



## ÇANAKKALE CEPHESİNDE DONANMA DESTEĞİ NAVAL SUPPORT IN THE GALLIPOLI CAMPAIGN

İskender TUNABOYLU<sup>1</sup>

### ÖZET

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devletine karşı İtilaf Devletlerince oluşturulan güçlü donanmaya karşı, Osmanlı donanmasınca en az kara savaşlarındaki kadar çetin ve zorlu bir mücadele verilmiş ancak bu mücadele Gelibolu Yarımadası'nda kazanılan zaferin gölgesinde kalmıştır. Denizaltı gemileri taarruzi maksatlı olarak dünya tarihinde ilk defa Birinci Dünya Savaşı'nda Atlantik cephesinde ve Osmanlı cephelerinde kullanılmıştır. Gizlilik içinde, sürpriz etkisiyle hareket yapan bu yeni savaş gemisi tipi, savaşta Osmanlı donanmasına karşı etkinlikle görev yapmıştır.

Bu çalışmada emperyalizmin en hızlı döneminde mali iflası yaşayan bir devletin işgal girişimi ve anavatanı koruyabilecek nitelikte bir donanmanın olmamasına karşın, donanma personelinin her türlü zor şartlara rağmen düşman güçlerine karşı yapmış olduğu mücadeleye değinilmektedir. Bu mücadele Çanakkale Boğazı'nda mayınlama, denizaltı gemilerinin geçişini engelleme ve deniz top ateş desteği ile Gelibolu yarımadasında savaşan kuvvetlerin lojistik desteği ve bu desteği engelleme savaşı içindeki denizaltılar ekseninde incelenecektir. Bu güne kadar yapılan akademik çalışmalarda gündeme getirilmemiş olan bazı ayrıntılar denizaltılarla mücadele alt başlığında Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarından istifade ile aktarılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Çanakkale Savaşları, Birinci Dünya Savaşı, Donanma, Denizaltı harbi, Lojistik nakliyat,

### ABSTRACT

During World War I, Ottoman navy fought a battle as fierce and compelling as the one took place on the field against the strong navy built by the Allied Powers. However this fight was overshadowed by the victory won on the Gallipoli Peninsula. It was during World War I when submarines were used for the purposes of attack for the first time in World History at the battle fronts of Atlantic and the Ottoman State. This new type of ship which carried out military action in disguise fulfilled its duty against the Ottoman Navy in full efficiency and almost performed a surprising attack.

In this study, despite the fact that the Ottoman Empire, in a state of financial bankruptcy in the most intensive period of imperialism, lacked a navy which had the capacity to defend the homeland and despite all the challenges the naval personnel had to face, the though and compelling battle fought by the Ottoman Navy against the occupying forces will be evaluated.

<sup>1</sup> Dr. İskender Tunaboğlu, İskendertunaboğlu@yahoo.com

This battle will be scrutinized in consideration of the mining at the Dardanelles, preventing the passage of the submarines and the support given with artillery fire on the sea as well as the logistic support given for the forces fighting on the Gallipoli Peninsula and the role of the submarines in the battle for preventing this support.

Details, which have been omitted and overlooked in academic research so far, will be presented under the subtitle “fight with the submarines” and in this the documents at the Prime Ministry Ottoman Archives will be consulted.

**Key Words:** Gallipoli Campaigns, World War I, Navy, Submarine Warfare, Logistic transportation.

## Giriş

Osmanlı İmparatorluğu deniz harp tarihi incelendiğinde Barbaros Hayreddin Paşa, Turgutreis gibi Kaptan-ı Deryaların bulunduğu, İmparatorluk topraklarının üç kıtaya genişleyerek Akdeniz’in bir Türk gölü haline geldiği dönem dışında, Osmanlı İmparatorluğu’nun denizlerde parlak zaferlerine rastlanmamaktadır. Bu durumun neticesi olarak da deniz harp tarihi ile ilgili olarak yapılan çalışmalar sınırlı kalmıştır. İmparatorluk dönemi de dahil olmak üzere, Osmanlı Devleti’nin fethettiği topraklarda dönemin büyük donanmalarına sahip İngiltere, Fransa gibi sömürgeci bir politika izlememesi, özellikle İmparatorluğun son döneminde Rusya ile birlikte İngiltere ve Fransa’nın Osmanlı üzerinde hakimiyet kurması ile teknolojik değişimin mali imkansızlıklar nedeniyle takip edilememesi etkili bir donanma oluşturulamamasının da etkili olduğunu ifade etmek mümkündür.

Birinci Dünya Savaşı öncesindeki yirmi yıllık dönemde özellikle İngiltere ve Almanya arasında başlayan donanma inşa yarışı, Avrupa’da giderek önem kazanarak yaygın basında manşetleri işgal eder hale gelmişti. On dokuzuncu yüzyıl sonu ile yirminci yüzyıl başındaki teknolojik gelişmeler büyük denizci güçlerin denize ilişkin kapasitelerini ve planlarını değiştirirken, bu dönemde Osmanlı Devleti için yaşamsal önem taşımaya rağmen donanmaya çeşitli gerekçelerle gereken önem verilememiştir<sup>2</sup>.

Osmanlı donanmasının Birinci Dünya Savaşı’ndaki faaliyetlerini incelemeye önce savaş öncesi dönemde donanmanın durumunu

---

<sup>2</sup> Keith Robins, *Birinci Dünya Savaşı*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 1984, s.96.

değerlendirmekte fayda vardır. Osmanlı Devleti II. Abdülhamit'in 31 Ağustos 1876 tarihinde tahta çıkmasından hemen önce 6 Ekim 1875 tarihli hükümet kararname ile mali iflasını ilan etmiştir. Devletin içinde bulunduğu mali çıkmaz nedeniyle II. Abdülhamit mali alanda bütçe açıklarının kapatılması ve dış borçların ödenmesi konusundaki mali politikasını, dış politikada uyguladığı denge politikası ile desteklemiştir. Mali yetersizlikler nedeniyle hem donanmayı, hem de kara ordusunu kuvvetlendiremeyeceğini değerlendiren Abdülhamit topraklarını çevreleyen çoklu tehdit karşısında kara ordusuna öncelik vermiştir.<sup>3</sup>

Ardı arkasına gelen savaşlar Osmanlı topraklarını her geçen gün biraz daha küçültmüştür. Birinci Dünya Savaşı öncesindeki yirmi yılda Osmanlı 1897'de Yunanlılarla, 1911-1912'de Trablusgarp'da İtalyanlarla ve hemen arkasından Balkan devletleri ile savaşmıştır. Balkan Savaşları'nda donanmanın üzerine düşen görevi gereken şekilde yapamadığı iddialarını ileri süren tarihçiler, Abdülhamit'in donanma üzerinde uyguladığı baskıyı ve 1890 yılına kadar Haliç'e adeta hapsedmesini göz ardı etmektedir. Abdülaziz döneminde Fransa ile birlikte dünyanın ikinci büyük donanması olarak kabul edilen Osmanlı Donanması 1899 tarihinde dokuzuncu sıraya gerilemiştir.<sup>4</sup>

Abdülhamit döneminde Haliç'e hapsedilen donanma, II. Meşrutiyetin ilan edildiği günlerde harp yeteneği olmayan bir personel ve araç yığınının başka bir şey değildi. Sayı bakımından bir hayli yekün tutan donanma denize çıkabilecek kudreti olmadığı gibi onarım yapılabilecek durumda da değildi.<sup>5</sup> Sultan Abdülhamit hiçbir geminin hizmet dışına ayrılmasına izin vermediğinden bağlı olduğu iskelede batan gemilerin dahi resmi kaydı silinmiyor, donanma enkaz yığını halinde sadece ismen mevcut bulunuyordu.<sup>6</sup> Girit isyanı sırasında Donanma Kumandanı Hasan Rahmi Paşa'nın '*açık denize çıkacak, uzun zaman dolaşacak*

---

<sup>3</sup> Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devrinde Osmanlı Donanması*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri, 2002, s.51.

<sup>4</sup> *Age*, s.57.

<sup>5</sup> Osman Öndeş, "Abdülhamid Devrinde Donanma I", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* (1969), IV, 19, s.68, ayrıca bkz.; Hasan Rami Paşa, "Sultan İkinci Abdülhamit Devrinde Osmanlı Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası*, V, 55, s.3217.

<sup>6</sup> Abidin Dav'er, "İkinci Abdülhamit Devrinde Donanmamız", *Resimli Tarih Mecmuası* (Mayıs 1952), III, 30, s.1532.

*gemimiz yoktur*' şeklinde II. Abdülhamid'e takdim ettiği tutanak donanmanın durumunu açıkça göstermektedir<sup>7</sup>.

