

# *Denizaltı Harbi Perspektifinden Bir Doktrinel Okuma: U-21'in 1914–1915 Harp Ceridesi ve Seyir Defteri*

Evren MERCAN

Doç. Dr., Millî Savunma Üniversitesi Atatürk Stratejik Araştırmalar ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul

E-posta: emercans@gmail.com

ORCID ID: 0000-0002-4750-9221

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 27.09.2025 Kabul Tarihi / Accepted: 08.03.2026

## ÖZ

MERCAN, Evren, **Denizaltı Harbi Perspektifinden Bir Doktrinel Okuma: U-21'in 1914–1915 Harp Ceridesi Ve Seyir Defteri**, CTAD, Yıl 22, Sayı 44 (Bahar 2026), s. 93-127.

Bu makale, Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltı harbinin doktrinel dönüşümünü, U-21'in 1914-1915 dönemine ait harp cerideleri (*Kriegstagebuch*) ve seyir defterleri (*Logbuch*) üzerinden incelemektedir. U-21'in HMS *Pathfinder*'ı batırmasıyla başlayan süreç, denizaltıların ilk kez yüksek değerli muharip unsurlara taarruz edebildiğini göstermiş; Çanakkale Cephesi'nde HMS *Triumph* ve HMS *Majestic* dretnot öncesi muharebe gemilerini art arda imhası ise denizaltıların muhasım donanmanın ileri mevzilerdeki varlığını sınırlayarak deniz topçu desteğini sekteye uğrattığını ve böylece cephe dengelerini sarsabilecek stratejik bir etkiye ulaşabileceğini ortaya koymuştur. Kayıtlar, teknik arızalar, seyrüsefer güçlükleri, mürettebatın fiziki-psikolojik dayanıklılığı ve komutan inisiyatifinin harekâtın başarısında belirleyici olduğunu ayrıntılı biçimde belgelemektedir. Wilhelmshaven'den Çanakkale'ye uzanan 3.600 deniz millik intikal, erken dönem denizaltıcılığın teknik ve lojistik

kırılganlıklarını açığa çıkarmış, aynı zamanda insan unsurunun kritik rolünü ön plana çıkarmıştır. U-21'in harekât tecrübeleri, muhasımla temas kurma, hedefe yaklaşma, torpido hücumu icrası ve sakınma safhalarını sistematik bir bütün hâlinde ortaya koymuş; bu döngü modern denizaltı harbinin taktik, teknik ve prosedürlerinin temelini teşkil etmiştir. Sonuç olarak, U-21 örneği denizaltının tali görevlerden çıkıp stratejik kuvvet çarpanı seviyesine yükselişini somutlaştırmakta, Birinci Dünya Savaşı'nda denizaltı harbinin yeni bir doktrinel eşığe ulaştığını belgelemektedir.

*Anahtar Kelimeler:* Birinci Dünya Savaşı, Çanakkale Cephesi, Denizaltı Harbi, Denizaltı Savunma Harbi, U-21.

### ABSTRACT

MERCAN, Evren, **A Doctrinal Reading of Submarine Warfare: U-21's 1914–1915 War Diary (Kriegstagebuch) and Logbook (Logbuch)**, CTAD, Year 22, Issue 44 (Spring 2026), pp. 93-127.

This article examines the doctrinal transformation of submarine warfare during the First World War through the war diaries (*Kriegstagebuch*) and logbooks (*Logbuch*) of U-21 from the years 1914-1915. The sinking of HMS *Pathfinder* by U-21 marked the first occasion on which a submarine successfully attacked a high-value combatant, while the subsequent destruction of the pre-dreadnought battleships HMS *Triumph* and HMS *Majestic* off Gallipoli demonstrated that submarines could constrain the forward deployment of hostile fleets, degrade naval gunfire support, and thereby generate strategic effects with the potential to alter the operational balance ashore. The records document in detail how technical failures, navigational difficulties, the physical and psychological endurance of the crew, and the initiative of the commanding officer shaped the outcome of operations. U-21's 3,600-nautical-mile voyage from Wilhelmshaven to the Dardanelles revealed both the technical and logistical vulnerabilities of early submarine operations, while simultaneously highlighting the critical role of the human factor. The operational experience of U-21 consolidated the sequence of contact, approach, torpedo attack, and evasion into a coherent pattern, thereby laying the foundations of the tactical, technical, and procedural framework of modern submarine warfare. In conclusion, the case of U-21 illustrates the elevation of the submarine from a subsidiary role to that of a genuine strategic force multiplier, marking a new doctrinal threshold in the naval warfare of the Great War.

*Keywords:* First World War, Gallipoli Front, Submarine Warfare, Anti-Submarine Warfare, U-21.

### Giriş

Birinci Dünya Savaşı, harp tarihine karadaki yıpratma muharebeleri kadar, deniz harbinin karakterini kökten değiştiren yeni bir harp vasıtasıyla da damgasını vurdu: denizaltı. Çağdaş kaynaklarda “ölümcül ve sessiz bir silah” olarak nitelenen

bu platform, gizlilik ve baskın etkisi kabiliyeti sayesinde muhasımın harp gemilerini ve ulaştırma hatlarını hedef alarak, taktik angajmanları stratejik sonuçlara dönüştürebilen asimetrik bir kuvvet çarpanı hâline geldi. Suyun altında gizli seyir imkânı ile torpido silahının aynı platformda birleşmesi, muharebe gemisi merkezli klasik deniz harbi anlayışının mutlakiyetini sarstı. Denizaltı, hava gücüyle birlikte muharebe sahasına üçüncü boyutu taşıyarak deniz harbinde yeni bir eşiğin aşılmasını sağladı.<sup>1</sup>

Savaş öncesinde çoğu donanma için tali görevlerle ilişkilendirilen denizaltılar, Alman İmparatorluk Donanması'nın (*Kaiserliche Marine*) elinde bu algıyı kökten değiştirecek bir konuma taşındı. Britanya İmparatorluğu'nun denizlerdeki ezici üstünlüğü karşısında denizaltı, savunma hattının tamamlayıcı unsuru olmaktan çıkarılarak merkezi ve taarruzî bir harp vasıtası olarak yeniden konumlandırıldı. Bu yaklaşım, Britanya'nın 'aşıl topuğu' kabul edilen deniz ulaştırma hatlarının kesintisiz baskı altında tutulmasıyla imparatorluğun savaş azminin kırılabileceği varsayımına dayanıyordu.<sup>2</sup>

Bu yeni yaklaşımın harekât sahasında ne tür sonuçlar üretebileceği kısa sürede farklı coğrafyalarda belirginleşmiş, Çanakkale Cephesi denizaltının taktik sonuçları stratejik tesire tahvil edebildiği bir harekât ortamı olarak öne çıkmıştır. Müttefik denizaltıları başlangıçta Osmanlı harp gemilerinin Boğaz'dan çıkışını sınırlamaya yönelmiş, Osmanlı harp gemilerinin Nara hattına çekilmesi ve ikmal sevkiyatının Marmara'ya kaymasıyla birlikte faaliyetlerini Marmara'daki sevkiyat ve lojistik hedefler üzerinde yoğunlaştırmıştır. Bu baskı, Osmanlı üst komuta kademesini ulaştırma planlamasını yeniden düzenlemeye sevk etmiş, kara ve demiryolu güzergâhlarına daha yüksek ölçekte yük bindirmiştir. Marmara'da ulaştırma güvenliğini sürdürebilmek amacıyla konvoy tertibi, kıyı gözetleme ve karakol düzeni, ağ ve mayın uygulamaları ile hava tarassudu gibi karşı tedbirlerin kapsamı bu süreçte genişletilmiştir.<sup>3</sup>

Bu harekât ortamı içinde, denizaltının yalnız ulaştırma hatlarına baskı kuran bir vasıta olmadığını, muharebe gemileri üzerinde de doğrudan belirleyici bir

---

<sup>1</sup> Frank Jacob, "Submarine Warfare and the First World War." Stuttgart University, [https://www.hi.uni-stuttgart.de/wgt/wwone/Start/Bleed\\_White/Submarine\\_Warfare\\_and\\_the\\_First\\_World\\_War/w1\\_eng\\_01\\_neu.html](https://www.hi.uni-stuttgart.de/wgt/wwone/Start/Bleed_White/Submarine_Warfare_and_the_First_World_War/w1_eng_01_neu.html) Erişim Tarihi: 03.09.2025.

<sup>2</sup> Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, s. 53.

<sup>3</sup> Evren Mercan, "The impact of Allied Submarine Operations on Ottoman Decision-Making During the Gallipoli Campaign", *Journal for Maritime Research*, Vol. 19, No. 1, 2017, p. 64-65,73.; Michael Wynford Dash, *British Submarine Policy 1853-1918*, PhD diss., King's College London, 1990, s.63-67.

sonuç üretebildiğini gösteren en çarpıcı örnek U-21 olmuştur. Deniz Üsteğmen (*Oberleutnant zur See*) Otto Hersing komutasındaki U-21'in 5 Eylül 1914'te HMS *Pathfinder*'ı tek bir torpido ile batırması, modern denizaltıcılık tarihinde bir harp gemisinin bu yöntemle ilk kez imhası olarak kayda geçmiştir. Denizaltının stratejik ağırlığını Çanakkale Cephesi bağlamında görünür kılan hadise ise, U-21'in bölgede HMS *Triumph* ve HMS *Majestic* dretnot öncesi muharebe gemilerini art arda batırması olmuş, böylece tek bir denizaltının harekât sahasının seyrine tesir edebilecek bir kuvvet çarpanı olduğu ortaya çıkmıştır. U-21, aktif hizmeti boyunca toplam 78.712 tonluk 36 nakliye gemisi ve 34.440 tonluk dört harp gemisini batırarak Birinci Dünya Savaşı'nın en başarılı denizaltılarından biri hâline gelmiştir. Harekât safahatı, 1919'da Pola'da mütareke hükümleri uyarınca İngilizlere teslim edilmek üzere sefere çıktığı sırada, 22 Şubat 1919'da Kuzey Denizi'nde kaza sonucu batmasıyla sona ermiştir.<sup>4</sup>

U-21'in harp döneminde ortaya koyduğu bu sonuçlar, denizaltı harekâtının icrasının anlatı düzeyinin ötesine geçilerek doğrudan birincil kayıtlar üzerinden irdelenmesini gerekli kılmaktadır. Bu nedenle çalışma, U-21'i merkeze alarak 1914 ve 1915 yıllarına ait harp ceridesi (*Kriegstagebuch*, KTB) ile seyir defterleri (*Logbuch*) üzerinden denizaltı harekâtını incelemektedir. Ancak bu inceleme, söz konusu kayıtları satır satır nakleden bir belge aktarımı olarak kaleme alınmamıştır. Amaç, U-21'in harekât safahatını denizaltı harbinin teknik, taktik ve operasyonel mantığı içerisinde analitik bir çerçevede yeniden okumaktır. Bu yaklaşım gereği, çalışmanın dayandığı iki kayıt türünün hangi tür bir veri ürettiği ve bu verinin hangi bağlam içinde anlam kazandığı açık biçimde belirginleştirilmelidir.

Seyir defterleri, platformun seyrüsefer verileri ile makine ve teknik duruma ilişkin günlük kayıtları içerirken; harp cerideleri, icra edilen harekâtın tespit, teşhis ve angajman safhalarını, bu safhalar esnasında ortaya çıkan platform kaynaklı teknik arızalar ile personelin harekât kapsamındaki faaliyetlerini ayrıntılı biçimde kayda geçiren resmî kayıt defterleridir. Bu belgeler, icra edilen harekâtın gelişimini kronolojik olarak izlemeye imkân vermeleri nedeniyle, dönemin denizaltı harekâtının teknik ve operasyonel boyutlarını birlikte değerlendirmeye elverişli birincil vesikalar arasında yer alır. Bununla birlikte, KTB ve Logbuch türü kayıtlar, belirli bir kurumsal işleyiş içinde, icra edilen harekâtın üst komuta kademesine raporlanması amacıyla tutulmuş çağdaş belgelerdir. Bu durum, söz konusu kayıtları savaş sonrasında kaleme alınmış hatırat türü anlatılardan ayırmakla birlikte, içeriklerinin üretildikleri kurumsal ve operasyonel bağlamdan bağımsız, tümüyle filtresiz metinler olarak okunamayacağını da ortaya koymaktadır. Bu nedenle içerikleri, serbest anlatı türlerinden farklı olarak, belirli bir seçicilik taşıyor ve belgenin üretildiği komuta-kontrol bağlamı dikkate alınarak

<sup>4</sup> Bodo Herzog, *Deutsche U-Boote 1906-1966*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz (Austria), 1990, s. 67.

değerlendirilmelidir.<sup>5</sup> Çalışma, resmî kayıtların sunduğu kronolojik ve görev odaklı veriler ile hatırat türü metinlerin anlatı katmanını metodolojik olarak birbirinden ayırarak ele almayı amaçlamaktadır.

U 21 Komutanı Otto Hersing'in 1932 tarihli hatıratı *U 21 rettet die Dardaneller*<sup>6</sup> (Türkçede *Çanakkale Denizaltı Savaşı*)<sup>7</sup>, denizaltı harbine dair bazı ayrıntıları ve dönemin algı dünyasını yansıtan bir anlatı sunmakla birlikte, harp cerideleri ve seyir defterlerinde yer alan birçok kritik teknik ve operasyonel detayı düzenli biçimde içermemektedir. Bu nedenle çalışmada esas ağırlık, U 21'in hareket safahatını hatıratın anlatı kurgusuna dayanmadan, KTB ve Logbuch kayıtlarının sağladığı kronolojik ve görev merkezli veriler üzerinden yeniden kurmaya verilmiştir. Hersing'in metni, gerekli görülen yerlerde, yalnızca resmî kayıtların teyit ettiği hususlara eşlik eden tamamlayıcı bir anlatı kaynağı olarak kullanılmaktadır.

