

MARMARA DENİZ NAKLİYATI

Prof. Dr. Figen ATABEY

İtilaf Devletleri, 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı denizden yaptıkları taarruzla geçemeyince, 25 Nisan 1915 tarihinden 9 Ocak 1916 tarihine kadar sürecek olan Gelibolu üzerinden bir amfibi harekâtı ve müteakiben bir kara harekâtını başlatmışlardır. Bu kapsamda İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'nin Marmara Denizi'nden Çanakkale Cephesi'ni takviyesini engellemek maksadıyla denizaltı harekâtı planlamış ve bu nedenle çok sayıda denizaltıyı gizli yollardan Marmara Denizi'ne nakletmiştir. 1915 yılı itibarıyla sahil boyunca karayolları ve demiryolu hattı gelişmemiş olduğundan tüm yolcu ve eşya trafiği denizden karşılanmıştır. Gelibolu Yarımadası'nda görevli Türk askerî birliklerinin her bakımdan ikmalini sağlayacak nakliyat için İstanbul-Çanakkale deniz yolu, Uzunköprü'ye kadar tren, buradan Keşan yolu üzerinden Bolayır ve Gelibolu'ya giden yol ve karadan Boğaz'ın Anadolu yakasına ve oradan Rumeli yakasına aktarma yolu olmak üzere üç yol mevcut bulunmuştur. Bu yollardan en uygununu, deniz yolunun kullanılması teşkil etmiştir. Bu sebeplerden İstanbul-Çanakkale deniz yolu çok değer taşımış ve bu yol üzerindeki lojistik nakliyatın savaş esnasında devam ettirilmesi, Osmanlı Donanması'nın önemli bir görevini oluşturmuştur. Müttefiklerde ise bu bağlantının kesilmesi hâlinde Çanakkale savunmasının sona ereceği düşüncesi hâkim olmuştur.

Alman Amiral von Usedom'un 1915 Nisan ayında Denizaltı Savunma Kuvvetleri Komutanlığı görevine getirilmesi ile Marmara Adaları'nda "Gözetleme Karakolları" teşkil edilmeye başlanmıştır. Büyük toplardan istifade edilmek üzere Osmanlı Donanması'ndan Barbaros Hayrettin ve Turgutreis zırhlıları da Şubat ayı başında Çanakkale'ye yollanmışlardır. Yine denizaltı karakol görevi ile Zuhaf ve Nürü'l-bâhir gambotlarına ilave olarak Nisan ayı itibarıyla Mudanya'da ve Marmara Adası'nda Galata yatı ile İstanbul vapuru, Çanakkale Boğazı'nda da Peleng-i Derya ve İsareis gambotları görevlendirilmişlerdir.

Denizaltılara karşı diğer bir tedbir olarak mayın engelleri tesis edilmiştir. Boğaz'daki mayın hatları ile sahildeki ışıldak ve hızlı ateşli top bataryalarına rağmen İtilaf denizaltılarının Marmara'ya geçmeyi başarmaları, Marmara'da gerçekleştirilen lojistik nakliyat hizmetini güç bir hale getirmiştir. Denizaltı savaşının başladığı sırada Çanakkale Boğazı'nda ağ engelleri henüz tesis edilmediğinden dolayı ilk ve en etkin tedbir olarak Boğaz'ın Nara Geçidi'nde bir denizaltı engel ağı kurulması öngörülmüştür. 13 Haziran 1915 tarihi itibarıyla İtilaf denizaltılarının geçmekte en zorlandıkları bölge olan Nara geçidinde başlatılan ağ engeli yapımı, Temmuz ayı sonunda tamamlanmıştır. Denilebilir ki bu ağ engelleri İtilaf denizaltı gemilerini Marmara Denizi'ne geçmekten bir derece alıkoymuş, hatta ağır kayıplar bile verdirmişlerdir. Ancak Boğaz'daki birçok mayın hatları ile sahildeki ışıldak ve seri ateşli bahriye toplarına rağmen İtilaf denizaltılarının Marmara'ya geçmeyi başarmaları, özellikle 1915 yılı yaz aylarında Marmara'da denizden yapılan nakliyatı güç bir hale getirmiş ve İtilaf gemilerine karşı Boğaz girişinde aşırma atış yapmakla görevli Barbaros ve Turgutreis gemileri için de tehlike baş göstermiştir.

