Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi
https://canakkale.dergi.comu.edu.tr/

Çanakkale Harekâtı'nda Osmanlı Donanmasının İlk Kaybı: Mesudiye Zırhlısının HMS B-11 Denizaltısı Tarafından Batırılması

The First Loss of the Ottoman Navy in the Gallipoli Campaign: Sinking of the Battleship Mesudiye by HMS B-11 Submarine

A.Burak KANDAŞ [1*]

[1]*Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi LEE, Doktora Öğrencisi*

MAKALE BİLGİSİ

Araştırma Makalesi / Derleme Makale vb.

Geliş Tarihi: 01.01.2025

Kabul Tarihi: 14.02.2025

Anahtar Kelimeler:

HMS B-11 Denizaltısı,
Mesudiye Zırhlısı,
Çanakkale Harekâtı.

ÖZ

Çanakkale Boğazı girişindeki tabyaların bombardıman edildiği 3 Kasım 1914 tarihinden sonra İtilâf donanmasının ilk saldırısı 13 Aralık 1914 tarihinde HMS B-11 denizaltısı tarafından gerçekleştirilmiştir. Sabit batarya görevi yapan Mesudiye zırhlısının battığı ve 35 personelin şehit olduğu bu olay sonrasında Çanakkale Boğazı'nda İtilâf donanmasına karşı alınan önlemler denizaltı tehdidini de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 39 yaşındaki Mesudiye'nin makinelerinin performansının donanmada aktif görev yapması için yetersiz ve ağır toplarının bakımda olması nedeniyle sabit bir batarya olarak Kepez Sarısığlar Koyu'nda demirletilmesi sonucunda batışı, ateş gücü açısından Osmanlı donanması için önemli bir kayıp olmasa da diğer denizaltı komutanlarını müteakip girişimler için cesaretlendirmiştir. Teknik açıdan E sınıflarına kıyasla eksikleri bulunan B-11 denizaltısının bu harekâtı, İtilâf donanmasının komuta kademesinin ilerleyen dönemde Marmara Denizi'nde denizaltı görevlendirmesine temel teşkil etmiştir. Bu çalışmada; gemi komutanının itirazlarına rağmen hatalı bir kararla demirletilerek hem top atışı hem de denizaltı saldırısı için savunmasız hale gelen Mesudiye zırhlısının batırılışı, B 11 Komutanı Yüzbaşı Norman Douglas Holbrook'un göreve ilişkin sonuç raporu ve Osmanlı kaynaklarından yararlanılarak detaylı bir şekilde incenmiş, denizaltıcılık için dönüm noktası olan bu harekâtın İtilâf donanmasının planlarına ve Çanakkale Boğazı'ndaki savunma tedbirlerine olan etkisi örneklerle açıklanmaya çalışılmıştır.

ARTICLE INFO

Research Article / Review Article etc.

Recieved: 01.01.2025

Accepted: 14.02.2025

Keywords:

HMS B-11 Submarine,
Battleship Mesudiye,
Gallipoli Campaign.

ABSTRACT

After the bombardment of the bastions at the entrance of the Çanakkale Strait on November 3, 1914, the first attack of the Allied navy was carried out by the submarine HMS B-11 on December 13, 1914. After this incident, in which the battleship Mesudiye, which was serving as a fixed battery, sank and 35 personnel were martyred, the measures taken against the Entente navy in the Dardanelles were expanded to include the submarine threat. The sinking of the 39 year old Mesudiye, which was anchored in Kepez Sarısığlar Bay as a fixed battery due to the insufficient performance of its machinery for active duty in the navy and the maintenance of its heavy guns, although not a significant loss for the Ottoman navy in terms of firepower, encouraged other submarine commanders for subsequent attempts. This operation of the B-11 submarine, which had technical deficiencies compared to the E classes, served as the basis for the Allied command to deploy submarines in the Marmara Sea in the following period. In this study, the sinking of the battleship Mesudiye, which was anchored with an erroneous decision despite the objections of the ship's commander and became vulnerable to both cannon fire and submarine attack, is examined in detail by making use of the B-11 Commander Lieutenant Norman Douglas Holbrook's final report on the mission and Ottoman sources.

[*] **Sorumlu yazar.**

[*] burakkandas@hotmail.com.

GİRİŞ

B Sınıfı 11 denizaltının sonuncusu olan HMS B-11'in inşasına 21 Şubat 1906 tarihinde başlanmış, 11 Temmuz 1906 tarihinde hizmete girmiştir.[1] 15 personeli olan bu denizaltıda personelin istirahat edebilmesi için bir alan, yatak veya ranza yer almamıştır. Oldukça kısıtlı miktardaki su nedeniyle bu sınıf denizaltılarda herhangi bir yıkanma imkânı da bulunmamış, yemekler ise yalnızca elektrikli bir ocak üzerinde pişirilebilmiştir. Yakıt buharı sadece yangın tehlikesi yaratmakla kalmamış, sarhoşluk hissi ve zehirlenme tehlikesi de oluşturmuştur. Dalışta geçen sürede içerdeki oksijen miktarı oldukça düştüğünden, yakıt buharının tespiti maksadıyla etkinliği tam olarak kanıtlanmasa da farelerden yararlanmaya çalışmışlardır. Zorlu koşullar ve harekât kısıtları nedeniyle içerideki yaşamın bir arabanın motor kaputu içindeki hayata benzetildiği B-11 denizaltısı, ana limanı dışında bulunduğu süre içerisinde bir destek gemisi refakatinde görev yapabilmiştir.[2]

İngiliz donanmasına katılmasını müteakip ana görev fonksiyonuna uygun olarak kıyı sularında görev yapan B-11, 1910 yılında B-9 ve B-10 denizaltıları ile birlikte Malta'da konuşlanarak I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'de görevlendirilene kadar burada bulunmuştur. Osmanlı Donanması unsurları tarafından Çanakkale Boğazı dışında bir saldırıyı pek olası görmeyen Müttefikler, abluka için daha eski su üstü gemilerini ve denizaltılarını Çanakkale'de görevlendirmiştir.[3] Savaşın başında teknik üstünlüğe sahip ve daha yeni denizaltılar olan C, D ve E sınıfları Akdeniz, Baltık Denizi ve Atlantik Okyanusu gibi mücadelenin yoğun olarak yaşandığı bölgelerde tercih edilmiştir.

Türk savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı dışına çıkmaması nedeniyle karakol görevleri sırasında herhangi bir Türk savaş gemisine rastlamayan denizaltı komutanları ve Malta Denizaltı Filotillasına komuta eden Binbaşı George Harley Pownall denizaltıların hedef aramak için Boğaz içerisine girmesi gerektiği düşüncesinde olmuştur. Bu teklifin İtilâf Donanması Komutanı Koramiral Sacville Hamilton Carden tarafından kabul edilmesi üzerine bataryaları yenilenmiş durumda olan B-11 denizaltısı görev için en kuvvetli aday olarak ortaya çıkmıştır.[4] Güçlü akıntı ve o döneme kadar Boğaz'ı kapatan beş mayın hattı, harekât için en zorlayıcı faktörler olarak belirlenmiş ve İngiliz Denizcilik Bakanlığının 18 Kasım 1914 tarihli mektubunun alınmasıyla birlikte hazırlıklara başlanmıştır. Destek gemisi görevi yapan HMS Blenheim kruvazörünün teknik imkânları kullanılarak B-11'in pervanesi, yelkeni, dümen yelpazeleri ve egzoz çıkış valfleri gibi kısımlarına mayın tellerine takılmaması için koruyucu tel donanım monte edilmiştir.[5] Monte edilen bu donanımların tecrübesi için Blenheim'ın ana bumbasından ucuna ağırlık bağlanan mayın teli sarkıtılmış, denizaltı da bu tele doğru yüksek hızla ilerlemiştir. Denizaltının tele takılmadan geçmesi üzerine, donanımların işe yaradığı ve B-11'in harekât için hazır olduğu değerlendirilmiştir.[6]

---

[1] **B-11 Denizaltısının Teknik Özellikleri:**

Tipi	B Sınıfı Denizalt
Sınıfındaki D/A Sayısı	11
İnşa Yeri	Vickers Sons & Maxim
İnşa Tarihi	1906
Deplasman	Satıhta 287 ton, Dalmış durumda 316 ton
Boy / En / Draft	43,3 metre / 4,1 metre / 3,4 metre
Personel Kadrosu	2 Subay, 4 Astsubay, 9 Erbaş/ Er
Tekne	Çelik sac
Harekât Umku	30,5 metre
Ana Makine	600 hp gücünde 1 adet 16V Vickers 290 hp gücünde 1 adet elektrik motoru 1 adet pervane şaftı
Yakıt Kapasitesi	15 ton benzin
Azami Hızı	Satıhta 12 kts, Dalmış durumda 6 kts
Seyir Siası	Satıhta 8 kts ile 1.000 nm Dalmış durumda 4 kts ile 60 nm
Silah	2 (Başta) adet 18 inç çapında torpido kovanı 4 adet Mark VIII torpido

Detaylı bilgi için bkz. Randal Gray (ed.), Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921, Conway Maritime Press Ltd, London 1985, p.87; Paul E. Fontenoy, Submarines: An Illustrated History of Their Impact, ABC-CLIO Inc., California 2007, p.135.

