de yakalamayı başaramamıştır. E-12 denizaltısı saat 16.00'da E-14 ile randevu tesis etmiş ve derhal geri dönüş emri alınması üzerine rotasını batıya çevirmiştir.³⁷⁶

27 Haziran saat 14.00'te Şarköy açıklarında stopta beklemeye başlayan denizaltı, saat 15.30'da tespit ettiği küçük bir gambotu takibe başlamıştır. Ateş açtığı gambotun mesafeyi artırması üzerine bir saat sonra takibi bırakan Bruce saat 18.00 ve 20.30'da Jed muhribi ile telsiz irtibatı kurma denemelerinden sonuç alamamıştır. Sonrasında satıhta ilerlemeye devam etmiş ve saat 23.59'da Gelibolu'ya 12 mil mesafedeyken geri dönüş için dalışa geçmiştir. 28 Haziran saat 02.00'de satha çıkarak son kez muhabere kurmaya çalışılmış, bir saat süren denemede başarılı olunamaması üzerine ilerlemeye devam edilmiştir. Saat 03.30'da dalışa geçen denizaltı, motorların ısınmaması için oldukça yavaş yol almış ve saat 06.40'ta Gelibolu'yu bordalamış, Nara'yı saat 13.15'te, Çanakkale'yi ise saat 14.00'te geçmiştir. Kuvvetli akıntı nedeniyle planlanan rota üzerinde gitmekte zorlanan Bruce, denizaltıyı 6 metre derinlikte kontrol edebilmiştir. Kilitbahir dönüşü sonrasında Kepez Koyu'na savrulan denizaltıyı dengede tutabilmek için sarnıçlarına 5 ton daha su alma ihtiyacı duyan denizaltı Boğaz çıkışına kadar 6 metre derinlikte ve Rumeli kıyısına yakın seyretmiştir. Akıntının beklentisinden fazla olması nedeniyle Boğaz'da oldukça yavaş ilerlemesi E-12 Komutanında başlangıçta bir engele takıldığı kanaatini oluşturmuştur.

³⁷⁴ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

³⁷⁵ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50

³⁷⁶ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

Boğaz'dan çıktıktan sonra Gökçeada'ya yönelen E-12, saat 20.00'de Aydıncık Koyu'na ulaşmıştır.³⁷⁷

Bnb. Bruce raporunda ayrıca 27 Haziran sabahı, kıvıllı haç işareti taşıyan büyük bir vapurla karşılaştığını, gizlenmiş olarak silah taşıma ihtimali bulunan geminin hastane gemisi olduğundan ve yaralı taşıdığından emin olmak için yakından kontrol etme ihtiyacı duyduğunu belirtmiş, yakından yaptığı kontrolde geminin yaralılarla dolu olduğunu gördüğünü ve gitmesine müsaade ettiğini ifade etmiştir. Bruce raporunun sonunda zor koşullar altında görevini layıkıyla yapan 2'nci Komutan Yüzbaşı Tristram Fox ile 25 Haziran günü durdurdukları Haliç-1 ile yaklaşık 10 yarıda mesafeden girdikleri çatışmada üstün cesaret ve beceri gösteren Serdümen Charles Case, Çavuş Ernest Burton, Onbaşılar Stanley Wilson ve John B. Williams'a özellikle teşekkür etmiştir.³⁷⁸

Koramiral de Robeck 3 Temmuz 1915 tarihinde harekâta ilişkin Denizcilik Bakanlığına gönderdiği raporda, yaşanan teknik aksaklıklara rağmen E-12 personelinin başarısını tebrik etmiş, denizaltı komutanı tarafından isimleri bildirilen personelin Üstün Hizmet Madalyası alması için teklifte bulunmuştur.³⁷⁹ De Robeck ayrıca manevra kabiliyeti sınırlı olan denizaltının dönüşte 15 saat kesintisiz olarak suyun altında kaldığını vurgulayarak, özellikle Boğaz çıkışına kadar oldukça stresli geçen son altı saatlik sürede Bruce'un denizaltısına çok iyi şekilde kumanda ettiğini belirtmiştir.³⁸⁰

E-12 denizaltısının 19-28 Haziran 1915 tarihleri arasında kapsayan dokuz günlük görev sürecinde birkaç tekneyi durdurarak kontrol etmiş, üçü top atışıyla, biri de personel çıkararak dört tekne batırmış ve İntizam vapurunu karaya oturmaya zorlamıştır. Peleng-i Derya ile küçük bir gambota ise hücum etmek için yaklaşmaya çalışsa da torpido menziline girememiştir. Görev başlangıcında meydana gelen motor arızası E-12'nin harekâtını bütünüyle etkilemiştir. Arızanın giderilmesi için yedek parçaya ihtiyaç duyulması onarımı imkânsız hale getirmiştir. E-12 Marmara Denizi'nde bulunduğu sürede Jed muhribi ile telsiz muhaberesi kuramamıştır. Denizaltının karargâh ile olan irtibatına üç kez buluştuğu E-14 aracılık etmiştir. Bnb. Bruce'un kendinden önce görev yapan komutanlara kıyasla harp

³⁷⁷ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

³⁷⁸ Case çatışma sırasında denizaltı komutanı ile birlikte yelkende durmuş ve cephaneye yüklemesine yardım etmiştir. Top kaptanı olarak Wilson, nişancı olarak Williams görev yaparken, Burton top yükleyiciliği görevini üstlenmiştir.

³⁷⁹ Bu kişilerin Üstün Hizmet Madalyası aldığı bilgisi basınla da paylaşılmıştır. The National Archives, ADM M 05335/15 (Gazette Notice).

³⁸⁰ The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

hukukunu uyguladığı görülmektedir. Sahildeki evlere zarar vermemek için karaya oturan İntizam vapuruna ateş açmaması ve yaralı taşıyan hastane gemisine hücum geliştirmemesi bunu destekleyen örneklerdir.

3.6. HMS E-7 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (30 Haziran-24 Temmuz 1915)

E-7 denizaltısı Marmara Denizi'ndeki ilk görevi için 30 Haziran'ın ilk saatlerinde Bnb. Archibald Douglas Cochrane komutasında Mondros Limanı'ndan harekete geçmiştir. Etrafı aydınlatan ay ışığı nedeniyle sahilden görüldüğünü düşünen Cochrane saat 03.50'de Alçıtepe hizasında dalışa geçmiştir. Saat 06.00'da Çanakkale'ye yaklaşırken Kilitbahir'in yaklaşık 500 yarda güneyinde sahile konuşlu bir kovandan fırlatılan torpidonun denizaltının üzerinden geçtiği duyulmuştur. Saat 06.30'da Kilitbahir, sonrasında Nara dönüşünde bir muhribin mahmuzlama girişimine maruz kalan ve baskı altında tutulan E-7, 24,5 metre derinlikte ilerlemiş ve mevkisini belirlemek için belirli aralıklarla periskop umkuna çıkmıştır. Öğlen saatlerinde Gelibolu'yu geçen denizaltı Boğaz çıkışında dibe oturarak hava kararana kadar bu şekilde kalmıştır.³⁸¹

Cochrane 25 Temmuz 1915 tarihli görev sonuç raporunda geçiş sırasında dikkati çeken herhangi bir gemi tespit etmediğini ve önemli bir sıkıntıyla karşılaşmadığını belirtmiştir. Ancak 2'nci Komutan Yzb. Oswald E. Hallifax yayımlanmamış anılarında; Kilitbahir dönüşünde denizaltının dengesini sağlamak için boşaltılan bir sarnıcın durumu daha kötü hale getirdiğini, saat 07.20'de Nara dönüşünde ise denizaltının dibe oturarak yan yattığını belirtmiştir. Dipten kurtulmak için yapılan manevra sırasında ise zorlanan iskele ana motoru arıza yapmıştır.³⁸²

Saat 20.30'da satha çıktığında 500 yarda mesafede bir torpidobot tespit etmesi nedeniyle dalan denizaltı, saat 23.45'te yeniden satha çıkarak bataryalarını şarj etmiştir. Gece boyunca Jed muhribi ile muhabere kurma çabasından sonuç alamamıştır. 1 Temmuz sabahı erken saatlerde Gülnihal hastane gemisini gören ve geçmesine izin veren Cochrane, saat 08.00'de güverte topunu monte ettirerek Çanakkale Boğazı'nın kuzeyinde karakol yapmıştır. Sonrasında doğuya doğru ilerleyen E-7 saat 19.30'da İmralı açıklarında E-14

³⁸¹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

³⁸² Yzb. Oswald E. Hallifax'ın yayımlanmamış anılarından aktaran Rudenno, *a.g.e.*, s. 197.

denizaltısı ile buluşmuştur. Bir süre E-14'e misafir olan Cochrane, görüşme sonrasında planlandığı şekilde Tekirdağ önlerine yönelmiştir.³⁸³

2 Temmuz sabahı güneş doğarken Tekirdağ açıklarında bir hastane gemisi görmesi üzerine dalışa geçmiştir. Saat 09.30'da yeniden satha çıkıldığında Tekirdağ Limanında bulunan tahıl ambarı açıklarında yaklaşık 500 tonluk bir römorkör³⁸⁴ ile beş yelkenli tekne tespit edilmiştir. Satıhta ilerleyen denizaltıdan römorköre çıkan Yzb. Hallifax ve Onbaşı Mathews römorkörü ateşe vermiştir. Alt güvertede benzin buharının tutuşması nedeniyle vücudunun çeşitli yerlerinde yanıklar oluşan personel kendilerini güçlkle denizaltıya atabilmiştir. Yelkenlilerden ikisi daha ateşe verilmiş, batışlarını hızlandırmak için su kesimine de ateş edilmiştir. Bu sırada sahilden denizaltı üzerine tüfekle ateş açıldıysa da herhangi bir isabet kaydedilmemiştir. Öğlen saatlerinde Aydınreis gambotu tarafından tespit edilen E-7, birkaç saat dalmak zorunda kalmıştır.³⁸⁵

3 Temmuz günü saat 09.00'da Marmara Adası açıklarında odun ve kömür yüklü bir gulet durdurulmuş, Türk kaptan ve Rum mürettebat indirilip bir filikaya bindirildikten sonra ateşe verilmiştir. Filikayı Karaburun'na kadar yedekleyen Cochrane, Marmara Adası yönünden bölgeye gelen bir muhrip nedeniyle dalışa zorlanmıştır. Sonraki iki gün birçok personelin rahatsızlanarak ishal olması nedeniyle dinlenmekle geçirilmiş, ayrıca iskele ana motorun onarımı gerçekleştirilmiştir. 6 Temmuz'da dizanterisi hâlâ devam eden Telgrafçı Albert Parodi dışında personelin genel durumu oldukça iyileşmiştir. Öğleden önce Gemlik Körfezi'ne doğru ilerleyen denizaltı, Bozburun'un 10 mil açıklarında yaklaşık 200 ton ağırlığında olan kömür yüklü bir yelkenli gemiyi top atışıyla batırmıştır. Filikaya bindirilen mürettebatı İmralı Adası'na kadar yedekledikten sonra Gemlik Körfezi'ne ilerlemeye devam etmiştir. Saat 16.30'da Mudanya rıhtımında büyük bir buharlı gemi gören Cochrane, hücum için yaklaştırmaya çalışırken torpido menziline girmeden gemi harekete geçmiş, güneşin batacak olması nedeniyle takip etmek zorlaştığından hücum etmekten vazgeçmiştir.³⁸⁶

Bir süre sonra rıhtıma aborda olan buharlı bir gemi³⁸⁷ daha görülmüş ve sancak bordada bulunan torpido ateşlenmiştir. Ancak hedefini bulmayan torpido patlamadan sahile ulaşmıştır. Saat 18.30'da Mudanya açıklarında yaklaşık 300 ton ağırlığında bir gulet

³⁸³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 198.

³⁸⁴ Cochrane'in sonuç raporunda yaklaşık 500 tonluk şeklinde ifade ettiği Bülbul römorkörü 93 ton ağırlığına sahipti, bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 610.

³⁸⁵ Rudenno, *a.g.e.*, s. 198.

³⁸⁶ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

³⁸⁷ 1894 yılında inşa edilen 784 grostonluk Biga isimli buharlı gemi, Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50.

durdurulmuş ve patlayıcı yerleştirilerek batırılmıştır. Sonrasında kuzeye doğru yol alan denizaltı 7 Temmuz sabahı güneş doğarken Marmara Ereğlisi açıklarında dalmıştır. Saat 08.00'de Örencik Kayası açıklarında satha çıktığında biri römorkör diğeri feribot olmak üzere iki gemi tespit edilmiştir. Sığ suda kayalıklara oturan römorkör top atışlarıyla tahrip edilmiş, batmamak için kumsala çıkan Nusrat feribotu³⁸⁸ ise yaklaşık 2 bin yarda mesafeden yapılan 10 adet top atışıyla batırılmıştır. Bu sırada feribota yardım etmek için sahile gelen yaklaşık 30 kadar asker denizaltıya tüfekle ateş ettiyse de isabet kaydedememiştir.³⁸⁹

Öğleden önce Mudanya'dan gelen boş bir hastane gemisini durduran E-7, gemiye personel çıkarmaya gerek duymadan geçmesine müsaade etmiştir. Öğlen saatlerinde Marmara Adası'nın doğusunda küçük bir tekneyi yedekleyen buharlı bir yattan şüphelenen E-7 Komutanı, yaklaşık 3 bin yarda mesafeden yatın pruvasına ateş açmıştır. Buna gizlenmiş olan 40 veya 47 mm çapındaki topuyla karşılık veren yat, yedeklediği tekneyi bırakıp yüksek süratle uzaklaşmaya başlamış ve menzilden çıkıncaya kadar ateşe devam etmiştir. Uzaklaşan yata dümen arızası nedeniyle isabet kaydedemeyen denizaltı, tekneyi batırmak için yaklaştığında Marmara Adası kıyısında bulunan bir gemi tarafından ateş altına alınmıştır. Sonrasında bir muhrip tarafından takip edilmiştir. Takipten kurtulan denizaltı saat 19.15'te İntizam vapurunu³⁹⁰ Karaburun açıklarında karaya oturmaya zorlamış ve su kesimi hattına ateş açarak batırmaya çalışmıştır. E-7 gece boyunca Jed muhribi ile irtibat kurmayı denemiş ancak başarılı olamamıştır.³⁹¹

8 Temmuz Hoşköy Burnu açıklarında iki römorkör, sekiz yelkenli ve dört muhripten oluşan bir konvoy tespit eden Cochrane, hücum için yaklaşarak iskele bordasındaki torpidosunu ateşlemiştir. Yakınında bulunan bir muhrip nedeniyle torpidonun gidişini izleyemeyen E-7 Komutanı, hedefle buluşma süresinin beklediğinden uzun olması nedeniyle torpidonun karşı kayalıklara çarparak patladığını düşünmüştür. Akşam saatlerinde bir önceki gece batırdığını düşündüğü İntizam vapurunu Marmara Adası açıklarında tespit etmiş ve torpido hücumu geliştirmiştir.³⁹²

³⁸⁸ 1873 yılında inşa edilen 230 grostonluk feribot, Langensiepen ve Güler yüz, *a.g.e.*, s. 50.

³⁸⁹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

³⁹⁰ 1894 yılında inşa edilen İntizam vapuru 244 grostonaja sahipti. Karaya oturan gemiler su kesimi hattından yara alsa da kısa sürede onarılarak yeniden hizmete alınmıştır. Langensiepen ve Güler yüz, *a.g.e.*, s. 50.

³⁹¹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

³⁹² The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane). Cochrane raporunda gemiyi batırdığını belirtse de yapılan araştırma sonucunda böyle bir bilgiye rastlanmamıştır.

Gece boyunca ve 9 Temmuz sabahı denemelere rağmen telsiz irtibatı kuramayan Cochrane, öğleden sonra odun ve erzak yüklü olarak Büyükçekmece Baba Burnu'nun 10 mil güneyinde tespit ettiği bir yelkenliyi top atışıyla batırmıştır. Sonrasında bölgeye gelen bir muhrip tarafından baskıda tutulduğundan günün geri kalan kısmında suyun altında kalmıştır. 10 Temmuz sabahı gün doğumuyla birlikte satha çıkan E-7, Mudanya rıhtımına aborda durumda cephane yükleyen Biga vapurunu³⁹³ tespit etmiştir. Deniz tarafında yelkenli teknelerin bağlanmasıyla olası denizaltı saldırısına karşı önlem alınan üç bin ton olduğunu düşündüğü vapurun kıç tarafında bir açıklık tespit eden Cochrane, dalışta yaklaştırmaya başlamıştır. Yaklaşık 1.500 yarda mesafeden ateşlenen torpido gemiye isabet ettiğinde büyük bir patlama meydana gelmiş, ikiye bölünen 784 tonluk gemi sığ suda batmıştır.³⁹⁴

Öğleden sonra İmralı Adası açıklarında satıhta gemi havalandırılıp, personel kıyafetlerini yıkarken Marmara Adası'ndan gelen bir gambot nedeniyle dalış yapmak zorunda kalmıştır. Sonrasında satıhta kuzeye doğru ilerleyen denizaltı 11 Temmuz sabahı Küçükçekmece önlerinde dalışa geçmiş ve periskop umkunda kalarak sahili kontrol etmiştir. Cochrane böylece küçük teknelerin ikmal yaptığı noktaları tespit etmeye çalışmış, dikkatini çeken herhangi bir unsura rastlamamıştır. İlerleyen dönemde yaptığı gözlemler de teknelerin yükleme yaptığı noktaların Haliç'e yakın yerlerde olduğu kanaatini oluşturmuştur. Öğleden sonra tespit ettiği kömür yüklü üç yelkenli tekneden ikisini batıran Cochrane, içinde kadın ve çocukların bulunduğu teknenin gitmesine izin vermiştir.

12 Temmuz gününü dinlenerek geçiren E-7, akşam saatlerinde telsiz muhaberesi kurmak için randevu noktasına ilerlemiştir. 13 Temmuz sabahı Jed muhribine göreve ilişkin raporunu iletmeyi başarmıştır. Denizaltı öğleden önce Karabiga Koyu'na giren büyük bir gambotu tespit etmiş ve dalışa geçerek torpido hücumu için yaklaştırmaya başlamıştır. İlerleme hattında sığ suda karaya oturan denizaltı, dip tabiatının çamur olması nedeniyle hasar almadan kurtulmuş ancak iki küçük vapura refakat etmek için limandan ayrılan gambota hücum etme fırsatını kaçırmıştır. Cochrane görev sonuç raporunda "*Jane'e göre iki direği olan bu gemi Muin-i Zafer'den başkası değildi*"³⁹⁵ şeklinde belirttiği geminin uzaklaşması

³⁹³ Rudenno, *a.g.e.*, s. 200, Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50, Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 144.

³⁹⁴ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane). Başkomutan Vekili Enver Paşa 29 Temmuz 1915 tarihinde ABD Büyükelçisi Morgenthau'ya gönderdiği yazıda bu vapurun yolcu nakliyatında kullanıldığını belirterek olayı protesto etmiştir. bkz. BOA, HR. SYS. 2412/11.

³⁹⁵ E-7 Komutanının Jane olarak bahsettiği kaynak; 1898 yılında yayın hayatına başlayarak günümüzde de devam eden ve dünya donanmalarındaki gemilere ait detaylı bilgilerin yer aldığı "*Jane's Fighting Ships (All the World's Fighting Ships)*" isimli kitaptır. Detaylı bilgi için bkz. www.janes.com (Erişim Tarihi: 18.05.2024).

sonrasında rıhtımda bulunan birkaç küçük vapura hücum etmeye karar vermiştir. E-7 Komutanı gemilerin arasına bir adet torpidoyla hücum etmiş, izini görmeden dönüş geçtiğinden yalnızca patlama sesini duyduğu torpidonun hedefini bulup bulmadığından emin olamamıştır.³⁹⁶

Akşam saatlerinde Şarköy önlerinde kıyıya yakın olarak demirleyen bir gemiden sahilde kurulan sahra hastanesine yaralı taşıyan bir römorkör ve dört yelkenli tekne gören Cochrane, bir süre gözlem yaptıktan sonra güneye yönelmiştir.³⁹⁷ 14 Temmuz saat 13.00'te Marmara Adası'nın yaklaşık 10 mil doğusunda bir muhribin yedeklediği bir denizaltı tespit etmiştir. Yaklaşık 6 kts süratle ilerleyen temasların önüne geçebilmek için süratini artıran denizaltı, güneşi arkasına alarak satıhta yaklaşmaya başlamıştır. Muhribe yaklaşık 2 mil mesafedeyken Mürefte önlerinden yoğun tüfek atışına maruz kaldığından dalışa geçmiş ve gemiler tarafından fark edildiğinden hücum etme fırsatını kaçırmıştır. İlerleyen saatlerde telsiz irtibatı kurmak için randevu noktasına ilerleyen E-7, Marmara Denizi'nde yeni ortaya çıkan denizaltı tehlikesini karargaha bildirmiştir.³⁹⁸

Sonrasında İstanbul'a yönelen denizaltı 15 Temmuz günü öğlen saatlerinde Sivriada açıklarında dalışa geçerek Sarayburnu önlerine ilerlemeye başlamıştır. Burada iki hat halinde yelkenli yedekleyen dört muhrip tespit eden E-7, Ahırkapı açıklarında 18 metre derinlikte dibe çarpmıştır. Sonrasında rotasını sancağa değiştirmiş, yaklaşık 10 dakika bu şekilde ilerlemeyi müteakip E-11 denizaltısı gibi Kız Kulesi sığılığında tekrar dibe çarpmıştır. Deniz yüzeyinin kirli olması gözlem yapmasını engellediğinden periskobu birkaç kez aşağıya alıp lensini temizleyen Cochrane, Galata Rıhtımı'ndaki cephaneliği hedef alarak baş kovanından T.N.T. (trinitrotoluen) harp başlığına sahip olan bir torpido ateşlemiştir. Bu sırada patlama sesini duyan ancak karaya oturmuş olduğundan atılan torpidonun etkisini göremeyen E-7 Komutanı dipten kurtulmayı müteakip dalışta Bakırköy önlerine ilerlemeye başlamıştır. Saat 22.30'da Bakırköy'de bulunan barut fabrikası önlerinde yelkeni bütünüyle görülecek şekilde satha çıkmış ve sahile yaklaşmaya başlamıştır. Bir saat sonra yaklaşık 2 bin yarda mesafeden fabrikayı topla ateş altına alan denizaltı, 12 adet mermi sarf etmeyi müteakip karanlık gecede

³⁹⁶ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

³⁹⁷ Rudenno, *a.g.e.*, s. 200.

³⁹⁸ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane). Bu tarihte Marmara Denizi'nde U-21 ve UB-8 olmak üzere iki Alman denizaltısı bulunmaktadır. U-21'in İstanbul'da olduğu düşünüldüğünde bahse konu denizaltının UB-8 olduğu ortaya çıkmaktadır. "*Mediterranean Submarines*" isimli eserde bu denizaltının UB-8 olduğu bilgisi bu iddiayı desteklemektedir. Bkz. Wilson ve Kemp, *a.g.e.*, s. 87.

çıkan mermilerin alevi nedeniyle hedefi kaybettiğinden atışı kesmiş, bu sırada kıyıda demir alan küçük bir tekne görülünce de bölgeden uzaklaşmaya başlamıştır.³⁹⁹

16 Temmuz günü öğleden önce Sivriada'nın güneybatısında satıhta seyredirken İstanbul yönünden güçlü bir çatışma sesi duyulmuş ancak yoğun sis nedeniyle herhangi bir şey görülemediğinden sebebi anlaşılamamıştır. Sonrasında kömür yüklü bir yelkenli tekne önce karinasında delik açılarak batırılmaya çalışılmış, bu şekilde başarılı olunamayınca kış tarafına yerleştirilen patlayıcıyla havaya uçurulmuştur. Filikaya alınan Rum mürettebat Kınalıada'ya (*Prens Adaları*) kadar yedeklenmiş burada serbest bırakılmıştır.⁴⁰⁰ Gece boyunca İzmit Körfezi'ne girmeye çalışan E-7, yoğun sis nedeniyle başarılı olamamıştır. 17 Temmuz'da gün doğumuyla birlikte görüş şartları iyileşince ilerlemeye başlayan denizaltı saat 09.30'da Diliskelesi-Kaba Burnu'nun 1 mil batısında bulunan demiryolunu ateş altına alarak İstanbul-İzmit arasındaki ulaşımı kesmiştir. Dilburnu'nu geçene kadar dalışta, sonrasında satha çıkarak İzmit Körfezi'nin doğusuna ilerlemiştir. Raporunda Derince'de bulunan tersanenin kapalı olduğuna değinen Cochrane, Körfez'in her iki yakasını incelediğini ve dikkatini çeken başka bir unsur olmadığını belirtmiştir.⁴⁰¹

Derince önlerine geldiğinde batıya doğru giden asker ve cephane yüklü bir tren görmesi üzerine bombalayarak zarar verdiği yolun kapalı olması umuduyla dönüş geçene Cochrane, tam yol süratle ilerlemiştir. Yaklaşık 20 dakika sonra trenin geri döndüğü ve Yarımca istasyonunda durduğu görülmüştür. İstasyon çevresindeki ağaçların görüşü kapatmasına rağmen atılan 20 mermi sonucunda üç vagon havaya uçurulmuştur. Sonrasında Diliskelesi-Kaba Burnu yakınlarında durmuş olan bir başka treni de ateş altına alan E-7 birkaç vagona isabet kaydettiye de fazla bir hasar verememiştir. Akşam saatlerinde saman yüklü bir yelkenli daha batırılmıştır.⁴⁰²

18 Temmuz gün doğumuyla birlikte Mudanya açıklarında dalışa geçen E-7 kıyı hattını incelemiş, bu sırada karşılaştığı kereste yüklü ve mürettebatının filikaya binerek terk ettiği bir guleti durdurarak ateşe vermiştir. Sonrasında ilerlediği Gemlik önlerinde birkaç yüz tonluk iki vapur görmüş ve satıhta yavaşça yaklaşmaya başlamıştır. Bu sırada sahildeki yerleşim yerlerinde bulunan yaklaşık bin yarda mesafedeki birkaç noktadan tüfek atışına maruz kalan denizaltı, tüfek menzilinin dışına çıkarak bu ateşe topla karşılık vermiştir.

³⁹⁹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴⁰⁰ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane), Rudenno, *a.g.e.*, ss. 201-202.

⁴⁰¹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴⁰² The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

Sahilde isabet alan bir barakada şiddetli bir patlama meydana gelirken, vapurlardan birine de isabet kaydedilmiştir. Sahilden ateşin devam etmesi üzerine denizaltı bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır.⁴⁰³

19 Temmuz günü öğleden önce Marmara Ereğlisi açıklarında iki yelkenli tekneyi durdurup ateşe veren E-7, saat 13.00'te Eriklice Köyü açıklarında bir gambota torpido hücumu geliştirmiştir. Denizaltı sığ su nedeniyle hedefine 750 yarıdan daha fazla yaklaşmadığından, torpidoyu uzak mesafeden gören gambot sakınma manevrası yaparak isabet almaktan kurtulmuştur. İlerleyen saatlerde boş olan iki yelkenli daha batırılmıştır. Şiddetli poyrazın estiği 20 Temmuz günü herhangi bir temasla karşılaşmamış, 21 Temmuz günü öğleden sonra ise bir yelkenli tekne batırmıştır. Cochrane akşam saatlerinde kıyıya yakın seyrederek Silivri ve Büyükçekmece arasındaki karayolunu kontrol etmiş, yoğunluğu az olan yolun bazı noktalarda denize yakın noktalardan geçmesi nedeniyle denizden top atışıyla etki altına alınabileceğini gözlemlemiştir.⁴⁰⁴

22 Temmuz'un ilk saatlerinde İzmit Körfezi girişinde dalışa geçerek doğuya ilerleyen Cochrane saat 07.30'da Diliskelesi-Kaba Burnu'nda bir tren görmüş ve satha çıkmıştır. Açılan ateş sonucunda üç mermi trene isabet ettiyse de herhangi bir hasar oluşturmamıştır. Sonrasında taştan yapılmış olan bir demiryolu köprüsüne yaklaşık 3.400 yarıdan mesafeden yapılan atışta yalnızca bir isabet kaydedilmiş ve önemli bir hasar verdirilememiştir.⁴⁰⁵ Saat 18.55'te daha önce belirlenen mevkide E-14 ile randevu tesis eden Cochrane, Marmara'da üçüncü görevini icra eden Boyle'u E-7'de ağırlamıştır. Görüşmede Çanakkale Boğazı'nda yeni ağlar da olmak üzere artan savunma tedbirleri hakkında bilgi alınmış, ayrıca gönderilen tüm mesajların karargaha ulaştırıldığı öğrenilmiştir. Böylece iletişim sorununun telsize ait alıcıdan kaynaklandığı ortaya çıkmıştır.⁴⁰⁶

23 Temmuz gününü Marmara Ereğlisi ile Hoşköy Burnu arasında karakol yaparak ve bataryalarını şarj ederek geçiren E-7 herhangi bir gemi tespit etmemiştir. Akşam saatlerinde Jed muhribine dönüşüne ilişkin mesaj göndermiş ve geceyi Doğanaslan Bankı yakınlarında dipte geçirmiştir. 24 Temmuz saat 04.00'te dönüş için ileri harekete geçmiş ve saat 06.30'da Gelibolu'yu bordalamıştır. Bu sırada kuzeye doğru ilerlemekte olan bir muhrip

⁴⁰³ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴⁰⁴ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴⁰⁵ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane). "Mediterranean Submarines" isimli eserde saldırı yapılan trenin AE-2 denizaltısından kurtulanları taşıdığı bilgi yer almaktadır. Bkz. Wilson ve Kemp, *a.g.e.*, p. 87.

⁴⁰⁶ Rudenno, *a.g.e.*, s. 203.

tespit etmiş, mesafenin çok yakın olması nedeniyle hücum geliştirememiştir. Nara Burnu'nun kuzeybatısında bulunan denizaltı ağ maniasına⁴⁰⁷ ait olduğunu düşündüğü şamandıranın yerinden kaymış olduğunu gören Cochrane, şamandırayla sahil arasından rahatça geçmiştir. Nara dönüşü sonrasında Eceabat'ın bir mil kuzeyi ile Nara Limanı önlerinde demirli olan küçük bir vapur arasında uzanan ve muhtemelen yeni oluşturulmakta olan ağ maniasına ait olan kırmızı ve siyah renkte büyük şamandıralar tespit edilmesi üzerine, hatta 200 yarda kala dalmıştır. 27,5 metre derinlikte ilerleyen denizaltı hiçbir engele takılmadan şamandıra hattını geçmiştir.⁴⁰⁸

Çanakkale önlerinin küçük bir torpidobot dışında boş olduğu gören E-7, Kilitbahir'in yaklaşık bir mil güneybatısında baş tarafından bir mayın teline takılmış ve akıntıya doğru dönmeye başlamıştır. Kurtulmak için manevra yapan denizaltı ancak yarım saat sonra kurtulabilmiştir. Bir süre sonra bir mayın teline daha takılan Cochrane'in sürüklediğini düşündüğü mayın telinden sıyrılması için benzer bir manevra yapması gerekmiştir. Kurtulma manevrası yaparken batarya gücünün önemli bir kısmını tüketen denizaltı dalışından 11 buçuk saat sonra saat 15.30'da Seddülbahir açıklarında satha çıkmış ve Mondros Limanı'na yönelmiştir.⁴⁰⁹

Cochrane 25 Temmuz 1915 tarihinde imzaladığı görev sonuç raporunun son bölümünde Marmara'nın kıyı şeridinde yaptığı gözlem ve tespitlerine yer vermiştir. Karabiga Limanı yakınlarında ve Tekirdağ'ın bir mil batısında birer büyük binayı hastane olarak tespit eden Cochrane, Tuzla önlerinde geniş bir kamp bulunduğunu, Eriklice Köyü önlerinde kıyıya yaklaştığında herhangi bir taciz ateşiyle karşılaşmadığını belirtmiştir. Hastane gemisi olarak kullanılan gemilerin bordasının beyaz üzerine kırmızı şerit şeklinde boyanmaya başlandığını ifade eden E-7 Komutanı, Hoşköy Burnu'nun yaklaşık 2 mil batısında yeni bir karayolunun inşa edilmekte olduğunu belirtmiştir. İzmit Körfezi'nde ise Derince'nin batısında herhangi bir top bulunmadığını ifade ederek, Diliskelesi-Kava Burnu 2 mil batısında bulunan demiryolu köprüsünün denizden yaklaşık 4 bin yarda mesafeden ateş altına alınabileceğini ve bu noktadan itibaren bahse konu yolun İstanbul yönünde saldırıya karşı korunaksız olduğunu belirtmiştir.⁴¹⁰

⁴⁰⁷ 29 Haziran'da parça ağların yerleştirilmesiyle oluşturulmaya başlanan denizaltı ağ maniasının 17 Temmuz'da üçte ikilik kısmı, 28 Temmuz 1915 tarihinde ise tamamı yerine konulmuştur. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 272.

⁴⁰⁸ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴⁰⁹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁴¹⁰ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

E-7 Komutanının raporunda yer alan bu ifadelerden, onun hedefinin daha önce Marmara Denizi'nde görev alan diğer komutanlardan farklı olarak; karada devam eden savaşının lojistik desteğini yalnızca denizde engellemek olmadığı görülmektedir. Denizaltı tehlikesine bağlı olarak lojistik nakliyat ağırlıklı olarak demiryolu ve karayoluna kayarken Cochrane de denizde bir kısmı boş olan küçük tekneler dışında önemli bir hedef bulamamıştır. Bu nedenle güvertesinde bulunan 57 mm'lik topu kullanarak demiryolu ve karayollarının kıyıya yakın yerlerden geçen noktalarını ve trenleri ateş altına almıştır. Ayrıca Bakırköy'de bulunan bir barut üretim tesisini de hedef alarak, cephane üretimini sekteye uğratmayı amaçlamıştır.

Cochrane görev süresince cepheye cephane sevkiyatını engellemek için oldukça hevesli davranmış, 15 Temmuz 1915 tarihinde Galata Rıhtımı'na istinaden gerçekleştirdiği hücumda herhangi bir gemiyi değil cephaneliği hedef alarak torpido atmıştır. Su kesiminin altından çarparak bir gemiyi batırması için tasarlanan torpidonun rıhtımda oluşturacağı şok ve patlama etkisiyle bir depoyu patlatabilmesi oldukça güç görülmektedir. Böyle bir patlamanın şehirde yaşayan insanlar arasında paniğe sebep olacağı aşikar olmakla birlikte yapılan hücumda torpido kullanılmasının çok makul olmadığı ortaya çıkmaktadır.

30 Haziran-24 Temmuz 1915 tarihlerini kapsayan görev periyodunda E-7 denizaltısı yaklaşık 1.800 mil mesafe kat etmesine ve personelinin büyük bir kısmının dizanteri ve ishalden muzdarip olmasına rağmen büyük bir teknik problem yaşamamıştır. Bu durumu personelin yoğun çalışmasına ve becerisine bağlayan Cochrane; durdurulan her gemiye çıkan ve gerektiğinde batıran ihtiyat personeli Üsteğmen Irvine Muirhead Twyman, 2'nci Komutan Yzb. Hallifax'ın rahatsızlığı nedeniyle onun görevini üstlenerek bir subay gibi komutana destek veren ve aynı zamanda serdümen olan Astsubay Edward Websdale, patlayıcı mühimmat ve torpidolardan sorumlu Astsubay Robert Sims ile ateş altında büyük bir başarıyla topçuluk görevini yerine getiren Onbaşılar Reginald Hooper ve William Dempsey'e çeşitli madalyalar verilmesi için teklifte bulunmuştur.⁴¹¹

Komodor Roger Keyes, anılarında *“personelinin yanı sıra Cochrane'nin kendisinin de muzdarip olduğu yüksek ateşe rağmen geri dönmeyi düşünmeden 24 gün kaldığı Marmara Denizi'nde beş vapur ve 12 yelkenli tekneyi batırdığını, düşmanın verdiği birkaç fırsatı*

⁴¹¹ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

*mükemmel bir şekilde değerlendirip yaptığı taarruzlarla savaşın seyrine yön vererek üçüncü kuşaktan dedesi ünlü denizci Lord Dundonald'a layık olduğu” vurgulamıştır.*⁴¹²

Amiral de Robeck de E-7 denizaltısının görevine ilişkin 29 Temmuz 1915 tarihinde Denizcilik Bakanlığına gönderdiği raporda; görevin dikkatli bir şekilde planlanıp başarıyla icra edildiğine vurgu yaparak kuvvetli ters akıntıya rağmen E-7'nin de E-11 gibi İstanbul Boğazı girişine kadar gidebildiğini ayrıca dönüş yolunda Çanakkale Boğazı'nda 11 saat dalışta kalarak bataryasını sonuna kadar kullandığını belirtmiştir. E-7 ile buluşan E-14 Komutanının, denizaltı personelinin sağlık durumuna ilişkin verdiği raporu da değerlendiren de Robeck, hem orduda hem de donanmada ishal sorunu yaşayan çok sayıda personel bulunduğunu ifade etmiştir. Hallifax'ın rahatsızlığı ve geçirdiği kaza sonrasında görevini yapamaz hale gelmesinin Cochrane'in iş yükünü artırdığına da değinen Amiral, bu konuda ona destek sağlayan Websdale ile E-7 Komutanının ve raporunda taltif edilmesini talep ettiği personelin mükafatlandırılmasını teklif etmiştir.⁴¹³

E-7 denizaltısının personeli için yapılan madalya teklifleri uygun görülerek 13 Eylül 1915 tarihli The London Gazette'de yayımlanmıştır. E-7 Komutanı Bnb. Archibald Douglas Cochrane “*Marmara Denizi'nde kumandası altında bulunan denizaltı ile düşman deniz ulaştırmasını engellediği, Kaba Burnu'nda demiryolunu kapatarak cephane ve asker yüklü bir treni bombardıman ettiği*” gerekçesiyle Üstün Hizmet Nişanı ile taltif edilmiştir. Ayrıca Üsteğmen Irvine Muirhead Twyman Üstün Hizmet Haçı almaya layık görülürken, Astsubay Edward Websdale ve Onbaşı William Dempsey'e Üstün Hizmet Madalyası verilmiştir.⁴¹⁴

3.7. HMS E-14 Denizaltısının Son Görev Periyodu (21 Temmuz-12 Ağustos 1915)

Yarbay Boyle'un komutasındaki HMS E-14, 21 Temmuz saat 00.30'da HMS Grampus'un refakatinde Gökçeada Aydıncık Koyu'ndan harekete geçmiştir. Seddülbahir önlerinden itibaren Boğaz içerisinde müstakil olarak ilerlemeye başlayan denizaltı Soğanlıdere önlerindeyken Boyle'un Çanakkale ile Kepez arasında duran bir gemi üzerine monte edildiğini düşündüğü projektör tarafından aydınlatılmıştır. Bunun üzerine saat 03.45'te dalışa geçen E-14 saat 04.50'de Kilitbahir'in yaklaşık 1 mil güneyinde, daha önce

⁴¹² Keyes, *a.g.e.*, s 366.

⁴¹³ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

⁴¹⁴ The London Gazette, 13 September 1915.

mayın teline takıldığı mevkide baş ufki dümenine bir telin dolanması nedeniyle rotasından çıkmıştır. Yaklaşık 90 derece dönmeyi müteakip engelden kurtulan denizaltı saat 05.15'te Çanakkale'yi bordalamıştır. Boyle daha sonra yaptığı kontrolde koruyucu donanım telinin neredeyse koptuğu tespit etmiştir.⁴¹⁵

Nara'ya yaklaşırken hat halinde duran birkaç mavna ve küçük bir buharlı tekne ile belli belirsiz bir ağ maniası gören Boyle, güneşin düşük bir açıda olması nedeniyle daha fazla gözlem yapamadan ağ arasındaki boşluktan 24 metre derinlikte geçmiştir. Bir engele takılmadan ve hiçbir gemiyle karşılaşmadan saat 10.40'ta Gelibolu'yu bordalamıştır. Saros Körfezi'nden yapılan bombardımanın Gelibolu'da herhangi bir olumsuz etki yapmadığını gören Boyle, saat 12.30'da Çanakkale Boğazı kuzeyinde satha çıkmıştır. Bataryalarını şarj ederek doğuya ilerleyen denizaltı, telsiz muhaberesi kurup geçişini bildirene kadar Marmara Denizi'nin batısında kalmış, müteakiben tekrar doğuya yönelmiştir. 22 Temmuz'un ilk saatlerinde tespit ettiği bir torpidobot nedeniyle dalışa geçmiş ve saat 04.40'ta yeniden satha çıkmıştır. Saat 07.30'da Tekirdağ Limanı önlerinde iki bacalı bir gemi görerek dalışa geçmiş, sonrasında yapılan incelemede bu geminin hastane gemisi olduğunu belirlemiştir. Sonrasında randevu noktasında satha çıkarak bataryalarını şarj etmiş ve saat 17.15'te E-7 denizaltısı ile buluşmuştur. Rüzgardan ve denizden etkilenmemek için Canbaz Burnu açıklarına ilerlemiş ve E-7'nin üzerine aborda olmuştur. Saat 20.45'te ayrılarak satıhta karakol yapmaya başlamış, herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır.⁴¹⁶

23 Temmuz'da Gemlik Körfezi içerisinde kalarak Gemlik ve Mudanya açıklarını inceleyen E-14, sahilde bakıma alınan birkaç tekne ile daha önce E-7 tarafından batırılan ve yalnızca bir kısmı suyun üzerinde kalan bir gemi dışında herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. Ertesi gün Silivri açıklarında İstanbul yönüne giden iki bacalı bir hastane gemisi tespit ederek dalışa geçmiş, bir süre sonra küçük bir hastane gemisinin batıya doğru ilerlediğini görmüştür.⁴¹⁷ Akşam saatlerinde Yeşilköy önlerine giden denizaltı kuru meyve yüklü bir tekneyi top atışıyla batırmış, bir yelkenli tekneye de iki isabet kaydetmiş ancak ilerlemeye devam eden tekne kıyıya kaçmayı başarmıştır. Gün batımında Yeşilköy'ün 4 mil güneybatısında İstanbul'a doğru giden bir motorlu tekne tespit etmiş, menzil dışında olduğundan ve hızlı ilerlediğinden hücum geliştirememiştir. Gece boyunca İmralı Adası'na doğru ilerleyen denizaltı 25 Temmuz sabahı Bozburun'un kuzeyinde kömür yüklü bir guleti

⁴¹⁵ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴¹⁶ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴¹⁷ Görülen gemiler Gülnihal ve Ziya hastane gemileridir. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50.

batırmış, ardından Gemlik Körfezi'nden İstanbul'a gitmekte olan kuru erik yüklü 6 küçük teknenin yolunu kesip geri döndürmüştür.⁴¹⁸

Sonrasında satıhta İzmit Körfezi'ne yönelen Boyle, Çınarcık yakınlarında Deveboynu Burnu sahilinden tüfek ateşine maruz kalmıştır. Bu ateşe güvertesindeki 57 mm çapındaki topla üç atış yaparak karşılık veren Boyle, Yalova önlerine ilerlemeye devam etmiştir. Bir süre sonra rotasını batıya değiştiren denizaltı geceyi geçirmek için saat 22.15'te dalışa geçmiştir. 26 Temmuz'da Tekirdağ önlerinde üç adet iki direkli boş yelkenli ile biri kireç, diğeri balık, şarap, yağ ve kömür yüklü iki yelkenliyi batırmıştır. Saat 18.30'da Hayırsız Ada'nın 4 mil kuzeydoğusunda seyrederken Liman Burnu'nun kuzeydoğusunda yedek çeken Samsun sınıfı bir muhrip tespit etmiştir. Batmakta olan güneş ve sahil hattının yapısının görüşü engellemesi nedeniyle geç fark edilen muhrip, dalışa geçerken denizaltıya ateş açsa da isabet kaydedememiştir. Boyle, kendisini uzun bir süre önce gördüğünü düşündüğü ve hızlı ilerleyen muhribi torpido menzili içerisine alamamış, havanın kararmaya başlamasıyla takip etmekten vazgeçmiştir. Raporunda muhribin yedeklediği geminin eski bir Alman denizaltısı olduğunu belirten Boyle, denizaltının yelkeninde birkaç kişiyi gördüğünü ve güvertesinde herhangi bir topunun bulunmadığını ifade etmiştir. E-14 Komutanı karşılaştığı durumu telsizle karargaha bildirmek için batıya doğru ilerlemiş, ancak irtibat kuramamıştır.⁴¹⁹

27 Temmuz sabahı irtibat kurmak için başarısız bir girişimde daha bulunan denizaltı, sonrasında Karabiga Koyu'na giderek rıhtıma aborda durumda bir vapuru tespit etmiştir. Derinliklerin torpido hücumu için yaklaşmaya uygun olmaması nedeniyle saldırmaktan vazgeçen Boyle, satha çıktığında Kale Burnu'nda bulunan iki küçük top tarafından ateş altına alınmıştır. Sonrasında karakolunu Şarköy'e yönlendirmiş ve rıhtımın açığında demirlemiş olan yaklaşık 600 tonluk bir yük gemisini⁴²⁰ tespit etmiştir. Hücum etmek için satıhta yaklaşmaya başlayan denizaltıyı dalışa geçmeden önce fark eden mürettebat gemiyi terk etmiştir. Ateşlenen torpidonun büyük bir gürültüyle infilak etmesi Boyle'un gemide patlayıcı madde bulunduğunu düşünmesine neden olmuştur. Akşam saatlerinde E-14 kendisinden uzaklaşmakta olan küçük bir gambotun mermilerine hedef olmuş ancak

⁴¹⁸ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴¹⁹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²⁰ Hücum gerçekleştirilen gemi 139 tonluk Hayrullah vapuruydu. Bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 282; Langensiepen ve Güleriyüz, a.g.e., s. 47.

herhangi bir isabet almamıştır. Gece yarısı kurmaya çalıştığı telsiz muhaberesinden de olumlu sonuç elde edemeyen Boyle, müteakiben Marmara'nın doğusuna gitmiştir.⁴²¹

E-14 denizaltısı 28 Temmuz sabahı kendisini mahmuzlamaya gelen bir torpidobota yaklaşık 40 yarda kala dalışa geçerek kurtulmuştur. Gün içerisinde motorlara bakım yapılarak iki egzoz valfi değiştirilmiştir. Sonrasında sahil hattına yakın olarak Tekirdağ'dan Küçükçekmece önlerine ilerleyen denizaltı biri doğu, diğeri batıya gitmekte olan iki hastane gemisi ile sahile çekilmiş olan çok sayıda yelkenli tekne görmüştür. İlerleme hattında Marmara Ereğlisi yakınlarında sahilden tüfek atışı ve 47 mm çapında olduğunu tahmin ettiği top atışına, önemli bir hasar oluşturmayan birkaç atışla karşılık vermiştir. Boyle, gece boyunca Silivri'nin 5 mil güneyinde satıhta kalmış, herhangi bir gemi tespit etmemiştir. 29 Temmuz saat 05.55'te İstanbul'a gitmekte olan zeytinyağı ve yumurta yüklü bir yelkenliyi durdurularak ateşe verilmiştir. Mürettebat denizaltıya alınırken teknenin filikası Bandırma'ya kadar yedeklenmiş, teknenin kaptanından bölgede çok sayıda top mermisi ve mayın olduğu öğrenilmiştir. Sonrasında iki at dışında herhangi bir yükü olmayan iki direkli bir yelkenliyi Nara Burnu'nun kuzeyinde havaya uçurmuş ve geceyi bölgede satıhta kalarak geçirmiştir. Ertesi gün sabah saatlerinde yine aynı bölgede zeytinyağı yüklü bir yelkenli daha havaya uçurulmuş, denizaltıya alınan mürettebat yedeklenen filikayla birlikte Marmara Ereğlisi'ne götürülmüştür. İntikal süresince Boyle, kısıtlı da olsa İngilizce konuşabilen yelkenlinin kaptanından birtakım bilgiler almıştır.⁴²² Buna göre;

“İstanbul'da yiyecek sıkıntısı yaşanıyor ve Romanya'dan un alınamıyordu. 16 ila 60 yaş arasındaki tüm erkekler askere çağrıldığı için şehirde erkek nüfus kalmamıştı, yaşlı erkekler ise 60 sterlin ceza ödeyerek askerlikten muaf olabiliyordu. Teknede bu cezayı ödeyen iki tüccar yolcu bulunuyordu. İstanbul ve Erdek yaralılarla doluydu, daha fazlası için yer olmamasına rağmen hastane gemileri her gün yeni yaralıları getirmeye devam ediyordu. Birlikler trenle Tekirdağ'a⁴²³ götürülüyor, oradan Gelibolu'ya yaya olarak ilerliyordu. Bu 6 saatlik tren yolcuğu sonrası 3 günlük yürüyüş demekti. Kendisi de Çanakkale'de yaşayan kaptan, beş ay önce şehirde kıtlık baş gösterdiği için eşi ve beş çocuğuyla ayrılmak zorunda kalmıştı. Şubat ayında gerçekleşen bombardıman büyük hasar yaratmış, halk Müttefik donanmasının Boğaz'ı geçememesine şaşırılmıştı. İstanbul'da yalnızca bir düzine Alman subayı bulunurken, Gelibolu Yarımadası'ndaki sayı bunun 20 katı

⁴²¹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²² The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²³ Tekirdağ'da tren yolu bulunmadığından, kastedilen yerin Uzunköprü olduğu düşünülmektedir.

kadardı. Türkler Almanlardan nefret ediyor ama İngilizleri seviyordu ve savaşmak istemiyordu. Bütün savaş gemileri Haliç içerisinde bulunuyor ve hiç dışarı çıkmıyordu. Denizaltı tehlikesi nedeniyle hiçbir geminin Marmara'da seyir yapamıyor, Gelibolu'ya malzeme transferi yalnızca gece muhripler tarafından yedeklenen yelkenli gemilerle gerçekleştiriliyordu. İstanbul'da E-14 denizaltısından daha küçük olan 33 personele sahip bir Alman denizaltısı bulunuyordu.”⁴²⁴

Yelkenli mürettebatını Marmara Ereğlisi önlerinde bırakmayı müteakip doğuya gitmekte olan bir hastane gemisini görmüş ve gitmesine müsaade edilmiştir. E-14 saat 16.00'da filikası bulunmayan boş bir yelkenli tekneyi batırmış, öğleden sonrasını mürettebatı nakledecek bir vasıta bulmakla geçirmiştir. Saat 19.30'da mürettebat, bulunan küçük bir gemiye aktarılmış ve saat 22.00'de geceyi geçirmek için dalış yapılmıştır. 31 Temmuz saat 06.00'da satha çıkarak İzmit Körfezi'ne yönelen denizaltı, Darıca önlerinde Körfez'e gitmekte olan hastane gemisine benzettiği küçük bir buharlı gemi tespit etmiştir. Mesafenin fazla olması nedeniyle detaylı inceleme fırsatını bulamadan ilerlemeye devam eden Boyle İstanbul yönüne gitmekte olan çok sayıda yelkenli tekne görmüş ve filikası bulunmayan teknelerin geçişine izin vermiştir. Yelkenkaya Burnu'nun yaklaşık 3 mil güneybatısında içi sığınmacılarla dolu büyük bir yelkenli tekneyi durduran E-14 Komutanı, her birinde 250-300 kadar koyun bulunan iki büyük yelkenli tekneyi, mürettebatının durdurulan tekneye aktarılması sonrasında havaya uçurmuştur. Sonrasında Boyle, mürettebatının boş olan dördüncü tekneye geçmesini sağladıktan sonra ikisi büyük, biri küçük tekneyi daha patlayıcıyla batırmıştır. Müteakiben kendisini takip eden küçük bir römorkör ateş açarak uzaklaştıran denizaltı batıya doğru ilerlemiş ve geceyi geçirmek için dalmıştır.⁴²⁵

Ağustos'un ilk günü Marmara Adası'nın çevresinden dolanarak güneye doğru ilerleyen E-14, demir yerlerini kontrol etmiş ancak herhangi bir gemi tespit etmemiştir. Aynı rotayı izleyerek geri dönüşe geçmiş ve önce Marmara Ereğlisi'ne sonrasında daha batıya giderek telsiz irtibatı kurmaya çalışmış, ilk denemede anten ve bağlantı noktası arasındaki temassızlık nedeniyle iletişim sağlanamasa da bir süre sonra sorunun giderilmesiyle mesaj aktarımı yapılabilmiştir. Saat 23.00'te dalışa geçen denizaltı gün doğumuna kadar dipte kalmıştır. 2 Ağustos saat 06.00'da Şarköy'ün batısına giden bir hastane gemisi gören Boyle, satıhta Karabiga Koyu'na ilerlemiştir. Torpido hücumu geliştirmek için derinliklerin az

⁴²⁴ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²⁵ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

olması nedeniyle rıhtıma aborda durumdaki küçük bir buharlı gemiye taarruz edemeyen denizaltı, Kale Burnu sahilinde bulunan 57 mm çapındaki iki top tarafından ateş altına alınınca uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Öğleden sonra Marmara Adası açıklarında kireç yüklü bir yelkenli batıran E-14, sonrasında Tekirdağ önlerine gitmiş, doğuya ilerlemekte olan iki küçük hastane gemisi dışında herhangi bir gemi tespit etmemiş ve gece için dalışa geçmiştir.⁴²⁶

3 Ağustos sabahı Gemlik Körfezi'ne yönelen E-14 orada ateşe verdiği ve mürettebatını bir başkasına yerleştirdiği boş bir yelkenli dışında hiçbir gemiye rastlamamıştır. Körfeze giderken İmralı Adası kıyısında bulunan küçük toplarca ateş altına alındığından, satha çıktığında onlara karşılık vermiştir. Bu sırada Değirmen Burnu'nda bulunan üç topun ateşine maruz kalan Boyle, 76 mm çapında olduğunu düşündüğü bu topların menzilinden çıkmak için uzaklaştığında kendi atışlarının hedefe ulaşmadığını görmüştür. İlerleyen saatlerde doğuya gitmekte olan Antalya sınıfı bir torpidobot nedeniyle dalmak zorunda kalmış ve saat 18.30'da büyük bir yelkenliyi ateşe vermiştir. Teknede bulunan yedi kişi filikaya binerken, sığmayan iki yaşlı yolcu denizaltıya alınmış ve saat 21.30'da Kurşunlu sahiline bırakılmıştır. Gece boyunca Kurşunlu önlerinde satıhta kalan E-14 herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır.⁴²⁷

Denizaltı 4 Ağustos sabahı Silivri açıklarına ilerlerken saat 08.30'da doğuya gitmekte olan Schichau sınıfı bir torpido muhribinin refakatindeki iki gemiyi tespit etmiştir. Yaklaşık 4 bin ton ağırlığında gri bordalı buharlı bir gemi ile daha birkaç yüz tonluk olduğunu düşündüğü buharlı gemiye⁴²⁸ hücum için yaklaştırmaya başlayan Boyle, büyük olan gemiye bir torpido ateşlemiştir. Yüku bulunmayan geminin su çekiminin az olması hücumun başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olmuştur. Saat 11.00'de batılı rotada ilerleyen küçük bir hastane gemisi tespit eden Boyle, telsiz irtibatı kurmak için Marmara Denizi'nin batısına yönelmiştir. Saat 19.00'da Hoşköy Burnu açıklarında tespit edildiğinden itibaren bir torpido muhribi tarafından takip edilmekte olan E-14, saat 20.45'te dalmak zorunda kalmıştır. Boyle, takip edilmesinin nedenini 1 Ağustos'ta mesaj gönderilmesi sırasında antenin aşırı

⁴²⁶ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²⁷ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴²⁸ Tespit edilen gemiler; Samsun muhribi ile 1889 yılında inşa edilen 3564 groston ağırlığındaki Tenedos ve 474 grostonluk Bandırma idi. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50.

yüklenmesine bağlıyordu. Ona göre, elektrik atlaması sonucu oluşan aydınlık geminin mevkisinin uzak mesafelerden görülmesine neden olmuş ve bu mevkide önlem alınmıştı.⁴²⁹

5 Ağustos günü Marmara Adası'nın batısında kalan E-14, batıya gittiğini tespit ettiği tek bacalı küçük bir gambota birkaç kez hücum girişiminde bulunmuş ancak başarılı olamamıştır. Saat 19.30'da hava kararırken Eriklice açıklarında menzil içerisine alınan gambota⁴³⁰ ateşlenen torpido da hedefini bulmamıştır. Satha çıkarak karakola devam eden E-14, günün ilerleyen saatlerinde Şarköy açıklarında demirli olan büyük bir hastane gemisi ile batıya gitmekte olan küçük bir hastane gemisi dışında herhangi bir temas tespit etmemiştir. Akşam saatlerinde bir gambotun daha sonra E-11 denizaltısı olduğunu öğrendiği bir hedefe ateş açtığını gören Boyle, gece saatlerinde doğuya ilerlemiştir.⁴³¹

6 Ağustos günü, daha sonra bir hastane gemisine ait olduğu ortaya çıkan dumanı takip eden Boyle müteakiben randevu noktasına ilerlemiştir. Saat 14.00'te E-11'in üzerine aborda olan Boyle, Nasmith'ten göreve ilişkin yeni emirler almıştır. Saat 14.30'da Peyk-i Şevket torpido muhribini⁴³² tespit eden denizaltılar ayrılarak takibe başlamıştır. E-14 gemiyi yakalayamazken, E-11 başarılı bir torpido hücumu geliştirmeyi başarmıştır. Sonrasında yeniden birbirinin üzerine bağlayan denizaltılar saat 20.00'ye kadar bu şekilde kalmış, sonrasında Gelibolu ile Bolayır arasında gerçekleşen asker nakliyatını bombardıman etmek üzere mevki almak için harekete geçmiştir.⁴³³

Saros Körfezi'nde konuşlanacak kruvazör ve muhriplerle koordineli olarak icra edilecek bu saldırıyı Keyes günlüğüne şu cümlelerle kaydetmiştir:⁴³⁴ *"Bu saldırıda Marmara'daki denizaltılar da görev alacaktı; E-14'teki Boyle hâlâ oradaydı ve 5 Ağustos'ta Nasmith, Bolayır kıstağı boyunca Marmara kıyısından ilerleyeceği kesin olan Türk takviye birliklerine saldırıda Boyle ile iş birliği yapmak üzere bir kez daha E-11'le gitmişti. Çünkü Cornwall kruvazörü ve muhripler tarafından gözetlenecek olan diğer taraftaki yol, denizden doğrudan saldırıya açıktı."* Keyes'in ifadelerinden anlaşıldığı üzere Saros Körfezi'nde bulunan Müttefik donanmasının top atışından etkilenmemek için Marmara kıyısını takip etmesi muhtemel olan Türk kuvvetlerinin hasara uğratılması amaçlanmıştır.

⁴²⁹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³⁰ Hücum gerçekleştirilen gambot Aydınreis gambotuydu.. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 50.

⁴³¹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 282.

⁴³³ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³⁴ Keyes, *a.g.e.*, p. 382.

Havanın kararmasıyla birlikte sahile yakın olarak sathıta ilerlemeye devam eden denizaltı, 7 Ağustos saat 03.30'da Bolayır önlerinde dalışa geçmiştir. Uzun bir süre sahili gözetleyen Boyle sahilde gördüğü hayvan sürülerini yürüyen askerlere benzeterek hatalı şekilde üç kez satha çıkmıştır. Saat 13.30'da yoldan yükselen tozu görür görmez yeniden satha çıkan E-14, Gelibolu'ya yürümekte olan askerleri ateş altına almıştır. Boyle yapılan bombardımanı sonuç raporuna şu cümlelerle kaydetmiştir:⁴³⁵

“E-11'e Doğanaslan Bankı'nın kuzeydoğusunda mevki aldirmıştım. Bu birliği ilk olarak o ateş altına aldı, sonrasında bizim bulunduğumuz bölgeye geldi ve birlikte ateşe devam ettik. Yaptığım kırk atışın altısı yolda, askerlerin ortasında bir tanesi de büyük bir binada patladı. Nişangahı azami menzile ayarladığım ve dağın tepesini hedeflediğim için atışlarım çok isabetli değildi. E-11'in 76 mm'lik topları daha büyük hasar verdi ve düşen top mermileri askerleri birkaç kez dağıttı. Ateş ettiğimiz yaklaşık 2 bin asker vardı. Çok sayıda askerin ölmüş olduğunu ve diğerlerinin cepheye geciktiğini düşünüyorum. Bolayır önlerinde çok sayıda çadır vardı ancak insan hareketliliği yoktu.”

Saat 14.00'te sahildeki sahra topçusu her iki denizaltıya ateş açıysa da bir süre sonra menzile dışına çıktıklarından isabet kaydedememiştir. E-14 saat 17.15'te tek bacalı küçük bir gambota hücum geliştirmiş, ateşlenen torpido gambotun altından geçerek hedefini bulmamıştır. Sonrasında saat 19.00'dan gece 02.00'ye kadar bataryalarını şarj ederek Hayırsız Ada önlerine ilerlemiş ve Doğanaslan Bankı'na geri dönmüştür. 8 Ağustos saat 04.10'da dibe oturan ve saat 07.30'a kadar bu şekilde kalan E-14, daha önce yapılan plan gereği sahili bombardıman etmek için E-11 ile yer değiştireceğinden Doğanaslan Bankı'nın kuzeydoğusuna ilerlemeye başlamıştır. Nasmith'ten daha önce yaptığı gözlemlerde sahilten yapılan top atışlarının menzilin kısıtlı olduğunu ve Bank'ın batısını etkisi altına alamadığını öğrenen Boyle, bu bölgede öğlene kadar belirsiz aralıklarla satha çıkarak yaptığı gözlemlerde birkaç at arabası dışında sahilde herhangi bir şey görmemiştir.⁴³⁶

Saat 14.30'da Gelibolu'dan İstanbul'a yüksek süratle gitmekte olan bir muhribi gören Boyle, hemen sonrasında İnce Burun'un üç mil güneyinde batıya ilerlerken tespit ettiği Mahmut Şevket Paşa vapuruna⁴³⁷ yaklaşarak torpido hücumu geliştirmiştir. İsabet alan vapur

⁴³⁵ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³⁶ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³⁷ Eceabat önlerinden Kabatepe bölgesine endirekt kara bombardımanı (aşırma atışı) yapan Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarını denizaltılara karşı korumakla görevlendirilen Mahmut Şevket Paşa vapuru kömür posası ile doldurulmuştu. 12 Ağustos günü Saros Körfezi'nde bulunan Ben My Chree uçak ve balon ana gemisinden kalkan bir uçağın attığı bir torpidonun da hedefi olmuştur. Bolayır üzerinden 500 metre

batmamak için mürettebatı tarafından Doğanaslan Bankı ile İnce Burun arasında sahile yakın bir mevkiye karaya oturtulmuştur. Sonrasında E-11 ve E-14 denizaltıları tarafından top ateşine tutulan gemide yangın çıkmıştır. Saat 16.00 sularında E-11 ile birlikte daha önce sahili bombardıman ettikleri bölgeden onları uzak tutmak için bekleyen küçük bir gambot tespit eden E-14, saat 18.00'de bataryalarını şarj ederek satıhta doğuya ilerlemeye başlamıştır.⁴³⁸

9 Ağustos'un ilk saatlerinde E-11 ile buluşmak için randevu noktasına ilerlemeye başlayan E-14 saat 06.10'da batılı rotalarda seyreden bir torpido muhribi nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Muhribin uzaklaşması sonrasında satha çıkan denizaltı, saat 10.10'da tütün yüklü bir yelkenliyi durdurarak ateşe vermiştir. Öğlen saatlerinde batıdan Mudanya yönüne gittiği tespit edilen iki bacalı bir hastane gemisinin geçmesine müsaade edilmiştir. Saat 16.00'da E-11 ile buluşan ve üzerine aborda olan E-14 yaklaşık bir saatlik görüşme sonrasında ayrılmış ve geceyi geçirmek için dalış yapmıştır.⁴³⁹

10 Ağustos saat 09.00'da E-14 denizaltısı E-11 ile koordineli olarak, yaklaşık 13 kts süratle batıya gitmekte olan küçük bir hastane gemisini durdurmuştur. E-11'in 2'nci Komutanının güvertesine çıkarak kontrol ettiği geminin yoluna devam etmesine izin verilmiştir. Öğleden sonra E-14'ten E-11'e iki torpido ve bir torpidoya ait stop valfi transfer edilmiş, ayrıca denizaltının sarf ettiği mermilere ait kovanlar teslim alınmıştır. Sonrasında Silivri açıklarında yaklaşık 1.500 tonluk bir gemiye torpido atmak için yaklaştırmaya başladığında dibe çarpan Boyle, daha fazla yaklaşamadığından hücum etmekten vazgeçmiştir. E-14 daha önce de İnci Burnu önlerinde haritanın 16,5 derinlik gösterdiği bir mevkiye 7,5 metrede dibe oturmuştu, Boyle'un tespitine göre bu bölgedeki derinlikler de mevcut haritalar ile uyuşmuyordu. Dipten kurtulan denizaltı geceyi geçirmek için dibe oturmak yerine 20 metre derinlikte tabaka üzerinde stopa kalmıştır.⁴⁴⁰

11 Ağustos'ta dönüş hazırlıkları kapsamında 57 mm çapındaki topunu güvertesinden sökerek denizaltının içerisine alan Boyle, batıya doğru ilerlemiştir. İntikal sırasında daha önce görmediği tipte iki bacalı bir hastane gemisi tespit etmiştir. Güvertesi yaralı askerlerle

yüksekten geçen bu uçak, 5 metre yükseklikten attığı bu torpidoyla dünya harp tarihine ilk torpido atan uçak olarak geçmiştir. *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt III. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012, s. 476; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 284.

⁴³⁸ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴³⁹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴⁴⁰ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

dolu geminin bordası yeni boyanmıştı ve yeni tentelere sahipti. Saat 17.50’de Jed muhribi ile telsiz bağlantısı kuran Boyle, doğuya gitmekte olan küçük bir hastane gemisi daha tespit etmiştir. E-14 geceyi geçirmek için Doğanaslan Bankı yakınlarında dibe oturmuş ve 12 Ağustos saat 04.00’te satha çıkarak Jed muhribi ile iletişim kurmuştur. Saat 05.15’te dönüş için ileri harekete geçerken Bolayır hattı üzerinde doğuya gitmekte olan bir İngiliz deniz uçağı gören Boyle beş dakika sonra dalışa geçerek Boğaz’a yönelmiştir. Saat 07.15’te Gelibolu’yu, 08.30’da Karakova Burnu’nu bordalayan denizaltı 09.56’da Akbaş Limanı önlerine ulaşmıştır.⁴⁴¹

Akbaş Limanı’nda gördüğü küçük bir hastane gemisi⁴⁴² ve Nara önlerinden itibaren kendisini takip eden bir torpidobot dışında herhangi bir tespiti olmayan E-14 Komutanı, girişte olduğu gibi dönüşte de Nara önlerinde tesis edilen denizaltı ağının arasındaki açıklıktan geçmeyi düşünmüştür. Şamandıralar arasında herhangi bir boşluk tespit edemediğinden, manianın Boğaz’ı tamamıyla kapatacak şekilde uzatıldığını düşünen Boyle ağa takılmanın etkisiyle üç saniyede 24 metre derinlikten 13,5 metreye yükselmiştir. Şans eseri rotasından yalnızca 15 derece çıkan denizaltı içerisinde korkunç bir sürtünme, gürleme ve yırtılma sesi duyulmuş, kısa bir süreliğine kesilen sesler yeniden başlamış ve yaklaşık 20 saniye sürmüştür. Bu nedenle personelde iki farklı engelle takıldığı düşüncesi oluşmuştur. Saat 10.33’te ağdan kurtulduktan sonra saat 11.00’de Kilitbahir dönüşünde ateş altına alınan denizaltıya Çimenlik önlerinden bir torpido hücumu gerçekleştirilmiştir. Yalnızca birkaç yarda pupasında satha çıkan torpidodan sakınan E-14, Çanakkale’nin yaklaşık 1,5 mil güneybatısında sürterek geçtiği bir mayın telinden de kurtulmayı başarmış, Boğaz’ın kalan kısmını herhangi bir engelle karşılaşmadan ve ateş altına alınmadan katetmiştir. Saat 13.40’ta Seddülbahir açıklarında satha çıktığında Boyle, pervanelerin etrafına bir çift elektrik kablusunun dolandığını, denizaltının baş tarafı ve her iki bordası ile periskobunun tellere sürtme nedeniyle çizildiğini, ayrıca koruyucu donanım tellerinin zarar gördüğünü tespit etmiştir.⁴⁴³

E-14 denizaltısının dönüşünü Keyes günlüğüne şu sözlerle kaydetmiştir: *“12 Ağustos sabahı erkenden Marmara’dan ayrılan E-14, o gün öğleden sonra Triad’ın bordasında Suvla’ya geldi. Boyle Boğaz’dan güvenle çıktı ancak, zor bir geçiş yapmış, 25 metre derinlikte ağı yarmış ve yırtarak içinden geçmiştir. Bu onu birkaç saniye içinde 12,5 metre*

⁴⁴¹ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴⁴² Gülnihal vapuru. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. I, s. 221.