Lojistik destek hizmetleri genellikle deniz yoluyla yapıldığından Marmara deniz yolunun da-ima açık kalacağı kabul edilerek, kara ve demiryolu yapımına gereken önem verilmemiştir. İkmal menzili olarak sadece Uzunköprü (trenle 130 km.) ve Keşan-Gelibolu (140 km. karayolu) mevcut olduğundan bu tek yol da kapasitesinin azlığı ve kalite bozukluğu yüzünden ihtiyaçları karşılamaya yetmemiştir.

Çanakkale Kara Muharebeleri süresince ana aktarma üssü olarak sahilden uzak, kısa ve ahşap bir rıhtımı olan Akbaş köyü kullanılmıştır. Buradaki iskeleden sahile çıkartılan personel, cephaneye ulaştırılmıştır. 1915 yılında İngiliz ve Fransız Kuvvetleri'nin Gelibolu Yarımadası'na çıkarma harekâtına başladığı günlerde Boğaz'ın her iki yakasındaki savunma mevzilerine yerleşmiş durumda olan 5'inci Ordu Komutanlığına bağlı birlikler, Osmanlı Donanması'na ait Muâvenet-i Milliye sınıfı muhriplerin koruması altında, şileplerle ve şehir hat-

tı vapurları ile İstanbul'dan ve Marmara limanlarından Gelibolu'ya veya Akbaş'a getirilmiş, buradan da Samsun sınıfı muhriplere aktararak, Çanakkale'ye gönderilmişlerdir. Deniz yolu ile yapılan bahse konu ikmal faaliyeti; hem intikal süresi açısından, hem de taşınacak malzemenin çokluğu açısından daha avantajlı bulunmuştur. İstanbul-Çanakkale deniz yolu üzerinden daha çok birlikler, cephane, malzeme, hasta ve yaralı taşınmıştır. Erzak, tahıl ve canlı hayvanlar ise kara yolu ile Karabiga, Bandırma ve Mudanya'ya getirilerek, buradan deniz yolu ile Çanakkale'ye sevk edilmiştir. 1915 yılının Ağustos ayı başında Başkomutanlık Vekâleti, nakliyat işlerinin idaresini Boğazlar Genel Komutanlığına vermiştir. Marmara Denizi'nin diğer limanlarından Çanakkale'ye yapılmakta olan cephane ve erzak nakliyatı için 15 Nisan 1915 tarihinden başlayarak Şirket-i Hayriye, Seyr-i Sefâin İdaresi ve Haliç Şirketi'nin süratli yolcu vapurlarından faydalanılmıştır. Nakliye amacıyla Şirket-i Hayriye mevcut olan 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi 7 gemisini, Seyr-i Sefâin İdaresi de Karadeniz nakliyatı dışındaki gemilerini İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğaz'ın iki yakasında yapılan aktarmalara tahsis etmiş, bunlardan Seyr-i Sefâin İdaresi'nin Gülnihal vapuru ile Şirket-i Hayriye'nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak çalışmıştır. Her ne kadar uluslararası hukuk kurallarına göre hastane gemilerine saldırı savaş suçu sayılsa da İtilaf Devletleri'ne ait denizaltı ve uçaklar tarafından birçok kez hastane gemilerine saldırılmış ve sıhhiye çadırları bombalanmıştır.

