

TÜRK DONANMASI

Abdullah Burak KANDAŞ

Trablusgarp ve Balkan savaşlarında aldığı yenilgiler sonrasında Osmanlı Devleti, Anadolu'nun güvenliğini sağlamak ve Ege Denizi'nde kaybedilen hayati önemdeki adaları geri almak için donanmasını modern ve ateş gücü yüksek gemilerden teşkil etme gayreti içinde olmuştur. 1913 yılının sonunda Brezilya adına Armstrong Whitworth Tersanesi'nde inşa edilen Rio de Janeiro isimli dretnot satın alınarak Sultan I. Osman adı verilmiştir. Büyük savaşın ayak seslerinin duyulduğu 1914 yılında ise yine bir İngiliz tersanesi olan Mesecs Vickers'a sipariş edilen aynı tipte iki gemi Sultan V. Reşad (Reşadiye) ve Fatih Sultan Mehmed olarak isimlendirilmiştir. Bu gemilerin Osmanlı'yı ittifak yapılmaya değer bir kuvvet olarak görmeyen İngiltere'ye sipariş edilmesinde Osmanlı Donanması'nda danışmanlık görevinde bulunan Amiral Arthur Henry Limpus'un önemli derecede etkisi olmuştur.

2 Ağustos 1914 tarihinde Sadrazam Said Halim Paşa ile Almanya Büyükelçisi Hans Freiherr von Wangenheim arasında Türk-Alman İttifak Antlaşması imzalanmış ve Avrupa'da savaşın başlaması üzerine Osmanlı Devleti tarafından 3 Ağustos 1914 tarihinden geçerli olmak üzere genel seferberlik ilan edilmiştir. Aynı gün büyük savaşın başlamasıyla Avrupa'da yaşanan gelişmelerden endişe duyan İngiltere, parası tümüyle ödenen Sultan I. Osman ve inşası süren Reşadiye dretnotlarına el koyduğunu Osmanlı Hükümeti'ne resmen bildirmiştir. Bu karar Osmanlı kamuoyunun İngiltere'ye karşı büyük öfke duymasına neden olmuştur. Henüz savaşa girmemiş olan İngiltere'nin yasadışı ve uluslararası hukuk kurallarına aykırı olarak bu kararı almasında, Deniz Bakanı Winston Churchill'in "*Alman Donanma-*

si'nin İngiliz Donanması'na üstünlük kurabileceği korkusu" etkili olmuştur.

Başkomutanlık Vekâleti'nin "İstanbul ve Çanakkale boğazlarının kısmen mayınla kapatılması" emri üzerine 4 Ağustos günü Çanakkale Boğazı yabancı savaş gemilerinin geçişine kapatılmıştır. Aynı gün Selanik mayın gemisi tarafından; Havuzlar-Kepez Burnu arasında 22 mayınla Çanakkale Boğazı'nın ilk mayın hattı, 6 Ağustos 1914'te ilk mayın hattının yaklaşık 800 metre kuzeyinde 26 mayınla ikinci mayın hattı oluşturulmuştur.

Savaş başladığında Almanya'nın Akdeniz'de görev yapan iki savaş gemisi SMS Goeben ve SMS Breslau kendilerini takip eden İngiliz ve Fransız Filosundan kaçarak 10 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı girişine gelmiştir. Başkomutan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın izniyle Kütahya torpidobotunun refakatinde Boğaz'dan giriş yapan gemiler, Çanakkale önlerine demirlemişlerdir. 11 Ağustos 1914'te Alman gemilerine kömür ve cephane sağlayan Rodosto ve Korkovado vapurları ve daha sonra Donanma Komutanı Tümamiral Wilhelm Anton Souchon'un karargâh gemisi olacak General vapuru da Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alan İngiliz Filosu tarafından engellenmemiştir.