Meşrutiyetin ilanı sonrasında donanmanın ıslahı ve eğitilmesi maksadıyla getirilen Amiral Gamble başkanlığındaki İngiliz ıslah heyeti 60 gemiyi hizmet dışına çıkarmış ve kalan gemiler yeniden teşkilatlandırılmıştır.<sup>8</sup> İngiliz Islah Heyeti'nin de etkisiyle Donanma gemilerinin iyileştirilmesi yönünde pek fazla bir adım atılmamasına rağmen otuz yıllık derin uykuda olan donanma personelinin uyanması ve harbe yönelik eğitimlerinin yapılması bakımından faydalı olmuştur<sup>9</sup>. Bazı tarihçeler tarafından Abdülhamit döneminde yeni gemi inşa ve alımları ile güçlü bir donanma oluşturulmaya gayret edildiği ifade edilir. Ancak bu değerlendirmede dikkatten kaçırılan husus sipariş edilen gemilerin stratejik hedeflerin elde edilmesi ile yapılacak bir harekatta doğal etkenlere karşı savaşma yetisinin uygun olup olmadığıdır. Yeni bir donanmaya sahip olma konusunda yapılan tüm girişimlere rağmen karar verici mekanizmaların denizcilikten uzak olması donanma yapılanmasında ve tedarikinde yanlış kararlar alınması ile sonuçlanmış, neticesi acı da olsa Balkan Savaşlarında alınmıştır. Bu şekilde karar alınmasında İngiliz ıslah heyetinin de etkisinin olduğunu ifade etmek yanlış olmaz. Zira heyet Osmanlı için sadece Ege'de Yunanlılarla mücadele edebilecek nitelikte bir büyük gemi ile kıyı savunması yapacak küçük tonajlı gemilerden oluşan bir donanmanın yeterli olduğunu savunmuştur<sup>10</sup>.

Gerek İngiliz Islah Heyeti'nin teklifi, gerekse ekonomik gerekçeler ile Ege ve Karadeniz'de ateş gücü yüksek, süratli, denize dayanıklı gemilere ihtiyaç olmasına rağmen çoğunlukla 300-800 ton civarında sınırlı ateş gücü ve denize dayanıklılığı olan torpidobotlara önem verilmiştir. 1883-1886 yılları arasında beşi Tersane-i Amire, üçü Fransa'da, üçü İngiltere'de ve on üçü de Almanya'da inşa

---

<sup>7</sup> Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2010, s.132.

<sup>8</sup> Yaşar Bedirhan-Figen Atabey, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)*, Turkish Studies, 8/5 (Spring 2013), s. 134.

<sup>9</sup> *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1981, s.21.

<sup>10</sup> Çetinkaya Apatay, *Ege'de Olup Bitenler*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s.231.

edilmek üzere toplam 24 torpidobot sipariş edilmiştir.<sup>11</sup> 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra bu torpidobotların çoğu bakımsızlıktan işe yaramaz hale geldiğinden, bu tarihten sonra 10 adedi İtalya'da, dört adedi Fransa'da inşa edilmek üzere toplam 14 adet torpidobot daha siparişinde bulunulmuştur.<sup>12</sup>

Abdülhamit'in tahttan indirildiği 1909 yılında Osmanlı donanmasında mevcut 15 zırhlı, 11 kruvazör, 40 torpidobot, 7 gambot, 52 vapur ve 2 denizaltıdan sadece 4 zırhlı, 2 kruvazör, 18 torpidobot ile 2 vapur seyir yapabilecek durumdaydı. Bu gemilerin durumu da 1909'da Karadeniz'de yapılan manevra ve Padişah V. Mehmet Reşat için düzenlenen törende kendini göstermiştir. Abdülhamit'in 30 yıllık padişahlık döneminde donanma üzerinde uyguladığı politika neticesinde sadece gemiler kullanılamaz hale gelmemiş, donanma personeli gemileri kullanma ve savaşma yeteneğini de kaybetmiştir<sup>13</sup>.

Balkan Savaşları öncesinde gemi alım için ihtiyaç duyulan ilave mali destek Donanma-i Hümayun Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin halktan topladığı bağışlarla sağlanmıştır. 1909 yılında kurulan Cemiyet çok kısa sürede topladığı bağışlarla Almanya'dan dört torpido muhribinin alınmasını sağlamıştır. Ayrıca büyük kısmı cemiyetin topladığı bağışlarla Barbaros Hayrettin ve Turgutreis zırhlıları alınmıştır.<sup>14</sup> Aynı dönemde Asar-ı Tevfik İtalya'da, Mesudiye Almanya'da modernizasyona alınmış, İngiltere'ye Hamidiye, Amerika'ya Mecidiye kruvazörleri sipariş edilmiştir. İtalya'ya sipariş edilen Drama kruvazörü<sup>15</sup> ile Fransız Schneider Tersanesi'ne sipariş edilen iki denizaltı savaş çıkması nedeniyle teslim alınamamıştır.<sup>16</sup>

Balkan Savaşlarına dört zırhlı, iki kruvazör, sekiz muhrip, on iki torpidobot, iki torpido kruvazörü, dört korvet ve on gambot ile katılan donanmaya, Bulgaristan cephesinde kara ordusunun yan taraflarını destekleme

---

<sup>11</sup> Pirireis Araştırma Merkezi, *Marmara'da Denizaltı Avı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2006, s.3.

<sup>12</sup> Batmaz, *age*, s.11

<sup>13</sup> Umut Cafer Karadoğan, *Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s.21.

<sup>14</sup> Selahittin Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s. 242-243. Ayrıca bkz.; Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *BEO*, 3793, 284440/2879.

<sup>15</sup> Apatay, *age*, s.231

<sup>16</sup> Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s.2.

görevi verilmiştir. Günlük emirlerle idare edilen donanmaya Ege'de Yunanistan'a karşı bir görev verilmediğinden, Yunan donanması Ege Adalarını işgal ederek Mondros Limanı'nı üs haline getirmiş ve Osmanlı donanmasına karşı Ege Denizi'nde kontrolü ve üstünlüğü sağlamıştır<sup>17</sup>.

Balkan Savaşlarının kaybedilmesi sonrasında alınan derslerle Ege'de Yunanlılar, Karadeniz'de Ruslar ile mücadele edebilecek nitelikte gemi alımı yönünde olumlu bir adım atılmış, İngiltere'ye Sultan Osman ve Reşadiye dreadnotları sipariş edilmiştir. Ancak savaş arifesinde İngiltere tarafından bu iki gemiye el konulmuştur<sup>18</sup>. Yeni gemi siparişlerinin yanında, donanmada mevcut zırhlı gemilerin onarımlarının yapılarak harbe hazır hale getirilmesine gayret edildi ise de yaklaşık otuz yıldır tezgahları çalıştırılmayan tersanenin işgücü ve teknik yetersizlikleri nedeniyle hedeflenen sonuca ulaşılamamıştır.

İttihat ve Terakki döneminde donanmanın ıslahı için İngiltere'den heyetler getirilmiş ve gelen heyetin kıdemlisi olan amiral Donanma üzerinde söz sahibi olmuştur. Denize kıyısı olan her ülke için önemli bir makam olan Donanmanın teşkilatlanması, eğitimi gibi konularda yetkili makama yabancı bir subayın getirilmesinin ana gerekçesi idarecilerin donanmadaki üst rütbeli subaylara olan güvensizliği olsa gerekir. Zira Abdülhamit'in son altı yıllık padişahlık döneminde yedi Bahriye Nazırı göreve getirilmiştir<sup>19</sup>. Her ne kadar İngiliz ıslah heyetleri donanma gemilerinin geliştirilmesi yönünden bir başarı gösteremediler ise de üzerine ölü toprağı serpilmiş donanma personelinin, Birinci Dünya Savaşı öncesinde silkinmesi açısından faydalı olduğunu da söylemek mümkündür.

### **Teşkilatlanma ve Görevler**

Goben ve Breslau'nun Türk donanmasına katılması sonrasında Donanma Komutanlığı'na Alman Akdeniz Filosu komutanı Amiral Souchon, Donanma ikinci Komutanlığı'na Yarbay Arif getirilmiş ve 9 Eylül 1914 tarihinde donanma

---

<sup>17</sup> *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913*, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s.80.

<sup>18</sup> Serhat Güvenç, *Osmanlıların Drednot Düşleri*, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.76, ayrıca bkz.; Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekatı*, s.6.

<sup>19</sup> İbrahim Akkaya-Fahri Ayanoglu, *Denizlerimizin Amirleri*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s.211.

gemileri yeniden teşkilatlandırılmıştır.<sup>20</sup> Harbin başlangıcında donanma; 3 muharebe gemisi, 2 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 8 muhrip, 10 torpidobot, 17 gambot, 17 motor gambot, 3 mayın gemisi ve çeşitli tipteki yardımcı gemilerden oluşmaktaydı.<sup>21</sup>

Mevcut gemilerden hareket yapabilme imkan ve kabiliyetine sahip olan Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü ile birlikte Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet kruvazörleri Karadeniz’de görevlendirilmiştir. Bu şekilde bir planlama yapılmasının ana gerekçesi Ege’de müttefik filonun hareketına paralel olarak Rusların Karadeniz’de benzer bir çıkarma hareketi yapmasının engellenmesi olmuştur. Bu şekilde bir teşkilatlanma yapılmamış olsaydı, Rusların birkaç kez deneme girişiminde bulunduğu İstanbul’a çıkarmanın başarıya ulaşması kaçınılmazdı. Bu durumda da ordunun Trakya’da iki cephede birden savaşması sonucunu doğuracaktı. Bu şekilde bir teşkilatlanma yerine, tüm donanma Çanakkale’de müttefik filoya karşı koyacak şekilde teşkilatlandırılıysaydı, donanma gemilerinin silah ve sürat bakımından üstün düşman gemilerine karşı taarruzi harekatta bulunabilecek bir gücü mevcut değildi.<sup>22</sup> Rus Karadeniz filosu ile muharebeler Rusya’nın savaştan çekildiği 1917 Bolşevik İhtilali’ne kadar devam etmiştir. Rusların savaştan çekilmesi ile birlikte Karadeniz’deki mücadele sona ermiştir.

