

Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı (95 nci Yıl Özel Sayısı s.91-110)

ÇANAKKALE SAVAŞLARINA SUALTINDAN BİR BAKIŞ A LOOK FROM UNDERWATER TO THE ÇANAKKALE WARFARES

H. Barış ÖZALP

Araştırma Görevlisi, ÇOMÜ Su Ürünleri Fakültesi

ÖZET

Çanakkale Deniz Savaşları aslında bir ulusun başkentini savunma durumunu, dolayısıyla ülkesinin kurtuluş mücadelesini anlatan önemli dönüm noktalarından biri olarak tanımlanabilir. Çanakkale’de meydana gelen tüm muharebelerin elbette ki savaşın kazanılmasında önemi tartışılmaz. Ancak Çanakkale Boğazı’nda ve Gelibolu Yarımadası kıyı sularında vuku bulan çatışmalar, düşman gemilerinin ve denizaltılarının batırılışı, boğazın aşılamaz olduğunun kanıtı niteliğinde olan önemli bilgiler olarak değerlendirilebilir. Boğazda düşman deniz kuvvetlerinin engellenememesi ve sonucunda da bu donanmaların başkent İstanbul’a varma isteklerini gerçekleştirmiş olması gibi olumsuz durumlar oluşsaydı, Çanakkale Savaşları’ndaki başarı elde edilemeyebilirdi.

Savaşın kazanılmasına dair İtilaf devletleri tarafından tasarlanan tüm planların, öncelikle Çanakkale Boğazı’nın aşılması yönünde olduğu söylenebilir. Düşman gemilerinin ve denizaltılarının ağır hasara uğratılarak durdurulması ya da batırılması sayesinde Deniz Savaşları’nda başarıya ulaşılmış ve boğazın geçilemez olduğu tüm düşman kuvvetleri tarafından anlaşılmıştır. Bu başarıda, boğazın her iki yakasında mevzilenmiş kuvvetli top bataryalarımızın ve denizaltılarımızın ayrıca Nusrat mayın gemisi tarafından döşenmiş mayınların etkisi büyüktür.

Deniz savaşlarında İtilaf Devletlerine ait birçok savaş gemisi ve denizaltı Çanakkale Boğazı’nda batırılmış ve geçişlerine izin verilmemiştir. Bu sayede İtilaf Devletlerinin İstanbul’u ele geçirme planları durdurulmuş dolayısıyla deniz hareketinde başarılı olma istekleri engellenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Deniz Savaşı, Osmanlı Devleti, Savaş Gemisi, Denizaltı

SUMMARY

Çanakkale Naval Warfares can basically be defined as a historic moment that tells of the campaign for liberation of its country and the state of defence of a nation's capital. The importance of all battles taken place in Çanakkale surely are not ignored in winning the war, but the attacks occurred around the coastal waters of Çanakkale Strait and Gallipoli Peninsula and sinking of the opposer's ships and submarines can be evaluated as a significant information which is a proof that the strait can not be surpassed. If the enemy naval forces could not be kept down and as a result of this, their willing to arrive at İstanbul had come true, the success in Gallipoli campaign was not able to obtain.

That can be stated that all arrangements planned by the Entente Powers on succeeding in war are primarily about the passing the Çanakkale Strait. Since the enemy forces and submarines have been stopped with severe damage or sunk, there have achieved success in naval battles and it was accepted by all the enemy forces that the strait was impassable. In this success, the powerful emplacements deployed on both sides of the strait and our submarines and besides the mines laid by the Minelayer Nusret had a great effect.

In Naval Warfares, many battleships and submarines owned by Entente Powers were sunk in the Çanakkale Strait and not allowed to drive into the sea of Marmara. Thus, all the plans of Entente Powers aim for conquering İstanbul were interrupted and their will on winning in naval battle has been obstructed.

Key Words: Çanakkale Naval Warfares, Ottoman Empire, Battleship, Submarine

Giriş

Çanakkale Deniz Savaşlarına yakın bir açıdan bakıldığında aslında kuvvetli denizaltılarıyla, kruvazörleriyle, ağır silahlı savaş gemileriyle dikkat çeken çok kuvvetli bir İtilaf donanması göze çarpar. Bu kuvvetlerin asıl amacının hiçbir mayına çarpmadan, boğaz kıyısındaki top ateşlerinden etkilenmeden Çanakkale Boğazını geçip İstanbul'u ele geçirme istekleri birçok kaynakta belirtilmektedir¹. Ancak sonuç istedikleri gibi olmamış, donanmanın zamanın en modern ağır silahlı, en iyi diye tabir ettikleri savaş gemileri teker teker ağır yaralar almış ve birçoğu da Çanakkale Boğazının derin sularında batmıştır. Çanakkale Deniz Savaşları sırasında harp gemilerinin ve denizaltıların savaş sırasındaki pozisyonları, hedefleri ve fiziki durumları birçok yerli ve yabancı kitapta yer almıştır².

¹Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları 1915**. Kültür Yay., No:51, İstanbul 2004, s. 100; F. Charles Roux, **Çanakkale'de Ne Oldu?** Phoenix Yayınevi, Ankara 2007.

²Mete Tuncoku, **Çanakkale 1915 Buzdağının Altı**, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, No:107, Ankara 2005; Victor Rudenko, **Gelibolu Denizden Saldırı**, ed. Mithat Atabay, çev. Dilek Çenççiler, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2009; Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları 1915**. Kültür Yayınları, No:51, İstanbul 2004.

Buna rağmen Çanakkale Boğazının ve Gelibolu Yarımadası kıyı sularının derinliklerinde yatan batıkların sualtındaki son fiziki durumlarına ilişkin bilgi ve yorumlar oldukça az sayıdadır. Batış esnasında tutulan askeri kayıtların gemilerin batışı ile ilgili oldukça ayrıntılı bilgiler verdiği kesindir, ancak gemilerin ve denizaltıların derin sularda batırıldıktan sonraki fiziki durumları ile ilgili kayıtların eksik olduğu söylenebilir. Gemilerin mermi durumları, aldıkları yaranın yeri ve boyutları ile batış esnasında akıntı sonucu aldıkları yatış pozisyonları hakkındaki bazı bilgilerin, gemiler battıktan sonra alınması oldukça güçtür. Özellikle inceleme kapsamında olan bazı savaş batıklarının 30 metre'nin üzerindeki derin sularda batmış olması da araştırmaları zor kılan bir durum teşkil etmektedir. Bu sebeple sualtındaki fiziki durumlarının önemi çalışmada vurgulanmak istenmiştir. Çalışmaların azlığındaki temel sebeplerin derin sularda bilimsel çalışma yapma zorluğu, dalış riskleri ve güvenlik olduğu açıktır. Ayrıca bundan önceki zamanda sualtında hiç incelenme şansı olmayan, derin sularda batmış halde bulunan İtilaf Devletlerinin ve Osmanlı donanmasının savaş gemilerinin hava tüpü veya karışım gaz kullanılarak sualtı video çekimleri yapılmamıştır. Sualtı dalış teknolojisinin 1940'lı yıllarda gelişmeye başladığını aklımıza getirdiğimizde o günkü şartların deniz teknolojisinin ne kadar eksik olduğu dikkatimizi çeker.