Osmanlı Devleti 3 Ağustos 1914 tarihinde tarafsızlığını ilan etmiş olduğundan Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları gereği bu iki geminin 24 saat içerisinde Osmanlı karasularını terk etmeleri veya personelinin enterne edilmeleri gerekiyordu. 10 Ağustos 1914 gecesi Sadrazam Said Halim Paşa'nın yalısında yapılan ve Cemal Paşa, Talat Paşa, Cavit Bey, Halil Bey ile Alman Büyükelçisi Wangenheim'in, bulunduğu toplantıda, Halil Bey'in gemileri satın alma önerisi kabul edilmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti'nin bu iki savaş gemisini 80 milyon marka satın aldığı gazetelere bildirilmiştir. İstanbul

ve Çanakkale boğazlarını yabancı savaş gemilerine kapattıktan sonra tarafsızlığı şüpheli duruma gelen Osmanlı Devleti'nin, SMS Goeben ve SMS Breslau'yu satın almış gibi göstermesiyle savaşta Almanya'nın yanında yer alacağı kesinlik kazanmıştır.

16 Ağustos 1914'te yapılan törenle gemilere Türk Bayrağı çekilmiş, SMS Goeben'e Dokuzuncu Osmanlı Padişahı Yavuz Sultan Selim, SMS Breslau'ya Yunan işgali altında bulunan fakat henüz Osmanlı Devleti'nden ayrılmamış olan Midilli Adası'nın ismi verilmiştir. Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından bu isimlerin seçilmesi, Osmanlı Devleti'nin Almanya ile birlikte hareket etmesi halinde hem eski gücüne kavuşacağına hem de Balkan Savaşları sonucunda kaybettiği Ege adalarını geri alacağına olan inancını göstermesi bakımından önemlidir. Bu iki geminin bir oldu bittiyle Osmanlı Donanması'na katılması, Rusya, Fransa ve İngiltere'nin tepkisine neden olmuştur. Yavuz ve Midilli'nin donanmaya katılış haberini alan Rus, Fransız ve İngiliz elçileri, Osmanlı Hükümeti'nden bu gemilerin Alman personelinin gönderilmesini istemiş, hükümetin bu konuda söz vermesi üzerine olay fazla büyümemiştir. Ancak Alman personelinin geri gönderilmemesi üzerine, İngiltere bu konudaki tutumunu sertleştirmiş ve şartlar yerine getirilinceye kadar diğer denizlerde ihtiyaç duymasına rağmen iki kruvazörünü Çanakkale Boğazı çıkışında görevlendirmiştir. Bu durum İngiliz Donanması'nın planlarını önemli ölçüde etkilemiştir. Yaşanan gelişmeler üzerine, Donanma'da 30 Nisan 1912 tarihinden itibaren danışmanlık yapmakta olan Amiral Limpus ve personelinin görevi 15 Ağustos 1914 tarihinde sonlandırılmıştır. Donanma Komutanlığı Vekâletine Yarbay Arif Bey, Filotilla Komodorluğuna Yarbay Muzaffer Bey getirilmiştir.

Aynı gün Çanakkale Boğazı'na İntibah ma-

yın gemisi tarafından 40 mayın dökülerek Dardanos-Baykuştepe Burnu arasında üçüncü mayın hattı oluşturulmuştur. 18 Ağustos'ta keşif ve gözetleme faaliyetlerinde kullanılmak üzere İstanbul'dan Çanakkale'ye bir deniz uçağı getirilmiş, İntibah mayın gemisi tarafından 19 Ağustos'ta ilk mayın hattı kuzeyinden 12 mayınla, ikinci mayın hattı 4 mayınla takviye edilmiş, 24 Ağustos'ta üçüncü mayın hattına 3 mayın eklenmiştir.