1914 yılında Avrupalı devletlerin karşılıklı savaş ilanları ile başlayan Birinci Dünya Savaşı’na Osmanlı Devleti, Osmanlı sancağı altındaki Yavuz Sultan Selim (Goeben) muharebe kruvazörü ve Midilli (Breslau) kruvazörü rehberliğindeki donanmanın Rus limanlarını bombalaması sonrasında dahil olmuştur. Fakland deniz muharebesinin Almanya’nın yenilmesi ile sonuçlanması İtilaf devletlerine hareket serbestisi kazandırmış ve tüm donanması ile

---

<sup>20</sup> *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, VIII, Ankara, 1976, s.27.

<sup>21</sup> Mirliya Sedat, *Boğazlar Meselesi ve Çanakkale Deniz Savaşı’nda Türk Zaferi*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2007, s.140.

<sup>22</sup> İskender Tunaboşlu, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yavuz (Goeben) Zırhlısı*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2006, s.51.

Çanakkale'ye taarruz imkanı sağlamıştır.<sup>23</sup> Savaş süresince Çanakkale'de Müttefik filoya, Karadeniz'de Rus filosuna karşı vatan savunması yapan donanma gemileri Çanakkale'de savaşan kara ordusunun lojistik desteğini sağlamıştır.

Çanakkale önündeki müttefik filo, üs olarak Limni, Bozcaada, İmroz ve Midilli adalarını kullanmıştır. Kara hareketi öncesinde müttefik filonun bölgedeki gemi sayısı 19 muharebe gemisi ve zırhlı, 11 hafif kruvazör, 27 muhrip, 5 torpidobot, bir balon gemisi, 1 uçak ana gemisi, 12 denizaltı gemisi ile 29 yardımcı ve mayın gemisi olmak üzere toplam 105'e ulaşmıştır.<sup>24</sup> Savaşın sonuna kadar da her geçen gün bölgedeki gemi sayısı artmıştır. Bu kuvvet dengesi dahilinde Genelkurmay Başkanlığı tarafından donanmaya savaş süresince verilen görev, Karadeniz cephesinde; Boğaz'ı açık bulundurmak ve savunmasına katılmak, Rusların çıkarma yapmasına engel olmak, lojistik nakliyatın emniyetini almak, Marmara cephesinde; lojistik nakliyatın emniyetini almak ve düşman denizaltılarıyla mücadele etmek olarak belirlenmiştir.<sup>25</sup>

Verilen bu görevler kapsamında donanma, Gelibolu yarımadasındaki savunma hareketına desteğini; Deniz top ateş desteği ve Lojistik nakliyatın devamlılığını sağlamak şeklinde gerçekleşmiştir.

### **Deniz Top Ateş Desteği**

Çanakkale bölgesinde görevlendirilen donanma gemilerinin görevleri müttefik filo gemilerinin boğazı zorlayarak geçme teşebbüsünün olması halinde aşağıdaki şekilde belirlenmiştir;

1. Boğazı geçmeye başaracak müttefik filo gemilerini son bir savunma hattında karşılamak,
2. Düşmanın yaptığı indirekt top atışlarına karşılık vermek,
3. Düşmanın çıkarma yerlerini ateş altına almak.

Bu görevi yerine getirebilmek için Mesudiye muharebe gemisi bir bordasındaki toplarla boğaz savunmasına destek sağlamak üzere 5 Eylül 1914 tarihinde

---

<sup>23</sup> Erdoğan Şimşek-Aynur Güner, *Mayın Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey'in Günlükleriyle Çanakkale Deniz Savaşları*, Deniz Basımevi, 2010, s.155.

<sup>24</sup> *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s.199.

<sup>25</sup> Çanakkale Boğaz K.lığı, *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2004, s.79.



Çanakkale’de görevlendirilmiş, diğer bordasındaki toplar da kara bataryalarında kullanılmak üzere sökülüştür. Aşırma atışlarla top ateş desteği sağlamak üzere de 15 km. menzilli toplara sahip olan ve düşmana karşı etkili kullanılabilecek Turgutreis ve Barbaros zırhlıları 17 Şubat 1915 tarihinde Çanakkale bölgesinde görevlendirilmiştir.<sup>26</sup>

Müttefik filo gemilerine karşı ilk deniz top ateş desteği 4 Mart 1915 tarihinde Kilitbahir’i bombardıman etmekte olan Queen Elizabeth’e karşı Barbaros zırhlısı tarafından yapılmıştır. Bu tarihten itibaren Boğazlar Umum Komutanlığı emrindeki iki zırhlının bazen birlikte, bazen nöbetleşe yaptıkları atışlar, 19-25 Şubat ve 18 Mart 1915 tarihlerindeki müttefik donanmanın Türk sahillerine yaptıkları çıkarma girişimlerinde yoğunluk kazanmıştır. Her iki zırhlı düşman gemilerine Nara ve Maydos (Eceabat) önlerinden yaptıkları aşırma atışlar ile düşman gemilerine ve çıkarma kuvvetlerine karşı ateş desteği sağlamışlardır.

25 Nisan 1915’te altı değişik yerden karaya ayak basan kuvvetlerden, Arıburnu’na filikalarla çıkan kuvvetlere Eceabat önlerinden atış yapan Turgutreis en az bir saat süreyle çıkarma hareketini sekteye uğratmış ve bu süre içinde bir kısım Türk kuvvetlerinin cephede mevki almaları için zaman kazandırmıştır. 26 Nisanda Arıburnu’na çıkmak isteyen kuvvetlerin sahile çıkışı Nara ve Maydos önlerindeki Turgutreis ve Barbaros zırhlılarının yaptığı indirekt atışlar ile geciktirilmiştir.<sup>27</sup> Kara bataryalarının müttefik donanma gemileri ve çıkarma birliklerini hedef alan atışları, Turgutreis ve Barbaros zırhlılarının atışları ile desteklenmiş, düşman gemi-kıyı nakliyatında aksamaların oluşmasını sağlayarak dost kuvvetlere reaksiyon zamanı kazandırmıştır..

Ateş desteğine ilave olarak Çanakkale bölgesine cephe transferi görevini de yerine getiren Turgutreis ve Barbaros zırhlıları, müttefik donanma gemilerinin daha uzun menzilli toplara sahip olması nedeniyle 8 Marttan itibaren Boğalı ve Lapseki bölgesine alınmıştır. Müttefik filo gemilerinin uçak ve balon gözetlemesi

---

<sup>26</sup> *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V/1, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s.28.

<sup>27</sup> Gökhan Atmaca, “Birinci Dünya Savaşı’nda Barbaros Hayreddin Zırhlısı’nın İngiliz Denizaltısı E-11 Tarafından Batırılışı”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 20 (Ağustos 2012), s.57.

ile yaptığı atışlar nedeniyle Kilya, Maydos ve Boğalı önlerinden harekate destek sağlayan zırhlılar zaman zaman atışlarını keserek daha iç bölgelerdeki emniyetli mevkilere çekilmek zorunda kalmışlardır. Mayıs ayı sonuna kadar yaklaşık iki aylık dönemde lojistik nakliyatın emniyete alınması ve ateş destek görevleri dışında kalan zamanlarda zırhlılar boğazda zik-zak seyri yaparak gemi emniyetini sağlamışlardır<sup>28</sup>. Kara ve deniz cephesinde kazanılan başarılar neticesinde 19 Mayıs sabahında Arıburnu'ndan başlayan Türk taarruzlarında her iki gemi yaptıkları indirekt atışlarla da düşman üzerinde etkili olmuştur.

Muavenet-i Milliye muhribinin 13 Mayıs 1915'te Goliath muharebe gemisini Morto koyunda torpido ile batırması<sup>29</sup> Türk tarafının morali üzerinde olumlu yönde etki yapmış, 14 Mayıs'ta toplanan İngiliz Harp Meclisi'nde bomba etkisi yaratmış, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Fischer'in istifasına ve neticesinde hükümetin düşmesine sebep olmuştur. Bu olaydan sonra iki hafta içinde Alman U-21 denizaltısının İngiliz Triumph<sup>30</sup> ve Majestik<sup>31</sup> muharebe gemilerini batırması müttefik donanmanın büyük gemilerini Mondros limanına çekmeyi zorunlu kılmıştır. Bu durum Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının ateş desteği konusundaki görevlerinin hafiflemesini sağlamıştır.<sup>32</sup>

Müttefik donanmanın büyük gemilerini geri çekmesi nedeniyle 26 Mayıstan, Temmuz ayı başına kadar Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının ateş desteğine ilişkin bir harekatı görülmemektedir.<sup>33</sup> Bu dönemde ağırlıklı olarak İstanbul'dan cepheye mühimmat transferi görevi icra eden zırhlılardan Barbaros, 8 Ağustos 1915'te Çanakkale'ye intikalde iken Marmara'ya sızan İngiliz E-11 denizaltısı tarafından batırılmıştır.<sup>34</sup>

## Lojistik Nakliyat

---

<sup>28</sup> Saim Besbelli, *Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)*, Dz.K.K.lığı Mrk.D.Bşk.lığı Basımevi, Ankara, 2005, s.21.