Bu zamana kadar gemilerin battıkları mevkiilerde ayrıntılı çalışma yapılamamıştır. Çünkü gemilerin battıkları yerler boğazın akıntısının çok güçlü olduğu, dalış açısından çok risk taşıyan gemi trafiğine açık bölgelerdir. Araştırmada, Çanakkale Savaşları sırasında batırılan İtilaf Devletlerine ve Osmanlı Donanmasına ait olan savaş gemilerinin son fizik durumları hakkında bilgi vermek amaçlanmıştır. Çalışmaya ek olarak ilk kez savaş batıklarının sualtı görüntüleri eklenmiştir. Batıklara zorlukla yapılan riskli dalışlarda elde edilen bu sualtı görüntüleri ile gemilerin battıktan sonraki durumlarına, yara aldıkları bölgelere ve dipte yatış konumlarına ilişkin birçok bilinmeyen bilgi daha açık şekilde dile getirilecektir.

İtilaf Devletleri ve Osmanlı Donanması Açısından Çanakkale Savaşlarındaki İlk Durum, Deniz Savaşları Süreci ve Sonrası

Osmanlı devletinin can damarı olarak düşünülen Çanakkale cephesine, deniz savaşlarının çok öncesinde başkent İstanbul'a giden en kestirme yol olarak bakılmaktadır. Savaş planı İngilizler tarafından hazırlanmıştır. Başkentini ele geçirilmesi İngilizlerin Mısır'da rahatlamasını sağlayacak, Rusya'ya askeri yardımı yapılabilecek ve tarafsız kalan Balkan devletleri

İngiltere lehine karar verebilecekti³. Müttefik donanması komutanı Amiral Carden'ın planına göre; Çanakkale Boğazı girişinde Rumeli yakasındaki Seddülbahir, Ertuğrul ve Anadolu yakasındaki Kumkale, Orhaniye tabyaları tahrip edilecek, Boğaz'ın orta kısmındaki bataryaların tahribi olacak ve Kepez Burnuna kadar olan mayın hatları taranacak, Kilitbahir-Çanakkale hattında bulunan merkez tahkimat tahrip edilip mevcut mayınlar temizlenerek donanmaya yol açılacak, hasara uğratılan tabyaların tekrar faaliyete geçmesi kara birlikleri tarafından önlenecek ve yolu açılacak olan müttefik donanması Marmara'ya girip başkent İstanbul'u ele geçirecekti⁴.

Çanakkale Boğazı'nın savunmasında Boğaz girişi ve merkez iki ana istihkam grubu oluşturulmuştu. Boğaz giriş grubu Rumeli yakasındaki Seddülbahir ve Ertuğrul, Anadolu yakasında Kumkale ve Orhaniye tabyalarından; Merkez grubu Rumeli Hamidiye, Mecidiye, Namazgah ve Değirmen Burnu tabyaları ile Anadolu yakasındaki Anadolu Hamidiye, Mecidiye ile Çimenlik ve Nara tabyalarından meydana gelmekteydi. Boğaz etrafına kurulan tabyaların yeterli olmayacağı düşünülüp yeni tedbirlerin alınması gündeme geldiğinde tahkimatın boğazın içine yapılması önerilmişti. Tahkimatların en önemlisi boğazın mayın hatları ile kapatılmasıydı. Bu sebeple 13 Aralık 1914 tarihine kadar Havuzlar-Kepez Burnu yukarısına (birinci hat), birinci mayın hattının 800 metre gerisine (ikinci hat), Dardanos- Baykuştepe Burnu arasına (üçüncü hat), üçüncü hattın güneyine (dördüncü hat), Anadolu ve Rumeli Hamidiye tabyaları arasına (beşinci hat) ve üçüncü mayın hattının Anadolu tarafına (altıncı hat) olmak üzere toplam 162 mayın dökülmüştür. İlerleyen zamanda bu mayın sayısının 567 mayına kadar arttığı görülür. Boğaz savunmasındaki diğer tedbir ise Boğaz'da bir geminin sabit batarya olarak kullanılması fikriydi⁵.

Uygulanan güvenlik tedbirleri karşılaştırıldığında mayın hattı dökülme fikrinin savaşta Türk ordusuna büyük avantaj getirdiği görülmektedir. Kıyıda alınan tedbirlerin başında top bataryaları gelmekteydi. Ancak bunlar sadece denizaltıyı veya periskopunu gördüklerinde ateş açabilir yetkinlikteydiler. En etkili tedbirlerden bir diğeri Boğaz'ın Nara geçidinde bir denizaltı engel ağı kurulmasıydı. Nara-Bıgalı arasına konulan ağ başlangıçta 40 metre derinliğe daha sonraları 70 metre

³Ahmet Uslu, **Çanakkale 1915**, Seddülbahir 1915 Özel Müzesi Yayınları, İzmir, 2008, s. 16.

⁴Uslu, **Çanakkale 1915**, s.17.

⁵Erdoğan Şimşek, **Çanakkale'de Batırılan Umutlar**, Alp Yayınevi, Ankara, 2007, s.96-100.

derinliğe kadar indirildi. Denizaltı geçişini tamamen engelleyebilmek amacıyla Nara ağının güney tarafına ikinci bir ağ daha konmuştur. Bu tedbirlere ek olarak yük boşaltmak amaçlı Akbaş limanına gelen gemilerin denizaltıların torpidolarından korumak maksadıyla liman önüne bir torpido ağı sabitlenmiştir. Galata Köprüsü de daha sonraki zamanlarda dubalara bağlı bu çeşit ağlarla emniyete alınmıştır. Denizaltıların torpidolarına karşı alınan bir diğer tedbir ise yüklerini boşaltmakta olan gemilerin bordalarına, her iki bordasına saç levhalar asılmış mavnalar yanaştırmaktır. Bu savunma şekli sayesinde Burgaz'da yükünü boşaltmakta olan Bithynia adlı Avusturya vapuruna bir denizaltı tarafından atılan üç torpidodan ikisi bu saç levhalara çarparak patlamıştır. Bunlara ek olarak taşıt gemileri emniyete alınmış, karakol hizmeti sağlanmış ve gözetleme istasyonları kurulmuştur. Denizaltılarla mücadelede deniz uçaklarının kullanılması ve yine bu amaçla bombacı grupların teşkil edilmesi gibi tedbirler de uygulanmıştır⁶.

Marmara Denizi, sahillerindeki köylerin azlığı nedeniyle gözetleme imkanının olmaması, müttefik denizaltıları için saklanmaya müsait koylar barındırması gibi sebeplerden dolayı kaynaklarda denizaltı hareketi için çok uygun yer olarak isimlendirilmiştir⁷.

10 Ağustos 1914'te Akdeniz'de İngiliz gemilerini batıran ve bazı limanları bombalayan Yavuz ve Midilli gemileri (Goeben ve Breslau) Çanakkale Boğazı önlerine geldiler. İngiliz donanması tarafından izlendikleri için çareyi Osmanlı limanlarına sığınmakta aramışlardı. Gemiler alman subaylar ve diplomatların girişimleri ile Türk karasularına alınmıştır ve boğaz geçişlerine izin verilmiştir. 11 Ağustos 1914'te Alman gemileri ardından boğaz girmek isteyen İngiliz donanmasına izin verilmemiştir. 29 Ekim 1914 tarihine baktığımızda Karadeniz'e çıkarak Rus limanlarını bombalayan Yavuz ve Midilli gemilerinin Osmanlı imparatorluğunu istemeden savaşın içine soktuğunu görmekteyiz. 3 Kasım 1914'te bombardımana misilleme olarak İtilaf donanması boğaz önlerine gelerek birçok bataryamızı top ateşine tutmuş ve ağır kayıtlar vermemize sebep olmuştur⁸. Savaşların başlangıcında işe yarar tek gemi Osmanlı donanmasının göz bebeği Mesudiye idi.