18 Ağustos 1914'te Osmanlı Donanması'nı denetleyen Amiral Souchon, gemiler için yoğun bir eğitim programı hazırlamış, her gemide bir Alman subayı görevlendirmiş ve Filotilla Komodorluğuna bir Alman subayını atamıştır. Çanakkale ve İstanbul boğazlarının savunmasının güçlendirilmesi için Almanya'dan Amiral Guido von Usedom ve Amiral Johannes Merten'in başlarında bulunduğu 15 subay, 281 astsubay ve erden kurulu bir askerî heyet gelmiştir. 1 Eylül 1914'te Amiral Merten, Başkomutanlık Çanakkale Temsilcisi; Amiral Usedom, Sahil Topçu ve Torpil Birlikleri Müfettişi olarak tayin edilmiştir. Bu heyetin gelmesiyle birlikte eylül ayının başında hazırlıksız durumda bulunan Çanakkale Boğazı'nın tahkimatı, kısa sürede önemli ölçüde gelişme göstermiştir. Amiral Merten, Mesudiye Muharebe Gemisi'nin, eski bir gemi olması ve 24 cm çapındaki iki ağır topunun onarım maksadıyla İngiltere'de bulunması nedeniyle yüzer batarya olarak görev yapması planlamıştır. Mesudiye, 5 Eylül 1914'te Çanakkale'ye gönderilmiş ve gemi komutanının, Mesudiye'nin bu haliyle kullanılmasının yanlış olacağı konusundaki yoğun ısrarına rağmen 17 Eylül'de Kepez önlerinde Sarısığlar mevkiine demirletilmiştir. 9 Eylül'de Amiral Souchon resmen Osmanlı Donanma Komutanlığına atanırken yardımcılığına, o ana kadar bu görevi yapmış olan Yarbay Arif Bey getirilmiştir. Donanmada yeni bir

düzenlemeye giden Amiral Souchon; Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Peyk-i Satvet ile Yedigâr-ı Millet ve Taşoz sınıfı dörder muhripten oluşan faal bir filo kurmuştur. Rus limanlarına yapılan saldırıdan sonra Barbaros Hayreddin ve Turgud Reis muharebe gemileri de özellikle dolaylı atışlar yapmak maksadıyla 1915 yılının Şubat-Ağustos ayları arasında Çanakkale Boğazı'nda görevlendirilmiştir.

Çanakkale Boğazı'nın savunma planı başlıca iki temele dayandırılmıştır. Buna göre ilk olarak Boğaz, İtilâf Donanması'nın geçişini engellemek maksadıyla mayınlarla kapatılacak, sonra bu mayınların etkisiz hale getirilmesini önlemek için ağır toplardan kurulu tabyalar, hareketli toplardan oluşan set bataryaları ve ışıldaklar kurulacaktı. 24 Eylül'de İntibah mayın gemisi tarafından üçüncü hattın 400 metre güneyine 29 mayın dökülerek dördüncü mayın hattı oluşturulmuştur.

26 Eylül'de keşif ve gözetleme yapmak amacıyla Boğaz'ın dışına çıkan Akhisar torpidobotu, iki İngiliz muhribinin uyarısıyla durdurulmuş, gemiye çıkan bir İngiliz subayı tarafından *"bu tarihten itibaren Boğaz'dan çıkacak olan Türk savaş gemilerine ateş açılacağı"* bildirilmiştir. Bu olay üzerine Müstahkem Mevki Komutanlığı, emrindeki birlikleri uyarmış, Başkomutanlığı da durumdan haberdar ederek 27 Eylül'den itibaren Çanakkale Boğazı'nın bütün yabancı gemilere kapatılacağını bildirmiştir. İntibah mayın gemisi üçüncü hattı, Soğanlıdere önünde bulunan geçidi, dört mayın ile kapatmıştır. 1 Ekim'de Samsun mayın gemisi, birinci ve ikinci hatların Anadolu tarafındaki geçitlerini dokuzar mayınla kapatmış, İntibah mayın gemisi de 29 mayınla beşinci mayın hattını oluşturmuştur. Aynı gece Çanakkale ve çevresinde ilk kez karartma yapılmış ve Boğaz'da nöbetçi torpidobotun izni olmadan

seyir yapılması yasaklanmıştır.