[2] Peter Lawrence, *A Century of Submarines*, The History Press, Gloucestershire 2001, p.18-20.

[3] Julian Corbett, Naval Operations, Volume II, Longmans Green and Co., London 1921, p.71.

[4] Innes McCartney, British Submarines of World War I, Osprey Publishing, New York, 2008, p.29.

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

[6] The National Archives, ADM M 0321/15 (Guards Fitted By Blenheim to B.11).

1. B-11'İN MESUDİYE ZIRHLISINI BATIRMA HAREKÂTI

13 Aralık günü saat 05.00'te[7] Bozcaada'da HMS Hindu Kush denizaltı destek gemisinden ayrılarak Yüzbaşı Norman Douglas Holbrook komutasında ileri harekete geçen B-11 saat 06.15'te Seddülbahir Burnu'nun 3 mil kuzeybatısına ulaşmış ve Boğaz girişine 1 mil mesafeye kadar yaklaştığında sahilden denizi tarayan ışıldakları fark ederek saat 07.22'de dalışa geçmiştir. Yaklaşık 18 metre derinlikten ilerleyen Yzb. Holbrook, mevkiini tespit edebilmek için 45 dakikalık aralıklarla periskobunu beş saniye süreyle satha sürmüş, saat 11.40'ta sancak bordasında iki bacalı, gri renkli bir savaş gemisi tespit etmeyi müteakip rotasını ona doğru çevirerek yaklaşmaya başlamıştır. Bu sırada periskobunu satha sürme aralığını beş dakikaya düşürmüş ve geminin Türk bayrağı toka etmiş olduğunu fark etmiştir. Gemiye iskele borda istikametinden yaklaşan denizaltı saat 11.53'te yaklaşık 800 yarda mesafeden sancak kovanında bulunan torpidosunu ateşleyerek yüksek dümen açısıyla aynı taraftan dönüş yapmıştır. Atışını periskoptan izleyen Holbrook, denizaltı dalışa geçtiğinden torpidonun hedefle buluşmasını görememiş ancak birkaç saniye sonra duyduğu patlama sesiyle atışın başarılı olduğundan emin olmuştur. Patlama sonrası periskop umkuna çıkan denizaltıya, gemi batarken birkaç topuyla ateş açmıştır. Bu derinlikte durmakta zorlanan ve dibe doğru yönelen denizaltıyı kısa bir sürede tekrar periskop umkuna getiren Holbrook, Mesudiye'nin kıça trimli olarak iskele tarafına doğru yattığını ve atışlarının kısa düşerek bir süre sonra kesildiğini görmüştür.[8] Torpidonun iskele kıç omuzluğuna isabet ederek infilak etmesi sonucu Mesudiye zırhlısı tumba olmuş ve yaklaşık on dakika içerisinde batmıştır.[9]

Boğaz çıkışına yönelmeye çalışan Holbrook'a, serdümeni buğu yapması nedeniyle önündeki pusulayı göremediğini rapor edince, periskop umkunda çıkmış ve çevredeki sahil maddelerinden kerteriz alarak rotasını tayin etmeye başlamıştır. Bu sırada Sarısığlar Koyu'nda olduğunu hesaplayan Holbrook dalışa geçmiş ve 11,5 metre derinlikte dibe çarpmıştır. Tam yol sürat kademesi uygulayarak dipten kurtulan denizaltı, saat 12.10 ila 12.20 arasında derinlik ayarını yapamamış ve birkaç kez dibe çarparak ilerleyebilmiştir. Emniyetli derinlikte seyretmek için Boğaz'ın ortasına yönelen Holbrook, 18 metre derinlikte ilerlemiş, pusula arızasının devam etmesi nedeniyle periskop umkuna çıkma sıklığını artırmıştır. Saat 14.10'da B-11, Boğaz'ın 2 mil dışına ulaştığında sarnıçlarındaki suyu tahliye ederek satha çıkmıştır. Yaklaşık dokuz saattir dalışta olan denizaltı personeli, havadaki oksijen miktarının azaldığını, çalıştırmayı denedikleri makinenin ancak denizaltının içinin 10 dakika süreyle havalandıktan sonra devreye girmesiyle fark etmişlerdir.[10] Makinesinin devreye girmesini müteakip satıhta seyreden B-11 denizaltısı herhangi bir tehlikeyle karşılaşmadan Bozcaada'ya yönelmiştir.[11] B sınıfı bir denizaltının teknik imkânları ve Boğaz'daki şiddetli akıntı düşünüldüğünde dalışta geçen bu sürenin o dönem için oldukça uzun olduğu görülmektedir.

2. HAREKÂT SONRASI YAŞANAN GELİŞMELER

Bozcaada'da demirli olan Hindu Kush destek gemisinin üzerine aborda olan B-11 denizaltısı burada büyük bir coşkuyla karşılanmıştır. Amiral Carden, Birleşik donanmanın tüm unsurlarına B-11'in bu harekâtını özetleyen bir mesaj yayımlamıştır. Moral yükseltici bu mesajın yanı sıra Fransız Adriyatik Filosu Komutanı Amiral Boue de Lapeyrere de Amiral Carden'e "B-11 denizaltısının şanlı başarısı için en içten tebriklerinin kabul edilmesini isteyen" bir kutlama mesajı göndermiştir. Denizcilik Bakanlığı da bu başarıyı tebrik eden şu mesajı göndermiştir: "B-11'in subay ve erlerine, Lord Hazretlerinin bu başarıyı sağlayan cesaret ve beceriyi takdir ettiklerini iletin."[12]

B-11 Komutanı harekâta ilişkin Bnb. Pownall'a gönderdiği 14 Aralık 1914 tarihli raporunda Mesudiye zırhlısından geniş çapta iki bacaya sahip ve kıç gönderine Türk bayrağı toka eden gri renkte bir gemi olarak bahsetmiş, ismi ya da sınıfı hakkında bir açıklama yapmamıştır. Ertesi gün, batırdığı geminin kimlik tespitine yardımcı olmak için bir rapor daha gönderen Holbrook bir önceki raporuna ek olarak geminin baş ve kıçındaki friborduunun vasatına göre daha alçak olduğunu, baş gönderdeki bayrağın renklerinin ise seçilemediğini eklemiştir.[13] Pownall da Holbrook'un raporunu ekleyerek Carden'a gönderdiği 14 Aralık 1914 tarihli raporunda; batırılan gemi hakkında herhangi bir bilgi vermeden Holbrook'un mayınlarla kapatılmış Boğaz içerisinde pu-

[7] Yzb. Holbrook görev sonuç raporunda harekete geçtiği saati 03.00 olarak belirtmiştir. Yerel zaman dilimine uygun olması için raporda

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

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

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

[11] William Jameson, *Submariners VC*, Periscope Publishing Ltd, Cornwall 2004, p.26.

[12] Cecil Vivian Usborne, *Smoke on the Horizon: Mediterranean Fighting 1914-1918*, Hodder and Stoughton Ltd, London 1933, p.17.

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

sula arızasına rağmen büyük başarıyla icra ettiği harekâttan ve yedek denizaltı personeli olarak kendi isteğiyle harekâta katılarak dokuz saatlik dalışta serdümenlik görevini üstlenen Astsubay William Charles Milsom'dan övgüyle bahsetmiştir.[14]

Bu üç rapor değerlendirildiğinde; 5'inci Muhrip Filotillası Komodoru ve aynı zamanda HMS Blenheim Komutanı olan Albay Charles Penrose Rushton Coode tarafından Carden'a 16 Aralık 1914 tarihinde gönderilen rapora kadar İtilâf donanması komuta kademesinin batırılan geminin kimliği hakkında kesin bir kanıya sahip olunmadığı anlaşılmaktadır. Mesudiye isminin ilk defa yer aldığı bu raporda Alb. Coode, denizaltının mayın tellerine takılmadan geçebilmesinin harekâttan önce monte edilen Blenheim donanımı sayesinde mümkün olabildiğini belirterek, donanıma ait teknik çizimleri ile HMS Blenheim'da görevli mühendis ve marangozların isimlerini raporuna eklemiştir.[15] B-11 Komutanının 14 Aralık 1914 tarihli raporunda da harekâtın amacının "Çanakkale'ye ulaşmak, mümkünse Lilly Rickmers vapurunu veya fırsat bulduğu herhangi bir düşman gemisini batırmak" olduğu, Sarısığlar Koyu'nda yüzer batarya olarak demirletilen Mesudiye zırhlısının bir fırsat hedefi olarak B-11'in karşısına çıktığı görülmektedir.[16]

Harekâta ilişkin Koramiral Carden tarafından 24 Aralık 1914 tarihinde Denizcilik Bakanlığına gönderilen raporda; ilk olarak İstanbul'da bulunan Yavuz muharebe kruvazörüne karşı denizaltılarla bir harekât düzenlenmesi düşünüldüğü, ancak İngiliz denizaltılarının 35 nm uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nı dalarak geçmek için yeterince güçlü olmadığı, Fransız denizaltılarının ise pervane ve dümen donanımlarının gerekli koruyucu donanımları bulunmadığı ve dalmış durumdaki harekât yarıçaplarının B sınıfı denizaltılardan daha fazla olmadığı için bu düşünceden vazgeçildiği bilgisi yer almaktadır. Ayrıca Koramiral Carden, bütün denizaltıların görev için istekli olduğundan ancak B-11'in bataryasının yakın zamanda yenilenmiş olmasının bu gemiyi ön plana çıkardığından bahsettiği raporunda; başlangıçta denizaltıya tecrübesi nedeniyle Bnb. Pownall'ın komuta etmesinin düşünüldüğü ancak daha sonra Holbrook'un kendi gemisine kumanda etmesinin daha uygun olacağına karar verildiğini belirtmiştir.[17]