<sup>29</sup> BOA, *HR.SYS.*, 4/2110, 06//1915 (Miladi).

<sup>30</sup> BOA, *DH.EUM.VRK.*, 25/24, 19/B/1333(Hicri), 2/6/1915 (Miladi).

<sup>31</sup> BOA, *HR.SYS.*, 6/2110, 22//1915 (Miladi).

<sup>32</sup> Çanakkale Boğaz K.lığı, *age*, s.69.

<sup>33</sup> *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, s.271.

<sup>34</sup> *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s.241.

Çanakkale muharebelerinde donanmanın kara kuvvetlerine en büyük desteği lojistik nakliyatın kesintisiz sürdürülmesi olmuştur. Gelibolu Yarımadası'nda sürdürülen savunmanın etkinlikle yapılması bölgeye silah, cephane, yiyecek transferinin devamına bağlı idi. Liman von Sanders hareketin sürdürülebilmesi konusunda lojistik nakliyatın önemini; “5nci orduya yiyecek ve malzeme ulaşımı büyük zorluk gösteriyordu. Karayoluyla taşımadaki güçlükler nedeniyle bunun Marmara üzerinden deniz yoluyla yapılması zorunluluktaki. Aksi taktirde 5nci ordu açlıktan ölürdü” şeklinde ifade etmiştir.<sup>35</sup> Bu önem nedeniyle de donanma komutan yardımcısı Yarbay Arif emrinde teşkilatlandırılan gemilerin büyük kısmının asli görevi lojistik nakliyatın devamlılığını sağlamak olmuştur.

Gelibolu Yarımadası'nda savaşılan kuvvetlerimizin lojistik desteğinin sağlanabilmesi için üç alternatif vardı. İlk alternatif İstanbul-Çanakkale denizyolu, ikincisi İstanbul'dan Uzunköprü'ye kadar tren ve buradan Bolayır'a kadar kara yolu ile transfer, üçüncü ve son alternatif ise Anadolu tarafından Boğaz'ın güney kıyısına giden yollar ve buralardan da kuzey kıyısına yapılacak aktarmalardı. Bu alternatifler içinde en süratli ve emniyetlisi şüphesiz denizyolu idi.

İstanbul'dan Çanakkale'ye transferi yapılan malzemelerin ana tahliye limanı olarak Akbaş limanı kullanılmıştır. Harekat süresince hareket sahalarına yakın mevkiilerde oluşturulan yardımcı ikmal noktaları ile birliklerin lojistik ihtiyaçları karşılanmıştır. Bu ihtiyaçlar; Dokuzuncu Tümen için Eceabat-Akbaş iskelelerinden, Arıburnu için Eceabat-Kilye hattı arasında yürütülmüştür. Eceabat-Kilye iskelelerinin müttefik filo gemilerinin top atışları ile tahrip edilmesinden sonra bölgenin lojistik desteği Akbaş (Bigalı) iskelesinden karşılanmıştır. Seddülbahir bölgesi için de ikmal hattı olarak Soğanlıdere kullanılmıştır.<sup>36</sup>

Bu iskelelerden harp sahasına transferi yapılan malzemelerden;

a. Cephane, Turgutreis ve Barbaros zırhlıları, mayın gemileri ve savaş nedeniyle el konulan silahlı/silahsız vapurlar ile,

---

<sup>35</sup> Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, Yenigün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık A.Ş., 1999, s.96-97.

<sup>36</sup> *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, s.206,273.

- b. Levazım, istihkam, muhabere, ordu donatım malzemeleri, sivil nakliye gemileri ve römorkörler tarafından çekilen şat konvoyları ile İstanbul'dan Çanakkale'ye deniz yoluyla,<sup>37</sup>
- c. Erzak, tahıl ve canlı hayvan transferi ise Anadolu'dan Karabiga, Bandırma ve Mudanya'ya getirilerek buradan deniz yolu ile Çanakkale'ye transfer edilmiştir.
- d. Ayrıca cephede yaralanan askerler, Soğanlıdere, Kocadere ve Akbaş iskelelerinden yurt içindeki hastanelere Şam, Gülcemal, Reşitpaşa ve Şirket-i Hayriye'nin 60 ve 70 numaralı gemileri ile bölgede yükünü boşaltıp geri dönen lojistik nakliyatta görevli gemiler vasıtasıyla transfer edilmiştir.<sup>38</sup>

Başlangıçta müstakil olarak gece yapılan lojistik nakliyat Marmara'da düşman denizaltı varlığının artması üzerine konvoylar halinde yapılmaya başlandı. Konvoyların rotasına bağlı olarak emniyetini sağlamak üzere; İstanbul-Gelibolu arasında Yadigar sınıfı muhripler ile Gelibolu-Mürefte arasında Taşoz sınıfı muhripler ile, Nara ve boğazın iç bölgesinde Draç sınıfı torpidobotlar ile sağlanmıştır.

Lojistik nakliyatın devamlılığı donanma gemilerine ilave olarak savaş nedeniyle el konulan Denizcilik İşletmesi (Seyri Sefain İdaresi), Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları vasıtasıyla sağlanmış, her gemiye birer deniz subayı görevlendirilmiştir. Savaş süresince lojistik nakliyat Şirket-i Hayriye'nin 39 gemisinden 21'i, Haliç Şirketi'nin 7 gemisi ve Denizcilik İşletmesinin Karadeniz nakliyatı dışındaki tüm gemileri ile hareket süresince hareket sahalarına yakın mevkilerde oluşturulan yardımcı ikmal noktalarından birliklerin lojistik ihtiyaçları karşılanmıştır<sup>39</sup>.

### **Donanmanın Kara Harekatına Dolaylı Destekleri**

Donanmanın kara kuvvetlerine deniz top ateş desteği, lojistik nakliyatın kesintisiz idamesi gibi desteklerinin yanında dolaylı destekleri de olmuştur. Bu destekleri kısaca özetlersek;

---

<sup>37</sup> Besbelli, *age*, s.27.

<sup>38</sup> *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, s.238-239,274.

<sup>39</sup> Besbelli, *age*, s.35.

1. Batırılan gemilerden kurtulan donanma personeli sahil bataryalarında, kıyı gözetleme istasyonlarında ve lojistik nakliyatta görevli gemilerde görevlendirilmiş,
2. Harbin devamı süresince Haliç ve savaşın başında el konmuş olan İstinye tersaneleri donanma gemileri ile lojistik nakliyatta görevli gemilerin arıza onarımlarını gerçekleştirmiş, Haliç Tersanesi'nde kara kuvvetleri için mermi, tapa ve el bombası imali yapmış,
3. Harbin devamı süresince müttefik filonun boğazı geçmesi için en büyük engel olan mayın hatlarının idamesi sağlanmıştır.

### **Denizaltılarla Mücadele**

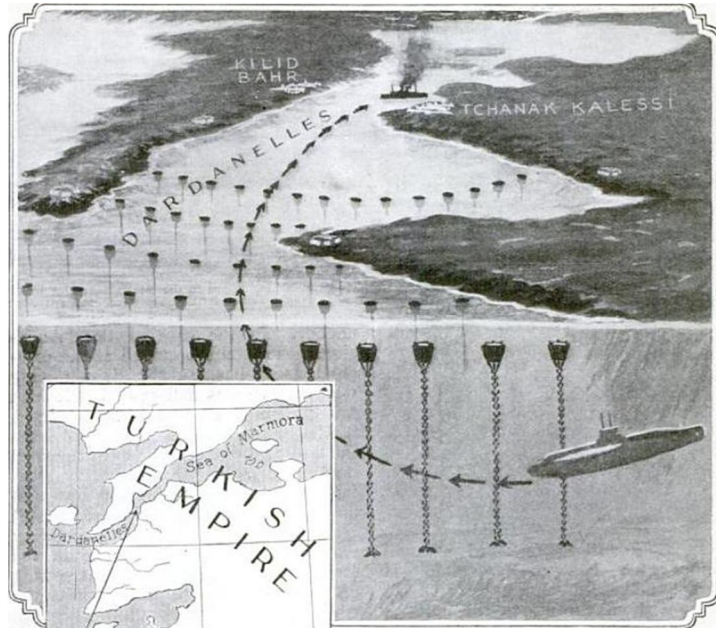
Birinci Dünya Savaşı'na kadar sadece kıyı savunması ve abluka gibi operasyonel yarıçapı küçük görevler verilen denizaltıların kullanım şekli bu savaşta değişmiş, ticaret ve savaş gemilerinin korkulu rüyası haline gelmiştir. Savaşta denizaltı muharebeleri iki ana cephede yoğunlaşmıştır. Birincisi Alman U-Botlarının etkin olduğu Atlantik Cephesi, ikincisi ise doğuda Ege Denizi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz'i kapsayan cephe. Savaşın ilk günlerinde denizaltılar İngiltere tarafından keşif maksatlı, Almanya tarafından ise Kuzey Denizi'nde İngiltere'nin uyguladığı ablukayı kırmak amacıyla kullanılmıştır<sup>40</sup>. Ancak denizaltıların hareket konsepti savaşın ilerleyen günlerinde değişmiştir. Akdeniz'deki denizaltı harbi, Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin yanında Akdeniz ticaret yollarını kullanan ülkeleri de etkilemiştir. Akdeniz'deki Alman ve Avusturya denizaltılarının, gemilerini batırmalarından çekinen Hollanda denizcilik şirketleri Hindistan'a gitmek için Süveyş kanalı yerine Cape Town rotasını takip ederek kat edilen mesafeyi neredeyse iki katına çıkarmışlardır<sup>41</sup>. İngiltere, savaş şartlarına rağmen 1915 yılında üç Alman denizaltısının Akdeniz'de görülmesi üzerine denizaltıların batırılması için yardım edeceklere 12.500 Frank ikramiye vaat etmiştir<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> Evren Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2012, s.20.