⁴⁴³ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

kadar yukarı fırlatmış. Yarma ve yırtma birkaç saniyede gerçekleşmiş ve ses inanılmazmış. Daha sonra bir mayın şamandırasına takılmış ama Boğaz'dan hızla geçerek saat 05.00 civarında Suvla'ya ulaşmış. Son 16 gündür 2'nci Komutan Stanley 39-40 derece ateşli ve berbat şekilde hastaymış. Koma halinde kıpırdamadan ve konuşmadan yatmış, onu tek uyandıran ağdan geçiş olmuş. Hemen bir doktor bulduk ve onu hastane gemisine gönderdik.”⁴⁴⁴

Boyle raporunda görevin ilk haftasında kendisi ile seyir subayının hasta olduğunu ancak bunun görev performansını düşürmediğini, sonrasında mide ve bağırsak iltihabı nedeniyle rahatsızlanan 2'nci Komutan Yzb. E.G. Stanley'in görev süresince yataktan çıkamadığını ve bunun görevi olumsuz yönde etkilediğini belirtmiştir. 1914 yılı Aralık ayında ana üssünden ayrıldığı tarihten itibaren 12 bin deniz milinden fazla yol yapan denizaltının üçüncü görev periyodu sonunda Marmara Denizi'nde 70 gün⁴⁴⁵ geçirdiğini, bu süreçte tersanede onarım görmesini gerektirecek büyük bir arıza meydana gelmediğini vurgulamıştır. Boyle bu başarının Motorcu Astsubay James Hollier Hague'in üstün gayreti sayesinde olduğunu ifade ederek subaylığa terfi ettirilmesini teklif etmiştir.⁴⁴⁶

Boyle'un HMS Adamant Komutanı Yarbay Brodie'ye gönderdiği rapor ertesi gün Amiral de Robeck'e sunulmuştur. Amiral de Robeck E-14 denizaltısının son görevine ilişkin 19 Ağustos 1915 tarihinde Denizcilik Bakanlığına bir rapor göndermiştir. De Robeck raporunda “E-14'ün Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan denizaltı ağ maniasından geçen ve geri dönen ilk denizaltı olduğunu ve Marmara Denizi'nde toplam 70 gün görev yaparak kırılması zor bir rekora imza attığını belirterek bu zorlu süreçte denizaltının performansına katkı sağlayan Astsubay Hague'in terfi etmesi konusunda E-14 Komutanı ile aynı fikirde olduğunu” ifade etmiştir.⁴⁴⁷ Çanakkale'de görevini tamamlayan E-14, yoğun görev süreci sonunda kapsamlı bir bakım yapılması için Amiral de Robeck tarafından Malta'ya gönderilmiştir.⁴⁴⁸

E-14 denizaltısı Marmara Denizi'nde icra ettiği bu son görevinde üçü hedefini bulmayan beş torpido sarf etmiştir. Hedefini bulan torpidolardan biri yük gemisini batırırken

⁴⁴⁴ Keyes, *a.g.e.*, ss. 409-410.

⁴⁴⁵ E-14 denizaltısının Marmara Denizi'ndeki ilk görev periyodu 27 Nisan-18 Mayıs 1915 tarihleri arasında 21 gün, ikincisi 10 Haziran-3 Temmuz 1915 tarihleri arasında 23 gün, son görev periyodu ise 21 Temmuz-12 Ağustos 1915 tarihleri arasında 22 gün olmak üzere toplam 66 gündür.

⁴⁴⁶ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁴⁴⁷ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

⁴⁴⁸ Keyes, *a.g.e.*, p. 410

diğeri Mahmut Şevket Paşa vapuruna hasar vermiştir. E-14 ayrıca görev süresinin bitimine iki gün kala E-11 denizaltısına iki torpido transfer etmiş, bir torpidosunun da faal hale getirilmesi için yedek parça temin etmiştir. Cepheye yapılan nakliyatın denizden demiryolu ile karayoluna kaydığı bilindiğinden, Gelibolu Yarımadası'nın düğüm noktası olan Bolayır önlerinden ulaştırma hatlarını E-11 denizaltısı ile koordineli olarak bombardıman etmiştir. Yapılan atışlar büyük bir hasar oluşturmaya da ulaşımın bir süre aksamasına neden olmuştur. Son periyotta da E-14 Komutanı hastane gemilerine herhangi bir saldırı gerçekleştirmese de daha önceki görevlerinde olduğu gibi harp yükü veya cepheye malzeme taşımayan sivil tekneleri ateşe vererek ve bombardıman ederek harp hukukuna aykırı davranmıştır. Bu süreçte Boyle, batırdığı bir yelkenlinin kaptanından önemli ancak teyide muhtaç bilgiler almış ve değerlendirilmek üzere raporuna eklemiştir.

7 Ağustos 1915 tarihinde Saros'ta mevki alan Müttefik donanması unsurlarıyla birlikte E-11 ve E-14 denizaltılarının icra ettiği bombardıman, Marmara Denizi'nde koordineli olarak harekât icra edildiğinin önemli bir göstergesi olmuştur.

3.8. HMS E-11 Denizaltısının İkinci Görev Periyodu (5 Ağustos-3 Eylül 1915)

İlk görev periyodu sonrasında jeneratör ve motorları onarım gerektiren E-11 denizaltısı yedeklenerek Malta'ya götürülmüştür. Hem Boyle hem de Nasmith tarafından verilen raporlarda topun gerekliliği harekât ihtiyacı olarak ortaya çıktığından, denizaltının güvertesine 76 mm çapında bir top monte edilmiştir.⁴⁴⁹ Onarım ve tadilat sonrasında bölgeye geri dönen E-11 denizaltısı Yarbay Nasmith'in komutasında 5 Ağustos günü saat 01.30'da Gökçeada Aydıncık Koyu'ndan ileri harekete geçmiştir. HMS Basilisk muhribinin refakatinde Boğaz girişine ilerleyen denizaltı saat 04.07'de Soğanlıdere önlerinde dalışa geçmiştir. Periskop umkunda seyrederken iki şamandıra arasındaki tele takılan denizaltı, periskobunu aşağıya alıp motorlarını stop ederek kurtulmayı başarmıştır. Sonrasında satha çıkarak yapılan kontrolde herhangi hasar olmadığı görülmüş ve yeniden dalışa geçilmiştir. Saat 04.45'te Kepez önlerinde 21 metre derinlikte ilerlerken sancak bordadan mayına sürme sesi duyulmuştur. Saat 06.30'da Nara Burnu'nu dönerken 33 metre derinliğe inen denizaltı 06.50'de denizaltı ağ maniasına takılmış ve aniden 27 metreye yükselmiştir. Bu sırada bir

⁴⁴⁹ Keyes, *a.g.e.*, pp. 364, 397.

çatırtı duyulmuş, daha sonra yapılan kontrolde ağ maniasına ait bir çelik halatın güverteye sürttüğü anlaşılmıştır.⁴⁵⁰

Akbaş Limanı önlerinde birkaç yelkenli tekne ile Ziya hastane gemisi ve üç direkli ve siyah bacalı Halep vapurunu⁴⁵¹ gören Nasmith, hücum için yaklaşmıştır. Ateşlenen torpido Halep'i sancak baş omuzluğundan vurmuş ve gemi sığ suda batmıştır. Saat 11.20'de Gelibolu'yu geçen denizaltı saat 12.30'da satha çıkmış ve kuzeydoğu yönünde ilerlemeye devam etmiştir. Aster mayın tarama gemisi ile telsiz irtibatı kurma denemesinden olumlu sonuç alamayan E-11 denizaltısı, Aydınreis gambotu⁴⁵² tarafından dalışa zorlanmıştır. Gambotun uzaklaşması sonrasında satha çıkan denizaltı, yeniden takibe uğramışsa da sürat üstünlüğü nedeniyle gambotun atış menziline girmemeyi başarmıştır. Çok sayıda mermi sarf eden gambotun atışları denizaltıya 500 yardadan fazla yaklaşmamıştır. Takip sırasında Aster'e yeniden mesaj gönderilmeye çalışılmış ancak herhangi bir yanıt alınamamıştır. Aydınreis gambotu denizaltıyı takibi saat 18.30'da bırakmıştır.⁴⁵³

Sonrasında bataryalarını şarj ederek güneybatı yönünde ilerleyen denizaltı saat 22.30'da Aster ile yeniden irtibat kurmayı denemiş ancak yine başarılı olamamıştır. 6 Ağustos sabahı saat 06.30'da hâlâ muhabere mevkisinde bulunurken bir uçak tarafından hücumu uğrayarak dalmak zorunda kalmıştır. E-11'in yaklaşık yüz yarda yakınına düşen iki bomba herhangi bir hasar oluşturmamıştır.⁴⁵⁴ Nasmith'in uçağın geç fark edilmesini yüksek irtifadan süratle dalış yapmasına bağladığı hücum sonrasında randevu mevkisine ilerleyen E-11 denizaltısı saat 15.00'te E-14 ile buluşmuştur. Ufukta yaklaşan bir duman görülmesi üzerine E-14'ten ayrılan E-11, yaklaşan Peyk-i Şevket torpido muhribine saat 16.30'da iskele baş tarafındaki kovanından bir torpido hücumu geliştirmiştir. Torpidonun sancak vasatına isabet etmesiyle yara alan muhrip, personeli tarafından sığ suda karaya oturtulmuştur. İlk torpidonun önemli bir hasar oluşturmadığı gören Nasmith, gemiyi batırmak için ancak baş kovanından ikinci atışı gerçekleştirmiş ancak geminin kıç tarafına yakın geçen bu torpido hedefini bulmamıştır. Saat 17.30'da Peyk-i Şevket'in dört mil açığında satha çıkan E-11, gemiyi 76 mm'lik topuyla ateş altına almaya çalışsa da

⁴⁵⁰ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁵¹ 1881 yılında inşa edilen Halep 3684 groston ağırlığındaydı. Torpido hücumu sonrasında sığ suda batan gemi 8 Ağustos 1915 tarihinde yüzdürülmüş ve daha sonra onarım için yedeklenerek İstanbul'a götürülmüştür. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 51.

⁴⁵² Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 51.

⁴⁵³ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁵⁴ Çift kanatlı WDI uçağının pilotu Jansen ve rasat subayı Thiele görev dönüşünde deniz yüzeyindeki yağ ve yakıt sızıntısını görerek hücumun başarılı olduğunu rapor etmiştir. Cenk Avcı, s. 203, Rudenno, *a.g.e.*, s. 349.

mermilerin kısa düşmesi üzerine bir süre sonra atışı kesmiştir.⁴⁵⁵ Akşam saatlerinde Gayret-i Vataniye ve Yarhisar muhripleri ile Basra muhribi tarafından alınan emniyet tedbirleri nedeniyle Peyk-i Şevket'e hücum geliştirilememiştir. 7 Ağustos günü Peyk-i Şevket torpido muhribi Liverpool ve Kurt isimli iki kurtarma gemisi ve muhriplerin refakatinde yedeklenerek onarım için İstanbul'a götürülmüştür.⁴⁵⁶

E-14 denizaltısı ile yapılan plan gereği 7 Ağustos sabahı saat 05.00'te Doğanaslan Bankı'nın önünde dalışa geçen E-11, fırsatını bulduğunda asker sevkiyatını bombardıman etmek üzere Gelibolu'ya gitmekte olan yolu gözetlemeye başlamıştır. Beklediği fırsatı saat 11.30'da bulan Nasmith, satha çıkarak Gelibolu'ya intikal eden bir asker konvoyuna ateş açmıştır. Mermilerin bir kısmı askerlerin arasına düşerek dağılmalarına sebep olmuştur. Sonrasında dalışa geçerek gözetlemeye devam eden E-11 yaklaşmakta olan başka bir asker grubunu görmesi üzerine saat 12.30'da satha çıkmış ve ateşe başlamıştır. Denizaltının mevkisini belirleyen askerler siper almış ve atıştan önemli derecede etkilenmemiştir. Sahildeki nakliyata zarar vermek üzere E-14 ile birlikte koordineli hücum için Bolayır önlerine ilerleyen E-11, saat 13.40'ta Gelibolu'ya giden askerleri yaklaşık yarım saat süreyle ateş altına almış ve kıyıda bulunan sahra topraklarının ateş açması sonucu bölgeden uzaklaşmıştır.⁴⁵⁷

Saat 15.20'de kıyıda dinlenirken tespit ettiği bir grup askerinin satha çıkarak açtığı ateşle dağıtan Nasmith, bir sahra topunun yakın düşen atışları nedeniyle dalışa geçmiştir. Dalış sırasında saat 18.00 sularında bir muhribi tespit etmiş, saat 19.20'de satha çıkarak bataryalarını şarj etmiştir. Gece süresince Aster ile kurulmaya çalışılan telsiz irtibatı girişimi de başarısız olmuştur.⁴⁵⁸

E-11 denizaltısı 8 Ağustos'un ilk saatlerinde dalmış olarak karakoluna devam ederken saat 04.40'ta Sivrihisar torpidobotunun refakat ettiği Barbaros Hayreddin zırhlısını tespit etmiştir.⁴⁵⁹ Gelibolu'nun yaklaşık 5 mil kuzeydoğusunda görülen zırhlıya yaklaşmaya başlayan Nasmith, saat 17.00'de başarılı bir torpido hücumu geliştirmiştir. Sancak taraf baş tarafından vurulan Barbaros Hayreddin, yaklaşık 10 derece kadar sancağına yatmıştır. Aldığı

⁴⁵⁵ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁵⁶ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 283, Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 51.

⁴⁵⁷ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁵⁸ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁵⁹ Gökhan Atmaca, *Üç Savaş Bir Gemi: Barbaros Hayreddin Zırhlısı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2015, s. 132. Turgutreis sınıfına mensup Barbaros Hayreddin zırhlısının teknik özellikleri için bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 96.

yara nedeniyle batmaması için karaya doğru rota değiştiren zırhlı bir yandan da denizaltının periskobuna yoğun ateş açmıştır. Saat 05.20’de patlamanın yol açtığı bir parlama görülmüş ve sancak tarafına yatan zırhlı kısa bir sürede batmıştır.⁴⁶⁰

Gelibolu ile Doğanaslan Bankı arasında tespit edilen Barbaros Hayreddin, endirekt kara bombardımanı yaparak Çanakkale cephesini desteklemek üzere intikaldeydi. Önemli miktarda cephaneyi de güvertesinde taşıyan gemi, yaklaşık 16 kts hızla ilerlemekte, refakat görevi yapan Sivrihisar sürat dezavantajı nedeniyle Barbaros’un gerisinde seyretmekteydi. E-11’in hedefine gönderdiği torpido alacakaranlık nedeniyle güçlükle görülebilmiş, geç yapılan sakınma manevrası da Barbaros’u vurulmaktan kurtaramamıştı. Kazan dairesinin bulunduğu sekizinci bölmeden isabet eden torpido sonucunda elektrik beslemesini kaybeden geminin sancak ana motoru da stop etmiştir. İskele ana motoruyla yalnızca 3 kts süratle ilerleyebilen geminin kurtarılamayacağı anlaşıncı batmaması için karaya oturtulması düşünülmüş, meylini düzeltmek için iskele taraftaki bölmelere su alınması emri uygulanmadan altıncı ve yedinci bölmeler de suyla dolmuştur. Hızla sancağa meyleden geminin güvertesindeki cephaneye yükü de dengesini kaybetmesini hızlandırmıştır.⁴⁶¹

40° 28' K 26° 47,8' D mevkiinde 20 metre derinlikte 9.600 bomba, 4.836 sahra topu mermisi, 1.791 dağ topu mermisi, 400 adet 105 mm’lik obüs mermisi ile bir miktar parayla batan Barbaros Hayreddin’de 19 subay, 11 gedikli adayı ile 226 gedikli ve er şehit olmuştur.⁴⁶² Aralarında Donanma Komutan Yardımcısı Albay Arif Bey ve Gemi Komutanı Albay Muzaffer Bey’in de bulunduğu 51 subay ile 347 gedikli ve er Sivrihisar ile o sırada Bandırma’dan Çanakkale’ye gitmekte olan Basra muhribi tarafından kurtarılarak Gelibolu’ya götürülmüştür.⁴⁶³

Başkomutanlık Vekaletince, Barbaros Hayreddin zırhlısının batırılışını araştırmak üzere başlangıçta ayrı bir komisyon kurulması düşünülmüş, ancak bu durumun diğer personel üzerinde olumsuz etki yapacağı değerlendirilerek vazgeçilmiştir.⁴⁶⁴ Geminin batışına dair 9 Ağustos 1915 tarihinde yayımlanan resmi tebliğ şu şekilde olmuştur:

⁴⁶⁰ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Barbaros Hayreddin zırhlısının batık mevki ve günümüzdeki durumuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, s. 172-175.

⁴⁶¹ *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 283.

⁴⁶² Şehit olan personelin isim listesi için bkz. Atmaca, *a.g.e.*, ss. 160-186.

⁴⁶³ *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 283.

⁴⁶⁴ Gökhan Atmaca, “I. Dünya Savaşı’nda Barbaros Hayreddin Zırhlısının İngiliz Denizaltısı E-11 Tarafından Batırılışı” *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 20, 2012, ss. 63-64.

“Barbaros zırhlısı bu sabah Çanakkale’de bir düşman tahtelbahiri tarafından gark edilmiştir. Mürettebattan kısm-ı azamı kurtarıldı.”⁴⁶⁵

E-11 denizaltısı saat 05.35’te tespit ettiği Basra muhribine sancak bordasında bulunan torpido kovanından hücum geliştirmiş, ancak geminin altından geçen torpido hedefini bulmamıştır. Saat 09.00’da Jed muhribi ile telsiz irtibatı kurularak gelişmeler rapor edilmiştir.⁴⁶⁶ Saat 10.10’da kıyıdaki askerleri bombardıman etmeye giden denizaltı, sahilden yapılan top atışlarıyla uzaklaştırılmıştır. Saat 12.45’te, aynı gün E-14 tarafından torpidoyla vurulan ve karaya oturan Mahmut Şevket Paşa vapuruna ateş açmış, bir süre sonra top kundağının çatlaması nedeniyle ateşi kesip bölgeden uzaklaşmıştır. Arıza yapan top Motorcu Astsubay Leonard C. Allen tarafından 24 saat içerisinde yeniden faal hale getirilmiştir.⁴⁶⁷

Ertesi gün E-14 denizaltısı ile randevu tesis eden E-11, 10 Ağustos saat 04.30’da durdurduğu bir yelkenliyi ateşe vermiştir. Saat 09.00’da E-14 denizaltısı ile birlikte Şirket-i Hayriye’nin 70 numaralı Ziya vapurunu durdurulmuştur. Kızılay işareti taşıyan ve hastane gemisi olarak kullanılan gemi E-11’in 2’nci Komutanı Yzb. Hughes ve üç personel tarafından kontrol edilmiştir. Olası bir saldırıya karşı geminin mürettebatı bir tarafta toplanmış ve denizaltıların güverte topları hazır tutulmuş, yapılan kontrolde herhangi bir silah veya cephane yükü taşımadığı görüldüğünden gitmesine müsaade edilmiştir. Saat 16.00’da gördüğü bir torpidobot nedeniyle dalışa geçen Nasmith, 57 mm çapında topu olan geminin kıçta bulunan torpido kovanının atışa hazır olduğunu tespit etmiştir.⁴⁶⁸

11 Ağustos saat 05.00’te durdurduğu bir yelkenliyi ateşe veren E-11, saat 09.00’da Yeşilköy önlerinde dün gördüğü torpidobota⁴⁶⁹ görülecek şekilde satıhta yaklaşmaya başlamıştır. Sahildeki topların menzilinden çıkmak ve torpidobotu üzerine çekmek amacıyla görüldükten sonra süratini 14 kts’a çıkararak sahilden uzaklaşmıştır. Atışları kısa kalan torpidobot sahilden 7 bin yarda mesafeden atış altına alınmıştır. Nasmith sürekli rota değişikliği yapan torpidobota isabet sağlayamadığından dalışa geçmek zorunda kalmıştır. Bölgede kalan torpidobot karakol yapsa da bir süre sonra İstanbul yönünde uzaklaşmaya

⁴⁶⁵ Halıcı ve Burgaç, *a.g.e.*, s. 669.

⁴⁶⁶ 5 Ağustos’un ilk saatlerinde Aydıncık Koyu’ndan ileri harekete geçen E-11 denizaltısının üç gün süreyle telsiz irtibatı kuramaması karargâhta büyük endişeye neden olmuştur. Günlüğüne “*E-11 için çok kaygılandığını*” kaydeden Keyes “*Nasmith’in telsiz irtibatı kurduğu takdirde Marmara’daki varlığının bilinmesi endişesiyle iletişime geçmediğini tahmin ettiğini*” belirtmiştir. Keyes, *a.g.e.*, p. 397.

⁴⁶⁷ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁶⁸ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁶⁹ Tespit edilen gemi Sivrihisar torpidobotuydu. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 51.

başlamıştır. Saat 10.30'da satha çıkan E-11 gün içerisinde karakol yaparak tespit ettiği altı yelkenli tekneyi ateşe vermiştir. Denizaltı geceyi geçirmek için Gemlik Körfezi'nde 21 metre derinliğe dalmıştır.⁴⁷⁰

12 Ağustos günü saat 04.00'te Mudanya önlerinde satha çıkarak tren istasyonunu bombardıman etmiş, üç isabet sağladıktan sonra sahildeki topların ateşiyle dalmak zorunda kalmıştır.⁴⁷¹ Saat 07.00'de Mudanya önlerinden ayrılan E-11, saat 10.30'da kereste yüklü bir yelkenliyi durdurarak kontrol etmiş ve ateşe vermiştir. Saat 19.30'da Yeşilköy açıklarında satıhta ilerlerken bir uçak tarafından tespit edilince dalışa geçmiştir. Denizaltı süratle 12 metre derinliğe ulaştığından uçağın bıraktığı 2 bomba etkili olmamıştır. Sonrasında Gelibolu'ya doğru yönelen denizaltı 13 Ağustos saat 09.00'da Aster mayın tarama gemisiyle telsiz irtibatı kurmuş ve E-2 denizaltısının Marmara'da kendisine katılacağını öğrenmiştir. Saat 11.00'de büyük bir hastane gemisi tespit edilerek durdurulmuş ve gemiye Yzb. Hughes komutasında arama timi çıkarılmıştır. Yapılan incelemede eski Great Easter denizcilik şirketine ait Cambridge vapuru olduğu ortaya çıkan gemi, herhangi bir savaş malzemesi taşımadığının belirlenmesi üzerine serbest bırakılmıştır.⁴⁷²

İlerleyen saatlerde Erdek Körfezi'ne giden denizaltı limanda bulunan kızağın yanında gördüğü küçük bir buharlı gemiye ateş açmış, sahilden karşılık verilmesi üzerine dalışa geçerek mesafe açmıştır. Yeniden satha çıkarak üç atışla topu etkisiz hale getiren Nasmith, gemiye etkisini gözlemleyemediği birkaç atış yapmıştır. Sonrasında E-2 denizaltısıyla buluşmak için randevu noktasına intikal etmiş ve ertesi gün saat 11.30'da buluştuğu denizaltıdan top cephanesi temin etmiştir. 15 Ağustos saat 08.00'de İstanbul Boğazı girişine yönelen E-11 denizaltısı, bir saat sonra Haydarpaşa Rıhtımı'na aborda durumda bir buharlı gemi tespit etmiştir. Mendireğin koruması altında olan ve kömür boşaltan gemiye, limanın kuzeybatı girişinden yaklaşmaya başlamış ve saat 10.20'de torpido

⁴⁷⁰ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). E-11'in batırdığı tekneler Osmanlı raporlarına şu şekilde yansımıştır: "11 Ağustos'ta bir düşman tahtelbahiri Bozburun ile Kızıl Adaları (Prens Adaları) arasında yedi-sekiz adet dolu ve boş yelkenli ve sandalı batırdı." Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, a.g.e., C. I, s. 221.

⁴⁷¹ Osmanlı raporlarında bu bombardımandan şu şekilde söz edilmiştir: "12 Ağustos'ta düşman tahtelbahiri öğleden evvel saat beşte Mudanya önüne gelerek birdenbire ateş açmış ve Gümrük Dairesi'ne attığı beş mermiden yangın zuhur etmiştir. Olunan mukabele üzerine tahtelbahir hemen dalıp gitmiş ve yangın da derhal söndürülmüştür." Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, a.g.e., C. I, s. 221.

⁴⁷² The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

hücumu geliştirmiştir. İskele bordasından isabet alan gemi⁴⁷³ kısa bir sürede sulara gömülmüştür.⁴⁷⁴

Saat 12.30'da Sivriada açıklarında satha çıkan denizaltı Küçükçekmece önlerinde tespit ettiği iki boş yelkenli tekneyi durdurarak ateşe vermiştir. Mürettebat sandallara binerek sahile ulaşmıştır.⁴⁷⁵ Saat 17.30'da E-2 denizaltısı ile randevu tesis eden E-11 tarafından 76 mm'lik topun üzerine bağlanan bir tüfekte atış denemesi yapılmış, atış için yapılan gözlem sonuç raporları E-2 tarafından verilmiştir. Bu deneme sonrasında saat 19.00'da İstanbul'dan Bandırma yönüne ilerleyen küçük bir buharlı geminin dumanının görülmesi üzerine E-2 denizaltısının ateş altına aldığı gemi, rotasını Yeşilköy kıyısına doğru çevirerek sahildeki topların menzili içerisine girmeye çalışmıştır. Birkaç atış yaptıktan sonra E-2'nin top kadesinin yerinden çıkarak ateşi kesmesi nedeniyle E-11 denizaltısı 6 bin yarda mesafeden atışa devam etmiştir. İki kez isabet alan gemi rotasını E-11'e doğru değiştirerek karşı ateşe başlamıştır. Atışların oldukça yakına düşmesi nedeniyle denizaltı dalmak zorunda kalmıştır. Saat 21.00'de satha çıktığında geminin İstanbul'a doğru döndüğünü gören Nasmith, İzmit Körfezi'ne gitmeye karar vermiştir.⁴⁷⁶

E-11 denizaltısı 16 Ağustos'un ilk saatlerinde Gebze önlerinde satha çıkarak demiryolu köprüsünü bombardıman etmiş, sarf edilen 15 mermiden birkaçı köprü ayaklarına isabet etse de önemli bir hasar oluşturmamıştır. Sahilde bulunan topların ateş açması nedeniyle dalmak zorunda kalan denizaltı İzmit Körfezi'nin dışına çıkmıştır.⁴⁷⁷ Saat 06.30'da Körfez girişinde tespit ettiği bir yelkenliyi batırmak için satha çıkmış, sahil topçusunun atışlarıyla yeniden dalışa geçmiştir. Saat 08.00'de yeniden satha çıkarak E-2 denizaltısıyla randevu tesis edeceği noktaya ilerlemeye başlamış, saat 09.30'da bir uçak tespit edince görülmemek için yalnızca yelkeni suyun üstünde kalana kadar dalmış, uçağın

⁴⁷³ 1886 yılında inşa edilen 843 grostonluk İsfahan battığında kömür yüklüydü. Daha sonra yüzdürölerek faal hale getirilmiştir. Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 51; Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-18*, (çev. Emir Yener), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 55.

⁴⁷⁴ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁷⁵ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri II*, Başbakanlık Basımevi, Ankara 2005, s. 43.

⁴⁷⁶ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁷⁷ Yapılan bombardıman Başkomutanlık Vekâletinin raporlarına şu şekilde kaydedilmiştir: "16 Ağustos öğleden evvel saat 6'da iki tahtelbahir Gebze şimendifer köprüsüne birkaç mermi atıldılar ise de tesiri olmadı. Oradaki topçumuz mukabele etti. Tahtelbahirler açıldılar. Mezkûr köprüye taarruzdan evvel bir tahtelbahir Darıca önünde odun yüklü iki kayığı bomba ile tahrir etmiştir. Her iki tahtelbahir köprüye taarruzdan sonra muhtelif istikamelerde kendilerini göstermişlerdir. Öğleden sonra bunlardan bir tanesi İmralı Adası etrafında ve bir diğeri de İzmit Körfezi girişi civarında Yalova ve Adalar arasında dolaşıyordu." Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 43.

göz teması kuracak kadar yaklaşması üzerine 12 metreye inmiştir. Saldırıda bulunmayan uçak bir süre sonra bölgeden uzaklaşmıştır.⁴⁷⁸

17 Ağustos sabahı İstanbul semalarında bir zeplin gören Nasmith, sonrasında satha çıkarak Marmara Denizi'nin batısına ilerlemiş ve geceyi dipte geçirmiştir. E-11 denizaltısı ertesi günü sahili bombardıman etmek için Doğanaslan Bankı önlerinde geçirmiştir. Saat 07.00'de satha çıkan denizaltıyı fark eden kıyıdaki birlikler, süratle dağıldığından ateş altına alınamamıştır. Saat 08.30'da yeniden satha çıkan E-11 birlikler dağılamadan birkaç isabet sağlamayı başarmıştır. İlerleyen saatlerde isabet sayısını artıran Nasmith, sahilden karşılık görmeden akşama kadar belirli aralıklarla atışa devam etmiştir. 19 Ağustos saat 09.00'da dalışta girdiği Erdek Körfezi içerisinde, satha çıkarak kontrol ettiği ve sonrasında ateşe verdiği küçük bir yelkenli tekne dışında herhangi bir temas tespit etmemiştir. Gece boyunca Şarköy açıklarında satıhta kalarak Çanakkale Boğazı önlerini gözetleyen E-11, sabahın ilk saatlerinde doğuya ilerlemeye başlamıştır. Saat 15.30'da İmralı Adası açıklarındayken satıhta motorlar stop edilerek bir kişiyi ve tahrip şarjını taşıyabilecek bir sal inşa edilmiştir. Salın yüzdürme testleri yapılırken, personel yıkanmaya ve temizlik yapmaya fırsat bulmuştur. İki saat sonra İzmit Körfezi'ne gitmek üzere yola çıkan denizaltı ay batarken ulaşmıştır.⁴⁷⁹

Nasmith sonuç raporunun 21 Ağustos günkü kısmına İzmit tren yolunun gönüllü olan Yzb. Hughes tarafından tahrip edilmesiyle ilgili yapılan planı şu cümlelerle kaydetmiştir:⁴⁸⁰

“Denizaltı Eskihisar'ın bin yarda doğusunda sahile yaklaşacak, Yzb. Hughes patlayıcı (7,5 kg pamuk barutu) yüklü salla sahile yüzerek tren yoluna ulaşacaktır. Patlayıcının yerleştirileceği nokta tren yolunda alınan önlemlere göre belirlenecek; sıkı bir devriye olması halinde bu mevki denizaltıya en yakın yer, önlemlerin yetersiz olması durumunda en çok hasarı oluşturması için tren yolu köprüsü olacaktır. Denizaltı sahile olabildiğince yakın noktada bulunacaktır. Hughes sahile çıkarken elindeki fenerle denizaltıyı görmemeye başladığında tek çakarla, görmeye başladığında iki çakarla işaret verecek, derhal dönmesi gerektiğini üç çakarla bildirecektir. Dönüşte ise denize iki ila üç yüz yarda mesafedeyken bir düdüğü çalacak veya tek çakarla işaret verecektir. Denizaltıdan

⁴⁷⁸ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁷⁹ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁸⁰ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

buna kırmızı çakarla karşılık verilecek ve yerinin belli olmaması için gerekli olmadıkça tekrar edilmeyecektir.”

Sonrasında planı uygulamak için yalnızca yelkeni suyun üzerinde kalacak şekilde ilerlemeye başlayan denizaltı saat 02.10'da Eskihişar'ın doğusunda küçük bir koyda baş tarafından karaya oturmuş, her iki tarafta bulunan kayalıklar denizaltının görülmesine engel olmuştur. Nasmith akıntı ve rüzgarla birlikte denizaltının kıç tarafının sahile sürüklenmemesi için dümen ve motorlarını kullanmıştır. Hazırlanan sal suya indirildikten sonra patlayıcı ile tabanca, süngü, fener ve düdükten oluşan malzemelerini üzerine koyan Hughes suya girmiş ve salı çekmeye başlamıştır. Denizaltının iskele bordasında yaklaşık 60 yarda mesafede sahile çıktığı noktanın çıkılamayacak kadar dik olması nedeniyle daha uygun bir mevki buluncaya kadar yüzmüştür. Tepeye çıktığında sahili gözetlemek için herhangi bir önlem alınmadığını tespit eden Hughes yaklaşık yarım saatlik bir yürüyüşten sonra demiryoluna ulaşmıştır. Rayların kuzeyinde kalarak köprüye doğru yavaşça yürümeye devam eden Hughes, yaklaşık beş yüz metre yürüdükten sonra rayların kenarında bulunan nöbetçileri fark etmiş, uzaktan dolaşarak bu hattın ilerisine geçmeyi başarsa da köprüye yakın bir mevkide onarılmakta olan bir lokomotif daha fazla yaklaşmasını engellemiştir. Bu nedenle patlayıcıyı bulunduğu noktaya yerleştirmeye karar veren Hughes, patlayıcıyı aktif hale getirirken çıkardığı gürültü nedeniyle fark edilmiştir. Başlayan kovalamaca ve çatışma sonucunda en kısa yoldan denize girmeyi başaran Hughes, uzun bir süre yüzdükten sonra güçlükle denizaltıya ulaşabilmiştir. Bu sırada demiryoluna yerleştirilen patlayıcı infilak etmiştir. Günün ağarmaya başlamasıyla birlikte Hughes'i kovalayan askerler denizaltıya da ateş açmıştır. 05.45'te sahilten ayrılarak dalışa geçen E-11 herhangi bir hasar almadan İzmit Körfezi'nin dışına çıkmıştır.⁴⁸¹ Asıl amacı demir yolu köprüsünü tahrip ederek cepheye yapılan nakliyatı engellemek olan bu girişim başarılı olamamış, meydana gelen patlama tren raylarında ciddi bir hasar yaratmamıştır.⁴⁸²

Saat 10.30'da meyve ve sebze yüklü üç yelkenli tekneyi kontrol edip ateşe veren Nasmith saat 17.00'de E-2 denizaltısı ile buluşmuştur. Yaklaşık iki buçuk saatlik görüşme sonrasında yapılan karakol planına göre E-2 Mudanya'ya yönelirken E-11 İstanbul'a ilerlemiştir. Saat 21.00'de Yarhisar muhribinin⁴⁸³ refakatinde sekiz yelkenli yedekleyen üç buharlı römorkörden oluşan bir konvoy tespit eden Nasmith uzun zaman sonra karşısına

⁴⁸¹ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁸² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 284.*

⁴⁸³ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e., s. 51*

ıkan bu fırsatı değerlendirmek için yarı dalmış durumda yaklaşmayı dışınmıştır. Ay ışığının görülmeyecek şekilde hücum yapmasına uygun olmadığı fark edilince İstanbul yönünden Marmara Adası'nın kuzeyine ilerleyen konvoyun önünde mevki almak için rota ayarlaması yapmıştır. Konvoyun sürati nedeniyle hava aydınlanmadan mevki alamayacağını anlayan Nasmith, 22 Ağustos sabahı saat 04.30'da Yarhisar muhribine hücum etmeye karar vermiştir. İlk denemede yaklaşmayı başaramayan E-11 Komutanı, ikinci denemede periskobun suya girmesi nedeniyle rota değiştiren muhribe hücum edememiştir. nc kez yaklaşmayı dışınan Nasmith, muhribin arıza yapan bir römorköre yardım için rota değişikliği yaptığını anlaması zerine Yarhisar'dan mesafe açmış ancak konvoyla arasındaki mesafeyi sabit tutmuştur. Uygun mevkiye geldiğinde satha çıkarak rmorkrlerden birine ateş açarak on iki kez isabet sağlamış, aynı zamanda birkaç yelkenliye de hasar vermiştir.⁴⁸⁴

Yedekledikleri yelkenlileri bırakarak sahile kaçmaya başlayan iki rmorkrden hasar almayanı, Yarhisar tarafından arızalı römorkör ile hasar alan yelkenlilerin yanına gönderilirken, denizaltı dalışa geçmiştir. Yardıma gelen römorkörün arızalı durumdakini yedeğe alması sonrasında her ikisini de batırmak için satha çıkarak atışa başlayan E-11, rmorkrden açılan ateş nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Saat 07.45'te konvoyun yaklaşık 6 bin yarda uzağında yeniden satha çıkarak birkaç atış yapan denizaltı, geride kalan cephane yüklü bir yelkenliye yaklaşarak top ateşiyle batırmıştır. İlk atıştan sonra denize atlayan ve aralarında Çanakkale Bankası'na para taşıyan banka müdürü bir Alman'ın da olduğu 20 kişilik mürettebat kurtarılarak denizaltının içerisine alınmıştır. Konvoyun geride bıraktığı Dofen rmorkrne⁴⁸⁵ torpido hücumu için dalmış durumda yaklaştığında römorkörün küpeştenin altında saklanan bir kişi dışında terk edilmiş olduğunu gören Nasmith, torpidosunu kullanmaktan vazgeçerek satha çıkmış ve top atışına başlamıştır. Bu sırada Dofen'i kurtarmaya gelen sağlam römorkör denizaltıyı ateş altına alsa da geminin batırılmasına engel olamamıştır. Öğleden sonra meyve yüklü bir yelkenli durdurularak kontrol edilmiş, denizaltıda bulunan esirler buraya nakledilirken, taşıdığı yük denize boşalttırılarak gitmesine müsaade edilmiştir.⁴⁸⁶

23 Ağustos saat 13.30'da Aster mayın tarama gemisi ile yaklaşık 90 mil gibi uzak bir mesafeden telsiz irtibatı kurmayı başaran Nasmith, Çanakkale Boğazı'nda çok sayıda

⁴⁸⁴ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁸⁵ 1895 yılında inşa edilen Dofen Römorkörü 124 groston ağırlığındaydı. Bkz. Langensiepen ve Güleryüz, *a.g.e.*, s. 51.

⁴⁸⁶ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

nakliye gemisi bulunduğu öğrenmiştir. Gün içerisinde E-2 denizaltısıyla randevu tesis edilmesi planlandıysa da herhangi bir buluşma gerçekleşmemesi üzerine ertesi gün saat 07.00'de batılı rotalarda ilerleyerek bataryalar şarj edilmiş ve Çanakkale Boğazı içerisinde düzenlenecek saldırı için hazırlık yapılmıştır. 25 Ağustos'un ilk saatlerinde tespit ettiği bir muhrip nedeniyle Gelibolu önlerinde kısa bir süre dalmak zorunda kalan E-11, saat 03.45'te yalnızca yelkeninin üst kısmı dışarıda kalacak şekilde dalmış olarak Akbaş Limanı'nın 8 mil kuzeyine ulaşmıştır.⁴⁸⁷ Bu şekilde ilerlemeye devam eden Nasmith, saat 07.00'de sancak borda kovanındaki torpidoyla Akbaş Limanı önlerinde demirli olan Durakreis gambotuna bir hücum gerçekleştirmiştir. Gambotun altından geçen torpedo Kios isimli vapura isabet ederek batmasına neden olmuştur.⁴⁸⁸ Saldırı sonrasında limandaki nakliye gemilerini korumakla görevlendirilen Durakreis ile Hamidabad torpidobotu dalışa geçen denizaltıyı takibe başlamış ve birkaç kez üzerinden geçerek baskı altına almıştır. Kuzeye doğru ilerleyerek takipten kurtulan E-11 limana geri dönerek saat 10.15'te alargada bulunan Halep vapuruna bir torpedo hücumu geliştirmiştir. Vasatından vurulan vapur kısa süre içerisinde sulara gömülmüştür. Birkaç dakika sonra demirli olan Tenedos vapurunu da başarılı bir torpedo atışıyla batıran E-11 Marmara Denizi'ne dönüşe geçmiştir.⁴⁸⁹

Saat 12.00'de Gelibolu önlerindeyken, onarım için bölgede bulunan Şam vapuruna bir torpedo hücumu gerçekleştirilmiştir. Hücum sonrasında torpedo izi görülmezken, herhangi bir patlama da gerçekleşmemiştir. Yarım saat sonra hücum için yeniden yaklaşmaya başlayan Nasmith, çok sayıda küçük teknenin arasından gördüğü hedefine torpidosunu ateşlemiştir. Baş direğinin hizasından vurulan Şam vapurunun başı suya gömülürken, pervanesi suyun üzerine çıkmıştır.⁴⁹⁰

⁴⁸⁷ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁸⁸ Nasmith ateşlediği torpidonun Durakreis gambotunun altından geçerek gemilerin arasında infilak ettiğini görmüş ancak oluşturduğu hasarı gözlemleyememiştir. 1893 yılında inşa edilen ve 3304 groston ağırlığındaki Kios vapuru 17 Ağustos 1915 tarihinde bir İngiliz uçağı tarafından saldırıya uğramış, aldığı hasar nedeniyle karaya otursa da kısa sürede kurtarılmıştı. The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith); *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 285, Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.,* s. 51.

⁴⁸⁹ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). 5 Ağustos 1915 tarihinde aldığı torpedo yarası nedeniyle gördüğü onarım sonrasında bölgeye gelen Halep vapuru vasatından aldığı yara nedeniyle kesin olarak batmıştır. 1889 yılında inşa edilen Tenedos vapuru 3564 groston ağırlığa sahiptir. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.,* ss. 51-52.

⁴⁹⁰ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). 1884 yılında inşa edilen 3662 grostonluk Şam vapuru 30 Ağustos 1915 tarihinde yüzdürülerek Akhisar torpidobotunun refakatinde ve Kudret römorkörünün yedeğinde onarım için İstanbul'a götürülmüştür. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 285.

Saat 15.00'te Çardak önlerini kontrol eden Nasmith, burada tespit ettiği Lilly Rickmers isimli yük gemisine son torpidosuyla bir hücum geliştirmiştir. Kıç kovandan ateşlenen torpido hedefini köprüüstü hizasından vurmuş, yaralanan geminin baş tarafı suya gömülse de kendi imkânlarıyla kıyıya ulaşabilmiştir.⁴⁹¹ Sonrasında kuzeye ilerlemeye devam eden E-11 saat 18.20'de Gelibolu'nun 5 mil kuzeyinde E-2 ile buluşmuştur. İki komutanın yaptığı görüşmede E-2 denizaltısının ertesi gün Akbaş Limanı'na giderek tespit ettiği gemilere hücum etmesi kararlaştırılmıştır. 26 Ağustos sabahı tespit edilen tahıl yüklü bir yelkenli tekne ateşe verilmiş, günün geri kalanında herhangi bir hedefe rastlanılmadığından denizaltının ve personelin temizliği yapılmıştır.⁴⁹²

27 Ağustos günü dalmış durumda Gemlik Körfezi'ni kontrol eden Nasmith, herhangi bir gemiyle karşılaşmaması üzerine ertesi sabah 05.00'te satha çıkarak Mudanya Tren İstasyonu'nu top ateşine tutmuştur. Sahildeki bataryalar tarafından dalmak zorunda bırakılan denizaltı bir süre sonra tespit ettiği küçük bir buharlı gemiye ateş etmek için satha çıkmıştır. Geminin isabetli atışlarla karşılık vermesi üzerine hücum etmekten vazgeçen Nasmith, yeniden dalarak uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Tren istasyonunun yaklaşık 6 bin yarda açığında satha çıkan E-11 bu noktada E-2 denizaltısıyla buluşarak istasyonu ve sahilde bulunan cephaneliği, sahildeki topların menziline girmeden ateş altına almıştır. Yapılan atışlar herhangi bir patlamaya ve yangına neden olmasa da E-11 Komutanında önemli derecede hasar oluşturduğu izlemine yaratmıştır.⁴⁹³

29 Ağustos sabahı İzmit Körfezi'ne yönelen E-11 denizaltısı saat 09.00'da meyve yüklü bir yelkenliyi ateşe verdikten sonra 17 Ağustos günü gördüğü zeplinin havalandığı bölgeyi incelemek üzere İstanbul'a gitmiştir. Zeplini göremeyen Nasmith, ilerleme hattında da herhangi bir gemi tespit etmemiştir. E-11 denizaltısı saat 17.00'de daha önce planlandığı şekilde randevu noktasına ulaşmış ancak E-2'nin gelmemesi nedeniyle buluşma gerçekleşmemiştir. 30 Ağustos günü Gemlik Körfezi'nde dört küçük yelkenli durdurulup kontrol edildikten sonra ateşe verilmiştir. Daha önce yaptığı gözlemlerden İstanbul-İzmit arasındaki deniz ulaşımının kıyıya yakın olarak sağlandığını tespit eden Nasmith, hava karardıktan sonra bu bölgede bulunması gerektiğine karar vermiş ve saat 21.00'de beklentisi

⁴⁹¹ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). 1901 yılında inşa edilen ve 4081 groston ağırlığında olan Lilly Rickmers B-11 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nda gerçekleştirdiği harekât için belirlenen hedeflerden biriydi.

⁴⁹² The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁹³ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

doğrultusunda üç yelkenli tekne tespit etmiştir. Karanlık nedeniyle birinin kaçmasına engel olamasa da kömür yüklü diğer iki tekneyi durdurmuştur. Bir tekne, mürettebatı diğer tekneye geçirildikten sonra ateşe verilmiştir. Mürettebatın geçebileceği bir filika bulunmadığından diğer yelkenlideki yükün önemli bir kısmı boşalttırdıktan sonra gitmesine müsaade edilmiştir.⁴⁹⁴

31 Ağustos sabahı Büyükada'nın doğusuna ilerleyen E-11 saat 07.20'de tespit ettiği dört yelkenlinin yakınında satha çıkmıştır. İlerleme hattına tüfekle ateş edilen mürettebat, yelkenleri mayna ederek teknelerini terk etmiştir. Yakın olan yelkenliyi bombardıman etmeye başlayan denizaltı, sahil bataryalarından açılan ateşin baş ufki dümenin yaklaşık on yarda yakınına düşmesi üzerine tekneleri bırakarak dalmak zorunda kalmıştır. Saat 16.00'da Gemlik Katırlı Köyü açıklarında üç direkli bir yelkenliyi bombardıman ederek birkaç kez isabet sağlayan Nasmith bir süre bölgede karakol yaptıktan sonra saat 21.00'de İzmit Körfezi'ne yönelmiştir.⁴⁹⁵

Eylül ayının ilk günü saat 05.00'te sahilden 6 bin yarda mesafede satha çıkarak bataryalarının menzili dışından bombardıman eden E-11, menzili en az 7 bin yarda olan bir topun sahile getirilmesi üzerine çekilmek zorunda kalmıştır. Sonrasında Marmara Adası'nın batısına ilerleyen Nasmith saat 10.30'da mürettebatını denizaltıya aldığı iki küçük yelkenliyi ateşe vermiştir. Yarım saat sonra mürettebat Avşa Adası'nın kıyısında bulunan bir yelkenliye aktarılmıştır. 2 Eylül günü dönüş hazırlıklarıyla geçirilmiştir. Hazırlıklar kapsamında bataryalar şarj edilirken, güverte topu sökülmüş ve mayın telleri ile denizaltı ağ manialarından koruyucu tel donanımlarına yenileri eklenmiştir.⁴⁹⁶

Hazırlıkların tamamlanması sonrasında harekete geçen E-11, yalnızca yelkeninin üst kısmı suyun üzerinde kalacak şekilde ilerleyerek 3 Eylül saat 02.00'de Gelibolu'ya ulaşmıştır. Havanın aydınlanmasıyla birlikte denizaltı ağ maniasına yaklaşık 8 mil mesafede dalışa geçen denizaltı, saat 06.25'te 24 metre derinlikte ilerlerken ağ maniasına takılmış, hızını 8 kts'a çıkararak kurtulmayı başarmıştır. Bu sırada 18 metreye kadar yükselmiş ancak rotası yalnızca birkaç derece değişmiştir. Takıldıkları ağa yelkenin gözetleme lumbuzundan bakan Hughes, *"yaklaşık 3 cm çapında çok sayıda çelik telin birbirine çapraz şekilde bağlanarak bir ağ meydana getirdiğini, teli batırmak için ağırlık kullanıldığını"*

⁴⁹⁴ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁹⁵ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁹⁶ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

gözlemlemiş, “Boğaz’dan kuzeye çıktığı sırada 33 metre derinlikte takıldıkları telin bu ağa ait son parça olduğunu, 36 metre veya daha derinden ilerlenmesi halinde ağın altından rahatça geçilebileceğini” ifade etmiştir. Geçiş sırasında başka bir engele takılmayan E-11 saat 09.15’te Seddülbahir açıklarında satha çıkmış ve HMS Bulldog muhribinin refakatinde Gökçeada Aydıncık Koyu’na ilerlemiştir.⁴⁹⁷

Nasmith görev sonuç raporunun son kısmını dikkatini çeken hususlara ayırmıştır. İlk olarak Marmara Denizi’nin tamamında 15 ila 21 metre derinlikler arasında karşılaştığı ciddi yoğunluk farkının denizaltının 4-5 ton negatif sephiyeye sahip olana kadar sabit durmasına neden olduğunu, bu tabakaya oturduğunda umkunda herhangi bir değişiklik meydana gelmediğini belirtmiştir. Gemlik Körfezi’ndeki topların yerlerine ve İstanbul’da zeplin kaldırılan noktalara da değinen Nasmith, deniz uçaklarının Karabiga’dan havalandığını ifade etmiştir. Nakliye gemilerinin izlediği rotalar hakkında da bilgi veren E-11 Komutanı gemilerin İstanbul’dan Çanakkale’ye giderken kuzey sahiline çok yakın seyrettiğini, bu gemilere gece nadiren Yeşilköy ile Şarköy arasında refakat edildiğini belirtmiştir. Mudanya ve Marmara’nın güney sahillerinden İstanbul’a giden gemilerin ise güney sahillerine yakın seyrederek ilerlediğini kuzeye geçmek için Yalova-Yelkenkaya Burnu arasını kullandığını ifade etmiştir. Nasmith raporunda denizaltıya aldığı Türklerin Almanlara karşı olumsuz düşünceler taşıdığını, küçük sahil kasabalarına propaganda broşürlerinin dağıtılmasının halkın üzerinde büyük etki yaratabileceğini belirtmiştir. E-11 Komutanı ayrıca torpido isabet eden gemilerden yalnızca Barbaros Hayreddin zırhlısının hemen battığını hatırlatarak, Marmara Denizi’nde kullanılan torpidoların pamuk barutu yerine T.N.T. (trinitrotoluen) harp başlığına sahip olmasını teklif etmiştir.

Nasmith dikkatini çeken hususları sıraladıktan sonra desteğini yakından hissettiği tüm personelin cesaret, üstün görev anlayışı ve büyük bir istekle çalıştığını, ayrıca sağlık durumlarının iyi olduğunu ifade etmiş ve görevde başarılı olarak gördüğü personelin isimlerini gerekçeleriyle açıklayarak ödüllendirilmelerini teklif etmiştir.

Buna göre; 2’nci Komutan Yzb. Guy D’Oyly Hughes tren yoluna gerçekleştirdiği harekât ile hastane gemilerine çıkma konusundaki cesareti ve başarısı, İhtiyat Yzb. Robert Brown gemiye çıkma harekâtında üstlendiği sorumluluk ve seyir faaliyetlerine katkısı, Motorcu Astsubay Leonard C. Allen arızalanan ve tamiri gemi imkânlarıyla mümkün

⁴⁹⁷ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

olmayan topu 24 saat içinde yeniden faal hale getirmesi, Astsubay Frederick G. Cox motor branşında üstün başarı göstermesi, Astsubay Walter C. Richards ilk görev periyodundaki katkısının yanı sıra branşındaki diğer personelin rahatsızlığında onların görevlerini yerine getirmesi, Astsubay John Kirkcaldy zor şartlarda bile güverte topunu etkili şekilde kullanması, Astsubaylar Herbt W. Ellison ve David J. Greene ele geçirilen gemileri tahrip etme konusundaki başarısı, Onbaşı F. Baker ise torpidoların bakımı ve kullanımındaki gayreti ve becerisi nedeniyle Nasmith tarafından övgüye layık görülmüştür.⁴⁹⁸

Amiral de Robeck E-11'in Marmara Denizi'ndeki 29 günlük görevine ilişkin Denizcilik Bakanlığına gönderdiği 10 Eylül 1915 tarihli raporda; görevin başarılmasında iki kişinin ismini ön plana çıkarmıştır. E-11'i başarısının temelinde Komutanının cesareti, yeteneği ve üstün gayretinin olduğunun altını çizen Koramiral, çok yetenekli bir denizaltıcı olduğunu ispatlayan Nasmith'in mümkün olan en kısa sürede albaylığa terfi ettirilmesini teklif etmiştir. Raporunda Yzb. Hughes'in 21 Ağustos'ta İzmit tren yoluna düzenlediği saldırıya da geniş bir paragraf ayıran de Robeck, onun da Victoria Haçı ile taltif edilmesini önermiştir.⁴⁹⁹ Yapılan teklifler doğrultusunda E-11 2'nci Komutanı Yzb. Guy D'oyly Hughes'e Üstün Hizmet Nişanı, Motorcu Astsubay Leonard C. Allen'e Üstün Hizmet Madalyası verilmesinin uygun görüldüğü Denizcilik bakanlığı tarafından 1 Ekim 1915 tarihinde Amiral de Robeck'e gönderilen telgrafla bildirilmiştir.⁵⁰⁰

Marmara Denizi'ndeki ilk görevi sonrasında ortaya çıkan ihtiyaç doğrultusunda E-11 denizaltısına monte edilen 76 mm çapındaki topun ikinci periyotta görev etkinliğine ciddi katkısı olmuştur. Böylece sivil gemiler ve askeri gemileri ateş altına alabilmiş, topla batırılan Dofen römorkörü ve cephane yüklü bir yelkenlinin yanı sıra harekâtını karada bulunan birlikleri ve demiryolu başta olmak üzere ulaşım hatlarını etki altına alacak şekilde genişletebilmiştir. Bolayır ve Şarköy'de sahile yakın noktalarda intikal halindeki askeri birlikler ateş altına alınırken, Mudanya'da tren istasyonu, İzmit Körfezi'nde ise tren yolu bu topun hedefi olmuştur. Eldeki mühimmat azalınca E-2 denizaltısından top mermisi temin edilmiştir.

Nasmith, Çanakkale nakliyatını sekteye uğratmak için elindeki torpido ve topu yeterli görmeyip, Eskişehir bölgesinde tren yolunu sabote etme planı yapmıştır. Bu görevin icrası

⁴⁹⁸ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁴⁹⁹ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

⁵⁰⁰ The National Archives, ADM N 1069/15 (Telegram from Admiralty, 1 October 1915).

için hem denizaltı hem de 2'nci Komutan Hughes'ın hayatı ciddi şekilde tehlikeye sokulmuştur. Sağlanacak fayda ile alınan risk arasında ciddi farkın olduğu bu girişim sonucunda tren yolunda istenen hasar meydana getirilememiş, ulaşım engellenememiştir.

Marmara Denizi'ndeki denizaltı tehlikesi nedeniyle büyük hedef bulmakta zorlanan Nasmith, karakolunu kıyıya yakın yerleri de kapsayacak şekilde icra etmiş, genellikle savaş malzemesi taşımayan küçük yelkenli teknelere saldırmış ve mürettebatını tahliye ettikten sonra ateşe vererek batırmıştır. Yaptığı gözlemler sonucunda nakliye gemilerinin ve refakat unsurlarının intikal rotalarını belirleyerek müteakip dönemde görevlendirilecek denizaltılara fayda sağlaması için raporuna eklemiştir. Ayrıca batırdığı gemilerden tahliyesini sağlayabileceği bir filika bulamadığında denizaltıya aldığı mürettebattan istihbarat toplamaya da çalışmıştır. Bu süreçte kontrol edilen hastane gemilerinin geçişine müsaade edilmiştir.

Nasmith görev periyodunun kesiştiği süre içerisinde E-2 ve E-14 denizaltılarıyla koordineli olarak harekât icra etmiştir. Sahildeki hedefler birlikte ateş altına alınırken, karakol planları da tüm Marmara'yı kapsayacak şekilde yapılmıştır. Karargâh ile kurduğu telsiz muhaberesi istihbarat doğrultusunda Çanakkale Boğazı'nda çok sayıda nakliye gemisi olduğunu öğrenen E-11 Komutanı, akıntıya ve tespit edilme riskine rağmen Akbaş önlerine kadar ilerlemiş, Durakries gambotuna ve nakliye gemilerine hücum geliştirmiştir. Ayrıca saldırı planı yapması için E-2 Komutanını da bilgilendirmiştir.

Nasmith bu görev periyodunda daha önce tespit etmiş olduğu Marmara'ya özgü yoğunluk farkından yararlanmış ve denizaltısını dibe oturacak derinliğe daldırmaya ihtiyaç duymadan suyun altında tutmayı başarmıştır. Özellikle kıyıya yakın olarak intikal ettiği durumlarda yarı dalmış durumda kalarak görünürlüğünü azaltmış ve aynı zamanda bataryalarını şarj edebilmiştir. Yelkeninin bir kısmı suyun üzerinde kalan denizaltının hava alış borusuyla deniz seviyesi arasında yükseklik farkı azaldığından hassas bir dengede olmasını gerektiren bu seyir şekli, personelin denizaltıya hakimiyetin bir göstergesi olmuştur.

İkinci görevine beşi kovanda olmak üzere 12 torpidoyla başlayan ve hepsini sarf eden E-11'in en önemli başarısı Barbaros Hayreddin zırhlısının batırılması olmuştur. Kabatepe bölgesinde bulunan askeri birlikler ile alargadaki gemileri taciz eden bu zırhlının kaybı İtilâf kuvvetlerinin rahatlamasına neden olmuştur. Gemide şehit olan 256 personelin yanı sıra

kısıtlı olan donanma desteğini de önemli ölçüde yitiren Türk askerinin üzerindeki baskı artmıştır. Komodor Roger Keyes Gelibolu Yarımadası'ndaki askeri durumu değerlendirdiği 17 Ağustos 1915 tarihli raporunda “*Barbaros’un batışının düşmanı ciddi şekilde zayıflattığını*” ifade etmiştir.⁵⁰¹

Barbaros zırhlısının yanı sıra Kios ve Tenedos nakliye gemileri E-11 denizaltısı tarafından torpidoyla batırılmıştır. Isfahan nakliye gemisi başarılı bir torpido hücumuyla kısmen batarken daha sonra yeniden yüzdürülerek kurtarılmıştır. Halep vapuru da 5 Ağustos günü aldığı ilk isabet sonucunda kurtarılmış ancak yirmi gün sonra vasatından vurulduğunda sulara gömülmüştür. Nasmith’in isabet sağladığı Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ile Şam ve Lilly Rickmers nakliye gemileri yara alsa da kendi imkânlarıyla yüzmeyi başarmıştır. Torpido hücumuna uğrayan gemiler incelendiğinde; raporunda torpidoların pamuk barutundan olan harp başlıklarının etkisiz olduğunu belirterek T.N.T. olanlarla değiştirilmesini öneren Nasmith’in bu tespitinde haklı olduğu görülmektedir.

E-11’in Peyk-i Şevket torpido kruvazörüne attığı iki torpidodan biri ile Basra muhribi ve Şam vapuruna ateşlediği torpidolar ise hedefini bulmamıştır. E-11 denizaltısının bu periyotta sarf ettiği on iki torpidonun dokuzunun hepsi hedefini batırmasa da isabet sağlamıştır. Bir başka ifadeyle Nasmith’in torpido isabet oranı %75 olarak gerçekleşmiştir. E-11 denizaltısının Marmara Denizi’ndeki 5 Ağustos-3 Eylül 1915 tarihlerini kapsayan 29 günlük görev periyodu, her ne kadar savunma tedbiri alınsa da bu denizde İngiliz denizaltılarının kontrolü ele geçirdiği bir dönem olmuştur.

3.9. HMS E-2 Denizaltısının İlk Görev Periyodu (13 Ağustos-14 Eylül 1915)

Marmara Denizi’nde icra edeceği görev için 4 Ağustos 1915 tarihinde Limni Adası’nın Mondros Limanı’na gelen E-2 denizaltısı harekât hazırlıklarına başlamıştır. Güvertesinde bulunan 57 mm çapındaki topu 76 mm değiştiren denizaltı hazırlıkların tamamlanması sonrasında 11 Ağustos sabahı limandan ayrılarak ileri harekete geçmiş ve 18.30’da Gökçeada Aydıncık Koyu’na ulaşmıştır. Ertesi gün Suvla Koyu’na giden E-2, HMS Euryalus’un yanına demirlemiş ve kruvazörden top cephanesi tedarik etmiştir.⁵⁰²

13 Ağustos saat 01.15’te Binbaşı David de Beauvoir Stocks komutasında ve bir muhrip refakatinde Boğaz girişine hareket eden denizaltı, saat 03.55’te Seddülbahir önlerine

⁵⁰¹ Keyes, *a.g.e.*, p. 414.

⁵⁰² Rudenno, *a.g.e.*, s. 247.

ulaştığında dalışa geçmiştir. Saat 05.45'te Kilitbahir önlerinde periskop umkuna çıktığında Kilitbahir Kalesi ve bir muhrip tarafından ateş altına alınmıştır. E-2 denizaltısı 24 metre derinlikte Nara'yı dönerken saat 06.25'te bir engele takılmıştır. Yelkenin üst kısmında bulunan gözetleme lumbuzundan baktığında yaklaşık 9 cm çapında bir çelik tele takıldığını gören Stocks, kurtulmak için motorlarını tam yol tornistan çalıştırmış sonra dümeni sancak alabandaya basarak tam yol ileri gitmiş ve telden sıyrılmıştır. Bu sırada 42 metre derinliğe inen denizaltı etrafında patlamalar meydana geldiyse de herhangi hasara neden olmamıştır. Yaklaşık bir saat sonra Akbaş Limanı açıklarında periskop umkuna çıktığında kendisini takip eden bir muhrip tarafından ateş altına alındığından derine inmek zorunda kalmıştır. Saat 14.20'de satha çıktığında bataryalarını şarj ederek ilerlemeye devam etmiş ve Doğanaslan Bankı açıklarında Aster mayın tarama gemisiyle telsiz irtibatı kurmayı başarmıştır. Akşam saatlerinde tespit ettiği bir muhrip nedeniyle yeniden dalan E-2 denizaltısı geceyi Hoşköy Burnu açıklarında dipte geçirmiştir.⁵⁰³

14 Ağustos saat 05.00'te Hoşköy Burnu açıklarında periskop umkuna çıkan denizaltı, mühimmat yüklü altı adet mavnayı yedekleyen Samsun mayın gemisini tespit etmiş, süratinden emin olmak için paralel rotada ilerlemiş ve saat 05.30'da sancak bordasındaki torpidosunu ateşlemiştir. Bu sırada denizaltının periskobuna ateş açan Samsun mayın gemisi, makine dairesinden aldığı isabet sonrasında altı dakika içinde sulara gömülmüştür. Batan gemide iki subay ve sekiz er şehit olmuştur.⁵⁰⁴

Saat 09.40'ta Gelibolu yönünden üzerine gelmekte olan Maurice Farman tipine benzer bir Alman deniz uçağı nedeniyle dalmak zorunda kalan E-2, öğlen saatlerinde erzak ve telgraf teli taşımakta olan bir yelkenliyi durdurarak ateşe vermiştir. Saat 14.00 sularında İmralı Adası açıklarında E-11 ile buluşmuş ve denizaltıya yaklaşık 300 adet 76 mm'lik top mermisi transfer etmiştir. 15 Ağustos sabahı erken saatlerde İmralı Adası açıklarında denize bomba bırakan bir deniz uçağı nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Atılan bombalar denizaltıda herhangi bir hasara neden olmamıştır. Uçağın uzaklaşmasından hemen ardından tespit ettiği bir muhribe hücum için yaklaşan denizaltı, sakın denizde periskobunun

⁵⁰³ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵⁰⁴ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks); *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 284; 1884 yılında inşa edilen ve 275 groston ağırlığındaki Samsun mayın gemisi Çanakkale Boğazı'nın mayınla kapatılmasında görev almıştı. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, ss. 52, 182.

oluşturduğu iz nedeniyle tespit edilince sakınma manevrası yapan gemiye saldıramamıştır. İlerleyen saatlerde havanın bozması üzerine muhrip bölgeden uzaklaşmıştır.⁵⁰⁵

Saat 11.15'te tespit ettiği yelkenliyi İmralı Adası'na kadar takip eden denizaltı, tekneden 47 mm çapında bir top tarafından ateş altına alınınca aynı şekilde karşılık vermiştir. Durdurulan teknedeki mürettebat ile birlikte önceki gün batırdığı tekneden alıp denizaltıda tuttuğu altı kişiyi bir filikaya bindirdikten sonra yelkenli ateşe verilmiştir. Akşam saatlerinde tespit ettiği İskenderun karakol gemisi⁵⁰⁶ tarafından ateş altına alınmış ve altı mermiyle karşılık verdikten sonra topun kaidesinin yerinden çıkması nedeniyle atışı keserek dalışa geçmiştir.⁵⁰⁷

16 Ağustos sabahı yakacak odun yüklü iki yelkenli tekne durdurulmuş, mürettebat başka bir tekneye nakledildikten sonra ateşe verilmiştir. Müteakiben satıhta İzmit Körfezi'ne yönelen denizaltı, sahilden top ateşi açılması nedeniyle Yelkenkaya Burnu açıklarında dalışa geçmiştir. Tavşancıl açıklarında yeniden satha çıkan E-2, burada da 57 mm veya 76 mm çapında toplar tarafından hedef alınınca yeniden dalarak Körfez'in doğu ucuna ilerlemeye devam etmiştir.⁵⁰⁸ İzmit önlerinde satha çıkan ve herhangi bir gemi tespit edemeyince yeniden dalarak Körfez dışına çıkan E-2, ertesi sabah top kaidesinin onarımına devam etmiştir. Saat 18.00'de İmralı Adası açıklarında buharlı bir gemi tespit eden Stocks, dalarak takibe başlamış, takip ettiği anlaşılmıca gemiyi yakalayabilmek için satha çıkmıştır. Topun kaidesi tam olarak onarılamadığından gemiden açılan ateşe karşılık veremeyen denizaltı dalmak zorunda kalmıştır. Buharlı gemi önce kuzeye yönelirken sonra rotasını Marmara Boğazı'na doğru değiştirerek uzaklaşmıştır.⁵⁰⁹

18 Ağustos günü Büyükçekmece açıklarında bir hastane gemisi, ertesi gün de uzak mesafede bir buharlı gemi dışında herhangi bir gemi görülmemiş ve satıhta kalınarak top onarımına devam edilmiştir. Bölgede uygun hedef bulamadığından satıhta Erdek Körfezi'ne ilerleyen Stocks, 20 Ağustos saat 03.56'da 17 Ağustos akşamı kendisine ateş açtığını

⁵⁰⁵ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵⁰⁶ 1895 yılında inşa edilen ve 142 groston ağırlığında olan İskenderun'da 2 subay ve 6 gemici ve 8 sivil personel görev yapmaktaydı. 1 adet 37 mm, 2 adet 47 mm çapında topa sahipti. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 181.

⁵⁰⁷ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵⁰⁸ Denizaltının hareketleri Darıca Jandarma Karakolunda görevli personel tarafından gözlemlenmiştir. E-2'nin birkaç kez dalıp yeniden satha çıkması bölgede daha fazla denizaltı olduğu izlenimini oluşturmuştur. Sahilde bulunanlar iki denizaltının Diliskelesi yönüne bir denizaltının ise İstanbul yönüne gittiğini rapor etmiştir. Bu dönemde Marmara Denizi'nde E-2 ile E-11 denizaltıları görev yapmaktaydı. Bkz. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 44.

⁵⁰⁹ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

düşündüğü, beyaz renkli, tek bacalı, 3 veya 4 topa sahip ve yaklaşık 1500 ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği Sakız karakol botuna⁵¹⁰ bir torpido hücumu geliştirmiştir. Vasatından isabet alan gemi ikiye bölünerek kısa bir süre içerisinde batmıştır. İlerleyen saatlerde karargâh ile telsiz irtibatı kurulmuş ve gelişmeler rapor edilmiştir.⁵¹¹

21 Ağustos sabahı Tekirdağ önlerinde demirli olan Gelibolu isimli 282 grostonluk buharlı tekneye yaklaşma rotası üzerinde yer alan Bülbül vapurunun enkazı nedeniyle saldıramayan E-2, saat 17.00'de E-11 denizaltısı ile buluşmuştur.⁵¹² 22 Ağustos sabahı Gemlik Körfezi'nde kıyıya yakın bir noktada karaya oturmuş bir gemi gören Stocks, hareketten sakıt olan bu gemiye saldırmaktan vazgeçmiş ve Mudanya önlerine ilerleyerek saat 15.09'da tespit ettiği Armağan vapuruna bir torpido hücumu geliştirmiştir. Hedefini bulmayan torpido iskelede infilak ederek tahribata yol açmıştır.⁵¹³

Kısa bir süre sonra Edremit vapuruna ateşlenen torpido da bir enkazın gemiyi perdelemesi nedeniyle hedefe isabet etmemiştir. Başarısız hücumlar sonrasında kuzeye yükselen denizaltı, bir yelkenliyi takip ederken Armutlu sahilinden top atışına maruz kalmış ve karşılık vererek sahildeki topları susturmuştur. Stocks raporunda daha sonra bu bölgeden geçtiği günlerde herhangi bir tacize uğramadığını belirtmiştir. 23 Ağustos sabahı saat 09.00'da Bozburun'un yaklaşık 3 bin yarda açığında bir periskop gören E-2 Komutanı, kimliğinden emin olamadığı bu denizaltıya yaklaşmaktan vazgeçmiş ve batıya doğru ilerlemiştir. Saat 10.20'de Bandırma yönünden gelmekte olan bir vapura saldırmak için girişimde bulunulmuş ancak atış menziline girilememiştir. Ertesi sabah Tekirdağ açıklarında kavun yüklü bir yelkenli patlayıcı ile batırılmış ve telsiz irtibatı kurmak için Marmara Denizi'nin kuzey sahili hattında batıya ilerlenmiştir. 25 Ağustos sabahı saat 08.00'de Aster mayın tarama gemisi ile bağlantı kuran E-2, saat 10.45'te uzak mesafe tespit ettiği bir vapura dalarak yaklaşmaya başlamış ancak atış menziline giremediğinden hücum edememiştir.⁵¹⁴

⁵¹⁰ 1895 yılında inşa edilen ve Osmanlı Reji İdaresine bağlı olarak görev yapan Sakız, Nisan 1915'te Osmanlı Donanması'na katılmıştı. 142 groston ağırlığındaki gemi 37 mm çapında bir topa sahipti. Geminin tam boyu 35 metre olmasına rağmen Stocks'ta daha büyük olduğu izlenimini yaratmıştır. Bkz. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 182.