Olaya ilişkin yayımlanan tüm raporlarda Blenheim isimli koruyucu donanımların harekât için kritik öneminden bahsedilmiştir. Komodor Roger Keyes 16 Ocak 1915 tarihinde imzaladığı raporda; "Denizaltıcı bakış açısıyla B sınıfı bir denizaltı için oldukça cesur bir girişim olarak nitelediği harekâtta mayınlara karşı yapılan koruyucu donanımların öneminden bahsetmiş, 25 Eylül 1914 tarihinde HMS E-6 denizaltısının ufkî dümeninin mayına takılmasına atıfta bulunarak benzeri bir olayın yaşanmaması için gerekli önlemlerin alındığını belirtmiş ve Blenheim donanımına ait detaylı çizimlerin büyün denizaltı filotillalarına gönderildiğini" ifade etmiştir.[18]

Holbrook raporunda; II. Komutan Yzb. Sydney Thornhill Winn'in soğukkanlılığı, torpidoların ve denizaltının elektrik aksamlarının bakımı ile Onbaşı Alfred Edmund Perry'nin torpidoların ve gemi makinelerinin bakımı için gösterdiği özenin harekâtın başarısında büyük rol oynadığını vurgulamıştır. Bnb. Pownall, B-11 Komutanı ve Asb. Milsom'un isimlerini raporuna eklerken, Alb. Coode'un raporunda bu dört isme ek olarak HMS Blenheim'da görev yapan Mühendis Yarbay William Anderson Wilson ve Marangoz William Austin Cooke'un koruyucu donanımın montajı konusundaki katkısından bahsedilmiştir. Ayrıca Alb. Coode raporuna iki subay, beş astsubay ile dokuz erbaş/er'den oluşan gemi personelinin 16 kişilik isim listesini de eklemiştir.[19]

Koramiral Carden 24 Aralık 1914 tarihli raporunda ise; B-11'in son 1,5 mili beş hat halindeki mayınlı saha olmak üzere güçlü akıntıya karşı 12 mil kat ederek Mesudiye zırhlısını batırdığından ve dokuz saatlik kesintisiz dalış sonucunda geri dönmeyi başardığından bahsederek Gemi Komutanına Victoria Haçı (Victoria Cross-VC), II. Komutanına Üstün Hizmet Nişanı (Distinguished Service Order-DSO) ve diğer gemi personeline rütbelerine göre Üstün Hizmet Haçı (Distinguished Service Cross-DSC) veya Üstün Hizmet Madalyası (Distinguished Service Medal-DSM) verilmesini teklif etmiştir. Ayrıca gerekli sınavlarda başarılı olan Onbaşılar Alfred Edmund Perry ve James Edward Buckle'ın hemen, Astsubaylar John Harding ve Anthony Dougles ile Onbaşı Norman Lester Rae ve Er Stephen James Lovelady'nin gerekli sınavlarda başarılı olur olmaz bir üst rütbeye terfi ettirilmesini teklif etmiş, Asb. Milsom'un başarısına ayrı bir mektupta değineceğini belirtmiştir. Teklifler arasında, başarısı ve katkısı nedeniyle övgüyle bahsedilen Bnb. Pownall'ın da bir üst rütbeye yüksel-

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

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

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

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

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

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

[19] The National Archives, ADM M 0321/15.

tilmesi yer almıştır. Raporda Denizcilik Bakanlığının 18 Kasım 1914 tarihli mektubunun ekinde bulunan mayın hatlarını gösteren haritanın güncel hali de bulunmuş, Carden bu haritanın hazırlanmasında eski Çanakkale Konsolos Yardımcısı Clarence Edward Stanhope Palmer'ın bilgisinden yararlandığını belirtmiştir.[20]

B-11 personeli için yapılan madalya ve rütbe terfii talepleri kabul edilirken, aynı zamanda tüm personel Kral V. George'un, yürürlükte olan 1864 tarihli Deniz Ödül Yasasının 42'nci maddesi gereği 2 Mart 1915 tarihinde onayladığı konsey kararıyla çeşitli miktarlarda para ödülüne layık görülmüştür.[21] Mesudiye zırhlısının batırılması karşılığında Ödül Kurulu tarafından belirlenen para ödülü 3 bin pound olmuş ve yürürlükte olan yasanın ilgili maddesince dağıtılmıştır. Buna göre B-11 Komutanı Holbrook'a 601 pound verilirken, her bir usta gemici statüsündeki personelin aldığı ödül ise o dönem için ortalama bir işçinin yaklaşık bir yıllık maaşına karşılık gelen 120 pound olmuştur.[22]

I. Dünya Savaşı'nın Victoria Haçı ile ödüllendirilen ilk denizaltıcısı olan Holbrook komutasındaki B-11 denizaltısının başarısı İngiltere'nin yanı sıra Avustralya'da da büyük yankı uyandırmıştır. Savaş nedeniyle yükselen karşıtlık nedeniyle Alman asıllı halkın yaşadığı birçok yerleşim yeri gibi Germanton kasabasının da ismi değişerek B-11 Komutanı Yüzbaşı Norman Douglas Holbrook'a atıfla Holbrook olmuştur.[23]

Olaya ilişkin Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından saat 12.50'de Başkomutanlığa çekilen ilk telgraf şu şekilde olmuştur: "Saat 11.40'ta Mesudiye'ye bir denizaltı tarafından iki torpil atılmış ve Mesudiye devrilerek bulunduğu yerde yan yatmıştır. Denizaltı hakkında henüz bilgi alınamadığı ve tahkikat sonucunun ayrıca bildirileceği arz olunur." [24] Gemi Komutanı Bnb. Fazıl Bey, Müstahkem Mevki Komutanlığına gönderdiği telgrafta "Mesudiye'nin öğleden önce saat on bir buçuk sıralarında düşman denizaltısı tarafından atılan iki torpidodan birinin geminin iskele tarafında açtığı yarıktan hücum eden suların etkisiyle iskele tarafına yatarak battığını" ifade etmiştir.[25] Mayın Grup Komutanı Bnb. Nazmi Bey de olayı 13 Aralık 1914 tarihli günlüğüne şu ifadelerle kaydetmiştir: "11.55'te Mesudiye'nin top ateşi açtığı ve beş dakika sonra iskele tarafına sancak pervane şaftı suyun yüzüne çıkıncaya kadar alabora olarak battığı görülmüştür. İnceleme sonucu bu feci ve vahim batışın bir düşman denizaltısı tarafından atılan iki torpidonun etkisiyle meydana geldiği, kurtarılanlar tarafından ifade edilmektedir…"[26]

Buna göre Mesudiye zırhlısının kaybına dair ilk rapor, gemi komutanın telgrafı ve bazı görgü tanıklarının ifadesi geminin iki torpido tarafından batırıldığı şeklinde olsa da sonrasında yayımlanan raporlarda bu yanlışlık düzeltilmiştir.[27] Bu konuda en güvenilir kaynak olan B-11 Komutanı Holbrook imzalı rapor incelendiğinde denizaltının Mesudiye'ye yalnızca bir torpido attığı açıkça görülmektedir. Geminin iki torpidoyla batırıldığına ilişkin yanlış değerlendirmenin; isabet eden torpidonun etkisiyle meydana gelen sarsıntı ve patlamanın, cephanelik ve makine dairesinde başka patlamaları tetiklemesi nedeniyle yapıldığı düşünülmektedir.

20 Aralık 1914 tarihinde Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa tarafından onaylanan raporda; "Mesudiye'yi batıran torpidoyu ilk olarak tespit eden Topçu Gediklisi Ereğlili Mehmet Çavuş tarafından derhal Nöbetçi Subayı Teğmen Azmi Efendi'ye haber verildiği, top başına geçen ve yaklaşık 800 metre mesafedeki denizaltı periskobuna ateş açıldığı, 2'nci Komutan Yzb. Rıfat Efendi de bu sırada top başına geçerken torpidonun infilak ettiği, geminin iskele tarafına meyletmesi nedeniyle mermilerin kısa düşmesi sonucunda atışın kesildiği" ifadelerinin yanı sıra "Mesudiye'nin batışının ardından Dardanos bataryasında görevli subaylar ve Soğanlıdere'de bulunan Yzb. Haşim Efendi tarafından aynı anda bir denizaltı periskobunun kısa süre görünerek tekrar kaybolduğu ve sonrasında bir daha görülmediği" bilgisi yer almaktadır.[28]

---

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

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

[22] Edwyn Gray, Captains of War, Leo Cooper Ltd., London 1988, p.49.

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

[24] *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi,* Sayı: 132, Ocak 2014, s.60.

[25] Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, s.145-146.

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

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

[28] Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, *a.g.e.,* s.62-63.