<sup>41</sup> BOA, *HR.SYS.*, 2416/35, 18//1915 (Miladi).

<sup>42</sup> BOA, *HR.SYS.*, 2110/5, 08//1915 (Miladi)..

Müttefik kuvvetlerin Gelibolu Yarımadası'na çıkarma hareketına başladığı 18 Mart 1915 tarihine kadar müttefik denizaltılar daha çok Çanakkale Boğazı'nın denizden ablukasını için kullanılmış, Marmara Denizi'ne geçiş ile ilgili bir teşebbüste bulunmamışlardır. Boğaz'ı mayın hatlarının altından geçerek Boğaz içindeki gemilere ilk taarruz hareketi 13 Eylül 1914 tarihinde gerçekleşmiştir. İngiliz B-11 denizaltısı Sarısığlar koyunda demirli olan Mesudiye zırhlısını torpido ile batırmıştır<sup>43</sup>.



Şekil I Mesudiye zırhlısını batıran B-11 denizaltısının seyir rotası

Mesudiye'nin kaybedilmesi sonrasında Çanakkale Boğaz girişindeki kıyı gözcülerinin denizaltıların tespitine önem verilmiştir. Tespit edilen ilk müttefik denizaltısı Faraday isimli Fransız denizaltısıdır. 24 Kasım 1914'de boğaz girişinde görülen denizaltı, kıyı topçularının ateşi nedeniyle boğaza girmeye teşebbüs edememiştir.<sup>44</sup>

Lojistik nakliyatı sekteye uğratan en büyük tehdit Marmara denizine sızan Müttefik filoya ait denizaltı gemileri olmuştur. Türklerin savaş gücünün kırılması için lojistik desteğin kesilmesinin önemini Lord Kitçner "*denizaltılarımızdan biri Marmara'ya girip sancağını gösterirse, Gelibolu yarımadası üzerindeki bütün*

<sup>43</sup> BOA, HR.SYS., 11/208, 01//1914 (Miladi).

<sup>44</sup> Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, s.276.

*Türkler aman dileyceklerdir*” şeklinde ifade etmiştir. Bu değerlendirme dahilinde çıkarma günü olan 25 Nisan 1915’de müttefik donanmadan Avusturyaya denizaltısı AE-2 mayın hatlarını su altından geçerek Marmara’ya girmeyi başarmış<sup>45</sup>, yarımadanın boşaltıldığı tarihe kadar İngiliz, Fransız ve Avusturya denizaltıları Marmara’da hareket yapmıştır. Denizaltılar İstanbul’a kadar ilerleyerek zaman zaman lojistik nakliyat planlarının değiştirilmesine neden olmuştur<sup>46</sup>.

Çanakkale Savaşları’ndaki denizaltı hareketi açısından 25 Mayıs 1915 tarihi önemli bir tarihtir. Marmara Denizi’ni geçerek İstanbul’a giren ilk müttefik denizaltı gemisi olan E-11, attığı torpido ile İstanbul vapurunun baş tarafında hasara<sup>47</sup> ve İstanbul halkında heyecana<sup>48</sup> neden olmuştur. Bunun üzerine Çanakkale’ye sevk edilmek üzere Galata ve Sirkeci’den vapurlara bindirilen Birinci Tümen’in denizden nakledilmesinden vazgeçilerek karadan gönderilmesine karar verilmiş, yolcu vapurları ile askeri nakliyat yapılması yasaklanmıştır. Marmara’da ise denizaltı taarruzları ile gemi kayıplarının artması üzerine askeri nakliyat; römorkörler, istimbotlar, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurlarıyla bunların yedeğinde çekilen araçlarla dalmış durumdaki denizaltıların hareket yapamayacağı sahile yakın mevkilerden sınırlı şekilde yapılmıştır<sup>49</sup>.

Ağustos 1915’den itibaren denizaltılarla mücadelede uçaklar da kullanılmaya başlamıştır. Bu maksatla 20 Kasım 1915’te Tekirdağ’da bir deniz Tayyare İstasyonu kurulmuştur. Uçakların taarruz silahları makineli tüfek ve küçük bombalardan ibaret olduğu için denizaltıları dalmaya zorlamak ve baskı altında tutmaktan daha fazla bir katkıda bulunamamışlardır.<sup>50</sup>

Denizaltı tehdidine karşı alınan diğer tedbirlerden bir kısmı da boğazın her iki kıyısında ve Marmara’da kıyı gözetleme istasyonlarının kurulması, torpidobot, gambot, mayın gemilerinin topla donatılması, gemilerle boğaz bölgesinde bir

<sup>45</sup> BOA, *HR.SYS.*, 4/2110, 06//1915 (Miladi).

<sup>46</sup> *Age*, s.228.

<sup>47</sup> BOA, *DH.EUM.VRK.*, 25/24, 19/B/1333 (Hicri), 2/6/1915 (Miladi).

<sup>48</sup> BOA, *HR.SYS.*, 47/2411, 27//1915 (Miladi).

<sup>49</sup> Pirireis, *age*, s.136.

<sup>50</sup> *Age*, s.130.

denizaltı karakol hizmeti kurulması olmuştur<sup>51</sup>. Ayrıca Nara-Boğalı arası iki kademeli denizaltı mania ağı ile bölgedeki limanlar çeşitli çapta top ve torpido ağı ile donatılmış, Karadeniz İzmir Körfezi ve Çanakkale bölgelerinde denizden toplanan başıboş mayınlar bakımı yapıldıktan sonra Çanakkale Boğazı'ndaki kopan mayınların yerine atılarak mayın maniasının eksiksiz idamesi sağlanmıştır. Marmara Denizi'nde faaliyet gösteren denizaltı gemileri sadece su üstü gemileri ve limanlara taarruz etmemiş, aynı zamanda Gelibolu yarımadasında savaşıyan orduya lojistik desteği sağlayan demiryolu hatlarına ve trenlere de taarruzlarda bulunmuşlardır. Farklı tarihlerde Yarımca ile Hereke arasında Marşandiz trenine bir denizaltıdan açılan ateş sonucu trende büyük hasar meydana gelmiş<sup>52</sup>, Yarımca ve Dil İskelesi istasyonları bombalanmıştır. Her iki olayda da can kaybı olmamıştır<sup>53</sup>. E-7 denizaltısı tarafından Haydarpaşa'dan İzmit'e giden yolcu trenine Yarımca ile Hereke arasında ateş açılmış, trende can kaybı ve hasar meydana gelmemiştir<sup>54</sup>.

Bunun yanında denizaltı personeline demiryollarına bomba koyarak hasar verme teşebbüslerinde de bulunulmuştur. İstanbul Küçükçekmece'de tren köprülerini imha etmek amacıyla yüzerek karaya çıkan İngiliz E-14 denizaltısı II. Komutanı Yüzbaşı Harold Vernon Lyon, sahildeki koruma birliklerinden ateş açılması üzerine denizaltı gemisine dönerken boğularak ölmüştür<sup>55</sup>. Denizaltıların komando, akın hareketi olarak kullanıldığı bu hareket şekli Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra da devam etmiştir<sup>56</sup>.

Denizaltıların batması veya karaya oturması neticesinde esir alınan İngiliz, Fransız ve Avusturalya denizaltı mürettebatı Samatya, Sivas, Afyonkarahisar, Bilemedik (Pozantı), Ankara, Darıca gibi değişik esir karargahlarında tutulmuşlardır. Esirlerin ülkeleri ile bağlantıları ABD elçiliği vasıtasıyla yürütülmüştür. Harp esiri olarak tutulan denizaltı personelinden bazıları esir iken

---

<sup>51</sup> Age., s.271.