⁵¹¹ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵¹² Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 52; The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵¹³ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 284. Stocks 16 Eylül 1915 tarihli görev sonuç raporunda torpidonun isabet ederek gemiyi batırdığını belirtmiştir. Bkz. The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks). Torpido hücumu sonunda iskele ikiye bölünmüştür. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 48.

⁵¹⁴ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

Marmara Denizi'nde hücum edebileceği hedeflerin az olması Stocks'u Çanakkale Boğazı'na girmeye sevk etmiştir. Gece boyunca bataryalarını şarj ederek batıya ilerleyen denizaltı 26 Ağustos sabahı saat 06.30'da Gelibolu önlerinde dalışa geçmiştir. Bu bölgede bir hedef görmemesi üzerine ilerlemeye devam eden Stocks saat 10.20'de ulaştığı Akbaş önlerinde üç dört gemi enkazı ile Akbaş-Nara Burnu arasında karakol yapan bir gambot tespit etmiştir. Sürekli rota değişikliği yapan gambota yaklaşan denizaltı saat 11.45'te baş tarafındaki torpidosunu ateşlemiştir. Gambotu ıskalayan torpedo enkaz gemilerin arasında patlamıştır. Gambota yeniden hücum etmek için 2 buçuk saat süreyle manevra yapan Stocks uygun açığı bulamadığından hücum edememiş ve batarya kapasitesinin azalması üzerine dönüşü geçmiştir.⁵¹⁵

Saat 13.54'te Gocuk Burnu yakınlarında gördüğü bir nakliye gemisine sancak borda kovanındaki torpidosuyla hücum geliştirmiştir. Baca hizasında meydana gelen patlamanın şekli Stocks'un, geminin üzerine aborda durumdaki daha küçük olan teknenin vurulduğunu düşünmesine neden olmuştur. Çevrede bulunan bir torpedo muhribi tarafından baskı altında tutulduğundan geminin batıp batmadığından emin olamadan ayrılmak zorunda kalmıştır.⁵¹⁶ E-2 denizaltısı saat 20.15'te satha çıkmış ve dalışta kaldığı on iki saatte yaklaşık 50 mil mesafe katetmiştir.⁵¹⁷

Denizde herhangi bir hedef bulamayınca karadaki hedeflere yönelmeye karar veren Stocks 27 Ağustos sabahı saat 09.50'de Şarköy açıklarında satıhta seyrederken sahildeki bataryalar tarafından ateş altına alınmıştır. Kasabanın doğusundaki bataryaları parça tesirli başlıklı mermilerle bombardıman eden Stocks, raporuna mermilerin etkisiyle çok sayıda kişinin sedyelerle taşınmak zorunda kaldığını kaydetmiştir. Sonrasında limanı ve küçük buharlı tekneleri bombardıman eden E-2, birkaç isabet sağlamıştır.⁵¹⁸ 28 Ağustos sabahı 07.30'da bir yelkenliyi ateşe verip mürettebatını denizaltıya alan Stocks saat 13.30 sularında E-11 denizaltısı ile birlikte Mudanya Tren İstasyonu'nu ve sahildeki cephaneliği bombardıman etmiştir. Akşam saatlerinde topun güverte bağlantısının sızdırmazlığını kontrol etmek için test dalışı yapılmış ve bu noktadan denizaltının içerisine su girdiği tespit

⁵¹⁵ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵¹⁶ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵¹⁷ Rudenno, *a.g.e.*, s. 250.

⁵¹⁸ Yapılan bombardıman sonucunda iskele, polis karakolu, tren istasyonun yolcu salonu, Seyr-i Sefain İdaresi ve gümrük ambarının tavanı hasar görmüştür. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*. C. II, s. 54.

edilmiş ve daha büyük bir onarım yapılmasına karar verilmiştir. Sonrasında saat 20.20’de denizaltıda tutulan mürettebat durdurulan bir filikaya aktarılmıştır.⁵¹⁹

29 Ağustos sabahı top yerinden sökülerek yelkenin kış tarafına monte edilmiş ve sızdırmazlık sorunu giderilmiştir. Ertesi sabah durdurulan bir yelkenli ateşe verilirken, mürettebatı çevredeki bir filikaya transfer edilmiştir. Günün kalan kısmında topun üzerinde çalışılmış saat 22.00 sularında İmralı Adası’nda büyük bir yelkenliye saldırıyı düşünen E-2 Komutanı güvenlik önlemlerinin fazla olduğunu görerek vazgeçmiştir. 31 Ağustos sabahı saat 08.50’de İmralı Adası’nda bulunan buharlı bir gemi ateş altına alınarak topun tecrübesi yapılmış ve performansı tatmin edici bulunmuştur. Öğle saatlerinde Bozburun yakınlarındaki bir bataryadan bombardıman edilen denizaltı satıhta Gemlik’e ilerlemeye devam etmiş ve herhangi bir gemi tespit etmemiştir. Saat 16.00’da Bozburun’a altı adet top mermisi atan denizaltı saat 18.45’te bir deniz uçağının bölgeye gelmesiyle dalmak zorunda kalmıştır.⁵²⁰

Yağmurlu ve şiddetli rüzgarlı 1 Eylül sabahı bir muhrip tarafından dalmaya zorlanan E-2, ay ışığının aydınlattığı gecede birkaç yelkenli batırmak için Çınarcık önlerini kontrol etmiş ancak herhangi bir tekneye rastlamamıştır. Gece yarısı saat 00.20’de satha çıkan denizaltı 500 yarda mesafede bir torpidobot ile karşılaşınca süratle 18 metreye dalarak uzaklaşmıştır. Saat 03.00 sularında yakın mesafede pervane sesi duyulsa da hücum edilmemesine karar verilmiştir. Saat 07.30’da içinde Rum sığınmacıların ve İstanbul’dan kaçan bir rahibin olduğu kepek taşıyan bir yelkenli durdurulmuş, yükünün boşaltılması kaydıyla gitmesine müsaade edilmiştir. Sonrasında dalarak İstanbul’daki rıhtımları ve Boğaz girişini kontrol eden Stocks herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır.

E-2 denizaltısı 3 Eylül sabahı saat 06.00’da erzak yüklü dört yelkenliyi durdurmuş, yükü boşaltılan ve mürettebatı başka bir yelkenliye transfer edilen tekneleri tahrip etmiştir. Sahile yakın bir yelkenliyi de altı mermi ile ateş altına alan Stocks, daha sonra hastane gemisi olduğunu tespit ettiği bir gemi nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Sonrasında yelkenliyi batırmak için geri dönen ve satha çıkan denizaltı sahilden açılan tüfek ateşiyle uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Gece Aster ile telsiz bağlantısı kurularak gelişmeler rapor edilmiştir. Ertesi gün saat 05.00 sularında kavun yüklü bir yelkenli batırılmış, filika bulunmadığından dört kişiden oluşan mürettebat denizaltıya alınmıştır. İlerleyen saatlerde Şarköy önlerinde

⁵¹⁹ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²⁰ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

içinde kadın sığınmacıların bulunduğu iki yelkenli daha tespit edilmiş ve denizaltıda bulunan dört mürettebat bu teknelere bindirilerek gitmelerine müsaade edilmiştir.⁵²¹

Sonrasında Şarköy sahilini bombardıman etmek için inceleme yapan Stocks, rıhtımın sonunda hastane olarak kullanılan bir evi tespit etmesi üzerine bu düşüncesinden vazgeçmiş yeni hedefler bulacağını düşündüğü Tekirdağ'a yönelmiştir. 4 Eylül akşamı saat 19.00'da Tekirdağ açıklarında bir yelkenliyi batıran ve mürettebatını denizaltıya alan Stocks, top menziline girmeyen bir torpido muhribi tarafından ateş altına alınınca uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Sonrasında E-2 denizaltısı, karargâh ile telsiz muhaberesi kurarak gelişmeleri aktarmıştır.⁵²² Ertesi gün saat 06.00 sularında Marmara Adası açıklarında satıhta beklerken de yine uzak mesafeden bir torpidobotun top atışına maruz kalmış ve Bandırma Körfezi'ne ilerlemiştir. Burada gördüğü bir buharlı gemiye hücum için dalarak yaklaştığında karaya oturmuş olduğunu görüp saldırmaktan vazgeçmiştir. E-2 saat 18.00'de Bandırma önlerinde satha çıktığında bir filikayı durdurarak batırdığı yelkenliden aldığı mürettebatı tahliye etmiştir. Sonrasında o zamanda kadar Marmara Denizi'ne ulaşmış olduğunu düşündüğü E-7 denizaltısı ile buluşmak için randevu noktasına giden Stocks, denizaltıyı göremeyince telsiz irtibatı kurmaya çalışmış ancak başarılı olamamıştır.⁵²³

Göreve başladığı günden itibaren hedef bulmakta sorun yaşayan E-2 denizaltısı Gemlik Körfezi'nde bulunduğu 6 Eylül'de büyük tonajlı olmasa da on iki tekneyi batırma fırsatını yakalamıştır. Sabah saat 07.00'de Bozburun önlerinde iki büyük yelkenli batıran Stocks, saat 15.45'e kadar Kapaklı önlerinde dokuz yelkenli ve bir guleti daha imha etmiştir. Saat 18.20'de Karacaali açıklarında tespit ettiği yelkenlilere saldırmak için yaklaşan denizaltı, teknelerden açılan tüfek ateşiyle uzaklaşmak zorunda kalmıştır. 7 Eylül sabahı Armutlu sahiline oldukça yaklaşan denizaltıdan denize atlayan Yzb. Lyon yüzerek çıktığı demirli iki yelkenliyi tahrip etmiştir. Sonrasında bölgeden uzaklaşan E-2 saat 11.00'de Sivriada açıklarında tespit ettiği bir yelkenliyi batırmış, akabinde Yeşilköy önlerine yönelmiştir. Akşam saatlerinde Küçükçekmece Koyu'nda dalan denizaltı personeli geceyi dipte dinlenerek geçirmiştir.⁵²⁴

⁵²¹ Raporunda Stocks, teknelerinin batırılmaması ve hayatlarının bağışlanmasına minnet duyan insanların kendilerine kümes hayvanı ve erzak hediye etmek istediğini belirtmiştir. The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²² Stocks görev sonuç raporunda karargâh ile kurduğu muhabereden söz etmemiştir. Muhabere tesis edildiği Amiral de Robeck'in Denizcilik Bakanlığına gönderdiği haftalık raporlardan anlaşılmaktadır. Bkz. The National Archives, ADM M 07196/15 (Weekly Report, 3-7 September 1915).

⁵²³ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²⁴ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

Cepheye yapılan nakliyatın şekil değiştirmesi, Stocks'u karada yeni hedef aramaya yönlendirmiştir. E-11 denizaltısının Eskişehir'da gerçekleştirdiği sabotajın bir benzerini İstanbul'da hayata geçirmek için plan yapılmıştır. Küçükçekmece'de demiryolu köprüsünün tahrip edilmesinin amaçlandığı plana göre; gönüllü olan Yzb. Harold Vernon Lyon patlayıcı yüklü salı çekerek kıyıya yüzecek, bir sorunla karşılaşması halinde tabancasını ateşleyecek, denizaltı buna kırmızı bir fener göstererek karşılık verecek ve tren istasyonunu yaklaşık 300 yarda mesafeden bombardıman edecekti. 8 Eylül'ün ilk saatlerinde kararlaştırıldığı şekilde sahile yaklaşan E-2 denizaltısından yüzmeye başlayan Yzb. Lyon, patlayıcı (pamuk barutu) donanımı ve Webley marka tabancasını yüklediği salı çekerek yüzmeye başlamış, yaklaşık 60 metre uzaklaştıktan sonra gece karanlığında sessizce gözden kaybolmuştur. Bulunduğu mevkide hava aydınlanana kadar bekleyen Stocks, sahilde Lyon'a dair herhangi bir işaret görülmemesi üzerine saat 07.15'te dalarak bölgeden fazla uzaklaşmadan dalmıştır. Bir saat sonra yeniden satha çıkarak Lyon'u bulma umuduyla sahili kontrol eden E-2 bir süre bölgede kaldıktan sonra uzaklaşmıştır.⁵²⁵

9 Eylül sabahı hava aydınlanırken tren istasyonunu bombardıman etmek için bölgeye dönen denizaltı saat 05.00'te satha çıktığında 800 yarda mesafede bir torpidobotun kendisine yaklaşmakta olduğu görüp hızla dalışa geçmiştir. Torpidobotun uzaklaşmasından sonra saat 08.00'de yeniden satha çıkarak erzak ve giyecek malzemesi yüklü olan dört yelkenliyi batırmıştır. Teknelerden temin edilen taze gıdalarla azalan stoklar tamamlanmıştır. Saat 14.40'ta iki büyük tekneyi yedekleyen bir römorkörü takibe başlayan E-2, topun irtifasını ayarlayamadığından römorkörün yaklaşık 3200 yarıdan açtığı ateşe karşılık veremeyerek uzaklaşmak zorunda kalmıştır.⁵²⁶

10 Eylül'de Marmara'nın kuzey sahillerine yakın seyrederek Tekirdağ önleri kontrol edilmiş herhangi bir gemi tespit edilmemiş, ilerleyen saatlerde Aster ile muhabere kurma girişiminden de olumlu sonuç alınamamıştır. Poyraz fırtınası nedeniyle yelkeninin üstünden aşan dalgalar arasında seyretmekte zorlanan denizaltı 11 Eylül'de Erdek Körfezi'ni gözlemlemiş, demirde veya seyir halinde olan herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. E-7 ile buluşma umuduyla randevu noktasını da kontrol eden Stocks, fırtınanın tüm şiddetiyle

⁵²⁵ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²⁶ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

devam ettiği 12 Eylül günü saat 13.00'te Aster ile telsiz irtibatı kurmayı başarmış ve E-7 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı geçerken battığını öğrenmiştir.⁵²⁷

E-2 denizaltısı 13 Eylül'ün ilk saatlerinde Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi önlerini kontrol etmiş, hastane gemisi dışında bir gemiyle karşılaşmamıştır. Günün ilerleyen saatlerinde havanın düzelmeye başlamasıyla dönüş için hazırlıklara başlanmıştır. Yedekleme teli dâhil, elde mevcut tüm kablolar denizaltının dümen donanımı ve pervanesini mayın telleri ile ağlardan korumak için kullanılmıştır. Görev süresince sızdırmazlık sorunu yaşıtan ve etkili şekilde kullanılamayan güverte topu da sökülerek içeriye alınmıştır.⁵²⁸

Dönüş hazırlıklarının tamamlanması sonrasında 14 Eylül'ün ilk saatlerinde satıhta Çanakkale Boğazı'na doğru ilerlemeye başlayan denizaltı, saat 05.15'te daha sonra hastane gemisi olduğu anlaşılan bir gemiyi tespit etmesi üzerine dalışa geçmiştir. Belirli aralıklarla mevki kontrolü için periskop umkuna çıkan Stocks, Gelibolu'yu sorunsuz şekilde geçmiştir. Saat 09.57'de Gocuk Burnu önlerine ulaştığında tespit ettiği Aydınreis gambotuna iskele borda kovanından bir torpido hücumu geliştirmiştir. Torpidonun isabetini gören ancak çevredeki torpidobotların baskısı nedeniyle etkisini tespit edemeyen Stocks, gambota yeniden saldırmak için yaklaşmayı düşündüyse de bataryalarını tasarruflu kullanmak zorunda olduğundan bu fikirden vazgeçmiştir.⁵²⁹

Sonrasında Akbaş Koyu'nun da boş olduğunu gören E-2 Komutanı 24 metre derinliğe inerek ve denizaltıyı yeterli negatif sephiyede tutarak 242 rotasına ilerlemeye başlamıştır. Saat 11.48'de Nara dönüşünde bir kabloya takılan denizaltı, kısa sürede bu engelden kurtulmuş, iskele tarafından sıyrılan kablo yalnızca baş ufki dümenin koruyucu telini koparmıştır. On dakika içerisinde Nara dönüşünü tamamlayan Stocks, mevkisini belirlemek için periskop umkuna çıkmıştır. Sonrasında yeniden 24 metre derinliğe ilerek güneye inmeye devam etmiş ve saat 12.30'da denizin yüzeyinde dalga oluşturacak kadar Kilitbahir sahiline yakın geçmiştir. Boğaz çıkışına kadar başka bir engel veya teknik sıkıntıyla karşılaşmayan E-2 denizaltısı saat 15.00'te Seddülbahir açıklarında satha çıkmıştır.⁵³⁰ Satıhta ilerlemeye başladıktan on dakika sonra dümeni arızalanan denizaltı

⁵²⁷ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²⁸ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵²⁹ Stocks görev sonuç raporunda torpidonun isabet ettiğini belirtse de Aydınreis gambotu bu hücumda isabet almamıştır. Atılan torpido patlamayarak sahile çıkmıştır. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 109. The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks); Langensiepen ve Güler, *a.g.e.*, s. 52.

⁵³⁰ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

HMS Scourge muhribi tarafından yedeklenmeye başlanmıştır. Saat 17.30'da yedekleme halatı kopunca personeli tarafından kısmi olarak onarılan dümeniyle Aydıncık Koyu'na ulaşan E-2, ertesi gün Mondros Limanı'na dönmüştür.⁵³¹

E-2 Komutanı Bnb. Stocks 32 günlük görevine ilişkin raporunda görev sırasında yaşadığı teknik sıkıntılara yer vermiştir. İlk olarak görev başlangıcında Nara'daki ağa takılan topun bağlantısının zarar gördüğüne değinen Stocks, bunun topun performansını etkilediğini, iki kere yeri değiştirilmek zorunda kalan topla bu pozisyonda 56 kez atış yapıldığını ancak sorun çözülemedince kış tarafa taşındığını belirtmiştir. Topun güverteye bağlantısının zarar görmesi denizaltının sızdırmazlığını olumsuz yönde etkilediğine de değinen E-2 Komutanı, bunun basınç altında sintine* tahliye tulumlarının sürekli çalışmasına neden olduğunu ifade etmiştir. Son olarak yakıt sarnıcından sızan motorinin tatlı su sarnıcına girmesi nedeniyle kapasitesi yarıya düşen denizaltıda görevin son 15 günü ciddi su kısıtlamasına gidildiğini bunun görev etkinliğini olumsuz yönde etkilediğine dikkat çekmiştir.⁵³²

E-2 Komutanı raporunda uçaklar ve torpidolara ilişkin gözlemlerini de dikkatini çeken noktalar başlığı altında sıralamıştır. Buna göre; havanın güzel olduğu bazı günlerde Boğaz girişinde yaklaşık 300 metre yüksekliğe çıkan bir balon gördüğünü, deniz uçaklarının aynı şekilde yalnızca güzel havalarda görev yaptığını belirten Stocks T.N.T. başlığa sahip torpidoların diğerlerinden önemli derecede ayrıştığını ifade etmiştir.

Raporunun son bölümünde görevi başarma konusunda azimli olan personelin sağlığının, zor koşullara ve özellikle susuzluğa rağmen son derece iyi olduğunu belirterek, başarılı gördüğü personeli ve nedenlerini açıklamıştır. Buna göre; Yzb. Harold V. Lyon gayreti ve mesleki bilgisi, İhtiyat Yzb. Thomas A Watterson gemiye çıkma harekâtındaki etkinliği, Astsubay Harold L. Smith topun onarımı ve 2 bin milden fazla yol kateden ana motor ve dizel jeneratörlerin bakımı, Astsubay William J. Stephens ana motorlarının ve torpidoların bakımı, Astsubay James H. Munn sorumluluk bilinci ve gayreti, Çavuş Thomas W. Jackson nişancılıktaki başarısı, Onbaşı Percy W. Adams görev süresince gösterdiği gayreti nedeniyle takdire layık görülmüştür.⁵³³

⁵³¹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 253.

* Sintine: Bir tekne veya geminin su hattı altında kalan iç kısmına verilen isimdir. Yağlı ve kirli sular bu bölümde birikir.

⁵³² The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

⁵³³ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

HMS Adamant Komutanı Yarbay C. G. Brodie bu raporu 16 Eylül 1915 tarihinde Amiral de Robeck'e göndermiş, raporu okuyan Amiral kendisinden denizaltıda meydana gelen sızdırmazlık sorunuyla ilgili teknik bilgi talep etmiştir. Brodie üç gün sonra gönderdiği rapora göre; topun kaidesinde meydana gelen arıza Nara geçişi sırasında dolanan 9 cm çapındaki çelik tel nedeniyle meydana gelmiş, kış ufki dümenlerin bağlantı noktasındaki sızıntı ise Kuzey Denizi'nde karşılaşılan ağır deniz şartlarında başlamış ve giderek artmıştı. Ana balast sarnıcındaki deliğin nedeni tankın boyasının uygun şekilde yapılmamasından kaynaklanan korozyondur. Ana motorların titreşimli çalışması ise E sınıfı denizaltıların ilk grubunda olan dizayn hatası kaynaklı olup, tersanede onarım gerektiriyordu.⁵³⁴

Brodie'nin gönderdiği teknik raporu da değerlendiren Amiral de Robeck E-2 denizaltısının görevine ilişkin 23 Eylül 1915 tarihinde Denizcilik Bakanlığına bir telgraf göndermiştir. Burada; Nara'daki ağa takıldığında sarnıçlarına su alarak kurtulma manevrası yapan Stocks'un bu davranışının diğer denizaltı komutanlarına örnek teşkil ettiğine değinen Amiral, T.N.T. başlıklı torpidoların pamuk barutuna sahip olanlara kıyasla daha etkili olduğunun 20 Ağustos günü batırılan gemi örneğinde de görüldüğünü ayrıca 26 Ağustos günü Boğaz içerisine giren E-2'nin bir gemi batıramasa da iyi bir performans sergilediğini belirtmiştir.⁵³⁵

Yzb. Lyon'un yüzerek çıktığı iki yelkenliyi tahrip etmesinin övgüye değer olduğunu vurgulayan de Robeck, ertesi gün Küçükçekmece demiryolu köprüsüne düzenlenen saldırıda kendisine ne olduğunun tespit edilemediğini ancak sahilde bir çatışma yaşanmamasının yüzerken kalp krizi geçirmiş olma ihtimalini ön plana çıkardığını ifade etmiştir. Onun kaybının, denizaltının faaliyetlerini kısıtladığını, bu olay sonrasında yetişmiş personel kaybına neden olabilecek riskli girişimleri yasakladığına dair emir verdiğini belirtmiştir. Amiral de Robeck, E-2'nin 32 gün ile Marmara'da bir seferde en uzun süre kalan denizaltı olduğunu belirttiği raporunun son bölümünde; susuzluk başta olmak üzere zorlu koşullara göğüs geren personeli överek Komutan Bnb. David de B. Stocks'un Üstün Hizmet Nişanıyla, diğer personelin de uygun şekilde ödüllendirilmesini teklif etmiştir.⁵³⁶

Amiral de Robeck'in yaptığı teklif uygun görülmüş ve E-2 Komutanı Bnb. Stocks 12 Kasım 1915 tarihinde Üstün Hizmet Nişanıyla taltif edilmiştir. Bahse konu karar 19 Kasım

⁵³⁴ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Cdr. C.G. Brodie).

⁵³⁵ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

⁵³⁶ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

1915 günkü The London Gazette’de yayımlanmış ve gazetenin bir nüshası Denizcilik Bakanlığı tarafından 29 Kasım 1915 tarihinde Amiral’in kararghına gönderilmiştir.⁵³⁷

E-2 denizaltısı 13 Ağustos-14 Eylül 1915 tarihleri arasını kapsayan görevinde yedi adet torpido hücumu gerçekleştirmiş, bunların yalnızca ikisi başarılı olmuş ve Samsun mayın gemisi ile Sakız karakol botu batırılmıştır. Dört nakliye gemisi ile bir gambota gerçekleştirilen hücumlar başarısız olmuş, torpidolar kovanı terk etse de hedefle buluşturulamamıştır. Bu yönüyle değerlendirildiğinde %28,5’luk isabet oranına sahip olan E-2’nin torpido hücumlarının oldukça başarısız olduğu söylenebilir.

E-2’nin performansı top atışları açısından değerlendirildiğinde de ortaya parlak bir tablo çıkmamaktadır. Görev öncesinde denizaltının 57 mm çapındaki topu, tahrip gücü daha fazla olan 76 mm’lik topa değiştirilmiştir. Ancak Boğaz geçişinde Nara’daki denizaltı engeline takıldığı için kaidesi zarar gören bu topun etkin kullanımı mümkün olmamıştır. Normal şartlarda gemi imkânlarıyla tamiri mümkün olmayan top, uzun çalışmalar sonucunda yeri değiştirilerek atış yapabilir hale getirilmiş ancak menzilinde önemli bir kayıp meydana gelmiştir.

Stocks görev periyodunda nakliyatın denizden karaya kaymasının sonucu olarak hedef bulma açısından sıkıntı yaşamış, bu nedenle yükü ve rotası ne olursa olsun hemen hemen karşılaştığı her tekneyi batırmıştır. Bu yönüyle Marmara’ya giren diğer denizaltılar gibi savaş suçu işlemiştir. Denizde hedef bulamaması E-2 Komutanının kara hedeflerine yönlenmesine neden olmuş, bunun sonucu olarak sahile yakın geçen yollardaki askeri birlikler ve demir yolları zaman zaman bombalanmıştır. Hatta bunu yeterli görmeyip, çok riskli bir şekilde E-11 denizaltısının Eskihisar’da yaptığının benzerini Küçükçekmece’de yapmaya çalışmış, bunun bedeli Yzb. Lyon’un kaybıyla ödenmiştir.

E-2 denizaltısı 15 Ağustos sabahı İmralı Adası açıklarında önce deniz uçağı ve hemen ardından bir muhrip tarafından baskı altında tutulmuştur. Bu noktada Marmara Denizi’nde koordineli bir arama çalışması yapıldığı söylenebilir.

⁵³⁷ The National Archives, ADM M 07568/15 (Telegram from Admiralty, 29 November 1915); The London Gazette, 19 November 1915.

3.10. HMS E-7 Denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı Geçme Girişimi ve Batırılışı

E-11 denizaltısının 3 Eylül 1915 tarihinde görevini tamamlayarak geri dönmesi sonrasında onun yerini almak ve Marmara'da kalan tek denizaltı olan E-2'ye destek vermek üzere E-7 denizaltısı görevlendirilmiştir. E-7 Komutanı Bnb. Cochrane harekât öncesinde Komodor Keyes ile bir görüşme yaparak *“Haliç'te hasar meydana getirmek için üçüncü kuşaktan dedesi ünlü denizci Lord Dundonald'ın maceralarıyla yarışabilecek bir plan yaptığından”* bahsetmiştir.⁵³⁸

İlk görevi üzerinden 40 gün geçtikten sonra hazırlıklarını tamamlayan E-7 denizaltısı 4 Eylül saat 02.00'de Aydıncık Koyu'ndan avara etmiştir. Ay ışığının aydınlattığı çok sakin bir havada Boğaz girişine kadar satıhta ilerleyen denizaltı sahilden görülmek için saat 05.00'te Alçıtepe hizasında dalışa geçmiştir. Saat 06.30'da mevkisini belirlemek için Kilitbahir'in 200 yarda açığında periskop umkuna çıktığında sahildeki bataryalar tarafından ateş altına alınsa da herhangi bir isabet almamıştır. Saat 07.30'da Nara'ya yaklaştığında denizaltı ağ maniasına ait şamandıraları gören Cochrane, rotasını ağı dik açıyla geçecek şekilde değiştirerek 30 metreye dalmış ve süratini 7,5 kts'a yükseltmiştir.⁵³⁹

Bu derinliğe indikten kısa bir süre sonra baş tarafından ağı delmeye başlayan denizaltının sancak pervanesi ağa dolanmış ve üzerine yük binen sancak motor stop etmiştir. Denizaltının ilerleme hızını korumak için iskele motorunu tam güçte çalıştıran Cochrane, pruvanın sancağa kaymaması için dümeni iskele alabandaya basmıştır. Yalnızca iskele motorun çalışmasına rağmen ağa takıldığı için iskeleye dönmeye devam etmiştir. On dakika sonra ağın kuzeyinde paralel duruma gelen denizaltının sancak pervanesi kurtulsa da gövdesi bütünüyle ağa dolanmıştır. Bunun üzerine kurtulmak için güneye dönmeye karar veren Cochrane bu düşüncesini gerçekleştirememiştir.⁵⁴⁰

Saat 08.30'da denizaltının birkaç yüz metre yakınlarında bir mayın patlasa da herhangi bir hasara neden olmamıştır. 18 ila 40 metre arasında değişen derinliklerde tam yolla ileri ve tornistan yönde yapılan ve iki saat süren manevralar sonunda denizaltı ağın bir kısmını yırtsa da güneye dönse de ağdan kurtulmayı başaramamıştır. Saat 10.30'da daha yakın bir noktada gerçekleşen ve hasar oluşturmeyen mayın infilakı sonrasında denizaltı, ağ içerisinde daha rahat hareket edebilecek konuma gelmiştir. Denizaltıyı batırma çabalarının,

⁵³⁸ Keyes, *a.g.e.*, p. 430.

⁵³⁹ The National Archives, ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁵⁴⁰ The National Archives, ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

ağdan kurtulmalarına olanak sağlayabileceğini düşünen Cochrane hava kararına kadar dipte kalmaya, sonrasında görülmeden satha çıkmayı denemeye karar vermiştir. Saat 14.00'te bataryaların giderek zayıflaması nedeniyle manevra yapmaya bir süre ara verilmiş ve motorlar stop edilmiştir.⁵⁴¹

Bu süre zarfında gizlilik dereceli evraklar tedbir amaçlı yakılarak imha edilmiş, saat 18.40'ta denizaltının çok yakınında gerçekleşen patlama sonucunda aydınlatma lambaları ve boru devreleri zarar görmüştür. Patlamanın şiddetiyle ağın hasar almış olması umuduyla motorlar start edilerek kurtulma manevrası yapılmışsa da fayda sağlanamamıştır. Çevredeki gemilerin varlığı nedeniyle gece de satha çıkarak ağdan kurtulamayacağını değerlendiren Cochrane, personeli tahliye etmek ve sonrasında denizaltıyı patlayıcıyla tahrip etmek için satha çıkmıştır. Sarnıçlarını boşaltmasıyla birlikte kolayca satha çıkan denizaltının yelkeni sahil bataryaları ve çevredeki üç motorbot tarafından ateş altına alınmıştır. Atışlar kesilince Yzb. John Scaife personeli teslim olmak için güverteye çıkarmıştır. Denizaltının üzerine aborda olan iki motorbota bindirilen personel Alman denizaltıcı subayların nezaretinde esir alınmıştır. Personelin tahliye edilmesi sonrasında patlayıcı dolu denizaltıyı batırmak için zaman ayarlı fünüye ateşleyen Cochrane, tüm sarnıçların valflerini açarak denizaltıyı terk etmiştir. Batarken meydana gelecek patlamayla müteakip denizaltı geçişlerini kolaylaştırmak için ağın parçalanması amaçlanmışsa da içeri giren suyun etkisiyle ıslanan fünüye görevini yapamamıştır.⁵⁴² Denizaltının üçü subay olan 28 personelinin tamamı denizden kurtarılarak esir edilmiştir.⁵⁴³

Esir edilen denizaltı personelinin sorguları Goncasuyu Telsiz İstasyonunda Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti olarak görev yapan Tevfik Rıza Bey tarafından yapılmıştır. İlk olarak Cochrane'in ifadesini alan Tevfik Rıza Bey, elde ettiği bilgileri günlüğüne şu şekilde kaydetmiştir:

“Salı (5 Eylül) sabahı bir telefon geldi. Gece ele geçirilen bir denizaltıdaki esirleri sorgulamak üzere Genel Karargâhtan çağrılıyorum. Hemen oraya ulaşıyorum. Şu an Çimenlik'teyim. Önce kumandanı sorguluyoruz. Uzunca boylu, bıyıklı, albino tipli biri. İyi

⁵⁴¹ The National Archives, ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁵⁴² The National Archives, ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane). Denizaltıyı batıracak patlayıcı donanım, Astsubay Bob Sims tarafından 15 dakika ayarlı fünüye bağlı ve her biri 3 kg pamuk barutuna sahip 30 adet tenekeden oluşuyordu. Rudenno, *a.g.e.*, s. 256. E-7 denizaltısının batık mevkii ve günümüzdeki durumuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, s. 180-183

⁵⁴³ Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.* C. II, s. 58. Yaklaşık 42 metre derinlikte batan E-7 denizaltısının konumu için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, s.180-183.

donanımlı, ancak tüm soruları cevaplayamayacağını söyledi. Pekâlâ. E-7 denizaltısı İngiltere'den Haziran başında ayrılmış. Ayın 29'unda Mondros'a gelmiş. Bir zorlukla karşılaşmadan Marmara Denizi'ni geçiyorlar, 25 gün Marmara Denizi'nde kalıyorlar. Değişik boyutlarda 17 yelkenli ve 6 büyük gemiyi batırıyor, yiyecek olarak az miktarda bisküvileri kalınca Marmara'dan ayrılıyorlar. Dönüşte ufak tefek zorluklarla karşılaşmışlar. Ayın 3'ünde (Eylül) Cuma günü E-12 tipi bir denizaltı⁵⁴⁴ çıkıp ağ maniasından geçiyor. 4 Eylül Cumartesi sabah saat 3'te E-7 Seddülbahir önünde suyun altına giriyor. Saat 7'de denizaltı ağ maniasının önüne geliyor, 12 saat orada kalıyor. Akşam 7'de suyun yüzüne çıkarak 25 asker ve 13 subay⁵⁴⁵ olmak üzere esir alınıyorlar. Gemi 900 tonajlı, su üstünde 15 mil, suyun altında ise 9 mil yapmaktaymış. Benzinle çalışan 100 beygir gücünde 2 tane motoru varmış. 200 volt, 600 amperlik bir bataryası, 4 adet torpido fırlatma aparatı, 8 torpido ve 4 tane de yedek torpidoya sahipmiş. Yaklaşık 3000 kilo da benzini varmış. Kumandan ciddi olarak İngilizlerin Boğaz'ı geçip İstanbul'a ulaşacaklarına inanıyor. Himm! Ayrıca savaşın sonunda galip geleceklerine de inanıyor...''⁵⁴⁶

Savaşın sonuna kadar çeşitli esir kamplarında bulunan Bnb. Cochrane esaretten kurtulduktan sonra Gazimağusa'da 15 Eylül 1918 tarihinde kaleme aldığı raporunda E-7'nin batışını bu şekilde anlatırken, denizaltının dipte bulunduğu süre içerisinde satıhta yaşananlar Hermann Lorey ve Edwyn Gray tarafından şöyle ifade edilmiştir: “Nara'daki ağ maniasına takılan E-7 denizaltısı kurtulmaya uğraşıyordu. Müstahkem Mevki emrinde denizaltıyı batıracak tahrip vasıtası bulunmadığından UB-14 Komutanı Bnb. Heino von Heimbürg ile birlikte bir tekneye binen Herzig isimli er bir demet tahrip fişegini denize sarkıtarak 40 metre derinlikte denizaltı üstünde infilak ettirdi. Denizaltı yara aldı ve satha çıkmak zorunda kaldı.”⁵⁴⁷

Konuya ilişkin kaynaklar birlikte değerlendirildiğinde; Cochrane'in raporunda mayın infilakı olarak belirttiği son patlamanın bu personel tarafından gerçekleştirilmiş olması ihtimal dahilinde görülmektedir. Buna göre U-14 denizaltısı personelinin, her ne kadar teslim olmasında doğrudan bir etki yapmasa da takılı kaldığı ağda on iki saate yakın mücadele eden denizaltının teslim olmasını hızlandırdığı söylenebilir.

⁵⁴⁴ Cochrane'in bahsettiği denizaltı, Marmara'daki görevi hitamında 3 Eylül 1915 tarihinde Boğaz'dan çıkan E-11'dir.

⁵⁴⁵ Subay sayısının 3 yerine sehven 13 olarak yazıldığı değerlendirilmektedir.

⁵⁴⁶ V.Türkan Doğruöz, E.Yasemin Yücetürk, Raşit Gündoğdu (haz.) “Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti Tevfik Rıza Bey'in Çanakkale Günlükleri”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, ss. 170-171.

⁵⁴⁷ Gray, a.g.e., (1971), p. 167; Lorey, a.g.e., s. 425.

4 Eylül günü denizaltı ağ şamandıraları arasına mayın döküş faaliyetiyle uğraşan Bnb. Nazmi Bey de E-7 denizaltısının batışını günlüğüne şu ifadelerle kaydetmiştir: *“Saat 09.05’te üçüncü mayını altıncı ağ şamandırasının hizasına attık. Bir düşman denizaltısı ağlara yakalandı. Atılan Rus mayınlarından birini suyun yüzeyine çıkardı. Adı geçen mayın filika ile bağlanarak ve Bolayır yedeğine verilerek çekilirken tüfek kurşunu ile vurularak batırıldı. Ağlara takılan İngiliz denizaltısı suyun yüzeyine çıkararak mürettebatı teslim olmuş, fakat denizaltının valfleri açık olduğu için batmıştır. Personeli 3 subay ve 25 neferdir. Denizaltının ismi E-5’tir.”*⁵⁴⁸ Lorey’in aksine denizaltının batışını genel ifadelerle anlatan Nazmi Bey’in anılarında Alman denizaltıcı subaylardan bahsetmediği görülmektedir.

Raporunda personelin disiplini ve cesaretini öven Cochrane, denizaltının oldukça yakınında gerçekleşen üçüncü patlamanın şiddetine rağmen, o sırada istirahat halinde olan personelin büyük bir soğuk kanlılık ve süratle tüm mahalleri donattığını ve durum raporu verdiğini belirtmiştir. Ağa takılması sonrasında üzerindeki bakır parçacıkları eriyen sancak elektrik motorunun onarımını gerçekleştiren Astsubay R.W. Sims’in çabalarını da takdir etmiştir. Ayrıca esir edildikten sonra İstanbul’a götürülene kadar geçen birkaç gün kendilerine iyi muamele edildiğini belirten Cochrane, İstanbul’da ise hapisanedeki olumsuz koşullar nedeniyle sıkıntı yaşadıklarını ifade etmiştir.⁵⁴⁹

Yayımlanan bu rapor sonrasında; E-7’nin takıldığı ağdan kurtarılması için çaba sarf eden, kurtarılma ihtimalinin ortadan kalkınca denizaltının ve gizlilik dereceli evrakların ele geçmesini engelleyen Cochrane’in erken terfi etmesi ve Astsubay R.W. Sims’in Üstün Hizmet Madalyası ile mükafatlandırılması gündeme gelmiştir. Cochrane konusunda komuta kademesinde görüş ayrılığına neden olan bu durum neticesinde; Sims’e Üstün Hizmet Madalyası taltif edilmiş, E-7 Komutanına ise herhangi bir ödül verilmesine gerek duyulmamış, olaydaki gayretinin yayımlanması için gazetelere bilgi notu gönderilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁵⁰

Nara ile Bigalı arasında 29 Haziran 1915 tarihinden itibaren ilk parçaları konulmaya başlanan ve 28 Temmuz’da tamamlanan denizaltı ağına takılan E-7 denizaltısı İngiliz donanmasının Çanakkale’de kaybettiği ikinci denizaltı olmuştur. E-7’nin batışı İtilâf komuta

⁵⁴⁸ Nazmi Bey’in denizaltının ismini günlüğüne sehven E-5 olarak yazdığı değerlendirilmektedir. Bkz. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 94.

⁵⁴⁹ The National Archives, ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

⁵⁵⁰ The National Archives, ADM M 024812/18 (Telegram of British Commander in Chief Mediterranean Station, 20 November 1918).

kademesinin Marmara'ya ulaşma konusundaki kararlılığını değiştirmemiş, ilerleyen dönemde de denizaltı faaliyetleri kesintisiz olarak devam etmiştir.

3.11. HMS E-12 Denizaltısının Son Görev Periyodu (16 Eylül-25 Ekim 1915)

E-12 denizaltısı motor arızası nedeniyle kısa süren ilk görevi sonrasında Malta'da onarıma tabi tutulmuştur. Fırsattan istifadeyle 57 mm çapındaki topu daha etkili olan 102 mm'lik topla değiştirilen denizaltı onarım sonrasında ikinci kez görevlendirilmek üzere Mondros Limanı'na ulaşmıştır.⁵⁵¹ 11 Eylül sabahı saat 06.00'da Jed muhribinin refakatinde avara etmiş ve saat 13.00'te Aydıncık Koyu'na ulaşmıştır.⁵⁵² Denizin sakin olduğu 16 Eylül'ün ilk saatlerinde Bnb. Bruce komutasında Aydıncık Koyu'ndan refakatsiz ileri harekete geçen E-12, satıhta ilerleyerek Boğaz'a girmiş ve saat 05.00'te Soğanlıdere açıklarında dalışa geçmiştir. Bir saat sonra Kilitbahir'i dönmüş, bir saat 07.00'de Nara'daki denizaltı ağını 24 metre derinlikte sorunsuz bir şekilde geçmiştir. Sonrasında 21 metre derinlikte kuzeye yükselmeye devam etmiştir. Saat 09.00'da Gocuk Burnu önlerinde tespit ettiği 2-3 bin ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği siyah bacalı ve iki direkli buharlı bir gemiye torpido hücumu geliştirmiştir. Torpidonun patlama sesini duyan Bruce, yakınında bulunan küçük bir karakol gemisi nedeniyle periskobunu kullanamadığı için sonucunu görememiştir.⁵⁵³

Saat 14.00'te bataryalarını şarj etmek için Gelibolu'nun yaklaşık sekiz mil doğusunda satha çıkmış ve karargâh ile telsiz irtibatı kurmuştur. Rüzgarın poyrazdan kuvvetli estiği 17 Eylül günü Şarköy açıklarında tespit ettiği bir muhribi atış menziline alamadığından hücum geliştirememiştir. 18 Eylül'de dalmış durumda Tekirdağ önlerini kontrol eden Bruce, herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. Sonrasında İmrallı Adası açıklarında tespit ettiği Sivrihisar torpidobotu ile 8 bin yarda mesafeden çatışmaya girmiştir. Raporunda dördüncü atışta kışından isabet alan torpidobotun İstanbul yönünde uzaklaştığını

⁵⁵¹ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 169.

⁵⁵² Jed muhribinin 11 Eylül 1915 tarihli jurnali için bkz. https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-10-HMS_Jed.htm (Erişim Tarihi: 10.06.2024).

⁵⁵³ Bruce raporunda görev dönüşünde gemiyi batmış olarak gördüğünü ifade etmiştir. The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce). 1900 yılında inşa edilen ve 3125 grostonluk Avusturya bandıralı Bitinia kendisini korumak için üzerine aborda durumda olan iki yelkenliyle batmış, kurtarılıp İstanbul'a yedeklenene kadar haftalarca yarı batık durumda kalmıştır. Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 52.

belirten Bruce, Sivrihisar tarafından yapılan atışların kendisine 2 bin yarıdan daha yakına düşmediğini iddia etmiştir.⁵⁵⁴

19 Eylül'de Mudanya önlerine giden denizaltı, sahildeki cephaneliği bombardıman ederek sekiz kez isabet sağlamış ve karşılık veren bataryaları susturmuştur. Tren yoluna da zarar veren E-12 iki yelkenli tekneyi batırdıktan sonra İzmit Körfezi'ne yönelmiştir. Bir muhrip ve torpidobot tarafından dalmaya zorlanana denizaltı sis nedeniyle bir şey göremediği 20 Eylül'de Körfez'den dışarı çıkmıştır. 21 Eylül günü E-12 denizaltısı Marmara Adası açıklarında yaklaşık 3 bin ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği bir canlı hayvan ve erzak taşıyan bir nakliye gemisinin⁵⁵⁵ yolunu kesmiş, dur ihtarına uymayan gemi ateş açılarak durdurulup mürettebatı tahliye edildikten sonra top ateşiyle batırılmıştır. Sonrasında Bandırma yakınlarında tespit ettiği altı yelkenliyi top ateşiyle batıran denizaltı, sahilden yaklaşık 1800 yarıda mesafeden tüfeklerle ateş altına alınca bölgeden uzaklaşmıştır.⁵⁵⁶

Havanın bozduğu 22 Eylül'de Gelibolu açıklarına giderek telsiz irtibatı kuran denizaltı herhangi bir gemiyle karşılaşmadığı gibi sahilde de askeri birlik hareketi tespit etmemiştir. E-12 denizaltısı ertesi günü Marmara'nın en batısında geçirmiş ve iki hastane gemisi dışında bir temas görmemiştir. Bruce fırtınanın devam ettiği 24 Eylül'de Marmara'nın kuzey sahillerinde kalarak sonradan hastane gemisi olduğunu anladığı dört buharlı gemiyi takip etmiş ayrıca kıyıya yakın olarak batıya ilerlemekte olan bir muhribi tespit etmiştir. 25 Eylül günü Marmara Denizi'nin doğu yarısında karakol yaptığı açıkça belli olan iki muhribi görüp dalan Bruce, raporunda bu bölgede karakol gemilerinin sıklıkla görüldüğünü ancak sürekli değişen rota ve süratleri nedeniyle hücum etmenin çok zor olduğunu belirtmiştir.⁵⁵⁷

26 Eylül sabahı Bakırköy açıklarında dalarak hava kararına kadar suyun altında kalan denizaltı sahildeki barut fabrikası ile Prens Adaları arasında karakol görevi icra eden iki muhrip görmüştür. Poyrazın kuvvetli olduğu ertesi sabah gün doğumundan hemen önce Bakırköy önlerinde satha çıkarak barut fabrikasını bombardıman etmek istemişse de bölgede bulunan bir muhrip tarafından engellenmiştir. 28 Eylül'de İzmit Körfezi girişinde odun ve meyve yüklü üç yelkenliyi batıran E-12, iki muhrip tarafından dalmak zorunda bırakılmış,

⁵⁵⁴ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce). Bruce'un raporunda Antalya sınıfı bir torpidobot olarak tanımladığı Sivrihisar, girdiği bu çatışmada isabet almamıştır. E-12 Komutanının hız artıran geminin dumanını isabet işareti olarak görmüş olması muhtemeldir. Rudenno, *a.g.e.*, s. 257.

⁵⁵⁵ 1902 yılında inşa edilen 438 tonluk Kesendire isimli gemi. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 52.

⁵⁵⁶ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁵⁷ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

yoğun sis nedeniyle Körfez'e gitmekten vazgeçmiştir. Şiddetli esen rüzgarın ardından oluşan sisi, havanın düzeleceğinin işareti olarak kabul eden Bruce batı yönünde ilerlemeye karar vermiştir.⁵⁵⁸

Ertesi gün Tekirdağ açıklarında bir yelkenli batıran denizaltı, kendisini gördükten sonra geri dönen bir muhrip tespit etmiş sonrasında telsiz irtibatı kurmak üzere batıya ilerlemeye devam etmiştir. Şarköy açıklarında top atışına maruz kalan E-12, sahildeki topları susturuncaya kadar bu ateşe karşılık vermiştir. Rotası üzerinde karşılaştığı dört yelkenliyi daha batırmış ve sonrasında muhabere kurmayı başarmıştır. Güneş batmadan yaklaşık yarım saat önce motorunda bir uçağın saldırısına uğrayan denizaltı, 30 yarda pupasına düşen iki bombadan şans eseri hasar almadan kurtulmuştur. Yaklaştığı fark edilmeyen uçağın yükselirken ses çıkarmaması Bruce'un motoruna susturucu takıldığını düşünmesine neden olmuştur.⁵⁵⁹

30 Eylül'de Marmara'nın kuzey sahillerinde bulunan denizaltı sis nedeniyle herhangi bir gemi görmemiş, 1 Ekim günü Bandırma önderinde satıhtayken bir uçağın saldırısına uğramıştır. Bomba bırakmayan uçağın geçişi sırasında dalışa geçen E-12 öğleden sonra sisin etkisini artırması nedeniyle bugün de herhangi bir gözlem yapamamış ve geceyi dalışta geçirmiştir. 2 Ekim sabahı Bakırköy açıklarında satha çıktığında bir muhrip tarafından dalışa zorlanan denizaltı, gün boyunca karakol yapan gemilerden başka bir temasla karşılaşmamış ve geceyi bu bölgede dipte geçirmiştir. Ertesi gün bir muhribe hücum etme girişimi yeterince yaklaşamaması nedeniyle başarısız olmuştur. 4 Ekim'de uygun mesafesine girdiği başka bir muhribe kovanın emniyet valfinde meydana gelen arıza nedeniyle hücum edememiştir. Bruce hava kararmadan önce 2 Ekim günü Marmara Denizi'nde göreve başlayan H-1 ile randevu tesis etmiş, Marmara'nın doğusunda karakol yapmasını emrettiği denizaltıyla 7 Ekim günü buluşmak için plan yapmıştır.⁵⁶⁰

5 Ekim günü Tekirdağ önlerinde küçük bir buharlı gemiyi, sonrasında 17 yelkenliyi batırmıştır. İlerleyen saatlerde Marmara Ereğlisi önlerinde bir batarya tarafından ateş altına alınsa da atışlar kısa düştüğünden herhangi bir tehlike yaşamamıştır. E-12 gün batımından yaklaşık yarım saat önce bir uçak tarafından saldırıya uğramışsa da erken fark ettiğinden 12 metre derinlikteyken üzerine bırakılan bomba olumsuz bir etki yaratmamıştır. 6 Ekim'de

⁵⁵⁸ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁵⁹ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶⁰ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

karargâh ile telsiz bağlantısı kuran denizaltı, sonrasında sahili kontrol ederek Gelibolu önlerine kadar ilerlemiş, intikal eden herhangi bir askeri birlik veya gemi görememiştir. Akşam saatlerinde bir uçak tarafından saldırıya uğrasa da hasar almamıştır.⁵⁶¹

7 Ekim günü planlanan şekilde H-1 denizaltısıyla randevu tesis edilmiş, bir takım ufak onarımlar yapılmıştır. Sakin geçen gün boyunca personel yıkanma ve temizlik yapma fırsatı bulmuştur. Sonraki dört gün boyunca Bruce hücum edecek hedef bulmakta zorlanmıştır. 8 Ekim günü barut fabrikasını bombardıman etmek için Bakırköy açıklarında satha çıkan E-12, sis nedeniyle yeterli görüşün olmadığından ateş açmaktan vazgeçmiştir. Ertesi gün tekrar aynı noktada satha çıkmış, bir muhribin kendisine engel olması üzerine bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Öğleden sonra satha çıkarak kovaladığı bir torpidobotu atış menziline alamadığından hücum edememiştir. 10 Ekim günü gittiği Şarköy açıklarında da iki buharlı gemi tespit eden Bruce, dalarak takip ettiği gemilere hava kararmadan yaklaşmayı başaramamış, ertesi sabah hücum için tekrar Şarköy önlerine gittiğinde gemileri görememiştir. Sonrasında Gelibolu önlerine kadar kontrol edilen sahil boyunca herhangi bir temas tespit edilmemiştir.⁵⁶²

12 Ekim'de Gelibolu önlerinde tespit ettiği bir gambota torpedo hücumu geliştiren denizaltı, ani rota değişikliği yapması nedeniyle hedefini vuramamıştır. Sonrasında Gocuk Burnu'na kadar olan bölgeyi kontrol etmiş, geri dönüşte Lapseki önlerinde tespit ettiği buharlı bir gemiye iki torpedo ateşlemiştir. İlk boşa giden torpidolardan ikincisi hedefini iskele bordasından vurmuştur. İsabet kaydettiği geminin iskeleye yattığını gören Bruce, çevrede bulunan bir gemi tarafından dalmaya zorlandığından atışının yarattığı etkiyi detaylı olarak tespit edememiştir. Akşam saatlerinde karargâh ile telsiz bağlantısı kurulmuştur. Poyrazın şiddetli estiği üç gün boyunca Bandırma, Yeşilköy ve Mudanya arasında seyreden E-12 herhangi bir temasla karşılaşmamıştır.

16 Ekim günü H-1 denizaltısıyla buluşan E-12 karakol planı yapmış ve günün kalanını temizlik ve bakım faaliyetleriyle geçirmiştir. Birlikte İzmit Körfezi'ne giden ve karakol yapan torpidobot ve muhripler dışında herhangi bir temasla karşılaşmayan denizaltılar ertesi gün erken saatlerde İmralı Adası açıklarındayken İstanbul'dan gelmekte olan Taşköprü gambotuna⁵⁶³ koordineli bir hücum geliştirmiştir. Torpido hücumu için uygun

⁵⁶¹ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶² The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶³ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 53.

menzile giremeyen E-12, satha çıkarak gambotu ateş altına alarak dalmış durumdaki H-1'in üzerine yönlendirmeye çalışmıştır. Birkaç kez isabet alan gambot karaya oturacak kadar kıyıya yakın seyretmeye başlamıştır. H-1 denizaltısı Taşköprü'ye bir torpido hücumu geliştirse de isabet kaydedememiştir. Sonrasında gözden kaybolan gambot saat 14.30 sularında Bandırma'ya ulaşmayı başarmıştır. Gambota yaklaşık 3 bin yarda mesafede bulunan ve periskobundan gelişmeleri takip eden H-1 denizaltısı, E-12'nin başarılı atışlarıyla birçok kez isabet kaydettiğini belirtmiştir.⁵⁶⁴

Gece boyunca Bandırma açıklarında kalan E-12 herhangi bir gemi hareketi görmemiştir. 18 Ekim'de güneş doğduktan hemen sonra Bandırma sahilinden 8 mil açıkta H-1 denizaltısıyla birlikte karakol yaparken büyük bir patlama sesi duyulmuştur. Sahildeki bataryaların açtığı ateş sonrası Yarhisar ve Basra muhriplerinin Körfez'den çıkarak İstanbul yönünde gittiğini gören denizaltılar dalışa geçmiştir. Atışlara bir anlam veremeyen denizaltılar Bandırma önlerini kontrol etmiş ve herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. Sonrasında İstanbul'a doğru ilerlemiş ve 19 Ekim sabahı saat 05.20 sularında satha çıkarak yaklaşık 8 bin yarda mesafeden Bakırköy'de bulunan barut fabrikasını ateş altına almıştır. Üçüncü atışından itibaren isabet sağlayan ve sonrasında üç kez daha hedefini vuran Bruce, atışa başlayan 150 mm çapında olduğunu tahmin ettiği top mermilerinin 100 yarda kadar yakınına düşmesi üzerine dalışa geçmek zorunda kalmıştır. Dalmadan önce büyük miktarda duman çıktığı görülmüştür.⁵⁶⁵

20 Ekim'de Gemlik Körfezi'ni kontrol eden E-12, körfezin kuzey kıyısında çok sayıda yelkenlinin arasında bulunan buharlı bir gemiye torpido hücumu geliştirmiştir. Geminin üzerine aborda durumda bulunan bir yelkenliye isabet ettiği görülen atış sırasında kolu ufki dümen dişlilerine sıkışan ve ciddi şekilde yaralanan Astsubay Samuel Bazill'e ilkyardım yapılması için denizaltının körfez dışına çıkması gerekmiştir.⁵⁶⁶

Sonrasında şiddetli yağın yağmur nedeniyle azalan görüş yeniden atış yapılmasını imkansız hale getirmiştir. Şiddetli poyraz esen 21 Ekim günü Marmara'nın kuzey sahilleri

⁵⁶⁴ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce). Meydana gelen çatışmada Taşköprü'de 2 subay ile 2 er yaralanmıştır. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 286.

⁵⁶⁵ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶⁶ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce). Bahse konu torpidonun patlamayan kısmı ilerleyen günlerde Armutlu sahiline vurmuş, herhangi bir kazaya neden olmadan denizden alınması için 28 Ekim 1915 tarihinde Bursa Valiliği tarafından Dahiliye Nezaretine telgraf çekilmiştir. Bkz. BOA, DH. ŞFR. 495/24.

kontrol eden ancak herhangi bir hedefe rastlamayan Bruce ilerleyen iki günde Marmara'daki diğer denizaltılarla buluşmuştur.⁵⁶⁷

22 Ekim günü H-1 ve iki gün önce Marmara'ya ulaşmayı başaran Fransız Turquoise denizaltılarıyla randevu tesis eden Bruce, kıdemli komutan olarak tecrübelerini paylaştığı denizaltı komutanlarına karakol yapacakları bölgeleri tebliğ ettikten sonra Şarköy'e gitmek üzere ayrılmıştır. Bruce, 23 Ekim'de, 17 Ekim günü Çanakkale Boğazı'nı sorun yaşamadan geçtiğini ifade eden E-20 denizaltısıyla buluşmuştur. Komutanından geçişi sırasında Gocuk Burnu önlerinde iki buharlı gemiyi torpidoyla batırdığı bilgisini almış, ayrıca 16 Eylül günü torpido hücumu geliştirdiği geminin de batmış olduğunu öğrenmiştir. E-12 denizaltısı akşam saatlerinde Gelibolu'ya doğru ilerlemiş ve telsiz irtibatı kurup dönme niyetini bildirdikten hemen sonra bölgeye gelen bir muhrip tarafından dalmaya zorlanmıştır.⁵⁶⁸

E-12 personeli dalgalı ve puslu 24 Ekim gününü dönüş hazırlıkları yaparak geçirmiştir. H-1 denizaltısıyla telsiz bağlantısı kurarak dönüş kararını bildirdikten sonra ilerlemeye başlayan denizaltı, denizin ve havanın çok sakin olduğu 25 Ekim sabahı gün doğumuyla birlikte silahlı bir römorkör tarafından dalmak zorunda bırakılmıştır. Saat 07.30'da Gelibolu'yu bordalayan E-12, mevhisini belirlemek için periskop umkuna çıktığı Karakova Burnu önlerinde 200 yarda mesafede bir muhrip tespit etmiştir. Periskobu fark eden muhrip, denizaltıyı takibe başlamış ve 20 dakika sonra periskop umkuna çıktığında ateş altına almıştır. Bir süre sonra muhribe iki römorkör daha katıldığını tespit eden denizaltı, takipten kurtulmak için Akbaş açıklarında dibe oturarak beklemeye başlamıştır. Bir saat sonra ilerlemeye devam eden E-12, rotasını ağa göre belirlemek amacıyla yaklaşık bir mil mesafede periskop umkuna çıktığında yakınındaki bir bot tarafından ateş altına alınmıştır. Bu nedenle geçiş için rotasını ayarlayamadan 24 metre derinlikte ilerlemek zorunda kalmıştır.⁵⁶⁹

Geçiş sırasında ağa takılan denizaltı iki dakika sonra aniden dengesini kaybetmiş ve başlı olarak hızla derine inmeye başlamıştır. Baş ufki dümeni 10° dalış konumunda kalan denizaltının açısını düzeltmek için tam yola çıkılmış ve ana balast sarnıcını tahliye edilmiştir. Bruce 48 metre derinlikte denizaltıya 40 tonluk bir pozitif sephiye kazandırarak başını 7° yukarıya getirmeyi başarsa da denizaltının batışı ancak 75 metrede durdurulmuştur.

⁵⁶⁷ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶⁸ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁶⁹ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

Kontrolsüz dalış sırasında basıncın etkisiyle yelkende bulunan gözetleme lumbuzu çatlamış, baş tarafta zayıflayan kapaklardan içeri giren suyun bataryalarla temas ederek zehirli klor gazı oluşturma tehlikesi ortaya çıkmıştır. Baş taraftaki ufki dümeni kullanmak için el donanımına geçilmiş ve böylece üç personelle her iki yönde 10’ar derecelik açı verilerek kısıtlı da olsa kontrol imkanına kavuşulmuştur. 75 metre derinlikte yaklaşık 10 dakika kaldıktan sonra kontrolsüzce yükselmeye başlayan denizaltı ancak 3,6 metrede kontrol edilebilmiştir. Yakın mesafede bulunan altı karakol botunun iskandil 15 metreyi gösterdiğinde atışa başlaması Bruce’un denizaltının bu derinlikten görülebilecek bir engeli sürüklediğini düşünmesine neden olmuştur.⁵⁷⁰

Ağa takıldıktan sonra çok kısa bir mesafe ilerlediğini fark eden Bruce, sürat artırarak pruvasını Kilitbahir’e çevirmiştir. Bu sırada kontrolü güçleşen ve iki kez süratle derine inmeye başlayan denizaltı 36 metrede durdurulabilmiştir. İki iskandili ve iki cayrosu arıza yaptığından periskobun üzerindeki iskandili ve ana cayroyu kullanarak 24 metre derinlikte ilerleyen denizaltı Kilitbahir’in güneyinde bir mayın teline takılmıştır. Bu engelden kurtulmak için tam yola çıkan ve dümenini alabandaya basan Bruce, yaklaşık dört dakikalık bir mücadele sonunda hem bu telden hem de Nara’dan itibaren sürüklediği engelden kurtulmuştur. Kurtulmanın etkisiyle Kilitbahir Kalesi’nin 150 yarda açığında aniden satha çıkan denizaltı dalana kadar geçen iki dakika içinde sahil bataryaları ve karakol botları tarafından yoğun bir şekilde ateş altına alınmıştır. Yelkeni ve gövdesi birkaç kez vurulan denizaltı daldıktan sonra Kilitbahir’den ateşlenen bir torpidonun hedefi olmaktan on yarda ile kurtulmuştur. Kısa bir süre sonra ateşlenen ikinci torpido da denizaltının yaklaşık elli yarda pupasından geçmiştir. Kepez açıklarında mevkiisini belirlemek için periskop umkuna çıktığında yaklaşık iki mil kadar pupasında iki büyük patlama ile Soğanlıdere’den ateşlendiğini tahmin ettiği torpido izine benzer bir iz görmüş ancak mesafenin fazla olması nedeniyle emin olamamıştır. Sonrasında 24 metrede ilerlemeye devam eden E-12, geçişin kalan kısmında herhangi bir denge problemi yaşamamış ve saat 17.00 sularında Seddülbahir açıklarında satha çıkarak refakatte Aydıncık Koyu’na ilerlemiştir.⁵⁷¹

Nazmi Bey E-12 denizaltısının dönüş seyrinde tespit edilmesi sonrasında yaşananları günlüğüne şu cümlelerle kaydetmiştir: *“13.00 sularında Nara ile Maydos arasında bir düşman denizaltısı görülerek Musul torpidobotu ve motorbotlar takibe başlamışlar ve*

⁵⁷⁰ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁵⁷¹ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

gördükçe üzerine ateş etmişlerdir. En sonunda adı geçen denizaltı Kilitbahir ile Çayağzı arasında suyun yüzeyine çıkmış ve kule üzerinde iki kişi de görülmüştür. Gerek motorbotlar ve gerek istihkamlardan atılan mermilerle denizaltının büyük ihtimalle kış üstü battığı zannedilmiştir. Kilitbahir Bataryası'ndan denizaltı üzerine atılan bir torpido Çimenlik'te baştan kara sahile çıkmıştır."⁵⁷²

26 Ekim 1915 tarihli raporunda; görev periyodunda sıklıkla kötü olan hava koşullarına rağmen genel sağlık durumunun iyi olduğunu belirten E-12 Komutanı, zor şartlar altında emrini uygulayan ve kendisine destek olan personeline ve özellikle dört kişiye ismen teşekkür etmiştir. Buna göre 2'nci Komutan Yüzbaşı Tristram Fox görevini layıkıyla yerine getirmesi, Yüzbaşı Reginald J. Brooke-Booth denizaltının 75 metreye indiğinde kapağı açık olan bataryalara su girmemesi için aldığı tedbir, Motorcu Astsubay Robert Mills altı hafta boyunca 2 bin milden fazla yol kateden ana motor ve dizel jeneratörleri faal halde tutması, Onbaşı Herbert Haggar ise topu kullanımı ve bakımındaki başarısı nedeniyle Bruce tarafından övgüye değer görülmüştür.

Amiral de Robeck E-12'nin Marmara Denizi'ndeki son görevine ilişkin Denizcilik Bakanlığına gönderdiği 3 Kasım 1915 tarihli raporda; E-12 denizaltısının 40 gün ile Marmara'da o güne kadar en uzun süre kalan denizaltı olduğunu ve bu denizde 57 mm'den daha büyük çapta bir topun ilk kez onun güvertesinde bulunduğunu belirterek, 18 Eylül günü Sivrihisar torpidobotu, 16 Ekim günü ise Taşköprü gambotu ile girdiği çatışmada etkin şekilde kullanıldığını vurgulamıştır. De Robeck, E-12 Komutanının görev sonuç raporunda övgüyle bahsettiği isimlere de yer verdiği raporda Yzb. Fox ve Yzb. Booth'un başarıları nedeniyle uygun madalyalar ile taltif edilmesini talep etmiştir. Ayrıca Marmara'da bulunduğu süre içerisinde çoğunlukla küçük bir gemi için zorlayıcı olan kötü hava koşullarında görev yapan ve dönüşü sırasında Boğaz'da karşılaştığı güçlüklerle büyük bir beceri ve soğukkanlılıkla mücadele eden Bnb. Bruce'a Üstün Hizmet Nişanı verilmesini teklif etmiştir. Yapılan tekliflerin uygun görülmesi üzerine 16 Aralık 1915 tarihinde Bruce Üstün Hizmet Nişanı, Fox ve Booth ise Üstün Hizmet Madalyası ile taltif edilmiştir.⁵⁷³

Dokuz gün süren ilk görevi sonrasında icra ettiği 39 günlük harekâtıyla Marmara'da o güne kadar en fazla kalan denizaltı olma unvanına sahip olan E-12'nin, görev periyodunda olumsuz hava koşullarından etkilendiği görülmektedir. Bruce'un sonuç raporuna göre 14

⁵⁷² Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 104.

⁵⁷³ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

gün şiddetli poyraz fırtınasının olduğu Marmara’da 7 gün süresince de yoğun sis etkili olmuştur. Deniz durumunun kötü olması E-12 tonajında bir geminin seyrini zorlaştırdığı gibi hedefi olabilecek küçük teknelerin seyrine müsaade etmeyerek hedef bulamamasına neden olmuştur. Radar, elektronik ve kızılötesi tespit imkanlarının bulunmadığı ve tek tespitin gözle yapıldığı o dönemde sis nedeniyle görüşün olmaması hedef tespitini ve kara bombardımanı yapılmasını imkansız hale getirmiştir.

Gerek olumsuz hava koşulları gerekse nakliyatın değişmesi nedeniyle uzun süre bir hedef bulamaması Bruce’u daha saldırgan olmaya teşvik etmiştir. 12 Ekim günü bir gambota attığı torpidonun boşa gitmesi sonrasında buharlı bir gemiye iki torpidoyla hücum geliştirmesi bunun örneğidir. Görev süresince beş torpido harcayan Bruce, yalnızca iki buharlı gemiye isabet kaydetmiştir. Torpidolarını etkin şekilde kullanamasa da E-12’nin bir denizaltı için büyük sayılabilecek 102 mm çapındaki topunu etkili şekilde kullandığı görülmektedir. Tren yolu ve barut fabrikası gibi kara hedeflerinin ateş altına alınmasında ve özellikle karşılık veren bataryaların susturulmasında küçük çaplı toplara kıyasla oldukça etkili olmuştur. E-12 Komutanı, Marmara’da birlikte bulunduğu denizaltılarla koordineli bir şekilde hareket etmiştir. Kıdemli komutan olarak görev periyodunun büyük ölçüde kesiştiği H-1 denizaltısı başta olmak üzere E-20 ve Turquoise denizaltılarının karakol planlarını yapan Bruce, karargah ile sıklıkla telsiz bağlantısı kurarak bilgi alışverişinde bulunmuş ve gelişmeleri yakından takip etmiştir.