U-21'in seyir defterleri ve harp ceridelerindeki yüzlerce sayfaya yayılan ayrıntı zenginliği, denizaltının safahatının bütününe kapsayacak bir incelemeyi akademik makale sınırlarının ötesine taşımaktadır. Bu nedenle çalışma, hareketin Çanakkale Cephesi ile doğrudan bağlantısı dikkate alınarak 1914-1915 dönemiyle sınırlandırılmıştır. Bu tercih, yalnızca kaynakların hacmiyle değil, aynı zamanda denizaltı hareketinin tarih yazımında neredeyse hiç yer bulmamasıyla da ilişkilidir. Güncel Türkçe literatürde U-21'in faaliyetlerine dair bütünlüklü analizler oldukça sınırlıdır. Ozan Tuna'nın *Birinci Dünya Savaşı'nda U-21 Denizaltısının Çanakkale Boğazı ve Beyrut Limanı'ndaki Faaliyetleri* başlıklı makalesi<sup>8</sup> kayda değer bir katkı sunmakla birlikte, denizaltı hareketi perspektifinden kapsamlı bir bağlam ortaya koymamaktadır.

Bu makalenin amacı, U-21'in harp safahatını denizaltı harbi perspektifinden irdelemek ve bu süreçte ortaya çıkan teknik, taktik ve stratejik tecrübeleri harp ceridesi ve seyir defteri üzerinden belge temelli olarak ortaya koymaktır. Çalışmanın temel hipotezi, 1914-1915 döneminin denizaltı hareketinin deneysel ve tali bir unsur olmaktan çıkıp stratejik sonuçlar üretebilen bir seviyeye evrildiği bir geçiş evresini temsil ettiği ve U-21'in bu dönüşümün en açıklayıcı örneklerinden birini teşkil ettiğidir. Bu doğrultuda, savaş öncesi teknik ve

---

<sup>5</sup> *Admiral Gustav Bachmann: Lebenserinnerungen und Tagebuch 1915*, Ed. Klaus Franken, *Schriften zur Marinegeschichte*, Bd. 3, Brill Schöningh, Paderborn, 2022, s. 7-17.

<sup>6</sup> Otto Hersing, *U 21 rettet die Dardanellen*, 2. Aufl., Hase & Koehler, Leipzig, 1932.

<sup>7</sup> Otto Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, çev. Bülent Erdemoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

<sup>8</sup> Ozan Tuna, "Birinci Dünya Savaşı'nda U-21 Denizaltısının Çanakkale Boğazı ve Beyrut Limanı'ndaki Faaliyetleri?". *Tarih Dergisi- Turkish Journal of History*, Sayı 74, 2021, s. 191-211.

doktrinel gelişimden başlanarak, U-21'in Atlantik'ten Çanakkale'ye uzanan seyirinde karşılaşılan sınırlılıklar, angajman kararları ve stratejik etkiler ayrıntılı biçimde değerlendirilecektir.

### **1914–1915'te Alman Denizaltı Gücünün Teknik Kapasitesi ve Doktrinel Dönüşümü**

On dokuzuncu yüzyılın sonlarında Almanya'nın siyasi birliğini tamamlaması ve hızlı sanayileşmesi, ülkenin Avrupa'nın en güçlü kara ordusuna ve kısa sürede dünyanın ikinci büyük donanmasına sahip olmasına vesile oldu. Ne var ki jeopolitik koşullar Almanya'nın deniz stratejisinin yönünü sınırlayan temel unsur hâline geldi. İngiltere ile muhtemel bir deniz muharebesinde Britanya Adaları, adeta bir “şişe mantarı” (*stopper in a bottle*) gibi Almanya'nın Kuzey Denizi'nden açık denizlere çıkışını kapatıyor; Alman harp gemilerini ya İskoçya üzerinden uzun ve meşakkatli kuzey rotasına yönelmeye ya da Dover Boğazı'nın dar sularında büyük risk almaya zorunda bırakıyordu. Ayrıca Britanya İmparatorluğu'nun aksine Almanya'nın deniz aşırı kömür ikmal ve harekât üsleri yok denecek kadar azdı. Bu nedenle, daha zayıf donanmaların sıklıkla başvurduğu *guerre de course* (ticaret harbi) yaklaşımı Almanya açısından fiilen uygulanabilir olmaktan uzaktı.<sup>9</sup>

İşte bu “coğrafi talihsizlik”, Donanma Dairesinin (*Reichsmarineamt*, RMA) başındaki Amiral Alfred von Tirpitz (1849–1930) tarafından güçlü bir muharebe filusunun inşası için temel argüman hâline getirildi. 1894 tarihli “IX. Talimatname”de (*Dienstschrift IX*) formüle edilen ve daha sonra “Risk Teorisi” olarak adlandırılan yaklaşım, Kraliyet Donanmasını açık denizde muharebeye zorlayacak bir su üstü filosu inşasını öngörüyordu. Tirpitz 1896'da Alman İmparatorluğu'nda donanma siyasetini kurumsallaştıran ilk Donanma Dairesi Başkanı General Albrecht von Stosch'a (1818-1896) hitaben kaleme aldığı raporda, Reichstag'daki *Anglomania* (İngiltere hayranlığı) eğiliminin ancak bu filonun inşasıyla kırılabileceğini, “*Önümüzdeki on iki yıl içinde 1872 raporunda öngörülen büyüklüğe yaklaşacak modern bir su üstü filosu kurmamız gerekir*” diyerek ifade etmişti.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Paul G. Halpern, “Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I”, Ed. Bruce A. Elleman & S.C.M. Paine, *Commerce Raiding: Historical Case Studies, 1755-2009*, Naval War College Press, Newport, 2013, s. 135-136.

<sup>10</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), “Rear Admiral Tirpitz to Admiral von Stosch on the Political Function and Significance of Naval Power in Germany's Relations with England”, *Nachlaß Tirpitz*, N 253/321, 13 Şubat 1896. ayrıca bk. German Historical Institute (GHI), *German History in Documents and Images (GHDI)*, Dok. 1385, [https://ghdi.ghi-dc.org/docpage.cfm?docpage\\_id=1385](https://ghdi.ghi-dc.org/docpage.cfm?docpage_id=1385), Erişim Tarihi: 04.09.2025.

Bu vizyon kısa sürede yasama gündemine taşındı ve 1898 ile 1900 Donanma Yasaları sayesinde Almanya, kesintisiz bir gemi inşa programına girerek dünyanın ikinci büyük filosunu kurdu. Ancak bu süreçte denizaltılar, stratejik planda tali bir unsur olarak kıymetlendirilmiş, torpidobotlarının gelişmiş bir türevi sayılarak yalnızca kıyı savunmasına mahsus kısa menzilli unsurlar şeklinde düşünülmüştü. Donanma Dairesi bu yaklaşım nedeniyle denizaltı araştırma-geliştirme faaliyetlerinde doğrudan rol üstlenmedi. Denizaltı inşası daha çok özel girişimlerin inisiyatifiyle, Krupp'un Kiel'deki Germania Tersanesi, Bremen'deki Weser Tersanesi ve Hamburg-Stettin'deki Vulkan gibi özel sektör kuruluşlarının mühendislik ve maliyet riskini üstlenmesiyle ilerledi. Böylece Alman denizaltıcılığındaki ilk ivme, devletin kurumsal planlamasından öte, özel girişimlerin öncü mühendislik çabalarından doğdu.<sup>11</sup>

Almanya'nın denizaltı serüveni 1905–1906 yıllarında inşa edilen ilk tekne U-1 ile başladı. İngiliz "C" sınıfına kıyasla daha küçük boyutlardaki bu tekne, 238 ton deplasmana ve 12 kişilik mürettebata sahipti. Silah ve tahrik sistemi, tek baş torpido kovanı (18 inç), Körting yapımı iki gazyağı (parafın) makinesi ve bunlara bağlı çift shaft düzeninden ibaretti. U-1, savaş boyunca yalnızca eğitim maksatlı görevlerde kullanıldı. 1908'de hizmete giren U-2 ise 341 ton deplasmanı ile dört torpido kovanına (iki baş, iki kık) sahipti. Önceki tekneye kıyasla atış açısında esneklik sağlasa da gazyağı makinelerinin yoğun dumanı, gizlilik açısından ciddi bir zafiyet yaratıyordu.<sup>12</sup>

İnşa edilen ilk 18 denizaltı, menzili 1.200 ila 3.200 deniz mili arasında değişen gazyağı makineleriyle donatılmıştı. Bu kapasite, kıyı sularında icra edilen kısa menzilli karakol görevleri için yeterli olmakla birlikte açık denizde uzun süreli harekât icrasına elverişli değildi. 1908–1910 arasında inşa edilen yaklaşık 500 tonluk yeni tiplerde torpido kapasitesi, menzil ve mürettebat sayısı artırıldı. Bu tekneler arasında açık deniz tipi (*Hochseeboot*) ve çift cidarlı (*Zweihüllentyp*) tasarımlar öne çıkıyor; dayanıklılık, yedek hacim ve menzil kabiliyetleri bakımından İngiliz "E sınıfı" muadilleriyle eşdeğer kabul ediliyordu. Almanya, bu sınıfta Kraliyet Donanması'ndan yaklaşık iki kat fazla denizaltıya sahipti. Bununla birlikte inşa faaliyetlerine Fransa ve Britanya'ya kıyasla çok daha geç başlamıştı. Bu hızlı telafi çabası, sayısal üstünlük sağlamış olsa da Alman denizaltılarının menzil, makine güvenilirliği ve açık deniz kabiliyeti bakımından hâlen gelişme safhasında bulunduğu gerçeğini ortadan kaldırmıyordu. Nitekim Torpido

<sup>11</sup> Gary E. Weir, "Tirpitz and Technology," *Naval History Magazine*, Vol. 4, No. 1, January 1990, <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1990/january/tirpitz-and-technology>, Erişim Tarihi: 03.09.2025.

<sup>12</sup> Erich Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945-Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher*, Bernard & Graefve Verlag, Koblenz, 1985, s. 26-27.

Müfettişliği'nin (Inspektion des Torpedowesens, Donanma Dairesi'ne bağlı teknik geliştirme ve deneme birimi) belirlediği sürat, menzil, silah yükü, dalış süresi ve yaşam koşullarına ilişkin beş temel kriterin yalnızca bir kısmı karşılanabilmişti. Dönemin en kritik teknik sorunu ise güvenilir ve uzun menzilli bir tahrik sisteminin henüz geliştirilememiş olmasıydı.<sup>13</sup>

Bu teknik sınırlılık, 1912'den itibaren MAN yapımı dizel makinelerin envantere girmesiyle kısmen aşılmaya başladı. Bu yeni nesil makineler, 200 g/hp/saat özgül yakıt tüketimiyle dönemin en verimli değerlerinden birini temsil ediyordu. 87 ton yakıtla 5.000 deniz miline kadar seyir imkânı sunmaları, Alman denizaltılarını ilk kez uzun menzilli harekâta elverişli hâle getirdi. Nitekim 1912'de Baltık Denizi'nde icra edilen gizli seyirler, dizel tahrikli bu teknelerin İngiltere'nin doğu kıyılarında ileri karakol icra edebilecek seyir siyasına ulaştığını pratikte kanıtladı. Bu kabiliyetleriyle yalnızca U-19, U-20, U-21 ve U-22 deniz aşırı görev için uygun görülen sınırlı sayıdaki tekneler arasında öne çıktı ve operasyonel planlamada öncelik U-21'e verildi.<sup>14</sup>

U-21, dönemin Alman denizaltıları içinde büyük ve uzun menzilli bir platformdu. Su üstünde 650 ton, su altında 837 ton deplasmana sahipti. Boyu 64,15 metre, genişliği 6,10 metre, su çekimi ise 3,58 metreydi. Su üstünde 15,4 knot, su altında 9,5 knot sürata ulaşabiliyor; 8 knot ekonomik hızda 7.600 deniz mili, daha düşük tüketimle 9.700 deniz miline kadar menzil sağlayabiliyordu. İki başta, ikisi kıçta olmak üzere dört torpido kovani ve 88 mm güverte topuyla silahlandırılmış, 35 kişilik mürettebatla görev yapıyordu. Henüz hizmete giren “otuzlu seri” (*Quadrant-Boote*) denizaltılar (U-23 ... U-41) yeterli muharebe tecrübesine sahip değildi. Bu nedenle harp sahasında uzun menzilli ve eğitimli mürettebatıyla en güvenilir platform olarak U-21 öne çıktı.<sup>15</sup>

4 Ağustos 1914'te İngiltere'nin Almanya'ya harp ilanıyla birlikte Kuzey Denizi başlıca harekât sahası hâline geldi ve kısa sürede dünya denizleri de fiilen muharebe alanına dönüştü. Akdeniz'de ise Fransız Donanması, Kraliyet Donanması ile iş birliği içinde İtalya üzerinde baskı kurmak, Fransız limanlarıyla Kuzey Afrika arasındaki deniz ikmal hatlarını kontrol etmek ve Avusturya-Macaristan Donanması'nı baskı altında tutmak amacıyla ileri tertiplenmeye gitmişti. Bu ortamda Almanya, Açık Deniz Muharebe Filosu'nu (*Hochseeflotte*)

---

<sup>13</sup> Eberhard Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines*, Cassell & Co., London, 1981, s. 17, 23-24.

<sup>14</sup> Gordon Williamson, *U-boats of the Kaiser's Navy*, Osprey Publishing, Oxford, 2002, s. 8-9.