Savaşın ilk zamanları incelendiğinde aslında boğazı ilk zorlayan gemilerin düşman denizaltıları olduğu ve onların Osmanlı savaş

⁶Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları 1915**, Kültür Yayınları, No:51, İstanbul 2004, s. 38-41.

⁷Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları 1915**, s.42.

⁸Uslu, **Çanakkale 1915**, s.18-20.

gemilerinden bazılarını batırdığı görülür. 13 Aralık 1914 günü İngiliz denizaltısı B-11 Sarısığlar mevkiinde sabit batarya olarak görev yapan Osmanlı savaş gemisi Mesudiye'yi batırmıştır. 15 Ocak 1915 günü ilk devriye seferinde Saphir denizaltısı boğaza giriş yapmıştır. Tıpkı B-11 gibi mayın hatlarını geçerek seyire devam eden Saphir de ilerleyen saatlerde kaybedilen müttefik donanma gemilerine dahil olmaktadır⁹.

1 ile 14 Mart arasında 18 Mart saldırısı ile ilgili sürekli planlar yapılmış, türk mevzileri topa tutulmuş ve mayın temizleme denemeleri gerçekleştirilmiştir. 14 Mart'a kadar düşman kuvvetlerine ait olan gemilerden Canopus, Cornwallis, Swiftsure, Queen Elizabeth, Inflexible, Prince George, Vengeance, Albion, Majestic, Gaulois, Bouvet, Agamemnon ve Charlemagne her biri belirli bir mevzi üzerinde yoğunlaşarak sürekli Boğaz kıyılarını topa tutmuşlar ve mayın temizleme hareketlerine destek vermişlerdir¹⁰. 14 ile 18 mart arasında mayın temizleme amaçlı çalışmalar yapıldıysa da genellikle başarısız olmuştur. Bazı noktalar için deniz uçakları kullanılmış ve taranan noktaların mayın bakımından temiz olduğu bildirilmiştir¹¹.

18 Mart 1915 günü saat 08:30'da düşman donanması boğazdan içeri girmeye başladı. Boğazın her iki yakasında mevki alan Osmanlı ordusu askerleri uzaktan yaklaşan harp gemilerinin direncini kırıp onları durdurmayı amaçlamıştı. 19 Şubat 1915'te boğazın her iki tarafını ağır ateşe maruz bırakan itilaf donanması Türk mevzilerinin tamamen sustuğunu ve Boğazı rahatça geçebileceklerini düşünmekteydi¹². Düşman donanmasının gemi mevcudiyetine baktığımızda 9 Dretnot, 14 Zırhlı Kruvazör, 34 Kruvazör, 64 Torpil gemisi ve Torpil tarayıcı, 14 denizaltı olarak dikkatimizi çekmektedir¹³.

İngiliz savaş gemilerinden Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible en güçlü birinci grup zırhlılarını oluşturuyordu.

İkinci grupta Fransız savaş gemileri Gaulois, Charlemagne, Bouvet ve Suffren zırhlıları bulunmaktaydı. Üçüncü grup İngiliz zırhlılarını ise Prince George, HMS Irresistible, Majestic, Triumph HMS Ocean;

⁹Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.25.

¹⁰Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.45-52.

¹¹Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.53.

¹²Ahmet Esenkaya, **Çanakkale Savaşında Türk-Alman Birlikteliği**, Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ, Sayı: 6-7, Bahar-Güz 2008, s. 18.

¹³Ahmet Altıntaş, **Belgelerle Çanakkale Savaşları**, Atatürk ve Çanakkale Savaşlarını Araştırma Merkezi Yayınları, No: 5, Çanakkale 1997, s.25.

Vengeance, Albion, Swiftsure, Cornwallis ve Canapos oluřturuyordu¹⁴. Müttefik kuvvetlere ait savaş gemileri, boğazın akıntılı sularında son sürat ilerliyor ve İstanbul'a varıp başkenti ele geçirme planları yapıyorlardı. Osmanlı askerlerinin savaşın kazanılmasına dair umutları, düşman gemilerinin Nusrat mayın gemisi tarafından döşenmiş olan mayınlara çarparak batması yönündedir.

Ege Denizi'ndeki girişten boğazın dar kısmına kadar mevzilenmiş şekilde hazır bekleyen Türk askerlerinden oluşan üç savunma grubu vardı. Birincisi, Çanakkale Boğazı'nın iki yakasında dış savunma birimi olarak faaliyet gösteren Kuzeyde Seddülbahir ve güneyde Kumkale bataryalarıydı. 4 adet uzun menzilli ve 20 adet orta menzilli toplar ile komuta almışlardı. Orta savunma Çanakkale Boğazı girişi ile Kepez arasında düzenlenmişti. Alan bataryaları ve 7 orta menzilli top burada bulunuyordu. Boğazın içindeki asıl iç savunma, batı ya da Gelibolu kıyısındaki Kilitbahir'de ve Asya yakasında Çanakkale'de gruplanmıştı. 80 adet topun yalnızca 8 tanesi uzun menzilliydi. Mayınlı bölgelere gelmeden önce düşman donanmasının savaş gemilerinin uzaklaştırılması gerekliydi. Mevzilenen toplar gemilere hasar verip uzaklaştırmak ve mayınları korumak için, mayınlar ise boğazın geçilmesini önlemek amacıyla kullanıldı¹⁵. 559 ile 567 civarında toplam 176 hatta mayın döřenmişti¹⁶. Aslında kaderin değişmesinde en büyük rol bu mayınlara aittir.

Agamemnon ve Inflexible defalarca top mermileri tarafından vurulup ağır yaralar almış ve çok sayıda kayıp yaşanmıştır. Üst güvertesinden dumanlar yükselen ve 30 derece yatan Bouvet Fransız savaş gemisi, sulara gömülen ilk ağır zırhlıydı. 14:30'da Vengeance, Albion, Irresistible ve Ocean, Swiftsure ve Majestic desteği ile tabyalarda hasar veriyordu. Inflexible mayına çarptı. Bunun sonucunda ağır hasar aldı ve Bozcaada'ya döndü. Inflexible ardından gelen Irresistible ile yanında destekçi olan Ocean zırhlısı da Nusrat mayın gemisi tarafından döşenen mayınlara çarparak ağır yara aldı. Kuvvetli boğaz akıntısının sürüklenme etkisi sonucu saat 19:30'da Irresistible, saat 22:30'da da Ocean Çanakkale Boğazı'nın derin sularında battı.

Bu ana kadar 3 gemi kaybedilmiş 3 gemi de hizmet dışı kalmıştı. Gemi özelliklerine dikkat edildiğinde en ağır savaş kruvazörleri oldukları

¹⁴Çanakkale Boğaz Komutanlığı, **Çanakkale Deniz Savaşları 1915**, s.46.

¹⁵Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.32.

¹⁶Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.33.

açıkça görülmektedir¹⁷. Aslında Çanakkale Deniz Zaferindeki başarıda bu kısmın payı oldukça fazladır. Çünkü düşman donanmasının o zamanın şartlarındaki en iyi zırhlılarının bazıları ağır hasarlar alarak hizmet dışı kalmış ve aralarından birkaçı ise batırılmıştır.