Bruce bu süreçte yaptığı gözlemler sonucunda Marmara’nın doğu yarısında görev yapan muhriplerin karakol planını çıkarmış, ancak bu gemilerin rota ve süratlerinin çok değişken olması nedeniyle bir hücum geliştiremediğini belirtmiştir. E-12 denizaltısının görev periyodunda denizaltılara karşı farklı önlemlerinin de alındığı görülmektedir. E-11 ve E-2 denizaltılarına gerçekleştirilen hava hücumlarından sonra E-12’nin de farklı tarihlerde dört kez uçak saldırısına uğraması, Marmara’da denizaltılara karşı savunma tedbirlerinin arttığına ve değiştiğine bir işaret olarak gösterilebilir.

3.12. HMS H-1 Denizaltısının Görev Periyodu (2-31 Ekim 1915)

2 Ekim günü saat 02.45’te Aydıncık Koyu’ndan Yüzbaşı Wilfrid Bayley Pirie komutasında ve HMS Pincher muhribinin refakatinde ileri harekete geçen H-1 denizaltısı saat 04.35’te Seddülbahir’i bordalamıştır. Batarya tasarrufu için satıhta yol alan denizaltı, saat 05.15’te Soğanlıdere’nin iki mil batısında 24 metreye dalarak 6 kts ile ilerlemeye devam

etmiştir. Saat 06.10 ve 06.50’de periskop umkuna çıkarak mevkisini kontrol eden Pirie, tekrar 24 metre derinliğe inmiştir. Saat 07.25’te bordaladığı Kilitbahir’de akıntının şiddetiyle sancağa dönmeye başladığından dümeni yaklaşık 1,5 dakika süreyle iskele alabandaya basmak zorunda kalan denizaltı, dönüş sonrası planlı rotasına oturmayı başarmıştır. Saat 08.05’te Nara’daki ağdan geçmek amacıyla rotasını belirlemek için satha çıkan H-1, tekrar 24 metreye inerek süratini 8 kts’a çıkarmıştır. Yaklaşık beş dakika sonra derinliği ayarlamakta zorluk çeken denizaltı dibe çarpmış ve aniden 8,5 metreye yükselmiştir. Yaptığı manevralarla kontrolü yeniden sağlayan Pirie mevkisini belirledikten sonra ağa yönelmiştir.⁵⁷⁴

Saat 08.44’te ağdan geçerken bir telin denizaltının gövdesine sürtme sesi duyulmuş ve pervanelerinden birine dolandığı düşünülmüştür. Gözetleme lumbuzundan görüldüğü kadarıyla 6 cm çapında olduğu tahmin edilen çelik telin şans eseri pervaneye takılmaması⁵⁷⁵ üzerine 24 metre umkta 6 kts hızla Nara’yı dönen denizaltı saat 09.00’da periskop umkuna çıktığında ateş altına alınmıştır. Süratle aynı derinliğe inen H-1 saat 09.36’da mayın hatlarını ve denizaltı ağını geçerken tellere takılmaması için içeri katlanan ufki dümenlerini açmış, böylece denizaltıya kumanda etmesi daha kolay hale gelmiştir.⁵⁷⁶

Saat 10.00’da periskobunu yukarıya çıkardığında yine ateş altında kalmış, derine inerken yukarıda pervane sesi duymuştur. Saat 13.25’te Gelibolu’yu bordaladığında, oldukça sakin denizde görülmemesi için kısıtlı olarak kullandığı periskobuyla limanı kontrol etmiş ve herhangi bir gemi tespit edememiştir. Saat 14.20’de Marmara’ya ulaştığında boşalan bataryalarını şarj etmek için satha çıkmış ancak bir torpido muhribinin yaklaşması üzerine on dakika sonra dalmak zorunda kalmıştır. Saat 16.50’de yeniden satha çıkarak doğulu rotalarda bataryalarını şarj etmeye başlamıştır. Bu sürede telsiz irtibatı sağlamaya çalıştıysa da başarılı olamayan H-1, geceyi geçirmek üzere saat 21.00’de dalmıştır.⁵⁷⁷

3 Ekim sabahı saat 05.30’da satha çıkan denizaltı, geçiş için sökülen 57 mm çapındaki güverte topunu monte etmiş ve E-12 ile buluşmak için planlı randevu noktasına ilerlerken bataryalarını şarj etmiştir. Gün boyunca randevu noktasına yakın bir mevkide kalınsa da E-12 denizaltısı görülmemiştir. Ertesi gün erken saatlerde Bandırma Körfezi kontrol edilmiş, küçük bir buharlı gemi tespit edilse de atış menziline girilemediğinden

⁵⁷⁴ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁷⁵ Daha sonra satıhta yapılan kontrolde telin yalnızca periskobun gövdesini çizdiği görülmüştür.

⁵⁷⁶ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁷⁷ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

hücum edilememiştir. Saat 15.00'te satha çıkan H-1 randevu noktasına ilerlerken gördüğü küçük bir yelkenliyi kontrol etmiş, filikası olmadığından içinde altı sığınmacının bulunduğu teknenin gitmesine müsaade edilmiştir. Saat 16.30'da uzaktan egzoz dumanı görülen E-12 denizaltısıyla buluşma gerçekleşmiş, 7 Ekim'de yeniden buluşmanın kararlaştırıldığı görüşmede Marmara genelinde karakol planı yapılmıştır. Plana göre Marmara'nın doğusunun tahsis edildiği H-1 denizaltısı 5 Ekim'de Mara Burnu (Kurşunlu) ile Susurluk Çayı arasında kalan bölgeyi kontrol etmiş ve üç yelkenliyi top atışıyla batırmıştır.⁵⁷⁸

6 Ekim'de Gemlik Körfezi'ni kontrol eden Pirie, Mudanya tren garı rıhtımının batısına aborda durumdaki siyah bacalı, iki direkli ve yaklaşık bin ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği buharlı bir gemiye torpedo hücumu geliştirmiştir. Torpidonun isabeti sonrası meydana gelen patlamada Edremit gemisi üst güvertesine kadar batarken, rıhtımın doğusuna bağlı olan sarı bacalı ve iki direkli Rehber isimli gemi de hasar almış ve yarı batık duruma gelmiştir. Ayrıca rıhtımda kısmi hasar meydana gelmiştir.⁵⁷⁹ Bu sırada rıhtımın sonundaki bataryalardan denizaltının periskobuna ateş açılmıştır. H-1 denizaltısı saat 17.00'de Yarhisar muhribinin bölgeye gelmesiyle dalarak uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Geceyi dalışta geçiren denizaltı, saat 22.45 sularında üzerinden düşük devirli ve tek pervaneli bir geminin geçtiğini duymuştur.⁵⁸⁰

7 Ekim sabahı saat 10.00'da E-12 denizaltısı ile randevu tesis edilmiş, gün boyu iki denizaltı birlikte bulunurken personel yıkanma ve temizlik yapma imkanı bulmuştur. Ertesi gün iki denizaltı birlikte Yeşilköy açıklarına ilerlemiş, E-12 Bakırköy önlerini kontrol ederken, H-1 denizaltısı Küçükçekmece açıklarında bulunmuş, Yeşilköy'ün batı kıyısında yeni kurulduğu izlenimi veren bir fabrika tespit etmiştir. Gün batımından kısa bir süre sonra satha çıkan H-1, iki mavnayı yedekleyen bir römorkör görmüş ancak hava karardığı için herhangi bir saldırı gerçekleştirememiştir. 9 Ekim sabahı erken saatlerde satha çıkarak bir yelkenliyi durdurmuş, sekiz kişiden oluşan mürettebatın binebileceği bir filikanın bulunmaması üzerine yükü denize boşaltılarak gitmesine müsaade edilmiştir. Günün geri kalan kısmında E-12 denizaltısıyla birlikte Gemlik Körfezi'nde karakol yapmıştır.⁵⁸¹

⁵⁷⁸ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁷⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 125.

⁵⁸⁰ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie). 1887 yılında inşa edilen ve 287 groston ağırlığında olan Edremit ile 1890 yılında inşa edilen ve aynı tonajda olan Rehber onarılacak ayın sonunda faal hale getirilmiştir. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 53.

⁵⁸¹ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

Kuvvetli poyrazın hakim olduğu 10 Ekim günü dalmış durumda Büyükçekmece açıklarını kontrol eden Pirie, mürettebatını filikaya bindirdiği iki direkli bir yelkenliyi top atışıyla batırmıştır. Ertesi gün batarya bölmesinde meydana gelen sızıntı nedeniyle karakol görevine ara vermek zorunda kalmıştır. Sahil bataryalarının ve karakol gemilerinin etkisinin dışında onarım faaliyetlerini gerçekleştirmek için Marmara'nın ortasına giden denizaltıda sızıntının kaynağı tespit edilmeye çalışılmıştır. Öncelikle sızıntının kaynağı olan 2 numaralı ana balast sarnıcı boşaltılıp kontrol edilse de herhangi bir delik tespit edilememiştir. Batarya bölmesine giren suyun tahliyesi için bir düzenek yapılarak geçici bir çözüme ulaşılmış ancak sızan suyun yedek tatlı su sarnıcını da kirlettiği fark edilmiştir. Düzenegin yerine takıldığı sırada H-1, bölgeye gelen bir muhrip nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır.

12 Ekim günü İzmit Körfezi girişı ile Topçu Koyu ve Tuzla önlerini kontrol edilmiş, atış menzili dışında olan buharlı bir gemi hariç herhangi bir temasa rastlanılmamıştır. Dört gün süren fırtına, şiddetli yağmur ve sis keşif gözetleme faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Ağır deniz şartlarından etkilenmemek için bataryalarını şarj ettiği zamanlar dışında çoğunlukla dalmış durumda seyreden denizaltı, 14 Ekim günü tespit ettiği bir yelkenliyi bir kez top atışıyla vursa da dümen arızası nedeniyle elinden kaçırmıştır. 15 Ekim'de E-12 ile buluşmak için randevu noktasına gitse de bir gün sonra buluşabilmiştir. Görüşme sırasında yarım ton kadar tatlı su tedarik eden H-1 günün geri kalanını E-12 ile birlikte, onarım ve temizlik yaparak geçirmiş, sonrasında iki denizaltı İzmit Körfezi'ne gitmiştir.⁵⁸²

17 Ekim sabahı saat 07.15'te İmralı Adası açıklarında Taşköprü gambotunu tespit eden H-1 denizaltısı 900 yarda mesafeden bir torpido ateşlemiş, geminin rota değiştirmesi nedeniyle isabet kaydedememiştir. E-12'nin gambotu kovaladığını gören H-1 satha çıkarak ona dâhil olmuştur. E-12'nin dördüncü ve beşinci atışta isabet kaydettiğini gören Pirie, saat 09.54'te dalışa geçerek gambota yaklaştırmaya çalışmıştır. Taşköprü'nün uzaklaştığı görülünce Gemlik Körfezi'ne kaçmasını engellemek için satha çıkarak önünü kesmeye çalışmıştır. Saat 11.20'de İmralı Adası'nda bulunan iki topun attığı mermilerin yaklaşık 400 yarda yakınına düşmesi üzerine uzaklaşmak zorunda kalan H-1, 20 dakika sonra gambotu, dalmakta olan E-12 denizaltısının üzerine yönlendirmek için manevra yapmıştır. Ancak şiddetli sağanak yağmur, görüşü azaltarak gambotun Bandırma yönünde kaçmasını kolaylaştırmıştır. Hücum fırsatının ortadan kalkması üzerine H-1 denizaltısı, saat 14.30'da Fessenden osilatöründen sinyal göndererek durumu dalmış durumdaki E-12'ye bildirmiş,

⁵⁸² The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

mesajı alan denizaltı satha çıkmıştır. Böylece Marmara’da ilk kez su altından mesaj iletimi sağlanmıştır.⁵⁸³

H-1 denizaltısı havanın açması üzerine saat 15.45’te dalarak Bandırma Körfezi’ni kontrol etmiş, ancak kıyıya yakın gemileri tespit etmek için uygun olmayan görüş şartlarında yalnızca mendireğin içinde buharlı bir gemi tespit etmiştir. Saat 20.00’de Fessenden ile E-12’yi haberdar ederek geceyi geçirmek için dalışa geçmiştir. 18 Ekim sabahı satha çıkarak saat 07.45’te top atışıyla büyük bir yelkenliyi batıran Pirie, Bandırma sahilinden anlam veremediği şiddetli bir patlama sesi duymuş sonrasında suyun üzerinde şarapnele benzetilen parçacıklar görmüştür. Başlangıçta üzerine ateş açıldığını düşünen E-12 Komutanı, sonraki gözlemleri neticesinde bunun nedeninin iskelenin ayaklarının inşasında çalışan kazık çakma makinesi olduğunu anlamıştır. Saat 09.30’da E-12’nin de katılmasıyla birlikte sahili kontrol eden denizaltılar, bir buçuk saat sonra Yarhisar ve Basra muhriplerinin Körfez’den çıkıp İstanbul yönünde gittiğini görmüştür. Dalışa geçen denizaltılar atış menziline alamadıkları gemilere hücum geliştirememiştir.⁵⁸⁴

Sonrasında ayrılan denizaltılar 19 Ekim’de yeniden bir araya gelerek karakol planı yapmış, bu doğrultuda H-1 denizaltısı Marmara Adası’nın kuzeyine çıkmak üzere ilerlemeye başlamıştır. Saat 12.20’de Hayırsız Ada açıklarında bir duman gören H-1, tespit ettiği bir gambota yaklaşık 750 yarda mesafeden bir torpido ateşlemiştir. Suyun 1,2 metre altından gitmesi için ayarlanan torpido kovani terk ettikten yaklaşık 150 yarda sonra satha çıkmış ve hedefini bulmamıştır. Torpidonun izini göremeyen Pirie, bu durumu ağır deniz şartlarının torpidonun derinlik sensörünü etkilemiş olmasına bağlamıştır. Sonuç raporunda Pirie ağır deniz şartlarının gece dalmış olan denizaltıyı 21 metrede bile etkilediğini belirtmiştir.⁵⁸⁵

20 Ekim’de dalmış durumda Şarköy önlerini kontrol etmiş ve ikisi büyük üç buharlı gemiyi tespit etmiştir. Demirli gemilerin üzerlerine bağlı mavnalara malzeme indirdiğini gören Pirie, saat 11.40’ta baş ve kış gönderlerinin yanı sıra baş direğinde Türk bayrağı dalgalanan, siyah bordalı, sarı bacalı, iki direkli ve 3 bin ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği en büyük gemiye bir torpido hücumu geliştirmiştir. Torpidonun isabet etmesi sonucu Plevne⁵⁸⁶ isimli gemi kış tarafı suyun üzerinde kalacak şekilde süratle batmıştır. Saat 13.30’da 1.500 ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği, siyah bacalı, iki direkli ve iki ambarlı

⁵⁸³ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁸⁴ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁸⁵ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁸⁶ 1892 yılında inşa edilen Plevne 1154 groston ağırlığındaydı. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 54.

Hanefiye'yi⁵⁸⁷ de başarılı bir torpido hücumuyla batırmıştır. Sonrasında tek bacalı ve siyah bordalı üçüncü gemiye⁵⁸⁸ yaklaşık 600 yarıdan ateşlenen ve 1,2 metre derinlikte çalışması için ayarlanan torpido düzgün çalışmasına rağmen hedefini bulmamıştır.⁵⁸⁹ Gemilere yakın bir noktada demirli olan İntibah mayın gemisi kazanları devrede olmadığından H-1'e müdahale edememiş, denizaltı da ona karşı bir hücum geliştirmemiştir.⁵⁹⁰

Fırtınanın etkili olduğu 21 Ekim günü Erdek Körfezi ve Karabiga önleri kontrol edilmiş, sonrasında dalışta Marmara Boğazı'na ilerlenmiştir. 22 Ekim'de önce Turquoise sonrasında E-12 denizaltılarıyla randevu tesis edilerek karakol planı yapılmıştır. Ertesi gün E-12 denizaltısıyla birlikte E-20 ve Turquoise'ın da katılımıyla ilk kez dört Müttefik denizaltısı bir araya gelmiştir. Buluşma sırasında E-12 denizaltısı karargahla telsiz bağlantısı kurarak diğer denizaltıların bilgilerini karargâha aktarmıştır. Bölgeye bir torpidobotun gelmesi üzerine denizaltılar ayrılmak zorunda kalmıştır. Saat 19.00 sularında H-1'in E-12'ye Fessenden ile gönderdiği mesaj, 45 mil mesafedeki E-20 tarafından da alınmıştır.⁵⁹¹ Cihazın menzilin test edildiği bu deneme aynı zamanda Marmara Denizi'nde yoğunluk farkının sesin menziline ne derecede artırabileceğinin bir göstergesi olmuştur.

24 Ekim'de önce E-12 denizaltısıyla buluşarak telsiz mesajı alınmış, sonrasında Erdek Körfezi'ne gidilmiş ve denizaltı nemden arındırılmak için havalandırılmıştır. Ertesi gün dalmış durumda Şarköy önlerini kontrol ederek randevu mevkiine ilerleyen denizaltı, buharlı bir gemiye hücum etmek için yaklaşmışsa da hastane gemisi olduğunu tespit edince saldırmaktan vazgeçmiştir. Havanın düzelmesi üzerine saat 17.00'den itibaren doğru değer göstermesi için miyar pusulasını tashih faaliyetleriyle⁵⁹² uğraşmıştır. 26 Ekim sabahı randevu noktasına ilerlerken durdurduğu bir yelkenlinin sığınmacı kadınlarla dolu olduğunu gören Pirie, teknenin gitmesine müsaade etmiştir. Öğlen saatlerinde Turquoise denizaltısıyla buluşan ve karakol planı yapan H-1 öğleden sonra Bandırma önlerinden Susurluk Çayı'na kadar olan bölgeyi kontrol etmiş ve yalnızca kıyıya bakım için çekilen tekneleri görmüştür.⁵⁹³

⁵⁸⁷ 506 groston ağırlığına sahip Hanefiye 1879 yılında inşa edilmişti. Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 54.

⁵⁸⁸ 282 groston ağırlığındaki Gelibolu isimli vapur.

⁵⁸⁹ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁹⁰ Rudenno, *a.g.e.*, s. 265.

⁵⁹¹ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁹² Miyar pusula tashihi: Coğrafi sapmanın bilindiği bir bölgede geminin dört ana ve dört ara yöne seyrederek miyar pusuladaki arızı (doğal olmayan) sapmaları asgari dereceye indirmek için pusula üzerinde bulunan mıknatıs çubukları ve küreler vasıtasıyla yapılan düzeltmedir. H sınıfı denizaltıların inşası savaş yıllarında hızlı bir şekilde gerçekleştiğinden bu denizaltılara cayro pusula takılmamıştır.

⁵⁹³ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

27 Ekim sabahı saat 06.15'te Marmara Boğazı yönünde duman görmesi üzerine dalışa geçen Pirie, saat 07.10'da Berk-i Efşan torpidobotun refakat ettiği Hüdavendigar vapurunu⁵⁹⁴ tespit etmiş ve hücum için yaklaştırmaya başlamıştır. Bandırma'ya yönelen gemilerin yolunu kesmek üzere 12 metre derinlikte 10,5 kts hızla ilerleyen H-1, 20 dakika sonra periskop umkuna çıktığında, sürekli rota değişikliği yapan ve vapurun deniz tarafında ilerleyen torpidobotun 300 yarda pruvasında olduğunu görmüştür. Hücum için yeniden dalışa geçen denizaltı saat 08.15'te Berk-i Efşan'a bir torpido ateşlemiştir. Sakınma manevrası yapan torpidobot, hedef olmaktan kurtulurken denizaltının Hüdavendigar'a da hücum etmesine müsaade etmemiştir. Mendireğin arkasına kaçmayı başaran vapurdan sonra Berk-i Efşan ile mücadeleye giren H-1 saat 10.30'da saldırmaktan vazgeçmiştir. Doğulu rotalarda bölgeden uzaklaşan denizaltı öğleden sonra E-20 denizaltısıyla buluşmuştur.⁵⁹⁵

28 Ekim sabahı erken saatlerde E-20 denizaltısına geçerek karakol planı yapan Pirie, ayrıldıktan sonra Bandırma önlerine yönelmiştir. Saat 11.10'da liman önlerinde dalışa geçen H-1, önceki gün kaçırmış olduğu Hüdavendigar vapuruna hücum etmeyi denemiş ancak yaklaşma rotası üzerinde demirli olan bir hastane gemisi nedeniyle vazgeçmiştir. Akşam saatlerinde E-20 denizaltısıyla telsiz irtibatı kuran denizaltı, bölgede kalmaya devam etmiş ve 29 Ekim sabahı saat 06.15'te hastane gemisinin demir aldığını görmüştür.⁵⁹⁶

Saat 12.00'de batı kıyısından yaklaşan Pirie, liman girişinde birkaç yelkenli tekneden sakınma manevrası yaparak 7 bin ton ağırlığında olduğunu düşündüğü siyah bacasının üzerinde kırmızı beyaz şerit olan Hüdavendigar vapuruna bir torpido ateşlemiştir. Torpidonun hedefini sancak baş omuzluğundan vurduğunu⁵⁹⁷ gördükten sonra uzaklaşmaya başlayan denizaltı, limandan çıkan Samsun sınıfı bir muhrip tarafından yaklaşık bir saat süreyle baskı altında tutulmuştur. Sonuç raporunda muhribin üzerinden defalarca geçiş sesini duyduğunu belirten Pirie, elinde mevcut Bandırma haritasının eski olduğunu, tren yolunu ve mendireğin gerçek uzunluğunu ve yerini göstermediğini ifade etmiştir.⁵⁹⁸

Saat 19.00'da E-20 denizaltısını Fessenden ile yaklaşık 30 mil mesafeden bilgilendirmeyi başaran H-1, 30 Ekim sabah saatlerinde tespit ettiği küçük bir yelkenli tekneyi top atışıyla batırmıştır. Sonrasında E-20 ile buluşarak birlikte hareket eden H-1

⁵⁹⁴ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 54.

⁵⁹⁵ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁹⁶ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁵⁹⁷ Baş tarafından hafif şekilde hasar alan gemi kısa sürede faal hale getirilmiştir. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 54.

⁵⁹⁸ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

karargah ile telsiz irtibatı kurmuştur. Dönüş hazırlıkları kapsamında 57 mm çapındaki güverte topu sökülmüş, fazladan iki adet koruyucu tel donanımı monte edilmiştir. 31 Ekim saat 02.15'te dalmış durumda yol alırken Gelibolu yönünde bir buharlı bir geminin pervane sesi duyulmuştur. Saat 03.30'da oldukça sakin bir denizde satha çıkarak ilerlemeye devam eden denizaltı, iki saat sonra Gelibolu'ya 3 mil mesafedeyken dalışa geçmiştir.⁵⁹⁹

Saat 07.00'de sağanak yağmur altında Gelibolu'yu bordalayan denizaltı periskop umkuna çıkmış ve sancak baş omuzluğunda Aydınreis gambotunu⁶⁰⁰ tespit etmiştir. 07.14'te Çardak önlerinde üç gulet gören Pirie, saat 08.30'da Gocuk Burnu açıklarında biri batmış durumda iki buharlı gemi tespit etmiştir. Saat 08.50'de iskele elektrik motorunda kıvılcımlar görülmesi üzerine daha fazla kullanılmamasına karar verilmiştir. Tek motorla Boğaz'ı geçmeye devam eden denizaltı saat 09.37'de bordaladığı Akbaş Limanı'nda büyük bir hastane gemisi ile bir torpido muhribi olduğunu tespit etmiştir. 15 dakika sonra periskop umkuna çıkan Pirie, pupasında yakın mesafede gördüğü muhribin mahmuzlamak için üzerine geldiğini tespit etmesiyle süratle derin umka iniş emrini vermiştir. Muhribin pervane sesi tam üstünde duyulduğunda 9 metreye inmeyi başaran H-1 denizaltısı, 24 metrede ilerlemeye devam etmiştir.⁶⁰¹

Denizaltı ağ maniasını geçmek için hızlanma ihtiyacı duyan Pirie, süratini tek motorla emniyetle yapabileceği 7 kts'a yükseltmiştir. Saat 10.06'da yelkenindeki gözetleme lumbuzundan görüldüğü kadarıyla 3,8 cm çapında olduğunu tahmin edilen birkaç tele sürtmesi dışında, ağ sorunsuz şekilde geçmeyi başarmıştır. Saat 10.35'te periskop umkuna çıkıp mevkisini belirleyene kadar kör plot seyri yapan Pirie, küçük bir hastane gemisi gördüğü Kilitbahir'i dönmek için 18 metre derinlikte seyretmiştir. Bu derinlikte ilerlemeye karar vermesinde, Kilitbahir'e bir denizaltı engeli kurulduğunu telsizle öğrenmesi etkili olmuştur.⁶⁰² Saat 11.00'de mevki tespiti için periskop umkuna çıktığında kör plot mevkisiyle uyuştuğunu gören H-1 Komutanı, 300 yarda mesafeden Kilitbahir'i dönmüş ve sonrasında mayın hatlarından geçmek için 24 metre derinliğe inmiştir. Boğaz'ın kalan kısmında herhangi bir engelle karşılaşmayan denizaltı saat 13.00'te Seddülbahir açıklarında satha

⁵⁹⁹ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁶⁰⁰ Rudenno, *a.g.e.*, s. 266; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 54.

⁶⁰¹ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁶⁰² Kilitbahir bölgesinde herhangi bir denizaltı ağ maniası tesis edilmemiştir. Bu tarihlerde Nara bölgesinde oluşturulan ikinci denizaltı ağının mevkisinin H-1 denizaltısına hatalı olarak bildirildiği değerlendirilmektedir.

çıkıştır. Satha çıktığında Anadolu kıyısındaki bataryaların atışına maruz kalan H-1 isabet almadan Pincher muhribinin refakatinde Aydıncık Koyu'na ilerlemiştir.⁶⁰³

Yüzbaşı Pirie 2-31 Ekim 1915 tarihleri arasında Marmara Denizi'nde icra ettiği göreve ilişkin 3 Kasım 1915 tarihinde yayımladığı raporun sonunda düşüncelerini “genel görüşler” bölümünde şu şekilde ifade etmiştir:

“Fessenden Ses Sinyal Cihazının ürettiği tüm sinyaller diğer denizaltılar tarafından beklentinin üzerindeki mesafelerden alınmıştır. Bu cihazın düşman tarafından tespit edilmesi mümkünse de sağlayacağı fayda çok önemlidir. Tüm torpidolar Yzb. Clive A. Robinson'un ilgisi ve becerisi sayesinde düzgün şekilde çalışmıştır. Boğaz'da ilerlerken baş ufki dümenler mayın tellerine ve ağlara takılmaması için içeri katlanmıştır. Bu durum kontrolünü zorlaştırsa da Serdümenlik görevini üstlenen Astsubay Robert O.Moth'un becerisi ve hakimiyeti sayesinde denizaltı istenen derinlikte tutulabilmiş ve ayrıca karakol gemilerinden sakınmak için süratle dalabilmiştir. Görev süresince yaklaşık 2 bin mil yol kateden denizaltının dizel jeneratörleri sorunsuz çalışmış olup, özel bir onarım gerektirmeden yeni bir görev için hazır durumdadır. Bu konuda makineci personelin katkısı ve özverisi büyüktür. Özellikle batarya bölmesine giren suyu zor şartlarda tahliye eden Motorcu Astsubay Edwin Harvey, denizaltıyı büyük bir tehlikeden kurtarmıştır. Sıklıkla karşılaşılan fırtınalar denizaltının içini oldukça nemli hale getirip, yaşam koşullarını olumsuz hale getirirse de personelin genel sağlık durumu iyidir.”⁶⁰⁴

Amiral de Robeck denizaltının 29 günlük görevine ilişkin Denizcilik Bakanlığına gönderdiği 6 Kasım 1915 tarihli raporda; H-1 denizaltısının Marmara'da görev yapan E sınıflarından küçük ilk denizaltı olduğunu belirtmiştir. Tonajının az olmasının başlangıçta ağ engelinden geçme konusunda tereddüt yarattığını ancak Yzb. Pirie'nin komutası altında görev yapan denizaltının Marmara'dan döndükten sonra ana motor ve dizel jeneratör onarımına ihtiyaç duymayan tek denizaltı olarak etkinliğini kanıtladığını ifade etmiştir. Ancak yine de iskele ana motoru ve diğer küçük onarımlar için Malta'ya gönderildiğini belirttiği denizaltının Bandırma Limanı'na yaptığı saldırının Türkler üzerinde şok etkisi yarattığını ifade etmiştir. Amiral ayrıca Pirie'nin Fessenden osilatörüyle ilgili tespitlerini oldukça kıymetli bulmuştur. Dönüşte şiddetli akıntı ve engellere rağmen Boğaz'ı tek motorla geçen denizaltıya komuta eden Pirie'nin Üstün Hizmet Nişanı ile taltif edilmesini teklif

⁶⁰³ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

⁶⁰⁴ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).

etmiştir. De Robeck ayrıca üstün gayreti nedeniyle Astsubay Harvey'in de Üstün Hizmet Madalyası verilmesini talep etmiştir.⁶⁰⁵ Amiral de Robeck'in yaptığı tekliflerin uygun görüldüğü 16 Aralık 1915 tarihinde karargaha bildirilmiştir.⁶⁰⁶

1914 yılında emekli olmuş bir denizaltı komutanı olan Pirie, savaş başladığında bir denizaltının komutasına geçmek için talepte bulunmuş ve H-1'in komutanlığına atanmıştı.⁶⁰⁷ H-1 denizaltısı Amiral Fisher'in 1914 yılında başlattığı acil inşa programının ilk meyvesi olup, Montreal'de Vickers Tersanesi tarafından inşa edilmiş ve daha sonra filoya katılmak üzere Atlantik'i geçerek denize açılmıştı.⁶⁰⁸ E sınıfı denizaltıların yaklaşık yarı tonajına sahip olan H-1, bu denizaltılar gibi dış faktörlerden etkilenmeden oldukça doğru değer gösteren cayro pusulaya sahip olmayıp yalnızca manyetik pusulaya sahipti.⁶⁰⁹

H-1 Komutanı Pirie teknik eksiklerine rağmen denizaltıya büyük etkinlikle kumanda etmiştir. Boğaz'da genellikle 24 metre derinlikte ve 6 kts süratle ilerlemiş, denizaltı ağını geçmek için ise 8 kts sürat kademesi uygulamıştır. Boğaz'daki kuvvetli akıntıya ve kumanda etme kabiliyetini azaltmasına rağmen mayın tellerine ve ağa takılmamak için her iki yönde geçişte de baş ufki dümenlerini katlamıştır. Bu durum personelin denizaltıya kumanda hakimiyetinin ne derecede iyi olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Dönüşte iskele elektrik motorunun gayri faal olması nedeniyle tek motorla Boğaz'a girmek zorunda kalan Pirie, geçişi sorunsuz şekilde tamamlamayı başarmıştır. Nara ile Kilitbahir arasında tespit edilmemek için periskop umkuna sık gelmeyen denizaltı, akıntıyı iyi hesaplamış, geçişler sırasında kör plot mevkiisiyle fix mevkiisi büyük ölçüde uyuşmuştur.

H-1 Marmara Denizi'nde Fessenden osilatörünü kullanan ilk denizaltı olmuş, mesajlarını uzak mesafelerdeki E-12 ve E-20 denizaltılarına iletebilmiştir. Mesaj iletmesinin aynı sıra dinleme yeteneğine sahip olan bu cihaz sayesinde gemilerin pervane sesi de duyulabilmiştir. Pirie'nin raporunda sıklıkla gemilerin pervane sesini duyduğunu belirtmesi hatta tek pervaneli, düşük devirli gibi ifadeler kullanması bu cihazın etkin şekilde kullanıldığını göstermektedir.

H-1 denizaltısı da Marmara'da bulunduğu süre içerisinde E-12 denizaltısı gibi olumsuz hava koşullarıyla mücadele etmiştir. Hedef bulmakta zorlanan denizaltı görev

⁶⁰⁵ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

⁶⁰⁶ The National Archives, ADM M 08977/15 (Telegram from Admiralty, 16 December 1915).

⁶⁰⁷ Keyes, *a.g.e.*, p. 444.

⁶⁰⁸ Gray, *a.g.e.*, (1971), p. 169.

⁶⁰⁹ Rudenno, *a.g.e.*, s. 353.

süresince 7 adet torpido sarf etmiştir. Bu torpidolardan dördü hedefine isabet ederek Edremit, Plevne ve Hanefiye buharlı gemilerini batırmış, baş tarafından vurulan Hüdavendigar vapuru ise hafif hasar almıştır. Berk-i Efşan torpidobotu, Gelibolu vapuru ve bir gambota atılan torpidolar ise hedefini bulmamıştır.⁶¹⁰

3.13. HMS E-20 Denizaltısının İlk Görevi ve Batırılması (17 Ekim-5 Kasım 1915)

Çanakkale Harekâtı kapsamındaki ilk görevi için Bnb. Clyfford Harris Warren komutasında 13 Ekim günü Boğaz'a giren E-20 denizaltısı Çanakkale önlerinde karaya oturmuştur. Dümeni hasar alan denizaltı dipten kurtulduktan sonra dönüşe geçmiş ve Mondros Limanı'na ulaşmıştır.⁶¹¹ Gördüğü onarım sonrasında faal hale gelen E-20 denizaltısı 17 Ekim'de⁶¹² sorunsuz bir şekilde Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya ulaşmıştır. Güvertesinde 152 mm çapında Howitzer marka bir top taşıyan E-20 denizaltısı⁶¹³ 22 Ekim günü telsiz irtibatı kurarak Marmara Denizi'nde olduğunu ve Fransız Turquoise denizaltısıyla buluştuğunu bildirerek, geçiş sırasında Gocuk Burnu'nda iki nakliye gemisini torpido hücumuyla batırdığını rapor etmiştir.⁶¹⁴

23 Ekim günü E-12, H-1 ve Turquoise denizaltılarıyla randevu tesis eden E-20,⁶¹⁵ aynı akşam saat 19.00'da H-1 denizaltısı tarafından Fessenden osilatörüyle gönderilen mesajı da almayı başarmıştır. 25 Ekim günü Fransız Turquoise denizaltısıyla randevu tesis eden E-20 denizaltısı, 27 Ekim'de H-1 ile buluşarak iki gün boyunca birlikte hareket etmiş ve karakol planı yapmıştır. 29 Ekim akşamı saat 19.00 sularında H-1'in Fessenden osilatörüyle yapmış olduğu bilgilendirme mesajını 30 mil mesafeden almıştır. H-1 denizaltısının dönüş hazırlığı yaptığı 30 Ekim'de onunla buluşarak birlikte hareket

⁶¹⁰ Pirie; bin ton ağırlığında ve 40 mürettebatı olduğunu tahmin ettiği Edremit, 5 bin ton ağırlığında olduğunu ve en az 2 bin asker taşıdığını düşündüğü Plevne, bin ton ağırlığında ve en az 40 mürettebatı olduğunu tahmin ettiği Hanefiye ile 7 bin ton ağırlığında ve 50 mürettebatı olduğunu aynı zamanda silah taşıdığını düşündüğü Hüdavendigar için Savaş Ganimetleri Mahkemesine başvurarak ödül talebinde bulunmuştur. Rudenno, *a.g.e.*, ss. 353-354.

⁶¹¹ The National Archives, ADM M 08179/15 (Weekly Report, 8-15 October 1915).

⁶¹² Rudenno ve Keyes E-20 denizaltısının Marmara'ya 20 Ekim'de geçtiğini belirtse de Amiral de Robeck'in Denizcilik Bakanlığına gönderdiği haftalık raporlar ile Corbett'in eserinde denizaltının geçiş tarihinin 17 Ekim olduğu görülmektedir. Bkz. Rudenno, *a.g.e.*, s. 268; Keyes, *a.g.e.*, s. 445; The National Archives, ADM M 08323/15 (Weekly Report, 16-22 October 1915); Corbett, *a.g.e.*, Vol. III, p. 205.

⁶¹³ Tall ve Kemp, *a.g.e.*, p. 37.

⁶¹⁴ The National Archives, ADM M 08323/15 (Weekly Report, 16-22 November 1915).

⁶¹⁵ Buluşmak için bölgeye gelen denizaltıların üçü saat 13.00 sularında Çorlu Jandarma Bölük Komutanlığı personeli tarafından Marmara Ereğlisi açıklarında tespit edilmiştir. Bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, C. II, s. 177.

etmiştir.⁶¹⁶ Amiral de Robeck'in gönderdiği 30 Ekim-11 Kasım 1915 tarihlerini kapsayan haftalık raporunda H-1 denizaltısının karargah ile son irtibatı kurduğu tarihin 30 Ekim 1915 olduğu görülmektedir.⁶¹⁷

Müttefik denizaltıları Marmara Denizi'nde bulundukları süre içerisinde karargah ile sürekli iletişim halinde olmuş, ayrıca birbirleriyle koordineli şekilde harekât icra etmiştir. Sıklıkla buluşan denizaltılar arasında cephanes, torpido ve hatta tatlı su transferi gerçekleşmiştir. Buluşma için belirlenen zamanda belirlenen mevkide bulunmak denizaltılar için hayati öneme sahip olmuştur. E-20 denizaltısının batırılması, bu randevu mevkisi ve zamanının Turquoise denizaltısında ele geçirilmesi sayesinde olmuştur.

20 Ekim günü Marmara'ya ulaşan Turquoise denizaltısı, on günlük görevi hitamında 30 Ekim'de Akbaş önlerinde sağlam olarak ele geçirilmiştir. Personelinin imha etmeye fırsat bulamadığı gizli evraklar incelendiğinde denizaltıların Marmara'daki randevu mevkileri ve buluşma zamanları tespit edilmiştir. Bunun üzerine Donanma Komutanı Amiral Wilhelm Anton Souchon, onarım için İstanbul'da bulunan UB-14 denizaltısına 4 Kasım 1915 tarihinde şu emri vermiştir:

*“Vazife : Marmara Denizi'nde düşman denizaltı gemilerine taarruz.
Düşman Hakkında Malumat:*

1. Bir düşman denizaltı gemisi 3 ve 4 Kasım tarihlerinde Mudanya önlerinde bulunacak. Turquoise'in kayıtlarına nazaran E-12, E-20 ve H-1 denizaltı gemilerinin Marmara'da bulunduğu muhtemeldir.

2. Düşman denizaltı gemileri saat 09.00 ila 10.00 arasında ve 16.00 ila 17.00 arasında 40° 45' arz-ı şimal (K) ve 28° 10' tul-ü şarki (D) mevkiinde buluşacaklardır.

İcra : UB-14 denizaltısı 4 Kasım gece yarısı bir gambot refakatinde İstanbul Boğazı'ndan çıkacak, gündüzün düşman buluşma yerinde bir bekleme mevkii alacaktır. Turquoise denizaltısının 5 Kasım'da Saraylar'dan (Marmara Adası) getirilmesi beklenmektedir.

Dönüş : 7 Kasım gece yarısı bir gambot UB-14'ü İstanbul'a getirmek için Kınalıada'nın 2 mil doğusunda bekleyecek ve ışıldakla verilecek “B” mors koduna bir beyaz veri fişegiyle karşılık mukabele edecektir.”⁶¹⁸

⁶¹⁶ The National Archives, ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie); Rudenno, *a.g.e.*, s. 267.

⁶¹⁷ The National Archives, ADM M 08976/15 (Weekly Report, 30 October-11 November 1915).

⁶¹⁸ Lorey, *a.g.e.*, p. 444.

5 Kasım'ın ilk saatlerinde Yzb. Heino von Heinburg komutasında İstanbul'dan ileri harekete geçen UB-14 denizaltısı doğruca randevu mevkiine yönelmiştir. Saat 05.45'te yaklaşık 10 mil mesafedeyken görülmemek için dalışa geçmiş ve saat 16.00'da buluşma noktasının yaklaşık 5 mil güneyinde satıhta bir denizaltı tespit etmiştir. Heinburg E-20 denizaltısının batırıldığı harekâtı harp ceridesine şu şekilde kaydetmiştir:

“Öncelikle doğuya yaklaşık 2 mil seyrettikten sonra denizaltının stopta beklediğini fark ettim. Saat 16.28'de güneşi arkama alarak batıdan taarruz etmek için 185 rotasına 5,8 mil ilerledim. Sakin denizde görülmemek için periskobu çok temkinli kullanmam gerekiyordu bu nedenle satha her sürüşümde süratimi azalttım. Periskobun merceğinin arızalı olması işleri zorlaştırdı. 160 rotasıyla doğrudan üzerine gittim. Düşmanı tam pruvama almak için 1300 yarda mesafede tekrar etrafa baktım. Periskobu sürmeden önce torpidoyu hazırladım. Yarım yolla seyrettiğim için 550 yarda mesafeden 1,5 metre derinliğe ayarladığım torpidoyu attıktan sonra botun yelkeni suyun dışına çıktı. Anlaşılan onlar da bizi görüp kendi denizaltılarının geldiğini düşündüler. Torpidonun izi düşman tarafından geç görüldü. Saat 17.16'da müsademe işitildi, denizaltı duman ve su kümbetiyle kaplandı. Sonrasında denizaltı da bunlarla birlikte gözden kayboldu. Saat 17.20'de hayatta kalan mürettebatı kurtarmak için satha çıkıldı ve komutan dahil üç subay ile altı personel kurtarıldı.”⁶¹⁹

Turquoise denizaltısından ele geçirilen belgelerde Marmara'da E-20 dışında iki denizaltının daha bulunduğu öğrenilmesi nedeniyle 7 Kasım günü randevu noktası üzerinde uçan bir deniz karakol uçağı E-11 denizaltısını⁶²⁰ tespit etse de denizaltının dalışa geçmesiyle taarruz edememiştir. Ayrıca bu görev için yeniden görevlendirilen UB-14 denizaltısı da bölgede görev yapmak üzere aynı gün İstanbul'dan ayrılmış ancak herhangi bir denizaltıyla karşılaşmadan 9 Kasım'da geri dönmüştür. Hermann Lorey, denizaltıya hücum edilememesini iki nedene bağlamıştır. Bunlardan ilki deniz uçağının alçak irtifadan yaklaşarak kendisini belli etmesi, ikincisi ise esir edilen Turquoise personelinin Amerikan Büyükelçisi Henry Morgenthau'nun ricasıyla İstanbul'da serbestçe dolaşması ve yakalandıklarını İngiltere'ye bildirmesidir.⁶²¹ Ancak Amiral de Robeck Denizcilik Bakanlığına gönderdiği 30 Ekim-11 Kasım 1915 tarihlerini kapsayan raporunda “E-20

⁶¹⁹ Lorey, a.g.e., s. 445.

⁶²⁰ Nasmith görev sonuç raporunda uçağı saat 10.20'de tespit ettiğini bildirmiştir.

⁶²¹ Lorey, a.g.e., s. 446.

*denizaltısının Marmara’da UB-14 denizaltısı tarafından batırıldığı bilgisinin 6 Kasım 1915 tarihinde Alman kaynaklarından alındığını” belirtmiştir.*⁶²²

E-20 denizaltısının batırılışına dair 12 Kasım 1915 tarihinde “*Donanma-yı Hümayunca uygulanan yeni savunma tedbirleri sayesinde E-20 işaretli İngiliz tahtelbahiri 5 Kasım’da Çanakkale’de batırılmıştır. Mürettebatından 3 zabıt ile 6 nefer esir alınmıştır. İngilizlerin yeni tahtelbahirlerinden olan E-20 iki ay evvel Çanakkale’de görünmüştü.*” şeklindeki resmi tebliğ denizaltının teknik özelliklerine de yer verilerek 13 Kasım 1915 tarihli gazetelerde yayımlanmıştır.⁶²³

Gemi jurnali veya harp ceridesi batan denizaltıyla birlikte sulara gömülmüş, E-20 Komutanı Bnb. Warren, E-7 Komutanı Bnb. Cochrane’un yaptığı gibi denizaltının batırılışı ile ilgili sonradan bir rapor da yayımlamamıştır. Bu nedenle denizaltının hareket ve faaliyetleri iletişim kurduğu diğer Müttefik denizaltıların komutanlarının sonuç raporlarında bahsettiği veya telsizle karargaha verdiği raporlardan anlaşılabilirdiği kadarıyla ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. E-20 denizaltısının batırılması istihbaratın ne kadar önemli olduğunu ve bir denizaltının gizlilik özelliği ortadan kalktığında ne kadar savunmasız olduğunu göstermiştir. Aynı zamanda E-20 denizaltısı, başka bir denizaltı tarafından batırılan ilk denizaltı olarak tarihe geçmiştir.

3.14. HMS E-11 Denizaltısının Son Görev Periyodu (6 Kasım-23 Aralık 1915)

E-11 denizaltısı ikinci görev periyodu sonrasında 4 Eylül günü baş tarafındaki torpido kovanlarının değişimi ve kinistin valflerinin onarımı için Malta’ya gitmiş, onarım hitamında Nasmith komutasında 23 Ekim’de tekrar Mondros Limanı’na gelmiştir. Onarım sürecinde E-11’in 76 mm çapındaki topu 102 mm ile değiştirilmiştir.⁶²⁴ Hazırlıklarını tamamlayan denizaltı 6 Kasım günü saat 03.00’te⁶²⁵ HMS Savage muhribinin refakatinde Aydıncık Koyu’ndan ileri harekete geçmiştir. 04.45’te Savage’dan ayrılarak müstakilen Boğaz’a girmiş ve saat 05.35’te Soğanlıdere açıklarında dalışa geçmiştir. Saat 06.30’da Çanakkale şehrini bordalamış ve 45 dakika sonra Nara’daki ağ maniasını 24 metre derinlikte

⁶²² The National Archives, ADM M 08976/15 (Weekly Report, 30 October-11 November 1915).

⁶²³ Bkz. Halıcı ve Burgaç, *a.g.e.*, s. 895.

⁶²⁴ The National Archives, ADM M 07196/15 (Weekly Report, 3-7 September 1915); The National Archives, ADM M 08552/15 (Weekly Report, 23-29 October 1915).

⁶²⁵ Nasmith raporunda kullandığı zaman biriminin Mondros’ta kullanılan yerel saat diliminin 1,5 saat ilerisinde olduğunu belirtmiştir.

geçmiştir. Mevkisini belirlemek üzere Akbaş önlerinde satha sürdüğü periskobu görüldüğünde ateş altına alınan denizaltı, dalışta ilerlemeye devam etmiştir. Öğle saatlerinde Gelibolu'nun kuzeydoğusunda satha çıkarak Marmara'ya geçişini telsiz mesajıyla karargaha bildirmiş, bu sırada küçük bir römorkörün açtığı atışlar kısa düşmüştür.⁶²⁶

7 Kasım sabahı iki bacalı bir yelkenliyi durdurup kontrol ettikten sonra ateşe veren Nasmith, saat 10.20'de bir uçak tespit etmesi nedeniyle 21 metreye dalmak zorunda kalmıştır. Saat 11.00'de satha çıkarak battığından habersiz olduğu E-20 denizaltısıyla buluşmak için randevu noktasına intikal eden E-11 öğleden sonra Bandırma'ya yönelmiştir. Bilgi toplaması için sahile bir istihbarat personeli çıkarma niyetiyle Bandırma Körfezi'nde satha çıkan denizaltının üst güvertesindeki Berthon tipi bot, şiddetli rüzgar nedeniyle savrulunca faaliyet ertelenmiştir. 8 Kasım sabahı saat 09.15'te küçük bir yelkenli tekneyi durdurulmuş, el konulan filikası denizaltının üst güvertesine alınırken dalgalı denizde su alarak batmıştır. Sonrasında Erdek Körfezi'ne doğru ilerleyen denizaltı, öğleden sonra durdurduğu küçük bir yelkenlinin filikasına el koymaya çalışırken Karabiga'dan açılan ateş nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır.⁶²⁷

9 Kasım günü öğleden sonra Erdek'ten Marmara Adası'na gitmekte olan iki vapuru takibe başlayan E-11, hücum için satıhta yaklaşarak saat 19.35'te iskele baş kovanından öndeki vapura bir torpido hücumu geliştirmiş ancak isabet kaydedememiştir. Saat 23.30'da fiçılanmış halde yağ yüklü Hildon isimli yelkenliyi⁶²⁸ durduran Nasmith, filikasını üst güverteye bağlayıp mürettebatı denizaltının içerisine aldıktan sonra yelkenliyi patlayıcı kullanarak havaya uçurmuştur.⁶²⁹ 10 Kasım saat 01.30'da Erdek Körfezi'ne giren denizaltıda bulunan bir Ermeni istihbarat personeli, iki kişinin kürek çektiği filikayla Erdek kıyısına çıkarılmıştır. İlerlerken çıkarılan gürültüye rağmen personel sahilden fark edilmemiştir.⁶³⁰ Saat 05.00'te Hildon'dan alınan mürettebat filikaya bindirilerek Paşalimanı Adası yakınlarında serbest bırakılmıştır. Saat 05.35'te bir römorkörün büyük bir barkayı* yedeklediği görülmüş ve her ikisine birer atış yapılmıştır. Namludan çıkan alevin

⁶²⁶ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶²⁷ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Amiral de Robeck 30 Ekim-11 Kasım 1915 tarihlerini kapsayan haftalık raporunda E-11'in 8 Kasım günü karargahla muhabere kurduğunu belirtmiştir. Ancak Nasmith'in raporunda buna ilişkin bir ifade bulunmamaktadır. The National Archives, ADM M 08976/15 (Weekly Report, 30 October-11 November 1915).

⁶²⁸ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 55.

⁶²⁹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶³⁰ Rudenno, *a.g.e.*, s. 354.

* Barka: İki direkli yelkenli.

parlaklığıyla görüş kaybedilince dalışa geçen denizaltı, kısa bir süre sonra yeniden satha çıktığında römorkörün uzaklaştığını ve barkadaki mürettebatın filikalara binmekte olduğunu görmüştür. Sonrasında barkaya yaklaşılmış ve saman dolu olduğu tespit edilince top atışıyla batırılmıştır.⁶³¹

Ertesi sabah saat 08.15'te tespit ettiği kuru üzüm ve sabun yüklü küçük bir yelkenliyi ateşe vermiş, saat 10.40 ise başka bir yelkenliyi de top atışıyla batırmıştır. Müteakiben Tekirdağ'a gitmek üzere dalışa geçen E-11, öğleden sonra küçük bir römorkörün bir uskunayı* yedekleyerek Gelibolu'ya doğru götürdüğünü tespit etmiştir. Römorkörden ayrılarak Barbaros önlerine demirleyen uskunayı top atışıyla batırmak için satha çıkan denizaltı üzerine ateş açılmıştır. Uskunanın bordasındaki en az dört topun isabete yakın atışlar yapmasına şaşırarak Nasmith, aradaki mesafeyi 8 bin yardaya çıkardıktan sonra atışa devam etmiş ancak isabet kaydedemesi üzerine yaklaşık yarım saat sonra saldırmaktan vazgeçerek İstanbul'a yönelmiştir.⁶³²

12 Kasım sabahı saat 07.45'te dalışa geçerek İstanbul Boğazı girişini inceleyen Nasmith, Haydarpaşa Rıhtımı'nda hastane gemileriyle bir muhrip ve bir torpidobot tespit etmiştir. Savaş gemilerinin mendirek içindeki konumu, torpido hücumunu imkansız kıldığından hava karardığında rıhtımın girişinin bir mil açığında satha çıkan E-11, Haydarpaşa ile Haliç arasındaki gemi trafiğini gözlemlemiştir. Saat 20.45'te Sivriada'ya yönelmiştir. 13 Kasım saat 01.40'ta küçük bir yelkenliyi ateşe veren Nasmith, sonrasında dalışa geçmiştir. Saat 07.00'de satha çıkmış ve Sivriada'nın yaklaşık beş mil güneyinde beş yelkenli tekneyi tahrip ettikten sonra saat 16.25'te İmralı Adası'nın güneyine yönelmiştir. Ertesi gün saat 07.10'da Tekirdağ'a gitmek üzere ileri harekete geçen denizaltı, burayı kontrol ettikten sonra saat 19.10'da rotasını Gelibolu'ya çevirmiştir.⁶³³

15 Kasım sabahı saat 05.00'te satıhta Gelibolu'yu bordalayan denizaltı, güneye doğru ilerlemeye devam etmiş ve saat 07.20'de Akbaş Limanı'nı kontrol etmek amacıyla dalışa geçmiştir. Bu bölgede herhangi bir gemiyi rastlamayan Nasmith, yaklaşık bir buçuk saat sonra geri dönmeye karar vermiştir. Saat 11.35'te Gocuk Burnu önlerine ulaştığında Kemiklialan önlerinde demirli olan iki büyük buharlı gemi tespit etmiş, iç taraftaki gemiye

⁶³¹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

* Uskuna: Üç direkli yelkenli.

⁶³² The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶³³ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

iskele baş tarafındaki kovanından bir torpido hücumu geliştirmiştir.⁶³⁴ Torpidonun sancak baş omuzluğuna isabet etmesiyle karinasında büyük bir yara açılan Arimatea isimli gemi sığ suda batmış, ayrıca patlamanın etkisiyle üzerine aborda durumda olan küçük yelkenli tekne de ağır hasar almıştır.⁶³⁵ Üç dakika sonra diğer gemiye sancak borda kovanından bir torpido ateşlemiş, erken patlayan torpido iki uskunayı tahrip etmiştir. Nasmith'in sonradan öğrendiği kadarıyla torpido koruma ağları kullanması, daha önce 25 Ağustos günü de torpido isabeti sağladığı Lilly Rickmers isimli gemiyi ağır hasar almaktan kurtarmıştı.⁶³⁶

Bu hücumlar sonrasında Marmara'ya ilerlemeye devam eden E-11, saat 15.35'te Çardak önlerinde tespit ettiği yaklaşık 3 bin ton ağırlığında olduğunu düşündüğü bir buharlı gemiye⁶³⁷ iskele bordasında bulunan kovandan bir torpido hücumu geliştirmiştir. Torpidonun sancak bordasına isabet etmesiyle omurgası kırılan gemi kısa sürede batmıştır. Müteakiben Boğaz'dan çıkan denizaltı 16 Kasım gününü Marmara Adası ile Tekirdağ arasında karakol yaparak geçirmiştir. Bugünden itibaren 22 Kasım'a kadar devam eden olumsuz hava koşulları E-11 denizaltısının harekâtını olumsuz yönde etkilemiştir. 17 Kasım'da boş olan küçük bir yelkenliyi durdurarak ateşe veren Nasmith, sonrasında Doğanaslan Bankı önlerine ilerlemiştir. Ertesi gün Marmara Ereğlisi yakınlarında seyretmiş ancak hiçbir gemiyle karşılaşmamıştır.⁶³⁸

19 Kasım'da karakoluna devam eden E-11, Büyükçekmece'ye kadar ilerlemiş ve iskele bordasındaki torpidosuyla Samsun sınıfı bir muhribe hücum geliştirmiş ancak isabet sağlayamamıştır. Gece boyunca bölgede kalan denizaltı herhangi bir gemiyle karşılaşmamıştır. Şiddetli poyraz fırtınasından korunmak için 20 Kasım gününü İmralı Adası'nın güneyinde geçirmiştir. Ertesi gün dalarak kontrol ettiği Gemlik Körfezi'nde de bir tespiti olmayan Nasmith, geceyi dipte geçirmiştir. 22 Kasım günü Nasmith, Marmara Denizi'ndeki yoğunluk farkının en belirgin örneklerinden birine şahit olmuş, daha önce yaklaşık 21 metre derinlikte karşılaştığı tabakanın Gemlik Körfezi'nde 7 metrede oluştuğunu fark etmiştir. Her iki motorunu da stop eden Nasmith, denizaltının bu derinlikte periskobu hemen suyun üstünde kalacak şekilde sabit olarak durduğunu ve 15 cm'den fazla umku

⁶³⁴ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶³⁵ 1912 yılında inşa edilen ve 3891 ton ağırlığında olan Arimatea aldığı hasar sonrasında süratle batmış ve birkaç hafta sonra çıkarılarak onarılmıştır. Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶³⁶ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Patlama sonucunda hafif hasar alan Lilly Rickmers daha sonra İstanbul'da onarılmıştır. Rudenno, *a.g.e.*, s. 270.

⁶³⁷ 1886 yılında inşa edilen ve 774 groston ağırlığına sahip olan Despina, batırıldığında buğday yüklüydü. Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶³⁸ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

değiştirmedeğini gözlemlemiştir. E-11 Komutanında bu koşulların yalnızca Körfez’de ve şiddetli poyraz nedeniyle olduğu düşüncesi hakim olmuştur. Bir süre bu şekilde kalan denizaltı öğleden önce küçük bir yelkenliyi durdurmuş ve top ateşiyle tahrip etmiştir.

23 Kasım günü iki küçük yelkenliyi mahmuzlayarak batıran E-11, diğer bir yelkenliyi ateşe vermiştir. Sonrasında Erdek’e gitmek üzere Marmara Boğazı’na yönelen denizaltı geceyi daha önce olduğu gibi 21 metre derinlikte stopta kalarak geçirmeyi denese de başarılı olamamıştır. Aynı denemeyi Erdek Körfezi’nde yapan Nasmith, burada da 21 metrede kalmaya çalışmış ancak denizaltıyı sabit konumda tutamamıştır. 24 Kasım günü erken saatlerde Erdek Körfezi’ni kontrol eden E-11, herhangi bir gemi tespit edememesi üzerine Gelibolu’ya yönelmiştir. Saat 10.30’da Şarköy’e doğru ilerlemekte olan büyük bir konvoy tespit etmiştir. Çok sayıda römorkör ve mavnadan oluşan konvoy denizaltıyı gördükten sonra dağılınca Nasmith, Tekirdağ yönüne giden kısmı takip ettiyse de kıyıya kaçan gemilere hücum etme fırsatını kaçırmıştır.⁶³⁹

25 Kasım sabahı erken saatlerde küçük bir yelkenliyi durdurduktan sonra top atışlarıyla batıran Nasmith, ertesi sabah Erdek Körfezi’ne girdiğinde sıra halinde dizilmiş halde duran yelkenliler tarafından korunan yaklaşık 4 bin ton ağırlığında olduğunu düşündüğü Gelibolu ve Edremit vapurlarını⁶⁴⁰ tespit etmiştir. Saat 11.45’te satha çıkan denizaltı yaklaşık 8 bin yarda mesafeden gemileri ateş altına almıştır. E-11 yaptığı atışlarda birçok isabet sağlasa da bazı mermiler gemilerin üzerinden aşarak yerleşim yerlerine düşmüştür. Sahilden ve gemilerin birinden bu ateşe karşılık verildiyse de tüm atışlar kısa düşmüştür. Bir süre sonra yaptığı atışların etkisini gözlemlemek üzere dalışa geçerek demir yerine yaklaşan Nasmith, gemilerde önemli bir hasar oluşmadığını tespit etmiştir.⁶⁴¹

Denizaltıyı baskı altına almak için Erdek açıklarına gelen Sana römorkörünün yaklaşık bir saat sonra Marmara Boğazı yönünde uzaklaşması üzerine satha çıkan denizaltı, yaklaşık 6 bin yarda mesafeden yeniden bombardımana başlamıştır. Gemilerden birinde yangın çıkaran atışların etkisini görmek için dalarak yaklaşan Nasmith, yanan Gelibolu vapurunun battığını tespit ettikten sonra ikinci vapura 4 bin yarda mesafede yeniden satha

⁶³⁹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁴⁰ 1867 yılında inşa edilen Gelibolu vapuru 284 groston ağırlığındaydı. Edremit vapuru ise 1887 yılında inşa edilmişti ve 414 groston ağırlığına sahipti. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁴¹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Olaya ilişkin Karasi Mutasarrıflığından Dahiliye Nezaretine aynı gün çekilen telgrafta “*bir düşman denizaltısının üç defa Erdek kasabasını bombardıman ettiği, vapurda 2 şehit ve 2 yaralı bulunduğu, olay sırasında ahaliden 3 kişinin de yaralandığı*” bilgisi verilmiştir. BOA, DH. ŞFR. 499/17.

çıkarak bombardımana başlamıştır. Edremit vapuruna çok sayıda isabet kaydeden denizaltı, havanın kararması nedeniyle gemiyi batıramadan atışı kesmek zorunda kalmıştır. Oluşan hasarı göremeyen Nasmith, ağır hasar alan geminin uzun süre harekâttan sakıt kalacağını düşünmüştür.⁶⁴²

27 Kasım günü başlayan şiddetli poyraz, kar fırtınası ve soğuk hava denizaltının harekâtını olumsuz yönde etkilemiştir. Günü Marmara Boğazı'nda karakol yaparak geçiren E-11, Marmara Adası'nın güneyinde kalarak fırtınadan sakınmaya çalışmıştır. Ertesi gün daha korunaklı olduğu düşünülen Erdek Körfezi'ne yönelmiş ve iki gün süreyle bu bölgede kalmıştır. 30 Kasım günü fırtınanın etkisini kaybetmesi üzerine Şarköy'e yönelen denizaltı, yaklaşan bir torpidobot nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Sonrasında doğuya ilerlemeye devam eden E-11, 1 Aralık günü Prens Adaları'nın güneyinde karakol yapmıştır. Dört yelkenli ve bir motorbot ele geçirilirken teknedeki patates, yumurta ve tereyağına el konulmuş, mürettebat motorbota bindirildikten sonra yelkenliler tahrip edilmiştir. Motorbotta bulunan ve İngilizce bilen bir Rum'dan İstanbul'da denizaltılar için alınan önlemler hakkında bilgi alınmıştır.⁶⁴³

Akşam saatlerinde İzmit Körfezi'ne yönelen denizaltı ertesi sabah Körfez girişinde dalışa geçerek tren yolu hattını kontrol etmiş ve bombardıman edebileceği uygun bir mevki belirlemeye çalışmıştır. Saat 19.30'da Hereke'nin doğusunda satha çıkarak gece atışı için topunu hazır hale getirmiş ve sahile 400 yarda mesafeye kadar yaklaşarak geçecek trenleri beklemeye başlamıştır. Gece yarısı İstanbul yönünden gelmekte olan bir yük treninin görülmesi üzerine iki kez ateş edilmiştir. Vagonlardan birine isabet eden mermi yangın çıkarak treni yavaşlatarak güçlkle ilerlemesine neden olsa da durdurmayı başaramamıştır.⁶⁴⁴

3 Aralık sabahı saat 06.30'da İzmit Körfezi'nin dışına çıkan E-11, saat 13.00'te Yalova ile Tuzla hattında batıya doğru ilerlemekte olan Yarhisar muhribini tespit etmiş ve hücum için yaklaşarak sancak borda kovanındaki torpidoyu ateşlemiştir. Torpidonun isabet etmesiyle ikiye ayrılan muhrip bir dakika içinde sulara gömülmüştür. Derhal satha çıkan denizaltı, batan gemiden Komutan Yüzbaşı Hulusi Bey dâhil iki subay ve kırk erbaş/eri kurtarmıştır. Denizaltının üst güvertesine alınan Yarhisar personeli, durdurulan bir yelkenli

⁶⁴² The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁴³ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁴⁴ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

tekneye aktarılmış daha sonra Heybeliada'da bulunan Mühendishane-i Bahri Hümayun (Deniz Harp Okulu) iskelesinde sahile çıkmıştır.⁶⁴⁵

Saat 18.10'da Mudanya'dan kendisini takip etmek için gönderilen silahlı bir römorköre uzak mesafeden birkaç atış yapan E-11 Komutanı, havanın kararması nedeniyle daha fazla cephane harcamayı gereksiz görerek batıya doğru ilerlemeye devam etmiştir. 4 Aralık sabahı saat 06.30'da Bandırma açıklarında satıhtayken yaklaşık 5 bin ton ağırlığında olduğunu tahmin ettiği iki bacalı bir vapur⁶⁴⁶ görmüştür. Gün doğumundan önce limana girme niyetinde olan Bosporus'a pupa yönünden yaklaşarak yaklaşık 2 bin yarda mesafeden atışa başlamış ve üçüncü atışta isabet sağlamıştır. Gemide yangın çıkması üzerine mürettebat filikalara binerek gemiyi terk etmiştir.⁶⁴⁷

Bu sırada kuzeyden yüksek süratle yaklaşan Berk-i Efşan torpidobotunun⁶⁴⁸ ateşe başlamasıyla denizaltı dalmak zorunda kalmıştır. Torpidobot vapurun etrafında dolaşarak korumaya çalışsa da denizaltının yaklaşmasına engel olamamıştır. Torpidobot geminin diğer tarafındayken, denizaltı yaklaşık 20 yarda açığında satha çıktığı Bosporus'u su kesiminden vurmuştur. Denizaltı dalarken karşılık vermeye başlayan Berk-i Efşan'ın atışları da gemiye isabet etmiştir. Yaklaşık yarım saat sonra periskobundan etrafı gözlemleyen Nasmith, Bosporus'un alevler içinde olduğunu ve torpidobotun Bandırma yönünde uzaklaştığını görmüştür. Denizaltı saat 10.30'da satha çıkarken Bosporus vapuru da başlı olarak sulara gömülmüştür. Nasmith, Bosphorus'un batış anını detaylı bir şekilde fotoğraflamıştır.⁶⁴⁹ Saat

⁶⁴⁵ Yarhisar muhribinden kurtarılan personel ve gemide şehit olan personel sayısında çeşitli kaynaklar arasında farklılık bulunmaktadır. Nasmith görev sonuç raporunda 15'i Alman olmak üzere Yarhisar muhribinin personel sayısının 85 olduğunu, Komutan dahil 2 subay ve 40 erbaş/erin kurtarıldığını bunların 5'inin Alman olduğunu belirtmiştir. "*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt VIII*"de ise kurtarılan personel sayısının aynı olduğu ancak 5 subay, 1 sağlık memuru ile 23 erin şehit olduğu bilgisi mevcuttur. Figen Atabey ise Necmettin Özçelik'in makalesinden 3 subay ile 3'ü Alman olmak üzere 45 erbaş/erin kurtarıldığını, 7 subay ve 33 erbaş/erin şehit olduğunu aktarmıştır. Lorey ise geminin Komutanın Yüzbaşı Raydt isimli bir Alman subayı olduğu belirterek, onunla birlikte 8 Alman ve 28 Türk'ün hayatını kaybettiğini ifade etmiştir. Olaya ilişkin İstanbul Valiliği tarafından Dahiliye Nezaretine 5 Aralık 1915 tarihinde çekilen telgraf ise şu şekildeydi: "*Evvelki gün (3 Aralık) Adalar açıklarında bir düşman denizaltısı tarafından Yarhisar torpidomuzun batırıldığı ve 72 mürettebatından 42 kişi tahlis edilip kalanlarının şehit olduğu ve kurtarılanların Heybeliada'daki mektebe teslim edildiği, aynı gece saat 21.30'da bu denizaltının Kınalıada etrafında görülerek birkaç defa renkli ışık saçtıktan sonra kaybolduğu Adalar Kaymakamlığından bildirildi.*" Bu bilgiler ışığında şehit olan personel sayısı ile kurtarılan personel sayısı Nasmith'in raporuyla da uyumlu olan İstanbul Valiliğinin telgrafının esas alınmasının doğru olacağı değerlendirilmektedir. Bkz. ADM; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 287*; Atabey, *a.g.e., s. 163*; Lorey, *a.g.e., s. 452*; BOA, DH. EUM. 3. ŞB. 10/30.

⁶⁴⁶ 1911 yılından inşa edilen Bosporus 2995 groston ağırlığındaydı. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e., s. 56*.

⁶⁴⁷ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁴⁸ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e., s. 56*.

⁶⁴⁹ Bosphorus'un batışına ilişkin fotoğraflar, batık mevkii ve günümüzdeki durumuna ilişkin detaylı bilgi için bkz. Atabay vd., *a.g.e., s. 194-197*.

11.00’de batıya doğru ilerleyen E-11, ilerleyen saatlerde karargah ile telsiz irtibatı kurmuştur.⁶⁵⁰

5 Aralık günü saat 13.20’de Kemer Köyü açıklarında satha çıkarak üç direkli Elenora barkasını ateş altına almış ve yanarak batmasına neden olmuştur.⁶⁵¹ Saat 19.15’te Gelibolu yakınlarında küçük bir vapur gören Nasmith, yelkeninin bir kısmı sathıta kalacak şekilde dalmış ve gemiyi incelemek için geçmesine müsaade etmiştir. Hastane gemisi olmadığından emin olduktan sonra tam yola çıkarak mesafeyi azaltmış ve yaklaşık 500 yarıdan top atışına başlamıştır. İkinci atışta kazanı patlayan gemiye toplamda üç atış yaptıktan sonra üzerine aborda olmuş ve filikası olmayan mürettebatı⁶⁵² denizaltıya almıştır. Sonrasında Şirket-i Hayriye’ye ait 40 numaralı Rehber vapuru olarak tespit ettiği bu gemiyi top atışıyla batırmıştır. Çıkan yangında ağır yaralanan bir mürettebat bir saat sonra hayatını kaybedince denize defnedilmiştir.⁶⁵³

Vapurun Fransızca bilen kaptanı denizaltıda bulunduğu süre içerisinde E-11’in harekâtı için faydalı olabilecek önemli bilgiler vermiştir. Buna göre;

“1. Cepheye bütün cephane ve asker karadan taşınyordu. İstanbul’dan Uzunköprü’ye kadar tren yoluyla gelen cephane buradan Bolayır’a karayoluyla götürülüyordu. Erzak ve değerli olmayan cephane ise denizden iletiliyordu.