<sup>15</sup> Gröner, *age.*, s. 28.; Herzog, *age.*, s. 57.

başlangıçta ihtiyatta tutarken denizaltıları tali unsurlar olarak sahaya sürdü ve savaşın ilk operasyonel başarıları bu platformlar üzerinden elde edildi.<sup>16</sup>

Savaşın başlangıcında Alman İmparatorluk Donanması envanterinde toplam 24 denizaltı bulunuyordu. Bunların 22'si açık deniz harekâtına elverişliydi. U-1 ve U-2 ise demode kabul edilerek eğitim filotillasına ayrılmıştı. 1906'da hizmete giren ilk nesil tekneler, su üstünde 239–341 ton deplasmana sahip küçük platformlardı ve benzinli makinelerle çalıştıkları için menzilleri de bir hayli sınırlıydı. Bu teknik sınırlılıklar ve Alman Donanma Kurmay Başkanlığı'nın (*Der Chef des Admiralstabs der Marine*) savaş başında yayımladığı stratejik emirler, denizaltılara yüklenen harekât konseptini doğrudan şekillendirdi. Öncelik, muhasımın hareketlerinin keşif ve gözetlenmesine dönük ileri karakol faaliyetleriydi. İngiliz ve Fransız su üstü unsurlarının konuşlanma bölgelerini tespit etmek, manevra hatlarını zorlamak ve deniz ulaştırma hatları üzerinde psikolojik baskı tesis etmek amaçlanıyordu. Ağır tonajlı muharebe gemilerine doğrudan torpido taarruzu ise plan seviyesinde bir öncelik olmaktan ziyade, fırsat çıktığında kullanılabilen taktik bir seçenek olarak görülüyordu. Başlangıçta denizaltıların *Hochseeflotte* ile koordineli biçimde kullanılması öngörülse de açık deniz filosunun ihtiyatta tutulmasına yönelik emirler bu imkânı fiilen ortadan kaldırdı. Böylece denizaltılar, planlı görev tasarımının aksine, kısa sürede bağımsız harekât icra eden müstakil harp vasıtalarına dönüştü.<sup>17</sup>

Bu anlayış doğrultusunda 2 Ağustos 1914 sabahı Helgoland'dan ayrılan on denizaltı, gündüz gözetleme mevkillerine intikal ederek ileri karakol görevi icra etti, akşam üsse döndü. Bu ilk safha, açık denizde hücumdan ziyade keşif, gözetleme ve erken ikaz işlevine hizmet etti.<sup>18</sup> 6 Ağustos'ta ise aynı filo, Norveç–Orkney hattına yönlendirilerek kendi üslerinden oldukça uzakta ilk gerçek harekât seyrini başlattı. Hedef, Kraliyet Donanması'nın Büyük Filosu'nun (*Grand Fleet*) ana omurgasını teşkil eden muharebe gemilerinin mevcudiyetini tespit etmek ve fırsat doğduğunda torpido hücumu tertip etmekte. Ancak bu sefer sırasında U-9 makine arızası nedeniyle geri dönmek zorunda kaldı. U-15'in Kraliyet Donanması'na bağlı 22.000 tonluk Orion sınıfı süper-dretnot HMS *Monarch* üzerine gerçekleştirdiği torpido hücumu sonuçsuz kaldı. Ertesi gün denizaltı, Kraliyet Donanması'na bağlı 5.400 tonluk hafif kruvazör HMS *Birmingham* tarafından fark edildi ve kısa süreli topçu ateşini takiben mahmuzlanarak imha

---

<sup>16</sup> Otto Weddigen, *Unser Unterseebootkrieg und unsere Unterseebootbelden*, Ernst'sche Verlagsbuchhandlung, Leipzig, 1915, s. 9-10.

<sup>17</sup> R. H. Gibson and Maurice Prendergast, *The German Submarine War 1914-1918*, Constable, London, 1931, s. 19, (repr., Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2002).

<sup>18</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 4-5 Ağustos 1914, s. 9-10.

edildi.<sup>19</sup> Böylelikle harp gemileriyle gerçekleşen ilk temaslarda yapılan torpido hücum denemeleri, denizaltı harekâtının sahada ne kadar kırılgan bir denge üzerine kurulu olduğunu ibretlik vakalarla gözler önüne serdi.

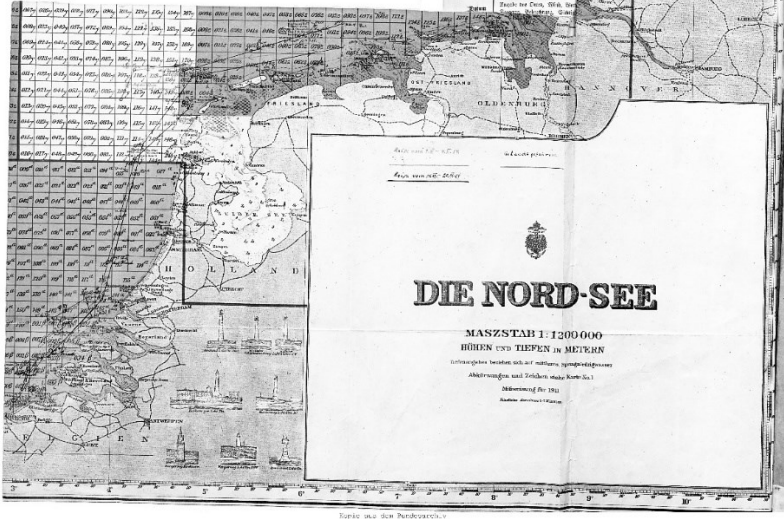
Takip eden dönemde Kraliyet Donanmasının Alman Körfezi'ne doğrudan girmekten kaçınarak denizaltılarla sınırlı keşif ve taciz denemelerine yönelmesi, Alman U-botlarını da buna karşı savunma ağırlıklı bir reaksiyon göstermeye ve dar bir harekât sahasında karakol icra etmeye zorladı. Ancak 5 Eylül 1914'te U-21'in Otto Hersing komutasında HMS *Pathfinder* keşşaf kruvazrn torpido hücumuyla kısa sürede batırması, bu anlayışı kökten değiştirdi. Bu olay yalnızca teknik bir başarı olmanın ötesinde, doktrin açısından da bir dönüm noktasıydı. Zira ilk kez bir U-bot, açık denizde büyük tonajlı bir harp gemisini imha ederek denizaltının "yüksek değerli hedeflere angajman" kapasitesini fiilen kanıtlamış oldu. Bunu 22 Eylül'de Otto Weddigen komutasındaki U-9'un Hollanda açıklarında  İngiliz zırhlı kruvazrn HMS *Aboukir*, HMS *Hogue* ve HMS *Cressy*'yi art arda batırması izledi.<sup>20</sup>

Ardından 15 Ekim'de Otto Weddigen komutasındaki U-9, Kraliyet Donanması'na bağlı zırhlı kruvazör HMS *Hawke*'ı batırdı.  gün sonra Bernd Wegener komutasındaki U-27, HMS E-3 denizaltısını torpidoyla imha ederek deniz harp tarihinde bir denizaltının başka bir denizaltıyı batırdığı ilk başarılı vaka olarak kayda geçti. 31 Ekim'de Calais açıklarında deniz uçağı ana gemisi (*seaplane tender*) HMS *Hermes*, 12 Kasım'da torpido gambotu HMS *Niger* ve 1 Ocak 1915'te İngiltere'nin güney kıyısında dretnot öncesi muharebe gemisi HMS *Formidable* aynı akıbeti paylaştı. Bu başarıların ardında çoğu zaman uzun hazırlık, yüksek riskli tarassut-karakol faaliyetleri ve taktik sabır vardı. U-18'in Scapa Flow'a sızması, U-20'nin İngiltere ve İrlanda çevresindeki ilk tur seferi ve U-16'nın Lerwick Limanı'na girmesi, Alman denizaltılarının giderek daha uzak ve cretkr harekât sahalarına açıldığını gösteriyordu. Böylece U-botlar, harp gemilerinden ulaştırma hatlarına kadar uzanan geniş bir hedef yelpazesi üzerinde, görünmez fakat sürekli hissedilen bir baskı unsuruna dnşti.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Gibson and Prendergast, *age.*, s. 2-3.

<sup>20</sup> Sondhaus, *age.*, s. 89.

<sup>21</sup> A. Gayer, *Summary of German Submarine Operations in the Various Theaters of War From 1914 to 1918*, ev. W. P. Beehler, *Proceedings* (U.S. Naval Institute), Vol. 52, No. 4/278, Nisan 1926, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1926/april/summary-german-submarine-operations-various-theaters-war-1914-1918>, Erişim Tarihi: 04.09.2025.



Görsel 1- Kuzey Denizi'nde U-21'in 1–20 Ekim 1914 tarihli seyir ve harekât safahatını gösteren rota krokisi (sath ve dalmış seyir hatları işlenmiştir).<sup>22</sup>

Bu operasyonel gelişmelerin icrasında emir-komuta zinciri de kritik bir işlev üstleniyordu. Alman denizaltı harekâtı, Deniz Kuvvetleri Yüksek Komutanlığına bağlı, Wilhelmshaven merkezli “Denizaltı Filo Komutanlığı” (*Führer der Unterseeboote, F.d.U.*) üzerinden sevk ve idare edilmekteydi. Stratejik talimatlar bu makamda hazırlanıyor, harekât bölgelerine göre filotilla/yarı filotilla komutanlıklarına tebliğ ediliyordu. Denizaltı komutanlarına ulaşan emirler ise icra safhasında komutan inisiyatifiyle hayata geçiriliyordu. Özellikle yaklaşma, dalış, hücum veya geri çekilme kararları, sahadaki muhasımın hareket tarzına göre şekilleniyordu. Böylece F.d.U. merkezli bu yapı, yukarıdan gelen stratejik yönlendirme ile denizaltı komutanlarının anlık taktik kararları arasında bir denge kuruyordu.<sup>23</sup>

Bu koşullar, Alman denizaltı filosunun “beklenmedik vurucu güç” olarak değerlendirilmesi yönündeki eğilimi tahkim etti. Doktrin, keşif ve tarassut odaklı tedafü taktik yapıdan çıkarak, fırsat hedeflerine karşı doğrudan ve kararlı taarruz konseptine evrildi. Lautenschlager’in vurguladığı üzere, denizaltıların asıl harp değeri, muharebe gemilerini deniz harekâtının merkezine yerleştiren Mahanist

<sup>22</sup> BA-MA, RM 97/589, 1-20 Ekim 1914, s.47.

<sup>23</sup> BA-MA, *U Boote der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg*, [https://www.bundesarchiv.de/im-archiv-recherchieren/archivgut-recherchieren/nach-themen/u-boote-der-kaiserlichen-marine-im-erstenweltkrieg/?utm\\_source](https://www.bundesarchiv.de/im-archiv-recherchieren/archivgut-recherchieren/nach-themen/u-boote-der-kaiserlichen-marine-im-erstenweltkrieg/?utm_source), Erişim Tarihi: 04.09.2025.

anlayışın<sup>24</sup> aksine, sürpriz hücumlar ve ticaret harbi üzerinden muhasımın stratejik kapasitesini yıpratma kabiliyetinde yatıyordu. HMS *Pathfinder* ve U-9 vakaları bu dönüşümün erken ve çarpıcı tezahürleri olarak öne çıkarken, kısa süre içinde Akdeniz'e intikali planlanan U-21'in özel olarak seçilmesi ve bu göreve tahsis edilmesi, doktrindeki bu kırılmanın harekât sahasına taşınacak en somut neticelerinden biri olacaktı.<sup>25</sup>

### 1914: Müsadere Kuralları Altında İlk Angajmanlar ve Doktrinel Kırılma

U-21'in harp ceridesi, savaşın ilk safhasında denizaltılara verilen görevlerin değişimini bütün açıklığıyla takip etmeye imkân vermektedir. 2 Ağustos 1914'te II. U-Bot Filotillası Komutanlığı tarafından yayımlanan çok gizli ibareli emir, denizaltıyı Helgoland çevresinde muhtemel İngiliz ablukasına karşı kıyı emniyeti ve karakol görevi için görevlendirdi. Bu safha, denizaltıların doğrudan taarruz vasıtası olmaktan ziyade kıyı savunmasının tamamlayıcı unsuru olarak kullanıldığını gösteriyordu. Refakatçi su üstü gemilerinin himayesinde sabah 03.00'te karakol sahalarına çıkan denizaltılar, gün boyunca adeta sabit tarassut istasyonları gibi mevzileniyor, akşam ise üslerine geri dönüyorlardı. Ne var ki, 4 Ağustos'ta Açık Deniz Filosu Komutanlığı tarafından yayımlanan Harekât Emri No. 1 (*Op. Befehl No. 1*), denizaltılara yüklenen görev fonksiyonunun genişlediğini haber veriyordu. U-21 artık kıyı hattının ötesine geçirilerek muhasım ulaştırma hatlarına yönelik uzun menzilli keşif ve fırsat çıktığında taarruz için hazırlanıyordu. 5 Ağustos'ta I. U-Bot Filotillası'na dâhil edilmesi ve U-20 ile kuzeye uzun menzilli keşfe gönderilmesi, bu değişimin ilk somut adımı oldu. Her ne kadar 8 Ağustos'ta üs civarında yeniden tarassut ve kıyı keşfi görevine yönlendirilmiş olsa da U-21'in kıyı sularındaki karakol görevinden çıkarılıp muhasım hatlarının gerisinde hücum tertipleme döngüsüne sevk edilmesi, görev

<sup>24</sup> *Alfred Thayer Mahan* (1840-1914), deniz gücünü esas olarak muharebe filolarının rakibi karşısında kati sonuçlu muharebe (decisive battle) yoluyla denizin hâkimiyetini ele geçirmesi üzerinden tanımlamıştır. Günümüzde bu yaklaşım, kavramsal olarak deniz kontrolünün tesis edilmesi şeklinde ifade edilmekte ve deniz harbinin doğasına ilişkin temel bir referans noktası olmayı sürdürmektedir. *Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi, 1660-1783* (*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (1890)) başta olmak üzere eserlerinde Mahan, deniz muharebesinin sonucunu belirleyen ana payandanın muharebe gemilerinden müteşekkil suüstü filoları olduğunu savunmuş; deniz ticaret yollarının güvenliği ve devletlerin stratejik üstünlüğünü bu filoların varlığına bağlamıştır. Bu kapsamda denizaltılar ve ticaret harbi tali unsurlar olarak değerlendirilmiş; deniz harbinin sonucu, esas itibarıyla suüstü muharebe filolarının karşılaşmaları üzerinden kurgulanmıştır. Daha detaylı bilgi için bk. Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 2nd ed., London and New York: Routledge, 2009, s. 158-159. Mahan'ın kült eseri için bk. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Boston: Little, Brown and Company, 1890.

<sup>25</sup> Karl Lautenschlager, "The Submarine in Naval Warfare, 1901-2001", *International Security*, Volume 11, No. 3, 1986-1987, s. 103-104.

fonksiyon sahasındaki dönüşümü daha belirgin hâle getiriyordu.<sup>26</sup> Gelgelelim, mevcut görev fonksiyon sahasının genişlemesi, denizaltının teknik kapasitesi ve mürettebatın dayanıklılığıyla sınanan yeni bir tecrübe sürecini de beraberinde getirdi.