<sup>52</sup> BOA, *HR.SYS.*, 5/2110, 08//1915 (Miladi).

<sup>53</sup> BOA, *DH.EUM.3.Şb.*, 27/10, 26/M/1334 (Hicri), 4/12/1915 (Miladi)..

<sup>54</sup> BOA, *DH.EUM.3.Şb.*, 67/10, 19/S/1334 (Hicri), 27/12/1915 (Miladi).

<sup>55</sup> BOA, *DH.EUM.AYŞ.*, 8/65, 19/C/1337 (Hicri), 22/3/1919 (Miladi).

<sup>56</sup> Apatay, *age*, s.55.



vefat etmiştir. Turquoise denizaltısının makinisti Dalbera<sup>57</sup> ile E-15 denizaltı personelinden Ernest Henry Mitchell<sup>58</sup> Bilemedik'de, E-7 denizaltı personelinden Freder James Hubbard Ankara'da, Mariotte denizaltı çavuşlarından Henry Ventrillon Samatya'da<sup>59</sup> vefat etmiştir.

Alınan tüm bu tedbirler ile 25 Nisan 1915'ten Ocak 1916'ya kadar Marmara'da harekatta bulunan düşman denizaltılarının bütün çabalarına rağmen donanma, savaşın devamı için hayati önemi olan İstanbul-Çanakkale nakliyatını kesintisiz devam ettirmeyi başarmıştır. Deniz ve kara yolu ile yapılan lojistik desteğin de katkısıyla savaş azim ve iradesini devam ettiren Türk kuvvetleri karşısında düşman çekilip gitmek zorunda kalmıştır.

İtilaf Devletleri Marmara Denizi'nde sekiz İngiliz, dört Fransız, bir Avustralyalı olmak üzere toplam on üç denizaltı ile sekiz buçuk ay süresince harekatta bulunmuş, dokuz denizaltısını kaybetmiştir. Marmara'ya geçmeye ilk teşebbüs eden denizaltı, İngiliz E-15 denizaltısıdır. Ancak Boğaz akıntısını yenemeyen gemi, Kepez Burnu'nda karaya oturmuştur. Marmara'ya geçmeyi başaran ilk denizaltı ise Avusturalya'nın AE-2 denizaltısıdır. Geçiş 25 Nisan 1915 tarihinde kara hareketi ile aynı gün gerçekleşmiştir. Marmara'dan çıkış yapan son denizaltı olan İngiliz E-2 denizaltısı, 2 Ocak 1916'da Çanakkale Boğazı'ndan çıkmıştır.

Aralık 1914'den Ocak 1916'ya kadar Marmara Denizi'nde hareket yapan İngiliz, Fransız ve Avusturalya denizaltıları 13 adettir. Bu gemiler Çanakkale Boğazı'ndan 31 giriş, 24 çıkış yapmışlar, müttefik denizaltılardan E-15 ve E-14 Boğaz dışında batırılmıştır. Harekat süresince beş İngiliz, üç Fransız ve bir Avusturalya denizaltısı olmak üzere toplam 8 müttefik denizaltı gemisi batırılmış, 1 Fransız denizaltısı ele geçirilmiştir<sup>60</sup>.

Joule denizaltısı mayınlara çarparak, Saphir denizaltısı karaya oturak, E-14, E-15, E-7, Turquoise ve Mariotte denizaltıları kıyı bataryalarımızın ateşleri veya teslim olma aşamasında iken kendileri tarafından, AE-2 denizaltısı Sultanhisar

<sup>57</sup> BOA, *HR.SYS.*, 26/2233, 10//1920 (Miladi).

<sup>58</sup> BOA, *HR.SYS.*, 90/2229, 16//1918 (Miladi).

<sup>59</sup> BOA, *HR.SYS.*, 6/2222, 10//1916 (Miladi).

<sup>60</sup> Besbelli, *age*, s.35.

torpidobotu, E-20 denizaltısı Turquoise denizaltısı seyir defterinden elde edilen bilgilerden istifade ile Alman UB-14 denizaltısı tarafından batırılmıştır.<sup>61</sup>

### **Denizaltılara Azınlıklardan Sağlanan Destek**

Marmara’da hareket yapan denizaltılara Osmanlı tebaası olan Rumlar tarafından gerek lojistik, gerekse istihbarat bilgi desteği sağlandığı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Yardımlar denizaltılara erzak verilmesi, sahilden fener vb. ile işaret verilmesi, kılavuzluk yapılması<sup>62</sup>, denizaltılarda fiilen çalışma, kara ve deniz hareketi hakkında bilgi verilmesi şeklinde gerçekleşmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde konuya ilişkin Emniyet-i Umumiye Müdüriyetinden, Kale-i Sultaniye, İzmit, Çatalca, Karesi Mutasarrıflığı, Hüdavendigâr, Edirne, Çanakkale vilayetleri ile Bandırma ve Erdek kaymakamlıklarına çekilen telgraflardan konuya gereken önemin verildiği görülmektedir. Düşman denizaltılarının aldığı desteği kesmek maksadıyla yakalanan kişilerin Divan-ı Harbe teslimi istenmiştir<sup>63</sup>.

Çanakkale’nin Özik köyü civarında başıboş bir şekilde dolaşırken yakalanan Molovalı Kostî’nin Manisa’dan Bandırma’ya amele taburu ile gönderildiği ve oradan da bir İngiliz denizaltısında geçerek bir ay süreyle makinistlik yaptığı, sonrasında da Çanakkale’ye çıkarıldığı tespit edilmiştir.<sup>64</sup> Ancak Kostî yakalandıktan sonra ölmüş, İngiliz denizaltısında Kostî ile birlikte çalıştıkları tespit edilen Moskonîçe köyünden Pandalı Dimitri ve Yanka isimli şahısların yakalanması Karesi Mutasarrıflığından istenmiştir<sup>65</sup>.

Denizaltıların bu gayretlerine paralel olarak lojistik nakliyatı aksatmak amacıyla Osmanlı tebaasından bazı şahıslar tarafından da demiryollarına yönelik imha girişimlerinde bulunulmuştur. Yargılanması neticesinde Anadolu tren hattına bomba ile hasar verdiğine karar verilen Darıcalı balıkçı Yorgi Veled idam edilerek

---

<sup>61</sup> Necmettin Özçelik, Çanakkale Harbinde Deniz Kuvvetleri ve Denizaltılarla mücadele, *Donanma Komutanlığı Üçüncü Deniz Harp Tarihi Semineri Bildirileri*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2006, SS.3/51-3/65.

<sup>62</sup> BOA, *DH.EUM.3.Şb.*, 34/13, 25/C/1334 (Hicri), 29/4/1916 (Miladi).

<sup>63</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 231/52, 20/C/1333 (Hicri), 5/5/1915 (Miladi).

<sup>64</sup> BOA, *DH.ŞFR.*, 38/506, 08/Ks/1331 (Rumi), 13/1/1916 (Miladi).

<sup>65</sup> BOA, *DH.ŞFR.*, 193/61, 01/Ca/1334 (Hicri), 6/3/1916 (Miladi).

cezalandırılmıştır<sup>66</sup>. Bunun yanında denizaltılara yardım ettiği düşünölen bazı şahıslar Anadolu'nun iç kesimlerine yerleştirilmiştir. Düşman denizaltılarına kılavuzluk etmesi nedeniyle İstanbul'da kalması sakıncalı görölen İngiliz vatandaşı George Memo Ankara Ayaş'a gönderilmiştir<sup>67</sup>. Çanakkale'de tahrip olan ve personeli esir alınan E-15 denizaltısında bulunan Çanakkale İngiliz konsolosu da esir alınmıştır<sup>68</sup>.

Müttefik denizaltılar hareketlerini özellikle Erdek<sup>69</sup>, Bandırma<sup>70</sup>, Mudanya<sup>71</sup> ve Gemlik<sup>72</sup> limanlarında yoğunlaştırdıkları ve bu bölgelerde tespit ettikleri gemilere torpido veya topla taarruzda buldukları görölmektedir. Erdek bölgesinde artan denizaltı tehdidi karşısında sahilde bulunan Erdek Hükümet Dairesi daha iç bölgede olan kız mektebine taşınmıştır<sup>73</sup>. Denizaltıların limanlara taarruzuna karşı savunma yapmak amacıyla limanlar küçük çaplı toplar ile donatılmış ve bu toplar denizaltılara karşı oldukça etkili olmuşlardır<sup>74</sup>. Düşman denizaltıların taarruzlarına karşı önlem almak ve körfezdeki kayıkları gözetlemek için Bandırma Polis İdaresi'ne bir adet motor tahsis edilmiştir<sup>75</sup>.

Tüm bu tedbirlerin yanında denizaltılara destek sağladığından şüphelenilen gemilerin takibe alınarak vesika verilmemesi<sup>76</sup> ile denizaltıların jandarma tarafından gözaltında tutularak adalardan ihtiyat tedarik etmemesi yönünde emirler verilmiştir<sup>77</sup>. Marmara Denizi'ndeki gemi kayıplarını en aza indirilmesi ve denizaltıların bu gemilerden erzak temin etmelerinin engellenmesi maksadıyla limandan ayrılacak küçük gemilerin, buldukları yerin en büyük askeri memuru,

<sup>66</sup> BOA, İ.HB., 1334/177, 23M/1334 (Hicri), 1/12/1915 (Miladi).