2. Nara’daki Fransız denizaltısı Turquoise İstanbul’daydı.

3. Alman denizaltılarıyla ilgili fazla bilgi yoktu. Üçü büyük olmak üzere İstanbul’da 10 denizaltı bulunuyordu.

4. İkisi İstanbul’da, biri Kilye’de olmak üzere üç büyük nakliye gemisi kalmıştı. Yaklaşık 200 ton ağırlığında sekiz Şirket-i Hayriye vapuru (yandan çarklı veya uskurlu) vardı ve Erdek, Şarköy, Karabiga, İstanbul ve Gelibolu arasında sefer yapıyordu. Bu gemiler ve silahlı römorkörler bazen malzeme dolu kayıkları yedekliyordu. Bu intikaller bir torpidobot refakatinde ve mutlaka gece icra ediliyordu.

5. Denizaltılar tarafından tahrip edilen bazı gemiler şunlardı:

- Akbaş Limanı’nda Halep ve 2 Alman gemisi

⁶⁵⁰ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁵¹ Elenora barkasının batık mevkii ve günümüzdeki durumu için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, s. 198-201.

⁶⁵² Nasmith raporunda denizaltıya alınan mürettebatın sayısına değinmemiştir. Rudenno denizaltıya 6 kişinin alındığını belirtirken, Ahmet Güleriyüz “İstanbul’un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri” isimli eserinde vapurda meydana gelen patlamada 2 kişinin şehit olduğunu, 6 kişinin yüzerek karaya çıktığını, 5 kişinin ise denizaltıya alındığını ifade etmiştir. Rudenno, *a.g.e.*, s. 273; Güleriyüz, *a.g.e.*, (2023), s. 75.

⁶⁵³ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Rehber vapurunun batık mevkii ve günümüzdeki durumu için bkz. Atabay vd., *a.g.e.*, ss. 202-205.

- *Musa Bankı'nda Ceyhun vapuru*
- *Çardak Limanı'nda Despina*
- *Gocuk Burnu'nda Bitinia*

6. *Gelibolu, Karabiga, Tekirdağ, Marmara Ereğlisi, Silivri, Yeşilköy, İzmit Körfezi girişi, Mudanya, Bandırma, Erdek, İmralı Adası'nda Almanlar tarafından temin edilen toplar mevcuttu.*

7. *Gelibolu Yarımadası'nda üç batarya halinde 4 adet 42 cm, 9 adet 30,5 cm'lik top ile 12 adet 24 cm'lik Howitzer top bulunuyordu.*

8. *E-20'yi bir Alman denizaltısının batırdığı söyleniyordu, 3 subay ve 13 erbaş/er kurtarılmıştı. Turquoise bir haftada tamamıyla onarılmıştı.*

9. *İstanbul'da yalnızca Galata Köprüsü'nün altında ve Anadolu-Rumeli Kavağı arasında denizaltı engeli bulunuyordu. İstanbul Boğazı'nın güneyinde herhangi bir engel yoktu.*

10. *Hava uygun olduğu takdirde her gün Tekirdağ, Gelibolu ve İstanbul'dan uçaklar kalkıyordu."*

6 Aralık sabahı Erdek'e ilerleyen E-11, saat 14.30'da Erdek Limanı'nı kontrol ederek Rehber vapurunun kaptanının bahsettiği gemilerden Şirket-i Hayriye'ye ait 41 numaralı Metanet vapurunu⁶⁵⁴ tespit etmiş ve yaklaşık 5 bin yarda mesafeden ateş altına almıştır. Birkaç isabetli atışın ardından mesafeyi 4 bin yardaya azaltan Nasmith, gemide yangın çıkarana kadar atışa devam etmiştir. Denizaltı, sahil bataryalarının ateş açması üzerine dalışa geçerek Marmara Boğazı'na yönelmiştir.⁶⁵⁵ Denizaltı tarafından sarf edilen 25 mermiden ikisi vapurun bacası ve güvertesine, ikisi iki farklı eve, biri ise belediye dairesine isabet etmiş, bombardıman sonucunda hayatını kaybeden ya da yaralanan olmamıştır.⁶⁵⁶ Denizaltıların yaptığı bu bombardıman sonrasında 9 Aralık 1915 tarihinde, olası yeni saldırılara karşı bir tedbir olarak hükümet binası sahilden daha içeride olan kız mektebine nakledilirken Erdek Limanı'nın savunması için yeni tedbirler düşünülmüştür.⁶⁵⁷

Saat 20.30'da esirleri nakledebileceği bir tekne bulmak için satha çıkan E-11, yaklaşık üç saat sonra gördüğü bir yelkenliyi durdurarak yükünü boşalttırmıştır. Esirleri tekneye transfer ettikten sonra rotasını Şarköy'e çevirmiş, ertesi sabah saat 09.00'da gördüğü

⁶⁵⁴ 1892 yılında inşa edilen ve 230 groston ağırlığındaki Metanet vapuru top atışları sonucunda batmıştır. 1916 yılında çıkarılan gemi gördüğü onarım sonrasında faal hale getirilmiştir. Güleryüz, *a.g.e.*, (2023), ss. 76-77

⁶⁵⁵ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁵⁶ BOA, DH. ŞFR. 500/76.

⁶⁵⁷ BOA, DH. ŞFR. 500/100.

küçük bir yelkenliyi mahmuzlayarak tahrip etmiştir. Sonrasında dalarak Gelibolu'ya doğru ilerlemiştir.⁶⁵⁸

Saat 19.00'da Gelibolu'nun doğusunda satha çıktığında batıya doğru giden bir torpidobot görmüştür. Bir süre sonra Gelibolu yönünden gelmekte olan İntibah mayın gemisini⁶⁵⁹ tespit etmiş, fark edilmemek için yalnızca yelkeninin bir kısmı suyun üzerinde kalacak şekilde 12 kts ile yaklaştırmaya başlamıştır. Şarköy açıklarında geminin 500 yardasına giren denizaltı biri isabetli olan üç atış yapmıştır. İntibah mayın gemisinin bu atışa karşılık vermesi üzerine süratle dalışa geçen denizaltı, birkaç dakika sonra satha çıktığında geminin rotasında ilerlediğini görmüş ve takibe başlamıştır. 8 Aralık saat 01.00'de mayın gemisinin rotasını değiştirerek Marmara Adası'nın kuzey kıyısına yamandığını gören Nasmith, sürat artırarak 300 yarda sancak kış omuzluğunda mevki almıştır.⁶⁶⁰

İntibah, ikisi isabetli olmak üzere üç atış yapan denizaltıya ateşle karşılık verirken mahmuzlamak için iskele alabandayla dönüş yapmıştır. Üzerine gelen gemiden dalarak kurtulan denizaltı, on dakika sonra satha çıktığında güvertesinden dumanlar yükselen İntibah'ın sahile yamandığını görmüştür. Yeniden atışa başlamak için gün doğumunu beklemeye karar veren Nasmith, Marmara Adası kuzeyi Saraylar Koyu'nda tespit ettiği İntibah'a 4 bin yarda mesafeden atışa başlamıştır. Sahil bataryalarının derhal karşılık vermesi üzerine mesafeyi önce 6 bin, sonra 7 bin yardaya çıkarmış ve bu mesafeden yaptığı üçüncü atışta gemiyi baş kasarasından vurmaya başarmıştır. Aldığı hasarla topu kullanılmaz duruma gelen İntibah mayın gemisinde yangın çıkmıştır. Sahil bataryaları tarafından yapılan atışların yakın mesafeye düşmemesi nedeniyle dalmaya gerek duymayan denizaltı, atışa devam etmiş ancak gemiyi batırmayı başaramadan saat 12.30'da bölgeden ayrılmıştır.⁶⁶¹

Bandırma'ya yol alan denizaltıya saat 16.00 sularında sessizce süzülerek gelen bir uçağın saldırısına uğramıştır. Güneşi de arkasına aldığı için tam tepesine gelinceye kadar fark edilmeyen uçağın bıraktığı iki bomba, denizaltının yaklaşık 100 yarda iskele baş omuzluğuna düşmüştür. Denizaltıyı sadece yelkeni suyun üzerinde kalacak şekilde daldıran Nasmith, saldırı için hazırlanan uçağa tüfekle ateş açmıştır. Uçağın yaklaştırmaya başlamasıyla

⁶⁵⁸ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁵⁹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 287. Nasmith raporunda İntibah'tan iki bacalı bir kurye botu (dispatch vessel) olarak bahsetmiştir.

⁶⁶⁰ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Bu çatışmada İntibah mayın gemisinde bir subay şehit olurken, bir subay yaralanmıştır. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 287.

⁶⁶¹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). 8 Aralık günü İntibah'ta iki er şehit olmuştur. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 288.

dalışa geçen denizaltı, kısa sürede yeterli derinliğe indiğinden atılan bombalardan herhangi bir zarar görmemiştir. Hava saldırısı sonrasında E-11 Bandırma'ya yönelmiştir.

9 Aralık sabahı saat 08.00'de dalmış durumda Bandırma Körfezi'ni kontrol eden Nasmith, yelkenli tekneler ve 31 Mayıs günü torpidoyla batırdığı yük gemisi Madeleine Rickmers dışında herhangi bir gemi tespit etmemiştir. Sonrasında Körfez'in dışına çıkarken iskele bordası 200 yarda mesafede Bandırma'ya ilerleyen bir periskop görmüştür. Nasmith E sınıfı ilk grup denizaltılara monte edilenlere benzettiği periskobu incelemek için dönmüş ancak bu sırada dalışa geçen denizaltının kimliğinden emin olamamıştır. Ertesi günkü buluşma öncesinde E-2 denizaltısının Bandırma Limanı'nı incelediğini düşünmüştür. Sonrasında randevu noktasına ilerlese de E-2 denizaltısını bulamamıştır.⁶⁶²

10 Aralık sabahı saat 07.45'te Marmara Adası Saraylar Koyu'nu inceleyen Nasmith, İntibah mayın gemisinin bölgeden ayrıldığı tespit etmiştir. Sonrasında randevu mevkiine ilerleyen E-11 denizaltısı saat 16.15'te E-2 ile buluşmuş ve 14 Ağustos günü olduğu gibi ondan bir miktar top cephanesi temin etmiştir. E-2'yi Marmara'nın batısında görevlendiren Nasmith, kendisi de doğuda kalacak şekilde karakol planı yapmıştır. Ayrıca taktik durumun müsaade etmesi ve mesafenin uygun olması durumunda her akşam saat 19.15'te telsiz irtibatı kurmaya karar verilmiştir. Buluşma sonrasında doğuya yönelen E-11, 11 Aralık sabahı İzmit Körfezi girişinde dalışa geçmiştir. Saat 19.30'da satha çıktığında parlak ay ışığının tren yoluna saldırmasına izin vermeyeceğini değerlendiren Nasmith, bataryalarını şarj ettikten sonra dalışa geçmiştir.⁶⁶³

12 Aralık saat 01.00'de parlak ay ışığı sayesinde bir barka ve küçük bir yelkenliyi yedekleyen bir römorkör gören denizaltı, yalnızca yelkeninin bir kısmı suyun üzerinde kalacak şekilde satha çıkmıştır. Gemilere 300 yarda kadar sancak kış omuzluğundan yaklaşan E-11, önce römorköre hemen sonra barkaya ateş açmıştır. Barkanın mürettebatı filikalara binerek tekneyi terk etmiş, bu sırada sahil bataryaları açtığı ilk atışla barkayı vurmuştur. Birkaç kez atış yaptıktan sonra dalışa geçen Nasmith on dakika sonra satha çıktığında Ceylan-ı Bahri isimli barkanın batmış olduğunu , Mena römorkörünün ise bir süre

⁶⁶² The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith). Nasmith'in periskobunu gördüğü denizaltı bu saatlerde Çanakkale Boğazı'nı geçmekte olan E-2 değil, Alman UB-14 denizaltısıydı. UB-14 Komutanı Yzb. Von Dewitz o anda E-11'i görmemiş ancak aynı gün saat 13.30 sularında satıhta tespit ettiği denizaltıyı üç saat süreyle takip ederek hücum etmeye çalışmış ancak başarılı olamamıştır. Rudenno, *a.g.e.*, ss. 274-275.

⁶⁶³ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

daha yandıktan sonra sulara gömüldüğünü görmüştür.⁶⁶⁴ Sonrasında İzmit Körfezi'nin dışına çıkan denizaltı saat 15.30 sularında durdurduğu iki küçük yelkenliyi tahrip etmiştir. 13 Aralık günü İstanbul Boğazı girişinde dalarak Haydarpaşa ve Haliç'i kontrol etmiş, hastane gemileri dışında herhangi bir gemiye rastlamamıştır. Hava karardıktan sonra Bakırköy'deki barut fabrikasının yaklaşık 6 bin yarda açığında satha çıkan Nasmith, saat 22.15'te sahil savunmasının reaksiyonunu ölçmek için bir salvo top atışı yapmıştır. Atıştan sonra yelkeninin bir kısmı suyun üzerinde kalacak şekilde dalarak sahili gözlemleyen denizaltı, Yeşilköy'de sahile yakın bir noktada yakılan parlak bir projektör dışında herhangi bir hareket tespit etmemiştir.⁶⁶⁵

14 Aralık sabahı saat 08.00'de bir kez daha İstanbul Boğazı girişinde dalışa geçen E-11, Haliç'ten gelip Haydarpaşa Rıhtımı'na aborda olan Leros vapurunu⁶⁶⁶ görmüştür. Hücum için mendireğin içine giren Nasmith, çok sayıda yelkenliyi yedekleyen bir römorkörün vapurun önünü kapatması nedeniyle bir süre daha ilerlemek zorunda kalmış ve sonunda iskele baş kovanındaki torpidosunu ateşlemiştir. Pruvasından isabet alan Leros vapurunu kurtarmak için birkaç römorkör yardıma gelmiş ve baş tarafı sulara gömülen gemiyi kurtarmayı başarmıştır. Torpido atışının gecikmesi nedeniyle mendireğe fazla yaklaşan denizaltı dönüş yaptığı sırada 5,5 metre derinlikte karaya oturmasına neden olmuştur. Kurtulma manevrası sırasında periskobu birkaç dakika suyun üzerinde kalsa da denizaltıya herhangi bir ateş açılmamıştır. Hasar almadan dipten kurtulan E-11 mendirekten çıkarak İzmit Körfezi'ne yönelmiştir. Uzaklaşan denizaltıyı baskı altında tutmak için görevlendirilen bir muhrip, bir süre takip ettikten sonra geri dönmüştür. E-11 de yüksek süratle ilerleyen ve sürekli rota değişikliği yapan muhribe herhangi bir hücum gerçekleştirememiştir.⁶⁶⁷

15 Aralık günü bataryalarını şarj ederek İzmit Körfezi'ne intikal eden denizaltı 16 Aralık saat 04.25'te İstanbul yönünde gelmekte olan bir yük trenini yaklaşık 500 yarda mesafeden ateş altına almıştır. Üç mermi sarf eden Nasmith, havanın henüz aydınlanmaması nedeniyle yaptığı atışın etkisini gözlemleyememiştir. Bu atışa sahilden tüfek atışıyla karşılık verildiyse de herhangi bir etkisi olmamıştır. 17 Aralık sabahı dalışta İstanbul Boğazı girişine yönelen E-11 sis nedeniyle herhangi bir gözlem yapamamıştır. Öğlene doğru satha çıkarak

⁶⁶⁴ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁶⁵ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁶⁶ 1915 yılının başında inşa edilen Leros 245 groston ağırlığa sahipti. Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁶⁷ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

küçük bir yelkenliyi ele geçirmiştir. Karakol esnasında görülmemek için daha önce yaptığı gibi yalnızca yelkeninin üst kısmı satıhta kalacak şekilde dalmış ve tekneyi sahil tarafına aborda etmiştir. Bu şekilde fark edilmeden bir yelkenliyi daha ele geçiren Nasmith, teknelerden birini ateşe vermiş, diğerinin sintinesinde delikler açıp batırdıktan sonra Mudanya önlerine yönelmiştir.⁶⁶⁸

Ertesi gün Mudanya’da herhangi bir gemiye rastlamayan Nasmith, öğleden sonra E-2 denizaltısı ile buluşmak için randevu noktasına intikal halindeyken pruvasının oldukça ilerisinde bir torpido izi görmüştür. Periskobunu kullanma konusunda daha temkinli olmasına neden olan bu olay sonrasında saat 17.15’te E-2 ile buluşmuştur. 10 Aralık’taki buluşma sırasında yapılan planın aksine E-2’yi Marmara’nın doğusunda görevlendiren Nasmith, görüşme sonrasında rotasını batıya çevirmiştir. Ertesi gün Aster mayın tarama gemisi ile telsiz irtibatı kurmuş ve uygun olduğunda geri dönmesi için emir almıştır. Bu durumdan E-2 denizaltısını haberdar etmek isteyen Nasmith, denizaltıyı bulmak amacıyla doğuya yönelmiştir. 20 Aralık sabahı saat 10.00’da Marmara Ereğlisi açıklarında tespit ettiği bir yelkenliyi mahmuzlayarak batırdıktan sonra E-2’yi aramaya devam etmiş, saat 19.15’te telsiz irtibatı kurma çabasından da sonuç alamamıştır. Ertesi sabah saat 07.15’te telsiz çağrısını tekrarlayan denizaltı, gün boyu Mudanya açıklarında dalmış durumda karakol yaparak E-2’yi aramaya devam etmiştir. Akşam saat 19.15’te bir deneme daha yapan Nasmith, bundan da olumlu sonuç alamayınca geceyi Gemlik Körfezi’nde geçirmiştir.

22 Aralık sabahı aynı saatte yaptığı telsiz çağrısına da cevap alamamış, saat 11.30’da Mudanya açıklarında durdurduğu bir yelkenliyi mahmuzlayarak batırmıştır. Öğleden sonra dönüş için hazırlıklara başlayan E-11’in üst güvertesinde koruyucu tel donanımlara ilave olarak ağ kesme mekanizması kurulmuştur.⁶⁶⁹ Saat 19.15’te E-2 ile telsiz bağlantısı kurmayı son kez deneyen Nasmith, başarılı olamayınca batıya doğru ilerlemeye başlamıştır. Satıhta yol alan denizaltı 23 Aralık saat 03.40’ta Doğanaslan Bankı’nın açıklarında 27.5 metre derinlikte dibe oturmuştur. Saat 05.00’te satha çıkan E-11, bir saat sonra Gelibolu’yu bordalamıştır. Saat 07.00’de Gocuk Burnu hizasında dalışa geçmiş ve saat 10.17’de denizaltı ağını zorlanmadan parçalayarak Nara’yı dönmeyi başarmıştır. Saat 10.50’de Kilitbahir’i bordalayan E-11 herhangi bir zorlukla karşılaşmadan Boğaz’dan çıkmıştır. Saat 13.00’te

⁶⁶⁸ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁶⁹ Nasmith raporunda bu mekanizmanın detayına değinmemiştir.

Seddülbahir açıklarında satha çıkan denizaltı HMS Comet muhribinin refakatinde Mondros Limanı'na intikal etmiştir.⁶⁷⁰

Nasmith 47 gün süren bu son göreviyle ilgili olarak 23 Aralık 1915 tarihinde imzaladığı raporunda; bir personelin yaşadığı ve apandis olduğunu düşündüğü rahatsızlık dışında genel sağlık durumunun oldukça iyi olduğunu ifade etmiştir. Tüm personelinin görevi başarma konusundaki azmini takdir eden Nasmith, sekiz personelin ismini raporunda özellikle belirterek ödüllendirilmesini teklif etmiştir. Buna göre Serdümenler Astsubay Robert W. Speirs ve Çavuş William R. Axworthy özellikle Erdek önlerine istihbarat personelinin bırakılması sırasındaki katkısı, Onbaşı Walter H. Gatcliffe 102 mm'lik topu kullanmadaki başarısı, Onbaşı Robert J. Scarle torpidoların bakımı ve çalışması, Astsubay Albert S. Coward ana motor ve dizel jeneratörlerin bakım ve tutumu konusundaki gayreti nedeniyle övgüye layık görülmüştür. Nasmith buna ek olarak Henry T. Short, Frederick W. Fraser ve Frank Covenay'ın isimlerine de görev süresince gösterdiği çaba ve katkı nedeniyle raporunda yer vermiştir. E-11 Komutanı raporunun son bölümünde torpido ve top atışıyla batırdığı veya karaya oturmasına neden olduğu gemilerinin listesini yayımlamıştır. Buna göre Nasmith, görevi süresince 3 Aralık 1915 tarihinde torpido hücumu geliştirdiği Yarhisar muhribinin yanı sıra 11 vapur ile beşi büyük, otuzu küçük olmak üzere 35 yelkenli olmak üzere toplam 47 gemiyi batırdığını veya ağır hasar verdirdiğini belirtmiştir.⁶⁷¹

Amiral de Robeck E-11 denizaltısının 47 günlük görevine ilişkin 31 Aralık 1915 tarihinde Denizcilik Bakanlığına bir rapor göndermiştir. E-20'nin Marmara'da bir Alman denizaltısı tarafından batırılmasının E-11'in harekâtı üzerinde önemli etkisinin olduğunu belirten Amiral, bu nedenle denizaltının benzer bir hücumu uğramamak için zamanının büyük bölümünde dalmış olarak görev yaptığını, 9 Aralık günü görülen periskop ile 18 Aralık'ta denizaltının pruvasından geçen torpidonun alınan bu önlemlerin gerekliliğini gösterdiğini belirtmiştir. Bu olumsuz koşullara rağmen 47 günlük bu son göreviyle birlikte Marmara'da toplam 97 gün görev süresine ulaşan denizaltının personelinin takdir ederek, Nasmith'in albaylığa terfi ettirilmesini, raporunda ismen belirttiği personelin ödüllendirilmesini ve özellikle her iki serdümenin Üstün Hizmet Madalyası ile taltif edilmesini teklif etmiştir. Bunun sonucu olarak Serdümenler Astsubay Robert W. Speirs ve

⁶⁷⁰ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

⁶⁷¹ The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

Çavuş William R. Axworthy'e 20 Aralık 1916 tarihinde Üstün Hizmet Madalyası verilmiştir.⁶⁷²

E-11 denizaltısı bu görevinde dört adet torpido sarf etmiştir. Bu hücumlarda 15 Kasım günü Despina isimli vapuru, 3 Aralık'ta Yarhisar torpidobotunu ve 14 Aralık'ta Leros vapurunu batırmıştır. 19 Kasım'da Büyükçekmece açıklarında Samsun sınıfı bir muhribe ateşlediği torpido ise hedefini bulmamıştır. Buna göre E-11 Marmara'da görev yapan denizaltılar arasında %75'lik isabet oranıyla en yüksek torpido vuruş yüzdesine sahip olan denizaltı olmuştur.

Nasmith görev periyodunda, nakliyatın denizden karaya kayması nedeniyle yüksek değerlikli hedef bulmakta zorlanmıştır. Çanakkale cephesine top cephanesi ile asker sevkiyatının "İstanbul'dan Uzunköprü'ye kadar tren yoluyla, bu noktadan itibaren ise karayoluyla yapıldığı, erzak ve değerli olmayan cephanenin denizden yalnızca gece saatlerinde ve torpidobot refakatinde taşındığı" Rehber vapurunun kaptanı tarafından da ifade edilmiştir.

Donanma adına faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye'ye ait Rehber vapurunun kaptanı lojistik nakliyata ilişkin bu ifadelerinin yanı sıra muhtemelen canını kurtarma çabasıyla Marmara'daki top mevkilleri, nakliye gemilerinin intikal rotaları, uçakların kalkış mevkilleri gibi önemli istihbarat bilgileri vermiştir. Nasmith görev sonuç raporunun sonuna bu kaptandan edindiği bilgileri eklemiştir. Ancak batırıldıktan sonra denizaltıya alınan Yarhisar muhribi personelinden herhangi bir bilgi aldığına dair kayıt bulunmamaktadır.

Nasmith torpidoyla batırdığı gemilerin yanı sıra, son görevi öncesinde Malta'da monte edilen 102 mm çapındaki topunu etkin şekilde kullanmıştır. Hedef bulmak için sürekli hareket halinde olan ve Marmara'nın her noktasında karakol yapmıştır. Bu dönemde özellikle E-20 denizaltısının batırılması onun temkinli hareket etmesine neden olmuştur. Dalmış durumda olan Alman denizaltılarına yakalanmamak için çevrede herhangi bir gemi olmadığında bile çoğu zaman dalmak zorunda kalan E-11, özellikle karaya yakın olduğu durumlarda da yalnızca yelkeninin üst kısmı suyun üzerinde kalacak şekilde seyrederek görülmesini zorlaştırmıştır.

E-11 su üstü hedeflerinin yanı sıra İzmit demir yolu gibi kara hedeflerini de etki altına almıştır. Buna ek olarak Nasmith, diğer denizaltılardan farklı olarak bazı küçük yelkenli

⁶⁷² The National Archives, ADM M 0207/16 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

tekneleri mahmuzlayarak batırmıştır. İlk görev periyodunda yoğunluk farkı nedeniyle Marmara Denizi'nde yaklaşık 21 metre derinlikte oluşan tabakayı keşfeden Nasmith, son görevinde bu tabakanın Gemlik Körfezi'nde yaklaşık 7 metrede oluştuğunu tespit etmiştir. Yarbay Nasmith'in komuta ettiği E-11, Nara ile Bigalı arasında tesis edilen ağ maniasına takılmamak için koruyucu tel donanımlara ek olarak ağ kesme mekanizması kullanan ilk denizaltı olmuştur. Üç periyot halinde icra ettiği görevlerde Marmara Denizi'nde toplamda 95 gün kalarak harekâta en uzun süre iştirak eden ve en etkin denizaltı unvanını kazanmıştır.

3.15. HMS E-2 Denizaltısının Son Görev Periyodu (9 Aralık 1915-3 Ocak 1916)

E-2 denizaltısı 13 Ağustos-14 Eylül 1915 tarihlerini kapsayan ilk görev periyodu sonunda Malta'ya giderek beş hafta süreyle onarıma tabi tutulmuştur. Bu sürede 76 mm çapındaki topu 102 mm'lik topla değiştirilmiştir. Onarımların tamamlanmasını müteakip, ilk görevi sonrasında yarbaylığa terfi eden David de Beauvoir Stocks komutasında 30 Kasım'da Mondros Limanı'na gelerek denizaltı destek gemisi HMS Adamant'ın üzerine aborda olmuştur. Marmara Denizi'nde icra edilecek harekât öncesi hazırlıkları tamamlayan denizaltı Çanakkale Boğazı'na yaklaşmak üzere 8 Aralık günü HMS Racoon muhribinin refakatinde Tavşan Adası'na intikal etmiş ve Ada'nın batısında demirli olan HMS Roberts monitörünün üzerine aborda olmuştur.⁶⁷³

9 Aralık sabahı saat 04.00'te ileri harekete geçen E-2, bir saat sonra Seddülbahir'i bordalamıştır. Saat 05.50'de Yarımada'daki bir Fransız projektörü tarafından aydınlatılınca dalışa geçmek zorunda kalmıştır. Herhangi bir zorlukla karşılaşmadan mayın hatlarını geçen Stocks, saat 07.47'de Kilitbahir'i bordaladığında etrafın yoğun bir sisle kaplandığını görmüştür. Sahilden görülmesini engelleyen görüş şartları aynı zamanda mevkisini tespit etmesini de güçleştirmiştir. Saat 08.30'da Nara Burnu'na yaklaştığında karayı görmesini engelleyen yoğun sisin içerisinde dönüş yapan Stocks, 15 dakika sonra 24 metre derinlikte denizaltı ağına takılmıştır. Kurtulmak için 18 metre derinliğe yükselince ağı tutan tel denizaltının sancak bordasına sürterek kopmuştur. Büyük bir sarsıntı ve sürtme sesi sonrasında ağdan kurtulan E-2, bölgedeki diğer ağ maniasına takılmadan Nara Burnu'nu dönmeyi başarmıştır.⁶⁷⁴

⁶⁷³ The National Archives, ADM M 09702/15 (Weekly Report, 28 November-4 December 1915); Rudenno, *a.g.e.*, ss. 276-277.

⁶⁷⁴ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

Sisin etkisini artırması nedeniyle sahili göremeyen Stocks, mevkisini hassas olarak belirleyemediğinden kör plot seyri yapmak zorunda kalmıştır. Saat 13.45'te Gelibolu'ya ulaşan denizaltı, öğleden sonra sisin etkisinin azalması nedeniyle sahilden ve bir uçak tarafından görülmüştür. Denizaltıyı baskı altına almak amacıyla bölgeye karakol botları sevk edildiyse de denizaltıyı tespit etme konusunda başarı sağlanamamıştır. Saat 15.30'da uçağı fark eden Stocks, dalmış durumda ilerlemeyi sürdürmüş ve saat 16.05'te satha çıkarak Marmara'ya intikale devam etmiştir.⁶⁷⁵ Bir yandan bataryalarını şarj eden Stocks, saat 17.00'de karargah ile telsiz irtibatı kurmuş ve Nara'da tesis edilen yeni denizaltı ağ maniasını emniyetle geçerek Marmara Denizi'ne ulaştığını bildirmiştir.⁶⁷⁶

10 Aralık sabahı saat 10.20'de tespit ettiği tuz ve yağ yüklü bir yelkenliyi durduran Stocks, 4 mürettebatı denizaltıya aldıktan sonra ateşe vermiştir. Saat 12.55'te Tekirdağ yönünden yaklaşmakta olan bir uçak nedeniyle dalmak zorunda kalmıştır. Saat 16.30'da Marmara Adası'nın kuzeyinde E-11 denizaltısı ile randevu tesis edilmiştir. Nasmith'in yaptığı karakol planına istinaden Marmara'nın batısında görevlendirilen denizaltı 11 Aralık'ta Erdek Körfezi ve liman önünü kontrol etmiş ancak herhangi bir gemi tespit edememiştir. Yoğun sisin görüşü kısıtladığı ertesi sabah Erdek Körfezi'nde kalan E-2, öğleden sonra sisin ortadan kalkmasıyla Güney Marmara Adaları bölgesinde karakol yapmıştır. Saat 16.35'te bir uçak tarafından dalışa zorlanan denizaltı gece süresince Marmara Boğazı'ndan Bandırma'ya intikal etmiştir. 13 Aralık günü karakol yaptığı Bandırma önlerinde herhangi bir gemiye rastlamayan Stocks ertesi gün İstanbul'dan başlayan ve Marmara Adası'nın güneyinden geçerek Çanakkale Boğazı'na ulaşan telgraf kablosunu tahrip etmek için girişimde bulunmuştur. Kurulan düzenek ile kablonun geçtiği düşünülen mevkide dibe indirilen patlayıcılar infilak ettirilmiş ancak yeri doğru tespit edilemeyen kabloya herhangi bir zarar verilememiştir.⁶⁷⁷

Fırtınanın da etkisiyle fazla gemi hareketinin olmadığı 15 Aralık günü herhangi bir tespiti olmayan E-2, ertesi gün saat 17.00 sularında Erdek Körfezi'nde tespit ettiği küçük bir buharlı gemiye ateş açmıştır. Stocks'un 47 mm çapında olduğunu tahmin ettiği topla karşılık veren gemi aldığı hasar sonucunda batmıştır. Kapıdağ Yarımadası'nın kuzeybatısında bulunan İlhanıköy sahilinden denizaltı görüldüğüne dair dumanla işaret verilmesi üzerine

⁶⁷⁵ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁷⁶ Stocks görev sonuç raporunda karargah ile irtibat kurduğuna değinmemiştir. Denizaltının bu muhaberesi Amiral de Robeck tarafından Denizcilik Bakanlığına gönderilen haftalık raporlardan tespit edilmiştir. The National Archives, ADM M 09860/15 (Weekly Report, 5-11 December 1915).

⁶⁷⁷ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

bölgeye gelen bir torpido muhribi nedeniyle dalmak zorunda kalan denizaltı, havanın kararması nedeniyle torpido hücumu geliştirme fırsatı bulamamıştır. Gece boyunca kuzeye ilerleyen denizaltı 17 Aralık günü Hoşköy Burnu açıklarında ilki saat 10.00'da diğeri saat 12.30'da olmak üzere iki yelkenli tekne batırmıştır. Saat 14.00'te tespit ettiği bir uskunayı ateşe veren E-2, yaklaşık yarım saat sonra Akhisar torpidobotunun bölgeye gelmesi üzerine dalarak uzaklaşmıştır. Geceyi Marmara Denizi'nin kuzey sahillerinde karakol yaparak ve bataryalarını şarj ederek geçirmiştir.⁶⁷⁸

18 Aralık günü öğle saatlerine kadar devam eden sis nedeniyle herhangi bir tespit yapamayan Stocks, sisin etkisini kaybetmesiyle birlikte durdurduğu bir yelkenliyi patlayıcılarla havaya uçurmuştur. Saat 16.30'da E-11 denizaltısı ile buluşan E-2 denizaltısına karakol bölgesi olarak Marmara'nın doğusu tahsis edilmiştir. 25 Aralık'ta yeniden buluşma kararı alındıktan sonra ayrılan E-2 denizaltısı, geceyi Büyükçekmece açıklarında karakolda geçirmiştir. 19 Aralık sabahı saat 06.00'da bir barka yedekleyerek İstanbul yönüne ilerlemekte olan Tarık römorkörünü⁶⁷⁹ Moda açıklarında tespit etmiş ve ateş altına almıştır. İki isabet kaydettikten sonra römorkörün atışlarının oldukça yakına düşmesi üzerine dalışa geçmiştir. Saat 14.30 sularında dalmış durumda seyrederken, denizaltıya ait olduğu açıkça belli olan pervane sesi duyan Stocks, hava kararınca satha çıkarak Mudanya Körfezi'ne ilerlemeye başlamıştır.⁶⁸⁰

İntikal süresince bataryalarını şarj eden E-2, 20 Aralık sabahı erken saatlerde dalışa geçerek Mudanya Körfezi'ni kontrol etmiş ancak herhangi bir gemiye rastlamamıştır. Saat 20.00 sularında durdurulan küçük bir yelkenliye on gündür denizaltıda tutulan dört mürettebat nakledilmiştir. Saat 21.30'da durdurulan büyük bir yelkenli ateşe verilmiş, saat 22.25'te ise ele geçirilen incir yüklü büyük bir yelkenli, içinde kadın yolcular bulunduğu için yalnızca yükü boşaltılarak serbest bırakılmıştır. Gece boyunca bataryalarını şarj ederek satıhta İzmit Körfezi'ne ilerleyen E-2, Bozburun açıklarında bir Alman denizaltısını tespit etmiş, hücum için yaklaştığı sırada denizaltının dalması üzerine fırsatı kaçırmıştır. 21 Aralık sabahı saat 08.00'de kadın ve çocuk yolcu taşıyan incir yüklü bir yelkenli durdurulmuş, yükü boşaltılan teknenin gitmesine müsaade edilmiştir. Saat 09.30'da elma yüklü, saat 10.40'ta boş bir yelkenli tahrip edilmiştir. Akşam saat 18.30'da 160 teneke petrol taşıyan büyük bir yelkenli

⁶⁷⁸ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks); Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁷⁹ Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 56.

⁶⁸⁰ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

yakalanıp tahrip edilmiştir. Geceyi Büyükkada açıklarında karakol yaparak geçiren E-2 ertesi sabah 09.30'da kuru üzüm yüklü bir yelkenli tahrip edildikten sonra saat 10.25'te kadın ve rahip yolcuları bulunan kepek yüklü bir yelkenlinin yükü boşaltılarak gitmesine izin verilmiştir.⁶⁸¹

Yağmurun görüşü azalttığı gece boyunca karakol yapan E-2 denizaltısı 23 Aralık günü saat 13.25'te İstanbul-Mudanya arasında sefer yapan bir feribotu durdurmuş, yalnızca yolcu taşıdığı anlaşıncaya serbest bırakılmıştır. Fırtınanın etkili olduğu gece saatlerinde Gemlik Körfezi'ne ilerleyen E-2 Bozburun açıklarında Alman denizaltısı aradıysa da bulamamış, 24 Aralık'ta ertesi günkü randevusu için fırtınalı denizde buluşma mevkiine intikal etmiştir. 25 Aralık gününü, iki gün önce Marmara'dan ayrılan E-11 denizaltısını aramakla geçiren Stocks sonrasında Marmara'nın kuzey sahillerini takip ederek batıya ilerlemiştir. Ertesi gün Aster ile telsiz irtibatı kurduğunda E-11'in döndüğünü öğrenen denizaltı, Gelibolu önlerinden dönüş yaparak Marmara Boğazı'nı kontrol etmiş ancak herhangi bir gemiye rastlamamıştır. 27 Aralık günü Erdek Körfezi ile liman önlerinde karakol yaptıktan sonra gece yarısı kuzeye yönelmiş ve 28 Aralık saat 05.05'te Paşalimanı Adası açıklarında bir yelkenli batırmıştır. Uygun bir hedef bulma umuduyla günü Bandırma Limanı açıklarında geçiren Stocks, gece Yeşilköy açıklarına intikale başlamıştır.⁶⁸²

29 Aralık sabahı saat 04.00'te rotasını İzmit Körfezi'ne çeviren denizaltı, öğleden sonra erzak yüklü iki yelkenliyi batırmıştır. Saat 15.40'ta dur ihtarı yaptığı bir yelkenli tekne ilerlemeye devam edince mahmuzlayarak durdurmuş, bu sırada ana yelkenin parımlarına dolanan bir mürettebat boğularak hayatını kaybetmiştir. Hava karardıktan sonra Sivriada açıklarına ilerleyen denizaltı 30 Aralık'ın ilk saatlerinde daha önce görmüş olduğu Alman denizaltısını yakalama umuduyla Bozburun'a gitmiştir. Denizaltıyı bulamasa da saat 04.35'te durdurduğu yelkenlinin kömür yükünü boşalttırmış, batırdığı gemilerden aldığı mürettebatı aktardıktan sonra gitmesine müsaade etmiştir. Sonrasında Mudanya önlerinde gördüğü bir vapura hücum etme niyetiyle yaklaşıp da hastane gemisi olduğunu tespit edince saldırmaktan vazgeçmiştir.

Stocks 31 Aralık sabahı Mudanya Tren İstasyonunu ateş altına almış, sarf edilen 16 mermi sekiz farklı yerde yangın başlatmıştır. Yapılan atışlara sahildeki bataryalardan karşılık verilmemiştir. Saat 11.00 sularında durdurduğu üç yelkenliden ikisini batıran, birinin taşıdığı

⁶⁸¹ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

⁶⁸² The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

taze balıklara el koyan Stocks, gece Yeşilköy'e intikal etmiştir. 1 Ocak günü Yeşilköy ile İstanbul Boğazı girişi arasında kalan bölgede karakol yapan denizaltı geceyi Küçükçekmece açıklarında geçirmiş ancak hedefi olabilecek herhangi bir gemiye rastlamamıştır. 2 Ocak'ta havanın oldukça kötüleşmesi üzerine Marmara'nın kuzey sahillerini takip ederek batılı rotalarda ilerlemiştir. Saat 15.20'de Aster ile telsiz irtibatı kuran Stocks, geri dönüş emri almıştır.⁶⁸³ Bu sırada karargahta bulunan Komodor Keyes E-2'nin görevi sonlandırılmasını günlüğüne şu cümlelerle kaydetmiştir: *"O andan itibaren tahliye kaçınılmaz bir hale geldiği için, artık denizaltıları Marmara'da tehlikeye atmanın hiç gereği yoktu. Amiral uygun bir anda Stocks'a gelmesini emretti."*⁶⁸⁴

Dönüş emrinin alınması üzerine hazırlıklara başlayan Stocks, E-11 denizaltısı gibi üst güvertesinde koruyucu tel donanımlara ilave olarak ağ kesme mekanizması kurmuştur. 3 Ocak sabahı saat 06.00'da satıhta intikale başlayan E-2, dalışa geçtiği saat 08.45'e kadar bataryalarını şarj etmiştir. Saat 13.30'da Akbaş önlerine ulaştığında 24 metre derinliğe inen denizaltı, ağ manialarının kaldırılmış olduğunu görmüştür. Eceabat açıklarında 21 metre derinlikte dibe çarpan Stocks, planlı rotasına dönerek ilerlemeye devam etmiştir. Bir süre sonra yeniden dibe çarpan denizaltı kontrolsüz şekilde periskop umkuna çıkmış ancak şans eseri sahilden fark edilmemiştir. Saat 14.55'te mev kisini belirleyip rotasını ayarlayan E-2, yarım saat sonra Çanakkale şehrini bordalamıştır. İlerleme hattında herhangi bir engelle karşılaşmayan denizaltı saat 18.05'te Seddülbahir'in yaklaşık 5 mil batısında satha çıkmıştır.⁶⁸⁵

Raporunun son bölümünde Stocks, 25 günlük görevi süresince toplam 1480 mil mesafe katettiğini, 19 yelkenli ve bir vapuru batırıp, bir vapura hasar verdiğini, ayrıca Mudanya Tren İstasyonu'nu tahrip ettiğini belirtmiştir. Hem giderken hem de dönerken Çanakkale Boğazı'nda herhangi bir gemi görmediğini, gerek su üstü gemileri gerekse artan denizaltı tehdidi nedeniyle yalnızca geceleri satıhta durabildiğini ifade eden Stocks, tüm personelinin görevi başarma konusundaki azmini ve çabalarını takdir etmiştir. E-2 Komutanı görevin icrasında katkısını gözlemlediği dört personelinin ismini raporunda özellikle belirtmiştir. İlk olarak 2'nci Komutanlık görevine kısa sürede uyum sağlayarak kendisine en büyük desteği veren Yzb. A.C.M. Bennet'in Komutanlık görevine hazır olduğunu ifade eden Stocks, tahrip timindeki başarısı nedeniyle ihtiyat personeli Yzb. T.A. Watterson'dan ve

⁶⁸³ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

⁶⁸⁴ Keyes, *a.g.e.*, p. 510.

⁶⁸⁵ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

Serdümenlik görevini büyük bir titizlikle icra eden Astsubay H. Mann'den övgüyle bahsetmiştir. E-2 Komutanı, Motorcu Astsubay H. Smith'in motor ve pompa arızalarına süratle müdahale ederek denizaltıyı harekâttan sakıt kalmaktan kurtardığını belirterek subaylığa terfi ettirilmesini teklif etmiştir.⁶⁸⁶

Amiral de Robeck İtilâf donanması adına Marmara Denizi'nde icra edilen bu son göreve ilişkin Denizcilik Bakanlığına gönderdiği 13 Ocak 1916 tarihli raporda; E-2'nin karşısına aniden çıkan bir düşman denizaltısını batırmak dışında görevi süresince eline geçen her fırsatı değerlendirdiğini ifade etmiştir. Nakliye gemilerinin yanı sıra savaş gemilerinin de görülmediği Marmara Denizi'nde faaliyet gösteren Alman denizaltılarını batırmak için çaba gösteren ve risk alan Yarbay Stocks'un bu çabasının takdire şayan olduğunu dile getirmiştir.⁶⁸⁷

13 Ağustos 1915 tarihinde başlayan ve 32 gün süren ilk görev periyodunda 7 torpido sarf eden E-2, Marmara Denizi'nde 25 gün kaldığı bu son görevinde hiç torpido hücumu gerçekleştirmemiştir. Bu durum geçen dört ay içinde büyük gemi hareketliliğinin neredeyse sıfıra indiğini göstermektedir. Stocks'un torpido kullanmamasındaki bir sebep de güvertesinde tahrip gücü yüksek bir topa sahip olmasıdır. İlk görevi öncesinde 57 mm çapındaki topu 76 mm'lik topla değişen denizaltının, engele takılması nedeniyle bu topu etkin şekilde kullanması mümkün olmamıştır. Son görevi öncesinde Malta'da onarıma tabi tutulan denizaltıya bu topun yerine E-11'de olduğu gibi tahrip gücü daha fazla olan 102 mm'lik top monte edilmiştir. Denizaltı birçok yelkenli tekneyi bu topla etki altına almıştır.

Cepheye yapılan nakliyatın karaya kayması nedeniyle hedef bulmakta zorlanan Stocks, diğer denizaltılar gibi ticari maksatla kullanılan sivil tekneleri batırarak uluslararası hukuka aykırı davranmış ve açıkça savaş suçu işlemiştir. Çanakkale Boğazı'nda oluşturulan ağ maniaları tahkim edilip geliştikçe, denizaltılara koruyucu tel donanımlara ek olarak ağ kesme mekanizması monte edilmiştir. E-11'den sonra bu mekanizmaya sahip olan E-2 de Marmara Denizi'ne intikali sırasında ağa takılsa da hasar almadan kurtulmayı başarmıştır.

⁶⁸⁶ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).

⁶⁸⁷ The National Archives, ADM M 0857/16 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZALTI LARA KARŞI ALINAN ÖNLEMLER VE İNGİLİZ DENİZALTI HAREKÂTININ DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. Denizaltılara Karşı Alınan Önlemler

Çanakkale Harekâtı süresince İtilâf donanması ilk planlamanın dışına çıkarak o dönem için oldukça yeni bir teknolojik gelişme olan denizaltıları kullanmaya başlamıştır. Başlangıçta yalnızca donanma ile Çanakkale Boğazı'nı zorlama planı yapan İtilâf komuta kademesi, 18 Mart 1915 tarihinde aldığı yenilgi sonrasında donanma destekli kara harekâtına yönelmiştir. Gelibolu Yarımadası'nı kısa sürede aşabileceğini düşünen Müttefikler, beklenen sürede istediği sonuca ulaşamayınca Türk kuvvetlerinin mağlup edilmesinin yolunu cepheye yapılan asker ve cephane nakliyatının kesilmesi olarak görmüştür. Bu nedenle; mayınlarla ve denizaltı ağlarıyla kapatılan, sahil bataryalarıyla korunan, ters yönlü yüzey ve dip akıntısına sahip, dar ve keskin dönüşleri olan ve bir denizaltı için dünyanın en zorlu su geçitlerinden biri olarak kabul edilen Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya ulaşmak, özellikle İngiliz denizaltı komutanlarının temel hedefi olmuştur.

3 Kasım 1914 tarihinde Boğaz girişindeki tabyaların bombardıman edilmesinden sonra HMS B-11 denizaltısı Sarısığlar Koyu'nda Mesudiye zırhlısını batırarak Çanakkale'deki ilk başarılı denizaltı harekâtını icra etmiştir. Sakin ve dalgasız bir denizde gündüz saatlerinde Çanakkale Boğazı'na giren ve Kepez'e kadar ilerleyen HMS B-11'in periskobunu tespit edemeyen kıyı gözetleme postaları Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa tarafından daha dikkatli gözetleme yapmaları konusunda uyarılmıştır. Denizaltının Marmara'ya geçmiş olması ihtimalini göz önünde bulunduran Amiral Usedom, gerekli denizaltı takibi ve aramasının yapılması maksadıyla süratli bir gambotun görevlendirilmesini talep etmiştir. Bunun üzerine Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından Peleng-i Derya gambotu bölgeye gönderilmiş, ancak bu tarihte Marmara Denizi'nde herhangi bir denizaltı bulunmadığından aramalar sonuçsuz kalmıştır.⁶⁸⁸

Mesudiye'nin batırılması sonrası Boğaz'da mayın döküş faaliyeti hızlandırılmıştır. Aynı gün Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişliği tarafından yeni bir mayın hattının oluşturulması emredilmiştir. Bu görev için Nusret mayın gemisine ihtiyaç duyulduğundan 14 Aralık'ta mayın yüklü olarak İstanbul'dan avara ederek ertesi gün Çanakkale'ye

⁶⁸⁸ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 110.*

varmıştır. 17 Aralık'ta Nusret deniz seviyesinin dört ila beş metre altına kırk beşer metre aralıkla 50 mayın dökerek birinci hattın güneyinde, yedinci mayın hattını oluşturmuştur. Bu hattaki mayınların yedi adedi döküldükten hemen sonra patlamıştır. Aynı gün saat 10.35'te Nusret mayın gemisi, Samsun mayın gemisinden aldığı 28 mayını, aralarında kırk beşer metre olacak şekilde deniz seviyesinin dört ila beş metre altına dökerek sekizinci mayın hattını tesis etmiştir.⁶⁸⁹

18 Aralık 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı içerisinde denizaltı bulunup bulunmadığının kontrolünün uygun havalarda uçakla da araştırılması için 2'nci Tugay Komutanlığına, Marmara Denizi'nde denizaltı araştırması yapması için de filoya emir verilmiştir. Bunun üzerine 13 Aralık'ta denizaltı araması için Marmara'ya gönderilmiş olan Peleng-i Derya gambotu Marmara Adası, Bandırma, Kapıdağ Yarımadası ve Avşa Adası çevresinde yaptığı aramalarda da herhangi bir denizaltıya rastlamayınca 20 Aralık'ta Çanakkale'ye dönmüştür. 21 Aralık 1914 tarihinde *“Marmara Denizi'nde Düşman Denizaltılarına Karşı Alınacak Emniyet Tedbirlerine Dair Yönerge”* yayımlanarak, İtilâf denizaltılarının tespiti için nasıl hareket edilmesi gerektiği ve temas sağlanması halinde ne şekilde karşı koyulacağı konusunda kıyı birlikleri ve gemiler uyarılmıştır.⁶⁹⁰

Bahse konu yönergede *“Bir veya birkaç denizaltının Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul Boğazı girişindeki gemilere taarruz etme ihtimalinden”* söz edilerek *“intikal halinde bataryalarını şarj etmek için satha çıktığı zamanlarda tespit edilebileceği, sahil hattında bulunan mahalli idarelerin ve komutanlıkların gözetleme yapmaktan sorumlu olduğu, telgrafi bulunmayan adalar arasında iletişimi sağlamak ve denizaltı tespitini bildirmek maksadıyla Galata yatı ve İstanbul vapurunun Marmara Adası ve Mudanya etrafında, Peleng-i Derya ve İsareis gambotlarının ise Çanakkale Boğazı'nın kuzey çıkışı ile adalar arasında görevlendirildiği”* belirtilmiştir. Denizaltı tespitinin bildirilmesi için hangi telgraf istasyonlarının aracılık yapacağını belirtildiği yönergede *“acil durumlarda zaman kazanmak amacıyla telgrafın kısa ve şifresiz olarak da çekilebileceği ve denizaltının etkisiz hale getirilmesi için neler yapılması gerektiği”* detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Buna göre denizaltının periskobu su üstündeyse doğrudan ateş açılacak, torpido hücumuna maruz

⁶⁸⁹ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, ss. 26-27.

⁶⁹⁰ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 111.

kalınması halinde süratli şekilde denizaltıya doğru ilerlenerek torpidodan sakındıktan sonra denizaltının dümen ve pervanesine takılması için üzerine demir atılacaktı.⁶⁹¹

30 Aralık günü Nusret Mayın Gemisi, sekizinci ve ikinci mayın hatları arasına, aralarında kırk beşer metre olacak şekilde deniz seviyesinin dört ila beş metre altına 39 mayın dökerek Çanakkale Boğazı'ndaki dokuzuncu mayın hattını meydana getirmiştir. Mesudiye Bataryası'nın harbe hazır hale getirildiği bu tarihte Marmara'da denizaltı arama faaliyetlerine devam edilmiş ve takviye edildiği öğrenilen Müttefik filonun Çanakkale Boğazı'na bir saldırı düzenleyebileceği Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirilmiştir.⁶⁹²

15 Ocak 1915 tarihinde Fransız Saphir denizaltısı Çanakkale Boğazı'nı geçmeye çalışırken Köseburnu Tabyası açıklarında karaya oturmuş ve batmıştır. Bu olay sonrasında Çanakkale Boğazı'na denizaltıların girmesini engellemek amacıyla alınan önlemlerden biri de ağ maniaları tesis etmek olmuştur. 18 Ocak 1915 tarihinde yaklaşık olarak Karanfil Burnu ile Akyarlar'ı birleştiren hattın üzerinde Anadolu kıyısına yakın şekilde 70 metre derinlikte oluşturulan mania Çanakkale Boğazı'nın ilk denizaltı engeli olmuştur. Nusret mayın gemisi lif halatlardan örülü parçaların birleştirilmesiyle oluşturulan, uzunluğu 47 ila 50 metre arasında yüksekliği ise 20 metre olan dört parça ağı dökmeyi başarmıştır. Ağı dibe sabitleyecek ağırlıkların, suyun içerisinde gergin bir şekilde durmasını sağlayacak şamandıralar ile mantarların yerleştirilmesi ve tel halatla bağlanması işlemi iki saatlik bir çalışmayı gerektirmiştir. Ayrıca geçmek isteyen denizaltıların pervanelerine takılması için tel halatın üzerine lif halat kamçıları bağlanmıştır.⁶⁹³

Bu çalışmaları yürütmek üzere Yzb. Nazmi Bey, Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde topçuluk öğretmeni ve Anadolu Hamidiyesi Tabyası Komutanı olarak görev yapan Alman Yb. Vasildo ile Yzb. Nabek de gemide bulunmuştur. Oluşturulan ilk denizaltı ağ maniasının şiddetli lodosa rağmen uygun bir şekilde durduğunu günlüğüne kaydeden Yzb.

⁶⁹¹ 21 Aralık 1914 tarihinde yayımlanan “*Marmara Denizi'nde Düşman Denizaltılarına Karşı Alınacak Emniyet Tedbirlerine Dair Yönerge* için bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, ss. 537-538.

⁶⁹² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 112; Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 29.

⁶⁹³ Bahse konu ağ maniasının tahmini mevkisi için bkz. Haluk Çağlar, “Çanakkale Cephesi'ndeki Taarruzî Denizaltı Harekâtları”, Şaduman Halıcı ve Barış Borşat (ed.), *Çelik Kale Çanakkale*, İBB Yayınları, İstanbul 2022, s. 256. Denizaltı ağ maniasına ilişkin Nazmi Bey tarafından günlüğüne yapılan çizim Ek-5'tedir. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 303.

Nazmi Bey, rüzgarın kuzeye dönmesi durumunda şiddetli akıntıyla birlikte ağın ne şekil alacağını bilinmediğine dair endişesini dile getirmiştir.⁶⁹⁴

Boğaz'daki ikinci denizaltı ağ maniası 5 Şubat 1915 günü sabah saatlerinde, ilk maniaya benzer şekilde balıkçı ağlarının bir araya getirilmesiyle Havuzlar ile Kepez Burnu arasında tesis edilen ilk mayın hattının güneyinde, Anadolu kıyısına yakın şekilde oluşturulmuştur. İki parçadan oluşan ağın atılmasına Yzb. Nazmi Bey ile birlikte Yb. Vasildo ve iki Alman teğmeni de refakat etmiştir. 11 Şubat günü Nusret mayın gemisi tarafından bu hattın Rumeli kıyısını kapatacak şekilde iki parçalı ağ atılmış, böylece Çanakkale Boğazı'nda denizaltılara karşı atılan toplam ağ sayısı sekize ulaşmıştır. 12 Şubat günü de Nusret mayın gemisi tarafından iki parça daha denizaltı ağı atılmıştır.⁶⁹⁵

İtilâf denizaltılarının yaklaşık iki aylık bir aradan sonra ilk denemesi 13 Mart 1915 tarihinde Fransız Coulomb denizaltısı tarafından yapılmıştır. Boğaz'a giren ve fark edilmeden bir mayın teline takılıp geri dönen Coulomb'un bu başarısız girişimi sonrasında İngiliz donanması kararlı bir şekilde denemelerine devam etmiştir. 17 Nisan 1915 günü Kepez önlerinde karaya oturan E-15 denizaltısı İngiliz donanmasının harekâtındaki ilk kaybı olmuş ve Türklerin eline geçmemesi için İngilizler tarafından bir gün sonra güçlükle batırılmıştır. Kara harekâtının başladığı 25 Nisan 1915 tarihinde ise ilk kez bir denizaltı, Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara Denizi'ne ulaşmayı başarmıştır. Avustralya donanması başlısı AE-2 denizaltısı herhangi bir gemiye zarar vermeden 30 Nisan günü batsa da İngilizlerin bu zorlu görevi başaracağı konusundaki inancını artırmıştır.

27 Nisan 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı geçen ve 21 günlük görevi sonrasında geri dönmeyi başaran ilk denizaltı E-14 olmuştur. Bu tarihten sonra Marmara Denizi'nde harekâtın sonuna kadar devam edecek denizaltı hâkimiyeti başlamıştır. Buna engel olmak için başlangıçta Nara Burnu önlerinde gemiler batırılarak geçişin kapatılması düşünüldüyse de bu durum sakıncalı görülerek vazgeçilmiştir.⁶⁹⁶ 18 Ocak 1915 tarihinden itibaren Çanakkale Boğazı'nda kurulmaya başlanan balıkçı ağlarına benzer maniaların etkisiz olduğu ortaya çıkınca kaldırılarak yerlerine çelik tellerden oluşan bir ağın konulmasına karar verilmiştir. Nara Burnu ile Bigalı arasında ağ oluşturulması için 29 Haziran 1915 tarihinde başlanan çalışmalar, Nara'da şiddetli havalarda saatte 5 deniz miline ulaşan akıntı nedeniyle güçlükle

⁶⁹⁴ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 34.

⁶⁹⁵ Nazmi Bey'in günlüğünde 12 Şubat 1915 tarihinde atılan ağların mevkiine ve özelliklerine ilişkin bilgi verilmemiştir. Bkz. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.*, ss. 37-38.

⁶⁹⁶ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 233.

ilerlemiştir. Ağı yüzdürecek şamandıraların İstanbul'daki limanlardan, teller ise tersane ambarlarından temin edilmiştir. Çelik tellerden oluşturulan ağlar, kütüklerin yardımıyla yüzdürülerek 60 metre aralıklarla sabitlenen şamandıralara asılmıştır. Daha sonra bu kütüklerin yerine boş mayın zarfları kullanılmış, ağların alt yakalarına akıntıyla yukarı kalkmaması için de taş ağırlıklar bağlanmıştır.⁶⁹⁷

Oldukça zor şartlarda yapılan bu çalışmalar, sıklıkla yapılan hava saldırılarına ve Kabatepe önlerinden yapılan atışlara rağmen 28 Temmuz 1915 tarihinde tamamlanmıştır. Bir parçası yaklaşık 2 ton ağırlığa sahip, asgari derinliği 5,5 metre ve ortalama derinliği 35 ila 40 metre arasında olan bu ağ, daha sonra 70 metreye kadar derinleştirilmiş ancak ilerleyen dönemde şiddetli akıntı ve zaman zaman denizaltıların delip geçmesi nedeniyle onarıma ihtiyaç duymuştur. Denizaltı ağını korumak, bakım ve tutumunu yapmak amacıyla 23 Eylül 1915 tarihinde Mania Komutanlığı kurulmuş, bu komutanlığın emrine bir deniz müfrezesi, Bigalı ve Nara bataryaları ile 32 numaralı römorkör ve 20 numaralı motorgambotlar verilmiştir. Ağın çevresinde görevlendirilen nöbetçi gemiler de bir denizaltı tespit etmeleri halinde üzerine sarkıtmak üzere tahrip kalıplarıyla donatılmıştır.⁶⁹⁸

Denizaltıların geçişini engelleyememesi üzerine Ekim ayında bu ağın güneyinde Rumeli kıyısından başlayacak şekilde ikinci denizaltı ağı oluşturulmuştur.⁶⁹⁹ 1915 Kasım ayının başında şiddetli lodos fırtınası nedeniyle hasara uğrayan bu ağ kısa sürede onarılmıştır. 8 Aralık sabahı dört uçak alçak irtifadan denizaltı ağının şamandıralarına 11 adet mayın bırakmıştır. Mayınlardan biri Bigalı sahiline, biri ağ şamandırasına çarparak patlamış, diğerleri tüfek atışıyla batırılmıştır. Meydana gelen patlama sonucunda ağda herhangi bir hasar oluşmamıştır.⁷⁰⁰

Denizaltı ağının oluşturulması öncesinde; AE-2 denizaltısı Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltı olurken, E-14, E-11 ve E-12 denizaltıları da Marmara Denizi'nde icra ettikleri harekât sonrasında geri dönmeyi başarmıştır. İkinci görevi için 10 Haziran 1915 tarihinde Marmara'ya ulaşan E-14'ün dönüşü denizaltı ağ maniasının kurulum aşamasında

⁶⁹⁷ Ağın yapımında kullanılan malzemeler şunlardı: 15 ton yüzdürücülüğe sahip 29 adet şamandıra, 5 cm çapında 147 kilit zincir, 500 kg yüzdürme kapasitesine sahip 112 adet fiç, 168 roda tel halat, yarım pus çapında 800 kulaç zincir, 5-6 burgatalık 8,5 roda tel halat, çeşitli boyutlarda 33 adet demir, 58 adet anele kilidi. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, ss. 272-273.

⁶⁹⁸ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 273

⁶⁹⁹ Denizaltı ağ manialarının krokisi ve yaklaşık mevkiisi için bkz. Ek-6, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 274-275)

⁷⁰⁰ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, a.g.e., s. 118.

olmuştur. E-7 denizaltısı da 30 Haziran'da ilk görev periyoduna denk gelen bu ağın kurulma aşamasında Marmara'ya gidip dönmeyi başarmış ancak 4 Eylül 1915 tarihinde ikinci geçiş denemesinde bu ağa takılarak batmıştır. Bu denizaltı Müttefik donanmasının ağ maniası nedeniyle kaybettiği tek denizaltı olmuştur. Ağın kurulumunun tamamlandığı 28 Temmuz 1915 tarihinden sonra ise E-11 ve E-2 denizaltıları ikişer kez, E-12 ve H-1 denizaltıları birer kez Marmara Denizi'nde harekât icra edip dönmeyi başarmıştır. 17 Ekim 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı geçen E-20 denizaltısı ise Marmara'da batırılmıştır.

Haliç'teki gemileri denizaltı tehlikesinden korumak için Mayıs ayında Galata Köprüsü'nün altında bir denizaltı ağ maniası tesis edilmiştir. Eylül ayı başlarında ise yükünü boşaltmak için Akbaş İskelesi'ne aborda olan gemileri torpido hücumundan korumak üzere liman girişine torpido ağı yerleştirilmiştir. Demirli olan veya yükünü boşaltan gemileri denizaltı hücumundan korumak için alınan önlemlerden biri de bu gemilerin her iki bordasına da sac levhalar asılan mavnalar yerleştirilmesi olmuştur.⁷⁰¹

Alman Koramiral Wilhelm Schack'ın tespit ve direktifleri doğrultusunda; Çanakkale Boğazı'nda savunmayı desteklemek için sabit torpido bataryalarının kullanılmasına karar verilmiştir.⁷⁰² Bu amaçla İstanbul'dan getirilen iki torpido kovanıyla Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri olan Çimenlik-Kilitbahir arasında birer batarya oluşturulması planlanmış; bu kovanların ilkinin 27 Ağustos 1914 tarihinde Kilitbahir İskelesi'ne, ikincisinin 28 Ağustos'ta Çimenlik Kalesi önüne yerleştirilmesiyle kurulum tamamlanmıştır.⁷⁰³ Talim maksadıyla 10 Kasım'da Çimenlik Tabyası'nda bulunan torpidoyla hareketli bir hedefe atış yapıp isabet kaydedilirken, 11 Kasım günü Kilitbahir'de bulunan seygar torpidonun ateşleme tecrübesi başarıyla yapılmıştır.⁷⁰⁴ Başlangıçta su üstü gemilerine karşı tesis edilen bu sabit torpido bataryaları ilerleyen dönemde denizaltı tespiti halinde hücum geliştirmek amacıyla

⁷⁰¹ 16 Eylül günü Gocuk Burnu önlerinde demirleyen Bitinia isimli Avusturya bandıralı vapurun üzerine aborda olan yelkenliler H-1 denizaltısının gerçekleştirdiği torpido hücumu sırasında bu sac levhaları taşımaktaydı. The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce); *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.*, Cilt VIII, s. 273.

⁷⁰² Torpido uzmanı ve Sahil Topçu Müfettişi olarak Çanakkale'ye gelen ve incelemelerde bulunan Alman Koramiral Wilhem Schack 1 Eylül 1914 tarihinde hazırladığı raporu Osmanlı Genelkurmayına sunmuştur. Çanakkale Boğazı'ndaki savunmanın yetersiz olduğunu belirten raporunda; tahkimatın güçlendirilmesi, mühimmat eksiklerinin tamamlanması gibi hususların yanı sıra sabit torpido bataryalarının tesis edilmesini teklif etmiştir. Bkz. Edward J. Erickson, *Gallipoli: Command Under Fire*, Osprey Publishing, New York 2015, p. 45.

⁷⁰³ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi, a.g.e.*, V. Cilt I. Kitap, s. 80. Kilitbahir İskelesi'ne yerleştirilen torpido kovanı 18 inç çapında olup 5 adet torpidoya sahipti. Bkz. Michael Forrest, *Şahi Toplardan Savaş Gemilerine: Çanakkale Boğazı Savunması*, (Çev: İsmail Hakkı Yılmaz), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, ss. 112-113.

⁷⁰⁴ Kandaş, *a.g.e.*, s. 27.

kullanılmıştır. Çimenlik önünde bulunan torpido bataryası 12 Ağustos 1915 tarihinde Marmara'dan dönmekte olan E-14 denizaltısına bir torpido hücumu geliştirmiş ancak isabet kaydedememiştir.⁷⁰⁵ Kilitbahir'deki torpido bataryasından güneye ilerlemekte olan E-12 denizaltısına 25 Ekim'de yapılan hücum da başarılı olmamıştır. Denizaltı tespiti için sualtı dinleme cihazlarının en ilkel ve basitlerinden olan bir tanesi Kilitbahir'de bir tanesi de Anadolu Hamidiyesi Tabyası'nda aktif hale getirilmişse de harekât süresince herhangi bir tespit yapamamıştır.⁷⁰⁶

Çanakkale Boğazı'nı kapatan mayınların ana görev fonksiyonu su üstü gemilerini durdurmak olmuştur. Eldeki mayın sayısı artınca denizaltıların geçişini engellemeye yönelik olarak 25 ila 40 metre arasında değişen derinliklerde mayın hatları oluşturulmuştur. Çanakkale Boğazı'nda ilk mayın hattının oluşturulduğu 4 Ağustos 1914 tarihinden 1915 yılının sonuna kadar geçen sürede toplam 18 mayın hattı tesis edilmiş, ayrıca Domuzdere ile Tenger arasından Anadolu yakasına doğru 28 ve 31 Mart 1915 tarihlerinde mayın dökülmüştür. Bu mayınların döküş paterni incelendiğinde, yalnızca iki hattın denizaltıların geçişine engel olmak için oluşturulduğu görülmektedir.⁷⁰⁷ Bu hatların ilki Çimenlik ile Kilitbahir arasında 31 Rus mayınının Nusret mayın gemisi tarafından 25 ila 30 metre derinliğe ve 40 metre aralıkla dökülmesiyle 20 Haziran 1915 tarihinde tesis edilmiştir. İkinci hat ise 29 Ağustos 1915 tarihinde Nara ve Bigalı arasında İntibah tarafından 35 ila 40 metre derinliğe dökülen 15 mayınla oluşturulmuştur. 4 Eylül günü bu mayın hattı 3 mayınla daha takviye edilmiştir.⁷⁰⁸

Çanakkale Savaşları'na katılan Sedâd Bey, *“denizaltılara karşı Çimenlik ile Kilitbahir arasında biri 8 metre, diğeri 25 ila 30 metre arasında olmak üzere iki mayın hattı oluşturulduğunu; 20 mayınla tesis edilen ilk hattın periskop umkunda seyreden, 31 mayın dökülerek oluşturulan ikinci hattın ise dalmış durumdaki denizaltıları hedef aldığını ifade ederek, bunun nedeninin Boğaz'a 25 metre derinlikte girdiğini itiraf eden esir ifadelerine dayandığını”* belirtmiş, *“ayrıca daha derinden gitmesi muhtemel olan denizaltılara karşı*

⁷⁰⁵ The National Archives, ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).

⁷⁰⁶ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 272

⁷⁰⁷ Çağlar, *a.g.e.,* (2022), s. 253. Bahse konu mayın hatlarının mevkisi için bkz. Ek-7.

⁷⁰⁸ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* ss.78, 92-94 (20 Haziran, 29 Ağustos, 4 Eylül 1915).

Nara'daki ağ maniasının yakınlarına 35-40 metre derinlikte 18 mayın döküldüğünü" öne sürmüştür.⁷⁰⁹

Ancak denizaltı faaliyetlerinin Marmara Denizi'nde ciddi kayıplara neden olması sonrasında derine dökülen bu mayınlar herhangi bir Müttefik denizaltısının geçişine engel olamamıştır. Çanakkale Boğazı'nda mayın nedeniyle batan tek denizaltı Fransız Joule denizaltısıdır. O da 1 Mayıs 1915 tarihinde Baykuş Bataryası ile Kepez'deki batarya arasında Rumeli sahiline yakın bir mevkide mayına çarparak sulara gömülmüştür. Bu hattaki mayınların derinlikleri de 4 ila 5 metre arasındadır. Bu sonuçlar Çanakkale Boğazı'nda denizaltıların tahmini ilerleme umkunda tesis edilen bu mayın hatlarının, denizaltıların geçişini engelleyemediğini göstermektedir.⁷¹⁰

Çanakkale Boğazı'nı kapatan tüm mayın hatları bir bütün olarak değerlendirildiğinde ise bu mayınların İngiliz denizaltılarını durdurmak için etkili olmadığı ancak üç Fransız denizaltısının geçişini doğrudan veya dolaylı olarak etkilediği görülmektedir. 13 Mart'ta mayın teline takılarak geri dönmek zorunda kalan Coulomb denizaltısının yanı sıra 1 Mayıs'ta Joule denizaltısı mayına çarpıp batmış, Mariotte denizaltısı da 26 Temmuz günü bir mayın teline takılarak sulara gömülmüştür.