Amiral Souchon, Osmanlı Donanma Komutanlığına getirildiği andan itibaren Karadeniz'de Rus Filosuna hücum ederek Osmanlı Devleti'ni Almanya'nın yanında savaşa girmeye zorlamayı düşünmüştür. Bu hedef doğrultusunda, Osmanlı Donanması'nı yoğun bir eğitim programıyla harbe hazır hale getirmeye çalışmış ve ısrarları sonucunda Enver Paşa ve Cemal Paşa'yı ikna ederek Donanma'yı eğitim yapma bahanesiyle Karadeniz'e çıkarmıştır. 29 Ekim'de Amiral Souchon'u taşıyan sancak gemisi Yavuz ile Samsun ve Taşoz muhripleri Sivastopol'u, Midilli ve Berk-i Satvet Novorossiysk'i, Hamidiye Kefe'yi, Filotilla Komodoru emrindeki Muâvenet-i Millîye ve Gayret-i Vatanîye muhripleri Odesa'yı bombardıman etmiştir. Harekâta katılan gemilerin tümü 1 Kasım'a kadar İstanbul Boğazı'na geri dönmüş, kıç bacasından vurulan Yavuz zırhlısındaki kazan hasarı dışında diğer gemiler kayda değer bir zarar görmemiştir. Osmanlı Donanması'nın harekâtı, Varna-Sivastopol arasında bulunan telgraf kablosunun kesilmesi hariç genel olarak planlandığı şekilde gelişmişse de limanlarda stratejik ve ekonomik açıdan önemli bir tahribat gerçekleştirilememiştir. Donanma'nın bu harekâtı, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na fiilen girişiyle sonuçlanması bakımından önemlidir.

Karadeniz'de Rus limanlarının bombalanması sonrasında 3 Kasım 1914 tarihinde Amiral Carden komutasında bulunan ve 18 gemiden oluşan İtilaf Filosu, Çanakkale Boğazı'nın giriş tabyalarını bombardıman etmiştir. Yaşanan gelişmeler üzerine 5 Kasım 1914 tarihinde İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. 9 Kasım'da Nusret mayın gemisi tarafından üçüncü mayın hattının kuzeyinde 16 mayınla Anadolu tarafını kapatacak şekilde altıncı mayın hattı oluşturulmuştur. Yüzer bir

batarya olarak görev yapmak üzere Kepez önlerinde Sarısığlar mevkiine demirleyen Mesudiye zırhlısı 13 Aralık 1914 tarihinde Yüzbaşı Norman Douglas Holbrook komutasındaki İngiliz B-11 denizaltısı tarafından 750 metre mesafeden atılan bir torpido ile batırılmıştır. 10 makine subayı ve 24 er şehit olmuştur. Saldırı sırasında ve daha sonra yapılan kurtarma çalışmalarında 53 subay ve 576 er kurtarılmıştır. Kurtarılan 2 subay ve 100 er Mesudiye Tabyasında, 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.

17 Aralık’ta Nusret mayın gemisi tarafından 50 mayın dökülerek birinci hattın güneyinde yedinci mayın hattı oluşturulmuştur. Bu hattaki mayınların 7 adedi döküldükten hemen sonra patlamıştır. Aynı gün saat 10.35’te Nusret mayın gemisi, Samsun mayın gemisinden aldığı 28 mayını dökerek sekizinci mayın hattını oluşturmuştur. 30 Aralık’ta Nusret mayın gemisi, sekizinci ve ikinci mayın hatları arasına 39 mayın dökerek Çanakkale Boğazı’ndaki dokuzuncu mayın hattını meydana getirmiştir.

Boğaz girişindeki tabyaların susturulması amacıyla 19 ve 25 Şubat 1915 tarihlerinde yapılan iki saldırı sonrasında İtilaf Donanması için Boğaz’a giriş yolu açılmış, hava şartlarının müsaade ettiği sürece mayın tarama gemilerinin zırhlı gemiler refakatindeki faaliyetleri yoğun şekilde devam etmiştir. 26 Şubat 1915 tarihinde İntibah mayın gemisi tarafından Çimenlik Feneri ile Değirmenburnu Tabyası arasında 53 mayınla onuncu mayın hattı oluşturulmuştur.