<sup>67</sup> BOA, *DH.EUM.5.Şb.*, 15/57, 18/C/1336 (Hicri), 31/3/1918 (Miladi).

<sup>68</sup> BOA, *DH.ŞFR.*, 109/467, 14/Ni/1331 (Rumi), 27/4/1915 (Miladi).

<sup>69</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 100/54, 24/Tn/1331 (Rumi), 6/11/1915 (Miladi), BOA, *DH.ŞFR.* 17, 499, 14/Tn/1331 (Rumi), 27/10/1915 (Miladi).

<sup>70</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 53/475, 30/Ma/1331 (Rumi), 12/6/1915 (Miladi), BOA, *DH.ŞFR.* 18/469, 18/Ni/1331 (Rumi), 1/5/1915 (Miladi).

<sup>71</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 10/479, 04/Ha/1331 (Rumi), 17/6/1915 (Miladi).

<sup>72</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 41/666, 29/Ha/1331 (Rumi), 12/7/1915 (Miladi), BOA, *DH.ŞFR.* 57/479, 27/Ha/1331 (Rumi), 10/7/1915 (Miladi), BOA, *DH.ŞFR.* 148/472, 16/Ma/1331 (Rumi), 29/5/1915 (Miladi).

<sup>73</sup> BOA, *DH.EUM.3.Şb.*, 67/10, 19/S/1334 (Hicri), 27/12/1915 (Miladi).

<sup>74</sup> BOA, *DH.ŞFR.*, 100/500, 26/Tn/1331 (Rumi), 8/11/1915 (Miladi).

<sup>75</sup> BOA, *DH.EUM.LVZ.* 16/30, 14/L/1333(Hicri), 25/8/1915 (Miladi).

<sup>76</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 193/52, 18/C/1333 (Hicri), 3/5/1915 (Miladi).

<sup>77</sup> BOA, *DH.ŞFR.* 134/52, 13/C/1333 (Hicri), 28/4/1915 (Miladi).

yoksa liman reisi veya mülkiye memurundan bir vesika almaları zorunlu hale getirilmiştir<sup>78</sup>.

Yavuz ve Midilli'nin Çanakkale Boğazı'ndan çıkması halinde taarruz etmekle görevlendirilen E-14, 28 Ocak 1916'da Kumkale önlerinde kıyı bataryalarının top ateşiyle batırılmıştır<sup>79</sup>.

## Sonuç

Bir zamanlar Akdeniz'i Türk gölü haline getiren Osmanlı Devleti on dokuzuncu yüzyılın sonlarında güçlü ve etkin bir donanmasının olmaması nedeniyle bu denizdeki hak ve menfaatlerini tamamen terk etmiş Anadolu'ya sıkışmıştır. Devlet yöneticileri bu konuda tedbir almak için gayret göstermişler de ehil olmayan ellerde yapılan planlamalar ile istenen hedefe ulaşamamıştır.

Çanakkale deniz Savaşlarında mayın ve denizaltı gemileri, deniz harp metotlarını değiştirmiş, harbin sonuçları üzerinde etkili olmuştur. Nusret'in Karanlık Liman'a döktüğü mayınlarla Çanakkale'nin denizden geçilemeyeceğine karar veren müttefik devletler kara hareketına başlamışlardır.

Gizlilik ve sürpriz etkisiyle karşı tarafa herhangi bir ön ihbar vermeksizin taarruz imkanı sağlayan denizaltılar, Birinci Dünya Savaşı'nda "Çanakkale Geçilmez" sözünün tek istisnası olmuştur. Çanakkale Boğazı'nda alınan tüm tedbirlere rağmen müttefik denizaltı gemileri Marmara Denizi'ne geçmeyi başarmış, İstanbul için bile tehdit oluşturmuştur. Müttefik denizaltı gemilerinin Marmara'daki faaliyetleri sonucunda, nakliye vasıtaları açısından önemli kayıplar verilmiş ve lojistik nakliyat hatlarının değiştirilmesi neden olmuştur.

Tüm kısıtlamalara ve yetersizliklere rağmen donanma kendisine verilen deniz top ateş desteği, lojistik nakliyat gibi görevleri eksiksiz yerine getirmiş, batan gemilerden kurtulan bahriye subayları özellikle Boğaz savunmasında başarı ile görev yapmıştır. Marmara'daki deniz iletişimi koparak sevkiyat ve nakliyat yalnızca uzun ve yetersiz kara ve demir yolları ile yapılmış olsaydı, Türk ordusu sekiz buçuk ay sonra müttefiklerin Çanakkale'yi boşaltması mümkün olmazdı. Sir

<sup>78</sup> BOA, DH.İ.UM., 1/89, 26/Ra/1334 (Hicri), 1/2/1916 (Miladi).

<sup>79</sup> *Birinci Dünya Savaşında Türk Harbi*, s.93.

Winston Churchill'in 8 Nisan 1915'de Bahriye Nazırı ve Birinci Lordu Fischer'e yazdığı mektupta 'biz denizde yenildik' demesi de donanmanın kara harekatına verdiği desteğin en iyi şekilde ifadesidir.

<b>Denizaltı Gemisinin Adı</b>	<b>Çanakkale Boğazı'ndan Giriş Tarihi</b>	<b>Çanakkale Boğazı'ndan Çıkış Tarihi</b>	<b>Açıklamalar</b>
<b>E-14</b> <b>(İngiliz)</b>	27 Nisan 1915	19 Mayıs 1915	Nur-ül Bahir gambotunu batırması, Gülcemal vapuruna ağır hasar vermiştir.
<b>E-11</b> <b>(İngiliz)</b>	19 Mayıs 1915	7 Haziran 1915	Peleng-i Derya gambotunu, Tecilli gemisini, Yavuz'dan sökülen 1 adet 150 mm.lik top ile 250 mermisi ve 88 mm.lik 350 adet mermi ve sahra cephanesini Çanakkale'ye götüren 474 grostonluk Naga isimli vapuru batırması. Hünkar İskeleyi feribotu, Galata iskelesindeki İstanbul gemisi, Bandırma feribotu, Madeleine Rickmens gemilerine ağır hasar vermiştir. Krankşaft arızası nedeniyle görevine erken son verilmiştir.
<b>E-14</b> <b>(İngiliz)</b>	10 Haziran 1915	3 Temmuz 1915	Yadigar-ı Millet ve Kütahya torpidobotları ile 1 gulet ve 3 küçük gemiyi batırması.
<b>E-12</b> <b>(İngiliz)</b>	19 Haziran 1915	28 Haziran 1915	1 nolu Haliç, Bülbül, Hayrullah vapurları ile 2 yelkenli nu batırması, 3 nolu Haliç vapurunu yaralamıştır. Elektrik motorlarındaki arıza nedeniyle etkili görev yapamamıştır.
<b>E-7</b> <b>(İngiliz)</b>	30 Haziran 1915	24 Temmuz 1915	Biga gemisi ile birkaç küçük tekne ve guleti batırması. İstanbul-İzmit arasındaki demiryolunu bombalamış ancak ciddi bir hasar verememiştir.
<b>E-14</b>	21 Temmuz	9 Ağustos	Birkaç küçük gulet ve 5 çekirmeyi batırması.

<b>(İngiliz)</b>	1915	1915	
<b>Denizaltı Gemisinin Adı</b>	<b>Çanakkale Boğazı'ndan Giriş Tarihi</b>	<b>Çanakkale Boğazı'ndan Çıkış Tarihi</b>	<b>Açıklamalar</b>
<b>E-11 (İngiliz)</b>	5 Ağustos 1915	3 Eylül 1915	E-14 ile birlikte Peyk-i Şevket gemisine taarruz etmiş attığı torpido ile gemiyi sığ suda batırmıştır. Barbaros Hayreddin zırhlısı, Kios, Isfahan, Halep, Tenedüs ve birkaç küçük yelkenliyi batırmış, Halep ve Isfahan gemilerine ağır hasar verdirmiştir. (Daha sonra Peyk-i Şevket ve Isfahan kurtarılarak onarımları yapılmıştır.) Ayrıca Gebze köprüsüyle demiryolunu bombalamıştır.
<b>E-2 (İngiliz)</b>	13 Ağustos 1915	14 Eylül 1915	Samsun mayın gemisi, Aydınreis gambotu, Dofen römorkörü ile birkaç çektirme ve yelkenliyi batırmıştır.
<b>E-12 (İngiliz)</b>	16 Eylül 1915	24 Ekim 1915	Birkaç tekne, çektirme ve Kesendire gemisini batırmıştır. Tekirdağ, Mudanya iskeleleriyle Zeytinburnu fabrikalarını tahrip teşebbüsünde bulunmuştur.
<b>H-1 (İngiliz)</b>	2 Ekim 1915	31 Ekim 1915	Plevne ve Hanefiye gemileri ile Bitinya adlı Avusturya vapurunu batırmıştır.
<b>E-11 (İngiliz)</b>	6 Kasım 1915	23 Aralık 1915	Yarhisar muhribi, Despina, Gelibolu, Ceylan-i Bahri gemilerini, Elenora, Eser-i Merhamet, Bosforus Meno römorkörleri ile çok sayıda yelkenli ve tekneyi batırmıştır.
<b>E-2</b>	9 Aralık	2 Ocak 1916	Emanetullah uskunası ile 6 çektirme ve 4 yelkenliyi