Çanakkale Boğazı'nı geçmeye çalışan denizaltıları tespit etmek ve görüldükleri takdirde hızlı bir şekilde haberleşmek amacıyla; Nara Burnu, Halil Paşa Çiftliği, Çamburnu-Çamlıdere ağzı arası ile Kilitbahir ve Çanakkale fenerlerine birer gözetleme postası yerleştirilmiştir. Çanakkale Boğazı içerisinde karakol faaliyetleri bir gemiyle icra edilirken Kilitbahir'in güneyindeki gözetleme görevi tabya ve bataryalara verilmiştir.⁷¹¹

Marmara Denizi'nde denizaltılara karşı alınan tedbirler ise; nakliye gemilerine refakat edilmesi, denizaltı tespiti için muhrip ve torpidobotlar tarafından karakol yapılması ve sahilde gözetleme istasyonları kurulması olmuştur. İmkânlar doğrultusunda bu mücadelede deniz karakol uçaklarıyla da desteklenmiştir. Çanakkale ile İstanbul arasında seyir yapacak gemilerin korunması için gemi görevlendirilmesinde; gemi sayısının yanı sıra asker, cephane veya erzak taşıma durumları göz önünde bulundurulmuştur. İntikal sırasında hem nakliye gemileri hem de refakat eden gemiler rastgele rota ve sürat değişiklikleri yaparak seyretmiş,

⁷⁰⁹ Mirlivâ Sedâd, *Boğazlar Meselesi ve Çanakkale Deniz Zaferi*, (haz. Murat Çulcu), E Yayınları, İstanbul 2008, s. 208.

⁷¹⁰ Çağlar, *a.g.e.*, (2022), s. 254.

⁷¹¹ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi*, *a.g.e.*, V. Cilt I. Kitap, s. 87.

böylece denizaltıların torpido atışı için yaptıkları problem çözümünün güçleştirilmesi amaçlanmıştır. Marmara Denizi'nde karakol faaliyetlerinde muhrip, torpidobot ve gambotların yanı sıra reji ve gümrük muhafaza gemileri de görev almıştır. Marmara ve Paşalimanı adalarına istinaden liman faaliyetleri yapan bu gemilere, refakat görevi dönüşünde diğer donanma unsurları da destek vermiştir.⁷¹²

Denizaltılarla mücadele Çanakkale Boğazı içerisinde Peleng-i Derya, Aydınreis ve İsareis gambotları görev alırken, Marmara Denizi'ne sızmayı başaran denizaltıları etkisiz hale getirmek için ana üssü Mudanya olan Galata yatı, ana üssü Marmara Adası olan İstanbul vapuru ve Zuhaf gambotu görevlendirilmiştir. Denizaltıların liman, iskele, tren yolu, tren istasyonu, depo ve fabrika gibi sahil hedeflerine saldırımları üzerine 20 Temmuz 1915 tarihinden itibaren İzmit Körfezi ile İstanbul'da belirlenen noktalara mantelli toplar⁷¹³ yerleştirilmiş, ayrıca katarlarla çekilmek üzere ikişer top monte edilmiş üç vagon hazırlanmıştır.⁷¹⁴

Satha çıkan denizaltıları tespit etmek üzere kurulan kıyı gözetleme istasyonları çoğunlukla denizci personelden teşkil edilmiştir. Bu istasyonlar yaptıkları tespitleri hem sahildeki bataryalara hem de karakol görevi yapan gemilere bildirerek etki altına alınmasını sağlamıştır. Yeterli denizci personelin bulunmadığı bölgelerde jandarmalardan teşkil edilen istasyonlar ise zaman zaman yanlış ihbarda bulunarak ilgili makamları gereksiz yere harekete geçirmiştir. Buna ek olarak liman reisliklerinin verdikleri raporlar da denizaltılarla mücadelede oldukça faydalı olmuştur.⁷¹⁵ Marmara Adası'nda ilk gözetleme istasyonu Çınarlı Köyü Kodra Tepesi'nde kurularak bir deniz subayı, on deniz eri ve üç muhabere personelinden teşkil edilmiştir. Başlangıçta muhabere için istasyona konulan telsiz telgraf kifayetli gelmeyince telli sisteme geçilmiştir. Yapılan gözlemlere ilişkin raporlar başlangıçta yalnızca Genel Karargâha, Bahriye Nezaretine ve Donanma Komutanlığına gönderilirken, ilerleyen dönemde Kıyı Müfettişliği, Çanakkale Deniz Komutanlığı, Akbaş Menzil

⁷¹² Besbelli, *a.g.e.*, s. 27; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 274.

⁷¹³ Mantel: Top namlularını güçlendirmek için namlu üzerine geçirilen madeni cekete verilen isimdir. Bu imalat tekniğiyle imal edilen toplar mantelli top olarak isimlendirilmektedir. Osmanlı ordusunda kullanılan ilk mantelli toplar 1884 yılında Alman Krupp firmasından satın alınmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Muzaffer Erendil, *Topçuluk Tarihi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1988, s. 111.

⁷¹⁴ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi*, *a.g.e.*, V. Cilt III. Kitap, s. 468. İstanbul'da Tophane, Zeytinburnu, Baruthane, Deniz Tayyare İstasyonu ve Karaağaç Tapa Fabrikasının batısına ikişer adet 87 mm çapında mantelli top yerleştirilmiştir. Bu topların aynı zamanda düşman uçaklarının tespiti halinde hava savunma görevi icra etmesi planlanmıştır. Bkz. Emin Kurt ve Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 71.

⁷¹⁵ Besbelli, *a.g.e.*, s. 28.

Komutanlığına da adreslenmiştir. Ancak muhaberede yaşanan teknik aksaklıklar zaman zaman önemli raporların iletilmesinde gecikmeye neden olmuştur.⁷¹⁶

Müteakiben Marmara Adası Saraylar Koyu'nun kuzeyi ve kuzeydoğusunda, Ekinlik Adası'nda ve Hayırsız Ada'da gözetleme istasyonları tesis edilmiştir. Bu istasyonlarla Kapıdağ Yarımadası kuzeybatısında bulunan İlhanlıköy ve doğusundaki Moda Burnu'nda yer alan gözetleme istasyonları arasında telefon bağlantısı kurulmuştur. İlerleyen dönemde muhabere yoğunluğunun fazla olmaması ve idame zorlukları nedeniyle ilk olarak Hayırsız Ada'da bulunan istasyon kaldırılarak Marmara Adası'na taşınmıştır. 1916 yılının Ağustos ayında ise Marmara Adası Saraylar Koyu dışındaki istasyonlar kapatılmıştır. 13 numaralı motorgambot ve Reji İdaresine bağlı aydın römorkörü karakol için görevlendirilen ilk gemiler olmuştur. Nakliyatla görevli gemilerin sıklıkla uğradığı Saraylar Koyu'na iki adet 75 mm çapında top yerleştirilirken, Muin-i Zafer zırhlı korvetinden çıkarılan bir adet 150 mm çapındaki top da ilerleyen dönemde bu bölgeye koyulmuştur.⁷¹⁷

Osmanlı istihbarat raporları incelendiğinde İngiliz denizaltılarının faaliyetlerinin sahilde konuşlu karakollar tarafından yakından takip edildiği görülmektedir. Sahili gözetleyen birliklerce 15 Ağustos'ta Küçükçekmece açıklarında, 17 Ağustos'ta Tekirdağ önlerinde, 19 Ağustos'ta Karaburun ile Ekinlik Adası arasında, 20 Ağustos'ta Hayırsız Ada çevresinde, 24 Ağustos günü İmrallı ile Gemlik Körfezi arasında ve 16 Eylül'de biri Marmara'nın doğusu diğer batısında olmak üzere ikişer denizaltı görülmüştür. Buna ilave olarak 16 Ağustos'ta Darıca önlerinde ve 23 Ekim'de Marmara Ereğlisi açıklarında ise üçer denizaltı tespit edilerek ilgili makamlara rapor edilmiştir.⁷¹⁸

Limanları denizaltı tehdidine karşı korumak ve caydırıcılık sağlamak amacıyla yerel makamlarca tedbir alınmaya çalışılmıştır. Bandırma Kaymakamının “*E-11 denizaltısının Madeleine Rickmers vapurunu batırması sonrasında, bir stimbotun limandan çıkıp denizaltıyı baskıya alarak ikinci torpidoyu atmasına engel olduğunu*” belirtmesi ve “*müteakip dönemde Polis Dairesine bir motorlu tekne tahsis edilmesi için Karesi Mutasarrıflığına yazılı talepte bulunması*” buna örnek gösterilebilir.⁷¹⁹

⁷¹⁶ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 274.

⁷¹⁷ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 274.

⁷¹⁸ 16 Eylül 1915 tarihinde Marmara Denizi'nde bulunan tek denizaltı yeni giriş yapmış olan E-12 idi. 16 Ağustos 1915 tarihinde Marmara Denizi'nde iki, 23 Ekim'de ise dört Müttefik denizaltısı bulunmaktaydı. Tespitlere ilişkin raporlar için bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, a.g.e., C. II, ss. 43, 44, 46, 50, 111, 177.

⁷¹⁹ Bkz. BOA, DH. EUM. LVZ. 30/16.

Marmara Denizi'nde denizaltılarla mücadelede deniz karakol uçakları da görev almıştır. Temmuz 1915'te Almanya'dan gelen üç deniz karakol uçağının eklenmesiyle Yeşilköy ve Tekirdağ'da birer uçak grubu kurulmuştur. Günümüzdeki deniz karakol uçakları gibi radar ve sonoboy gibi teknolojik imkânlarla sahip olmayan bu uçakların tek sensörü pilot ve rasıt subaylarının gözleri olmuştur. Bu noktada hava şartları ve gözlem yapan kişilerin tecrübesi tespiti belirleyen en önemli faktör olarak ortaya çıkmıştır. Bunun sonucu olarak uçaklar yalnızca iyi havalarda, satıhtaki veya deniz koşullarının müsaade ettiği ölçüde dalmış durumdaki denizaltıları görebilmiştir. Uçakların bu dönemdeki taarruz silahları ise makineli tüfek ve elle atılan küçük bombalardan ibaret olmuştur. Bu deniz uçakları için Tekirdağ'da bir pist ve Ekinlik Adası'nda bir ikmal noktası oluşturulmuştur.⁷²⁰

Marmara Denizi'nde harekât icra eden denizaltıların görev sonuç raporları incelendiğinde 1915 Ağustos'undan itibaren E-2, E-11 ve E-12 denizaltılarının birçok kez deniz karakol uçaklarının saldırısına uğradıkları görülmektedir. Ancak bu hücumlar denizaltılara zarar vermekten çok onları dalışa zorlayan ve baskı altında kalmalarını sağlayan nitelikte olmuştur. Uçakların denizaltıları tespiti sonrasında bölgeye karakol gemilerinin yönlendirilmesi, uçaklarla karakol gemilerinin koordineli hareket etmeye çalıştıklarının bir işareti olarak kabul edilebilir.

Goncasuyu Telsiz Telgraf İstasyonunda Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti olarak görev yapan Tevfik Rıza Bey'in anılarından bu istasyonun İtilâf donanması unsurları arasındaki muhabereyi zaman zaman tespit ederek dinlediği anlaşılmaktadır. Ancak Tevfik Rıza Bey'in anılarından anlaşıldığı kadarıyla bu istasyonun herhangi bir denizaltının Saros Körfezi'nde görevlendirilen gemilerle kurduğu muhabereyi tespit edemediği görülmektedir.

Marmara Denizi'ne sızmayı başaran denizaltıların saldırısına uğrayan gemilerin mürettebatının ifadelerinden, denizaltıların bu gemileri aborda olarak kontrol ettikleri öğrenilmiştir. Bunun üzerine, kontroller sırasında denizaltılara beklemedikleri anda taarruz etmek amacıyla bazı gemilere bomba atmakla görevlendirilen personel yerleştirilmesine karar verilmiştir. 1'inci Ordu Komutanlığında patlayıcı madde konusunda eğitim alan personel 9 Haziran 1915 tarihinde el konulan 16 farklı teknede görevlendirilmiştir. Bir denizaltının bu

⁷²⁰ Karl Wilhelm Augustus Darr, *"The Ottoman Navy 1900-1918 : A Study of the Material, Personnel and Professional Development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and First World Wars."* University of Louisville's Institutional Repository, 1998, s. 170; Besbelli, *a.g.e.*, s. 28.

şekilde saldırıya uğraması sonucunda⁷²¹ denizaltılar güvenliği tam olarak sağlamaksızın bu tür kontroller yapmaktan vazgeçmiştir. Bunun üzerine denizaltılara saldırma imkânı bulunamamış ve el konulan tekneler 8 Eylül 1915 tarihinde sahiplerine geri verilmiştir.⁷²²

25 Mayıs 1915 tarihinde E-11 denizaltısının Galata Rıhtımı'na kadar ulaşarak İstanbul vapuruna iki adet torpido hücumu geliştirmesi halk arasında paniğe neden olmuştur. Hücum anı, İstanbul vapuruna yakın olarak rıhtıma bağlı bulunan Amerikan istihbarat gemisi USS Scorpion'un personeli tarafından da gözlemlenmiştir. Olay sonrasında, Scorpion avara ederek Tarabya önlerine giderken şehirde bazı önlemler alınmıştır. Özellikle yabancıların İngiliz denizaltılarına gizlice destek sağladığından şüphe edilmesi üzerine, gizlice telsiz istasyonu kurulduğu düşünülen evlere baskınlar yapılmıştır. Ayrıca halkın sahil kesiminde dürbün kullanması yasaklanmıştır.⁷²³ Bazı küçük Rum teknelerinin Marmara Denizi'nde görev yapan denizaltılara gıda yardımı ve istihbarat desteği sağladığından şüphelenilmesi üzerine bu tekneler gece seyirlerinden menedilerek, bölgelerindeki mülki amirlerden onaylı bir belge almak şartıyla yalnızca gündüz intikal etmelerine izin verilmiştir.⁷²⁴ Ayrıca Müttefik denizaltılarında bulunarak kılavuzluk yaptığı ve tren hatlarına bomba yerleştirerek tahrip ettiği gerekçesiyle “askeri sırrı açıklamak, ihanet ve casusluk” suçlarından bir kişinin idamına karar verilmiştir.⁷²⁵

Denizaltıların dalmış durumda sığ sulara giremeyeceği değerlendirildiğinden, denizaltı saldırısına karşı korunmak için Marmara Denizi'ndeki her türlü nakliyatın kıyıya yakın şekilde yapılması emredilmiştir.⁷²⁶ Ayrıca denizaltı hücumuna karşı ilave bir önlem olarak Boğaziçi, Adalar ve Kadıköy vapurlarını kullanacak subay ve erlerin alt kamaralarda oturarak seyahat etmeleri emredilmiştir.⁷²⁷

Marmara Denizi'nde İngiliz denizaltılarının üstünlüğü ele geçirmesiyle birlikte Çanakkale cephesine lojistik nakliyatın ne şekilde yapılacağına dair Başkomutan Vekili ve

⁷²¹ Bu denizaltının 25 Haziran 1915 tarihinde Haliç-1 isimli küçük buharlı tekneyi kontrol etmek için yaklaştığı sırada bombalı saldırıya uğrayan E-12 denizaltısı olduğu değerlendirilmektedir. Bkz. The National Archives, ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).

⁷²² *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e.,* Cilt VIII, s. 276.

⁷²³ Michael Imbrenda, “*Expeditionary Intelligence in a Time of Crisis: The USS Scorpion in Constantinople, 1914-1918*”, Graduate Certificate in Maritime History, US Naval War College, Newport 2020, pp. 11-14.

⁷²⁴ Marmara'da görev yapan denizaltı komutanları durdurdukları gemilerin mürettebatından zaman zaman istihbarat toplayıp, yiyeceklerine el koysa da sonuç raporlarında bu konuda gönüllü ve sistemli bir destek sağlandığına değinmemiştir.

⁷²⁵ Bkz. BOA, İ. HB. 177/55.

⁷²⁶ *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi, a.g.e.,* V. Cilt III. Kitap, s. 468.

⁷²⁷ Besbelli, *a.g.e.,* s. 30.

Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın imzasıyla 28 Ağustos 1915 tarihinde "İstanbul-Çanakkale Nakliyatı Yönergesi" yayımlanmıştır. Yönergede;⁷²⁸ *"Kara ulaştırmasının 5'inci Ordu'nun ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğinden İstanbul-Çanakkale deniz ulaşımının emniyetle sağlanmasının önemine değinilerek, düşman denizaltılarıyla birlikte gemi sayısının az olması, hava durumu ve limanların yetersiz olmasının bu ulaşımı etkilediğine"* yönelik tespitin ardından denizaltılara karşı genel korunma tedbirlerine yer verilmiştir. Korunma tedbirleri kapsamında; *"Ağla kapatılan her iki Boğaz'ın bataryalar ve gemiler tarafından gözetlendiğini, bu tedbire rağmen düşman denizaltılarının Marmara'ya girmeleri halinde bunların tahribinin Alman Deniz Tayyare Müfrezesi ile torpidobotlarınca yapılacağı"* belirtilmiştir. Buna göre; *"Marmara Denizi'nin batı kısmında görülen denizaltıların Çanakkale'deki Deniz Komutanlığı aracılığıyla oradaki uçak müfrezesine, doğu kısmındakilerin Kıyı Genel Müfettişliği aracılığıyla Yeşilköy'deki uçak istasyonuna bildirilecek, hava durumu ile uçuş zamanının uygun olması durumunda uçaklar derhal görülen denizaltılara doğru uçacaktı."*

Yönergede bu hususlara ilave olarak; *"Deniz ulaşımının başlangıcı olan İstanbul Boğazı'nın güneyi ile İstanbul Limanı, asıl çıkarma yeri olan Akbaş Limanı ve kuzeyinde gemilerle gözetleme yapmanın gerekli olduğu"* belirtilirken, *"ulaşım ve nakliyatın; torpidobotlar eşliğinde, uçaklarla, yalnız karanlıkta seyretmek ve gündüzleri korunmuş limanlarda beklemekle, mavna yedekleyen römorkörler hariç zikzak yaparak ve kıyıya yakın seyretmekle korunabileceği"* ifade edilmiştir. Yönergenin müteakip maddelerinde teşkilat ve nakliyat hakkında şu ayrıntılar yer almıştır:

"İstanbul ve Çanakkale arasında yapılacak bütün nakliyatın sorumlusu olan Kıyı Genel Müfettişliği, römorköre sahip olmayanların İstanbul'dan Çanakkale'ye denizden yapacağı sevkiyata kendi römorkörleriyle yardım eder. Sevkiyat talebi bu makama en az dört gün önce yapılır. Marmara'daki bütün deniz nakliyatı için hareket zamanı, hangi limanlarda durulacağı ve muhafaza hususları müfettişlik tarafından belirlenir. Özel koruma ancak önemli sevkiyata veya gündüzleri dahi seyretmek zorunda olan gemilere verilir. Denizaltılara karşı tam koruma sağlanması mümkün değildir. En güvenli nakliyat ancak geceleri seyretmek ve talimatlara uymakla yapılabilir. Sıhhi nakliyat kararlaştırılmış işaretlerle (Kızılay ve Kızılhaç) ve sakınmadan yapılır. Marmara Denizi'ndekiler ile Çanakkale Boğazı'ndaki kale

⁷²⁸ Yönergenin tam metni için bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, ss. 575-577.*

komutanlarına bağı olmayan bütün bataryalar Kıy Genel Müfettişliğinin denizaltılara ilişkin vereceğı emirlere uymak zorundadır.”

Çanakkale Boğazı’nda alınan tüm önlemlere rağmen İngiliz denizaltılarının Marmara’ya ulaşmasına engel olunamayınca, bu denizde savunmaya yönelik tedbirler alınmış, ayrıca tespit ve imha gayretlerine ağırlık verilmiştir. Ancak günümüzdeki modern sistemlerin o yıllarda mevcut olmaması nedeniyle tespitler yalnızca gözle yapıldığından, inisiyatif çoğu zaman dalmış durumda seyreden denizaltılarda olmuştur.⁷²⁹ Yapılan gece seyirleri, denizaltılar tarafından hedef alınmayı büyük ölçüde engellerken, refakat görevi icra eden muhrip ve torpidobotlar caydırıcılık sağlamıştır. Gemiler intikallerinde sık sık rota ve sürat değişikliği yaparak denizaltıların torpido atış problemi çözümünü güçleştirmiştir.

Özellikle ağustos ayından itibaren denizaltıların bu denizde üstünlüğü ele geçirmesiyle İstanbul ile Çanakkale arasındaki nakliyatın önemli kısmı karaya kayarak devam etmiştir. Denizdeki büyük gemilerin yerini ise küçük yelkenliler aldığı için denizaltılar ilerleyen dönemde hedef bulmakta zorlanmıştır. Bunun sonucu olarak denizaltı komutanları saldırgan tutum sergilemiş, askeri nakliyatı kullanılmadığı açıkça belli olan sivil hedeflere ve hastane gemilerine hücum ederek savaş suçu işlemiştir. Denizaltılar için yüzen hedef bulma zorluğu arttıkça; toplarıyla tren yolu, istasyon ve barut fabrikası gibi kara hedefleri ile cepheye intikal eden asker konvoylarını hedef almışlardır. Buna karşılık olarak, bu bölgelerin kıyıya yakın noktalarında değişik çaplardaki toplarla savunma düzeni oluşturulmuştur.

4.2. İngiliz Denizaltı Harekâtının Değerlendirilmesi

Çanakkale Boğazı’nın savunma düzeni oluşturulurken, İtilâf donanmasının iki saldırı yönteminden birini tercih edeceği üzerinde durulmuştur. Bu yöntemlerin ilkinin, güç kullanarak ve kayıpları göze alarak Boğaz’ın hızlıca zorlanması, ikincisinin ise planlı bir şekilde hareket eden donanmanın savunma düzenini tümüyle yok ettikten sonra Marmara’ya ulaşması şeklinde olacağı değerlendirilmiş ve her iki planın da uygulanmasına yönelik olarak

⁷²⁹ Modern anlamda sonar cihazının icadı II. Dünya Savaşı sonlarına rastladığından 1915 yılında dalmış durumdaki bir denizaltıyı tespit etmek mümkün değildi. Bu nedenle bir denizaltı, mevkinin belirlemek için periskobunu kullanmadıkça veya bataryalarını şarj etmek için sathı çıkmadıkça hücumu uğramıyordu. Bu dönemde su bombası veya denizaltılara karşı kullanılan herhangi bir torpido da mevcut olmadığından, yaklaşık mevki bilinen dalmış bir denizaltı bile etki altına alınamıyordu. Bir denizaltı yalnızca bir hedefi bombardıman etmek için sathı çıktığında açık hedef haline geliyordu. Bu durum girişilen mücadelede denizaltıların inisiyatifi elinde bulundurmasına neden olmuştur.

önlemler alınmıştır.⁷³⁰ 18 Mart 1915 tarihinde ikinci yöntemin uygulanması ve başarısızlıkla sonuçlanmasıyla komuta kademesinin İtilâf donanmasından beklentisi tümüyle değişmiştir. Kara harekâtını desteklemek üzere su üstü unsurları topçu desteği ve lojistik nakliyatın idamesiyle görevlendirilirken, 5'inci Ordu'nun desteğinin kesilmesi için ise gizliliği ön planda tutan denizaltılardan faydalanılmaya çalışılmıştır.

Bu noktada İngiliz denizaltıların Çanakkale Harekâtı kapsamında icra ettikleri görevlerin değerlendirilmesi, kendilerine verilen vazifenin ne olduğunun doğru tahlil edilmesiyle mümkündür. Çanakkale Boğazı'nın yalnızca donanma tarafından zorlanarak kıyı savunmasının bertaraf edilmesini kapsayan süreçte Boğaz'a girme teşebbüsünde bulunan tek İngiliz denizaltısı B-11 olmuştur. Denizaltının Komutanı Boyle sonuç raporunda *“Çanakkale'ye ulaşmak, mümkünse Lilly Rickmers vapurunu veya fırsat bulduğu herhangi bir düşman gemisini batırmak”* olarak açıkladığı vazifesine uygun olarak Mesudiye zırhlısını batırmıştır. 3 Kasım 1914 tarihinde yapılan bombardımanın Boğaz'daki savunma düzenini değiştiren etkisi gibi bu harekât da Türk savunması için denizaltı tehdidine karşı alınan önlemler açısından bir dönüm noktasını teşkil ederken, Müttefik donanmanın komuta kademesinin denizaltılara güven duymasına neden olmuştur. B sınıfı bir denizaltının bu cephedeki tek başarısı olan bu harekât sonrasında daha yeni ve büyük olan E sınıfı denizaltılar görevi devralmıştır.

Donanma destekli kara harekâtına karar verilmesi sonrasında yapılan ilk girişim ise başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 18 Nisan 1915 tarihinde E-15 denizaltısının Dardanos Bataryası önünde karaya oturduğu ve sonrasında ele geçirilmemesi için kendi unsurlarınca batırıldığı bu harekât, kısa bir tereddüde neden olsa da donanmanın komuta kademesinin müteakip girişimler için kararını değiştirmemiştir. Kara harekâtının başlamasıyla birlikte denizaltıların vazifesi *“Gelibolu Yarımadası'na yapılacak lojistik nakliyatı engellemek”* olarak belirlenmiştir. Gelibolu Yarımadası'na çıkarmanın yapıldığı saatlerde personelinin önemli bir kısmı İngiliz donanmasından takviye edilen Avustralya donanmasına bağlı AE-2 denizaltısı Çanakkale Boğazı'nı geçen ilk denizaltı olmuştur. AE-2 denizaltısı bu başarısıyla birçok endişenin giderilmesine neden olduysa da beş gün kaldığı Marmara Denizi'nde herhangi bir başarı elde edemedi. Sultanhisar torpidobotu ile girdiği mücadele sonucunda batmıştır.

⁷³⁰ Carl Mühlman, *Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Notları*, çev. Sedat Umran, Timaş Yayınları, İstanbul 1998, s. 46.

E-14 ise 27 Nisan günü Çanakkale Boğazı'nı geçen ve 18 Mayıs'ta dönmeyi başaran ilk denizaltı olmuştur. Onun dönüşünü takip eden gün E-11 denizaltısı da ulaşmayı başardığı Marmara'da 19 gün kaldıktan sonra geri dönmüştür. E-14'ün ikinci görev periyoduna başladığı 10 Haziran'dan itibaren ise Marmara Denizi'ndeki denizaltı sayısı artış göstermiştir. Başlangıçta müstakil olarak görev yapan denizaltılar, kıdemli olan denizaltı komutanının kontrolünde koordineli olarak harekât icra etmiştir. Böylece Marmara'daki denizaltı harekâtı farklı bir safhaya geçmiştir.

Marmara'ya giren E-11 ve E-14 denizaltılarının ilk görev periyotlarında tek silahlı torpido olurken, müteakip görevlerinde bu denizaltılar ile sonrasında bu denizde görevlendirilen denizaltıların hepsinde güverte topu bulunmuştur. Böylece değeri ve tahrip gücü yüksek olan torpidolar, topla etki altına alınması riskli ve büyük hedefler için kullanılmıştır. Ayrıca torpidoyla etki altına alınması mümkün olmayan yollar, köprüler, cephanelikler ve barut fabrikası gibi önemli kara hedefleri bu toplarla bombardıman edilmiştir.

Denizaltılarda bulunan topların çapları ve dolayısıyla tahrip güçleri gemiden gemiye farklılık göstermiştir. İlk görevini topsuz şekilde icra eden E-14'e ikinci görevi öncesinde 57 mm çapında güverte topu monte edilmiştir. E-7 ve H-1 denizaltıları da görevleri süresince güvertelerinde 57 mm çapında top taşımıştır. E-2 denizaltısının 57 mm'lik topu ise ilk görev periyodu öncesinde 76 mm'lik topla değiştirilmiştir. İlk görevine topsuz olarak iştirak eden E-11 ise ikinci görevini 76 mm çapındaki güverte topuyla, son görevini 102 mm'lik topla icra etmiştir. Benzer şekilde ilk görevinde 57 mm'lik topla sahip olan E-12 de ikinci görevinde tahrip gücü daha fazla olan 102 mm çapında güverte topu kullanmıştır. B-11 ile batan E-15 ve AE-2 denizaltıları güvertelerinde herhangi bir top taşımazken, Fransız denizaltısı Turquoise ise Marmara Denizi'ndeki görevine 37 mm'lik topla katılmıştır.

Çanakkale Harekâtı süresince İngiliz denizaltıları Çanakkale Boğazı'nın girişine 25 mil mesafedeki Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda konuşlanmıştır. İntikal süresini kısaltmak için görevleri öncesinde çoğunlukla Gökçeada'nın Aydıncık Koyu'na giden denizaltılar, gece yarısı seyre çıkmış ve hava aydınlanmadan Boğaz'a girmiştir. Karanlıktan yararlanarak mümkün olduğunca satıhtan ilerleyen denizaltı komutanları, daha önce tespit edilmedikleri takdirde Soğanlıdere önderinde dalışa geçmiştir. Denizaltılar Boğaz orta hattının Rumeli kıyısına yakın ve 25 metreyi geçmeyen umklarda ilerlemiştir. Komutanların bu rotayı tercih etmelerinde Rumeli kıyısında derinliklerin daha müsait olması ve satıhtaki

akıntının Anadolu kıyısına kıyasla daha az olduğunu düşünmeleri etkili olmuştur. Ancak Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından yapılan bilimsel çalışmalar⁷³¹ akıntı konusunda denizaltı komutanlarının yanıldığını, Kilitbahir'in güneyinde Rumeli kıyısına yakın kesimde yüzey akıntısının Anadolu kıyısına kıyasla daha fazla olduğunu göstermektedir.

Seyir tehlikelerinin ve akıntının şiddetinin arttığı Kilitbahir ve Nara dönüşleri öncesinde denizaltılar periskop kullanma periyodunu 3 dakikaya kadar düşürmüştür. Denizaltı ağ maniasının kurulumunun başladığı tarihe kadar denizaltılar için en büyük tehlike Nara Burnu'ndaki keskin dönüş ile şiddetini artıran akıntı olmuştur. 29 Haziran 1915 tarihinden sonra ise denizaltıların geçişini engellemek için tesis edilen ağ maniası, denizaltı komutanlarının en büyük çekincesi haline gelirken, sahildeki bataryalar, mayınlar ve şiddetli akıntının yarattığı tehlike ikinci planda kalmıştır.

13 Aralık 1914 tarihinde Mesudiye zırhlısını batıran B-11 Komutanı ile, Marmara Denizi'ne ulaşip geri dönmeyi başaran E-14 ve E-11 Komutanları İngiltere'nin en prestijli ödülü olan Victoria Haçı almaya layık görülürken, zamanla bu görevi icra eden denizaltı sayısı çoğalınca diğerlerinin komutanlarına Üstün Hizmet Nişanı verilmiştir. Hatta E-12 Komutanı teknik sıkıntılar nedeniyle planlanan tarihten erken dönmek zorunda kaldığı ilk görevinde herhangi bir ödüle layık görülmemiş, ancak ikinci görevinden sonra bu nişana sahip olabilmıştır.

⁷³¹ İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın oşinografik özelliklerinin tespiti maksadıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından 2005-2007 yılları arasında yoğun deniz ölçümleri icra edilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda deniz suyuna ait sıcaklık, tuzluluk, çözünmüş oksijen bir akıntılar ile bu parametreler üzerinde etkili olan temel meteorolojik veriler gel-git bilgileri ve uzaktan algılama sistemleriyle elde edilmiş deniz suyu yüzey sıcaklıkları bilgileri derlenerek bölgenin oşinografik özelliklerinin belirlenmesini sağlayacak bir kitap hazırlamıştır. "*Türk Boğazları Oşinografi Atlası*" olarak isimlendirilen bu dokümanda bulunan bilgilerin üretilmesi maksadıyla mevsimsel olarak 9 ayrı dönemde toplam 103 gün deniz çalışması icra edilmiştir. Bu çalışmalarda 592 adet hat üzerinde akıntı, 593 noktada derinliğe göre değişen sıcaklık ve tuzluluk ölçümleri icra edilmiştir. Bahse konu çalışma kapsamında 2005 yılında icra edilen dört adet mevsimlik ölçümde toplanan akıntı verilerinin derlenmesiyle bölgenin akıntı yapısı çıkarılmıştır. Buna göre Gelibolu açıklarında ortalama akıntı 1,1 kts, Nara Burnu'na kadar olan Boğaz'ın kuzey yarısında 0,8 ila 2 kts arasında ölçülmüştür. Gocuk Burnu önlerinde ise 1,8 kts'a ulaşan akıntı gözlenmektedir. Nara Burnu'nun güneyi Boğaz'da en kuvvetli akıntının ölçüldüğü mevki olup, Çanakkale şehir merkezi açıklarında ortalama akıntı hızı 2,5 kts, Kepez Burnu'nda ise 2,2 kts'tır. Kepez Burnu güneyinde orta hatta akıntı hızı genelde 1,5 kts iken Rumeli yakasına yakın bölümünde 1,6 kts, Anadolu yakasında ise 0,4 kts hızındadır. Yüzeyde akıntı bu şekildeyken 20 metre derinliklerde Kilitbahir'in güneyinde ortalama akıntı hızı 0,5 kts altında, Kilitbahir önlerinde 1 kts, Nara ve Gocuk Burnu önlerinde ise 1,5 kts civarındadır. 30 metre derinlikte ise Boğaz genelinde 0,5 kts hızında olan akıntı; Kilitbahir, Nara ve Gocuk Burnu'nda 1 kts ortalamasına çıkarken Gelibolu önlerinde şiddetlenerek 2 kts hıza yaklaşmaktadır. Detaylı bilgi için Bkz. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, *Türk Boğazları Oşinografi Atlası*, SHODB Yayınları, İstanbul 2009, ss. 1.9-1.10.

Marmara Denizi'nde nakliyat Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye ve Haliç Şirketi ile el konulan diğer özel şirketlere ait gemilerle yapılmıştır. İstanbul-Çanakkale, İzmit-Sirkeci-Yeşilköy, Sirkeci-Haydarpaşa ile Çanakkale Boğazı'nın her iki yakası arasındaki askeri nakliyat için; Seyr-i Sefain İdaresi Karadeniz nakliyatı dışında kalan tüm gemilerini, Şirket-i Hayriye mevcut 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi ise 7 gemisini bu hizmete tahsis etmiştir. Şirket-i Hayriye'nin 60 numaralı Rağbet, 61 numaralı Sultaniye ve 71 numaralı Reşit Paşa (Halas) vapurları ile Seyr-i Sefain İdaresinin Gülnihal vapuru, ayrıca Akdeniz ve Gülhane vapurları hastane gemisi olarak görev yapmıştır.⁷³² Bu gemiler Donanma Komutanlığı tarafından personel görevlendirmesi yapılarak desteklenmiştir. Seyir subayları donanma unsurlarıyla koordinasyonu sağlayıp deniz harbine ilişkin konularda gemi kaptanlarına yardımcı olurken, hastane gemisi olarak görev yapanlar dışındaki gemilere savunma amaçlı yerleştirilen küçük çaplı toplar ise topçu personel tarafından kullanılmıştır.⁷³³ Nakliye görevleri sırasında ikisi Şirket-i Hayriye, üçü Haliç Şirketi, yedisi Seyr-i Sefain İdaresi ve yirmisi özel şirketlere ait olmak üzere toplam 32 nakliye gemisi kaybedilmiştir.⁷³⁴

Marmara Denizi'ne sızarak deniz ulaştırmasını engellemekle görevlendirilen İngiliz denizaltılarıyla mücadele etmek için 2 zırhlı, 16 torpidobot, 1 gambot, 16 motorgambot, 3 gümrük motoru, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör, 5 stimbot ve 1 nakliye gemisi tahsis edilmiştir. 65 gemiden oluşan ve birçoğu bu görev için uygun olmayan denizaltı savunma harbi kuvveti; 1915 yılı için çok yeni olan ve harp prensiplerinden baskın unsurunu çok iyi kullanan denizaltı gibi önemli ve gizli bir silahla mücadele etmeye çalışmıştır.⁷³⁵

İngiliz askeri tarihçi Aspinall Oglander "*History of the Great War Gallipoli*" isimli eserinde; "*kara harekâtı öncesinde donanmanın, Marmara'ya denizaltı göndererek cephenin İstanbul ile olan bağlantısının kesilmesi planının başarıya ulaştığını*" belirterek "*Mayıs ortasından itibaren Marmara Denizi'nin fiilen gemi trafiğine kapatıldığını*" iddia etmiştir.⁷³⁶

Çanakkale Harekâtı süresince Mondros Deniz Üs Komutanı olarak görev yapan Tümamiral Wester Wemyss, anılarını kaleme aldığı "*The Navy in the Dardanelles*" isimli

⁷³² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, X. Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985, s. 300. Hilâl-i Ahmer Cemiyetinin Hariciye Nezareti ile yaptığı yazışmalarda Şirket-i Hayriye'ye ait 63 numaralı Sütluçe ve 70 numaralı Ziya (Erenköy) vapurlarının da hastane gemisi olarak kullanıldığı görülmektedir. bkz. BOA, HR. SYS. 2179/3.

⁷³³ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 290; Atabey, a.g.e., ss. 197-198.

⁷³⁴ Besbelli, a.g.e., ss. 34-35.

⁷³⁵ Apatay, a.g.m., s. 58.

⁷³⁶ Oglander, a.g.e., Vol. I, pp. 142-144.

kitabında İngiliz denizaltılarının faaliyetlerine ilişkin değerlendirmelerde bulunmuştur. Mayıs ayı sonunda “denizaltıların çabasına rağmen denizden yapılan lojistik nakliyatın kesilmediğini” belirtirken 30 Haziran 1915 tarihinde günlüğüne “Türklerin son zamanlarda oldukça sıkıntı içinde bulunduğunu, denizaltılar sayesinde Marmara’da deniz nakliyatının neredeyse kesilmiş durumda” olduğunu kaydetmiştir. İngiliz denizaltıların harekâtının kara muharebelerine olan katkısına değinen Wemyss, onların faaliyetlerini Alman denizaltılarınkiyle kıyaslamış ve savaş hukukuna uyduklarını taraflı bir şekilde ifade etmiştir.⁷³⁷

“Kara kuvvetlerinin harekâtından bağımsız olsa da düşmanın deniz lojistik nakliyatını kesmek üzere yapılan denizaltı harekâtı savaşa dolaylı yoldan oldukça katkı sağlayan önemli faaliyetlerdi. Denizaltı komutanlarımızın Boğaz’daki maniaları ve engelleri geçmenin imkansızlığını göz ardı ederek deniz ulaşımını tehdit etmeleri büyük panik yaratmıştı. Zırhlılar, kruvazörler, nakliye gemileri gibi her çeşit deniz aracını tehdit eden denizaltılarımızın cesareti denizcilik tarihine eşi benzeri olmayan başarı örnekleri olarak yazılmıştır. Savaş sahnesinde, büyük bir cesaret gösteren denizaltıcılar tarafsız gemiler ile ticari gemilere de acımasızca saldıran Alman denizaltıcılarının aksine bu son teknoloji silahın yerinde ve etkili bir biçimde kullanılabileceğini kanıtladılar. Denizaltıcılarımız düşman gemilerini batırmaktan çekinmezken, sivillerin canlarını korumak adına titizlikle davrandılar.”

Çanakkale Boğazı’nda alınan önlemlere rağmen Marmara’ya ulaşan denizaltıların, Müttefik donanma ile koordineli olarak lojistik nakliyata verdiği zarardan ise şu sözlerle bahsetmiştir:⁷³⁸

“Bu harekâtların başarısından çekinen ve teyakkuza geçen düşman, Marmara Denizi girişinde Nara Burnu’nda demir ağlar gerdi ve sürekli olarak devriye gezen muhriplerin gözcülüğünde kıyı bataryaları ile denizaltılarımızı çaresizlik içinde engellemeye çalıştı. Ancak bu manialar ve önlemler bir işe yaramadı ve denizaltılarımız bu yeni önlemlerden yılmayarak görevlerini icra ettiler. Denizaltılarımızın başarılı operasyonları sayesinde düşman ikmalini denizden yapmayı bırakmış ve sadece Saros Körfezi’nin girişindeki Kavakköy ile ana hattı bağlayan demiryolu aracılığı ile ikmal yapmaya başlamıştı. Bu hattaki bir köprü 2 Aralık’ta Agamemnon tarafından bombardıman edilerek yıkılmış, bunun

⁷³⁷ Wemyss, a.g.e., pp. 137-152.

⁷³⁸ Wemyss, a.g.e., pp. 155, 221.

üzerine düşman malzemelerini taşıtların geçemeyeceği dar bir yoldan hayvanlar ile nakletmeye çalışmıştı.⁷³⁹ Bu yol da Marmara'daki denizaltılarımızın ve Saros Körfezi'ndeki gemilerimizin ateşi altındaydı.”

Wemyss, denizaltıların Marmara Denizi'ndeki başarısı nedeniyle Çanakkale Harekâtı'na devam edilmesi teklifini yapmasının gerekçesini ise şu cümlelerle açıklamıştır:

“Aralık ayında Deniz Kuvvetlerine, donanmanın Yarımada'ya giden tüm Türk malzemelerini ya Marmara'dan deniz yoluyla ya da Çanakkale Boğazı'nı geçerek Anadolu kıyısından kesmeye hazır olduğunu rapor etmemin haklı bir gerekçesi vardı. Denizaltılar bunun mümkün olduğunu kanıtlamışlardı; aslında Marmara söz konusu olduğunda bunu pratikte zaten yapmışlardı ve seferin başka ve başarılı bir şekilde sona erdirilmesi olasılığı hakkında herhangi bir yargıya varmadan önce bu gerçek dikkate alınmalıydı. Temmuz ayında denizaltılarımızın harekâtı en başarılı günlerinde değilken bile düşman birlik nakliyesini denizyolu ile yapamaz olmuştu. Böylelikle Yarımada'ya asker takviyesi yavaşlamış, Liman von Sanders takviye kuvvetlerinin varışından emin olmadığından nerede gerçekleşeceğini bilmediği taarruzlarımıza yetişemez olmuştu.”⁷⁴⁰

Tümamiral Wemyss'in denizaltıların etkisine ilişkin iddialı cümlelerin aksine Komodor Keyes, Marmara Denizi'ne ulaşan denizaltıların gayretleri ve başarılarına rağmen, şekil değiştiren ve koruma altına alınan lojistik nakliyatı bütünüyle engellemesinin güçlüğü şu şekilde ifade etmiştir:

“Boyle, Ağustos taarruzu öncesinde Nasmith'in kendisine katılmasına kadar Marmara'ya tek başına egemen olmaya devam etti. İki denizaltının iş birlikleri sayesinde denizaltı savaşında yeni bir safha başlamış oldu. Filo tedirgin bir biçimde torpidoya dayanıklı monitör ve kruvazörlerin gelmesini beklerken, denizaltılar da düşmanın irtibatını kesmeyi deniyorlardı. Denizaltılar şüphesiz Yarımada'daki Türk ordusunun ikmalini zorlaştırdı ancak onlardan da çok şey beklenemez. Sığ sular da ve muhriplerin korumasında yapılan ikmallerle veya olağan nakliye metodu olan Bolayır kıstağındaki konvoyların geçişleriyle başa çıkamazlar...”⁷⁴¹

⁷³⁹ HMS Agamemnon tarafından yapılan bu bombardımanla ilgili detaylı bilgi ve yıkılan köprünün çizimleri için bkz. Murray, a.g.e., pp. 168-169.

⁷⁴⁰ Wemyss, a.g.e., p. 163.

⁷⁴¹ Keyes, a.g.e., p. 416.

İngiliz tarihçi ve siyasetçi Robert Rhodes James daha gerçekçi bir tespit yaparak; *“E-14’ün Gülcemal’i torpido ile vurmasından sonra cepheye denizden asker gönderilmediğini, intikalin 12 saat süren deniz yolu yerine trenle ve yürüyerek bir haftada yapılabildiğini ve bu dönemde Yarımada’daki birliklerde adam başına sadece 160 mermi kaldığını”* belirtmiştir. James ayrıca *“İngiliz denizaltılarının her ne kadar başarılı girişimlerde bulunmuş olsalar bile ikmal engelleyemediğini, gemilerin kıyidan ve mümkün olduğunca gece seyrederek değerli malzemelerini Kilye’deki iskeleye getirmeye devam ettiğini”* ifade etmiştir.⁷⁴² Tarihçi Peter Liddle da *“Türklerin cephe üretimi için gösterdiği çabaya rağmen denizaltıların engellemesi nedeniyle karadan yapılan nakliyatın bir sonucu olarak bu dönemde Gelibolu Yarımadası’nda asker başına düşen mermi sayısını”* doğrulamıştır.⁷⁴³

İngiliz askeri tarihçisi Peter Hart da *“Gallipoli”* isimli eserinde benzer şekilde denizaltıların yoğun faaliyetinin Marmara Denizi’nde gerçekleşen nakliyat üzerindeki etkisini şu sözlerle açıklamıştır:

*“Türk deniz yollarını bozmak için klasik ticari akın operasyonları öylesine kullanıldı ki, Haziran 1915’e gelindiğinde büyük gemilerin çoğu ortadan kayboldu ve ikmal feribotlara ve küçük yelkenlilere kaldı. Sonunda Türkler deniz yoluyla asker taşımının çok tehlikeli olduğunu düşündüler. Bu da onları kara yollarını kullanmaya zorladı ki bu yollar da şok edici bir bakımsızlık içindeydi. Takviye birlikleri demiryoluyla mümkün olduğunca uzağa getiriliyor, ardından Yarımada’ya varmadan önce ilkel yollarda üç günlük yorucu bir yürüyüşle karşı karşıya kalıyorlardı. Erzak ve mühimmatın küçük yükler halinde yük hayvanları ve arabalarla özenle getirilmesi gerekiyordu. Deniz iletişimi hiçbir zaman fiilen kesilmemiş olsa da Müttefiklerin denizaltı operasyonları tüm sefer boyunca Türkler için sürekli taciz edici bir zemin oluşturmaktaydı.”*⁷⁴⁴

Amerikalı bir deniz subayı, yazar ve aynı zamanda stratejist olan William Dilworth Puleston İngiliz denizaltıların Çanakkale Harekâtı’ndaki etkisini şu sözlerle açıklamıştır: *“Denizaltılar birliklerin hareketini Bolayır yoluyla sınırlayarak İstanbul’dan yapılan deniz ulaşımını neredeyse tamamen kesti. Türkler 5’inci Ordu’nun ikmalini; gündüzleri Marmara’nın küçük koy ve limanlarında barınan, geceleri ise denizaltılardan ve donanmanın*

⁷⁴² Robert Rhodes James, *Gallipoli*, Pimlico, London 1999, pp. 203-204.

⁷⁴³ Peter Liddle, *The Gallipoli Experience Reconsidered*, Pen & Swords Military, South Yorkshire 2015, p. 658.

⁷⁴⁴ Peter Hart, *Gallipoli*, Profile Books, London 2011, p. 68.

saldırılarından korunaklı Akbaş Limanı'na ulaşana kadar ilerleyen, çok sayıda küçük kıyı gemisi ve hatta bot kullanarak sağladılar. Motorlu araç olmadığından demiryolunun en yakın merkezi olan Uzunköprü'den ulaşım büyük sıkıntıydı. Türklerin bu yöntemlerle Gelibolu'ya yeterli ikmal akışı sağlayabilmeleri önemliydi.”⁷⁴⁵

İngiliz Savaş Bakanı Lord Horatio Herbert Kitchener 11 Haziran 1915 tarihinde Ian Hamilton'a gönderdiği telgrafta “Marmara Denizi'nde görev yapan denizaltıları desteklemek amacıyla Gelibolu Yarımadası'nı tecrit edecek şekilde Bolayır kıstağına çıkarma yapılması fikrini” ortaya atmış, “bunun için ne kadar bir kuvvete ihtiyaç olduğunu” sormuştur. Başlangıçta Hamilton, Alman denizaltı tehlikesi ve yeterli miktarda küçük nakliye vasıtasının eksikliği nedeniyle bu fikre sıcak bakmamıştır.⁷⁴⁶

Ancak ilerleyen dönemde Ian Hamilton “zaferin Gelibolu Yarımadası'na sağlanan lojistik desteğin kesilmesine bağlı olduğunu” ifade ederek bunun “donanmanın desteğiyle Bolayır kıstağının ele geçirilerek kara bağlantısının kesilmesi ve denizaltılar tarafından Gelibolu-İstanbul deniz nakliyatının engellenmesiyle gerçekleştirilebileceğini” belirtmiştir.⁷⁴⁷ Müttefikler 8,5 ay süren kara muharebeleri sırasında ilk amaçlarına hiç ulaşamamış, denizaltıların lojistik nakliyatı engellemesi hedeflerini ise kısmen başarabilmiştir. Harekâtın sonunda Hamilton'un “Türklerin malzeme kaybının yüzde 25'ini denizaltılar nedeniyle yaşadığına”⁷⁴⁸ ilişkin ifadeleri, denizaltıların bu amaca ancak belirli ölçüde ulaşabildiklerini göstermesi bakımından önemlidir.

İngiliz deniz tarihçisi Julian Corbett ise “iki denizaltının sürekli Marmara'da kalması sayesinde General Hamilton'un onlardan umduğu şey gerçekleşmeye çok yaklaştı. Çanakkale Boğazı'ndan geçirilenler hariç, birliklerin hareketi tamamen Bolayır yolu ile sınırlıydı ve deniz yoluyla ikmal, fiilen durdurulmıyorsa bile o kadar kısıtlı ve tehlikeliydi ki Türk ordusunun Gelibolu'da kalması ciddi bir endişe konusuydu” sözleriyle denizaltılardan beklenen faydanın sağlandığını iddia etmiştir.⁷⁴⁹

⁷⁴⁵ William Dilworth Puleston, *The Dardanelles Expedition*, Second Edition, U.S. Naval Institute, Annapolis 1927, p. 146.

⁷⁴⁶ George Arthur, *Savaş Lordu Kitchener*, (çev. Miralay Sabit, haz. Muzaffer Albayrak), Kurtuba Kitap, İstanbul 2010, ss. 208-209.

⁷⁴⁷ Hamilton, *a.g.e.*, Vol. I, p. 292.

⁷⁴⁸ Hamilton, *a.g.e.*, Vol. I, p. 342; Rudenno, *a.g.e.*, s. 299.

⁷⁴⁹ Corbett, *a.g.e.*, Vol. III, p. 119.

Çanakkale’de kara muharebeleri öncesinde Gelibolu’ya tamamen deniz yoluyla yapılan nakliyat,⁷⁵⁰ muhasamatın ilk dönemlerinde de bu şekilde devam etmiştir. Mayıs ortalarına kadar cepheye denizden sevk edilen tümenlere ait tespit edilen bazı bilgiler bunu desteklemektedir. Buna göre 23-25 Şubat arasında 19’uncu Tümen Tekirdağ’dan, 31 Mart’ta 3’üncü Tümen İstanbul’dan, 26 ve 27 Nisan’da 5’inci ve 7’nci Tümenler Şarköy’den, 27 Nisan’da 4’üncü Tümen ve 3 Mayıs’ta 15’inci Tümen İstanbul’dan, 12 Mayıs’ta 12’nci Tümen ve son olarak 16 Mayıs’ta 2’nci Tümen Derince’den Çanakkale’ye deniz yoluyla ulaşmıştır.⁷⁵¹ Ayrıca 14 Mayıs 1915 tarihine kadar 5’inci Ordu’yu takviye etmek üzere 25 bin er vapurlarla Gelibolu’ya getirilirken, eğitimlerini tamamlayarak harbe hazır hale gelen 3’üncü, 4’üncü ve 6’ncı Kolordu mensubu 6.500 er vapur bulunamaması nedeniyle beklemek zorunda kalmıştır.⁷⁵² Bu sekiz tümenin ve takviye kuvvetlerin deniz yoluyla intikali sonrasında yaşanan gelişmeler 16’ncı Tümenin Gelibolu’ya kara yoluyla gönderilmesine neden olmuştur.⁷⁵³ Bu bilgiler ışığında mayıs ayı ortalarına kadar yoğun olarak denizden yapılan asker sevkياتının; bu tarihten itibaren, özellikle Gülcemal vapurunun 10 Mayıs 1915 tarihinde torpido hücumuna uğramasının da etkisiyle, kara yoluyla yapıldığı değerlendirilmektedir.

Winston Churchill ise İngiliz denizaltıcılarının zor şartlarda görevlerini icra ederken uluslararası hukuk kurallarına uymak için büyük gayret gösterdiği iddiasını şu sözlerle ifade etmiştir:

“İngiltere’nin Denizcilik Tarihi, Çanakkale’deki denizaltılarının cesaretini kaydeden sayfadan daha harika bir sayfa içermez. Denizaltıların kahramanlıkları, cesaret, beceri, dayanıklılık ve risk açısından Büyük Savaş boyunca denizaltı harekâtının en iyi örneklerini oluşturmaktadır ve dahası, savaşın kabul edilmiş kurallarına sıkı sıkıya uyulmuştur. İnsan, puro şeklindeki çelik gemilerini tıka basa dolduran karmaşık makinelerin arasında sıkışıp kalmış; yüzeyin çok altında ölçülmemiş, bilinmeyen engellere doğru el yordamıyla ilerleyen, çarpışan, hücum eden; herhangi biri bir dokunuşta onları yok edebilecek patlayıcı motorlarla

⁷⁵⁰ Örneğin, Edirne’de bulunan 120 mm’lik eski Bulgar topları, personeli ve 600 mermisiyle birlikte 1914 Aralık ayında trenle Sirkeci’ye oradan da vapurla Çanakkale’ye ulaştırılmıştı. Bkz. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, a.g.e., X. Cilt, s. 185.*

⁷⁵¹ Figen Atabey, “Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara’da Deniz Nakliyatı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 25, Sayı: 73., ss. 198-199; Fikret Günesen, *Çanakkale Savaşları*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1986, ss. 170, 226; Liman von Sanders, *Türkiye’de Beş Yıl*, (çev. Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 8. Basım, İstanbul 2020, ss. 88, 96; Doğruöz vd. (haz.), *a.g.e., s. 140.*

⁷⁵² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, a.g.e., X. Cilt, s. 214.*

⁷⁵³ İhsan Ilgar ve Nurer Uğurlu (yay. haz.), *Esat Paşa’nın Çanakkale Savaşı Hatıraları*, Örgün Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul 2004, s. 130.

çevrili; bir an için gün ışığına çıksalar topların ve torpidoların hedefi olan bu subayları ve askerleri düşününce; Derinlik ayarlı bombalarla taciz edilen, gambotlar ve muhripler tarafından avlanan, Alman U-botu tarafından takip edilen; her an paramparça olmayı, boğulmayı ya da umutsuzca denizin dibinde açlıktan ölmeyi bekleyen; ama her şeye rağmen haftalarca bu tür çilelere neşeyle katlanan; ölümün çenelerinden yılmadan tekrar tekrar geri dönen bu insanların cesaretlerinin ve bağlılıklarının zaferle taçlandırılmadığını hatırlamak gerçekten de acıdır.”⁷⁵⁴

Her ne kadar Wemyss ve Churchill İngiliz denizaltılarının Alman denizaltılarının aksine savaş hukukuna riayet ettiğini belirtse de gerçek tamamen farklıdır. Marmara Denizi’nde görev yapan denizaltılar, İngiltere’nin de taraf olduğu 1864 ve 1906 Cenevre Sözleşmeleri ile 1899 ve 1907 Lahey Sözleşmelerine⁷⁵⁵ aykırı hareket ederek savaş suçu işlemiştir. Marmara Denizi’nde harekât icra eden denizaltıların işledikleri savaş suçları üç konuda yoğunlaşmıştır. Suçlara konu olan olayların; sivil yerleşim yerleri ve ulaşım hatlarının bombardıman edilmesi, yolcu ve nakliye gemileri ile balıkçı ve özel teknelerin bombalanması, yağmalanması veya tahrip edilmesi, ayrıca hastane gemilerine⁷⁵⁶ taarruz edilmesi olduğu görülmektedir.

Uluslararası hukuk, sivil halkın ve yerleşim alanlarının savaştan zarar görmemesi ilkesini net bir şekilde benimsemiş olmasına rağmen Çanakkale Savaşı’nda hiçbir askerî özelliği olmayan yerleşim alanlarının, yolcu gemilerinin, balıkçı teknelerinin vurulduğu görülmüştür. Sivillerin zarar görmesine neden olan bu uygulamalar daha çok Amerika Birleşik Devletleri vasıtasıyla ilgili devletlere iletilerek protesto edilmiştir.⁷⁵⁷ Mülki

⁷⁵⁴ Winston Churchill, *The World Crisis 1915*, Vol. II, Charles Scribner’s Sons, New York 1923, p. 444.

⁷⁵⁵ Uluslararası İnsancıl Hukuka ilişkin sözleşmeler ve denizaltıların ihlâl ettiği sözleşmelerle ilgili detaylı bilgi için bkz. <https://ihl-databases.icrc.org/en> (Erişim Tarihi: 17.06.2024).

⁷⁵⁶ Hastane gemilerinin diğer gemilerden ayırt edilebilmesi için üzerine “Kızılhaç” veya “Kızılay” gibi işaretlemeler yapılmış ve bu gemilerin isimleri muhasım devletlere bildirilmiştir. İngiltere, hastane gemisi olarak kullanılacak gemilerin isimlerini Amerika Birleşik Devletleri Konsolosluğu vasıtasıyla İstanbul’a bildirirken, Osmanlı Devleti de hastane gemilerinin isimlerini İtalyan Elçiliği aracılığıyla karşı tarafa bildirmiştir. Ancak savaş esnasında taraflar birbirlerini sık sık hastane gemilerini askeri amaçlarla kullanmakla suçlamış, bu tür gemilerden bazılarının sıhhi amaçlardan çok asker ve mühimmat taşımak için kullanıldığı iddia edilmiştir. Bkz. Umut Karabulut ve Ersin Bozkurt, “Osmanlı Devleti’nde Savaş Hukukunun Oluşumu Bağlamında Lahey Konferansları ve Birinci Dünya Savaşındaki Uygulamalar” *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 45, 2019, s. 92.

⁷⁵⁷ Enver Paşa’nın İngiliz denizaltılarının Hilâl-i Ahmer bayrağı taşıyan hastane gemilerine ateş açıp, Mudanya ve Tekirdağ’daki yolcu gemilerine saldırdığına yönelik Morgenthau ile yazışmaları için bkz. BOA, HR. SYS. 2412/11; BOA, HR. SYS. 2099/5. ABD Büyükelçiliğinin Marmara’da hastane gemilerine saldırı denizaltılar konusunda bilgilendirildiğine dair Hariciye Nezareti tarafından Başkomutanlık vekaletine gönderilen yazı için bkz. BOA, HR. SYS. 2049/53.

makamlar tarafından denizaltıların batırdığı sivil teknelere ilişkin bilgiler, kayıtlara geçmesi ve Hariciye Nezaretince protesto edilmesi için Dahiliye Nezaretine gönderilmiştir.⁷⁵⁸

İnsancıl hukuk kapsamında bulunan sivil yerleşim alanlarının, hastane ve yolcu gemileri ile balıkçı teknelerinin bombalanmasıyla ilgili şikâyetler ve protestolar, yazışmalardan tespit edildiğine göre kısa süre içerisinde ilgili devletler tarafından cevaplanmıştır. Ancak muhatap ülkelerin hepsinin hemen hemen ortak tavrı; suçlamaları kabul etmemek veya saldırıya uğrayan gemilerin ayırt edici uluslararası işaretleri taşımadığı iddiasında bulunmak olmuştur. Daha önceki savaşlara benzer şekilde Çanakkale Muharebeleri sırasında da masum sivil halk zarar görmüş ve uluslararası hukuk onları koruyamamıştır.⁷⁵⁹

Denizaltıların hastane gemilerine saldırılarını engellemek için Başkomutan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, diplomatik açıdan da girişimlerini artırmış, 31 Mayıs 1915 tarihinde Hariciye Nezaretine gönderdiği yazıda; *“yaralı ve şehit naaşı taşımakla görevlendirilen Gülnihal ile Şirket-i Hayriye’ye bağlı 61 numaralı Sultaniye ve 63 numaralı Sütluçe vapurlarına denizaltılarca gerçekleştirilecek ilk saldırı sonrasında, İngiliz ve Fransız esirlerin vapurlara bindirilerek tehlike bölgesine sevk edileceğinin Amerikan Büyükelçiliğine bildirilmesini”* istemiştir.⁷⁶⁰

İngilizler Boğaziçi vapurlarıyla askeri nakliyat yapıldığını belirterek, saldırıların sivillere değil askeri hedeflere yönelik olduğu iddiasında olmuştur. Osmanlı Hariciye Nezareti ise ABD vasıtasıyla bu gemilerin tamamıyla sivil yolcu ve malzeme taşıdığını ifade ederek muhataplarını uluslararası hukuk kurallarına uygun davranmaya davet etmiştir. Bir yandan da bu yazışmalardan Hariciye ve Dahiliye Nezaretini haberdar ederek, bu gemilerle askeri nakliyat yapılmaması konusundaki görüşlerini bildirmiştir.⁷⁶¹ Fransızlar ise kendi denizaltılarının Marmara’da herhangi bir sivil veya hastane gemisine zarar vermediğini Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçiliği kanalıyla Osmanlı Hariciye Nezaretine iletmiştir.⁷⁶²

⁷⁵⁸ Tekirdağ’da denizaltılar tarafından batırılan teknelere ilişkin Temmuz ayını (13 Temmuz-13 Ağustos 1915) kapsayan hasar tutanaklarının Edirne Valisinin imzasıyla 18 Ağustos 1915 tarihinde Dahiliye Nezaretine gönderilmesi buna örnek gösterilebilir. Bkz. BOA, DH. EUM. VRK. 25/40.

⁷⁵⁹ Tülay Alim Baran, “Çanakkale Savaşı’nda Hukuk İhlalleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 25, Sayı: 73, 2009, ss. 89-92.

⁷⁶⁰ BOA, HR. SYS. 2179/3.

⁷⁶¹ BOA, HR. SYS. 2098/12.

⁷⁶² BOA, HR. SYS. 2100/10.

Enver Paşa İngiliz denizaltılarının uluslararası hukuka aykırı olarak hastane ve yolcu gemilerine gerçekleştirdiği saldırılara ilişkin 10 Ağustos 1915 tarihinde Hariciye Nezaretine bir rapor göndermiştir. ABD Büyükelçiliği kanalıyla muhataplarına gönderilmesi istenen yazıda; “denizaltıların yolcu ve hasta nakliyesinde kullanılan Doğan, İstanbul, Madeleine Rickmers ve Lilly Rickmers vapurlarına gerçekleştirdiği saldırılara” detaylarıyla değinilerek, “uluslararası hukuk kurallarının açıkça çiğnendiği” vurgulanmıştır.⁷⁶³

Çanakkale Harekâtı ve Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan diğer gelişmeler, ilerleyen yıllarda denizaltıların kullanımına ilişkin çeşitli düzenlemeler ve anlaşmalar yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu konudaki ilk adım 6 Şubat 1922 tarihinde Vaşington’da imzalanan “Denizaltıların ve Zehirli Gazların Kullanımına İlişkin Anlaşma”⁷⁶⁴ ile atılmıştır. Bu anlaşma hâlihazırda yürürlükte olmasa da denizaltıların savaşta uyması gereken kuralların yazılı hale getirilmesi açısından önemli bir gelişme olmuştur. Vaşington Anlaşması’ndan sonra 22 Nisan 1930 tarihinde Londra’da geniş katılımı ile imzalanan “Deniz Silahlarının Sınırlandırılması ve Azaltılması Anlaşmasının” dördüncü bölümünde⁷⁶⁵ denizaltıların da su üstü savaş gemileriyle aynı kurallara uyması kabul edilmiştir. Londra’da imzalanan anlaşmanın 1937 yılında yürürlükten kalkacak olması nedeniyle, 6 Kasım 1936 tarihinde Londra’da alınan kararla “denizaltıların ticaret gemilerine yönelik eylemlerine ilişkin kuralları belirleyen dördüncü bölümünün uygulanmaya devam etmesi” için anlaşmaya taraf ülkelerin sözlü beyan vermesi talep edilmiştir.⁷⁶⁶

Marmara Denizi’nde görev yapan denizaltı komutanları aynı zamanda psikolojik harp unsuru olan propaganda faaliyetlerinden de yararlanmaya çalışmıştır. Sivil halkı ve askerleri etkilemeye yönelik olarak; batırılan, hasar verilen veya gitmesine müsaade edilen tekne sahiplerine dağıtılan ve aşağıda tercümesi bulunan broşür bunun bir örneğini oluşturmaktadır:

“Ey Osmanlı askerleri! Bildiğiniz gibi, çok sayıda İngiliz ve Fransız askeri sahillerimize çıkmış olsa da sizinle savaşmak zorunda olmaktan dolayı büyük üzüntü

⁷⁶³ Yazının tamamı için bkz. BOA, HR. SYS. 2194/50.

⁷⁶⁴ Bahse konu anlaşmanın maddeleri için bkz. “Treaty relating to the Use of Submarines and Noxious Gases in Warfare, Washington, 6 February 1922”, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/washington-treaty-1922?activeTab=historical> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

⁷⁶⁵ Bahse konu anlaşmanın maddeleri için bkz. “Treaty for the Limitation and Reduction of Naval Armaments (Part IV, Article 22, relating to submarine warfare), London, 22 April 1930” <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/submarine-warfare-rules-1930?activeTab=default> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

⁷⁶⁶ Bkz. “Procès-verbal relating to the Rules of Submarine Warfare set forth in Part IV of the Treaty of London of 22 April 1930. London, 6 November 1936”, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/submarine-warfare-rules-pv-1936/proces-verbal?activeTab=default> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

duyuyorlar ve kesinlikle size düşmanlık beslemiyorlar. Ancak İngiltere, kendi siyasetçilerinizin sizi Almanların kontrolüne teslim etmeleri nedeniyle kendisini bu durumdan kurtarmak için savaş halindeki bazı operasyonları yapmak zorunda kaldı. Bu yüzden, müttefik kuvvetlerine karşı direnmeye devam ettiğiniz sürece, şu anda buraya gelen ve yolda olan yardım kuvvetlerinin desteğiyle, ülkenizin işgaline devam edeceklerdir.

Son çatışmalarda esir alınan subaylarınız ve arkadaşlarınız, onlara gösterilen iyi muameleyi takdir ediyor ve her gün teşekkürlerini sunuyorlar. Yaralı İngiliz askerlerine verilen tedavi, sizin yaralılarınıza da aynı şekilde uygulanmaktadır. Cesaretiniz ve kahramanlığınız tüm dünyaca bilinmektedir. Peki neden sadece Almanya'nın çıkarları için yapılan bu savaşın süresini gereksiz yere uzatıyorsunuz? Eğer artık savaşa devam etmeyi reddedip silahlarınızı teslim ederseniz, kendi evlerinize ve çocuklarınıza dönebilirsiniz ve biz de vatanımıza döneriz.”⁷⁶⁷

Çanakkale Harekâtı'ndaki başarısızlığın nedenlerinin araştırılması amacıyla kurulan Çanakkale Komisyonu,⁷⁶⁸ savaşın başlangıcında İngiliz siyasetçilerinin ve komuta kademesinin Osmanlı'nın direniş sergileyemeyeceği düşüncesinde olduğunu belirtmiştir. Bunun nedenleri arasında; Balkan Savaşları'nda yaşanan hezimet, deniz topçuluğunun gelişiminin yanı sıra Gelibolu Yarımadası'na denizden yapılan nakliyatın denizaltı saldırısına karşı hassas olduğunun gösterilmesi, yeni geliştirilen bu silahtan beklentinin ne ölçüde büyük olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.⁷⁶⁹

Osmanlı Genelkurmayı tarafından 1921 yılında yayımlanan “Çanakkale Muhârebatı: Cihan Harbinde Osmanlı Harekât-ı Tarihçesi” isimli kitapta İtilâf kuvvetlerinin kara ve deniz savaşlarında başarısız olmasının nedenleri beş maddede özetlenmiştir. Bu nedenler arasında İngiliz denizaltılarının harekâtına ilişkin bir tespit ve tahmin öne çıkmaktadır. Bahse konu eserde “Marmara Denizi'nde harekât icra eden denizaltıların sayısının ve

⁷⁶⁷ Kolay anlaşılması için sadeleştirilen belgenin orijinal hali için bkz. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, a.g.e., C. II, ss. 74-75.