19 Mart Cuma günü saat 09:30'da Amiral de Robeck başkanlığında durum değerlendirmesi için kaptanlar ile bir toplantı ayarlanmıştı¹⁸. Ancak bu andan sonra hiçbir planın hiçbir zeki hareketin mükemmel işlemeyeceği söylenebilir.

Nisan 1915'e kadar olan tarihte müttefik kuvvet komutanları ve onların Denizcilik Bakanlığı arasında sürekli, Çanakkale Boğazı'nın aşılmasına dair taktikler üzerine konuşmalar yapılmıştır. Uygulanacak tedbirlerin oluşacak olan muhtemel engeller ile nasıl bağlantı göstereceği tartışılmıştır. Nisan ayının ilk haftalarında da tüm mayın tarama işlemleri durdurulmuştur. Bu andan itibaren artık Boğazı geçmenin ve başkent İstanbul'u ele geçirmenin tek yolunun Denizaltı faaliyetleri olduğu belirtilebilir. Ancak en büyük umutların bağlandığı AE2 denizaltısı da Gelibolu sularında batırılacak ve savaşın Türk askerleri tarafından kazanılmasına dair pek çok olumlu başarı elde edilecektir. Savaşın sualtı kısmında kronolojik sırada denizaltılardan bahsederken belirtmeliyiz ki, savaş sırasında birçok denizaltı Çanakkale Boğazı'nın suları altında saklanmış ve birçok gemi batırmıştır. Bu gemiler arasında Osmanlı gemileri de Müttefik gemileri de yer almaktadır.

17 Nisan 1915'te E-15 İngiliz denizaltısı B-11'den sonra boğaza giren ikinci denizaltı idi. E-15 kıyı tabyalarından aldığı ağır hasar sonucu karaya oturmuş ve terk edilmiştir. Avustralya'nın AE-2 denizaltısı, Çanakkale Boğazı'nı ilk geçen denizaltı olarak bilinmektedir. 30 Nisan 1915 tarihinde Karabiga Kuzey'indeki Karaburun, Erdek ve Paşalimanı çevresinde gözlemlendiği ihbarını alan Sultanhisar torpidobotu denizaltıyı bulmak için bu bölgede devriye gezmeye başlamıştır. AE-2 tespiti edildikten sonra torpidobotun saldırılarından birçok isabet almıştır. Hasar alan AE-2 sualtında kalamayarak su üstüne çıkmış, teslim olmuş ve olduğu yerde batırılmıştır. E-14 İngiliz denizaltısı Marmara deniz'ine giren ve geri dönen ilk denizaltı olarak bilinir. Denizaltı 27 Nisan 1915'te Bozcaada'dan ayrılarak Marmara denizindeki ilk görevine başlamıştır. Kepez'deki ilk mayın hattını sorunsuz geçen E-14, 30 Nisan 1915'te

¹⁷Rudenko, *Gelibolu Denizden Saldırı*, s.54-57.

¹⁸Rudenko, *Gelibolu Denizden Saldırı*, s.58.

Mürefte yakınlarında Nur-ül Bahir gambotunu batırmıştır. 19 Mayıs 1915 tarihinde mayın hatlarından hasar alamadan geçerek bir Fransız destroyerı yakınlarında su üstüne çıkan E-14 destroyer eşliğinde Bozcaada'ya geri dönmüştür. E-11 İngiliz denizaltısı 23 Mayıs 1915'te barut fabrikalarını korumayla görevli olan Peleng-i Derya Gambotunu vasattan isabet ettirdiği torpido ile batırdı. Tekirdağ'a giderken iskelede bağlı bulunan Hünkar İskelesi Feribotunu batırmıştır. Daha sonra İstanbul Boğazı'na yönelen E-11, 28 Mayıs 1915'te Bandırma Yük gemisini, üç boğaz feribotu ve Akhisar torpido botu konvoyuna saldırma kararı vermiştir. E-11 İstanbul Boğazının bu derece yakınlarına gelen ilk denizaltı özelliği taşır. Saldırı esnasında E-11 tarafından batırılan Bandırma Gemisinin kaybı Osmanlı ordusu için ağır bir kayıp olarak bilinmektedir. 29-30 Mayıs 1915'te E-11 Bandırmaya varmış, rıhtımda İstanbul'a mühimmat taşıyan Madeleine Rickmers Gemisinin yara almasına neden olmuştur. Üsse dönüş yolunda Nara civarlarında E-11 demirli gemilere muhafızlık yapan Ceyhan'ı tespit etmiş ve attığı torpido ile gemiyi batırmıştır. Kilitbahir önlerinde mayına takılan denizaltı tornistan ile mayından kurtulmuş ve Seddülbahir yakınlarında satha çıkararak üsse intikal etmiştir. Marmara çevresinde en çok başarı kazanan denizaltı olarak bilinen E-11, Viktorya Kros Nişanı ile ödüllendirilmiştir. İlerleyen tarihlerde E-14 ve E-11 denizaltıları iki sefere daha çıkmışlardır. Bu görevlerde de birçok Osmanlı gemisine ve kara istasyonuna hasar vermişlerdir. E-12, E-2, E-7, H-1 ve E-20 denizaltıları da Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara'da faaliyet gösteren denizaltılardı. Bunlardan E-12, E-2 ve H-1 başarılı görevlerden sonra üsse sorunsuz dönüş yaparken, E-20 ile E-7 denizaltıları UB-14 Alman denizaltısı tarafından batırılmıştır¹⁹.

Deniz savaşları zamanında Alman ve Fransız denizaltıların Çanakkale Boğazı'ndaki faaliyetleri de ağırlığını oldukça hissettirmişti. Alman denizaltılarının Türk Donanmasına yardım amacıyla savaşa gönderilmesi adına ilk fikirler 1915'in ilk aylarında ortaya atılmıştı. Art arda iki önemli savaş gemisini batırarak itilaf donanmasına önemli bir maddi ve manevi hasar veren U-21, Boğaz'a giren ilk Alman denizaltısıydı. Triumph ve Majestic gemilerinin batırılışı ile bilinen denizaltı, Boğaz'da Türk Donanmasına büyük katkı sağlamıştır²⁰. UB8 de UB sınıfı denizaltılardan Boğaz'a giriş yapabilen ilk denizaltıydı ve U-21'den

¹⁹Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.59.

²⁰Otto Hersing, **Çanakkale Denizaltı Savaşı**, çev. Bülent Erdemoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s. 17.

birkaç gün sonra Boğaz'a girebilmişti. UB8 ve UB7 denizaltıları Boğaz'da çok etkili faaliyet gösterememişler ve İstanbul'a dönmüşlerdi²¹. UB3 denizaltısı Çanakkale'de görev yapamayan denizaltılardan. Kaynaklarda iz bırakmadan kaybolduğu rapor edilmektedir. UB7 denizaltısı bir Rus deniz uçağı tarafından 23 Mayıs 1916 tarihinde batırılmıştır²².

UB14'ün, diğer UB sınıfı denizaltılarla karşılaştırıldığında daha etkin rol aldığı görülebilir. Southland nakliye gemisini, E20 denizaltısını ve Rus savaş gemisi Panteleimon batırmıştır. Bu tarihten sonra UB sınıfı denizaltıların Boğaz'daki operasyonlarda çok yeterli olmadığına karar verilmiş ve bu tip denizaltılar bir daha Çanakkale'deki operasyonlarda İngiliz ve Fransız kuvvetlerine karşı kullanılmamıştır. UC sınıfı denizaltılar UB tipi olanlardan sonra kullanıldılar. UC14, UC15 ve UC13 aktif rol alan denizaltılar olarak nitelenebilir. Bunlardan UC13, Türk Bayrağı taşıyarak seyreden İtalyan gemisi Sahina Noria'yı batırması ve Karadeniz'e ilk ulaşan Alman gemisi olmuştu²³. UB44, UB42, UB45 ve UB46 mayına çarpıp batan ya da iz bırakmadan kaybolan denizaltılar olarak söylenebilir²⁴.