3. Mesudiye Zırhlısının Demirletilmesine Yapılan Eleştiriler

Mesudiye zırhlısının batırılışı incelendiğinde, tartışmalı bir şekilde Kepez önlerine demirletilme kararının geminin kaybının ana nedeni olduğu görülmektedir. Donanma Komutanı Amiral Wilhelm Anton Souchon'un Mesudiye'yi filoda kullanmak için uygun bulmaması ve Başkomutanlık Çanakkale Temsilcisi olarak atanan Amiral Johannes Merten'in 30 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale'ye gelerek incelemelerde bulunması sonrasında alınan karar, geminin Boğaz savunmasına katkı yapabilmesi için yüzer batarya şeklinde kullanılması yönünde olmuştur.[29] 30 Temmuz 1872 tarihinde İngiltere'de bulunan Thames Iron Works Tersanesinde inşasına başlanan ve 1875 yılının Kasım ayında donanmaya katılan Mesudiye zırhlısı, onarım ve gelişen teknolojik şartlara uyum sağlaması amacıyla 1899-1904 yılları arasında Cenova'da bulunan Ansaldo Tersanesinde tadilata tabi tutularak bir ön-dretnot tipi savaş gemisi haline getirilmişti.[30] Son muharebe görevini Balkan Savaşları sırasında icra eden Mesudiye'nin eski bir gemi olması ve 234 mm çapındaki iki ağır topunun onarım maksadıyla İngiltere'de bulunması bu kararda etkili olmuştur. Vickers Tersanesi tarafından imal edilen bu topların namluları gerekli atım adedine ulaşılmadan aşınmış ve mart ayında gemiden sökülmüştü. Savaşın başlaması bu topların teslim alınması ihtimalini ortadan kaldırmıştı. Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarının daha eski olan 28 cm çapındaki toplarıyla kıyaslandığında Mesudiye'ninkilerin erken aşınması *"Alman toplarının İngiliz toplarından daha üstün olduğu veya İngiliz silah fabrikalarının başka devletler için ürettiği toplarda kalitesiz çelik kullandığı"* yorumlarına neden olmuştur.[31]

Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığına gönderilen *"Barbaros'un filoya dahil olmasını müteakip Mesudiye'nin filodan ayrılarak bu komutanlığın emrine girmesi ve bir tarafındaki toplarla Boğaz girişini yalayıcı ateşle dövmesi, diğer tarafındaki topların karaya çıkarılarak Boğaz savunmasında kullanılması"* emri gereği Mesudiye 5 Eylül 1914 tarihinde Çanakkale'ye intikal ederek Nara önlerine demirlemiştir.[32] Geminin toplarının çıkarılmasına ve sabit olarak kullanılması fikrine karşı çıkan geminin seyir ve topçu subayları 7 Eylül 1914 tarihinde Müstahkem Mevki Komutanı Albay Cevat Bey'e sundukları raporda bu karardan vazgeçilmesini talep etmişlerse de, bu istekleri uygun görülmemiştir.[33]

Çanakkale Boğazı'na yapılması muhtemel bir taarruza karşı donanma unsurlarının hareket tarzına ilişkin Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 11 Eylül 1914 tarihinde yayımlanan özel talimatın son maddesinde[34] *"Mesudiye zırhlısı ayrıca bir emir tebliğine kadar Hamidiye ve Namazgah tabyalarının ateşine katılacak surette uygun bir yere gelecektir"* ifadesinin yer alması geminin yüzer bir bataryadan farklı görülmediğini vurgulaması bakımından önemlidir.

Gemi Komutanı Binbaşı Arif Bey[35] bu talimatta kendisine verilen görevin detaylandırılması için 12 Eylül 1914

---

[29] *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, *Deniz Harekâtı,* Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.103.

[30] **Mesudiye Zırhlısının Teknik Özellikleri:**

İnşa Yeri	Thames Iron Works Tersanesi, Blackwall / Londra
İnşa Başlangıç Tarihi	30 Temmuz 1872
Hizmete Giriş Tarihi	Kasım 1875
Boy / En / Draft	102,4 metre / 17,9 metre / 7,9 metre
Deplasman	**İnşasında** 8.938 ton **1904 yılında** 9.190 ton
Tahrik Sistemi	**İnşasında** Thames IW (7.431hp) 2V stim türbini ve 1 pervane şaftı. **1904 yılında** 2 adet Ansaldo (11.135hp) 4V stim türbini ve 2 pervane şaftı.
Yakıt	600 ton kömür
Azami Sürat	**İnşasında** 13,7 kts **1904 yılında** 17 kts
Personel Sayısı	**İnşasında** 1.200 **1904 yılında** 800 **1914 yılında** 665
Son Komutanı	Binbaşı Fazıl Bey
Silahları	**İnşasında** 12 adet 254 mm, 3 adet 178 mm ağızdan doldurmalı Armstrong (1891 yılında ek olarak 6 adet 76 mm seri ateşli Krupp ve 6 adet 25,4 mm Hotchkiss) **1904 yılında** 2 adet 234 mm kuyruktan doldurmalı Vickers, 12 adet 152mm seri ateşli Vickers, 14 adet 76 mm seri ateşli Krupp, 10 adet 57 mm seri ateşli Hotchkiss, 2 adet 47 mm seri ateşli Hotchkiss. Bkz. Bernd Langensiepen ve Ahmet Güleryüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000, s.95-99.

[31] Otay, *a.g.e,* s.167.

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

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

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

[35] Bnb. Arif Bey Mesudiye'nin batışı öncesinde emekli olarak gemiden ayrılmış, yerine Bnb. Fazıl Bey komutan olarak atanmıştır.

tarihinde konuya ilişkin tespit, soru ve çekincelerini içeren bir mektup kaleme almış, *"düşmanın en az kuvvetini en çok kuvvet karşısında bulundurarak imha etmek olarak açıkladığı harp planının uygulanması için Nara/Kömürlük önlerinde bulunması gerektiğini"* belirterek bu görüşüne Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişi Amiral Guido von Usedom'un da katıldığını sözlerine eklemiştir.[36]

Buna cevap olarak Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 16 Eylül 1914 günü çekilen telgrafta *"Mesudiye'nin gerekli görüldüğünde Kepez'de belirlenecek mevkiye giderek mevcut cephanesiyle harbe burada iştirak edeceği, harp esnasında düşmana daha kuvvetli karşılık vermek koşuluyla demir alarak stim üzerinde hareket edebileceği, Nara civarında bulunmasının düşmana tesirli ateş açmasını engelleyeceğinden uygun görülmediği"* ifadeleri yer almıştır. Ayrıca kıyı bataryalarının görevine ilişkin talimat ve mayın hatlarının mevcut durumunu gösteren kroki de bu emre ek yapılarak gemiye gönderilmiştir.[37] Böylece Gemi Komutanı başta olmak üzere Mesudiye'de görevli subayların itirazları ve çekinceleri görmezden gelinmiş, bunun sonucu olarak Mesudiye zırhlısı 17 Eylül 1914 tarihinde Kepez Sarısığlar mevkiinde Hacıpaşa çiftliği önlerine demirlemiş, iskele bordasının Boğaz girişine bakması istendiğinden rüzgarın ve akıntının etkisiyle dönüş yapmaması için kıçtan şamandıraya bağlamıştır. Demirlediği anda baş tarafındaki derinlik yaklaşık 8 metre, kıç tarafında ise 9 metre olmuştur.[38]

Mesudiye zırhlısının Boğaz girişinden yapılacak saldırılara açık bir şekilde demirletilerek sabit bir batarya olarak kullanılma düşüncesi hatalı bir karar olarak değerlendirilerek eleştiri konusu olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlılarında irtibat subayı olarak görev yapan Hermann Lorey tarafından kaleme alınan Türk Sularında Deniz Hareketleri isimli eseri dilimize tercüme eden Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami Bey *"Mesudiye'nin top veya torpido isabetiyle batacağına şüphe etmeyen Türk deniz subaylarının itirazına rağmen, karargahtaki Almanların isteği doğrultusunda iskele bordasında bulunan altı adet 15 cm'lik top için demirletilmesinin son derece yanlış olduğunu belirterek, gemide 615 er ve 59 subayın atıl olarak tutulmasını cinayet olarak"* niteleyerek, *"Amiral Merten'in mayın hatlarının altından bir denizaltının geçmesini mümkün görmediğinden, başlangıçta geminin fırtına nedeniyle kopan bir mayın nedeniyle battığını düşündüğünü, atılan torpidonun dümen aksamının dalgıç tarafından çıkarılması sonrasında ikna olduğunu"* belirtmiştir.[39]

Mesudiye zırhlısının batışına dair dönemin gazetelerine gönderilen 15 Aralık 1914 tarihli resmi tebliğde *"Mesudiye'nin dün demirlediği mahalde karaya oturduğu, geminin bir kısmının su üstünde kalarak personelinin tümünün karaya çıkarıldığı"* ifadesi yer almış, Amiral Merten'in başlangıçta düşündüğü gibi gemiye sürüklenen bir mayının çarptığına ya da gerçekte olduğu gibi denizaltı tarafından bir torpido atıldığına değinilmemiştir.[40] İlerleyen dönemde basında Mesudiye'nin batışına dair herhangi bir haber yer almamıştır.