⁷⁶⁸ “Çanakkale'deki savaşta icra edilen harekâtların idaresini soruşturmak üzere” oluşturulan Komisyon, 1916 yılı yaz aylarında çalışmaya başlamış, çeşitli kurumlar tarafından ve gizlilik derecesi olan resmî belgeleri, yazılı ifade metinlerini incelemiş ve tanık ifadelerini dinlemiştir. Savaşın devam ettiği 1917 yılında Osmanlı Hariciye Nezaretine bile sorular yönelten Komisyonun 8 Mart 1917 tarihinde yayımladığı “*The First Report of the Dardanelles Commission*” isimli ilk rapor 14 Ağustos 1914-23 Mart 1915 tarihleri arasında gelişen olayları konu edinmiştir. 17 Kasım 1919 tarihinde yayımlanan “*The Final Report of the Dardanelles Commission*” ise 25 Nisan 1915 tarihindeki amfibi harekâttan Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesine kadar geçen sürede yaşananları ele almaktadır. Bkz. Murat Karataş ve Suat Eren Özyiğit, “İngiltere'de Kurulan Dardanel Komisyonu'un Çanakkale Savaşı ile İlgili Sorularına Osmanlı İmparatorluğu'nun Verdiği Cevaplar” *Belgi Dergisi*, Kış 2021, s. 351.

⁷⁶⁹ Bkz. *The Final Report of the Dardanelles Commission*, His Majesty's Stationery Office, London 1919, p. 8

faaliyetlerinin istenen seviyede olmadığı” tespiti yapılmıştır. Ayrıca aynı kitapta yer alan “denizaltılardan azami ölçüde faydalanılması halinde 5’inci Ordu’nun İstanbul ile olan deniz bağlantısının kesilebileceği” yönündeki tahmin denizaltıların bu denizde oluşturduğu tehlikenin boyutunu göstermektedir.⁷⁷⁰

Mareşal Liman von Sanders’in Çanakkale Muharebeleri sırasında İngiliz denizaltılarının görev etkinliğine yönelik tespitleri önemlidir. Anılarında İtilâf kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası’na çıkarma yapmak için seçebileceği üç yere dikkat çeken Sanders; bu yerlerden ilkinin Seddülbahir ve Teke Burnu’nun güney ucu, ikincisinin Kabatepe’nin iki tarafındaki sahil kesimi olabileceğini, üçüncü ve en stratejik sonuç alınabilecek bölgenin ise Yarımada’nın en dar yerinde bulunan Bolayır olabileceğini düşünmüştür. Ona göre; “*Saros Körfezi ile Marmara Denizi arasındaki bu dar bölgenin ele geçirilmesiyle Gelibolu’nun İstanbul ve Trakya ile bağlantısı yalnızca karadan kesilmekle kalmaz, deniz bağlantısı da tehlikeye girerdi. Çünkü İngilizlerin uzun menzilli topları bu dar kesimi ateş altına alabilir, Çanakkale Boğazı’ndaki mayınlara karşı daha aralık ayında harekete geçen ve Marmara’ya girmeye çalışan denizaltılar ablukayı tamamlayabilirdi.*”⁷⁷¹

Gelibolu Yarımadası’nda 5’inci Ordu’nun bağlantısının kesilmesini stratejik açıdan en büyük tehlike olarak gören Mareşal, ağustos ayında Marmara Denizi’nde kontrolü ele geçiren denizaltıların etkinliğini sürdürmesi halindeki endişesini ve denizaltı harekâtı hakkındaki değerlendirmelerini şu sözlerle ifade etmiştir:⁷⁷²

“5’inci Ordu’nun yiyecek malzemesinin nakli büyük bir zorluk teşkil ediyordu. Trakya’da en yakın demiryolu istasyonu olan Uzunköprü’den yedi yürüyüş günü kadar süren kara yoluyla yiyecek getirmek için çok az nakliye vasıtası vardı. O zamanlar Türkiye’de orduların kamyonları yoktu. Deve kervanları, kiralık yük hayvanları ve öküzlerin çektiği kağnılarla günde birkaç ton güç bela taşınabiliyordu. Bu nedenle 5’inci Ordu, bütün nakliye işlerinin deniz yoluyla Marmara Denizi’nden yapılmasına muhtaçtı. Düşman bunu, oraya giren İngiliz ve Fransız denizaltılarıyla engellemek istiyordu. Şans Türklerden yanaydı ve denizaltılar bu görevi ifa edemediler; yoksa 5’inci Ordu açlığa mahkum olurdu. Denizaltı

⁷⁷⁰ Orhan Özcan, “Çanakkale Komisyonu Nihai Raporu’nun Genel Sonucu Üzerine Bir Değerlendirme”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 71, 2022, ss. 171-200, s. 193; Bülent Özdemir ve Abdülmecit Mutfak (yay. haz.), *Çanakkale Muhârebatı Cihan Harbinde Osmanlı Harekât-ı Tarihçesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2012, ss. 72-74.

⁷⁷¹ Sanders, *a.g.e.*, s. 90.

⁷⁷² Sanders, *a.g.e.*, s. 104.

harbinin değerlendirilmesi bakımından, dar ve kolayca denetlenen Marmara Denizi'nde aynı zamanda faaliyet gösteren dört veya beş denizaltının bile gemiyle nakliyyeyi engelleyememiş olmaları önemlidir. Birkaç Türk gemisinin orada torpillenmiş olmasına rağmen, ekserisi tehlikesizce geçip gelebilmiştir. Kademe kademe gece seferi yaparak, büyük bir kısmı hedefine ulaşmıştır. Ayrıca birçok şey de yelkenli gemiler ve yedeğe alınan mavnalarla boşaltma yerlerine getirilmiştir.”

Fransız yazar Auguste Thomazi de “denizaltıların dümen ve periskoplarını korumak için önlemler alarak Nara'ya gerilen ağları yırtarak geçebildiğini, Türk gemiciliğinin ancak Çanakkale Boğazı'nda topların, mayınların ve akıntının denizaltıların kalmasını önlediği bölgelerde sadece gece yapılabildiğini” ve nakliyatın küçük gemilerle gerçekleştiğine atıfla “bazı denizaltıların Marmara'da bulundukları sürede torpido atmasına degecek bir gemi göremediğini” belirtmiştir. Thomazi ayrıca “bu durumun Türk ordusuna denizden yapılan ikmali sadece kısa dönemler için sıkıntıya uğratsa da durduramadığını ve bu sıkıntının cephe faaliyeti üzerinde belirgin bir etkisinin olmadığını” ifade ederek “Osmanlı donanmasının denizaltılarla mücadele için ilerleyen yıllarda icat edilen araç ve gereçlere sahip olmaları halinde Marmara gibi küçük bir denizde bu harekâtın yapılamayacağını” öne sürmüştür.⁷⁷³

Marmara'da harekât alanının dar olması özellikle bu denizin kuzey yarısını kullanan nakliye gemilerinin intikal rotaları üzerinde mevki alan denizaltıların hedef bulmasını kolaylaştırmıştır. Bunun yanı sıra Marmara Denizi'ne AE-2'nin ulaştığı 25 Nisan 1915'ten, E-2'nin bu denizi terk ettiği 3 Ocak 1916 tarihine kadar denizaltıların oluşturduğu en ciddi tehlikenin yaz aylarına ve özellikle ağustos ayına denk geldiği görülmektedir. Hedef tespiti için radar, sonar veya herhangi bir elektronik destek cihazından yoksun durumdaki denizaltıların tek yönteminin gözle tespit olduğu düşünüldüğünde; gündüz süresinin uzun ve görüş şartlarının uygun olmasının bu duruma temel teşkil ettiği değerlendirilmektedir.⁷⁷⁴ Gece seyirlerinde tam karartma yaparak görülmeyen askeri ve sivil gemiler, gündüz süresince uzak mesafelerden tespit edilerek denizaltıların hedefi olmaktan kurtulamamıştır. Diğer bir deyişle harekâtın, denizaltılara karşı savunmada tecrübenin kazanılmadığı ilk döneminin yaz aylarına denk gelmesi denizaltıları verdirdiği zayılatı artırmıştır.

⁷⁷³ Thomazi, a.g.e., s. 117.

⁷⁷⁴ Haluk Çağlar, “Çanakkale Muharebeleri'nde Deniz Harbi”, Çanakkale Boğaz Komutanlığı, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2004, ss. 3-4.

Çanakkale Harekâtı süresince Marmara Denizi'nde görev yapan denizaltılarının batırdığı büyük gemilerin sayısı ve yaklaşık olarak tonajı hesaplanabilirse de yelkenli tekneler ve küçük deniz araçları hakkında kesin bilgi vermek mümkün değildir. Çeşitli kaynaklarda⁷⁷⁵ batırılan gemilerin sayısı ve tonajı hakkında bilgiler de denizaltı komutanlarının görev sonuç raporları ve Osmanlı kayıtlarından tespit edilebildiği kadarıyla denizaltılar; en az 23.431 ton⁷⁷⁶ ağırlığında 25 vapur, römorkör ve nakliye gemisini batırmış, 186 adet yelkenli ve tekneyi tahrip etmiştir. Bunun yanı sıra Osmanlı donanması Mesudiye ve Barbaros Hayreddin zırhlıları, Nur-ül Bahir ve Peleng-i Derya gambotları, Yarhisar muhribi, Sakız karakol botu ve Samsun mayın gemisi torpido hücumu sonucunda kaybetmiştir. Batan askeri gemilerin toplam ağırlığı 21.911 ton olurken bu gemilerde 339 personel şehit olmuştur. Ayrıca E-11 denizaltısı tarafından gerçekleştirilen torpido hücumuyla sulara gömülen Bandırma vapurunda yalnızca 7 bin top mermisi kaybedilmekle kalınmamış, 250 asker de şehit olmuştur.

Denizaltılar tarafından gerçekleştirilen saldırılarda; uğradığı torpido hücumu sonrasında yara alan tek askeri gemi Peyk-i Şevket torpido muhribi olurken, nakliye amacıyla kullanılan toplam ağırlığı 35.347 tondan⁷⁷⁷ fazla olan 19 vapur, torpido hücumu veya top atışları neticesinde hasar almıştır. Bu gemilerin bir kısmı battıktan sonra yeniden yüzdürülerek onarıma alınırken bir kısmı aldıkları hasar nedeniyle batmaması için kaptanları tarafından karaya oturtulmuştur.

Daniel Panzac'a göre I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Osmanlı nakliye filosunu oluşturan 170 vapurun 96'sı batmıştır. Bunların 71 adedi Aralık 1915'e kadar kaybedilmiştir. Diğer bir ifadeyle savaş boyunca batan bütün nakliye gemilerinin %75'i sadece savaşın ilk yılında kaybedilmiştir. 1915 yılının Mayıs-Temmuz ayları arasında karaya oturan ve yara alan gemiler hariç 43 gemi batmıştır. Yara alan gemiler ve özellikle sığ suda oturanlar

⁷⁷⁵ Batan gemilerin tonaj bilgisinin yer aldığı bazı kaynaklar şunlardır: *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi* isimli eserde batan askeri gemilerin ağırlığının 25.647,5 ton olduğu, taşımacılıkta kullanılan 34 gemi ve 220 yelkenlinin yaklaşık tonajının ise 38 bin tona karşılık geldiği bilgisi yer almaktadır. *Figen Atabey* de bu harekât sırasında toplam 21 bin ton ağırlığında 8 harp gemisi, toplam ağırlığı 38.500 ton olan Şirket-i Hayriye ve Haliç Şirketi'ne ait 31 Türk ticaret gemisi ile 200'den fazla yelkenli ve mavnalı tahrip veya imha edildiğini belirtmiştir. Türk Denizcilik İşletmeleri kayıtlarına göre ülkenin gemi kaybı yelkenliler dâhil yaklaşık 63.516 tona ulaşmıştır. *Ryan K. Noppen* 3 bin tonu yelkenli olmak üzere askeri gemiler dâhil toplam kaybın 56 bin ton olduğunu iddia etmiştir. Bkz. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, a.g.e., Cilt VIII, s. 609-611; Atabey, a.g.e., s. 186; *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Cilt II, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayını, İstanbul 1999, ss. 106-108; Noppen, a.g.e., s. 56.

⁷⁷⁶ Teknik bilgilerine ulaşamayan dört gemi, tonaj hesaplamasına dâhil edilmemiştir.

⁷⁷⁷ Teknik bilgilerine ulaşamayan iki vapur, tonaj hesaplamasına dâhil edilmemiştir.

yüzdürölüp onarılmıştır. Ancak gerek yedek parça ve malzeme eksiği gerekse tersane imkanlarının yetersizliği nedeniyle onarım süreleri çok uzamıştır. Cepheye erzak ve savaş malzemesi taşınmasını sağlamak amacıyla bu eksiqliği gidermek için devlet tarafından birçok yelkenli ve römorköre el konulmuştur.⁷⁷⁸

Denizaltı komutanlarının hücum yöntemleri incelendiğinde; değerli olan torpidolarını askeri gemiler ile büyük ve refakat altındaki nakliye gemileri için kullandıkları, diğer tekneleri ya top atışıyla ya da durdurduktan sonra patlayıcıyla veya yakarak imha ettikleri görülmektedir. Marmara Denizi'ndeki ilk görevlerine torpido dışında herhangi bir silaha sahip olmadan giden E-11 ve E-14 denizaltılarının komutanlarının teklifleri doğrultusunda denizaltılara monte edilen toplar, denizaltıların etkinliğini artırmıştır. Bunun sonucunda denizaltılar, torpido kullanmaya değmeyecek gemilere ve tekneler ile kara hedeflerine nüfuz edebilmiştir. E-11 Komutanının topsuz olarak icra ettiği ilk görevi sırasında; hedefe isabet etmemesi ihtimaline karşı torpidoları suyun üzerinde kalacak şekilde ayarlaması ve fırlattığı iki torpidoyu patlama riski olmasına rağmen yeniden kovanlara yerleştirmesi, torpidonun bir denizaltı için ne kadar önemli bir silah olduğunun göstergesidir.

İngilizlerin Marmara Denizi'ne denizaltı gndermekteki beklentisi; 5'inci Ordu'ya sağlanan lojistik desteğin kesilmesi olmuştur. "*Müttefik denizaltılarından birinin Marmara'ya girip sancak göstermesi durumunda Gelibolu Yarımadası'ndaki tüm Türklerin aman dileyeceği*"⁷⁷⁹ düşüncesinde olan İngiltere Savaş Bakanı Lord Kitchener ve komuta kademesi yanılmış, kara harekâtı süresince devam eden denizaltı faaliyetleri umulan hedefe ulaşamamıştır. I. Dünya Savaşı sırasında diğer cephelerde lojistik desteğin sağlanması konusunda önemli sıkıntılar olmasına rağmen Çanakkale Cephesi'nde durum farklı olmuş, zaman zaman aksaklıklar yaşansa da gerekli olan ihtiyat birlikleri, malzeme, silah veya cephaneye istenen mevkiye zamanında ulaştırılabilmiştir.⁷⁸⁰

Osmanlı komuta kademesinin kanaati de lojistik nakliyatın savaşın kaderini etkilemeyecek şekilde devam ettiği ve donanmanın görevini etkin şekilde yaparak denizaltıları büyük ölçüde engellediği yönünde olmuştur. Başkomutan Vekili Enver Paşa,

⁷⁷⁸ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (ev. Ahmet Maden ve Sertaç Canpolat), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 491.

⁷⁷⁹ Hamilton, *a.g.e.*, pp. 6-7; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *a.g.e.*, Cilt VIII, s. 269.

⁷⁸⁰ Muhammet Erat, "Çanakkale Muharebeleri Esnasında Osmanlı Ordusundaki Lojistik Faaliyetler ve İaşe Meselesi", *100. Yılında Çanakkale Savaşları Uluslararası Kongresi*, Çanakkale 21-24 Mayıs 1915, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2017, s. 602

savaşın sonunda başarısı nedeniyle Donanma Komutanlığına takdirname vermiş, Mareşal Liman von Sanders de zafere katkı sağladığı gerekçesiyle bir telgraf göndererek teşekkürlerini iletmiştir.⁷⁸¹



⁷⁸¹ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 276.*

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ

Savaş başladığında denizaltıya sahip olan bütün ülkeler gibi İngiltere de bu yeni silahın kullanımı konusunda çekincelere sahip olmuştur. Çanakkale Harekâtı kapsamında bölgeye gelen ilk denizaltılar, Ege'ye çıkması durumunda başta Yavuz ve Midilli olmak üzere Osmanlı donanması unsurlarını batırmak için Boğaz önünde karakol yapmakla görevlendirilmiştir. Donanma destekli kara harekâtına karar verilmesi sonrasında denizaltıların, Gelibolu Yarımadası'na yapılan lojistik nakliyatı kesebileceğine olan inanç, onlardan beklentiyi başka bir boyuta taşımıştır. Böylece denizaltılar, akıntının çok kuvvetli olduğu, mayınla kapatılmış ve bataryalar tarafından korunan Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara Denizi'nde görev yapmaya başlamıştır.

Çanakkale Boğazı; güney sınırı Mehmetçik Burnu Feneri'ni Kumkale Feneri'ne birleştiren çizgi, kuzey sınırı Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam olan, 38 deniz mili uzunluğunda, dünyanın en özel ve en önemli su yollarından biridir. En derin yeri 103 metre ile Nara Burnu'nun batısı, en sığ kesimi ise Erenköy Koyu'nun kuzeyindeki 65 metre derinliğindeki bölgedir. Çanakkale Boğazı orta hattı boyunca derinlik genelde 70-80 metre aralığında değişmektedir. Çanakkale Savaşlarına yönelik İngiliz kaynaklarında ise o dönemde boğaz olarak bahsedilen bölgenin Kilitbahir ile Akbaş arasında yer alan kısım olduğu görülmektedir. Bahse konu kaynaklarda “Narrows” olarak isimlendirilen bu dar bölge, şiddetli yüzey akıntısına sahip olması, keskin dönüşler yapması ve mayınlarla kapatılmış olması nedeniyle denizaltıların katetmekte en zorlandığı yer olmuştur. Görevlendirilen denizaltıların geçişini kolaylaştırmak üzere; pervane, yelken, dümen yelpazeleri ve egzoz çıkış valfleri gibi kısımlarına mayın tellerine ve denizaltı ağlarına takılmaması için koruyucu tel donanım monte edilmiştir.

Zorlu şartlar altında Çanakkale Boğazı'nı geçebilen denizaltılar Marmara Denizi'ne ulaştıklarında, dalmış durumdayken diğer donanmalara benzer şekilde tespit ve imha için hiçbir sensör ve silahı olmayan Osmanlı donanmasına karşı avantajlı durumda olmuştur. Asli amacı cepheye yapılan nakliyatı engellemek olan İngiliz denizaltıları, bu gemilerin bulunmasının muhtemel olduğu liman ve koyları sıklıkla kontrol etmiştir. Buralarda hedef bulamayınca intikal rotaları üzerinde mevki alarak yaklaşan gemileri uzak mesafelerden tespit etmeye çalışmıştır. Nakliye gemilerine hücumun nasıl gerçekleşeceği konusunda,

konvoyla refakat edilip edilmemesi esas teşkil etmiştir. Refakatsiz seyreden gemilerin çoğunda güverte topu bulunmasına rağmen, torpido kullanmadan etkisiz hale getirilmesine gayret edilmiştir.

Denizaltıların ana görev fonksiyonunu yerine getirmesinin en büyük aracı olan ve sınırlı sayıda taşınabilen torpidolar ise genellikle, iyi korunan ve değeri yüksek nakliye gemileriyle vuruş gücü yüksek olan askeri hedeflere karşı kullanılmıştır. Denizaltı komutanları özellikle ilk görevlerinde bu silahı hangi hedefe kullanacakları konusunda oldukça seçici davranmış, hatta bu durum bazı fırsat hedeflerini kaçırmalarına neden olmuştur. E-11 Komutanı Nasmith ise topu olmadan icra ettiği ilk görevinde bu silaha verdiği değeri daha ileri bir noktaya taşımıştır. Etkisi oldukça yüksek bir silah olan torpidoların yeniden kullanılması için oldukça büyük bir risk alınmış, batması gerekirken yüzmeye ayarlanan torpidolar denizden alınarak kovanların içine yerleştirilmiştir. Denizaltının uzun süre satıhta kalmasına neden olan bu işlem, onu torpidonun patlama riskinin yanı sıra satıhtan veya havadan gelebilecek tehditlere maruz bırakmıştır. Bu örnek; akıntının kuvvetli olduğu, mayınlar ve bataryalarla korunan Çanakkale Boğazı'nı geçen bir denizaltı komutanının, görevini başarmak için ihtiyaç duyduğu torpidolara ne kadar değer verdiğini ve hangi riskleri alabileceğini göstermesi bakımından önemlidir.

Marmara Denizi'nde görev yapan denizaltılar, sıklıkla randevu tesis etmiş, gayretlerini birleştirerek bu denizin tamamını kaplayacak şekilde karakol planı yapmıştır. Karargahın emirlerini almak ve görevle ilgili gelişmeleri rapor etmek için Saros Körfezi'nde görevlendirilen gemilerle telsiz irtibatı kuran denizaltılar, kara harekâtını desteklemek için de buradaki kruvazör ve muhriplerle koordineli hareket etmiştir. Alınan aktif ve pasif önlemlerin yetersiz kalması sonucunda ağustos ayından itibaren Müttefik denizaltıları Marmara'da kontrolü tamamıyla ele geçirmiş, cepheyi desteklemek için yapılan nakliyat şekil değiştirerek denizden karaya kaymıştır. Ağır mühimmat ve asker sevkiyatı Uzunköprü'ye kadar tren yoluyla, sonrasında ise karayoluyla yapılmıştır. Bu nakliyat aynı zamanda Bolayır ile Gelibolu arasında hem Saros Körfezi'nde hem de Marmara Denizi'nde denize yaklaşan karayolunun kullanılmasını zorunlu kılmıştır. Saros'taki Müttefik donanmasının varlığı nedeniyle bu yolun Marmara kıyısını kullanmayı tercih eden konvoylar özellikle kara savaşının yoğunluğunu artırdığı ağustos ayında Bolayır ile Doğanaslan Feneri arasında kalan bölgede denizaltılar tarafından ateş altına alınmıştır.

I. Dünya Savaşı öncesinde denizaltıların uzun süre denizde kalarak harekât icra edebilecekleri düşünülmediğinden, dalmış durumdaki bir denizaltıyı tespit metotları üzerinde durulmamış, buna karşı bir silah da geliştirilmemiştir. Modern anlamda denizaltı savunma harbine ilişkin hiçbir vasıtanın olmadığı 1915 yılında Marmara Denizi'ne ulaşmayı başaran bir denizaltıya karşı alınabilecek fazla bir tedbir bulunmadığından, denizaltılar için en büyük engel Çanakkale Boğazı'nda teşkil edilmeye çalışılmıştır. Sahilde oluşturulan bataryalar ancak denizaltı satha çıktığında veya periskobunu sürdüğünde ateş açabildiğinden, Boğaz'ı kapatan mayınlara ilave olarak, haziran ayı sonunda Nara Burnu'nda çelik tellerden oluşan bir ağ maniası oluşturulmaya başlanmıştır. Bir ay sonra tamamlanan bu ağ kurulmadan önce AE-2, Marmara'ya ulaşmayı başaran ilk denizaltı olurken Sultanhisar torpidobotu ile girdiği mücadele sonunda batmıştır.

E-14, E-11 ve E-12 denizaltıları ise Marmara'da birer kez harekât icra etmeyi müteakip dönmeyi başarabilmiştir. E-14'ün ikinci görev periyodundan dönüşü denizaltı ağ maniasının kurulum sürecinde gerçekleşmiştir. E-7 denizaltısı da ilk görev periyoduna denk gelen bu ağın kurulma aşamasında Marmara'ya gidip dönmeyi başarmış ancak 4 Eylül 1915 tarihinde ikinci geçiş denemesinde aynı ağa takılarak batmıştır. Ağın kurulumu tamamlandıktan sonra E-11 ve E-2 denizaltıları ikişer, E-12 ve H-1 denizaltıları birer kez gidip dönebilmiştir. 17 Ekim günü Çanakkale Boğazı'nı geçen E-20 ise 5 Kasım'da UB-14 denizaltısı tarafından Marmara'da hücumu uğramış ve deniz harp tarihine başka bir denizaltı tarafından batırılan ilk denizaltı olarak geçmiştir. Ekim ayında bu manianın güneyinde tesis edilen ikinci denizaltı ağı da denizaltıların geçişini durduramamıştır.

Bir başka deyişle Çanakkale Harekâtı boyunca 7 farklı İngiliz denizaltısı 12 kez Marmara Denizi'nde harekât icra ederek geri dönmeyi başarmış, AE-2 ve E-7 denizaltıları ise girmeye muvaffak olduğu bu denizde batırılmıştır. Fransız denizaltısı Turquoise da on gün kaldığı Marmara'dan dönüşünde Çanakkale Boğazı'nda karaya oturmuş ve ele geçirilmiştir. E-15 denizaltısı da geçiş denemesi yaparken şiddetli akıntı nedeniyle karaya oturduktan sonra ele geçirilmemesi için kendi unsurlarınca batırılmıştır. "*Çanakkale Geçilmez*" sözünün tek istisnası olan denizaltılar kuzey ve güney yönünde toplam 27 kez Çanakkale Boğazı'nı geçmiştir. Bu harekâta İngilizler E-15, E-7 ve E-20 denizaltılarının batışına engel olamazken, Avustralya donanması tek denizaltısı olan AE-2'yi kaybetmiştir. Fransızlar için ise zayıf daha fazla olmuştur. Çanakkale Boğazı'nı geçen tek denizaltısı olan Turquoise'nın Türkler tarafından ele geçirilmesine engel olamayan Fransızların, Saphir, Joule ve Mariotte isimli

denizaltıları da batmıştır. Çanakkale Harekâtı sırasında Marmara Denizi'nde üç periyot halinde görevlendirilen E-14 denizaltısının kaderi ise diğerlerinden biraz farklı olmuştur. Denizaltı bu görevlerinden geri dönmeyi başarsa da Yavuz muharebe kruvazörüne hücum geliştirmek için 28 Haziran 1918 tarihinde girdiği Çanakkale Boğazı'ndan çıkmaya çalışırken Kumkale önlerinde batmıştır.

Gelibolu Yarımadası'nın tahliye edilmesine karar verildikten sonra Marmara'da denizaltı bulundurulmasına gerek duyulmadığından 3 Ocak 1916 tarihinde E-2 denizaltısının görevi sonlandırılmıştır. Böylece denizaltıların Marmara'da 25 Nisan 1915 tarihinde AE-2 ile başlayan serüveni sona ermiştir. Geçen 254 günde 8 ve 9 Haziran ile 15 Eylül günlerinde olmak üzere yalnızca üç gün boş kalan Marmara'da; 152 gün süresince bir, 85 gün süresince ise iki denizaltı birlikte görev yapmıştır. Bu süre zarfında üç denizaltı aynı anda sekiz gün süreyle görev yaparken Fransız Turquoise denizaltısının da İngiliz denizaltılarına katıldığı 20-25 Ekim 1915 tarihleri arasında Müttefiklere ait dört denizaltı bu denizde bulunmuştur.

Akıntının kuvvetli olduğu, çok sayıda mayın ile denizaltı ağ engelinin bulunduğu Çanakkale Boğazı'nda bir denizaltının, mevhisini belirlemek için periskobunu satha sürdüğünde bataryaların ateşine maruz kalması, onun için tehlikenin boyutunu bir kat daha artırmıştır. Bu zorlu deniz yolu geçildiğinde ise Karadeniz'in az tuzlu suyu ile Akdeniz'in çok tuzlu suyunun karışmaması nedeniyle oluşan tabakanın etkisiyle dalmış durumdayken dengesini sağlamakta zorlanmıştır. Ancak AE-2 denizaltısının batışında da önemli rol oynayan Marmara Denizi'nin bu özelliği ilk kez tespit eden E-11 Komutanı Nasmith, durumu lehine çevirmeyi başarmıştır. İlk zamanlarda geceyi geçirmek için kum veya çamurdan oluşan dip tabiatına ve uygun derinliğe ihtiyaç duyan denizaltılar, bu tespit sonrasında yoğunluk farkı nedeniyle oluşan tabakadan yararlanmaya başlamıştır. Böylece ana motorlarını çalıştırmadan sabit derinlikte kalan denizaltılar batarya tasarrufu sağlarken, personeli de dinlenebilme imkânı bulmuştur.

Marmara'da icra edilen denizaltı harekâtının denizaltılar açısından çeşitli avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Marmara'yı denizaltılar açısından dünyadaki birçok denizden ayıran en önemli özellik; diğer denizlerde çok az olan yoğunluk değişiminin, bu denizde oldukça fazla olmasıdır. Sathıtan 40 metreye kadar her 2-3 metrede, binde 1 oranında artan yoğunluk Marmara'da denizaltıların manevrasını kısıtlayarak harekâtını güçleştirmektedir. Bu durum Marmara Denizi'nde görev yapan bir denizaltının süratli olarak derinlik değiştirememesine, sathıtan derine inerken veya aşağıdan yukarı çıkarken zaman

kaybetmesine neden olmaktadır. Marmara'nın denizaltı harekâtı açısından olumlu etkisi ise; yukarıda açıklandığı gibi, yoğunluk farkı nedeniyle oluşan tabakanın, denizaltının batarya sarf etmeden oturmasına olanak tanınması ve denizaltıyı aynı derinlikte tutmak için personelin balast sarnıçlarına alınan su miktarını sürekli takip etmesine gerek kalmamasıdır.

Marmara Denizi'ndeki lojistik nakliyatın yoğunluğunun azalması hedef bulmakta güçlük çeken denizaltı komutanlarının daha agresif şekilde hareket etmesine neden olmuştur. Askeri nakliyatı kullanılmayan ve içlerinde sivillerin olduğu teknelere durmaları için en küçüğü 57 mm çapında olan toplarla ateş edilmiştir. Sivil tekneler durdurularak yükü boşalttırılmış ve mürettebatı tahliye edildikten sonra bazen top atışıyla, bazen patlayıcı madde kullanılarak, bazen de ateşe verilerek batırılmıştır. Her ne kadar sonuç raporlarında komutanlar, batırdıkları gemilerin mürettebatını hayatta kalması denizaltıya dahi aldıklarından bahsetse de uluslararası hukuk kurallarına aykırı davranarak savaş suçu işlemiştir. Daha çok gemi batırmanın görevi başarmakla eş tutulması ve tespit edilen gemilerin kimliğinin teşhisine bile gerek duyulmaması hastane ve yolcu gemilerinin bile hücumu uğramasına neden olmuştur.

Her ne kadar denizaltılar Marmara Denizi'nde yelkenli tekneler hariç 45.342 ton ağırlığında askeri ve ticari gemiyi batırarak nakliyatın şeklini değiştirse de bu harekâtın etkisi psikolojik boyutuyla sınırlı kalmıştır. Artan denizaltı saldırıları sonrasında kara yoluyla veya küçük gemilerle, gece ve donanma gemilerinin refakatinde yapılan nakliyat savaşın sonuna kadar devam etmiştir. Çanakkale Muharebeleri süresince 5'inci Ordu'nun lojistik nakliyatının şekil değiştirse de kesilmeden devam etmesi *"Müttefik denizaltılarından birinin Marmara'ya girip sancak göstermesi durumunda Gelibolu Yarımadası'ndaki tüm Türklerin aman dileyeceği"* düşüncesinde olan İngiltere Savaş Bakanı Lord Kitchener'ı haksız çıkarmıştır.

Marmara Denizi'nde İngiliz denizaltıları üstünlüğü ele geçirse de kesin sonuca ulaşmakta yetersiz kaldığı, bunun ancak denizaltıların deniz karakol uçakları tarafından desteklenmesiyle mümkün olabileceği değerlendirilmektedir. Böylece deniz karakol uçakları, denizaltılara nakliye gemilerinin mevkiilerini bildirerek hedefe yönlendirebilir, kayıpları artırabilirdi. Aynı şekilde Alman ve Türk karakol uçakları Osmanlı donanmasına yeterli desteği sağlayabilseydi, o günün şartlarında DSH baskısı kurulabilir, denizaltıların hareket serbestisi azaltılabilirdi.

O dönemde DSH için tek vasıtanın insan gözü olması nedeniyle denizaltılar tespit edilmeden hedeflerine çok yakın mesafelere kadar yaklaşarak hücum edebilmiştir. Bu durum

I. Dünya Savaşı'nda az sayıda denizaltı kaybedilmesinin sebebidir. Denizaltıların Çanakkale Harekâtı da dâhil, bu savaşta sergiledikleri performans denizaltı teknolojisini gelişmesinin ve ilerleyen dönemde ana muharip unsur olarak da tercih edilmesinin nedeni olmuştur.

Denizaltıların stratejik öneminin I. Dünya Savaşı'nda ortaya çıkması, daha kuruluş aşamasından itibaren Türkiye Cumhuriyeti donanmasını bu silaha yöneltmiştir. Gemi inşa faaliyetlerinin yetersiz olması nedeniyle Cumhuriyet donanmasının ilk denizaltıları Almanya'dan sipariş edilmiş; Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy olarak isimlendirilen Ay sınıfı bu dört denizaltının isim babası bizzat Mustafa Kemal ATATÜRK olmuştur. Yıllara sari olarak Türk Deniz Kuvvetleri, onun tam bağımsızlık ve mükemmel bir donanmaya sahip olma hedefi doğrultusunda, su üstünde görev yapan milli gemiler (MİLGEM) gibi denizaltılarını da yerli ve milli imkânlarla yapmak için çaba sarf etmiştir. Bunun için ilk olarak patenti alınan denizaltıların Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşası tamamlanarak dışa bağımlılık azaltılmış, böylece Türk Deniz Kuvvetleri denizaltıcılık açısından dünyada önemli bir mevkiye ulaşmıştır. Günümüzde çevre denizler ile etki ve ilgi sahasında örnek gösterilen Türkiye; Karadeniz'de bu silaha sahip tek NATO müttefiki ve üye 32 devlet arasında envanterinde en fazla sayıda dizel elektrik tahrikli denizaltıyı bulunduran ülke konumundadır.

Türk Deniz Kuvvetleri tarafından bu gücü geliştirmek maksadıyla dünyada çok az ülkenin başarabildiği milli denizaltı (MİLDEN) inşa süreci başlatılmış, buna ek olarak nükleer tahrikli denizaltı (NÜKDEN) inşası için planlama yapıldığı kamuoyuna resmi olarak açıklanmıştır. Hâlihazırda büyük bir ivme ve başarıyla devam eden bu sürecin sonuçlanmasıyla Türkiye, dizayn aşamasından göreve hazır hale gelinceye kadar her aşamada tamamıyla kendi mühendisleri ve işçilerinin inşa ettiği dizel elektrik ve nükleer tahrikli milli denizaltılarına kavuşacaktır.

I. Dünya Savaşı'nda ilk kez harp sahnesine çıkan ve kendisini kanıtlayan denizaltılara alışılmış, Çanakkale'de kara harekâtını etkileyen bu gizli silah, II. Dünya Savaşı'nda bekleneni fazlasıyla vermiş ve adeta deniz cephesinin belirleyici faktörü olmuştur. Ancak, bataryalarını şarj etmek için dizel jeneratör çalıştıran denizaltıların ilk dönemlerinde satha çıkma ihtiyacı onların potansiyellerini ortaya çıkarmalarını engellemiştir. II. Dünya Savaşı'nda ise, batarya şarj işlemi sırasında hava emişi için yelkenini suyun altında tutarak yalnızca hava emişi için belirli donanımlarını suyun üzerine çıkarmasına olanak sağlayan şnorkel mekanizmalarının icadı, denizaltıların gözle ve radarla tespit edilme ihtimalini

oldukça azaltmış, böylece bu silah gerçek kimliğine büründürmüştür. Yeni tasarımlarla birlikte, hidrodinamik formları sualtı harekâtına göre şekillenmiş ve suyun fiziksel özelliklerinin denizaltılara sağladığı avantaj muhasımları üzerinde şok etkisi yaratmaya başlamıştır. İlk dönemlerinde satıhtaki sürati dalmış durumdakine göre daha fazla olan denizaltılar, bu yeni hidrodinamik formları sayesinde suyun altındayken satıhtakine kıyasla daha yüksek süratlerle ilerleme imkânına kavuşmuştur.

I. Dünya Savaşı'ndan aldığı dersler çerçevesinde mağlup Almanya, özellikle İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğüne karşı mücadele etmek için 1939 yılına kadar yaklaşık 300 denizaltı inşa ederek II. Dünya Savaşı'nı denizaltılarla yapmayı planlamıştır. 1917 yılında Atlantik'teki Amerikan ticaret gemilerine saldırarak, ABD'nin savaşa girmesine neden olan Almanya, bu savaşta olduğu gibi II. Dünya Savaşı'nda da sınırsız denizaltı harbini başlatmıştır. İlkinde olduğu gibi bu savaşta da hem Atlantik hem de Pasifik'te deniz harbinin sonucunu belirleyen ana unsurlardan biri denizaltılar olmuştur. 1943 yılına kadar Almanya, Atlantik üzerinden İngiltere'ye yapılan askeri yardımı kesilme noktasına getirmiştir. Pasifik'te ise uçak gemisi devrimi yaşanırken, bu gemilerin muhasım üzerinde oluşturduğu hasar denizaltılar kadar olmamıştır. Zira uçak gemilerinin tüm şöhretine rağmen ABD tarafından batırılan Japon gemilerinin yarısından fazlasının nedeni denizaltılar olmuştur. Savaşın sonuna kadar 1.500'den fazla denizaltıyı donanmasına katan Almanya, bu etkinliğine rağmen, deniz karakol uçaklarının etkin kullanımı ve sonar başta olmak üzere DSH vasıtalarındaki gelişmeler nedeniyle bu denizaltıların yarısından fazlasını ve yetişmiş personelini kaybetmiştir.

II. Dünya Savaşı sonrasında nükleer enerjinin denizaltı tahrik sistemlerine entegre edilmesiyle birlikte batarya şarjına ihtiyaç duymayan denizaltılar âdeta sonsuz itki gücü ve harekât yarıçapına sahip olmuştur. Bu gelişmeler denizaltıların ana üslerinden uzakta ve uzun süre görev yapmasını mümkün kılmıştır. Uzun menzilli ve nükleer başlık taşıyabilen balistik füzelerin de bünyelerinden atılabilir hale gelmesi neticesinde denizaltılar, ulusların kaderini belirleyecek ana muharip unsurlar haline gelmiştir. Nükleer denizaltı inşa ve idame maliyetinin yüksekliğinden kaynaklı alternatif arayışları, günümüzde yeni tahrik sistemlerinin doğmasına neden olmuştur. Dizel elektrik tahrikli denizaltıların kritik bir faaliyeti olan şnorkel işlemine bağımlılığı ortadan kaldırmak için bazı denizaltılara havadan bağımsız tahrik özelliği kazandırılarak bu işlemi dalmış durumda yapmalarına olanak sağlanmıştır.

I. Dünya Savaşı sonrasındaki gelişmeler yalnızca denizaltılarla sınırlı kalmamıştır. O dönemde sıkıştırılmış hava ve alkol gibi maddeleri kullanan ve herhangi bir güdüm sistemine sahip olmayan klasik torpidoların kısa menzile sahip olması, denizaltının hedefine oldukça yaklaşmasını ve hedefinin rota ile süratini doğru hesaplamasını gerektirmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan elde edilen tecrübelerle daha da geliştirilen torpidolar, ilerleyen yıllarda itki gücünü artıran kurşun asit batarya veya sıvı yakıtla sahip olmuş ve bu durum uzun menzilli hücumu mümkün kılmıştır. Ayrıca güdüm telleri vasıtasıyla hedeflerine yönlendirilebilen torpidolar uzun yıllardır denizaltılar tarafından etkinlikle kullanılmaktadır. Günümüzde kendi algoritmasıyla çözüm yapabilen birçok torpido modeli bulunmakta olup, bunların birçoğu torpidoları aldatmak için kullanılan sistemlerden etkilenmeyecek özelliğe sahiptir.

Denizaltılarla mücadelede en büyük adım ses enerjisiyle denizaltının tespitini sağlayan sonar cihazı ile suyun altına etki edecek bomba ve torpidoların icadı olmuştur. Bir önceki yüzyılın savunma sistemini kullanarak yeni bir silaha karşı mücadele edilemeyeceği gerçeğinden hareketle; denizaltıların lehine olan bu gelişmelerin yanında, deniz karakol uçakları, helikopterler, aktif ve pasif sonarlar, uydu sistemleri ile tespit ve algılama sistemlerinin de gelişmesi denizaltıların aleyhine olmuştur. Satha çıkan veya periskop umkunda bulunan denizaltıları uzak mesafelerden tespit için deniz hava unsurlarının önemi anlaşıldığından II. Dünya Savaşı sırasında İngilizler, Alman denizaltılarına karşı yoğun şekilde karakol uçaklarından yararlanmıştır. Günümüzde de deniz karakol uçakları DSH için önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca 24 saat esasına göre gözlem yapan uydular, satha çıkan veya satha yakın seyreden ve balistik mermi taşıyan nükleer denizaltıları tespit için sürekli görev yapmaktadır.

Stratejik ve tespiti zor olan bu teknolojiyle mücadelede çözüm arayan tüm donanmalar bilimsel araştırmalarına hız vermiş, bu durum günümüzde de denizaltılar ile DSH platformları arasındaki devam eden bir nevi kedi-fare oyuna benzer bir oyunun doğmasına neden olmuştur. Bu ezeli yarışta denizaltılar sualtı ses fiziğinin kendilerine sunduğu avantajlardan sonuna kadar faydalanırken, DSH cephesinde ise hava platformlarının sürati ve sürpriz etkisi denizaltılar için adeta kâbus olmaya başlamıştır. Ayrıca günümüzde alçak frekans sonar frekans sonar teknolojisindeki gelişmeler denizaltı harekâtının serbestisini her geçen gün kısıtlamaktadır.

Tüm görevi emredildiğinde nükleer savaşta ikinci dalga taarruzu başlatmak olan nükleer balistik füze taşıyan denizaltılar (SSBN), çareyi hava araçlarının etkisiz kaldığı kutup buzullarının ardına saklanmakta bulmuştur. Bu bölgede ise bu denizaltıları takip için başka nükleer denizaltıların (SSN) kullanıldığı avcı-avcı katili denizaltı (hunter-hunter killer submarine) konseptinin geliştiği gözlemlenmiştir.

Günümüzde insanlı ve insansız hava vasıtalarının denizaltılara hedef bilgisi aktarma yönünden sağladığı faydalar denizaltıların gizlilik prensibini bozmadan daha tehlikeli hale getirmektedir. Yapay zeka uygulamalarının hayatın her alanına girmesi ve insansız sistemlerin kullanımındaki gelişmeler, yakın gelecekte denizaltıların ve onlarla mücadelenin bu sistemlerle desteklenebileceğini göstermektedir. Ancak denizaltılarla mücadele etmek için geliştirilen ve yoğun çaba harcanan bu sistemlerin, kısa ve orta vadede sonuç alma konusunda beklenen faydayı veremeyeceği ve denizaltıların asli unsuru olan gizlilik özelliğini ortadan kaldırmakta yeterli olamayacağı değerlendirilmektedir. Modern teknolojiye rağmen elektromanyetik dalgalar halen suda çok kısıtlı yayılmakta, ses enerjisini kullanan akustik sensörler ise su sıcaklığının derinlikle değişiminden fahiş şekilde etkilenmektedir. DSH birlikleri için tespitin ardından kimliklendirme halen yöntemsel olarak istatistiki yöntemlerle yapılabilmektedir. Yakın gelecekte de denizaltılar saldırı anına kadar gizlenmeye devam edecek, DSH birlikleri ise bu gizli silaha karşı çok büyük gayret sarfıyla ve olasılıklara karşı mücadele etmeye devam edecektir.

Denizaltı teknolojisinde yaşanan gelişmelere bakıldığında özellikle sualtı harbi kavramı çerçevesinde etki ve ilgi alanının büyüdüğü görülmektedir. İnsansız sistemlerin denizaltılardan atılarak kontrol edilebilmesi, önemi her geçen gün artan kritik sualtı yapılarının etki altına alınması potansiyelini birlikte getirmektedir. Denizaltıların bu yeteneği geliştirildikçe stratejik seviyede oyun değiştirici rolleri evrilmeye devam edecektir. Ayrıca alternatif tahrik sistemleri üzerinde yapılan çalışmalar, denizaltıları yakın gelecekte nükleer tahrikli denizaltıların harekât kabiliyeti ile dizel elektrik tahrikli denizaltıların sessizliğine birlikte sahip olabileceği beklentisini pekiştirmektedir.

Başlangıçta zayıf donanmaya müthiş bir saldırı ve savunma fırsatı sunacağı değerlendirilen denizaltıların, etkinliği arttıkça ve uluslararası hukukta bir statü kazandıkça harekât sahasındaki yararlılığı da artmıştır. Denizaltılar günümüzde hemen hemen bütün dünyada donanmaların ana muharip unsurları olarak görev yapmakta, nükleer silaha sahip ülkelerin harbi başlatıcı veya misilleme unsuru olarak tüm caydırıcılıklarıyla dünya

denizlerinde seyretmektedir. Bu gerçeklerden hareketle; orta ve uzun vadede denizaltıların gelişmeye devam ederek, güçlü ya da zayıf tarafın değil, akıllı olanın silahı olacağı, deniz unsuru olmasına rağmen etkilerinin bu alanla sınırlı kalmayacağı, barış döneminde caydırıcılık sağlayan denizaltıların, kriz ve harpte etkin kullanılmasıyla oyun değiştirici rol üstleneceği değerlendirilmektedir.



KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

The National Archives

ADM M 0321/15 (Report of Vice Admiral S.H. Carden).
ADM M 0321/15 (Report of Commodore R. Keyes).
ADM M 0321/15 (Report of Captain C.P.R. Coode).
ADM M 0321/15 (Report of Lcdr. G.H. Pownall).
ADM M 0321/15 (Report of Lt. Norman D. Holbrook).
ADM M 0321/15 (Guards Fitted by Blenheim to B-11).
ADM M 04195/15 (Sailing Order of HMS E-15).
ADM M 04195/15 (Report of Rear Admiral S. Nicholson).
ADM M 04195/15 (Diary of Events of HMS B-6, 16.04.1915).
ADM M 04195/15 (Report of Lcdr. E. Robinson).
ADM M 04195/15 (Diary of Events of HMS B-6, 19.04.1915).
ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).
ADM M 04409/15 (Report of DNO).
ADM M 04409/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith).
ADM M 04871/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 05710/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).
ADM M 05710/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 05335/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).
ADM M 05335/15 (Gazette Notice).
ADM M 05335/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).
ADM M 06048/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 06693/15 (Report of Cdr. E.C. Boyle).
ADM M 06693/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).
ADM M 07197/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM N 1069/15 (Telegram from Admiralty, 1 October 1915).
ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

ADM M 07568/15 (Report of Cdr. C.G. Brodie).
ADM M 07568/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 07568/15 (Telegram from Admiralty, 29 November 1915)
ADM M 024812/18 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).
ADM M 024812/18 (Telegram of British Commander in Chief Mediterranean Station, 20 November 1918).
ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).
ADM M 08979/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 08977/15 (Report of Lt. W.B. Pirie).
ADM M 08977/15 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 0207/16 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).
ADM M 0207/16 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 0857/16 (Report of Cdr. D.B. Stocks).
ADM M 0857/16 (Report of Vice Admiral J.M. de Robeck).
ADM M 07196/15 (Weekly Report, 3-7 September 1915)
ADM M 08179/15 (Weekly Report, 8-15 October 1915).
ADM M 08323/15 (Weekly Report, 16-22 October 1915)
ADM M 08552/15 (Weekly Report, 23-29 October 1915).
ADM M 08976/15 (Weekly Report, 30 October-11 November 1915).
ADM M 08323/15 (Weekly Report, 16-22 November 1915).
ADM M 09702/15 (Weekly Report, 28 November-4 December 1915).
ADM M 09860/15 (Weekly Report, 5-11 December 1915).
ADM M 09155/15 (Report of Sub Lt. Geoffrey Fitzgerald R.N.R.).

Deniz Müzesi Komutanlığı

Deniz Tarihi Arşivi

Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Zuhaf Korveti, Defter Nu: 1485 (Zuhaf Korvetinin 14 Nisan 1331 (27 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).
Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Muavenet-i Milliye Muhribi, Defter Nu: 1273 (Muavenet-i Milliye Muhribinin 15 Nisan 1331 (28 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).
Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Basra Muhribi, Defter Sıra No: 785 (Basra Muhribinin 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).
Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Muavenet-i Milliye Muhribi, Defter Nu: 1273 (Muavenet-i Milliye Muhribinin 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).

Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler Bölümü, Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü, Defter Sıra No: 1174 (Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörünün 16 Nisan 1331 (29 Nisan 1915) tarihli Seyir Jurnalı).

Devlet Arşivleri Başkanlığı

Başkanlık Osmanlı Arşivi

BOA, DH. EUM. LVZ. 30/16.

BOA, DH. EUM. VRK. 25/2.

BOA, DH. EUM. VRK. 25/24.

BOA, DH. EUM. VRK. 25/25.

BOA, DH. EUM. VRK. 25/40.

BOA, DH. EUM. 3. ŞB. 10/30.

BOA, DH. ŞFR. 495/24.

BOA, DH. ŞFR. 500/76.

BOA, DH. ŞFR. 500/100.

BOA, HR. SYS. 2049/53.

BOA, HR. SYS. 2098/12.

BOA, HR. SYS. 2099/5.

BOA, HR. SYS. 2100/10.

BOA, HR. SYS. 2179/3.

BOA, HR. SYS. 2194/50.

BOA, HR. SYS. 2323/1.

BOA, HR. SYS. 2412/11.

BOA, İ. HB. 177/55.

Yayımlanmış Belgeler

UK Parliament Archive

The Final Report of the Dardanelles Commission, His Majesty's Stationery Office, London 1919.

Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2014, ss. 60-75. (13 Aralık 1914 tarihinde Mesudiye Zırhlısının Batırılışına Dair Rapor).

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2014, ss. 266-377. (18 Mart 1915 Muharebesi'ne Katılan Tabya ve Bataryaların Muharebe Raporları).

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2014, ss. 378-393. (Hasan Mevsuf Bataryasının 17 Nisan 1915 tarihinde E-15 İngiliz Denizaltısını Batırışı Hakkında Raporlar ve Ele Geçen Esirlerin İfadeleri).

İnternet Arşivi (The National Archives)

HMS Eclipse kruvazörünün 2 Mart-9 Nisan 1914 tarihleri arasındaki gemi journalı, https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Eclipse.htm (Erişim Tarihi: 25.03.2024).

HMS Yarmouth kruvazörünün 15-21 Nisan 1914 tarihleri arasındaki gemi journalı, https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-06-HMS_Yarmouth.htm (Erişim Tarihi: 25.03.2024).

HMS Minerva zırhlı kruvazörünün 30 Nisan 1915 tarihli gemi journalı, https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Minerva.htm (Erişim Tarihi: 30.03.2024).

HMS Jed muhribinin 19-20 Mayıs, 8-10 Haziran ve 11 Eylül 1915 tarihli gemi journalı , https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-10-HMS_Jed.htm (Erişim Tarihi: 10.06.2024).

HMS Blenheim kruvazörünün 13 Eylül 1914 tarihli gemi journalı, https://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Blenheim.htm (Erişim Tarihi: 10.02.2024).

Kitap

Arthur, George. *Savaş Lordu Kitchener*, (çev. Miralay Sabit, haz. Muzaffer Albayrak), Kurtuba Kitap, İstanbul 2010.

Atabay, Mithat; Okan Taktak; Savaş Karakaş; Selçuk Kolay. *Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013.

Atabay, Mithat. *Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Çanakkale Savaşları*, E Yayınları, İstanbul 2014.

Atabey, Figen. *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014.

Atmaca, Gökhan. *Üç Savaş Bir Gemi: Barbaros Hayreddin Zırhlısı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2015.

Başarın, Vecihi ve Hürmüz. *Beneath the Dardanelles: the Australian Submarine at Gallipoli*, Allen & Unwin, Crows Nest 2008.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I*, Başbakanlık Basımevi, Ankara 2005.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri II*, Başbakanlık Basımevi, Ankara 2005.

Besbelli, Saim. *Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)*, Deniz Basımevi, İstanbul 1959.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.

- Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012.
- Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V. Cilt III. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012.
- Brenchley, Fred ve Elizabeth. *Stoker'in Denizaltısı*, (çev. Pervin Yanıkkaya), Ayhan Matbaası, İstanbul 2003.
- Churchill, Winston. *The World Crisis 1915*, Vol. II, Charles Scribner's Sons, New York 1923.
- Cocker, Maurice. *Royal Navy Submarines 1901 to the Present Day*, Pen & Sword Books, South Yorkshire 2008.
- Compton-Hall, Richard. *The Submarine Pioneers*, Sutton Publishing, Gloucestershire 1999.
- Corbett, Julian. *Naval Operations*, Volume II, Longmans Green and Co., London 1921.
- Corbett, Julian. *Naval Operations*, Volume III, Longmans Green and Co., London 1923.
- Çanakkale Boğaz Komutanlığı. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2004.
- Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı. *Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922): Deniz Mayınları Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey*, Emre Basımevi, İzmir 2004.
- Çulcu, Murat. *İkdâm Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar*, Cilt I, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004.
- Diary of HMS Queen Elizabeth (January to May 1915)*, George Waterston & Sons Ltd, London 1919.
- Dülger, Bahadır ve Ali Rıza Talayman. *AE-2 Denizaltı Gemisini Marmara'da Nasıl Batırdım?*, Akca Basımevi, İstanbul 1947.
- Dümer, Vehbi Ziya. *"Denizaltıcılık"*, Askeri Deniz Matbaası, İstanbul 1944.
- Einstein, Lewis. *Inside Constantinople: A Diplomat's Diary During The Dardanelles Expedition April-September 1915*, E.P. Dutton & Co, Newyork 1918.
- Erendil, Muzaffer. *Topçuluk Tarihi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1988.
- Erickson, Edward J. *Gallipoli: Command Under Fire*, Osprey Publishing, New York 2015.
- Fontenoy, Paul E. *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California 2007.
- Forrest, Michael. *Şahi Toplardan Savaş Gemilerine: Çanakkale Boğaz Savunması*, (çev: İsmail Hakkı Yılmaz), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.
- Friedman, Norman. *Submarine Design and Development*, Conway Maritime, London 1984.
- Gray, Edwyn. *The Underwater War: Submarines 1914-1918*, Charles Scribner's Sons, Newyork 1971.
- Gray, Edwyn. *Captains of War*, Leo Cooper Ltd., London 1988.
- Gray, Randal (ed.). *Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921*, Conway Maritime Press Ltd, London 1985.
- Gunston, Bill. *Submarines in Colour*, Blandford Press, Dorset 1976.

- Güleryüz, Ahmet. *İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri*, Şehir Hatları Yayınları, İstanbul 2023.
- Günesen, Fikret. *Çanakkale Savaşları*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1986.
- Hall, Richard Compton. *Submarines at War 1914-1918*, Periscope Publishing, Cornwall 2004.
- Halıcı, Şaduman ve Murat Burgaç. *Tanin Gazetesinde Çanakkale Savaşları*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2020.
- Hamilton, Ian. *Gallipoli Diary*, Vol. I, Edward Arnold, London 1920.
- Hart, Peter. *Gallipoli*, Profile Books, London 2011.
- Hazal, Şamil. *Dünya Denizaltıcılık Tarihi: Denizaltı Son Harp Gemisi mi? Sualtı Harp Silah ve Araçlarının Doğuşu ile Gelişimi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2014.
- Hutchinson, Robert. *Jane's Submarines: War Beneath the Waves from 1776 to the Present Day*, Harper Collins Publishers, London 2001.
- İlgar, İhsan ve Nurer Uğurlu (yay. haz.). *Esat Paşa'nın Çanakkale Savaşı Hatıraları*, Örgün Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul 2004.
- James, Robert Rhodes. *Gallipoli*, Pimlico, London 1999.
- Jameson, William. *Submariners VC*, Periscope Publishing Ltd, Cornwall 2004.
- Jose, Arthur W. *The Official History of Australia in the War of 1914-1918 Vol. IX The Royal Australian Navy*, Angus and Robertson Ltd, Sydney 1941.
- Kandaş, A. Burak. *Çanakkale'de İtilâf Donanması'na Vurulan Büyük Darbe (Mayıs 1915 Harekâtı)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2017.
- Kemp, Peter. *H.M. Submarines*, Herbert Jenkins, London 1952.
- Keyes, Roger. *The Naval Memoirs of Admiral of the Fleet Sir Roger Keyes: The Narrow Seas to the Dardanelles 1910-1915*, Thornton Butterworth Ltd, London 1934.
- Kurt, Emin ve Mesut Güvenbaş, *Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.
- Kun, Alp. *"Denizaltıcılık"*, Deniz Basımevi, İstanbul 1945.
- Kurtoğlu, Fevzi. *Çanakkale ve 18 Mart 1915*, Deniz Matbaası, İstanbul 1935.
- Langensiepen, Bernd ve Ahmet Güleryüz. *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.
- Lawrence, Peter. *A Century of Submarines*, The History Press, Gloucestershire 2001.
- Liddle, Peter. *The Gallipoli Experience Reconsidered*, Pen & Swords Military, South Yorkshire 2015.
- Lorey, Hermann. *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (çev. Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami), Deniz Matbaası, İstanbul 1936.
- Lorey, Hermann. *Türk Sularında Deniz Hareketleri Cilt II Boğazlar Etrafında Mücadele*, (çev. Tacettin Talayman), Deniz Basımevi, İstanbul 1946.
- Martı, Metin (haz.). *Çanakkale Hatıraları*, Cilt II, Arma Yayınları, İstanbul 2002.
- McCartney, Innes. *British Submarines of World War I*, Osprey Publishing, New York 2008.

- Moorehead, Alan. *Gelibolu*, (çev. Ali Cevat Akkoyunlu), 2. Baskı, Doğan Kitapçılık, İstanbul 2002.
- Murray, John. *Dardanelles A Midshipman's Diary 1915-16 H. M. Denham*, John Murray Publishers Ltd, London 1981.
- Mühlman, Carl. *Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Notları*, çev. Sedat Umran, Timaş Yayınları, İstanbul 1998.
- Oglander, Aspinall. *History of the Great War*, Vol. I, William Heinemann Ltd, London 1929.
- Otay, Oğuz. *Mesudiye Zırhlısı Osmanlı'nın Son 40 Yılına Tanığı (1874-1914): Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.
- Özdemir, Bülent ve Abdülmecit Mutfak (yay. haz.). *Çanakkale Muhârebati Cihan Harbinde Osmanlı Harekât-ı Tarihçesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2012
- Piri Reis Araştırma Merkezi. *Mesudiye Zırhlısı*, Deniz Basımevi, İstanbul 2007.
- Piri Reis Araştırma Merkezi. *Marmara'da Denizaltı Avı: Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006.
- Preston, Antony. *Submarine Warfare*, Brown Books, London 1998.
- Puleston, William Dilworth. *The Dardanelles Expedition*, Second Edition, U.S. Naval Institute, Annapolis 1927.
- Rudenno, Victor. *Gelibolu Denizden Saldırı*, (çev. Dilek Cenkçiler), Odtü Yayıncılık, Ankara 2009.
- Sanders, Liman von. *Türkiye'de Beş Yıl*, (çev. Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 8. Basım, İstanbul 2020.
- Seri, Burhanettin. *Denizcilik Ansiklopedisi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.
- Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı. *Türk Boğazları Oşinografi Atlası*, SHODB Yayınları, İstanbul 2009.
- Shankland, Peter ve Anthony Hunter. *Dardanelles Patrol*, Collins Clear-Type Press, London 1964.
- Snelling, Stephen. *VCs Of The First World War Gallipoli*, Wrens Park Publishing, Stroud 1999.
- Stoker, Henry Hugh Gordon Dacre. *Straws in the Wind*, Herbert Jenkins Ltd, London 1925.
- Tall, J.J ve Paul Kemp. *HM Submarines in Camera 1901-1996*, Blitz Editions, Leicester 1998.
- The Centenary of Australian Submarines 1914-2014*, Official Commemorative Issue, RnR Publishing Ltd, Martinborough 2014.
- Thomazi, Auguste. *Çanakkale Deniz Savaşı*, (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik*, X. Cilt, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985.
- Usborne, Cecil Vivian. *Smoke on the Horizon: Mediterranean Fighting 1914-1918*, Hodder and Stoughton Ltd, London 1933.
- Weller, George. *The Story of Submarines*, Random House, New York 1962.

Wemyss, Wester. *The Navy In The Dardanelles Campaign*, Hodder and Stoughton Ltd, London 1924.

Wilson, Michael ve Paul Kemp. *Mediterranean Submarines*, Crecy Publishing Ltd, Cheshire 1997.

Kitap Bölümü

Çağlar, Haluk. “Çanakkale Muharebeleri’nde Deniz Harbi”, Çanakkale Boğaz Komutanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2004, ss. 1-50.

Çağlar, Haluk. “Çanakkale Cephesi’ndeki Taarruzî Denizaltı Harekâtları”, Şaduman Halıcı ve Barış Borşat (ed.), *Çelik Kale Çanakkale*, İBB Yayınları, İstanbul 2022, ss. 250-275.

Makale

Atabey, Figen. “Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara’da Deniz Nakliyatı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 25, Sayı: 73, ss. 181-208.

Apatay, Çetinkaya. “Çanakkale Muharebelerinde Denizaltı Harekâtı”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 37, 1988, ss. 51-58.

Baran, Tülay Alim. “Çanakkale Savaşı’nda Hukuk İhlalleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 25, Sayı: 73, 2009, ss. 83-106.

Dümer, Vehbi Ziya. “Çanakkale Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi” *Deniz Mecmuası*, Cilt: 46, Sayı: 334, İstanbul 1934, ss. 585-616.

Karabulut, Umut ve Ersin Bozkurt. “Osmanlı Devleti’nde Savaş Hukukunun Oluşumu Bağlamında Lahey Konferansları ve Birinci Dünya Savaşındaki Uygulamalar” *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 45, 2019, ss. 87-99.

Karataş, Murat ve Suat Eren Özyiğit. “İngiltere’de Kurulan Dardanel Komisyon’un Çanakkale Savaşı ile İlgili Sorularına Osmanlı İmparatorluğu’nun Verdiği Cevaplar” *Belgi Dergisi*, Kış 2021, ss. 347-365.

Karaşin, Alper. “Avustralya Kraliyet Donanmasının Kurulması ve AE2 Denizaltısının Çanakkale Serüveni”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: XXII, Sayı: 44, 2022, ss. 85-116.

Özcan, Orhan. “Çanakkale Komisyonu Nihai Raporu’nun Genel Sonucu Üzerine Bir Değerlendirme”, *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 71, 2022, ss. 171-200.

Tez

Imbrenda, Michael. “*Expeditionary Intelligence in a Time of Crisis: The USS Scorpion in Constantinople, 1914-1918*”, Graduate Certificate in Maritime History, US Naval War College, Newport 2020.

Bildiri

Erat, Muhammet. “Çanakkale Muharebeleri Esnasında Osmanlı Ordusundaki Lojistik Faaliyetler ve İaşe Meselesi”, *100. Yılında Çanakkale Savaşları Uluslararası Kongresi*, Çanakkale 21-24 Mayıs 1915, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2017, ss. 601-614.

Süreli Yayın

The London Gazette, 19 November 1915.

The London Gazette, 13 September 1915.

The Edinburgh Gazette, 25 April 1919.

İnternet

<https://www.nmrn.org.uk/visit-us/submarine-museum/hms-holland-1> (Erişim Tarihi: 10.01.2024).

<http://rnsubs.co.uk/articles/development/scope.html> (Erişim Tarihi: 03.02.2024).

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/27-28/25/data.pdf> (Erişim Tarihi: 06.03.2024).

<https://www.denizhaber.net/mesudiye-zirhlisi-derin-sularinda-bekliyor-haber-34035.htm> (Erişim Tarihi: 08.03.2024).

<https://www.cwgc.org> (Erişim Tarihi: 13.03.2024).

<https://livesofthefirstworldwar.iwm.org.uk/community/2530> (Erişim Tarihi: 13.03.2024).

<https://www.thegazette.co.uk/Edinburgh/issue/13437/page/1547> (Erişim Tarihi: 26.03.2024).

<https://livesofthefirstworldwar.iwm.org.uk/lifestory/6897852> (Erişim Tarihi: 26.03.2024).

<https://rnsubs.co.uk/index.php?PageID=1193> (Erişim Tarihi: 10.04.2024).

<https://www.nmrn.org.uk/visit-us/submarine-museum> (Erişim tarihi: 11.05.2024).

www.janes.com (Erişim Tarihi: 18.05.2024).

<https://ihl-databases.icrc.org/en> (Erişim Tarihi: 17.06.2024).

<https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/washington-treaty-1922?activeTab=historical> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

<https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/submarine-warfare-rules-1930?activeTab=default> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

<https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/submarine-warfare-rules-pv-1936/proces-verbal?activeTab=default> (Erişim Tarihi: 25.07.2024).

<https://www.monumentaustralia.org.au/themes/conflict/display/107269-ae2-submarine> (Erişim tarihi: 30.03.2024);

<http://museum.wa.gov.au/wa-maritime-museum-audio-tour/submarine-ae2> (Erişim tarihi: 30.03.2024).

<https://kura.aucklandlibraries.govt.nz/digital/collection/photos/id/211120> (Erişim tarihi: 02.05.2024).



EKLER

- EK 1. BLENHEIM DENİZALTI KORUYUCU DONANIMI
- EK 2. B-11 KOMUTANININ GÖREV SONUÇ RAPORU
- EK 3. E-14'ÜN GÜLCEMAL VAPURUNU TORPİDO İLE YARALAMASI
- EK 4. E-11'İN PELENG-İ DERYA'YI TORPİDO İLE BATIRMASI
- EK 5. E-7'NİN İZMİT TREN YOLUNU BOMBARDIMANI
- EK 6. E-11'İN BARBAROS HAYREDDİN'İ TORPİDO İLE BATIRMASI
- EK 7. E-11'İN İZMİT TREN YOLUNU SABOTAJI
- EK 8. E-2'NİN KÜÇÜKÇEKMECE TREN YOLUNU SABOTAJ GİRİŞİMİ
- EK 9. E-12'NİN BAKIRKÖY BARUT FABRİKASINI BOMBARDIMANI
- EK 10. DENİZALTI AĞ MANİASI ÇİZİMİ (NAZMİ BEY)
- EK 11. DENİZALTI AĞ MANİASI KROKİSİ
- EK 12. ÇANAKKALE BOĞAZI'NDA OLUŞTURULAN SAVUNMA DÜZENİ
- EK 13. E-11 DENİZALTISINA AİT FOTOĞRAF VE MALZEMELER
- EK 14. ÇANAKKALE HAREKÂTI'NA İŞTİRAK EDEN DENİZALTILAR
- EK 15. ASKERİ GEMİ ZAYİATI
- EK 16. BATAN TİCARİ GEMİLER
- EK 17. YARA ALAN VEYA KARAYA OTURAN TİCARİ GEMİLER
- EK 18. BATAN YELKENLİ VE TEKNELER
- EK 19. KARA HEDEFLERİNE HÜCUM EDEN DENİZALTILAR
- EK 20. DENİZALTILARIN GÖREVLERİ SÜRESİNCE TAŞIDIĞI TOPLAR
- EK 21. DENİZALTILARIN GÖREV PERİYOTLARI

Hand-drawn technical sketches of a submarine, labeled "Submarine B. II". The sketches include a side elevation, a plan of the stern, a plan of the bow, and various cross-sections. The side elevation shows the hull, conning tower, and rudders. The plan of the stern shows the internal structure and propellers. The plan of the bow shows the internal structure and the bow rudder. The sketches are labeled with letters A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, and numbers 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100. The sketches are drawn in pencil and red ink on a piece of paper with a grid pattern.



H.M.S. "BLENNHEIM".
23rd December 1914.

No. 25/8/14. Sir,

In continuation of my No. 25/8/14 of 21st December,

I have the honour to report additional particulars as follows:-

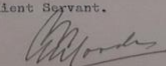
(i) Sketch II shows the guards E R on a larger scale. The clearance given is quite sufficient.

(ii) These guards as fitted on the hydroplane guards, as shown in accompanying sketch, are not considered to be very satisfactory as they are liable to foul the mooring ropes of the Submarine. This happened when getting underway before proceeding up the Dardanelles. A more efficient one could be designed and fitted by the Dockyard when Submarines are placed in dock.

(iii) It is suggested that if sockets were fitted permanently on the hull of the Submarines, into which short stanchions could be screwed when required, a guard of wire set taut by means of bottle screws could be fitted, the wire passing through the stanchions in a similar manner as fitted in ordinary way to guard rails.

(iv) ^{Some} The French Submarines are at present fitted with wire guards for vertical ropes, etc. The wires are attached to the hydroplane guards.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient Servant.