Savaş süresince Çanakkale Boğazı'na dört Fransız denizaltısı girmiştir. Bunların tümü etkisiz hale getirilmiştir. Saphir, Joule ve Mariotte denizaltıları döşenen mayınlar ve bataryaların yoğun atışları sonucu batırılmıştır. Turquoise denizaltısı da Boğazı geçme teşebbüsünde bulunan ancak kıyı topçularının atışlarıyla hasar görerek esir alınmıştır. Denizaltılar faaliyet süreleri boyunca 2 nakliye gemisi, 5 buharlı tekne ve 14 yelkenli batırmışlardır²⁵.

Genel olarak bakıldığında Alman ve İngiliz denizaltılarının savaş süresince daha etkin bir konum sergiledikleri görülür. Birinci Dünya Savaşı öncesine ve harp sonrası döneme bakıldığında denizaltıların stratejik amaçlı silah olarak kullanıldıkları ve aldıkları görevlerde başarıya ulaştıkları söylenebilir. Hayalet gemiler olarak da adlandırılan denizaltılar kilit noktalarda önemli adımlar atmışlar ve savaşın seyrinin değişmesinde temel rol üstlenmişlerdir.

²¹Rudenno, *Gelibolu Denizden Saldırı*, s.130-138.

²²Çanakkale Boğaz Komutanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, s.49.

²³Rudenno, *Gelibolu Denizden Saldırı*, s.140-144.

²⁴Çanakkale Boğaz Komutanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, s.49.

²⁵Çanakkale Boğaz Komutanlığı, *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, s.47-48.

Deniz ve Kara Savaşları Sırasında Batırılan Düşman Gemileri ve Su Altındaki Şu Andaki Durumları

Saphir Denizaltısı

Eylül 1914 tarihinde Joule, Saphir ve Mariotte denizaltılarından oluşan küçük bir Fransız kuvveti Midilli adasında toplanmıştı. Temel amaçları Çanakkale ablukasını güçlendirmektir. Fransız denizaltısı Saphir bu amaçla 17 Aralık 1914'te Bozcaada'ya gelmiştir. İlk seferini 15 Ocak 1915 tarihinde gerçekleştirmiştir. Denizaltı, mayın tarlalarının altından bir kazaya uğramadan geçerek Nara açıklarında periskop derinliğinde yüze çıkmıştır. Bu sırada Çanakkale Motorbotu İsa Reis gambotu tarafından görülür. Bunun üzerine tekrar dalışa geçen denizaltıya ateş açılır. Malta'da acele ile tamir edilmiş olmasına rağmen denizaltı yaklaşık 60 metre derinlikte dibine oturur ve sızıntıları durduramaz. Akan bataryalardan çıkan zehirli gazın yayılması nedeniyle kaptanın başka seçeneği kalmaz ve suya çıkararak telsim olur²⁶. En son, balast tanklarının boşaltılması sonucu Saphir, Çanakkale Boğazı'nın derinliklerine terk edilmiştir²⁶.

Batığın 56 metre derinlikte konumlandığı ve gövdesinin yaklaşık %75'inin kuma gömülü olduğu gözlenmektedir. Gemi incelendiğinde hava (oksijen) tanklarının hala sağlam olduğu dikkati çekmektedir. Gemi yapım yılı ve gemiye ait diğer bilgi yazılarının günümüze kadar silinmeden kaldığı görülmektedir. Geminin kış kısmı çürümüştür ve üst ön tarafında da çatlaklar bulunmaktadır. Geminin dip bölgede, başı Güney Batıya, kış kısmı ise Kuzey Doğu'ya doğru kıyıya paralel şekilde yattığı görülür. Gemi güverte kısmı üzerine doğru ters dönük durumdadır. Bu nedenle de lombar kapağı gözükmemektedir. Gemi etrafında, ne oldukları tam olarak anlaşılamayan varil şeklindeki büyük silindireler bulunmaktadır. Yüzeyde yaklaşık 3,5 - 4 mil hızında ve 30 metre derinliğe kadar devam eden hızlı bir akıntı mevcuttur. Yüzey akıntısı dipte yaklaşık 1,5 mil hıza kadar düşmektedir. Dip kum yapılıdır ve sualtındaki görüş ilkbahar aylarında yaklaşık 5 metredir²⁷.

²⁶Bernd Langensiepen., Ahmet Gülerytiz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Kaptan Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 34; ayrıca bkz., Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.28 ve s.47;

²⁷Bu konuda bilgisine başvurulmuş; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

Irresistible

Saat 15:00'te Rumeli tabyası arkasında büyük bir yangın çıkmıştı. Yangın sonrası Rumeli Hamidiye Tabyası ateşini kesmişti. Tam bu sırada HMS Ocean ateş etmekte olan Kilitbahir'deki Rumeli Namazgah istihkâmı'nı bombardımana başladı. Rumeli ve Anadolu Mecidiye Tabyaları ateşlerini bu kez de HMS Irresistible üzerinde yoğunlaştırdılar²⁹. Atılan bir mermi arka bacasını parçaladı ve bir diğeri ise su kesiminin altına isabet etti²⁸. Gemi, tabyalardan ayrıca bir mermi yarası aldıktan hemen sonra saat 15:35'de Nusrat'ın döktüğü bir mayına çarptı²⁹.

18 Mart 1915'te aldığı ağır hasarlar sonucu battı. En sığ yeri 55, en derin kısmı ise 65 metre derinlikte gözlenmektedir. Geminin battıktan sonra güvertesinin kıyıya paralel, kış kısmının ise boğaza doğru konumlandığı görülmektedir. Gemi güverte kısmı tam olarak kapanmamış ve yaklaşık 45 derecelik bir açı olarak konumlanmıştır. Bu eğiklik sayesinde iç bölümleri rahatlıkla incelenebilmiştir. Dip yapısı yarı kum, yarı balçık yapıda olup dibe herhangi bir temasta ani bulanıklılık oluşmaktadır. Geminin muhtemel mayın çarpmasından oluşan yarasından geçildiğinde ya da 45 derecelik açı yapan güverte kısmı boşluklarından içeri girildiğinde geminin topları net bir şekilde gözükmektedir. Gemi yarayı sancak güverte kısmından almıştır. Yara yaklaşık genişliği 5 metre olan oldukça büyük bir deliktir. Mermilerinin ve toplarının etrafa yayılmış olduğu görülmektedir. İç kısma alttan girildiğinde mermi deposu gözükmektedir. Gemi bütün bir haledir ve parçalanmamıştır³⁰.

Triumph

İngiliz Savaş gemisi Triumph, Kara Harekatı öncesinde müttefik donanmasının diğer savaş gemilerine destek görevinde bulunmuştur. 18 Mart 1915'te büyük saldırıya kilitlenmiş olan Amiral de Robeck ilk gemi grubunu yönlendirmişti. Queen Elizabeth, Agamenon, Lord Nelson ve Inflexible, önlerinde hafif tarayıcılarla donatılan destroyerler ile Çanakkale Boğazı'na girmişti. Kuzey tarafı Prince George ve Güney tarafı Triumph gemileri korumaktaydı. Triumph bu saldırılar süresince Asya kıyısından atılan havan topu ateşlerini engellemiştir³¹.