---

[36] Mektupta yer alan ifadeler şu şekildedir:
"1. Gemide mevcut cephane bir saatlik muharebeden fazlasını idare edemez.
2. Muharebe daha uzun süre devam edip, gemide cephane kalmayınca gemi nereye sevk olunacak veya ne yapılacak?
3. Harp esnasında bulunduğum mahalden demir alıp, stim üzerinde harekete müsaade olunur mu?
4. Düşman uzak menzilden, yani toplarımızın ateş açamayacağı menzilden isabetli ateş edebilirse, geminin mevkiini terk edip içeri girmesine müsaade olunur mu?
5. Düşman donanmasına hangi mevki ateş edecek ve gemimiz bu ateşe iştirak edecek mi?
6. Düşman zırhlılarının hücumuna karşı kaç bin metreden ateş açılması uygun olur?
7. Torpido hücumlarına karşı 15 cm'lik toplarımızla ateş edilecek mi?
8. Gemimizin hareketi için emir verilmeden önce mevcut mayın hatlarının bir planının gizli olarak verilmesi arz olunur." Bkz. Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.24-25.

[37] Müstahkem Mevki Komutanı Albay Cevat Bey tarafından verilen emrin tam metni şu şekildedir:
"12 Eylül 1914 tarih ve 630 numaralı tezkereye cevaptır. Mesudiye zırhlısının Kepez civarındaki mevki hakkında inceleme yapılarak mahalline gitmesi için emir verilmeden önce Boğaz'a karşı bir teşebbüs vaki olursa evvelce verilen talimat dairesinde hareket edilecektir. Gerek görülür ve Mesudiye Kepez'deki mevkiine gönderilirse harbe burada iştirak edecektir.
1. Mevcut cephanenin müsaadesi nispetinde vazife ifa edilecektir.
2. Harp devam ederek gemideki cephane uygun şekilde sarf edildiği halde kumandanlıkça emir verilmediği takdirde geminin mevkiinde kalması mecburidir.
3. Harp esnasında demir alarak stim üzerinde hareket düşmana daha kuvvetli mukabele edebilmek maksadıyla olursa uygundur.
4. Mesudiye'deki topların menzili haricinde düşmanın etkili ateş ihtimali sahil istikamatının mevzi ve vazifesi nedeniyle azdır. (Sahil istikamatının vazifesi hakkında talimat ektedir.)
5. Buna dair malumat ilişikteki talimatın içindedir.
6. Hangi mesafeden ateşe iştirak edileceği eldeki cephanenin miktarına, düşmana karşı muhtemel olan tesirine bağlıdır. Bu hususta kıyı bataryalarının top atış tesirlerinde düşman donanmasının durumu dikkate alınacaktır.

[38] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.104, 109.

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

[40] Bahse konu resmi tebliğ 16 Aralık 1914 tarihli İkdâm ve Tasvir-i Efkâr gazetelerinde şu şekilde yer almıştır:
"Eski kışla gemisi Mesudiye dün demirlediği mahalde itmeğe başlayarak karaya oturmuştur. Geminin bir kısmı su üstünde kalmıştır. Efrâd kâmilen karaya çıkmıştır." Bkz. Murat Çulcu, ***İkdâm*** *Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar,* Cilt I, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004, s.85; Mithat Atabay, *Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Çanakkale Savaşları*, E Yayınları, İstanbul 2014, s.28.

Deniz Lisesinde tarih öğretmenliği yapan Fevzi Kurtoğlu da *"bir harp gemisinin sabit bir istihkam olmadığını, bütün özelliğini seyyar bir kale olmakla kazandığını, iki filonun muharebesi esnasında manevra yaparken aynı noktada kalmaktan kaçındığını belirterek, Mesudiye'yi merkez tabyaların ilerisinde demirletenlerin onu yalnız denizaltı değil top muharebesinde bile mahvolmaya mahkum ettiklerinin"* altını çizmiştir.[41]

4. MESUDİYE ZIRHLISINDA ŞEHİT OLAN VE KURTARILAN PERSONEL

İtilâf donanmasının Çanakkale'deki ilk başarılı denizaltı harekâtı sonucunda batan Mesudiye zırhlısında ilk aşamada Bolayır römorkörü ve diğer küçük deniz araçlarıyla 48 subay ve 574 erbaş/er kurtarılmıştır. Kayıp olan personelin bulunması için çalışmalara başlanmış ve tumba olduktan sonra karinası ve sancak bordasının bir kısmı su üstünde kalan gemide mahsur kalanların kurtarılması için kaynak kesme makinesine ihtiyaç duyulmuştur. Bölgede bulunmaması nedeniyle Samsun römorkörü tarafından İstanbul'dan getirilen makine Çanakkale'ye ulaşıncaya kadar tahrip fişekleriyle karinada delikler açılarak gemi içindekilere süt ve temiz hava verilmesi sağlanmıştır. Kaymak kesme makinesinin gelmesiyle birlikte çelik saclar kesilerek 36 saatlik yoğun çalışma sonucunda 5 subay[42] ve 3 erbaş/er kurtarılmış, 10 makineci subay ve 25 erbaş/er şehit olmuştur.[43] Şehit subaylardan ikisinin naaşı ve birinin bir bacağı çıkarılarak gömülmüş, diğer personelin naaşı gemi içerisinde kalmıştır.[44] Şehitlerin anısına Barbaros Şehitliği'nde bir kitabe ve Kepez sahilinde bir anıt yer almaktadır.

Bazı kaynaklarda[45] gemide hayatını kaybedenler arasında Alman personelin de olduğundan bahsedilse de Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi Künye Defterleri arasında bulunan 164 ve 165 numaralı Şüheda Defterlerinde Alman personelin isminin yer almadığı görülmektedir. Ayrıca Abidin Daver tarafından kaleme alınan "Mesudiye Zırhlısında Gemi ile Birlikte Batan ve Daha Sonra Kurtarılan Denizcilerin Başından Geçen Olaylar" isimli eserde gemide Alman personelin bulunmadığı bilgisi yer almaktadır.[46] Ayrıca Alman Subayı Hermann Lorey de "Türk Sularında Deniz Hareketleri" isimli eserinde Nusret mayın gemisi, Sultanhisar torpidobotu, Muavenet-i Milliye torpido muhribi, Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlıları başta olmak üzere Türk gemilerinde görev yapan Alman personelinin faaliyetlerinden söz ederken Mesudiye'de Alman personel görevlendirmesi yapıldığına dair bir hususa değinmemiştir. Tüm bu kaynaklar değerlendirildiğinde Mesudiye'nin battığı 13 Aralık 1914 tarihinde gemide Alman personelinin bulunmadığı söylenebilir.

Mesudiye'de şehit olan erbaş/erlerin ailelerinden geriye kalan eş, çocuk, anne ve babalarına belirli koşullar dahilinde aylık bağlanmıştır. Aile başına yüzer kuruş olmak üzere, bu aylıklar eş ve kız çocuklara evleninceye kadar verilmeye devam etmiştir. Ayrıca geminin batışı sırasında eşya ve kıyafetlerini kaybeden subaylara maaşlarının iki katı tutarında bir para verilmiştir.[47]

Gemide mahsur kalan personeli ve değerli malzemeyi kurtarma çalışmalarında Mesudiye personelinden 23 kişinin yanı sıra 10 dalgıç, İnşaat-ı Cedide Fabrikasından 8 ve İmalat-ı Mütenevvia Fabrikasından 1 kişi görev almıştır. Yaralıların kurtarılması sonrasında gemide bulunan gizlilik dereceli dosya, evrak, plan ve kitapların kurtarılması için de çalışma yapıldıysa da bu belgelerin komutan kamarasında bulunan evrak dolabında kilitli olması nedeniyle çıkarılması mümkün olmamıştır.[48] Kurtarılan 2 subay ve 100 er batmadan önce Mesudi-

[41] Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.43. Yapılan çalışmalar sonucunda 36 saat sonra sağ olarak kurtarılan Çarkçı Yüzbaşı İbrahim Şevki'nin 1944 yılında yazdığı mektup için bkz. İsmail Sabah, "Mesudiye Zırhlısının Batırılışı ve Bir Mektup", *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 2, 2016, s. 81-89.

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

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

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

[45] Fransız Deniz Subayı Auguste Thomazi gemide hayatını kaybeden Alman personelin de olduğunu belirtmiştir. Bkz. Auguste Thomazi, Çanakkale Deniz Savaşı, (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s.12.

[46] Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.,* s.83. Abidin Daver tarafından kaleme alınan eser Deniz Müzesi Komutanlığı arşivinde bulunmakta olup basılmamıştır.

[47] Piri Reis Araştırma Merkezi*, a.g.e.,* s.87.