Bu ilk safhada edinilen tecrübeler, denizaltı harbinin teknik ve insani sınırlara nasıl takıldığına açık biçimde gözler önüne serdi. U-21'in harp ceridelerinde kötü hava koşulları nedeniyle sekiz günü aşan seyrin sürdürülemediği, uzun süre dipte kalışlarda trimin bozulduğu, kapalı ortamın klostrofobik baskısının giderek arttığı kaydedildi. Mürettebat yorgunluğu, uyku düzensizlikleri ve sinirsel gerginlik, denizaltı harekâtında makine gücü kadar insan bedeninin ve sinir sisteminin mukavemetinin de belirleyici olduğunu hatırlatıyordu. Bu nedenle karakol görevleri bu bakımdan, teknenin teknik dayanıklılığını ve mürettebatın fiziksel-psikolojik mukavemetini sınanan kritik saha tecrübeleri niteliği taşıdı.<sup>27</sup>

3 Eylül 1914'te kayda geçen harekât, bu sürecin dönüm noktası oldu. U-21'in komutanı Deniz Üsteğmen Otto Hersing, harp ceridesine "*Güneydoğuda tek direkli ve üç bacalı bir kruvazör tespit edildi. Dalış yapıldı, hücum için en iyi atış mevkesine girildikten sonra torpido ateşlendi, hemen ardından 20 metreye inildi*" notunu düştü.<sup>28</sup> Bu torpidonun hedefi, Forth Körfezi'nde konuşlu 8. Muhrip Filotillası'nın sancak gemisi olan İngiliz keşif kruvazörü HMS *Pathfinder* idi. Cephanelik yakınında infilak eden torpido, gemiyi birkaç dakika içinde sulara gömdü. Bu hadise, modern denizaltıcılık tarihinde bir harp gemisinin ilk kez bir harp torpidosuyla imhası bakımından kritik bir eşığın aşılması anlamına geliyordu. Dahası, tespit, yaklaşma, hücum ve sakınma safhalarının sahada bütünlüklü şekilde tatbiki, denizaltı taktik doktrininin ana iskeletini şekillendirdi.

Bundan üç hafta sonra, 22 Eylül 1914'te, Otto Weddigen komutasındaki U-9, üç zırhlı kruvazörü HMS *Aboukir*, HMS *Hogue*, HMS *Cressy*'yi bir saatten kısa bir zaman diliminde peş peşe batırdı.<sup>29</sup> Pathfinder hadisesi, denizaltının teknik ve

---

<sup>26</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 2-8 Ağustos 1914, s. 9-18.

<sup>27</sup> BA-MA, RM 97/589, 1-20 Ekim 1914, s. 34.

<sup>28</sup> Almancası: "*Im S.O. Kreuzer mit einem Mast und 3 Schornsteinen gesichtet mit westlichem Kurs. Getaucht und zum Angriff manövriert. Torpedo losgemacht; getroffen. Auf 20 m gegangen*". Bk. BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch SM U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 2-7 September 1914, s. 23.

<sup>29</sup> 22 Eylül 1914'te Yüzbaşı Otto Weddigen komutasındaki U-9, karakol seyrinde üç İngiliz kruvazörüyle temas sağladı. 500 metre mesafeden yapılan ilk salvo HMS *Aboukir*'i tek isabetle batırdı. Kurtarma için hareketsiz kalan HMS *Hogue* iki torpido ile vuruldu. Trimin bozulması sonucu tekne kısa süre satha çıktı, ancak müteakiben yapılan torpido hücumuyla HMS *Cressy*'yi de imha etti. Bir saatten kısa sürede üç kruvazör kaybedildi. Çevredeki tarafsız gemiler ve balıkçı tekneleri kurtarma faaliyetine girişse de 1.459 Kraliyet Donanması personeli hayatını kaybetti. Kayıplar Britanya'da büyük bir infiale yol açtı, hükümete ve Kraliyet Donanması'na duyulan güveni zedeledi

doktrinel bakımdan kritik bir eşiği geçtiğine işaret etmişti. U-9'un başarısı ise denizaltının taktik seviyeyi aşarak operatif ve stratejik kuvvet kullanım mantığını etkileyebilecek bir tehdit kapasitesine ulaştığını açığa çıkardı. Bu tecrübe, donanma çevrelerinde muharebe filosu merkezli anlayışın yerleşmiş mutlakiyetini sarsarak denizaltıyı tali görülen konumundan çıkardı ve harekât planlamasında daha merkezi bir yere taşıdı. Savaş sonrasında Alman deniz harp tarih yazımında bu dönüşümün yankısı belirgin biçimde izlenir. Lundeberg'in vurguladığı üzere, Alman deniz çevrelerinde Tirpitz'in "dengeli filo" siyaseti, denizaltı inşasını geri plana itmesi sebebiyle deniz harbinin gidişatını olumsuz etkileyen yapısal bir tercih olarak sert şekilde eleştirilmiştir.<sup>30</sup> Nitekim savaş boyunca edinilen harekât tecrübesi, Tirpitz'in denizaltıya ikincil rol biçen yaklaşımını ciddi biçimde aşındırmış ve U-botların deniz harekâtındaki denklemini tek başına değiştirebilecek başat unsur olarak kıymetlendirilmesi sürecini tetiklemiştir.<sup>31</sup>

*Pathfinder* ve U-9 vakalarının yarattığı etki, Alman denizaltı harekât planlamasında doğrudan karşılık buldu. 13 Ekim 1914 tarihli gizli emir, Emden'de konuşlu II. U-Bot Filotilla Komutanlığı tarafından hazırlanarak U-21'e tebliğ edildi. Emirde Hersing'e, Ostende önlerinde asker nakliyatı yapan İngiliz harp ve ticaret gemilerine taarruz tertiplemesi emredildi. Ayrıca gemilerin kimlik tespitine yarayan ayırt edici işaretlerin (bayrak, borda numarası, telsiz çağrı işareti vb.) kaydedilmesi istendi. Harekâtın süresi, denizaltının teknik imkânları ve mürettebatın durumu dikkate alınarak komutan takdirine bırakılmıştı. Bu düzenleme, denizaltı harekâtında merkezî kontrolün katı sınırları yerine, komutan inisiyatifine dayalı esnek bir anlayışın benimsendiğine delalet ediyordu.<sup>32</sup>

Takep eden günlerde Hersing'in muhriplerle yaşadığı yakın temaslar, denizaltıların muhasamat ortamında ne denli riskli fakat aynı ölçüde değerli bir keşif ve taarruz vasıtası hâline gelmeye başladığını açığa çıkardı. Ekim ortasında Hollanda sahilleri ve Schouwen Bank çevresinde icra edilen seyirler, U-21'in hem teknik yetersizliklerle hem de muhasım baskısıyla sınındığı en yoğun dönemlerden biri oldu. 14–16 Ekim tarihli harp ceridesinde, yoğun sis altında icra edilen karakollarda muhriplerle tekrarlayan temaslar kaydedildi. Hersing sürekli dalış ve pasif bekleme manevralarıyla temastan kaçınmaya çalıştı. 16 Ekim'de muhriplerin doğrudan üzerine gelmesiyle tekne kum ve akıntıyla dibe sıkıştı, ancak mürettebatın çabalarıyla hasarsız biçimde yüzdürülerek harekâta devam

---

ve henüz tarafını seçmemiş devletler nezdinde İngiliz deniz üstünlüğünün itibarı ciddi biçimde sarsıldı. Bk. Williamson, *age.*, s. 33-34.

<sup>30</sup> Daha detaylı bilgi için bk. Philip K. Lundeberg, "The German Naval Critique of the U-Boat Campaign, 1915-1918", *Military Affairs*, Vol. 27, No. 3, 1963, s. 105-118.

<sup>31</sup> Williamson, *age.*, s. 33.

<sup>32</sup> BA-MA, RM 97/589, 1-20 Ekim, s. 34.

edildi. 17–18 Ekim’de sis ve akıntı denizaltının manevra kabiliyetini zorlarken, seyrüsefer hataları ve pusula arızaları harekâtın güvenilirliğini ciddi biçimde daralttı. 18 Ekim tarihli kayıttta cephaneye ve yakıt tasarrufu amacıyla uzun süre dipte pasif bekleme durumuna geçildiği, harekâtın ağırlığının taarruzdan ziyade istihbarat toplama ve mayın tehdidinde dönük örtülü keşfe kaydığı görülmektedir. 19 Ekim’de torpido basınç sistemi ile yüksek basınçlı kompresörün devre dışı kalması, U-21’in hazırlık seviyesini düşürdü. Aynı gün muhriplerle yaşanan temaslarda tekne, tekrar dalış ve sakınma manevralarıyla takipten ancak son anda sıyrıldı.<sup>33</sup> Bu yoğun safha, denizaltının sürpriz ve caydırıcılık kapasitesini teyit etmekle birlikte, teknik arızalar, seyrüsefer güçlükleri ve mürettebat yorgunluğunun harekât etkinliğini nasıl daralttığını da açık biçimde belgelemektedir.

Ekim ortasındaki seferlerin genel muhasebesi, yoğun baskı ve gerilim koşullarına rağmen denizaltı harekâtının henüz olgunlaşma sancuları taşıdığını göstermektedir. Hersing’in 19–20 Ekim’de Britanya kıyılarında kaydettiği temaslarda, muhriplerin U-21’i tespit ederek torpido taarruzu yaptığı; buna karşılık denizaltının sürekli rota değiştirerek muhasım temasını kaybettirmeye çalıştığı görülür. Ancak bu riskli yakın temaslara rağmen uygun bir taarruz fırsatı doğmadı. 21–24 Ekim tarihli kayıtlar, teknik arızalar ve seyrüsefer güçlükleri karşısında harekât kabiliyetinin sınırlandığını, bu nedenle muharebe faaliyetlerinden ziyade bakım ve ikmalin zorunlu bir öncelik hâline geldiğini yansıtır. 25–26 Ekim’de ise denizaltının I. U-Bot Filotillası tatbikatına katılımıyla idame ve eğitim faaliyetleri yeniden ağırlık kazandı.<sup>34</sup>

Ekim 1914 seferlerinde yaşanan teknik arızalar ve sınırlı harekât etkinliği, U-21’in en modern denizaltıların dahi hangi teknik ve taktik sınırlarla karşı karşıya olduğunu ölçmek için adeta bir test platformu olarak kullanılmasına yol açtı. Mürettebat, sürat, yakıt sarfiyatı, tatlı su ve oksijen tüketimi ile batarya dayanıklılığı gibi parametreleri sistematik biçimde kaydetmekle yükümlüydü. Bunun yanı sıra Kasım 1914 tarihli saha raporlarında deniz işaret şamandıraları, mayın hatlarının muhtemel sınırları, akıntıların seyri etkisi ve düşman karakollarının dağılımı gibi ayrıntılar da kayda geçirildi. Böylece teknik denemelerin yanı sıra harekât sahasının dinamiklerine ilişkin istihbarat da sistematik biçimde toplandı. Bu veriler, uzun menzilli karakolların sürdürülebilirliğini ölçmek ve ileride planlanan Atlantik harekâtına teknik ve ampirik bir zemin hazırlamak açısından kritik önem taşıyordu.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 1-20 Ekim 1914, s. 29-34.

<sup>34</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-31 Ekim 1914, s. 37-43.

<sup>35</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-30 Kasım 1914, s. 57-58.

Kasım 1914'te yaşanan iki ticaret gemisi hadisesi, denizaltı harekâtının erken safhasına dair önemli örnekler sunmaktadır. İlki, 23 Kasım'da Seine Körfezi'nde gerçekleşen Malachite hadisesidir. Glasgow menşeli, Fransız yükü taşıyan 718 tonluk bu gemi, Müsadere Hukuku Kuralları (*Prize Rules/Prisenordnung*)<sup>36</sup> uyarınca durdurulmuş, mürettebatı tahliye edildikten sonra imha edilmeye çalışılmıştır. Ancak U-21'in 88 mm'lik topu gemiyi hızla batırmaya yetmemiş, hedef sahile yönelmiş ve çıkan yangın sonucunda batmıştır. Bu olay, U-21 tarafından ticaret gemilerine karşı 8,8 cm güverte topunun ilk kez kullanıldığı örnek olarak kayda geçmiştir.<sup>37</sup> İkinci olay 26 Kasım'da yaşandı. *Primo* adlı 1366 tonluk İngiliz kömür gemisi, Fransa'nın Normandiya kıyısında, Le Havre'in kuzeyindeki Cap d'Antifer açıklarında aynı usule göre durdurulmuş, mürettebat filikalara bindirilmiş ve ardından top ateşiyle batırılmaya teşebbüs edilmiştir. Fakat kötü deniz koşulları ve geminin dayanıklılığı nedeniyle batış gerçekleşmemiş, günlerce yanar hâlde sürüklenen *Primo* nihayet Fransız torpidobotları tarafından imha edilmiştir.<sup>38</sup>

Her iki vaka, savaşın ilk aylarında Müsadere Kuralları'nın normatif çerçevesine hâlen riayet edildiğini alenî biçimde göstermektedir. Gemilerin durdurulması, mürettebatın güvence altına alınması ve ardından imha teşebbüsü, öngörülen usullerin harfiyen tatbik edildiğini doğrulamaktadır. Ancak sahadaki uygulama kısa sürede muhasımın karşı tedbirleriyle sınırlandı ve denizaltıların bu usulleri sürdürürken maruz kaldığı zaafılar hızla açığa çıktı. Kraliyet Donanması, denizaltı tehdidini bertaraf etmek amacıyla daha sofistike yöntemler geliştirdi: Silahlarını gizleyerek tuzak işlevi gören kamufle ticaret gemileri (*Q-ships*), refakatçi muhriplerin düzenli karakolları ve telsiz ağı üzerinden koordine edilen hızlı yardım çağrıları bu dönemin karakteristik önlemleri oldu. *Malachite* ve *Primo*, Müsadere Kuralları'nın sahada uygulanabilirliğini belgeleyen istisnâ örnekler olarak kaldı. Fakat denizaltı harekâtının teknik ve taktik gerçekliği içinde bu

<sup>36</sup> Müsadere (*Prize*) hukuku uyarınca ticaret gemileri, ancak durdurulup aranarak ve mürettebatının güvenliği sağlandıktan sonra batırılabilir. Bu çerçevede 1907 tarihli Lahey Sözleşmesi (XII) - Uluslararası Müsadere Mahkemesi'nin Kurulmasına Dair Sözleşme (*The Hague Convention [XII] of 1907 relative to the Creation of an International Prize Court*) Mahkeme'nin, deniz harbine dair genel kabul görmüş Müsadere hukukunu uygulayacağını belirtmiş; farklılıkların giderilmesi amacıyla da 1909 Londra Deniz Harbi Bildirgesi (*Declaration concerning the Laws of Naval War, London Declaration*) hazırlanmıştır. Söz konusu Bildirge'nin 48-63. maddeleri özellikle ticaret gemilerinin durdurulması, aranması, kaçakçılık halleri ve mürettebatın güvenli tahliyesi sağlanmadan imhasını yasaklamıştır. Bk. International Committee of the Red Cross (ICRC), *Declaration concerning the Laws of Naval War (London Declaration), 26 February 1909*, IHL Database, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/london-decl-1909>, Erişim Tarihi: 07.09.2025.