8 Mart 1915 sabahı Nusret mayın gemisi, Çanakkale Deniz Harekâtı’nın gidişatını önemli ölçüde etkileyen bir mayın döküş harekâtı gerçekleştirmiştir. Müttefik Filo’nun 19 Şubat 1915 tarihinden

itibaren Çanakkale Boğazı içerisinde gerçekleştirdiği harekâtlarda; gemilerin, kıyı topçu ateşinden etkilenmemek amacıyla özellikle Erenköy Koyu’na yöneldikleri obüs bataryaları tarafından gözlenmiş ve bunun sonucunda bu koyda bir mayın hattının kurulması kararlaştırılmıştır. Donanma Komutanlığının talimatı üzerine, 2 Mart 1915 tarihinde Selanik mayın gemisi tarafından İstanbul’dan getirilen 26 adet karbonit mayın, gerektiğinde taktik bir engel olarak kullanılmak üzere saklanmıştır. Hafif sisli ve yağışlı 8 Mart sabahı 05.00’te Yüzbaşı Hakkı Bey’in komutasında Nara’dan avara eden Nusret, Anadolu kıyısını izleyerek seyre başlamış ve mayın hatlarından emniyetle geçerek saat 07.00’de planlanan noktaya varmıştır. Saat 07.10’dan itibaren geri dönüş geçilirken güvertesinde bulunan ve her biri 80 kg patlayıcıya sahip 26 adet mayını, kıyıya paralel olarak poyraz-lodos hattında ve aralarında yüzer metre olacak şekilde deniz seviyesinin 4,5 metre altına dökmüştür. Bacasından mümkün olduğunca az duman çıkartmak için önlem alan Nusret, hiçbir Müttefik gemisi tarafından tespit edilmeden saat 08.00’de Çanakkale önlerine demirlemiştir. Saat 10.00’a kadar süren sis ve yağmur, geminin Çanakkale Boğazı girişinde bulunan düşman karakol gemileri tarafından görülmesini engellemiştir. Mayın Grup Komutanı Yüzbaşı Nazmi Bey’in rehberlik yaptığı bu harekât sırasında gemide dört Alman personel de bulunmuştur. Bu personel, teknik konularda gemi personeline yardımcı olmuş ancak harekâtın tüm sorumluluğu geminin Türk personeli üzerinde olmuştur.

15 Mart 1915 tarihinde İtilaf Donanması komuta kademesinde önemli bir değişiklik meydana gelmiş, yoğun çalışma temposu nedeniyle sağlık sorunları yaşayan Amiral Carden görevini yardımcısı Amiral de Robeck’e bırakmıştır. Amiral Carden,

Deniz Bakanı Winston Churchill ile yaptığı görüşmede Çanakkale Boğazı'nın yalnızca denizden yapılacak bir saldırı ile zorlanması konusunda hemfikir olmuştur. İtilaf Donanması'nın 18 Mart 1915 sabahı başlayan saldırısı sonucunda; Nusret mayın gemisinin 8 Mart sabahı Erenköy Koyu'nda 26 mayınla oluşturduğu mayın hattı en önemli rolü oynamıştır. Yapılan gözlemlerin sonucunda gemilerin manevra yaptığı bölgede ve Boğaz'ı kapatan 10 hattaki toplam 377 mayından farklı olarak kıyıya paralel olarak dökülen 11'inci mayın hattına çarpan Bouvet zırhlısı çok kısa bir sürede, Irresistible ve Ocean zırhlıları günün sonunda batmıştır. Yine bu hattaki mayınlardan birine çarparak ağır yaralanan Inflexible zırhlısı savaş dışı kalmış ve güçlkle Bozcaada'ya varmıştır. Ayrıca Gaulois, Suffren ve Agamemnon zırhlıları da tabya ve bataryaların etkili ateşi sonucunda ağır hasar almıştır.

Mayın hatları ve topçuların koordineli harekâtı sonucunda 18 Mart 1915 tarihinde büyük kayıp veren İtilaf Kuvvetleri, donanma destekli kara harekâtı yapılmasına karar vermiş ve 25 Nisan günü Gelibolu Yarımadası'nın altı farklı noktasına yapılan çıkarma ile kara muharebeleri başlamıştır. Kara muharebeleri süresince Türk Donanması'nın asli görevi Marmara'da karakol yapmak ve nakliye gemilerini denizaltı saldırısına karşı korumak olmuştur. Bunun yanı sıra Barbaros Hayreddin ve Turgud Reis muharebe gemileri çıkarma harekâtı öncesinde olduğu gibi özellikle Eceabat önlerinden aşırtna atışları yaparak İtilâf Kuvvetlerine kayıp verdirme çalışmıştır.