[48] Piri Reis Araştırma Merkezi, *a.g.e.,* s.85-86.

ye'den çıkarılan 3 adet 152 mm'lik toplarla tesis edilen Baykuş (Mesudiye) bataryasında, 2 subay ve 120 er Denizaltı Gözetleme Bölüğünde, 3 subay ve 40 er gemiden top çıkarma faaliyetlerinde görevlendirilmek üzere Çanakkale'de bırakılmış, kalan personel İstanbul'a gönderilmiştir. 1915 yılı Ocak ayı sonuna kadar, Mesudiye'den 5 adet 76 mm ve 5 adet 57 mm'lik top çıkarılarak tabya ve bataryalara konulmuştur. Savaşın sonuna kadar Mesudiye'den 3 adet 152 mm ve 8 adet 57 mm'lik top daha çıkarılmıştır. Çıkarılan bu toplarla Aktepe ve Akyarlar bataryaları tesis edilmiştir.[49] Baykuş bataryası 18 Mart 1915 tarihinde gerçekleşen Çanakkale Deniz Savaşı'nda 152 mm çapında 96'sı zırh delici, 18'i çelik olmak üzere toplam 114 mermi sarf etmiş, özellikle Erenköy Koyu'na doğru manevra yapan HMS Irresistible ve Fransız Bouvet zırhlıları üzerinde etkili atışlar yaparak zaferin kazanılmasına katkı sağlamıştır.[50]

5. MESUDİYE ZIRHLISINDA ALINAN ÖNLEMLER

Mesudiye'nin 2'nci Komutanı Kd.Yzb. Üsküdarlı Rıfat Efendi[51] gemide alınan tedbirleri şu sözlerle anlatmıştır: *"…15'lik topların cephanesini korumak için boş kömürlüklere kum doldurduğumuz gibi, çıkarılan üç topun ağırlığına eşit olmak ve denge sağlamak üzere mukabil bordaya kum ve zincir koymuştuk. Gemi baştan demirli kıçtan şamandıraya bağlı yatıyor ve bir denizaltı hücumuna karşı da sözde şıpkalarla muhafazaya alınmış bulunuyordu. Şıpkalar hiç de muntazam şeyler değildi. Çanakkale'de bir ambardan aldığımız eski püskü tellerle bu şıpkaları uydurma olarak kendimiz yapmıştık. Kepez'e demirledikten sonra bütün işimiz gücümüz muhalif rüzgarlarla, akıntı ve anaforlarla yer değiştiren ve bozulan sallara takılı şıpkaları düzeltmeye çalışmaktı. İkide bir altüst olan derme çatma şıpkalarımızın tamirinden başka eratın eğitimiyle meşgul oluyor muntazam talimler yapıyorduk. Maalesef bizi kömürsüz bırakmışlardı. Birkaç seyyar hedeflere atış talimi de yaptık. Mesudiye büsbütün batıp yok olmasın diye, bizi oraya, tehlikenin ağzına atmış olanlar, gemiyi sığ suda demirletmişlerdi… "*[52]

Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından 7 Ekim 1914 tarihinde yayımlanan *"Boğaz Tahkimatında Bazı Değişiklikler Meydana Gelmesi Üzerine Yeniden Düzenlenen Genel Yönerge"* gereği Kepez-Soğanlı bölgesinin savunma sorumluluğu Kepez, Havuzlar ve Soğanlı gruplarına verilmiş, Mesudiye zırhlısına da bulunduğu yerden bu bölgenin görevine yardım etme emri verilmiştir. Buna göre bu bölgedeki birliklerin görevi *"küçük çaptaki toplarla özellikle geceleyin torpido hücumlarına karşı savunma yapmak ve torpil hattını korumak, büyük çaplı toplarla Boğaz'dan geçen düşman donanmasını uzaktan durdurmak ve obüs bölgesine yardım etmek, düşman filosunun Çanakkale-Kilitbahir gruplarıyla kesin sonuçlu muharebeye girişmesi halinde büyük çaplı toplarla muharebeye katılmak"* olarak belirlenmiştir.[53] Mesudiye Komutanı, bu görev için personelin ve özellikle topçuların eğitim seviyesini yükseltmek maksadıyla çaba sarf etmiş, ancak 25 Kasım 1914 tarihinde yapılan atış eğitimi sırasında hedefin halatının çarparak bir mayını infilak ettirmesi sonucunda Müstahkem Mevki Komutanlığı mayın hattı civarında eğitim yapılmasını yasaklamıştır.[54]

Baykuş bataryasını Çanakkale'de konuşlu diğer tabya ve bataryalardan ayıran en önemli özellik, tüm personelinin denizcilerden oluşmasıdır. Ayrıca 8 Mart 1915 sabahı Erenköy Koyu'nda kıyıya paralel olarak 26 mayın dökerek 18 Mart günü savaşın kazanılmasında en büyük etkiyi yapan Nusret mayın gemisinin bu harekâtına katkı sağladığı konusunda yaygın bir görüş vardır. *"Müttefik filonun 19 Şubat 1915 tarihinden itibaren Çanakkale Boğazı içerisinde gerçekleştirdiği harekâtlarda; gemilerin kıyı topçu ateşinden etkilenmemek amacıyla özellikle Erenköy Koyu'na yöneldiklerinin bataryalar tarafından gözlendiği ve bunun sonucunda bu koyda bir mayın hattının kurulmasının kararlaştırıldığı"*[55] bilgisi de bu raporun denizciliği bilen ve gemi hareketlerini yorumlayabilen personel tarafından verildiğini desteklemektedir.

---

[49] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.110.

[50] Baykuş bataryası HMS Irresistible'a iskele borda, pruva bacası ve köprüüstünden, Bouvet'ye iskele kıç omuzluğu ve iskele kırlangıcından çok sayıda isabet sağlamış ve her iki gemide de yangın çıkmasına neden olmuştur. Baykuş bataryasının 18 Mart 1915 tarihli Harp Ceridesi için bkz.. Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, *a.g.e.,* s.279-281; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012, s.186.

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

[52] Otay, *a.g.e.,* s.191.

[53] Yönergenin tam metni için bkz. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.517-523.

[54] Kurtoğlu, *a.g.e.,* s.46.

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

6. MESUDİYE ZIRHLISININ BATIRILIŞI SONRASI DENİZALTILARA KARŞI ALINAN ÖNLEMLER

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

Sakin ve dalgasız bir denizde gündüz saatlerinde Çanakkale Boğazı'na giren ve Kepez'e kadar ilerleyen B-11'in periskobunu tespit edemeyen kıyı gözetleme postaları Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa tarafından daha dikkatli gözetleme yapılması konusunda uyarılmıştır. Denizaltının Marmara'ya geçmiş olması ihtimalini göz önünde bulunduran Amiral Usedom, gerekli aramanın yapılması maksadıyla süratli bir gambotun görevlendirilmesi talep etmiştir. Bunun üzerine Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından Peleng-i Derya gambotu görevlendirilmiş, bu tarihte Marmara Denizi'nde herhangi bir denizaltı bulunmadığından aramalar sonuçsuz kalmıştır.[56]

Mesudiye'nin batırılması sonrası Boğaz'da mayın döküş faaliyeti hızlandırılmıştır. Aynı gün Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişliği tarafından yeni bir mayın hattı oluşturulması emredilmiştir. Bu görev için Nusret mayın gemisine ihtiyaç duyulduğundan 14 Aralık'ta mayın yüklü olarak İstanbul'dan avara ederek ertesi gün Çanakkale'ye varmıştır. 17 Aralık'ta Nusret deniz seviyesinin dört ila beş metre altına kırk beşer metre aralıkla 50 mayın dökerek birinci hattın güneyinde, yedinci mayın hattını oluşturmuştur. Bu hattaki mayınların yedi adedi döküldükten hemen sonra patlamıştır. Aynı gün saat 10.35'te Nusret mayın gemisi, Samsun mayın gemisinden aldığı 28 mayını, aralarında kırk beşer metre olacak şekilde deniz seviyesinin dört ila beş metre altına dökerek sekizinci mayın hattını tesis etmiştir.[57]

18 Aralık 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı içerisinde denizaltı bulunup bulunmadığının kontrolünün uygun havalarda uçakla da araştırılması için 2'nci Tugay Komutanlığına, Marmara Denizi'nde denizaltı araştırması yapması için de filoya emir verilmiştir. Bunun üzerine 13 Aralık'ta denizaltı araması için Marmara'ya gönderilmiş olan Peleng-i Derya gambotu Marmara Adası, Bandırma, Kapıdağ Yarımadası ve Avşa Adası çevresinde yaptığı aramalarda da herhangi bir denizaltıya rastlamayınca 20 Aralık'ta Çanakkale'ye dönmüştür. 21 Aralık 1914 tarihinde *"Marmara Denizi'nde Düşman Denizaltılarına Karşı Alınacak Emniyet Tedbirlerine Dair Yönerge"* yayımlanarak, İtilâf denizaltılarının tespiti için nasıl hareket edilmesi gerektiği ve temas sağlanması halinde ne şekilde karşı koyulacağı konusunda kıyı birlikleri ve gemiler uyarılmıştır.[58]

Bahse konu yönergede *"Bir veya birkaç denizaltının Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul Boğazı girişindeki gemilere taarruz etme ihtimalinden söz edilerek intikal halinde bataryalarını şarj etmek için satha çıktığı zamanlarda tespit edilebileceği, sahil hattında bulunan mahalli idarelerin ve komutanlıkların gözetleme yapmaktan sorumlu olduğu, telgrafı bulunmayan adalar arasında iletişimi sağlamak ve denizaltı tespitini bildirmek maksadıyla Galata yatı ve İstanbul vapurunun Marmara Adası ve Mudanya etrafında, Peleng-i Derya ve İsareis gambotlarının ise Çanakkale Boğazı'nın kuzey çıkışı ile adalar arasında görevlendirildiği"* belirtilmiştir. Denizaltı tespitinin bildirilmesi için hangi telgraf istasyonlarının aracılık yapacağının belirtildiği yönergede *"acil durumlarda zaman kazanmak amacıyla telgrafın kısa ve şifresiz olarak da çekilebileceği ve denizaltının etkisiz hale getirilmesi için neler yapılması gerektiği"* detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Buna göre denizaltının periskobu su üstündeyse doğrudan ateş açılacak, torpido hücumuna maruz kalınması halinde süratli şekilde denizaltıya doğru ilerlenerek torpidodan sakındıktan sonra denizaltının dümen ve pervanesine takılması için üzerine demir atılacaktı.[59]

30 Aralık günü Nusret mayın gemisi, sekizinci ve ikinci mayın hatları arasına, aralarında kırk beşer metre olacak şekilde deniz seviyesmnin dört ila beş metre altına 39 mayın dökerek Çanakkale Boğazı'ndaki dokuzuncu mayın hattını meydana getirmiştir. Mesudiye bataryasının harbe hazır hale getirildiği bu tarihte Marmara'da denizaltı arama faaliyetlerine devam edilmiş ve takviye edildiği öğrenilen Müttefik filonun Çanakkale Boğazı'na bir saldırı düzenleyebileceği Müstahkem Mevki Komutanlığına bildirilmiştir.[60]

---

[56] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.110.