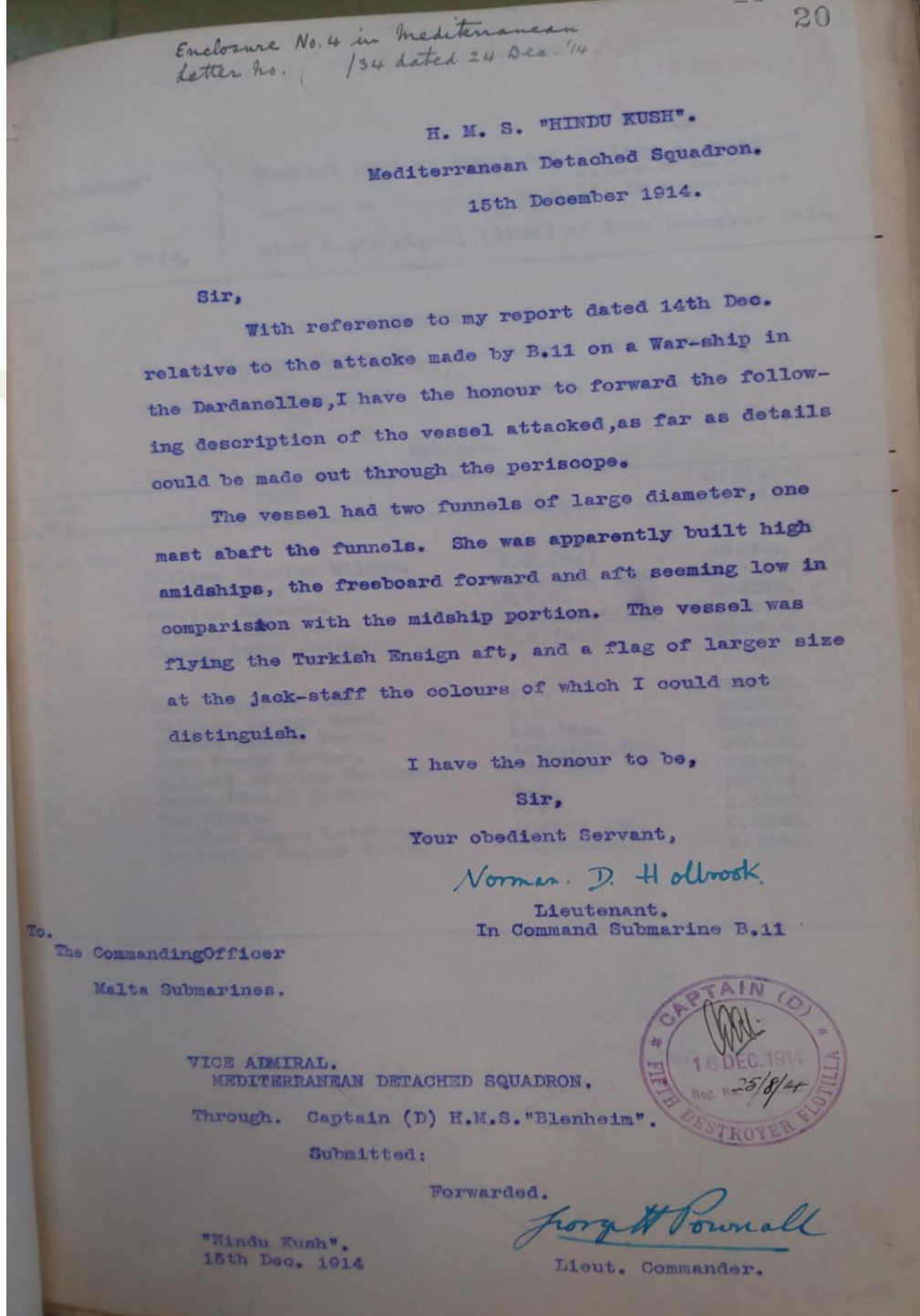

CAPTAIN (D).

VICE ADMIRAL COMMANDING,
WESTERN HANBARI DETACHED SQUADRON.

⁷⁸² The National Archives, ADM M 0321/15 (Guards Fitted by Blenheim to B-11); ADM M 0321/15 (Report of Captain C.P.R. Coode).

EK 2

B-11 KOMUTANININ GÖREV SONUÇ RAPORU⁷⁸³



B-11 Komutanı Holbrook'un Mesudiye'yi Batışına İlişkin Sonuç Raporu

⁷⁸³ ADM M 0321/15 (Report of Lt. Norman D. Holbrook).

EK 3

E-14'ÜN GÜLCEMAL VAPURUNU TORPİDO İLE YARALAMASI⁷⁸⁴

Bottom near Erekl Bay 10th May. Proceeded towards Kalolimno Island. Sighted one "Samsoun" class T.B.D. who went over us but nothing more till 6 p.m. when I sighted one T.B.D. ("Schichau" class) and two transports. Attacked. The torpedo fired at the leading transport did not run straight and missed astern. The second torpedo hit the second transport, and there was a ---- terrific

terrific explosion. Debris and men were seen falling into the water. She was a three masted and two funnelled ship and about twice as large as any other ship I saw there. Unfortunately it was 7-35 p.m. when I fired, and in ten minutes it was quite dark, so I did not see her actually sink. However, she was very much down by the stern when I last saw her, and must have sunk in a very short time. It started to blow hard in the night. This happened 5 miles N.W. of Kalolimno Island. I was always hampered in my observations by the necessity of not risking my remaining periscope. At 8 p.m. I started from a position 11th May. Saw nothing but empty transports returning to Constantinople, and some torpedo craft. Dived all night. 12th May. Saw nothing. Remained to Eastward of Marmara Island until dark when I dived all night to the Westward to get into W.T. tough in the morning. I was immediately chased by the 13th May. Chased a small steamer who beached herself near Panidos and then opened fire on us with rifles, assisted by the people ashore. Returned the fire, and then proceeded. My remaining torpedo had developed a broken main air pipe, and after repeated attempts to repair it with our available resources, we had to give it up. Bottom near Erekl Bay for the night. 14th May. Chased and stopped tug towing lighter full of balks of timber. Had to let her proceed as there was a T.B. steaming towards us. 6-40 p.m. Sighted 1 destroyer and three full transports steaming West along the north shore by Erekl. I had no torpedoes. Remained on surface till 9-15 p.m. It was very dark and we were put down by a destroyer steaming at us, not more than 400 yards off when sighted. I think that the Turkish

E-14 Komutanı Boyle'un Gülcemal Vapurunu Yaralamasına İlişkin Sonuç Raporu

⁷⁸⁴ The National Archives, ADM M 04409/15 (Report of Lcdr. E.C. Boyle).

EK 4

E-11'İN PELENG-İ DERYA'YI TORPİDO İLE BATIRMASI⁷⁸⁵

23rd May.

3-0 a.m. Arrived off Osea Island. While capturing a small sailing vessel, sighted empty transport returning to Constantinople.

5-50 a.m. Observed Turkish Torpedo Gunboat at anchor off Constantinople. Attacked and sank her with Port bow torpedo, striking her amidships on the Starboard side. While sinking she opened fire with a 6 pdr. gun, the first round hitting the foremost periscope. Proceeded to a position North of Kalclino Island. Rose to surface and prepared damaged periscope for new top.

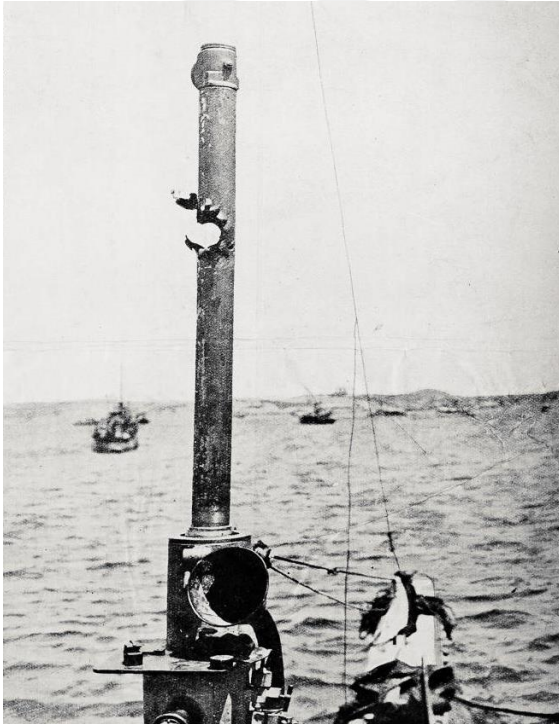
10-30 a.m. Hands to bathe.

4-30 p.m. Proceeded to signalling billet West of Marmara Island, arriving there at 2-0 a.m.

5-0 a.m. Finished communicating with "Jed". Proceeded to the North East.

10-30 a.m. Observed small steamer proceeding to the Westward. -----Examined

E-11 Komutanı Nasmith'in Peleng-i Derya'yı Batırışına İlişkin Sonuç Raporu

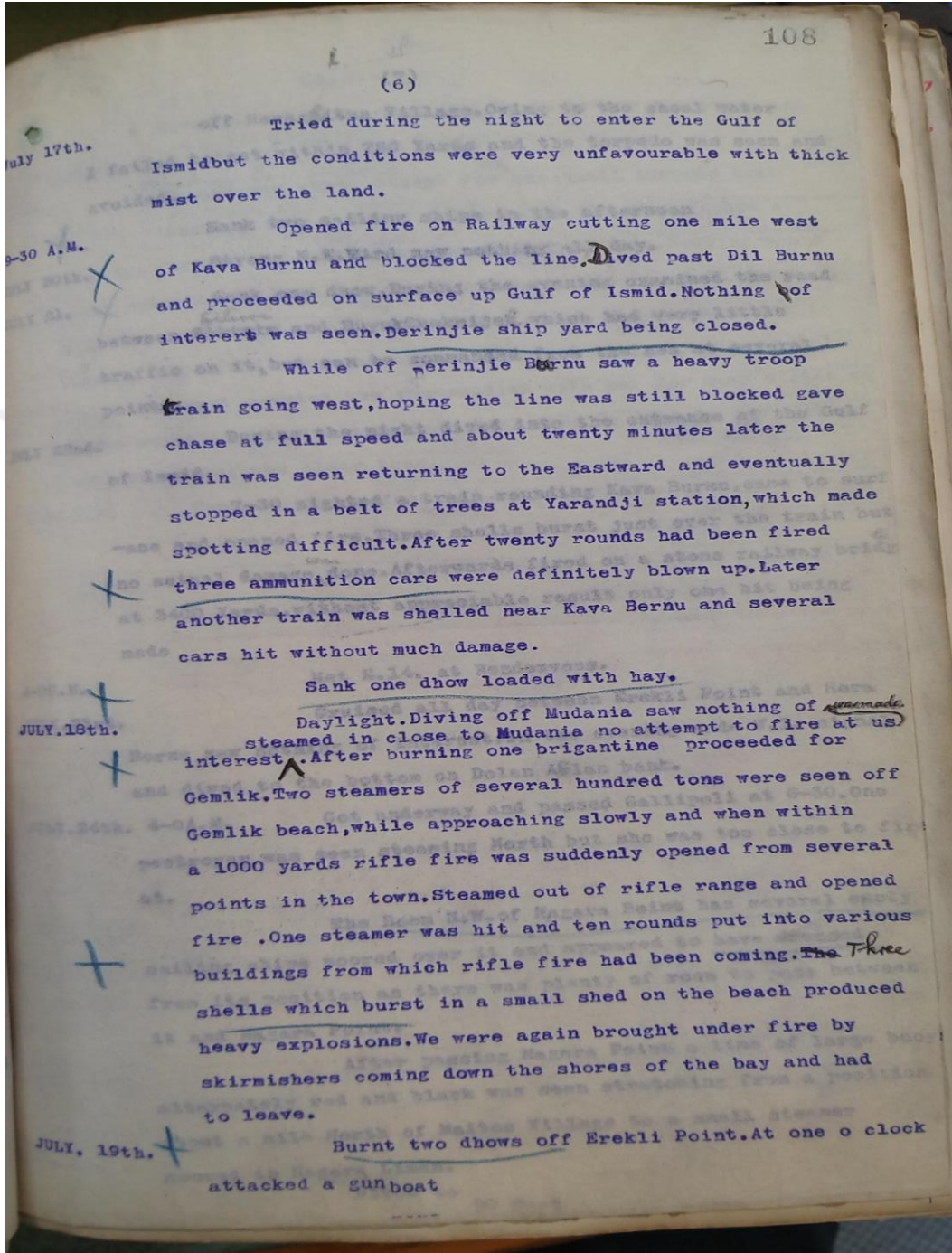


E-11 Denizaltısının Peleng-i Derya Tarafından Vurulan Periskobu

⁷⁸⁵ The National Archives, ADM M 04871/15 (Report of Lcdr. M.E.D. Nasmith). <https://kura.aucklandlibraries.govt.nz/digital/collection/photos/id/211120> (Erişim tarihi: 02.05.2024). Sağdaki fotoğraf Portsmouth'ta bulunan Kraliyet Denizaltı Müzesi ziyareti sırasında çekilmiştir. (01.03.2025).

EK 5

E-7'NİN İZMİT TREN YOLUNU BOMBARDIMANI⁷⁸⁶

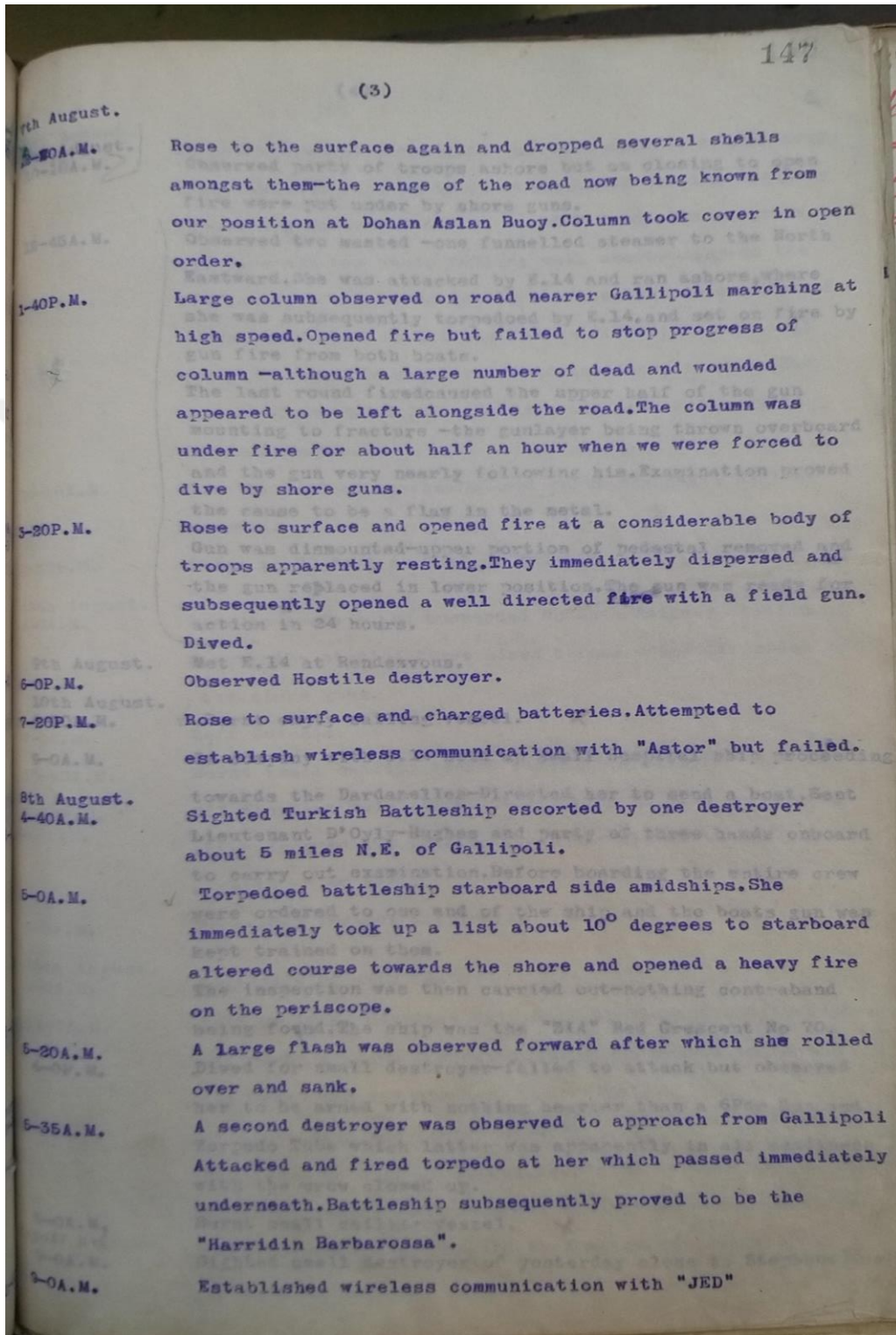


E-7 Komutanı Cochrane'in İzmit Tren Yolunu Bombardımanına İlişkin Sonuç Raporu

⁷⁸⁶ The National Archives, ADM M 06048/15 (Report of Lcdr. A.D. Cochrane).

EK 6

E-11'İN BARBAROS HAYREDDİN'İ TORPİDO İLE BATIRMASI⁷⁸⁷

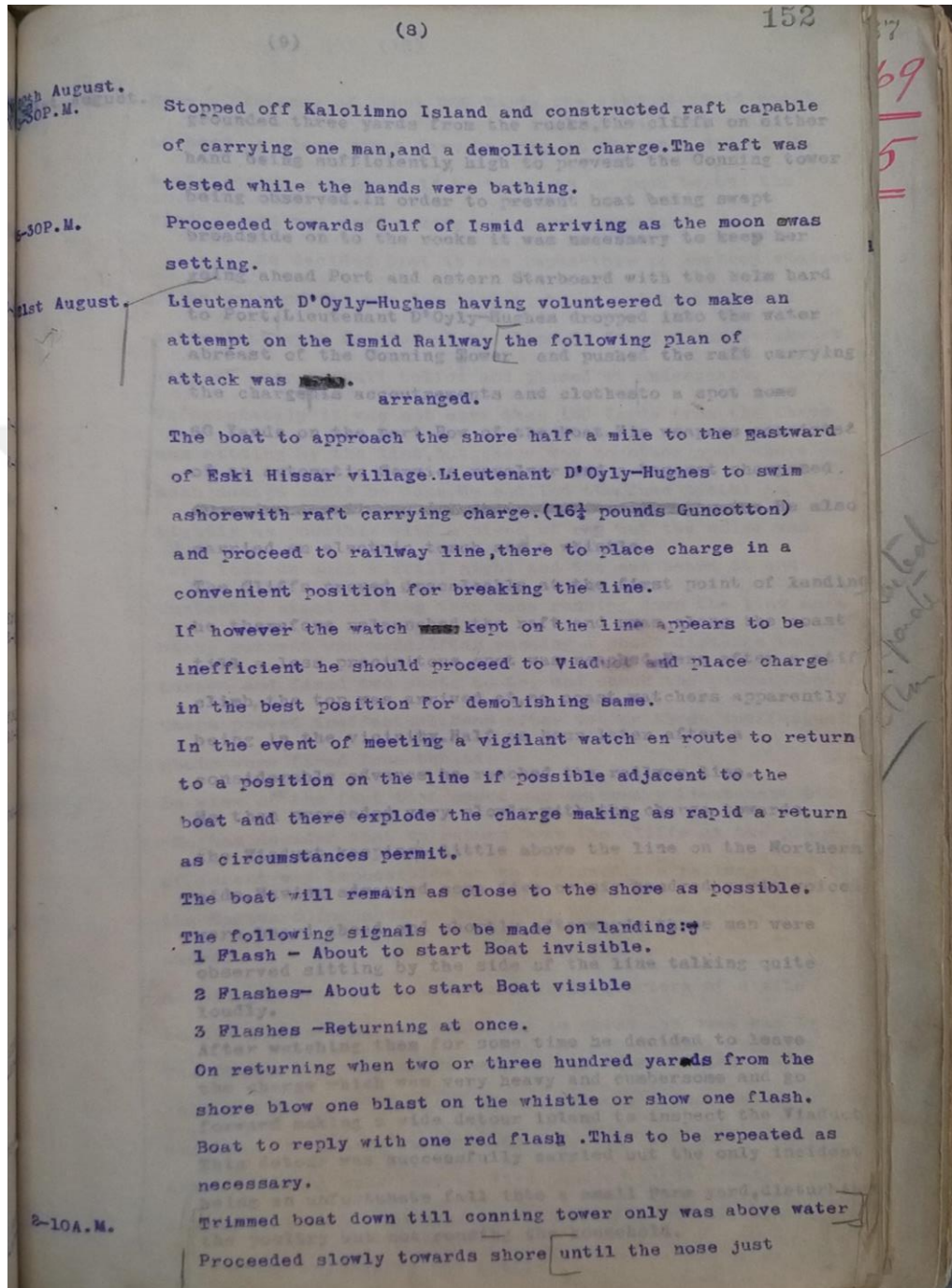


E-11 Komutanı Nasmith'in Barbaros Hayreddin Zırhlısını Batırışına İlişkin Sonuç Raporu

⁷⁸⁷ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

EK 7

E-11'İN İZMİT TREN YOLUNU SABOTAJI⁷⁸⁸



E-11 Komutanı Nasmith'in İzmit Tren Yolunu Bombardımanına Sonuç Raporu

⁷⁸⁸ The National Archives, ADM M 07197/15 (Report of Cdr. M.E.D. Nasmith).

EK 8

E-2'NİN KÜÇÜKÇEKMECE TREN YOLUNU SABOTAJ GİRİŞİMİ⁷⁸⁹

SEPTEMBER. 7th.
3-30 A.M. Dived into Armudli till hit beach at 50 Feet.
Closed shore.
Lieutenant Lyon swam to and destroyed two dhows.
4-0 A.M. Sank dhow off Oxia. Steered for Stefano.
5-0 P.M. Dived into Kuchuk Chekmeje Bay and hit bottom with
Conning Tower and gun just out.
SEPTEMBER. 8th.
3-15 A.M. Lieutenant Lyon proceeded with raft containing Guncotton
charge, pistol &c for shore with orders to destroy
Railway Bridge. Was watched to about 70 Yards from boat

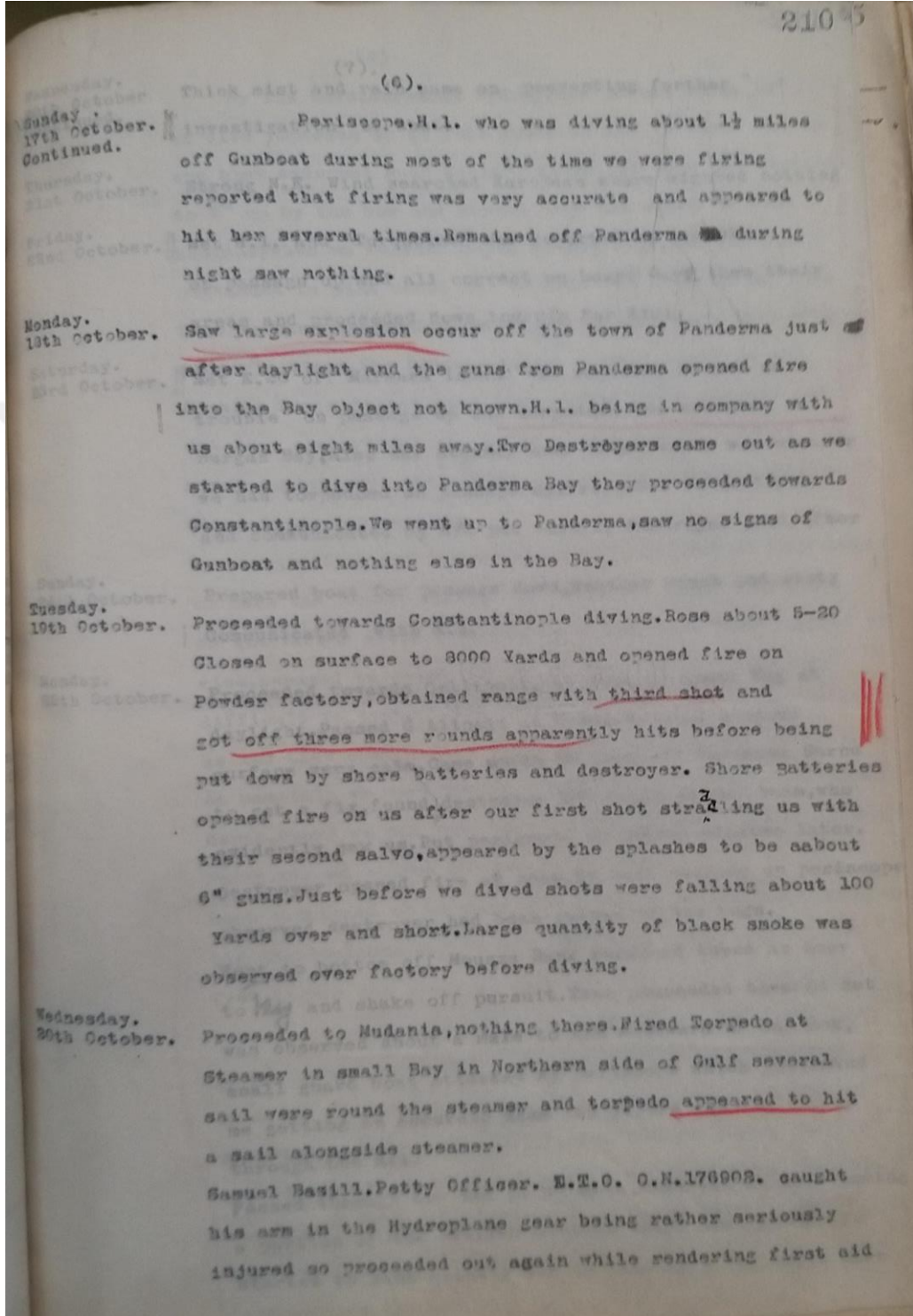
(7) (8) 187
but from then on no sound whatever was heard from
him. The night was absolutely still and any noises on
shore was distinctly audible. It had been agreed if any
trouble arose he would fire his Webley Pistol and
Submarine would show a Red Light and fire on station
300 Yards distant. Boat remained till 7-15 in broad
daylight in this position but no signs of Lieutenant
Lyon was seen.
7-15. Dived out from land.
8-15. Surface-cruised around in case Lieutenant Lyon had
managed to secure a boat or dhow (of which there were
several near village) and was lying off but nothing
seen.
9th SEPTEMBER.
A.M. Proceeded into same place to bombard Railway Station at
Dawn.
5-0 A.M. Surface. no signs of activity. Daylight. Saw T.B. 800 Yards
off. Dived.

E-2 Komutanı Stocks'un Küçükçekmece Tren Yolunu Sabotaj Girişimine İlişkin Sonuç Raporu

⁷⁸⁹ The National Archives, ADM M 07568/15 (Report of Lcdr. D.B. Stocks).

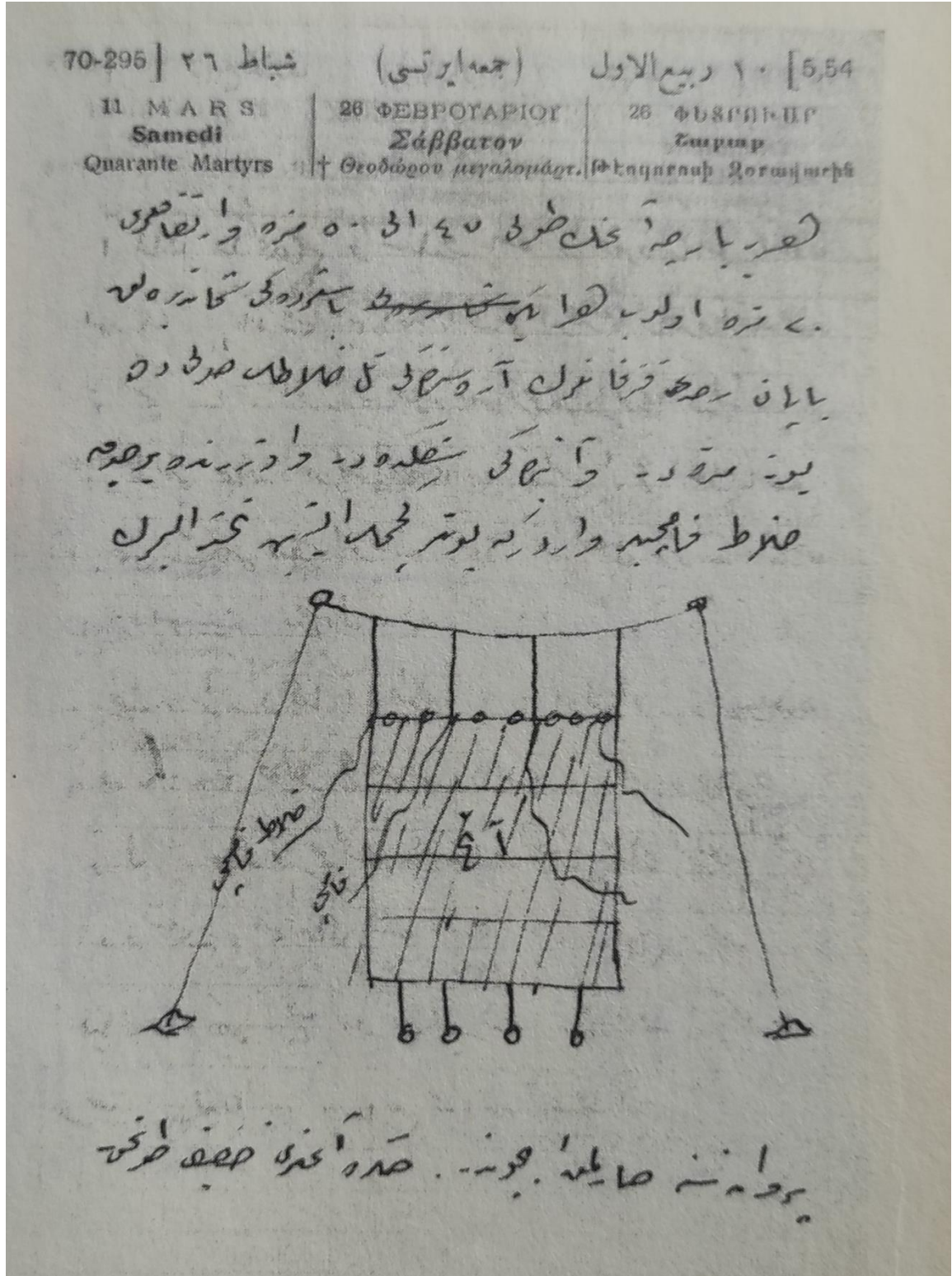
EK 9

E-12'NİN BAKIRKÖY BARUT FABRİKASINI BOMBARDIMANI⁷⁹⁰



E-2 Komutanı Stocks'un Bakırköy Barut Fabrikasını Bombardımanına İlişkin Sonuç Raporu

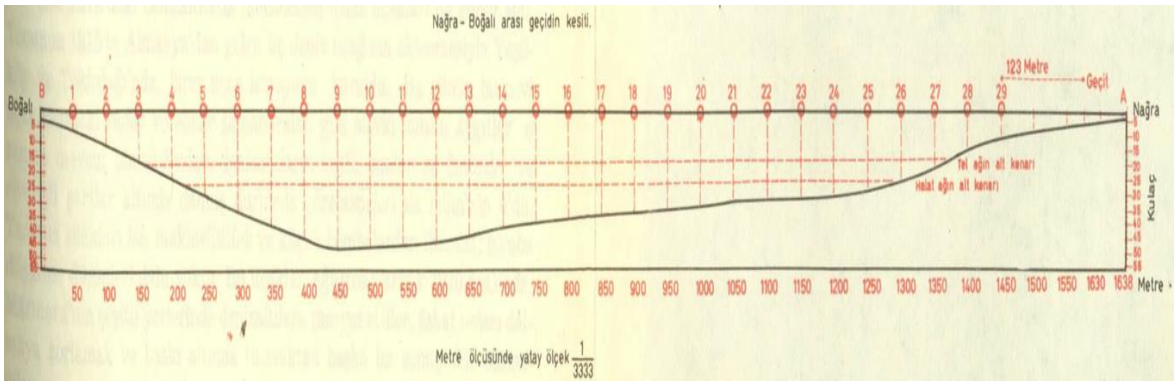
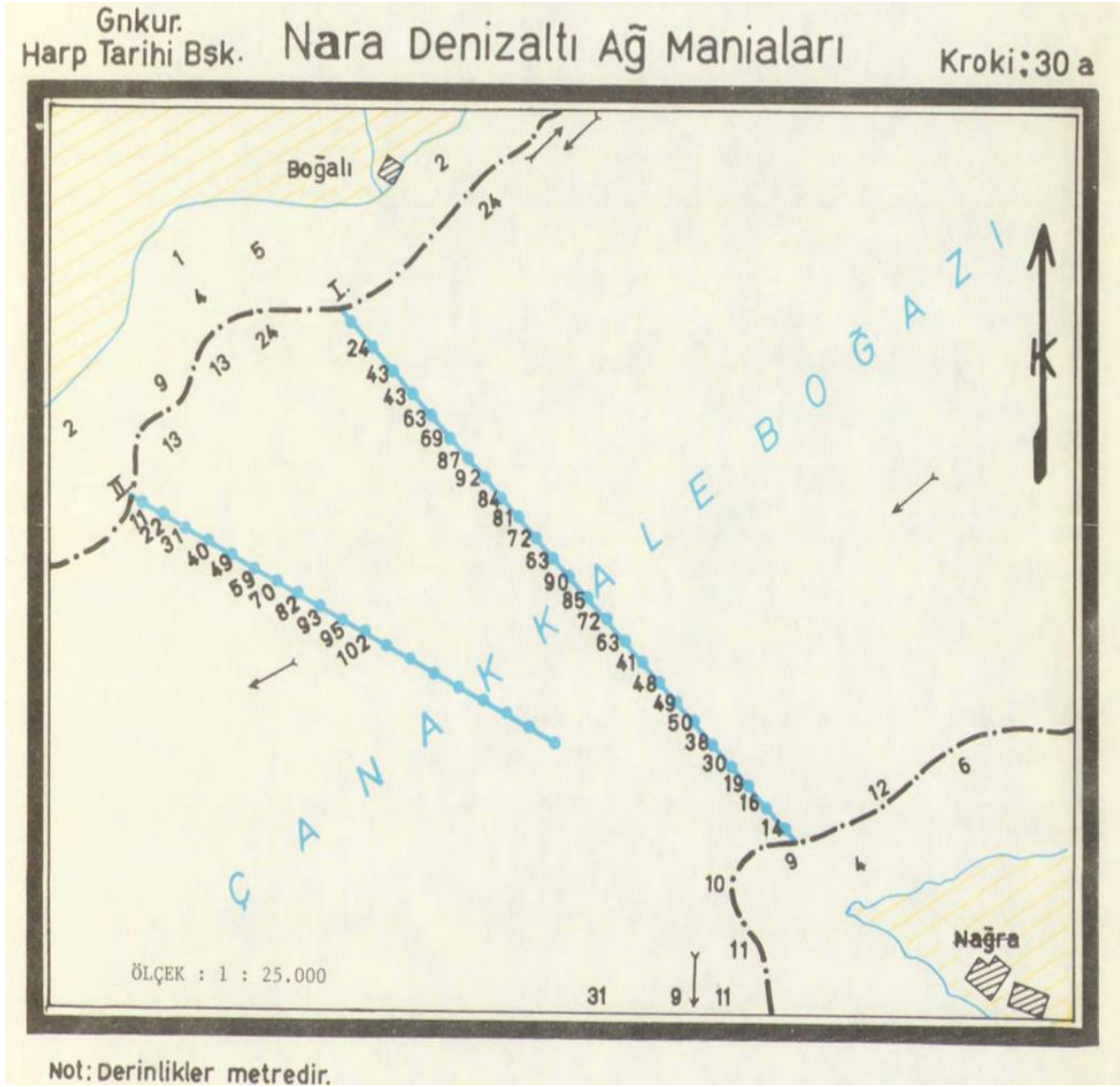
⁷⁹⁰ The National Archives, ADM M 08979/15 (Report of Lcdr. K.M. Bruce).



Mayın Grup Komutanı Bnb. Nazmi Bey Tarafından Çizilen Mayın Maniası Skeci

⁷⁹¹ Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, a.g.e., s. 303.

EK 11
DENİZALTI AĞ MANİASI KROKİSİ⁷⁹²



Denizaltı Ağı Maniası Krokisi ve Derinlikleri

⁷⁹²Birinci Dünya Harbi 'nde Türk Harbi, a.g.e., Cilt VIII, s. 274-275.

EK 13

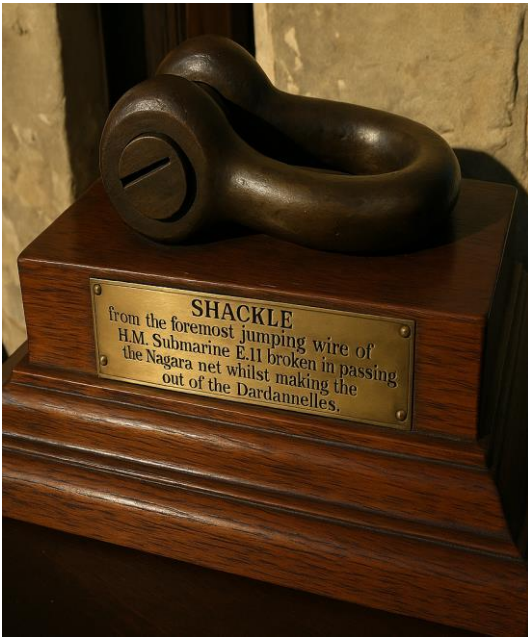
E-11 DENİZALTISINA AİT FOTOĞRAF VE MALZEMELER⁷⁹⁴



**E-11 Durdurduğu Bir Yelkenlinin Bordasında
Yarı Dalmış Durumda Seyrederken**



E-11'in Güvertesine Alınan Yolcular



**Boğaz Geçışı Sırasında Kopan Koyucu
Donanının Mapası**



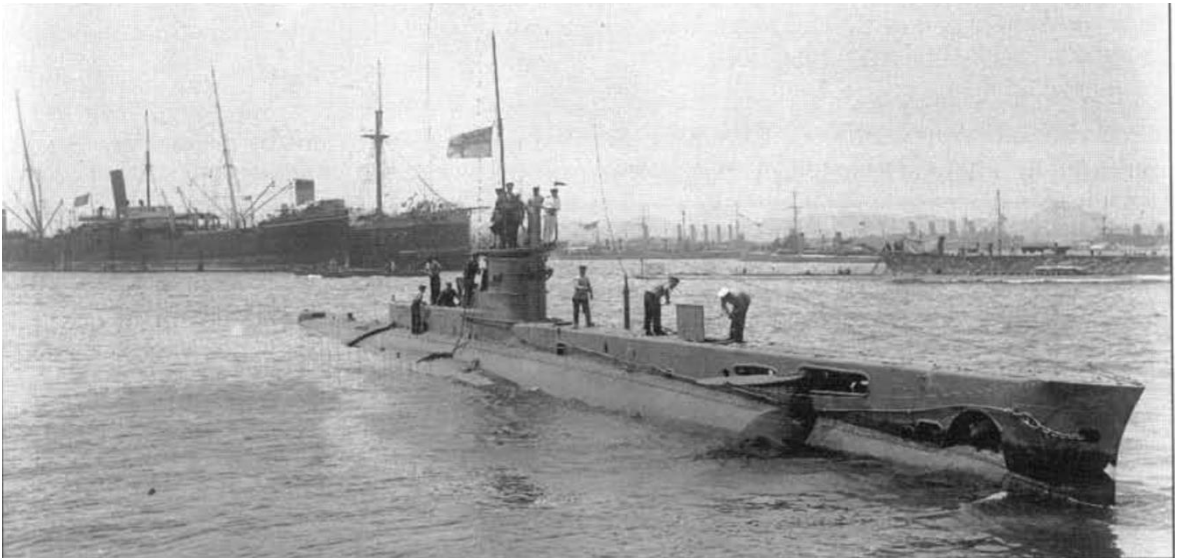
**Barbaros Hayreddin Zırhlısını Batıran
Torpidonun Emniyet Pimi**

⁷⁹⁴ Bahse konu fotoğraf ve malzemeler E-11 Komutanı Yb. Nasmith'in torunu olan Duncan Dunbar Nasmith'in İskoçya'daki evinde bulunan özel koleksiyonda bulunmakta olup, kendisi tarafından bu tez için fotoğraflanarak ulaştırılmıştır.

EK 14
ÇANAKKALE HAREKÂTI'NA İŞTİRAK EDEN DENİZALTI LAR⁷⁹⁵

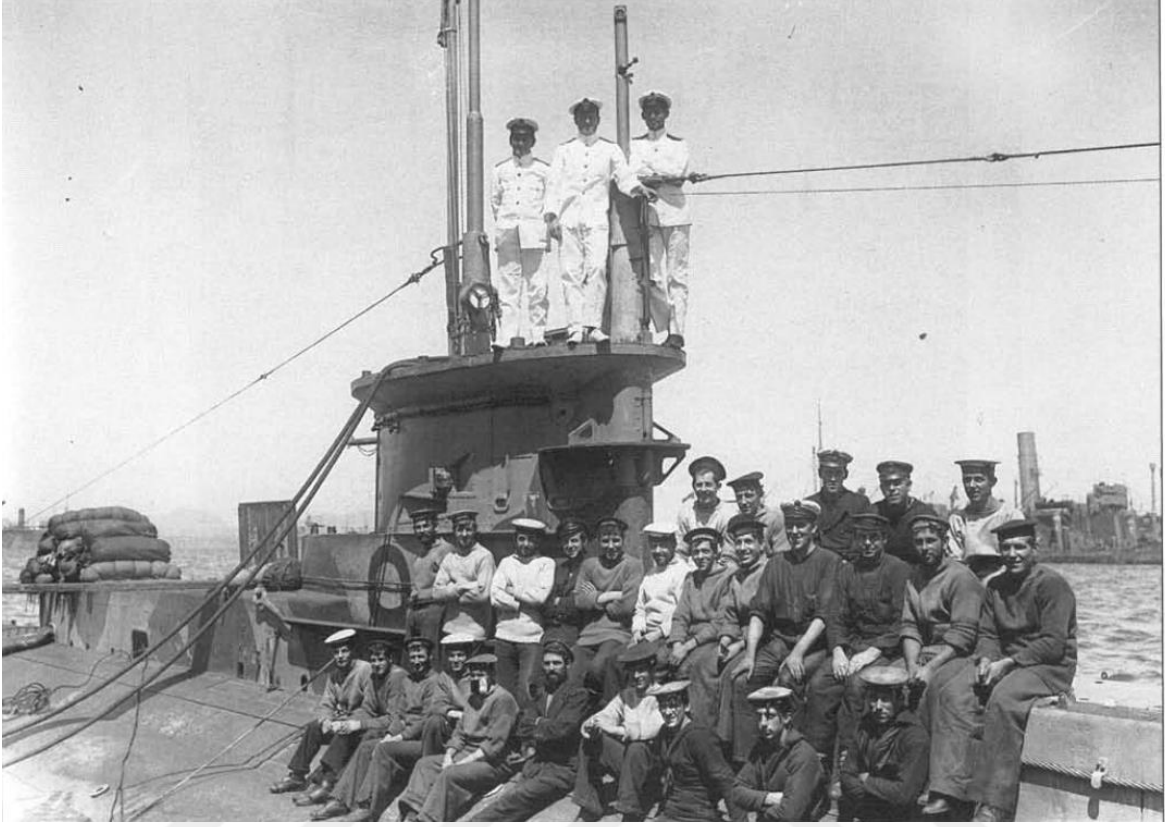


Karaya Oturan ve Sonrasında Batırılan E-15 Denizaltısı

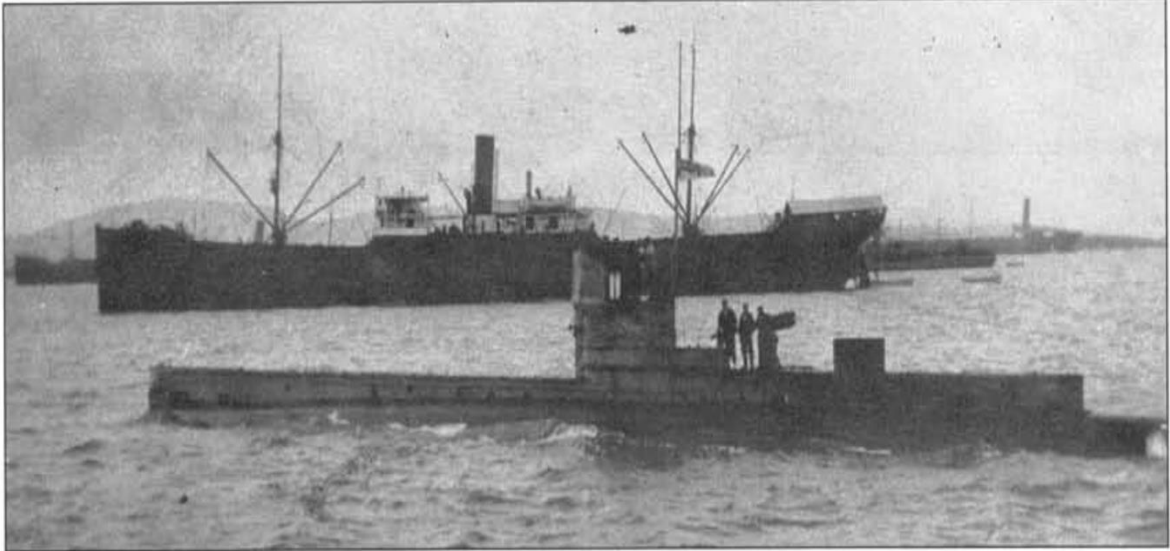


E-14 Denizaltısı İlk Görevi Öncesinde Mondros Limanı'nda

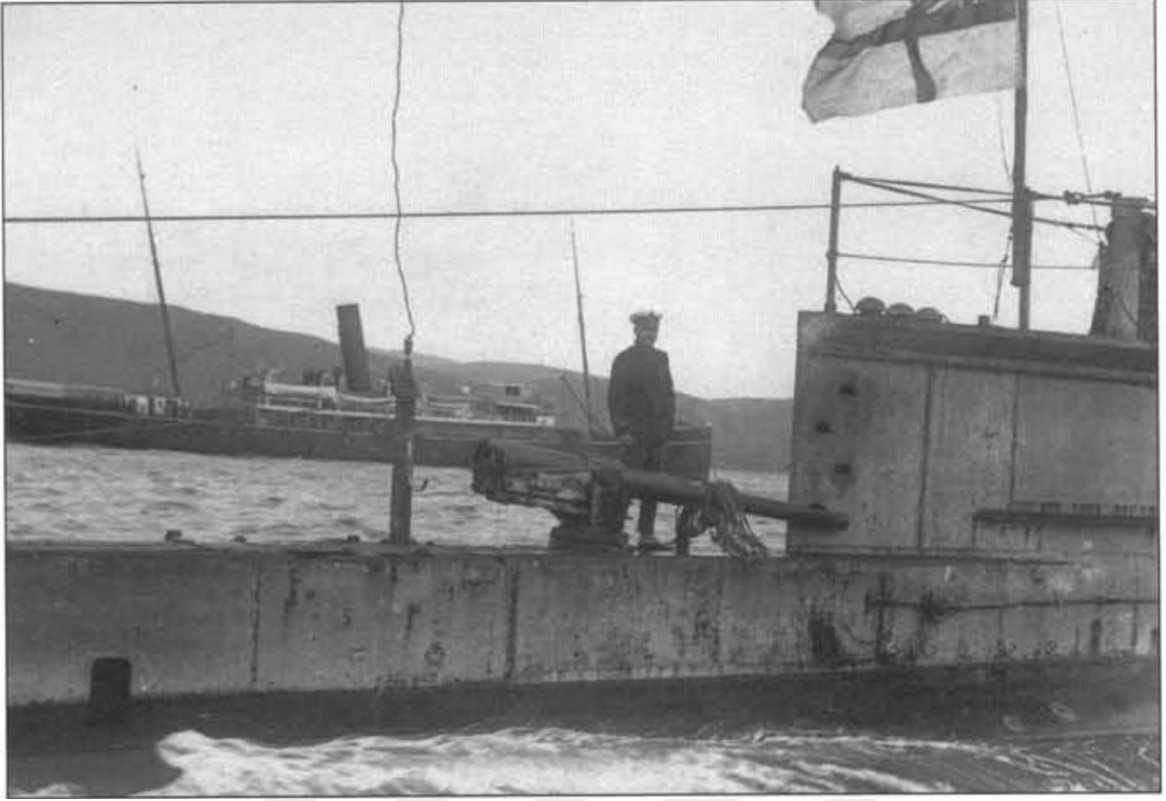
⁷⁹⁵ Tall ve Kemp, *a.g.e.*, pp. 34-37.



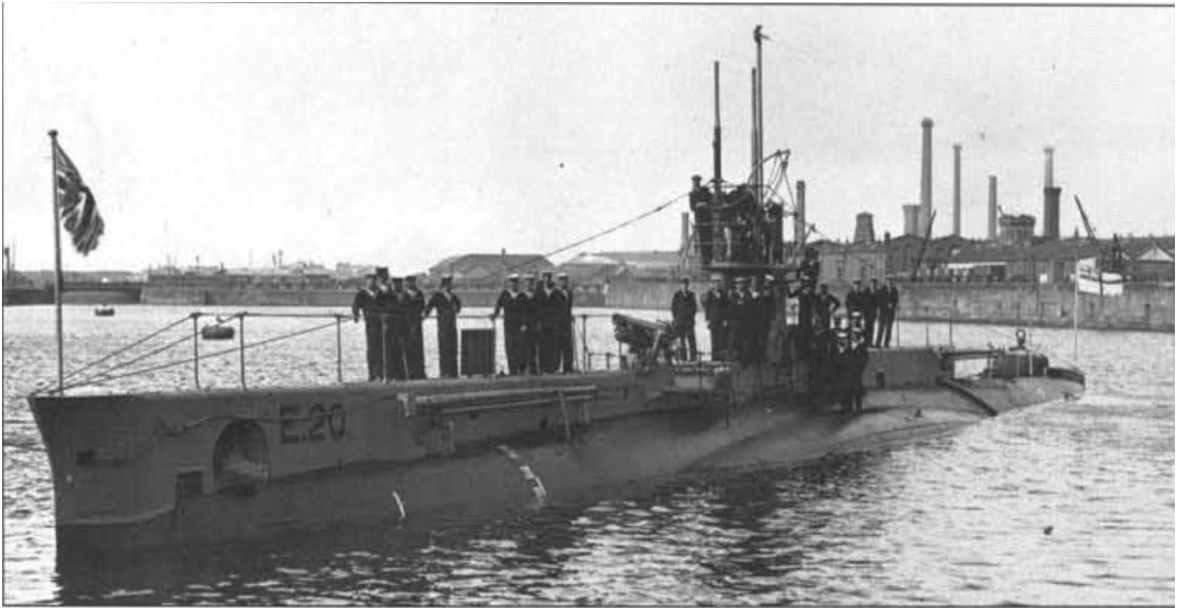
İlk Görevinden Dönen E-11 Denizaltısı Mondros Limanı'nda (Hasar alan periskop görülmektedir)



E-7 Denizaltısı Son Görevi Öncesinde Mondros Limanı'nda



E-2 Denizaltısı Komutanı Bnb. Cochrane İlk Görevi Sonrasında Kaidesi Zarar Gören Top Başında



**İlk Görevinde Marmara'da Batırılan E-20 Denizaltısı Barrow/Vickers Tersanesinde
(Güvertesinde 152 mm çapındaki top görülmektedir)**

EK 15
ASKERİ GEMİ ZAYİATI

Batan Askeri Gemiler

S.	Gemi ismi	Tonaj	Tarih	Mevki	D/A	Hücum Şekli
1	Mesudiye Zırhlısı	9.190	13.12.1914	Sarısığlar/Kepez	B-11	Torpido
2	Nur-ül Bahir Gambotu	450	01.05.1915	Mürefte önleri	E-14	
3	Peleng-i Derya Gambotu	900	23.05.1915	Bakırköy önleri	E-11	
4	Barbaros Hayreddin Zırhlısı	10.670	08.08.1915	Gelibolu Kuzeyi 40° 28' K 26° 47,8' D		
5	Samsun Mayın Gemisi	275	14.08.1915	Hoşköy Burnu açıkları	E-2	
6	Sakız Karakol Botu	142	20.08.1915	Erdek Körfezi		
7	Yarhisar Muhribi	284	03.12.1915	Yalova-Tuzla arası	E-11	
TOPLAM TONAJ		21.911 ton				

Yara Alan Askeri Gemi

Gemi ismi	Tonaj	Tarih	Mevki	D/A	Hücum Şekli
Peyk-i Şevket Torpido Muhribi	850	06.08.1915	Selimpaşa açıkları	E-11	Torpido

EK 16
BATAN TİCARİ GEMİLER

S.	Gemi ismi	Tonaj	Tarih	Mevki	D/A	Hücum Şekli
1	Nara Vapuru	474	24.05.1915	Tekirdağ açıkları	E-11	Patlayıcı
2	Hünkâr İskeleyi (Şirket-i Hayriye 62)	80		Tekirdağ İskeleyi		Torpedo
3	Bandırma Vapuru	474	28.05.1915	Orta Marmara		
4	Tecelli Vapuru	390	02.06.1915	Tekirdağ açıkları		
5	Ceyhun Vapuru	3.509	07.06.1915	Musa Bankı Çanakkale Boğazı		
6	Haliç-1 Vapuru	144	25.06.1915	Gemlik Körfezi	E-12	Top atışı
7	Bülbül Römorkörü	93	02.07.1915	Tekirdağ açıkları	E-7	Yakma
8	Nusrat Feribotu	230	07.07.1915	Örencik Kayası Marmara Ereğlisi		Top atışı
9	Biga Vapuru	784	10.07.1915	Mudanya Rıhtımı		Torpedo
10	Hayrullah Vapuru	139	27.07.1915	Şarköy önleri	E-14	
11	Dofen Römorkörü	124	22.08.1915	Marmara Adası Kuzeyi	E-11	Top atışı
12	Kios Vapuru	3.304	25.08.1915	Akbaş Limanı		Torpedo
13	Halep Vapuru	3.684				
14	Tenedos Vapuru	3.564				
15	Kesendire Vapuru	438	21.09.1915	Kurşunlu açıkları	E-12	Top atışı
16	Plevne Vapuru	1.154	20.10.1915	Şarköy	H-1	Torpedo
17	Hanefiye Vapuru	506		Şarköy		
18	Hildon Yelkenlisi	-	09.11.1915	Erdek Körfezi	E-11	Patlayıcı
19	Despina Vapuru	774	15.11.1915	Çardak önleri		Torpedo
20	Gelibolu Vapuru	284	26.11.1915	Erdek önleri		Top atışı
21	Bosporus Vapuru	2.995	04.12.1915	Bandırma önleri		Torpedo
22	Rehber (Şirket-i Hayriye 40)	287	05.12.1915	Gelibolu açıkları		Top atışı
23	Elenora Barkası	-		Kemer Köyü açıkları		
24	Mena Römorkörü	-	12.12.1915	Eskihisar ile Diliskelesi arası		
25	Ceylan-i Bahri Barkası	-				
TOPLAM TONAJ		23.431 ton				

EK 17

YARA ALAN VEYA KARAYA OTURAN TİCARİ GEMİLER

S.	Gemi ismi	Tonaj	Tarih	Mevki	D/A	Hücum Şekli	
1	Gülcemal Vapuru	4.500	10.05.1915	İmralı Adası kuzeyi	E-14	Torpedo	
2	Kısmet Vapuru	-	24.05.1915	Tekirdağ açıkları	E-11	Karaya Oturtma	
3	İstanbul Vapuru	3.559	25.05.1915	Galata Rıhtımı		Torpedo	
4	Madeleine Rickmers Vapuru	3.431	31.05.1915	Bandırma önleri			Karaya Oturtma
5	Başlangıç Vapuru	381	02.06.1915	Tekirdağ açıkları			
6	Haliç-3 Vapuru	141	25.06.1915	İmralı Adası güneyi	E-12	Top atışı	
7	İntizam Vapuru (Şirket-i Hayriye 44)	244	26.06.1915	Çınarcık önleri		Karaya Oturtma	
			07.07.1915	Karaburun açıkları	E-7		
8	Halep Vapuru	3.684	05.08.1915	Akbaş Limanı	E-11	Torpedo	
9	Mahmut Şevket Paşa Vapuru	2.846	08.08.1915	Doğanaslan Bankı ile İnce Burun arası	E-14		
10	İsfahan Vapuru	843	15.08.1915	Haydarpaşa Rıhtımı	E-11		
11	Lilly Rickmers Vapuru	4.081	25.08.1915	Çardak önleri			
12	Şam Vapuru	3.662	25.08.1915	Gelibolu açıkları			
13	Bitinia Vapuru	3.125	16.09.1915	Gocuk Burnu önleri	E-12		
14	Rehber Vapuru (Şirket-i Hayriye 40)	287	06.10.1915	Mudanya önleri	H-1	Torpedo ⁷⁹⁶	
15	Edremit Vapuru	287					
16	Hüdavendigâr Vapuru	-	29.10.1915	Bandırma Limanı	E-11	Torpedo	
17	Arimatea Vapuru	3.891	15.11.1915	Kemiklialan önleri		Top atışı	
18	Metanet Vapuru (Şirket-i Hayriye 41)	230	06.12.1915	Erdek Limanı			
19	Leros Vapuru	245	14.12.1915	Haydarpaşa Rıhtımı			Torpedo
TOPLAM TONAJ		35.437 ton					

⁷⁹⁶ 5 Aralık 1915 tarihinde E-11 denizaltısı tarafından top atışıyla batırılmıştır.

EK 18
BATAN YELKENLİ VE TEKNELER

Gemi Türü	Sayı	Tarih	Mevki	D/A	Hücum Şekli
Gulet	1	11.06.1915	Karaburun kuzeyi	E-14	Yakma
Yelkenli	1	20.06.1915	Silivri güneyi		Patlayıcı
	2				-
	1	22.06.1915	Tirilye açıkları		-
	2	23.06.1915	Selimpaşa güneyi		Yakma
			İmralı Adası kuzeyi		
Büyük Yelkenli	2	24.06.1915	Tekirdağ açıkları		Patlayıcı
Yelkenli	1		Bandırma Körfezi	E-12	-
	2	25.06.1915	Gemlik Körfezi		Top atışı
Gulet	1	27.06.1915	İmralı Adası açıkları	E-14	Patlayıcı
	1	02.07.1915	Tekirdağ Limanı açıkları	E-7	Yakma
Yelkenli	2				
Gulet	1	03.07.1915	Marmara Adası açıkları		
Yelkenli (200 ton)	1	06.07.1915	Bozburun açıkları		Top atışı
Gulet (300 ton)	1		Mudanya açıkları		Patlayıcı
Römorkör	1	07.07.1915	Örencik Kayası M.Ereğlisi		Top atışı
Yelkenli	1	09.07.1915	Büyükçekmece açıkları		
	2	11.07.1915	Küçükçekmece açıkları		-
	1	16.07.1915	Sivriada güneyi		Patlayıcı
	1	17.07.1915	İzmit Körfezi		-
Gulet	1	18.07.1915	Mudanya açıkları		Yakma
Yelkenli	4	19.07.1915	Marmara Ereğlisi açıkları	E-14	
	1	21.07.1915	Silivri açıkları		-
	5	26.07.1915	Tekirdağ önleri		-
	2	29.07.1915	Silivri açıkları		Yakma
			Nara Burnu kuzeyi		
	5	31.07.1915	Yelkenkaya Burnu açıkları		Patlayıcı
	1	02.08.1915	Marmara Adası açıkları		-
	2	03.08.1915	Gemlik Körfezi		Yakma

	1	09.08.1915	Orta Marmara	E-11	
	1	10.08.1915			
	7	11.08.1915			
	1	12.08.1915	Mudanya açıkları	E-2	
	1	14.08.1915	İmralı Adası açıkları		
	1	15.08.1915			
	2	16.08.1915	İmralı Adası açıkları	E-2	
	1	19.08.1915	Erdek Körfezi	E-11	
	3	21.08.1915	İzmit Körfezi girişi		
	1	22.08.1915	Marmara Adası kuzeyi		
	1	24.08.1915	Tekirdağ açıkları	E-2	
	1	26.08.1915	Orta Marmara	E-11	Yakma
	1	28.08.1915	Şarköy açıkları	E-2	
	1	29.08.1915	İzmit Körfezi	E-11	
	1	30.08.1915	Orta Marmara	E-2	
	5		Gemlik Körfezi	E-11	
	2	01.09.1915	Marmara Adası batısı		
	4	03.09.1915	Orta Marmara	E-2	-
	1	04.09.1915	Tekirdağ açıkları		-
	Büyük Yelkenli	2	06.09.1915		Bozburun önleri
Yelkenli	9	Kapaklı önleri			
Gulet	1				
Yelkenli	2	07.09.1915	Armutlu önleri	E-2	-
	1		Sivriada açıkları		
	4	09.09.1915	Küçükçekmece önleri		
	2	16.09.1915	Gocuk Burnu önleri	E-12	Torpedo ⁷⁹⁷
	6	21.09.1915	Bandırma önleri		Top atışı
	3	28.09.1915	İzmit Körfezi girişi		-
	1	29.09.1915	Tekirdağ açıkları		-
	4		Şarköy açıkları		
	3	05.10.1915	Mara Burnu ile Susurluk Çayı arası	H-1	Top atışı

⁷⁹⁷ Bitinia isimli vapura isabet eden torpidonun etkisiyle batmıştır.

Küçük vapur	1	05.10.1915	Tekirdağ önleri	E-12	-
Yelkenli	17				
Vapur	2	17.10.1915	Çanakkale Boğazı	E-20	Torpedo
Yelkenli	1	20.10.1915	Gemlik Körfezi	E-12	Torpedo ⁷⁹⁸
	1	10.10.1915	Büyükçekmece	H-1	Top atışı
Büyük Yelkenli	1	18.10.1915	Bandırma Körfezi		
Yelkenli	1	30.10.1915	Orta Marmara		Yakma
	1	07.11.1915			
Büyük Barka	1	10.11.1915	Paşalimanı Adası açıkları		Top atışı
Yelkenli	2	11.11.1915	Orta Marmara		Yakma
	6	13.11.1915	Sivriada açıkları		Top atışı
Yakma					
Uskuna	2	15.11.1915	Kemiklialan önleri		Torpedo ⁷⁹⁹
Yelkenli	1	17.11.1915	Doğu Marmara		E-11
	1	22.11.1915	Gemlik Körfezi	Top atışı	
	2	23.11.1915	İmralı Adası güneyi		Mahmuzlama
	1				Yakma
	1	25.11.1915	Kuzey Marmara		Top atışı
	4	01.12.1915	Prens Adaları güneyi		-
	1	07.12.1915	Şarköy açıkları		Mahmuzlama
	1	10.12.1915	Doğu Marmara		E-2
	2	12.12.1915	İzmit Körfezi girişi	E-11	-
	2	17.12.1915	Hoşköy Burnu açıkları	E-2	-
	1	18.12.1915	Kuzey Marmara		Patlayıcı
	1	20.12.1915	Marmara Ereğlisi açıkları	E-11	Mahmuzlama
	3	21.12.1915	Doğu Marmara	E-2	-
	1	22.12.1915	Büyükada açıkları		-
	1		Mudanya açıkları	E-11	Mahmuzlama
	1	28.12.1915	Paşalimanı açıkları	E-2	-
	2	29.12.1915	İzmit Körfezi girişi		-
2	31.12.1915	Gemlik Körfezi	-		
TOPLAM	186 adet				

⁷⁹⁸ Buharlı bir gemiye atılan torpedo, yelkenliye isabet ederek batmasına neden olmuştur.

⁷⁹⁹ Buharlı bir gemiye atılan torpidonun erken patlaması sonucu batmıştır.

EK 19**KARA HEDEFLERİNE HÜCUM EDEN DENİZALTI LAR**

D/A	Tarih	Mevki	Hedef	Hücum Şekli
E-7	15.07.1915	Galata Rıhtımı	Cephanelik	Torpedo
E-7	15.07.1915	Bakırköy	Barut Fabrikası	Top (57 mm)
E-7	17.07.1915	Derince Diliskelesi	Tren Demiryolu	Top (57 mm)
E-7	22.07.1915	Diliskelesi Kaba Burnu	Tren Demiryolu Köprüsü	Top (57 mm)
E-14	03.08.1915	İmralı Adası	Sahil Bataryası	Top (57 mm)
E-11	07.08.1915	Doğanaslan Bankı Bolayır	Asker Konvoyu	Top (76 mm)
E-14	07.08.1915	Bolayır	Asker Konvoyu	Top (57 mm)
E-11	12.08.1915	Mudanya	Tren İstasyonu	Top (76 mm)
E-11	16.08.1915	Gebze	Demiryolu Köprüsü	Top (76 mm)
E-11	18.08.1915	Doğanaslan Bankı	Asker Konvoyu	Top (76 mm)
E-11	21.08.1915	Eskihisar	Demiryolu Köprüsü	Sabotaj (Patlayıcı)
E-2	27.08.1915	Şarköy	Sahil Bataryaları	Top (76 mm)
E-11 E-2	28.08.1915	Mudanya	Tren İstasyonu Cephanelik	Top (76 mm)
E-11	01.09.1915	İzmit Körfezi	Sahil Bataryaları	Top (76 mm)
E-2	08.09.1915	Küçükçekmece	Demiryolu Köprüsü	Sabotaj (Patlayıcı) ⁸⁰⁰
E-12	19.09.1915	Mudanya	Demiryolu Cephanelik	Top (102 mm)
E-12	19.10.1915	Bakırköy	Barut Fabrikası	Top (102 mm)
E-11	01.12.1915	Hereke	Tren	Top (102 mm)
E-11	13.12.1915	Bakırköy	Barut Fabrikası	Top (102 mm)
E-11	15.12.1915	İzmit Körfezi	Tren	Top (102 mm)
E-2	31.12.1915	Mudanya	Tren İstasyonu	Top (76 mm)

⁸⁰⁰ Sabotaj girişimi başarısız olmuş, görevlendirilen personelden haber alınamamıştır.

EK 20**DENİZALTI LARIN GÖREVLERİ SÜRESİNCE TAŞIDIĞI TOPLAR**

D/A	Komutan		Görev Periyodu	Top Çapı
	Rütbe	İsim		
E-2	Bnb.	David de Beaviour Stocks	13 Ağustos-14 Eylül 1915	76 mm (12 pdr)
	Yb.		9 Aralık 1915-3 Ocak 1916	
E-7	Bnb.	Archibald Douglas Cochrane	30 Haziran-24 Temmuz 1915	
			4 Eylül 1915	
E-11	Bnb.	Martin Eric Dunbar Nasmith	19 Mayıs-7 Haziran 1915	Topsuz
	Yb.		5 Ağustos-3 Eylül 1915	76 mm (12 pdr)
			6 Kasım-23 Aralık 1915	102 mm
E-12	Bnb.	Kenneth Mervyn Bruce	19-28 Haziran 1915	57 mm (6 pdr)
			16 Eylül-25 Ekim 1915	102 mm
E-14	Bnb.	Edward Courtley Boyle	27 Nisan-18 Mayıs 1915	Topsuz
	Yb.		10 Haziran-3 Temmuz 1915	57 mm (6 pdr)
			21 Temmuz-12 Ağustos 1915	
E-20	Bnb.	Clyfford Harris Warren	17 Ekim-5 Kasım 1915	152 mm
H-1	Yzb.	Wilfrid Bayley Pirie	2-31 Ekim 1915	57 mm (6pdr)
B-11	Yzb.	Norman Douglas Holbrook	13 Aralık 1914	Topsuz
E-15	Bnb.	Thedore S. Brodie	18 Nisan 1915	
AE-2	Bnb.	Henry Hugh Gordon Dacres Stoker	25-30 Nisan 1915	

EK 21

DENİZALTIILARIN GÖREV PERİYOTLARI

D/A TARİH	15 ARA 14	15 NİS 15	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
						29 HAZ-28 TEM D/A AĞI			2'NCİ D/A AĞI		
B-11	MESUDİYE										
E-15		BATTI									
E-14				27 NİS- 18 MAY		10 HAZ- 3 TEM	21 TEM- 12 AĞU				
E-11					19 MAY- 7 HAZ		5 AĞU-3 EYL			6 KAS-23 ARA	
E-12						19-28 HAZ			16 EYL-25 EKİ		
E-7						30 HAZ- 24 TEM		4 EYL BATTI			
E-2							13 AĞU- 14 EYL				9 ARA- 3 OCA
E-20									17 EKİ- 5 KAS	BATTI	
H-1									2-31 EKİ		
AE-2				25- 30 NİS	BATTI						

Fransız Denizaltıları

Faraday : 24 Kasım 1914 (Boğaz girişinden geri döndü)
Saphir : 15 Ocak 1915 (Karaya oturdu, battı)
Coulomb : 13 Mart 1915 (Mayın teline takıldı, geri döndü)
Bernoulli : 30 Nisan 1915 (Nara'dan geri döndü)

Joule : 1 Mayıs 1915 (Mayına çarptı, battı)
Mariotte : 26 Temmuz 1915 (Mayın teline takıldı, battı)
Turquoise : 20-30 Ekim 1915 (Ele geçirildi)