Muâvenet-i Millîye muhribinin; 13 Mayıs 1915'te HMS Goliath'ı, U-21 denizaltısının ise; 25 Mayıs'ta HMS Triumph'u ve iki gün sonra HMS Majestic'i batırması, savaşın başlangıcından itibaren savunmada kalan Türk ve Alman Donanma-

sı'nın Çanakkale bölgesindeki ilk taarruz harekâtları olmuştur. Bu harekâtlar, Çanakkale Savaşları'nın gidişatını siyasi, askeri, lojistik ve psikolojik açıdan önemli derecede etkileyen değişikliklerle sonuçlanmıştır. Goliath zırhlısının 570 personeliyle birlikte batması, İngiliz kamuoyunda adeta şok etkisi yapmış ve 14 Mayıs 1915 günü Londra'da toplanan Savaş Konseyi'nin üyeleri arasında yoğun tartışmalara sebep olmuştur. Siyasilerin hayalleriyle cephedeki gerçeklerin uyuşmadığının açıkça görüldüğü toplantı sonrasında, Çanakkale Harekâtı'na en başından itibaren karşı olan Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral John Fisher, İngiliz Donanması'nın bu bölgede verdiği kayıpların sorumluluğuna daha fazla ortak olmamak için görevinden istifa ederek yerini Oramiral Henry Jackson'a bırakmıştır. Bu istifa, siyasi açıdan bir krizi de beraberinde getirmiş ve 25 Mayıs'ta İngiltere'de kabine değişikliği meydana gelmiştir. *“İngiltere'nin kısa sürede büyük kazanç sağlayacağını”* düşündüğü için *“Çanakkale'de bir cephe açılması”* fikrini savunan İngiltere Deniz Bakanı Winston Churchill'in yer almadığı yeni koalisyon hükümetinin, Çanakkale Harekâtı'na bakışı eskisinden farklı olmuştur. Büyük kazançlar için açılan ve kolayca sonuca ulaşılabileceği değerlendirilen Çanakkale Cephesi, İngiltere için başlangıçta Avrupa'daki cephelerden sonra gelen, tali bir cephe olarak kabul edilirken, Mayıs ayı sonunda en önemli cephelerden birisi haline gelmiştir. Nusret Mayın Gemisi'nin Çanakkale Boğaz Muharebelerine kazandırdığı boyutun bir benzerini; Muâvenet-i Millîye muhribi ve U-21 denizaltısı, Çanakkale Kara Muharebeleri'ne kazandırmıştır.

HMS Goliath, HMS Triumph ve HMS Majestic'in kaybindan sonra batırılma tehlikesine karşı zırhlılarını Çanakkale'den çeken İtilâf Donanması, bölgede denizaltı faaliyetlerini yoğunlaştırarak bu

boşluğu doldurmaya çalışmıştır. Çanakkale Savaşları süresince Boğaz'ı 27 kez geçen Müttefik denizaltıları; toplam tonajı 63 bin 500 ton olan Barbaros zırhlısı, Peleng-i Derya ve Nurü'l Bahr gambotları, Yarhisar muhribi, Samsun, Nara ve Sakız yardımcı gemilerinin yanı sıra 31 yük gemisi ve 148 adet yelkenliyi batırmışlardır. Bu durum, Osmanlı Ordusu'nun lojistik nakliyatının kısmi olarak değişmesine sebep olmuştur. Çanakkale'deki Osmanlı Ordusu'nun lojistik nakliyat yoluna, hızlı ve ekonomik olan deniz yolunun tehlikeli hale gelmesiyle uzun, zahmetli ancak daha güvenli olan demiryolu ve karayolu da eklenmiştir. Gelibolu Yarımadası'na ulaştırılacak takviye kuvvetler ve ikmal malzemeleri, deniz yoluna ek olarak iki yoldan cepheye ulaştırılmaya çalışılmıştır. Bunlardan birincisi; İstanbul'dan Uzunköprü'ye kadar olan 240 km'lik demiryolu, sonrasında çoğu bozuk durumda ve bir kısmı Saros Körfezi'ne yakın noktadan geçtiği için gece geçilmek zorunda olan Keşan, Bolayır ve Gelibolu'yu takip eden 140 km uzunluğundaki yol olmuştur. İkinci yol ise Anadolu kıyısını izleyen yolların kullanılmasıyla sevkiyatın Çanakkale'ye, buradan da gemiler ve teknelerle Akbaş İskelesi'ne ulaştırılması şeklinde ortaya çıkmıştır. Ancak, Müttefik denizaltıları Marmara'daki lojistik nakliyatın şeklini değiştirirse de hayati öneme sahip olan deniz yolu, Türk Donanması tarafından alınan önlemler sayesinde açık tutulabilmiştir.