²⁸Fikret Günesen, **Çanakkale Savaşları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 1986, s.80.

²⁹Murad Hatip, "Gittiler, Geçemediler, Geçemeyecekler," **Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi**, sayı: 595 Ankara, 2006, s. 8.

³⁰Bu konuda bilgisine başvuru; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

³¹Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.54.

18 Nisan 1915 tarihinde Triumph'a mayın taranan bölgenin ötesine geçmeden, daha sonraları B-11 denizaltısı olduğu anlaşılacak olan denizaltıya ateş edilmesi emredilmiştir. Denizaltı görülememiştir ve bombardıman başarısız olmuştur³².

İtilaf devletleri donanması 18 Mart 1915 tarihinde aldığı ağır yenilgiden sonra Boğazın denizden geçilemeyeceği kanısına varmıştır. Amiral De Robeck, Orgeneral Sir Ian Hamilton ile yaptığı görüşmeler sonrasında bu durumu Deniz Bakanlığı'na bildirmiştir. Bu girişimlerin sonucunda da geniş çaplı bir çıkarma hareketına karar verilmiştir³³.

Kara çıkarma hareketına katılan gemilerden birisi Triumph idi ve çıkarmayı top ateşiyle desteklemekten sorumluydu³⁴. 25 Mayıs 1915 günü U-21 denizaltısı Triumph ile karşılaşmıştı. Aralarında 275 m mesafe vardı. Torpil ateşlendi, savaş gemisi pruvasından ağır yara aldı ve kısa zaman içinde battı³⁵.

En sığ noktası olan kış bölümü 64, en derin olan baş kısmı ise 72 metre derinlikte gözlenmektedir Geminin karinası Güney Batı eksenine dönük durumludur ve batığın etrafı şilt ve kavkı kaplıdır. Bu durum, geminin batış esnasında sancak kış makine dairesinden yara aldığını ve hızla batarken ters döndüğünü göstermektedir. Gemi günümüze kadar geçen süre boyunca bozulmadan kalmıştır. Kuvvetli sualtı fenerleri kullanılarak geminin makine dairesi yarısından geçip içine girildiğinde tarotlar göze çarpmaktadır. Geminin mühimmatından olan toplar ve top mermileri göze çarpmaktadır. Yüksek basınç nedeniyle lombuz pencerelerinin patlamış olduğu ve aradan geçen onca uzun yıl boyunca etrafını denizel canlıların sarmış olduğu görülmektedir. Batığın dip bölgesi özellikle Eylül aylarında 20 metreye kadar varan bir net görüş uzaklığına sahiptir. Ancak batığın bazı kesimlerinde derin sudan kaynaklanan bir loşluk dikkat çekicidir. 25 metre derinliğe kadar yaklaşık 2,5 mil hızında hissedilebilen kuvvetli akıntı dip bölgede yaklaşık 0,2 ile 0,4 mil hızına kadar düşmektedir. Su sıcaklığı bu ayda dip bölgede 19, yüzeyde ise 25 derece olarak ölçülmektedir. Batığın yara aldığı sancak kış makine dairesine bakıldığında ilginç bir durum göze çarpmaktadır. Bu gibi, torpil sonucu gemilerin üzerinde açılan yaralarda torpilin çarpma şiddeti ve oluşturduğu basınçtan dolayı gemi saçlarında içe dönük bir kıvrılma gözlenmektedir. Çünkü torpil çarpıp içeri girme

³²Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.66.

³³Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.59.

³⁴Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.82.

³⁵Rudenno, **Gelibolu Denizden Saldırı**, s.152.

esnasında saçı içine doğru bükür. Triumph gemisindeki yaraya dikkatlice bakıldığında gayet büyük bir yara olduğu ve saçın dışa doğru bükülme gösterdiği dikkati çekmektedir. Bu durum da akıllara, torpilin gemiye çarpıp patlamasıyla beraber iç kısımdaki makine dairesinde de bir patlama veya benzeri bir durum yaşanmış olabileceğini akla getirmektedir. Patlamanın, sancak kış makine dairesinde oluşmuş olması ve etraftaki top mermilerinin konumu sebebiyle bu bölgenin, geminin mermi deposu olabileceğini ve bu dışa dönük saç kıvrılmasına neden olan patlamanın mermi deposu patlamasıyla aynı anda yaşanmış olabileceği düşünülmektedir. Su altında yaklaşık 20 metre görüş mesafesinde yapılan net incelemeler sonucunda yakıt sızıntısına rastlanılmamıştır. Ek olarak geminin korozyona uğramadığı, aksamalarında çürüme ve parçalanma olmadığı da söylenebilir³⁶.

Majestic

18 Mart 1915'in ağır deniz savaşlarının üzerinde yaklaşık bir ay geçmiş olmasına rağmen Çanakkale Boğazı suları hareketli idi. 27 Mayıs 1915 günü saat 06:45'te Seddülbahir'den bomba sesleri duyulmaktaydı. U-21 Alman denizaltısından atılan bir torpil sonucunda Majestic, Seddülbahir önlerinde batmıştır³⁷. Bu olay, İngilizlerin büyük gemilerini artık bombardıman bölgesinden çekme kararı almaları gibi önemli bir tarihsel durum meydana getirmiştir.

En sığ yeri 18, en derin yeri 23 metrede gözlenir. Gemi, kış üstü konumlanmıştır. Su derinliğinin sığı olması sebebiyle batış esnasında dönme imkanı bulamadığı ve karinası üzerine direk oturduğu anlaşılmaktadır. Gemi uzun yıllar İngiliz, Alman ve İtalyan hurda şirketleri tarafından yağmalanmıştır. Bu nedenle de geminin sadece kış kısmı ve üzerindeki demir yığınları dikkati çekmektedir. Geminin üst kısmının hurdacılar tarafından tamamen talan edildiği izlenmektedir. Gemi karinası incelendiğinde etrafa saçılmış şekilde bulunan top mermileri ve geminin top tarotları görülmektedir. Ayrıca su yüzeyine çıkarıldığında hala yanabilir özellikte olan barutlar dikkat çekmektedir. Gemi üzerinde çok fazla demir çıkıntısı, çürümüş ağlar ve balıkçı oltaları gözlenmektedir. Yüzeyde yaklaşık 2-3 mil hızındaki akıntı dip bölgede azalarak yaklaşık 1,5-2 mil hıza düşmektedir³⁸.

³⁶Bu konuda bilgisine başvuru; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

³⁷Fikret Günesen, **Çanakkale Savaşları**, s.202.

³⁸Bu konuda bilgisine başvuru; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

ANZAK Su Batığı

ANZAK su batığı kara hareketinde tuz gölü tabyaları ile Barbaros ve Turgut Reis gambotlarının aşırma atışları ile batırılmıştır. Kara hareketi sırasında askeri gemilere su ihtiyacı karşılayan bir gemi olarak bilinmektedir. Bünyesinde tuzlu deniz suyunu arıtıp içme suyu haline getiren özel depoları mevcuttur. K14 üstü pozisyonda 14 metre derinlikte bulunmaktadır. Batığa yaklaşırken 8 metre derinlikten aşağı bakıldığında 6 adet su deposu gözlenir ve geminin baş tarafının depoların kapladığı alana göre çok uzun olduğu gözlenmektedir. Geminin baş kısmı su arıtma depolarının kapladığı alanın yaklaşık 2 katı bir alana yayılmıştır. Dikkatli incelemeler sonucunda gemi karinasının birçok bölgesinin kum içine gömülü olduğu bir kısmının da kırılarak destek demirlerini açığa çıkardığı görülmektedir. Genel haliyle su arıtma depolarına dikkatlice bakıldığında bir kısmının eski halini tamamen koruduğu bir kısmının ise üzerinde derin yarıklar, patlamış kapaklar ve delikler olduğu dikkati çekmektedir. İskele tarafında gemiyi neredeyse ikiye ayırmış çok büyük bir çatlak vardır.