<sup>37</sup> Joachim Schröder, *Die U-Boote des Kaisers: Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges gegen Großbritannien im Ersten Weltkrieg*, Bonn: Bernard & Graefe, 2003, s. 92.

<sup>38</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-30 Kasım 1914, s. 53.

yaklaşım kısa sürede geçerliliğini yitirdi ve erken savaş evresinde sağladığı sınırlı meşruiyet, Şubat 1915'te "tabditsiz denizaltı harbi"ne<sup>39</sup> geçişin temelini teşkil etti.<sup>40</sup>

Bu tabloyu teyit eden Hersing, 24 Kasım tarihli kaydında özellikle Cap d'Antifer açıklarında karşılaşılan buhar gemilerinin harp nakliyatı yapmıyıp yapmadığını belirlemenin neredeyse imkânsız olduğunu, kötü hava şartlarının torpido hücumlarını zorlaştırdığını ve kıyıya yakın sularda muhriplerle hafif harp gemilerinin yoğun devriyelerinin ciddi risk teşkil ettiğini kaleme aldı. Ayrıca telsiz çağrılarının muhripleri kısa sürede bölgeye çekmesi ve torpido isabeti olsa dahi küçük mürettebatlı bir geminin limana ulaşabilecek ölçüde onarabilmesi, denizaltı harekâtının sahadaki etkinliğini daraltan başlıca faktörler arasında kaydedildi.<sup>41</sup> Bu değerlendirmeler, 18 Kasım 1914'te II. U-Bot Filotillası karargâhından verilen gizli emirlerin sahada neden sınırlı biçimde uygulanabildiğini de somutlaştırıyordu. Emirlerde U-21'e Le Havre hattındaki askerî ve lojistik nakliyata taarruz edilmesi, harp malzemesi taşıyan gemilerin batırılması öngörülmüştü. Ancak hedeflerin denizde ayırt edilmesi güçlüğü, muhriplerin yoğun karakolları ve elverişsiz hava koşulları, bu talimatların ancak kısmen icra edilebilmesine imkân verdi. Bu nedenle *Malachite* ve *Primo* gibi<sup>42</sup> vakalar istisna

---

<sup>39</sup> *Unrestricted submarine warfare*: denizaltıların ticaret gemilerine Müsadere Hukuku Kurallarına (*Prize Rules*) kurallarına uymaksızın, önceden uyarıda bulunmadan saldırması durumudur. İlk kez Birinci Dünya Savaşı sırasında uygulanmış, oldukça tartışmalı bulunmuş ve harp kurallarının ihlali olarak değerlendirilmiştir. Almanya'nın 1917 yılı başında sınırsız denizaltı harp yöntemine yeniden başvurması, Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa girmesinin başlıca nedenlerinden biri olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nda tekrar kullanılmış, teknik olarak 1930 Londra Deniz Antlaşması tarafından yasaklanmış olmasına rağmen, tüm muharip taraflarca fiilen kabul edilmiştir. Bk. Kennedy Hickman, "Unrestricted Submarine Warfare.", Thought Co, <https://www.thoughtco.com/unrestricted-submarine-warfare-p2-2361020> Erişim Tarihi: 07.09.2025.

<sup>40</sup> Mark D. Karau, *Submarines and Submarine Warfare, 1914-1918 Online: International Encyclopedia of the First World War*, Freie Universität Berlin, 2023, <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/submarines-and-submarine-warfare-1-1/>, Erişim Tarihi: 22.08.2025; Naval-History.net, *List of British merchant ships attacked* (26 November 1914, SS Primo was shelled and sunk 6 nm NW by N of Cap d'Antifer, Seine-Maritime, France, by SM U-21), <https://www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Locations10AttackedMNDDate.htm>, Erişim Tarihi: 22.08.2025.

<sup>41</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-30 Kasım 1914, p. 52.

<sup>42</sup> *Malachite*'in batırılması, Alman denizaltılarının henüz planlı bir ticaret harbi (*Handelskrieg*) yürütmediğini gösteren münferit bir örnekti. Bu dönemde Berlin'de denizaltıların ticari ulaştırmaya karşı geniş çaplı kullanımı tartışılıyor, fakat hukukî ve diplomatik kaygılar nedeniyle kesin bir karar alınmıyordu. Dolayısıyla *Malachite* ve hemen ardından gelen *Primo* vakası, Müsadere Kuralları çerçevesinde icra edilmiş, ancak sistematik bir "denizaltı harekâtı" başlangıcı olmamıştı. Daha geniş bilgi için Bk. Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Routledge, Abingdon, 1994, s. 292-293.

olarak kalmış, Müsadere Kuralları'na dayalı harekât kısa sürede sahadaki taktik değerini yitirmiştir.<sup>43</sup>

### **1915: Tahditsiz Denizaltı Harbi, Çanakkale'ye İntikal ve Taktik Girişimlerin Stratejik Etkiye Dönüşümü**

1915 yılı başında U-21'in seyir ve harp cerideleri, denizaltı harekâtının teknik kısıtlar, muhasım baskısı ve geliştirilen tedbirler arasında nasıl şekillendiğine dair ayrıntılı bir tablo sunmaktadır. Ocak ayındaki faaliyetlerde tekne, esasen bataryaların imlsı, torpido ikmalı, deneme dalışları ve eğitim gibi teknik hazırlıklara yönlendirilmiş, muharebe etkinliği ikinci planda kalmıştır. Ceridelerde bataryaların düzenli şarj döngüleri, torpido atış ve derin umka dalış tatbikatlarının yanı sıra elverişsiz hava koşullarının seyrüsefer ve intikale doğrudan etkileri ayrıntılı biçimde yer alır. Hersing'in notlarında, muhasım muhriplerinin yoğun karakol faaliyetleri, mayınlı sahalar ve ulaştırma trafiği nedeniyle denizaltının gizlilik, dalış ve yeniden satha çıkış safhalarında sürekli risk altında bulunduğu özellikle vurgulanmaktadır.<sup>44</sup>

14 Ocak 1915 tarihli gizli emir bu tabloyu doğulamış; U-21'e düşman harp gemilerine hücum, Barrow tersanelerine baskın ve İrlanda Denizi'nde muhasım deniz ulaştırmasına yönelik harekât icrası görevleri tevdi edilmişti.<sup>45</sup> Emirden iki hafta sonra, 29 Ocak'ta U-21 Walney Adası'nın kuzeyinde bulunan hava gemisi hangarını güverte topuyla ateş altına alma teşebbüsünde bulundu. Seyir esnasında yoğun sivil ve balıkçı trafiğiyle karşılaşılması, puslu hava şartları ve yaklaşan kötü hava beklentisi, Komutan Otto Hersing'in harekâtın zamanlamasına dair kararlarını doğrudan etkiledi. Açılan  top atışı isabet kaydetmedi; kıyı savunma unsurları ise 15 cm'lik bataryalarıyla süratle reaksiyon göstererek denizaltıyı acil dalışa zorladı. Bu vaka, denizaltının su üstü taarruz safhasında kıyı savunması karşısındaki kırılganlığını belirginleştirirken, çevresel koşulların komutanın durum muhakemesi ve taktik tercihleri üzerindeki belirleyici ağırlığını da görünür kıldı.

Ertesi gün U-21 bu kez deniz ulaştırma hattına yönelerek Liverpool rotasında seyir hlindeki 6.330 tonluk İngiliz kömür gemisi *Ben Cruachan*'ı durdurdu. Mürettebat tahliye edildikten sonra gemiye yerleştirilen patlayıcılar ateşlendi ve gemi imha edildi. Ardından İngiliz bandıralı 1.820 tonluk *Linda Blanche* ile 7.750 tonluk *Kilcoan* aynı usulle hedef alındı; mürettebat filikalara bindirilip serbest bırakıldıktan sonra patlayıcılar ateşlenerek imha gerçekleştirildi. Bu vakalar, 1914'te *Malachite* ve *Primo* rneklerinde görülen Müsadere Kuralları'na bağlı müdahale usulünün 1915 başında hâlen yürürlükte olduğunu göstermesi

<sup>43</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-30 Kasım 1914, s. 56.

<sup>44</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-31 Ocak 1915, s. 64-66.

<sup>45</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 23-31 Ocak 1915, s. 70.

bakımından önem taşımaktadır. Ancak *Ben Cruachan* ve diğer küçük tonajlı ticaret gemilerine yönelik bu tür uygulamalar, kısa süre içinde tamamen terk edilecek bir yaklaşımın son safhalarından biri olmuştur.<sup>46</sup>

Ocak sonunda Deniz Yüzbaşı (16 Aralık 1914'ten itibaren Deniz Yüzbaşı - *Kapitänleutnant zur See*- oldu) Hersing'in bizatihi tanzim ettiği tecrübî rapor (*Erfahrungen*), Alman denizaltıcılığı için kritik dersler ihtiva etmektedir. Raporunda, sis ve sert hava koşullarında şamandıra ve fenerlerin görünmez hâle gelmesi veya yanlış algılanması nedeniyle seyruşefer güvenilirliğinin zaafa uğradığı, ağır denizlerde üst güverte yapılarının mukavemet kaybettiği, dingiyi taşıyan rayların hasar görek yardımcı botun kaybedildiği, batarya ve havalandırma sistemlerini koruyan kapakların dalgalarla zorlandığı teferruatlı biçimde kayıt altına alınmıştı. Buna karşılık, makinelerin ağır hava koşullarında kesintisiz çalışabildiği, basınçlı hava tüplerinin yeterli emniyet sağladığı ve denizaltının harekât kabiliyetini muhafaza edebildiği teyit edilmişti.<sup>47</sup> Hersing'in Atlantik'teki seyir ve icra edilen harekât safhalarına dayalı değerlendirmeleri, denizaltının muhasım tehdidi kadar uzun süreli deniz ortamının yıpratıcı baskısı altında da sınındığını açığa çıkarmaktadır.

Bu teknik ve operasyonel bulgular, Alman Deniz Kurmay Başkanlığının değerlendirmeleriyle birleşerek denizaltı harekâtının deneysel bir safhadan çıkarak resmî emirlerle tanımlanmış bir doktrin düzeyine oturmasına zemin hazırladı. Bu sürecin dönüm noktası, Kurmay Başkanlığı'nın 1 Şubat 1915 tarihli bildirisi oldu. Bildiride İngiltere ile Fransa arasındaki askerî ikmal hatlarının doğrudan hedef alınacağı açıklandı. Buna mukabil İngiliz tarafı, ticaret ve nakliye gemilerini tarafsız bayraklarla kamufle etmeye yöneldi. Ancak bu tedbir, Kurmay Başkanlığı'nın kısa sürede geliştirdiği karşı hamleyle hükmünü yitirdi. 4 Şubat 1915'te yayımlanan ikinci bildiriye, Büyük Britanya ve İrlanda çevresindeki tüm deniz alanı, başta Manş Denizi olmak üzere resmî harp sahası ilan edildi. Tarafsız deniz taşımacılığına açık bir uyarı yapılarak, 15 Şubat'tan itibaren bu bölgelerde seyredecek hiçbir harp ya da ticaret gemisinin denizaltı taarruzundan muaf tutulmayacağı belirtildi.<sup>48</sup> Bu bağlamda Almanya, denizaltı harbini müsadere hukukunun denetimli çerçevesinden çıkarıp hukuken tartışmalı ve stratejik bakımdan geri dönüşü olmayan bir safhaya taşımış oldu.

Ne var ki, Şubat 1915'te ilan edilen denizaltı harekâtı, literatürde yaygın biçimde “tahditsiz denizaltı harbi” (*uneingeschränkter U-Boot-Krieg*) olarak adlandırılrsa da dönemin siyasî kararları ve sahadaki uygulama bu nitelemeyi

<sup>46</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 16-31 Ocak 1915, s. 67-68.

<sup>47</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 31 Ocak 1915, s. 84.

<sup>48</sup> Weddigen, *age.*, s. 43-44.

bütününü karşılamaz. Nitekim Joachim Schröder'in ortaya koyduğu üzere, bu sahadada ne düşman ve tarafsız gemiler arasındaki ayırım tümüyle ortadan kaldırılmış, ne de sahadada kesintisiz ve sınırsız bir taarruz icrası mümkün olmuştur. 15 Şubat'ta yeni denizaltı faaliyetlerinin geçici olarak durdurulması ve harekâtın ilk safhasının yalnızca sınırlı sayıdaki tekneyle yürütülmesi, bildirilerle ilan edilen kapsamın uygulamaya tam olarak yansımadığını açık biçimde göstermektedir. 1915'in ilk aylarındaki denizaltı faaliyetleri, tam anlamıyla "tahditsiz" bir harp vasfı taşımaktan ziyade, hukukî ve siyasî kısıtların belirleyiciliğini koruduğu bir geçiş safhası olarak değerlendirilmelidir.<sup>49</sup>

Bu ayırım, normatif düzeyde genişletilen taarruz yetkisinin sahada hangi sınırlar içinde işlerlik kazandığını irdelemek bakımından önem taşımaktadır. Nitekim Alman hükümetinin 1 ve 4 Şubat 1915 tarihli kararlarıyla denizaltı harbinin hukukî kapsamı belirgin biçimde genişletilmiş olsa da U-21'in Şubat 1915'e ait harp ceridesi, bu yetkinin sahadada serbest ve kesintisiz bir icraya dönüşmediğini teyit etmektedir. Hersing'in kayıtlarında kötü hava ve ağır deniz koşulları nedeniyle teknenin sık sık 20–36 metre umkunda seyre zorlandığı, zikzak seyir yapan ticaret gemileri ile Dover ve Manş hattındaki yoğun muhrip refakatlerinin harekât alanını daralttığı belirtilir. Ceridelerde tekrarlanan "*mubasım unsur teması alınır alınmaz sakınma umkuna dalış icra edilmiştir*" kayıtları, Müsade Kuralları sonrasında muhasımın geliştirdiği denizaltı savunma harbi (DSH) tedbirlerinin sahadada artık denizaltının hareket serbestisini belirleyen başlıca etkenlerden biri hâline geldiğini belgeliyordu.<sup>50</sup> Bu koşullar altında, bildirilerle ilan edilen geniş taarruz yetkisinin pratikte sınırlı ve ihtiyatlı bir icra alanı bulabilmiştir.