Donanmadan seçilen seyir subayları, nakliyatın devamı süresince ticaret gemilerinde görev alarak, deniz harbinin özelliklerini bilmeyen sivil denizcileri desteklemişlerdir. Aynı zamanda bu gemilere monte edilen küçük çapta toplar, donanma personeli tarafından kullanılmıştır. Özellikle Marmara'da haziran ayında İngiliz denizaltı faaliyetlerinin yoğun olduğu dönemde zaten yetersiz olan büyük deniz vasıtalarının azalması ve Marmara yolundaki zayıflık, Başkomutanlık Karargâhını başka tedbirler almaya mecbur etmiştir. Öncelikle 1915 Mayıs ayı ortalarından itibaren denizden nakliyat geceleri yapılmaya başlanmıştır. Haziran ayından

itibaren İstanbul'dan denizden yapılan birliklerin sevkıyatı tamamen kesilmiş ve takviye birlikleri demiryoluyla Uzunköprü'ye ve buradan da Keşan, Gelibolu üzerinden kara yolu ile gönderilmiştir.

Bu kapsamda, 1915 yılının Mayıs ayı ortalarına kadar deniz yoluyla sevk edilen tümenlere ait tespit edilen bilgilerden bazıları şöyledir: 23-25 Şubat 1915 tarihleri arasında 19'uncu Tümen Tekirdağ-Eceabat, 31 Mart 1915 tarihinde 3'üncü Tümen İstanbul-Çanakkale, 5'inci ve 7'nci Tümen 26-27 Nisan 1915 tarihleri arasında Şarköy-Eceabat, 4'üncü Tümen 27 Nisan 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale, 15'inci Tümen 3 Mayıs 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale, 12'nci Tümen 12 Mayıs 1915 tarihinde Derince-Çanakkale, 2'nci Tümen 16 Mayıs 1915 tarihinde İstanbul-Çanakkale istikametine deniz yoluyla sevk edilmiştir. Yine bu süreçte Donanma Komutanlığı emrindeki torpidobotlar, deniz yolları ile ikmal iskelelerinin emniyet ve güvenliği ile zırhlıların himayesini sağlamakla görevlendirilmişlerdir. İstanbul-Çanakkale arasında gerçekleştirilen deniz nakliyatında Donanma Komutanlığı, emrindeki birçok gambot ve küçük yardımcı gemiyi görevlendirerek mücadeleye bizzat iştirak etmiştir. Çanakkale Kara Muharebeleeri esnasında Çanakkale ve Marmara'da nakliyatı; himaye, denizaltılarla mücadele ve yarımada savunması görevine Osmanlı Donanması'ndan 2 (Turgutreis ve Barbaros Hayrettin) zırhlı, 16 torpidobot, 10 gambot, 6 motorgambot, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör ve 5 istimbot katılmıştır. İtilaf Devletleri'ne ait denizaltılar, bölgede yaptıkları harekâtla Osmanlı Devleti'ne ait cephelerin denizden personel ve ikmal malzemeleri ile takviye edilmesine engel olmuşlardır. Bu suretle 5'inci Ordu'nun personel ve ikmal takviyesi deniz yolundan daha zor, zahmetli ve en az altı kat daha pahalı olan demiryolu-karayolu vasıtası ile yapılması mecburiyetinde kalmıştır. Cephelerin takviyesinde yaşanan gecikmeler ve karayolu taşımacılığının tabiatından kaynaklanan bir seferde denizdeki gemiye nazaran daha az personel ve ikmal malzemeleri taşınması savaş koşullarının ister istemez çok daha ağırlaşmasına neden olmuştur. Bunun yanı sıra İtilaf denizaltıları tarafından muhtelif limanlara, Gebze ve Küçükçekmece'deki

demiryolu köprülerine, tren istasyonlarına ve fabrikalara bombardıman girişimlerinde bulunulmuştur.