Geminin buradan ağır bir isabet aldığı tahmin edilmektedir. Su arıtma depolarında suyun geçtiği ince su boruları günümüze kadar bozulmadan ulaşmıştır. Depolardaki derin yarıklar aldığı yara izlerini gösteren kanıt niteliğindedirler. Batık, uzun yıllardır dip bölgede olması nedeniyle etrafında birçok denizel canlıya yaşam alanı oluşturmuş olduğu görülür³⁹.

Lundy

1908 yapımı 188 tonluk bir İngiliz şirkete ait balıkçı gemisi olarak bilinmektedir. İngiltere’de üretilmiştir. Kara çıkarma hareketi esnasında Suvla körfezine demirlemiş olan gemilerdendir. Mayın tarama görevi üstlenmiştir. Bazı kaynaklarda balina avlama gemisi, trol gemisi ve kargo gemisi olarak bildirilmektedir. Kaynaklara göre Lord Kitchener’ın İngiliz bakanlar kuruluna verdiği çekilme önerisini Fransa ve Rusya destekleyince 7 Aralık 1915’te İngilizler, Arıburnu ile Suvla körfezini kesin olarak boşaltma kararı aldılar. İngilizler geri çekilirken pek çok savaş donanımını da geride bırakmışlardır. Suval Körfezi’nden Arıburnu’na kadar olan bölgede 5 büyük gemi ve 60’dan fazla nakliye

³⁹Bu konuda bilgisine başvurulmuş; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

sandalı batırılmıştır. Lundy, İngiliz ve Anzakların kaçarken batırdıkları gemilerden biridir⁴⁰.

Gemi 14 metre derinlikten sonra gözükmeye başlar. Karina üstü konumlanmıştır. Dip derinliği 28 metredir. Gemi kıyıya paralel şekilde başı Kabapete limanını Kıç kısmı da Büyük kemikli burnunu görecektir şekilde sabitlenmiştir. Gemide bariz torpil veya mayın yarasına rastlanmamaktadır, ancak kıç sancak tarafındaki kaptan köşkü bölümlerinin aşırı tahrip olduğu dikkat çekicidir. Demir burkulması gibi tahribatların oluşu bir patlama durumu meydana geldiğini düşündürmektedir. Gemi ortalarına doğru lumboz kapakları ve iskele, sancak kapakları gözükmeye başlamaktadır. Gemi üzerindeki top başı kesik olsa da çok fazla bozulmadan günümüze ulaşmıştır. Kapı ve pencereler bariz gözükmektedir. Gemi içine girildiğinde ranza tipi yataklara rastlanmaktadır. Buharlı bir gemi olmasından dolayı balçık kum içinde eski kömür kalıntılarına rastlamak mümkündür. Tarotlar güverte kısmında hemen dikkati çekmektedir. Makine dairesine inen pencerelerin kırık olduğu ancak demir aksamın zarar görmemiş olduğu söylenebilir. Pervanesi halen üzerinde bozulmamış şekilde durmaktadır. Dipte görüş mesafesi yaklaşık 20 metredir. En dip bölgede hafif dip akıntısı hakimdir. Geçen yıllar boyunca batığın üzerini birçok denizel canlının kaplamış olduğu görülür⁴¹.

Batırılan Osmanlı Gemileri

Ceyhun

Gemi üzerinde torpil yarası olduğunu düşündüğümüz bir yara mevcuttur. Kıç Güney Batıya; baş boğazın Asya kıyısına bakar konumlu olarak sabitlenmiştir. Geminin direği ve güvertesi ilk yıllar yüzeyde olduğu için yerel dalgıçlar tarafından alınmış ve Direği, Çanakkale Yapıldak köyündeki evlerin yapımında kullanılmıştır. Geminin posta tahtaları (kalasları) Yapıldak'ta askeri hastane yapımında kullanılmıştır. O günlerin piyasasındaki ağaç ürünleri eksikliği bu bilgilerin ışığında daha da iyi anlaşılmaktadır. En sığ kısım 16, en derin dip bölgesi ise 22 metre derinliktedir. Batık genel olarak incelendiğinde birçok kısmının kumun altında kaldığı bu nedenle de kolay ayırt edilemediği görülür⁴².

⁴⁰<http://www.turkiye-wrecks.com/lundy.html>; ayrıca bkz., Y. Fehmi Şenok, **Türkiye Dalış Rehberi**, İstanbul 2002.

⁴¹Bu konuda bilgisine başvuru; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

⁴²Bu konuda bilgisine başvuru; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

Mesudiye

Mesudiye zırhlısını değerli yapan Kardif kömürleridir. Çünkü kaynaklarda belirtildiğine göre hiçbir savaş zırhlısı sabit batarya olarak görev almamalı aksine bir kale gibi savaşmalıydı. Ancak gelen emirler Kepez Burnu Sarısığlar mevkiinde sabit batarya olarak demirlemesi yönündeydi⁴³. 13 Aralık 1914 günü saat 09.35'te İngiliz denizaltısı B-11 800 metre uzaklıkta bulunan iki bacalı, griye boyanmış savaş gemisine bir torpido fırlatmış ve vurulup vurulmadığından emin olmadan derine dalmıştır. Bu hareket sonrası Mesudiye aldığı yara sonucu batmıştır. Mesudiye savaş gemisinin batırılması olayı tarihi önemde olup, deniz savaşlarındaki ilk denizaltı faaliyeti olarak bilinir⁴⁴.

Gemi, baş Kepez limanı kış Çanakkale limanı yönüne bakar istikamette kış üstü batmıştır. En sığ yeri destek kolon direğidir ve 9 metre derinlikte, karina ise 13 metre derinlikte konumlanmıştır. Dip balçık ve kum karışımından meydana gelmektedir. Gemi etrafı dikkatlice gezildiğinde, Mesudiye zırhlısının kendi top mermileri kumun içine hafif batmış bir vaziyette dikkat çeker. Ancak hurdacılar tarafından yağmalanan gemilerden biri olmasından dolayı birçok yerinde demir yığınları göze çarpar. Bu nedenle de torpilin çarptığı yer ve yüzeyde oluşan hasarın meydana geldiği nokta dipte tam olarak anlaşılamamaktadır. Dipte görüş yaklaşık 3 metredir⁴⁵.

Sonu.

Çanakkale Deniz Savaşlarında temel zırhlı güç olarak; kara çıkarmalarında ise destek kuvvet olarak faaliyet göstermiş olan müttefik kuvvetlerin donanmalarına ait birçok savaş gemisi, denizaltı, kruvazör, nakliye ve su gemileri savaşın kazanılması için direnmiş ve görevlerini yerine getirmeye çalışmıştır. Şüphesizdir ki, düşman gemilerinin boğazi geçmede başarılı olmaları bizim tarafımızdan savaşın kaybedilmesi ve başkent İstanbul'un ele geçirilmesi anlamına gelmekteydi. Savaş Türk askerinin galibiyeti ile sonuçlanmıştır, ancak savaşı, genel anlamda bakıldığında her iki taraf içinde çok ağır kayıplar verdiren büyük bir tarihi olay olarak değerlendirmek gerekir. Özellikle müttefik kuvvetlerin

⁴³Oğuz Otaç, *Mesudiye Zırhlısı Osmanlı'nın Son 40 Yılına Tanığı (1874-1914) Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*. Denizler Kitabevi Kaptan Yayıncılık, İstanbul 2005, s. 185.