Şubat ayında ilan edilen tahditsiz denizaltı harbi stratejisinin gölgesinde, U-21'in Akdeniz'e intikali için hazırlıklar hız kazandı. Mart–Nisan 1915'te yürütülen planlamalar, teknenin Çanakkale Cephesi'nde görevlendirilmesine zemin hazırladı. U-21'in asıl görevi, İngiliz ve Fransız muharebe gemilerini torpido tehdidi altında tutarak Osmanlı kara savunmasının zorlandığı deniz topçu desteğini sekteye uğratmak ve cephedeki hassas dengeyi sarsmaktı. Bu maksatla muhabere şifreleri yenilendi, Türk sahilleri için tanıma-ışaret usulleri düzenlendi, İspanya limanları üzerinden ikmal tertibi yapıldı ve özel harita setleri hazırlandı. 4 Nisan 1915 tarihli, Kayzer II. Wilhelm tarafından onaylanmış 'Çok Gizli' harekât emri<sup>51</sup>, U-21'in en yüksek süratle Çanakkale'ye intikalini, yol üzerinde

<sup>49</sup> Joachim Schröder, *Die U-Boote des Kaisers: Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges gegen Großbritannien im Ersten Weltkrieg*, Bonn: Bernard & Graefe, 2003, s. 112-114.

<sup>50</sup> BA-MA, RM 97/589, *Kriegstagebuch S.M. U-21*, Kptlt. Otto Hersing, 1-15 Şubat 1915, s. 86-91.

<sup>51</sup> Mart-Nisan 1915'te hazırlanan operasyon emrinin ekleri, U-21'in Çanakkale'ye intikali öncesinde yalnızca teknik ve lojistik önlemlerle değil, aynı zamanda Akdeniz'in askerî ve siyasî tablosuna ilişkin ayrıntılı bir değerlendirmeyle donatıldığını göstermektedir. İspanya limanlarında yapılacak gizli

İspanya ve Balear limanlarında ikmal yapılmasını ve Adalar Denizi'ne girişte Bodrum kıyılarında temas tesis edilmesini hükme bağladı.

Bu dönemde Alman Deniz Kurmay Başkanlığı, Akdeniz'deki durumu değerlendirirken özellikle İtalyan Donanmasının Taranto merkezli hareketliliğini ve kuvvet dağılımındaki belirsizliği intikal planlamasında risk unsuru olarak kaydetti. Bu değerlendirme, Hersing'in aldığı kararların risk düzeyini artırdı ve U-21'in intikal sürecinin taktik güçlüklerin yanı sıra stratejik belirsizliklerle de kuşatıldığını gösterdi. Denizaltı, 25 Nisan sabahı 05.30'da Wilhelmshaven'dan ayrıldı. Yoğun sis ve zayıf görüş koşullarında İngiliz tarassut hatlarından sakınmak amacıyla uzun süre periskop umkunda seyir icra etti.<sup>52</sup> 3 Mayıs'ta gece karanlığında Corcubi6n K6rfezi'nde *Marcella*<sup>53</sup> adlı ikmal gemisine aborda olarak 5,5 ton yakıt, 1,9 ton makine yağı ve erzak aldı. Ancak b6t6nleme yapılan d6ş6k kalite yakıtın yanma noktasının y6ksek olması makinelerde kullanılmasını imk6nsuz h6le getirdi. Bu teknik sorun, hen6z emekleme safhasında bulunan Alman denizaltı g6c6n6n ikmal zincirindeki kırılganlığını da g6zler 6n6ne serdi. Buna rağmen Hersing, ana 6sse geri d6nmeyerek 26 tonluk sınırlı yakıt rezerviyle teknenin menzil sınırlarını zorlayan bir kararla Adriyatik'e y6neldi.<sup>54</sup> Portekiz a6ıklarında bir Kraliyet Donanması harp gemisinden sakınmak i6in acil dalış icra edildi. 6 Mayıs'ta muhasım karakol ve torpidobotlarının yoğun faaliyetleri arasında Fas kıyısı 6zerinden Cebelitarık Boğazı açıldı. 11-13 Mayıs tarihlerinde Akdeniz seyrine devam edildi. 13 Mayıs'ta U-21, Cattaro'ya ulaştı ve Avusturya-

---

ikmal planları, Malta'nın İngiliz-Fransız filosu i6in bir ana 6s h6line gelişi, Otranto Boğazı'nı kontrol eden Fransız deniz kuvvetleri ve Pola'da tutulan Avusturya donanması, intikal g6zerg6hının risk ve imk6nlarını belirleyen başka unsurlar olarak kayda ge6miştir. Doğu Akdeniz'de Tenedos ve Limni'deki (Mondros) 6slenme faaliyetleri, 18 Mart 1915 sonrasında ağır kayıplar veren İtilaf donanmasının geri 6ekilişi ve yaklaşan kara harek6tının hazırlıkları, U-21'in 6anakkale'ye ulaştığında karşılaşacağı harek6t ortamını işaret etmekteydi. Bu bağlamda operasyon emri, yalnızca bir intikal talimatı değil, b6lgesel g6c6 dengeleri, ikmal ihtimalleri ve muhtemel temas senaryolarıyla şekillendirilmiş kapsamlı bir harek6t 6er6evesi ortaya koymuştur. Bk. BA-MA, RM 97/589, Kriegstagebuch S.M. U-21, Kpdt. Otto Hersing; *Milit6r-politische Lage der Mittelmeer-Staaten*, 4 Nisan 1915, s. 106-111.

<sup>52</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 16 Nisan-15 Mayıs 1915, s. 8.

<sup>53</sup> Alman Donanma Kurmay Başkanlığı "*Marcella*" adlı k6m6r/ikmal gemisinin randevu planını, bekleme ve rota noktalarını i6eren bilgileri vermişti: Geminin y6k kapasitesi 175 ton olup, g6vde kırmızı astar, 6st burun beyaz, kı6ta siyah bir alan, baca sarıya boyalı, 6st kısmında geniş siyah halka ile boyanmıştır. İki direk, y6k bomu ile donatılmış bir 6n direğe sahiptir. Buharlı gemi, Vivero'da randevu g6n6ne kadar bekleyecektir. U-21 ile ikmal gemisi arasındaki kerteriz, mesafe, buluşma zamanı ve sis durumunda kullanılacak işaretleşme (sis d6d6ė6 sinyali) talimatları da verilmiştir. Bk. BA-MA, RM 97/583, Kriegstagebuch S.M. U-21, *Kriegskarte Nr. 3: Dardanellen*, 15 Nisan 1915, s. 160.

<sup>54</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 16 Nisan-15 Mayıs 1915, s. 9.

Macaristan Donanması refakatinde limana girerek iâşe, ikmal ve makine dairesi ağırlıklı bakım faaliyetlerini tamamladı.<sup>55</sup> Böylece Çanakkale'ye intikalin teknik ve lojistik emniyeti büyük ölçüde sağlandı.

Bu hazırlık safhasının ardından başlayan yaklaşık altı haftalık intikal, denizaltı harekâtında sahada karşılaşılan ana parametreleri bütün açıklığıyla öne çıkardı: Menzil sınırlılığı, ikmal güvenliği<sup>56</sup>, yoğun karakol ve keşif baskısı altında sakinme ihtiyacı, muhasımla temas riski. U-21'in Çanakkale'ye ulaşması, bu tecrübelerden sonra teknenin muharebe gemilerine karşı cephede caydırıcı bir unsur olarak konuşlanmasını sağladı. Bu sırada Alman istihbarat raporları, Müttefik kuvvetlerin Limni-Bozcaada hattını ileri üs bölgesi olarak kullandığını, Arıburnu-Kabatepe kesiminde HMS *Queen Elizabeth* süper-dretnotu dâhil ana muharebe gemilerini konuşlandırarak amfibi hücum sahasındaki çıkarma birliklerine ateş desteği verdiğini, Adalar Denizi'ndeki koyların Alman denizaltılarının üslenme ihtimaline karşı muhrip karakoluyla baskı altında tutulduğunu ve İmroz önlerinde DSH tedbirlerinin mayın döküşüyle takviye edildiğini kaydediyordu.<sup>57</sup>

Hersing, 24 Mayıs 1915 tarihli harp ceridesine, Rus İmparatorluk Donanmasına bağlı muhafazalı kruvazör *Askold* ile temas sağladığını ve gemiyi karakteristik beş bacalı siluetinden teşhis ettiğini yazdı. Ceridede, torpedo atış emniyetinin tesis edilmiş olmasına rağmen hücumdan vazgeçildiği kaydedildi. Sebep olarak da ilk taarruzun Gelibolu önlerinde yoğunlaşan İngiliz-Fransız muharebe filosunun ana unsurlarına yöneltilmesi planı gösterildi. Hersing, sınırlı angajman imkânını düşük önemdeki bir kruvazöre karşı kullanmak yerine, Gelibolu'daki kara harekâtına deniz topçu ateş desteği sağlayan yüksek değerli hedeflere yönelmeyi tercih etti.<sup>58</sup> Bu karar, denizaltı harekâtında fırsat hedeflerinin<sup>59</sup> nasıl ele alındığını çarpıcı biçimde sergiliyordu: bir hedef menzilde ve atış mevkinde olsa bile, harekâtın ana maksadıyla uyumlu değilse angajman icra edilmiyordu. Böylelikle U-21'in angajman disiplini, fırsat hedeflerinin stratejik süzgeçten geçirilerek değerlendirilmesinin başarılı bir örneği oldu ve ertesi gün

<sup>55</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 16 Nisan-15 Mayıs 1915, s. 9-11.

<sup>56</sup> Almanya'nın Madrid Sefareti üzerinden Donanma Kurmay Başkanlığı'na iletilen 29 Nisan 1915 tarihli raporda, ikmal güvenliği kapsamında U-21'e; kimlik işaretlerinin kaldırılarak gizlenmesi, ikmalin gece şartlarında icra edilmesi, gündüz temaslarında yeni randevu noktalarının tesis edilmesi ve Corcubiön Körfezi yaklaşmasında Cap Finisterre'nin en az beş deniz mili mesafeden dolandırılması emredilmiştir; bk. BA-MA, RM 97/589, Kriegstagebuch S.M. U-21, *Kriegskarte Nr. 3: Dardanellen*, 15 Nisan 1915, s. 171-172.

<sup>57</sup> BA-MA, RM 97/589, Kriegstagebuch S.M. U-21; *Kriegskarte Nr. 3: Dardanellen*, s. 182, 190-192.

<sup>58</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 24 Mayıs 1915, s. 15-16.

<sup>59</sup> Stands4 Ltd, "Target of Opportunity.", *Definitions.net*, <https://www.definitions.net/definition/target+of+opportunity>, Erişim Tarihi: 27.08.2025.

HMS *Triumph*'a icra edilen baskın tarzındaki hücum bu yaklaşımın tarihi sonuçunu ortaya çıkardı.

25 Mayıs 1915 tarihli harp ceridesi, Hersing'in Kabatepe açıklarında İngiliz muharebe filosuyla ilk doğrudan temasını kaydetti. HMS *Agamemnon*, HMS *Triumph* ve HMS *Majestic*'in bölgede bulunduğu, bunlardan yalnızca *Triumph*'un torpido ağlarıyla korunmadığı not düşülmüştü. Sabahın erken saatlerinde hedef olarak *Triumph*'a yaklaşma manevrası yapılmış, ancak periskop tespit edilince gemi provasını denizaltıya çevirmiş, hemen ateş açmış ve Hersing hücumu kesmek zorunda kalmıştı. Öğleye doğru kıç tarafından seyreden ve Queen Elizabeth sınıfı olarak teşhis edilen bir muharebe gemisine yaklaşık 1000 metre mesafeden torpido atışı yapıldı. Hedef, makinelerini tornistan çark ederek torpidonun yolundan sakındı ve akabinde kıçtaki hafif toplarla periskop istikametini ateş altına aldı. Hersing, bu safhayı harp ceridesinde özellikle vurguladı: Parlak ve durgun deniz koşullarında torpido çıkışındaki kaviteyasyon kabarcıklarının kolaylıkla fark edildiğini, bu nedenle gündüz koşullarında hareketli hedeflere hücumun başarı şansının düşük olduğunu kaydetti. Öğlen saatlerinde ikinci kez *Triumph* üzerine hücum icra edildi. Geminin muhrip perdesi ve hava tarassudu altında bulunmasına rağmen Hersing denizaltıyı atış mevkisine sokmayı başardı. Yaklaşık 300 metre mesafeden baş kovandan torpido ateşlendi ve cerideye önce metalik bir darbe, ardından çok şiddetli bir infilak kaydı düşüldü. Muhriplerin baskısı nedeniyle batış doğrudan gözlenemese de patlamanın şiddeti ve kayıtlardaki ifadeler *Triumph*'un kısa sürede sulara gömüldüğünü teyit ediyordu.<sup>60</sup> Seyir defteri kaydına göre saat 11.23'te "İngiliz muharebe gemisi *Triumph*'a torpido atışı yapıldı; muharebe gemisi derhal battı" (*Torpedoschuß auf engl. Linienschiff 'Triumph'; Linienschiff sofort gesunken*) ifadesi yer almıştır.<sup>61</sup>

25 Mayıs 1915 tarihli harp ceridesine kaydedilen safhalar, U-21'in Kabatepe açıklarındaki harekât seyrini adım adım izlenebilir kılmaktadır. Önce temas ve yaklaşma disiplini, ardından sonuçsuz kalan torpido hücumu ve nihayet kesin isabetle sonuçlanan taarruz. Böylece Hersing'in 24 Mayıs'ta fırsat hedefini geri

---

<sup>60</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 25 Mayıs 1915, s. 16-17. Ayrıca harp ceridesinde *Daily Telegraph*'ın özel muhabirinin 3 Haziran tarihli *Triumph*'un batışına dair haber küpürü de yer almaktadır. Muhabir olayı şu şekilde aktarmaktadır: "Gemi o sırada Kaba Tepe açıklarında bulunuyordu; torpido ağları serilmişti, ancak demirli değildi ve hareket edebilecek durumdaydı. İlk torpido yaklaştığında hafif toplardan ateş açıldı, fakat isabet sağlanamadı. Torpido geminin bordasına yalnızca birkaç santimetre farkla çarptı, ağ parçalandı ve delik açıldı. Ardından ikinci ve üçüncü torpidolar isabet etti; neredeyse eşzamanlı patlayarak ağır aynı bölüminde büyük bir gedik oluşturdu. Subaylar ve mürettebat patlamanın ardından geminin hızla yan yattığını hissettiler. Önce sancak tarafına doğru yattı, ardından 15 dakika içinde baş önde ve kıç pervanesi yukarıda olacak şekilde battı. *Triumph*'un suyun üzerinde kalan son kısmı kıç pervanesiydi. Saat tam 12.30'da her şey sona ermişti", bk. BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, s. 24.