[57] Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* s.26-27.

[58] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.111.

[59] 21 Aralık 1914 tarihinde yayımlanan *"Marmara Denizi'nde Düşman Denizaltılarına Karşı Alınacak Emniyet Tedbirlerine Dair Yönerge* için bkz. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s.537-538.

[60] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, *a.g.e.,* Cilt VIII, s. 112; Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* s.29.

B-11 denizaltısının başarısı nedeniyle, denizaltıların mayın hatlarından geçerek Yavuz zırhlısına ve diğer gemilere taarruz etmek için Haliç'e ulaşabilecekleri konusunda cesaretlenen Amiral Carden en modern denizaltıların bölgede görevlendirilmesi konusunu Londra ile görüşmüştür.[61] Yardımcısı olan Fransız Amiral Emile Guepratte ise dizel makineye sahip Saphir denizaltısının bu ihtiyacı karşılayacağını düşünerek Akdeniz'de bulunan Fransız Filosunun Komutanı emrinde bulunan Amiral Augustin Boue de Lapeyrere'den talepte bulunmuştur. Bunun üzerine Malta'ya intikal eden denizaltının dümen ve pervanelerine mayın hatları arasından geçebilmesi için Blenheim'a benzer şekilde koruma donanımı monte edilmiştir. Malta'da bulunan tersane imkânlarından istifadeyle hazırlıklarını tamamlayarak Yüzbaşı Henri Fournier komutasında ileri harekete geçen Saphir, Navarin Limanı'na uğramayı müteakip 9 Ocak 1915 tarihinde Midilli'nin batısında bulunan Sigri Limanı'na ulaşmıştır.[62]

15 Ocak gecesi saat 03.00'te planlı karakol görevi için limandan ayrılan Saphir, *"hiçbir denizaltının özel talimat almadan Çanakkale Boğazı'nı geçmek üzere hareket etmemesi"* konusundaki kesin emre rağmen B-11 denizaltısının izinden gitmeye çalışmıştır.[63] Saat 06.00'da Kumkale önlerinde dalışa geçen denizaltı, saat 07.30'da dibe sürtmeyi müteakip mayın hatlarının altından geçmek amacıyla 22 metre derinliğe dalmıştır. Bu sırada kıç tarafında bulunan bir dalma sarnıcının arızalanması sonucu su almaya başlayan denizaltıyı dengede tutmak güçleşmiştir. Su altında arızaya müdahale etmek mümkün olmadığından, onarımın Çanakkale Boğazı'nı geçtikten sonra Marmara'da yapılmasına karar veren Yzb. Fournier'in karşılaştığı önemli bir problem de pusula arızası olmuştur. Bu arıza nedeniyle yönünü tayin edemeyen denizaltı, mayın tellerine sürtse de koruyucu donanımı sayesinde mayın hatları arasından hasar almadan çıkmayı başarmıştır. Saat 11.30'da dalmış durumdayken makine arızası nedeniyle ilerlemesi duran denizaltı, dengesini koruyamamış ve hızla batmaya başlamıştır. 70 metrede dibe oturan denizaltı, bataryalarından çıkan zehirli klor gaz nedeniyle son bir gayretle satha çıkmış sonrasında dalamamıştır.[64]

Satıhta kalan Saphir, sahildeki tabyalar ile İsareis gambotu ve Nusret mayın gemisi tarafından fark edilerek ateş altına alınmıştır. Gemisini kurtaramayacağını anlayan Yzb. Fournier, personeline gemiyi terk emri vermiş, gizli belgeleri imha ettikten sonra dalma sarnıçlarına su aldırarak denizaltıyı Köseburnu tabyasının 200 metre açığında yaklaşık 42 metre derinlikte batırmıştır. 27 personele sahip denizaltının 13 eri, Ferman gemisi, İsareis gambotu ve Nusret mayın gemisi tarafından kurtarılmıştır.[65] 16 Ocak 1915 tarihli İkdâm ve Tasvir-i Efkâr gazetelerinde *"Saphir isimli Fransız denizaltısının Çanakkale Boğazı girişine yaklaşırken derhal battığı ve personelinin bir kısmının esir edildiği"* duyurulurken, denizaltının teknik özellikleri okuyucularla paylaşılmıştır. 17 Ocak günkü gazetelerde ise *"denizaltının görünmeden Boğaz girişine yaklaşmaya çalışırken bir mayına çarparak battığı ve gözetleme yapan botlarımızın personelinin kurtarılması için sarf ettiği gayretin, düşmanın insanlık dışı harekâtına karşılık asil bir cevap olduğuna"* ilişkin resmi tebliğ yer almıştır.[66]

Olaya ilişkin resmi tebliğler incelendiğinde geminin batış nedeninin ve mevkiinin Başkomutanlık Vekâleti tarafından kamuoyuna gerçekte olduğundan farklı şekilde duyurulduğu görülmektedir. Gerçekten de dönemin koşulları göz önüne alındığında, bir denizaltının Boğaz savunmasının temelini oluşturan mayın hatlarını emniyetli bir şekilde geçerek Nara Burnu'na kadar ulaşmasının mayınların etkinliği hakkında şüphe duyulmasına neden olacağı açıktır. Bu yüzden Saphir denizaltısının batışına ilişkin haberin basına bu şekilde verilme nedeninin; İtilâf gemileri ile denizaltılarını olası harekâtlar için cesaretlendirmemek ve halkta moral bozukluğu yaratmamak olduğu değerlendirilmektedir.

Bu olay sonrasında Çanakkale Boğazı'na denizaltıların girmesini engellemek amacıyla alınan önlemlerden biri de ağ manialarını tesis etmek olmuştur. 18 Ocak 1915 tarihinde yaklaşık olarak Karanfil Burnu ile Akyarlar'ı birleştiren hattın üzerinde Anadolu kıyısına yakın şekilde 70 metre derinlikte oluşturulan mania Çanakkale Boğazı'nın ilk denizaltı engeli olmuştur. Nusret mayın gemisi lif halatlardan örülü parçaların birleştirilmesiyle oluşturulan, uzunluğu 47 ila 50 metre arasında yüksekliği ise 20 metre olan dört parça ağı dökmeyi başarmıştır. Ağı dibe sabitleyecek ağırlıkların, suyun içerisinde gergin bir şekilde durmasını sağlayacak şamandıralar ile mantarların yerleştirilmesi ve tel halatla bağlanması işlemi iki saatlik bir çalışmayı gerektirmiştir. Ayrıca geçmek isteyen denizaltıların pervanelerine takılması için tel halatın üzerine lif halat kamçıları bağlanmıştır.[67]

[61] Corbett, *a.g.e.,* V.II, p.73,

[62] Thomazi, *a.g.e.*, s.12.

[63] Corbett, *a.g.e.,* V.II, p.140.

[64] Thomazi, *a.g.e.*, s.12-13.

[65] Kurtoğlu, *a.g.e.,* s.50. Saphir denizaltısının battığı mevki ve günümüzdeki durumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Atabay vd*., a.g.e.,* s.70-77.

[66] 16 ve 17 Ocak 1915 tarihlerinde yayımlanan İkdâm ve Tasvir-i Efkâr gazeteleri için bkz. Murat Çulcu, *a.g.e.,* s. 90-91; Atabay, *a.g.e.,* s.32.

[67] Denizaltı ağ maniasına ilişkin Nazmi Bey tarafından günlüğüne yapılan çizim için bkz. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* s. 303. Bahse konu çizim Ek-2'dedir.