Netice itibarıyla sekiz buçuk ay devam eden Çanakkale Kara Muharebeleri süresince Osmanlı Donanması, gerek Boğaz'ın dar geçitlerinde konuşlandırdığı ağ ve mayın engelleri gerek Marmara Denizi'ndeki su üstü gemileri ile İtilaf Devletleri'nin denizaltı harekâtını önemli ölçüde sekteye uğratmıştır. Bu dönemde Osmanlı Donanması tarafından İstanbul ve diğer Marmara limanlarından Çanakkale Cephesi'ne yönelik deniz ulaştırması emniyete alınmıştır. Bütün olumsuzluklara rağmen bu süreçte İtilaf denizaltıları, Marmara'da deniz ulaştırmasını aksatmada etkili olsalar, hatta büyük kayıplar verdirdiler de denizden yapılan lojistik nakliyatı büsbütün kesmeyi başaramamışlardır. Bahse konu harekât süresince 8 harp gemisi (Mesudiye ve Barbaros zırhlıları, Peleng-i Derya, Nûrû'l-Bâhir gambotları ve Yarhisar muhribi, Samsun, Nara ve Sakız yardımcı gemileri), toplam 38.500 ton tutarında Şirket-i Hayriye ve Haliç Şirketi'ne ait 31 Türk ticaret gemisi (Halep, Ceyhun, Garp, Plevne, Bandırma, Celil, Hayrullah, Edremit, Tecelli, Biga, Sofya, Hanife, Tuzla gemileri) batırılmış, 200'den fazla yelkenli ve mavna tahrip veya imha edilmiştir. Türk Denizcilik İşletmeleri kayıtlarına göre ülkenin gemi kaybı yelkenliler dahil 63.516 tona ulaşmıştır. Buna karşın İtilaf Devletleri'nin kayıpları da ağır olmuştur. 4 (E-15, E-7, E-20, E-14) İngiliz denizaltısı, 3 (Joule, Mariotte, Saphir) Fransız denizaltısı, 1 (AE-2) Avustralya denizaltısı olmak üzere toplam 5.818 ton tutarında 8 İtilaf denizaltısı batırılmış, bir Fransız (Turquoise) denizaltısı da esir alınmıştır.

Kaynakça

- Akpınar, Nazmi. *Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922)*. Çanakkale: Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı Yayını, 2004.
- Atabey, Figen. *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 2014.
- Atabey, Figen. “Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara’da Deniz Nakliyatı”. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. Mart 2009, sayı:73; 181-207.
- Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*. C.V, III. Kitap, Ankara: Genelkurmay Personel Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Yayınları, 2020.
- Hart, Basil Liddell. *Birinci Dünya Savaşı Tarihi*. Çev. Kerem Bağrıaçık. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Otto, Hersing. *Çanakkale Denizaltı Savaşı*. Çev. Bülent Erdemoğlu. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, 2007.
- James, Robert Rhodes. *Gelibolu Harekâtı*. Çev. Haluk Saltıkgil. İstanbul: Belge Yayınları, 1965.
- Lorey Hermann, *Çanakkale’de Deniz Harbi*. Çev. Mehmet Mert Çam. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, 2018.
- Oglander, Aspinall. *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale, Gelibolu Askeri Harekâtı*. Haz. Metin Martı. C.I, İstanbul: Arma Yayınları, 2005.
- Oran, Erdoğan. “Çanakkale Savaşları’nda Denizaltı Harekâtı”. *Silahlı Kuvvetler Dergisi*. Nisan 2009, sayı:400; 38-49.
- Rudenno, Victor. *Gelibolu Denizden Saldırı*. Çev. Dilek Cenkçiler. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2009.
- Steel, Nigel ve Peter Hart. *Gelibolu, Yenilginin Destanı*. İstanbul: Sabah Yayınları, 1996.
- Tunaboşlu, İskender. “Çanakkale Zaferi’nde Donanmanın Rolü”. *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*. 2015, sayı: 25; 117-127.

Atıf

- Atabey, Figen. “Marmara Deniz Nakliyatı”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), 2024.
- Figen Atabey, “Marmara Deniz Nakliyatı”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), İstanbul 2024.