<sup>61</sup> BA-MA, RM 97/583, Kriegstagebuch S.M. U-21, 25 Mayıs 1915, s. 26.

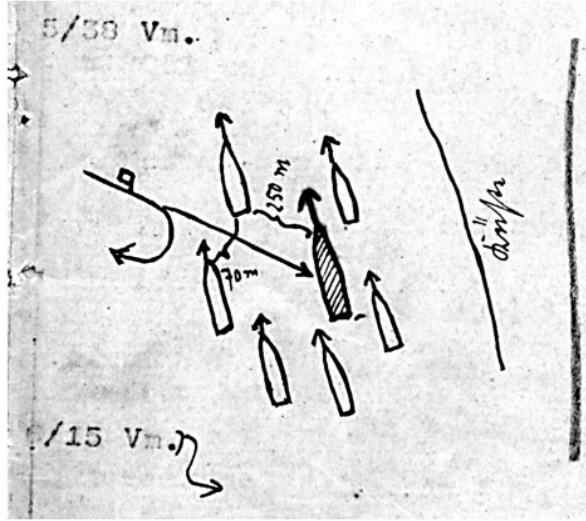
çevirerek ana muharebe gemilerine yönelme kararı ertesi gün sahada somut karşılığını buldu. U-21, Çanakkale Cephesi'nde perdelenmiş muhasım muharebe gemilerini hedef alarak deniz harp tarihinde kritik bir dönüm noktasına adını yazdırdı.

26 Mayıs sabahı Kabatepe açıklarında yapılan keşif ve gözetlemede bölgede artık muharebe gemisi bulunmadığı, balon gemisinin de ayrıldığı kaydedildi. Bunun üzerine U-21 batarya tasarrufu amacıyla düşük süratte 10–25 metre derinliklerde seyir icra etti. Hersing, yarım batarya (*halbe Batterie*-tek grup batarya ile seyir) uygulayarak harekât temposunu bilinçli biçimde düşürdü. Bu durum sürdürülebilir gizlilik prensibinin gözetildiğini, aynı zamanda ani hücum ihtimaline karşı ihtiyatın elden bırakılmadığını gösteriyordu. İmroz (Köprülü/Kephalo) Körfezi'nde yoğun duman kümeleri ve birçok muhrip ile tarassut gemisinin varlığı rapor edildi. Hersing bu trafik içinde angajman şartlarının elverişli olmadığını not etti. Harp ceridesinin devamında, batarya imlâsının tamamlanmasının ardından Rus kruvazörü *Askold*'un bulunduğu mevkiye intikal edilmesi, gece kuzeyde geçirilerek şafakla birlikte Gelibolu'nun güney yaklaşmalarında mevki alınması planlandı.<sup>62</sup>

27 Mayıs 1915 sabahı U-21, Teke Burnu güneyinde periskop umkunda seyir hâlindeyken bir muharebe gemisini (*Linien-schiff*) teşhis etti. Hedefin, çevresinde demirlemiş nakliye, hastane ve yardımcı unsurlarla birlikte altı muhripten oluşan bir DSH perdesi tarafından emniyete alındığı kaydedildi. Nişan hattını kapatan bu unsurlar nedeniyle başlangıçta uygun bir hücum açısı imkânı doğmadı. Hersing, rota değişikliği ve mevki ayarı ile hücum açısını tesis etti. Saat 05.38'de baş torpido kovanından ateş emri verildi. Torpido yaklaşık 600–700 metre mesafeden, takriben 120 derecelik kesişme açısıyla sevk edildi ve kayıtlarda güçlü bir infilak geçti. Müteakiben muhriplerden oluşan DSH unsurları süratle denizaltının bulunduğu muhtemel mevkiye yönelse de nihayetinde U-21 ise sakınma umkuna dalarak teması kaybettirdi.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 26 Mayıs 1915, s. 18.

<sup>63</sup> U-21'in seyir defterine düşülen not: "05.38'te İngiliz muharebe gemisi Majestic'e baş torpido kovanından atış yapıldı. Muharebe gemisi derhâl battı. Tekne muhripler tarafından takip edildi ve defalarca dalış yapmak zorunda kaldı". ("5<sup>38</sup> Bugschuß auf das engl. Linien-schiff 'Majestic' abgefeuert. Linien-schiff sofort gesunken. Boot wird von Zerstörern verfolgt und öfters gezwungen unter Wasser zu gehen") Bilgi için bk. BA-MA, RM 97/583, Kriegstagebuch S.M. U-21, 27 Mayıs 1915, p. 19. "U-21'in kovanında atılan torpidolar muhtemelen zırb kışağının altına veya zırbsız bölgenin kenarına isabet etti. İskeleye doğru şiddetle yatan Majestic yaklaşık altı dakika boyunca 40° açıyla asılı kaldıktan sonra alabora olarak 9 kulaç derinlikte battı (40 kişi kaybedildi). Direkleri çamura saplandı ve birkaç ay boyunca omurgası suyun üzerinde görülebildi. 1915'in sonunda çıkan bir fırtınada ön direği kırıldı ve enkaz kayboldu". Bilgi için bk. R. A. Burt, *British Battleships 1889-1904*, New Revised Edition, Seaforth Publishing, Barnsley, 2013, s. 353.



Görsel 2- U-21'in 27 Mayıs 1915'te Teke Burnu güneyinde HMS *Majestic*'e icra ettiği torpido hücumunu tasvir eden, Otto Hersing tarafından harp ceridesine çizilmiş kroki (hedef muharebe gemisi, refakat muhripleri ve hücum hattı).

Yakın karakol görevi icra eden muhripler, saniyeler içinde reaksiyon göstererek denizaltının muhtemel mevkiinde defalarca geçiş yaptı. Harp ceridesinde derinlik bombası kullanımına dair herhangi bir kayıt yoktur. Yalnızca muhriplerin süratle yaklaşarak tekrar tekrar üstten geçiş yaptıkları belirtilir. Bu erken safhada Müttefik DSH tertibi, denizaltının mevkiini baskı altına alma ve kaybolan teması yeniden yakalama çabasından ibaretti. Hersing ise manevra ve sakınma umkunu kullanarak bu baskıdan hızla sıyrıldı. Tekrar periskop umkuna çıktığında ise hedefin su üstünde kalan omurgasını açık biçimde gözlemledi. Bunu, bölgede 8–10 muhrip ve yardımcı unsurla yürütülen sistematik bir aramata tarama faaliyeti izledi. Yoğun DSH baskısı altında kalan U-21, geri çekilme rotasını gizleyerek sahadan emniyetle ayrılmayı başardı.<sup>64</sup>

Yaklaşık 4,5 dakika içinde 15.000 tonluk bir muharebe gemisinin kaybı, denizaltı harekâtının yüksek değerli hedeflere angaje olduğunda cephe ölçeğinde donanmanın yakın deniz desteğini, ateş baskısını ve harekât serbestisini ciddi biçimde zaafa uğratabilecek, muhasımın harekât düzenini sarsabilecek operatif seviyede sonuçlar doğurabileceğini bütün ağırlığıyla hissettirdi. Nitekim HMS *Triumph* ve HMS *Majestic*'in batırılması, Müttefik filosunun Çanakkale önlerinden

<sup>64</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 27 Mayıs 1915, s. 19.

çekilerek Limni'yi ileri üs hâline getirmesine ve bunun sonucunda denizden sağlanan ağır topçu desteğinin zayıflamasına yol açtı.<sup>65</sup> Bu gelişmenin askerî etkilerinin yanı sıra, Müttefik askerler nezdinde yarattığı manevî tesir daha da derindi. Denizaltı tehdidi, muharebe gemilerinin mutlak güvenlik algısını yıkarak cephedeki askerlerin moral dengesi üzerinde sarsıcı bir etki yarattı.<sup>66</sup>

Bu cephedeki askerî dengelere doğrudan tesir eden taktik angajmanın hemen ardından, 27 Mayıs tarihli harp ceridesi, Köprülü Burnu açıklarında Queen Elizabeth sınıfından olduğu değerlendirilen bir muharebe gemisiyle yeniden temas sağlandığını kaydeder. Ancak hedefin kıyıya çok yakın mevzilenmesi, önündeki yoğun nakliye ve yardımcı gemi trafiği ile muhrip karakol hattı nedeniyle uygun bir hücum penceresi açılmadı ve angajman icra edilemedi.<sup>67</sup> 29–30 Mayıs tarihli karakol seyrinde de yalnızca muhripler, nakliye ve balıkçı gemileriyle temas sağlandı. Hedef bulunamaması ve teknenin makine arızaları, Helsing'i harekât sahasını terk etmeyi dahi düşünmeye sevk etti. 4 Haziran'da U-21, şiddetli akıntılar ve kıyı bataryalarının ateşi altında Boğaz yaklaşmalarına yöneldi. Amiral Wilhelm Souchon tarafından belirlenen tanıtma usulleri uygulandı ve Osmanlı Donanması'nda görevli Alman asilzadesi Deniz Üsteğmen Prens Heinrich Reul'un kılavuzluğunda Boğaz engelleri geçildi. 5 Haziran sabahı U-21, Haliç'e ulaştı ve Alman istasyonier gemisi SMS *Loreley*'e aborda oldu.<sup>68</sup>

6 Haziran-2 Temmuz arasında U-21, yaklaşık bir ay boyunca Haliç'te havuza alınarak makine dairesi, torpido kovanları, elektrik donanımı ve trim sistemini kapsayan kapsamlı bir bakım-onarım ile personel istirahati sürecinden geçti. 3 Temmuz'da yeniden seyre çıkan tekne, ertesi gün Çanakkale önlerine ulaştığında muhripler ile balıkçı gemilerinin oluşturduğu yoğun DSH karakolu (*U-Bootsicherung*) sahada belirgin bir baskı unsuru hâline gelmişti. Bu durum, muhasımın ulaştırma hatlarına sızma ve muhtemel hedeflere angaje olma girişimlerini ciddi biçimde zorlaştırmıştı. Birçok defa muhtelif muhasım

<sup>65</sup> Sir Julian S. Corbett, *Naval Operations*, Vol. III. Longmans, Green and Co, London, 1923, p. 30.

<sup>66</sup> Bu gözlemler, dönemin İngiliz kaynaklarında da teyit edilmekte ve harekâtın seyrinin bu durumla doğrudan etkilendiği açıkça kaydedilmektedir. Hamilton'un Kitchener'a bildirdiği üzere, "...*Düşman denizaltıları nedeniyle muharebe gemilerimiz geçici olarak geri çekilmesi, durumu aleyhimize değiştirmiştir; maddi bakımdan en yüksek derecede önemli olmasa da bu unsurun manevî ağırlığı dikkate değerdir*". Bk. *Telegram, Hamilton to Kitchener, 2 June 1915, AWM 51/46*. Aktaran: David Stevens, *Naval Gunfire Support at Gallipoli*, History Seminar Series, Seminar No. 1, 13 May 2015, Royal Australian Artillery Historical Company, p. 3;

[https://m.artilleryhistory.org/history\\_seminar\\_series/seminar\\_no\\_1\\_13\\_may\\_2015/seminar\\_1\\_documents/david\\_stevens\\_naval\\_gunfire\\_support\\_at\\_gallipoli.pdf](https://m.artilleryhistory.org/history_seminar_series/seminar_no_1_13_may_2015/seminar_1_documents/david_stevens_naval_gunfire_support_at_gallipoli.pdf), Erişim Tarihi: 07.09.2025.

<sup>67</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 27 Mayıs 1915, s. 19.

<sup>68</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 27 Mayıs -5 Haziran 1915, s.19-23.

gemileriyle periskop irtifasında görsel temas sağlasa da Hersing, batarya mevcudunu kuzeye uzun seyir için muhafaza etmeyi tercih etmiş, böylece anlık fırsat hedefleri yerine yüksek değerli gemilere angajmanı yaklaşımını denemeyi yeğlemiştir.<sup>69</sup>

4 Temmuz 1915'te icra edilen angajmanda, iki kırmızı bacalı nakliye gemisinin refakatinde seyreden bir buharlı gemi (5.601 grostonluk yolcu ve yük gemisi *Carthage*)<sup>70</sup>, yaklaşma safhasında periskop irtifasında yapılan kerteriz tespitleriyle silah tesir mesafesine sokulmuş; ardından 20 metre umkundan baş torpido kovanından yaklaşık 800 metreden icra edilen hücum sonucunda kısa sürede gözden kaybolmuştur. Patlamayı müteakip başlayan temas safhasında, bölgede yoğun muhrip ve yardımcı unsurlar arama-tarama faaliyeti yürütmüş; ancak Hersing'in tekneyi sakınma umkuna indirmesi ve tam yol sürate geçerek rota değişiklikleriyle tespitten kaçınması, U-21'in sahadan emniyetle ayrılmasını sağlamıştır.<sup>71</sup> *Carthage* vakası, bir nakliye gemisinin kaybının ötesinde, denizaltıların refakat düzenini aşabildiğini ve tek bir torpidonun ulaştırma zincirinde orantısız bir harekât etkisi yaratabildiğini kanıtlayan kritik bir örnek olarak değerlendirilmelidir.