⁴⁴Rudenno, *Gelibolu Denizden Saldırı*, s.24.

⁴⁵Bu konuda bilgisine başvurulmuş; Mehmet Günaydın, Çanakkale Olimpik Yüzme Havuzu Müdürü, Çanakkale Sualtı ve Cankurtarma Spor Kulübü Baş Eğitmeni ve Antrenörü.

o şartlarda en iyi savaş zırhlıları diye tabir ettikleri gemiler tek tek batırılmıştır. Bugüne kadar sualtında bir dizi tarihsel bilgi gizli kalmıştır.

Çanakkale 1915 ile ilgili tarihi kaynaklara baktığımızda sadece birisinde mevcut bulunan çok değerli bir bilgi dikkatimizi çeker; “Çanakkale Savaşları, bir buzdağının sualtında kalmış bilinmeyen büyük kısmına benzetilebilir.”⁴⁶

Aslında yaşanan deniz savaşları sonrası kaybedilen zırhlılara, denizaltılara ve kara savaşlarında destek amaçlı kullanılan ve batırılan müttefik kuvvetleri savaş gemilerine dair açıklanan ifadelerin çoğunluğuna bakıldığında sadece batılmaya kadar geçen zaman ve batış anı kaynaklarda yansıtılmaktadır. Geçen uzun yıllar boyunca savaş gemilerinin fiziki durumları hakkında nelerin değişmiş olduğu ile ilgili bilgilerin bir kısmı bu ön çalışmada açıkça belgelenmeye çalışılmıştır. Boğazın kuvvetli akıntıları sebebiyle batış anında gemilere ne olduğu veya almış oldukları birkaç torpido yarasının mı onları batırmış olabileceği yoksa farklı etkilerin mi batışlarında etken olduğu gibi önemli bilgilerin bir kısmına bu araştırmada açıklama getirildiği söylenebilir.

Bu araştırmada Çanakkale Savaşlarında batırılan gemilerin son durumları ile ilgili net bilgiler verilmeye çalışılmıştır. Batıkların birçoğunun derin sularda batmış olması bu zamana kadar araştırmaları oldukça zorlaştırmış ve imkanı hale getirmiştir. Deniz teknolojisinin gelişimi ve yardımıyla ancak birkaç savaş batığı fiziki olarak incelenebilmiştir. Hatta bazı batıkların incelemelerinde sualtı gözleminin, batış anındaki durumdan ne kadar farklı olabileceği aynen yansıtılmaya çalışılmıştır.

Şu anki durumuyla değerlendirildiğinde savaşlarda aktif görev alan birçok gemiye güvenlik önlemleri ve dalış riskleri nedeniyle dalış yapılamamaktadır. Halen derin sulardaki savaş batıkları üzerinde yapılan incelemelerin tarihsel boyutta değerlendirmelerinin eksik olduğu söylenebilir.

Bu çalışmada teknik dalış eksiklikleri ve boğazın dalışa engel durumları sebebiyle inceleme olanağı bulamadığımız ancak savaşlar süresince çok etkin konumlarda olan bazı alanlarda ağır hasar meydana getiren Ocean, Bouvet, Joule, Mariotte, Rehber, Elenora gibi gemilere özel planlama ile teknik dalışların yapılması ile birçok tarihsel bilginin daha

⁴⁶Mete Tuncoku, Çanakkale 1915 Buzdağının Altı, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yay., No:107, Ankara 2005.s.134.

güncellenebileceği düşünülmektedir. Ocean gemisi Seddülbahir açıklarında yoğun gemi trafiği etkisinde konumlanmıştır. 57-62 metre derinliklerde bulunmaktadır. Kuvvetli boğaz akıntısı ve derinlik sualtı çalışmalarını zorlaştırmaktadır. Rehber ve Elenora gemileri Karabiga açıklarında görev almış olan gemilerdir. Rehber gemisi 54 metre, Elenora gemisi ise 27 metre derinlikte bulunmaktadır. Bouvet, 55-65 metre derinlikleri arasında batmıştır. Bölgede kuvvetli akıntı hakimdir.

Belirtilen gemilerin birçoğu normal tüplü dalışların imkan vermediği 50 metre derinlik limitinin üzerindeki sulara batmıştır. Suların derin oluşu, kuvvetli boğaz akıntıları ve boğazdaki gemi geçiş yolu üzerinde konumlanmış olmaları yapılacak incelemeleri zorlaştırmaktadır. Gerekli izinlerin alınarak teknik dalışların yapılacağı deniz araştırmaları gerekliliği vardır. İleriki çalışmalarda Avustralya, İngiltere ve Fransa bilim adamlarının da katılım sağlayarak destek verebileceği, Çanakkale Deniz Savaşlarında özellikle boğazda batmış diğer gemilerin (Ocean, Bouvet, Joule, Mariotte) fiziki durumları ile ilgili araştırmaların da yapılması ve tarihi eksikliklerin giderilmesi gereklidir.

Tablo 1. 1914-1918 Yılları Arasında Batan veya Ele Geçirilen Gemiler Listesi

Mesudiye (Osmanlı)	13.12.1914
Saphir denizaltısı (Fransız)	15.01.1915
Irresistible (İngiliz)	18.03.1915
Bouvet(Fransız)	18.03.1915
Ocean (İngiliz)	18.03.1915
Demirhisar torpido botu (Osmanlı)	16.04.1915
E-15 denizaltısı (İngiliz)	17.04.1915*
AE-2 denizaltısı (Avustralya)	30.04.1915
Joule denizaltısı (Fransız)	01.05.1915
Nurülbahir Gambotu (Osmanlı)	01.05.1915
Mecidiye (Osmanlı)?	02.05.1915
Goliath (İngiliz)	12.05.1915
Nara Nakliye Gemisi (Osmanlı)	24.05.1915
Pelengiderya Gambotu (Osmanlı)	22.05.1915
Triumph (İngiliz)	25.05.1915
Majestic (İngiliz)	27.05.1915
Mariotte denizaltısı (Fransız)	26.07.1915
Halep (Osmanlı)	05.08.1915
Barbaros Hayrettin (Osmanlı)	08.08.1915
Samsun Mayın Gemisi (Osmanlı)	14.08.1915
Sakız Karakol Gemisi(Osmanlı)	20.08.1915
E-7 denizaltısı (İngiliz)	04.09.1915
Turquoise denizaltısı (Fransız)	30.10.1915 *
E-20 denizaltısı (İngiliz)	01.11.1915
Yarhisar torpido botu (Osmanlı)	03.12.1915
Bosphorus Vapuru (Osmanlı)	04.12.1915
UB-46 denizaltısı (Alman)	12.05.1916
E-14 denizaltısı (İngiliz)	25.01.1918
Midilli (Osmanlı)	20.01.1918
Raglan monitörü (İngiliz)	20.01.1918
M-28 monitörü (ingiliz)	20.01.1918

Not: (*) olanlar ele geçirilen gemileri tanımlar.