Kaynakça

- Alpagut, Haydar. *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1937.
- Atabay, Mithat, Okan Taktak, Savaş Karakaş, Selçuk Kolay. *Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Battıkları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2013.
- Atabey, Figen. *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014.
- Bargut, Şemsettin. *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2000.
- Besbelli, Saim. *Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)*. İstanbul: Deniz Basımevi, 1959.
- Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Çanakkale Cephesi Harekâtı*. Cilt V, Kitap I, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Çanakkale Cephesi*. Cilt V, Kitap III, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980.
- Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Çanakkale Cephesi*. Cilt V, Kitap II, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1978.
- Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*. Cilt VIII, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1976.
- Büyüktuğrul, Afif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*. C.4, İstanbul: Deniz Basımevi, 1984.
- Chesneau, Roger, Eugene M Kolesnik. *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*. London: Conway Maritime Press Ltd, 1979.
- Corbett, Julian. *Naval Operations*. Volume III, London: Longmans Green and Co, 1923.
- Corbett, Julian. *Naval Operations*. Volume II, London: Longmans Green and Co, 1921.
- Corbett, Julian. *Naval Operations*. Volume I, London: Longmans Green and Co, 1920.
- Gardener, Robert. *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905 (Conway's History of the Ship)*. London: Conway Maritime Press Ltd, 1992.
- Gray, Randal. *Conway's All The World's Fighting Ships 1906-1921*, London: Conway Maritime Press Ltd, 1985.
- Güvenç, Serhat. *Drednot Ateşi ve Osmanlı Devleti: Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü*. İstanbul: Deniz Basımevi, 2005.
- Hersing, Otto. *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, Çev. Bülent Erdemoğlu. İkinci Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Keyes, Roger. *Fight for Gallipoli*. London: Eyre & Spottiswoode, 1941.
- Kurtoğlu, Fevzi. *Çanakkale ve 18 Mart 1915*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.
- Langensiepen, Bernd, Ahmet Güler yüz. *1828-1923 Osmanlı Donanması*. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2000.
- Lorey, Hermann. *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, Çev. Deniz Yarbay Tekirdağlı H. Sami. İstanbul: Deniz Matbaası, 1936.
- Lorey, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri Boğazlar Etrafında Mücadele*. C.II, Çev. Tacettin Talayman. İstanbul: Deniz Basımevi, 1946.
- Oglander, Aspinall. *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı*, C.I, İkinci Baskı, Haz. Metin Martı. İstanbul: Arma Yayınları, 2005.
- Oglander, Aspinall, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı*, C.II, İkinci Baskı, Haz. Metin Martı. İstanbul: Arma Yayınları, 2005.
- Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregelen Gemiler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2010.
- Özçelik, Selahittin. *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000.
- Rudenno, Victor. *Gelibolu Denizden Saldırı*, Çev. Dilek Cenkçiler. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2009.
- Thomazi, Auguste. *Çanakkale Deniz Savaşı*, Çev. Hüseyin Işık, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1997.
- Wemyss, Wester. *The Navy in the Dardanelles Campaign*, London: Hodder and Stoughton Limited, 1924.

Atıf

Kandaş, Abdullah Burak. “*Türk Donanması*”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), 2022.

Abdullah Burak Kandaş, “*Türk Donanması*”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), İstanbul 2022.