Bu çalışmaları yürütmek üzere Yzb. Nazmi Bey, Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde topçuluk öğretmeni ve Anadolu Hamidiye Tabyası Komutanı olarak görev yapan Alman Yb. Vasildo ile Yzb. Nabek de gemide bulunmuştur. Oluşturulan ilk denizaltı ağ maniasının şiddetli lodosa rağmen uygun bir şekilde durduğunu günlüğüne kaydeden Yzb. Nazmi Bey, rüzgarın kuzeye dönmesi durumunda şiddetli akıntıyla birlikte ağın ne şekil alacağının bilinmediğine dair endişesini dile getirmiştir.[68]

Boğaz'daki ikinci denizaltı ağ maniası 5 Şubat 1915 günü sabah saatlerinde, ilk maniaya benzer şekilde balıkçı ağlarının bir araya getirilmesiyle Havuzlar ile Kepez Burnu arasında tesis edilen ilk mayın hattının güneyinde, Anadolu kıyısına yakın şekilde oluşturulmuştur. İki parçadan oluşan ağın atılmasına Yzb. Nazmi Bey ile birlikte Yb. Vasildo ve iki Alman teğmeni de refakat etmiştir. 11 Şubat günü Nusret mayın gemisi tarafından bu hattın Rumeli kıyısını kapatacak şekilde iki parçalı ağ atılmış, böylece Çanakkale Boğazı'nda denizaltılara karşı atılan toplam ağ sayısı sekize ulaşmıştır. 12 Şubat günü de Nusret mayın gemisi tarafından iki parça daha denizaltı ağı atılmıştır.[69] Ancak akıntıya dayanamayan bu ağlar, ilerleyen dönemde toplanmış ve çelik tellerden oluşan dayanıklı bir manianın 1915 yılının haziran ayının sonundan itibaren Nara ile Bigalı Kalesi arasında oluşturulmasına başlanmıştır.

SONUÇ

Yeterli performansa sahip olmayan makineleri ve ülkede gerekli onarım teşkili bulunmaması nedeniyle 234 mm çapındaki toplarının savaş öncesinde İngiltere'ye gönderilmiş olması, Mesudiye'yi bir gemi için en önemli iki unsur olan duruş ve vuruş gücünden yoksun bırakmıştır. Donanmada aktif görev alması mümkün olmayan geminin mevcut toplarından yararlanmayı planlayan Amiral Souchon ve Amiral Merten, Çanakkale Boğazı'nda savunmanın temelini teşkil eden mayın hatlarının korunması amacıyla Mesudiye'yi sabit bir batarya olarak kullanmayı düşünmüş, bunun sonucu olarak geminin kaybı kaçınılmaz olmuştur. B-11 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nda gerçekleştirdiği bu harekât, diğer denizaltı komutanları ile İtilâf donanmasının komuta kademesini müteakip girişimler için cesaretlendirmiştir.

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

Yüksek komuta kademesinin Almanların elinde olması ve denizci Türk subaylarının uyarıların dikkate alınmaması sonucunda Mesudiye zırhlısının kaybına ve 35 personelin şehadetine neden olan bu hatalı karar, Mustafa Kemal ATATÜRK'ün şu sözünü akla getirmektedir: *"Oysa hangi istiklâl vardır ki yabancıların nasihatleriyle, yabacıların planlarıyla yükselebilsin. Tarih böyle bir olay kaydetmemiştir. Tarihte böyle bir olay yaratmaya kalkışanlar zehirli sonuçlarla karşılaşmışlardır."*

[68] Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* s.34.

[69] Nazmi Bey'in günlüğünde 12 Şubat 1915 tarihinde atılan ağların mevkiine ve özelliklerine ilişkin bilgi verilmemiştir. Bkz. Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, *a.g.e.,* s.37-38.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

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

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

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

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

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

The National Archives, ADM M 0321/15 *(Guards Fitted By Blenheim to B.11).*

Araştırma-İnceleme Eserler

Atabay, Mithat; Okan Taktak; Savaş Karakaş; Selçuk Kolay, *Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013.

Atabay, Mithat, *Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Çanakkale Savaşları*, E Yayınları, İstanbul 2014.

Atabey, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014.

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

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012.

Brenchley, Fred ve Elizabeth, *Stoker'in Denizaltısı*, (Çev. Pervin Yanıkkaya), Ayhan Matbaası, İstanbul 2003.

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

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

Çulcu, Murat, İkdâm *Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi 3 Kasım 1914-3 Şubat 1916 Haber-Yorum-Bildiri-Röportaj-Gözlem ve Anılar,* Cilt I, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004.

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

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

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

Jameson, William, *Submariners VC*, Periscope Publishing Ltd., Cornwall 2004.

Kurtoğlu, Fevzi, *Çanakkale ve 18 Mart 1915*, Deniz Matbaası, İstanbul 1935.

Langensiepen, Bernd ve Ahmet Güleryüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000.

Lawrence, Peter, *A Century of Submarines*, The History Press, Gloucestershire 2001.

Lorey, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (çev. Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami), Deniz Matbaası, İstanbul 1936.

Lorey, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri Cilt II Boğazlar Etrafında Mücadele*, (çev. Tacettin Talayman), Deniz Basımevi, İstanbul 1946.

McCartney, Innes, *British Submarines of World War I*, Osprey Publishing, New York 2008.

Otay, Oğuz, *Mesudiye Zırhlısı Osmanlı'nın Son 40 Yılının Tanığı (1874-1914): Efendi Kaptan Kurtar Bizi!,* Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.

Piri Reis Araştırma Merkezi, *Mesudiye Zırhlısı,* Deniz Basımevi, İstanbul 2007.

Thomazi, Auguste, *Çanakkale Deniz Savaşı***,** (çev. Hüseyin Işık), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.

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

Süreli Yayınlar

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı: 132, Ocak 2014.

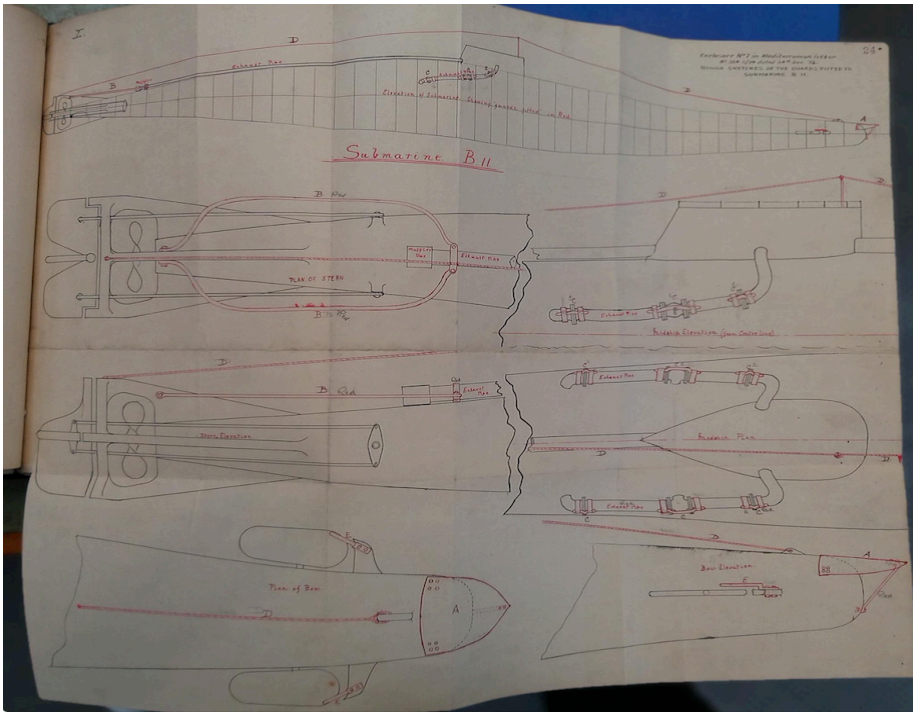
Sabah, İsmail, "Mesudiye Zırhlısının Batırılışı ve Bir Mektup", *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 2, 2016.

İnternet

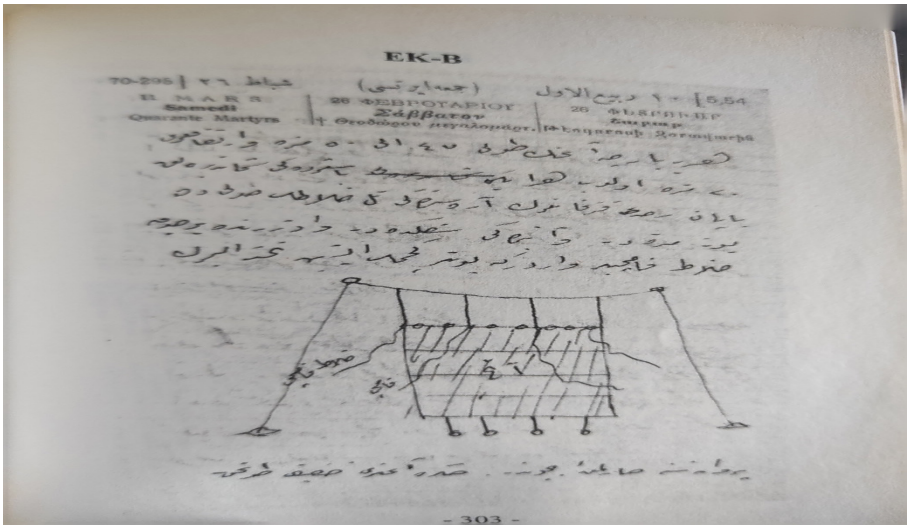
https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/27-28/25/data.pdf (Erişim Tarihi: 06.03.2024).

https://www.denizhaber.net/mesudiye-zirhlisi-derin-sularinda-bekliyor-haber-34035.htm (Erişim Tarihi: 08.03.2024).

EKLER



Ek-1 Blenheim Koruyucu Donanımına Ait Skeç



Ek-2 Denizaltı Ağ Maniası