<b>(İngiliz)</b>	1915		batırmıştır.
------------------	------	--	--------------

Tablo I Marmara Denizi'nde hareket yapan denizaltılar<sup>80</sup>

<b>Denizaltı Gemisinin Adı</b>	<b>Çanakkale Boğazı'na Giriş Tarihi</b>	<b>Teslim Olma-Batma Tarihi</b>	<b>Açıklamalar</b>
<b>Saphir (Fransız)</b>	15 Ocak 1915	15 Ocak 1915	Nara açıklarında kendisini takip eden Türk gemilerinin top ateşlerinden kaçarken dibe oturarak batmıştır. 27 personelinden 13'ü Nusret gemisi tarafından esir alınmıştır.
<b>E-15 (İngiliz)</b>	12 Nisan 1915	23 Nisan 1915	Kara bataryalarının ateşi ile Çanakkale Boğazı girişinde Kepez'de 18 Nisan 1915 tarihinde karaya oturmuş, imhası maksadıyla Majestik zırhlısından atılan torpido ile ağır hasar verdirilmiştir.
<b>AE-2 (Avusturalya)</b>	24 Nisan 1915	30 Nisan 1915	Erdek Körfezi'nde Sultanhisar torpidobotu tarafından batırılmıştır. 3'ü subay olmak üzere 32 personeli esir alınmıştır.
<b>Joule (Fransız)</b>	1 Mayıs 1915	1 Mayıs 1915	Çanakkale Boğazı'nı su altından geçişi sırasında mayına çarparak 31 personeli ile birlikte batmıştır.
<b>Mariotte (Fransız)</b>	26 Temmuz 1915	27 Temmuz 1915	Boğaz geçişi sırasında denizaltı mania ağlarına takılarak satha çıkmak zorunda kalmış ve Çimenlik tabyası önünde top ateşiyle batırılmıştır.
<b>E-7 (İngiliz)</b>	4 Eylül 1915	4 Eylül 1915	Çanakkale'deki denizaltı ağlarına takılarak batmıştır. Personeli 18 numaralı motor gambot tarafından esir alınmıştır.
<b>Turquoise (Fransız)</b>	19 Ekim 1915	30 Ekim 1915	Marmara Denizi'ne girebilen tek Fransız denizaltısıdır. Akbaş'da sahil bataryaları

<sup>80</sup> Bernd Langenstepen&Ahmet Güleriyüz, Osmanlı Donanması, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2000, s.33-34, ayrıca bkz.; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi, V/III, Genelkurmay Personel Başkanlığı ATASE Yayınları, Ankara, 2012, s.468-471.

			tarafından su üstüne çıkmaya zorlanmış ve 28 personeli teslim olmuştur. 11 Kasım 1915’de Müstecip Onbaşı adı ile Osmanlı donanmasına katılmıştır.
<b>Denizaltı Gemisinin Adı</b>	<b>Çanakkale Boğazı’na Giriş Tarihi</b>	<b>Teslim Olma-Batma Tarihi</b>	<b>Açıklamalar</b>
<b>E-20 (İngiliz)</b>	21 Ekim 1915	5 Kasım 1915	Turquoise denizaltısı seyir defterinden elde edilen bilgiden istifade ile Alman denizaltısı UB-14 tarafından Marmara’da batırılmıştır.
<b>E-14 (İngiliz)</b>	----	28 Ocak 1916	Yavuz ve Midilli’nin Çanakkale Boğazı’ndan çıkması halinde taarruz etmekle görevlendirilmiş, Kumkale önlerinde kıyı bataryaların top ateşi ile batırılmıştır.

Tablo II: Türk sularında batan/teslim olan denizaltılar



## **KAYNAKÇA**

### **A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

BEO (Bâb-ı Âlî Evrak Odası), Nr 3793.

DH. EUM. AYŞ. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayış), Nr 8/65.

DH.EUM.LVZ (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Levazım Kalemî), Nr 16/30.

DH.EUM.VRK.. (Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Evrak Odası Kalemî Evrakı), Nr 25/24.

DH.EUM.3.Şb. (Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 5.Şube Müdüriyeti), Nr 27/10; 34/13; 67/10.

DH. EUM. 5. Şube (Dahiliye Emniyet-i Umumiye 5. Şube), Nr 15/57.

DH.İ.UM. (Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye), Nr 1/89

DH.ŞFR. (Dâhiliye Nezareti Şifre Kalemî), Nr 10/479; 17/499; 18/469; 38/506; 41/666; 53/475; 57/479; 100/54; 100/500; 109/467; 134/52; 148/472; 193/52; 193/61; 231/52.

HR. SYS. (Hariciye Siyasi), Nr 3/2109; 4/2110; 5/2110; 6/2110; 6/2222; 11/208; 26/2233; 90/2229; 2416/35; 2110/5.

İ.HB. (İradeler Harbiye), Nr 1334/177

### **B. Telif ve Tetkik Eserleri**

AKKAYA İbrahim, AYANOĞLU Fahri, Denizlerimizin Amirleri, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009

APATAY Çetinkaya, Ege'de Olup Bitenler, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.

BARGUT Şemsettin, Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 2000.

BATMAZ Şakir, II. Abdülhamit Devrinde Osmanlı Donanması, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri, 2002.

BATMAZ Şakir, Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2010.

BESBELLİ Saim, Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918), Dz.K.K.lığı Mrk.D.Bşk.lığı Basımevi, Ankara, 2005.

- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, Deniz Basımevi, İstanbul, 1984.
- GÜVENÇ Serhat, Osmanlıların Dretnot Düşleri, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009
- KARADOĞAN Umut Cafer, Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925), Gazi Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.
- LANGENSIEPEN Bernd ve GÜLERYÜZ Ahmet, Osmanlı Donanması, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2000.
- LUDWİG Emil, Yavuz ve Midilli'nin Yolculuğu, Burçak Yayınları, İstanbul, 1968.
- METEL Raşit, Türk Denizaltıcılık Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960.
- MERCAN Evren, Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar, Deniz Basımevi, İstanbul, 2012.
- MİRLİVA SEDAT, Boğazlar Meselesi ve Çanakkale Deniz Savaşı'nda Türk Zaferi, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2007.
- ÖZÇELİK Necmettin, Çanakkale Harbinde Deniz Kuvvetleri ve Denizaltılarla Mücadele, Donanma Komutanlığı 3üncü Deniz Harp Tarihi Semineri Bildirileri, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2006.
- ROBİNS Keith, Birinci Dünya Savaşı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 1984,
- SANDERS Liman von, Türkiye'de Beş Yıl, Yenigün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık A.Ş., 1999.
- SELÇUK Mustafa, Hedef Şehir İstanbul, Çanakkale Geçildi mi?", Emre Yayınları, İstanbul, 2005.
- ŞİMŞEK Erdoğan - GÜNER Aynur, Mayın Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey'in Günlükleriyle Çanakkale Deniz Savaşları, Deniz Basımevi, 2010.
- TUNABOYLU İskender, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz (Goeben) Zırhlısı, Deniz Basımevi, İstanbul, 2006.
- Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, Deniz Basımevi, İstanbul, 1981.

- Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V/I, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.
- Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi, V/III, Genelkurmay Personel Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012
- Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, VIII, Ankara, 1976.
- Çanakkale Boğaz K.ığı, Çanakkale Deniz Savaşları 1915, Deniz Basımevi, İstanbul, 2004.
- Pirireis Araştırma Merkezi, Marmara'da Denizaltı Avı, Deniz Basımevi, İstanbul, 2006.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993.

### **C. Süreli Yayınlar**

- ATMACA Gökhan, "Birinci Dünya Savaşı'nda Barbaros Hayreddin Zırhlısı'nın İngiliz Denizaltısı E-11 Tarafından Batırılışı", Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi, 20 (Ağustos 2012), ss.55-70.
- BEDİRHAN Yaşar - ATABEY Figen, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", Turkish Studies, 8/5 (Spring 2013), ss. 127-139,
- DAV'ER Abidin, "İkinci Abdülhamit Devrinde Donanmamız", Resimli Tarih Mecmuası (Mayıs 1952), III, 30, ss.1532-1535.
- Hasan Rami Paşa, "Sultan İkinci Abdülhamit Devrinde Osmanlı Donanması", Resimli Tarih Mecmuası, V, 55, ss. 3216-3219.
- ÖNDEŞ Osman, "Abdülhamid Devrinde Donanma I", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi (1969), IV, 19, ss.68-78.
- ÖZÇELİK Selahittin, Donanma-yı Osmanlı Muavenet-i Milliye Cemiyeti, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.