Takep eden günlerde teşebbüs edilen torpido hücumları sonuçsuz kaldı. 6 Temmuz sabahı U-21, Teke Burnu civarında muhasımın DSH karakolu içinde seyrederken yaklaşık 22 metre derinlikte şiddetli bir patlamaya maruz kaldı. Hersing, bu patlamanın sabitlenmiş bir mayından mı yoksa bir buharlı geminin sürüklediği mayından (*explosionsweep*) mı kaynaklandığının kesinleştirilemediğini, ancak ikinci ihtimalin daha güçlü olduğunu kaydetti. Patlama sonrasında denizaltı ağır hasar aldı: Balast tanklarının ezilmesi, trim tanklarının su alması, diğer daldırma tanklarının devre dışı kalması, hava boşaltma vanalarının patlaması, torpido ateşleme tertibatındaki arızalar, gövde bağlantılarında çatlaklar, merkezi kumanda bölmesinde su sızmaları ve periskop camlarındaki kırıklar harekât kabiliyetini ciddi ölçüde sınırladı. Kıç torpido bölmesinde batarya kapağının yerinden fırlaması ve elektrik sistemlerinde meydana gelen hasarlar, ölümcül bir kazanın kıl payı atlatıldığını gösteriyordu. Telsiz telgraf (F.T.) ile durumu bildirmek niyetinde olmasına rağmen, montaj kapağının sızdırması nedeniyle donanım çalışmaz hâle geldiğinden muhabere mümkün olamadı. Hersing'in

<sup>69</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 4 Temmuz 1915, s. 27.

<sup>70</sup> Hersing geminin adını kaydında zikretmemektedir; "*Der Dampfer ist verschwunden*" ifadesiyle sadece kaybolduğunu not etmiştir. Hedefin Fransız bandralı Compagnie Générale Transatlantique filosunda hizmet veren 5.601 grostonluk yolcu ve yük gemisi *Carthage* olduğu, arşiv belgeleri ve ikincil kaynaklardaki bilgilerle sonradan doğrulanmıştır. Bk. BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 4 Temmuz 1915, s. 27.

<sup>71</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 4 Temmuz 1915, s. 27.

ifadesine göre U-bot bu koşullarda hızlı dalış kabiliyetini büyük ölçüde kaybetmişti.<sup>72</sup>

Bunu müteakip günlerde denizaltı emniyetli seyir ve idameye yöneldi. 7 Temmuz'da güçlü karşı akıntı ve batarya yetersizliği nedeniyle Boğaz'a giriş teşebbüsü iptal edildi. 8 Temmuz'daki gözlemler ise Kefalo Burnu (Gökçeda) – Kabatepe – Teke Burnu hattının mayın ve ağlarla kapatıldığını, yoğun DSH karakollarıyla korunduğunu, berrak deniz koşulları sebebiyle periskopun kolaylıkla tespit edilebileceğini gösterdi. Bu şartlarda Hersing, İmroz–Gelibolu hattından geçişin fiilen mümkün olmadığı sonucuna vardı.<sup>73</sup>

Nihayet 11 Temmuz'da Türk muhriplerinin refakatiyle Çanakkale Boğazı'ndan geçen U-21, İstanbul'a dönerek ikinci harekât safhasını tamamladı. Haliç'te demirlemesini müteakip, 6 Temmuz'daki muhtemel mayın infilakının yarattığı ağır hasar, yedek parça sıkıntısına rağmen onarım altına alındı. Yaklaşık altı hafta süren havuz faaliyetleri, teknenin yeniden harekât yükünü taşıyabilecek seviyeye getirilmesi bakımından kritik bir eşik teşkil etti. Bu dönemin ardından U-21, Türk torpidobotlarının refakatiyle Marmara ve Saros hattında muhasım denizaltılarının tespit ve imhasına yönelik müşterek karakol görevlerine katıldı. Ancak yoğun devriye ağı, sonuçsuz kalan taarruz denemeleri ve uygun angajman fırsatlarının sınırlılığı sebebiyle harekâtın verimliliği beklenen seviyeye ulaşmadı.<sup>74</sup>

16 Eylül'de Cattaro'ya dönüş seferine başlayan denizaltı, 21 Eylül'de üsse ulaştı. 25-26 Eylül'de Dalmaçya adaları arasındaki geçişi tamamlayarak Pola'ya intikal etti. Burada yapılan teknik incelemeler, platformun yalnızca yüzeysel onarımlarla idame ettirilemeyeceğini, özellikle makine temellerinin yeniden inşasını da kapsayan kapsamlı bir overhol sürecine ihtiyaç bulunduğunu ortaya koydu. Böylece U-21'in 1915 yazındaki üçüncü harekât safhası sona erdi ve tekne ağır bakım için yıl sonuna kadar Avusturya-Macaristan'ın Pola üssünde kuru havuza alındı.<sup>75</sup> 1915 yılı, U-21 için hem teknik imkânların ve mürettebat takatinin sınırlarını zorladığı, hem de tek bir denizaltının dahi harekât sahasının seyrini değiştirebilecek stratejik mahiyette bir silah olduğunu pratikte ispat ettiği bir dönem olarak kapanmıştı.

Pola sonrasında U-21, Otranto çıkışı yeni harekât sahasına intikal ederek Malta–İskenderiye rotası ve Suriye kıyılarında “vur-kaç” tarzı torpido taarruzları icra etti. Ancak muhasımın yoğunlaşan DSH baskısı, refakat muhriplerinin

---

<sup>72</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 6 Haziran-14 Temmuz 1915, s. 28-29.

<sup>73</sup> agr., s. 29.

<sup>74</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 1 Ağustos-26 Eylül 1915, s. 34-39.

<sup>75</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 1 Ağustos-26 Eylül 1915, s. 39-51.

karakol faaliyeti, silahlandırılmış ticaret gemileri (*Q-ships*), torpido sorunları ve makine arızaları denizaltının hareket temposunu belirgin biçimde sınırladı. Buna rağmen U-21, 1916 başında üç kritik angajmanda başarı sağladı. 1 Şubat'ta 3.875 grostonluk Fransız ticaret gemisi *Belle of France*, 8 Şubat'ta 4.748 ton deplasmanlı Fransız zırhlı kruvazörü *Amiral Charner* ve 30 Nisan'da 6.000 grostonluk İngiliz ticaret gemisi *City of Lucknow* torpido hücumlarıyla imha edildi.<sup>76</sup>

Bu angajmanlar, U-21'in yoğun DSH baskısı altında dahi muhasım deniz ulaştırma hatlarını darbe indirme ve yüksek değerli hedeflere angaje olma kabiliyetini sürdürdüğünü teyit etti. *Belle of France* ve *City of Lucknow*'un kaybı Mısır–Hindistan deniz ikmal hattında aksamalara yol açarken, Suriye açıklarında *Amiral Charner*'in (Hersing ilk başta bu gemiyi *Suffren* olarak yanlış teşhis etmişti) tek torpidoyla batırılması, Fransız kamuoyunun moralini sarsmanın yanında Levant hattındaki donanma varlığını da zayıflattı. Böylece, sınırlı sayıdaki torpido hücumlarının dahi deniz ulaştırmasının sürekliliğini kesintiye uğratarak muhasımın deniz kontrolünü tartışmalı hâle getirdiği ve taktik icranın stratejik ölçekte sonuçlar doğurabileceği Akdeniz hareket sahasında bir kez daha tecrübe edildi.<sup>77</sup>

### **Çanakkale'de Denizaltı Harekâtı: Alman ve Müttefik Yaklaşımlarının Mukayesesi**

U-21'in müstakil hareket tecrübesi, imkân ve sınırlarıyla birlikte ele alındığında, Çanakkale Cephesi'nde denizaltının hangi stratejik mantıkla ve hangi etki beklentisiyle kullanıldığını yeniden değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır. Alman tarafında denizaltının temel stratejik maksadı harp boyunca değişmemiştir. Bu maksat, muhasımın deniz ulaştırmasını ve lojistik akışını sekteye uğratarak deniz kontrolünü tartışmalı hâle getirmektir. Ancak Çanakkale özelinde bu hedef, doğrudan ticaret ve deniz ulaştırma hatlarına yönelmekten çok, hareket sahasının emniyetini sağlayan ve çıkarma sahasına yakın sularda konuşlanarak kara harekâtına sürekli ateş desteği sunan Müttefik muharebe gemilerinin saf dışı bırakılması üzerinden yürütülmüştür.

U-21'in Çanakkale hareket sahasında görevlendirilmesi, taktik seviyede Müttefik filosundaki muharebe gemilerini sürekli torpido tehdidi altında tutarak hareket serbestisini ve deniz kullanımını sınırlamayı (*sea denial*) hedeflemiştir. Operatif düzeyde ise deniz topçu desteğinin sürekliliğini kırarak kara hareketinin ateş desteği mimarisini zayıflatmak amaçlanmıştır. Bu hareket tasarımı, denizaltının doğrudan muhasımın denizdeki aslı muharebe gücüne karşı konumlandırıldığı ve kısa sürede cephe ölçeğinde operatif düzeyde, stratejik

<sup>76</sup> BA-MA, RM 97/590, Kriegstagebuch S.M. U-21, 1 Şubat-15 Şubat 1916, s. 63-69.

<sup>77</sup> Tuna, agm., s. 201-204.

yansımaları olan sonuçlar almaya yönelik bir etki mantığına dayanmaktadır.<sup>78</sup> Burada esas olan, Atlantik'teki tonaj bazlı yıpratma harbinden farklı olarak, cephe ölçeğinde muhasıma baskı ve caydırıcılık üretmektir. Bu tercih, Alman denizaltı düşüncesinin Akdeniz'deki tertiplenişi içinde, çıkarma sahasına yakın sularda ateş desteği sağlayan muharebe gemisini hedefe koyan sınırlı fakat “yüksek değerli angajman” anlayışına karşılık gelmektedir.

Buna karşılık Britanya öncülüğündeki Müttefik denizaltı faaliyetleri, aynı harekât sahasında bütünüyle farklı bir stratejik ve taktik öncelikler dizisi etrafında şekillenmiştir. Aralık 1914'te Kraliyet Donanması'na bağlı B-11 denizaltısının Çanakkale Boğazı'nı zorlayarak Sarı Sığlar mevkiinde demirli *Mesudiye* muharebe gemisini batırması, Osmanlı savunmasının kırılğan noktalarını açığa vuran bir darbe olmanın yanında Marmara Denizi merkezli denizaltı harekâtının önünü açan kritik bir eşik işlevi görmüştür. B-11 vakası, Boğaz zorlaması ve Marmara'ya sızmanın artık kâğıt üzerindeki bir ihtimal olmaktan çıkıp sahada icra edilebilir bir harekât tarzına dönüştüğü bir milat olmuştur. Takip eden safhada ise Müttefik denizaltıları, Osmanlı'nın birlik intikali ve ikmal nakliyatını hedef alan sistematik bir baskı rejimine yönelmiştir. Bu faaliyet, Marmara içi deniz ulaştırmasını sürekli tehdit altında tutmakla kalmamış, cephe gerisindeki gündelik işleyişi aksatarak Osmanlı karar alıcıları ve toplum üzerinde belirgin bir “psikolojik harp” vasıtası işlevi görmüştür. Bu yönüyle Müttefik denizaltı harekâtı, muhasım muharebe gemileriyle doğrudan angajmandan ziyade cephe gerisindeki lojistik akışı sekteye uğratmayı hedefleyen, Gelibolu yarımadasındaki savunmanın idame ve mukavemet gücünü zayıflatan bir “yıpratma harbi” karakterine bürünmüştür. Belirsizlik üretmek, birlik intikal sürelerini uzatmak ve Osmanlı'yı deniz ulaştırmasından sistematik biçimde kaçınmaya zorlamak bu yaklaşımın ana hedefleri arasında yer almıştır.<sup>79</sup>

Bu mukayese, Alman denizaltı stratejisinin ulaştırma ve lojistik akışı sekteye uğratma hedefinden sapmadığını, Çanakkale'de bu hedefin cepheye denizden ateş desteği sağlayan Müttefik muharebe gemilerinin imha edilmesi yoluyla dolaylı biçimde takip edildiğini gösterir. Buna karşılık Müttefik denizaltı harekâtı, ikmal ve intikal rejimini doğrudan hedef alarak daha sürekli ve psikolojik tesiri daha kuvvetli bir baskı üretmiştir. Aynı harekât sahasında gözlenen bu ayrışma, denizaltının doktrinel değerinin teknik kabiliyetten önce hedef seti, harekât maksadı ve kabul edilen risk üzerinden tayin edildiğini ortaya koymaktadır.

---

<sup>78</sup> Gibson and Prendergast, *age.*, p. 67.

<sup>79</sup> Mercan, p. 61-71.

## **Sonuç**

1914–1915 dönemi, denizaltıların tali görevlerden çıkarak harp sahasında stratejik sonuç üretebilen bir harekât vasıtasına dönüştüğü bir geçiş evresini temsil etmektedir. U-21'in harp cerideleri ve seyir defterleri, bu dönüşümün tüm safhalarını ayrıntılı biçimde ortaya koymaktadır. Üsteğmen Otto Hersing, İrlanda Denizi'nde harekât karakolu icra edip Britanya deniz ulaştırmasına taciz eden ilk denizaltı komutanıydı. Bu erken tecrübeler, ceridelerin de gösterdiği üzere, denizaltıların ulaştırma hatlarının ötesinde doğrudan muharip unsurlara yönelerek harp sahasında yeni bir operasyonel safhaya geçişinin habercisiydi. HMS *Pathfinder* kruvazörünün batırılmasıyla denizaltılar ilk kez bir muharip unsura karşı hücum geliştirmiş ve böylece denizaltı harbinde yeni bir operasyonel eşik aşılmıştır. Bunu takiben, Çanakkale Cephesi'nde yoğun DSH perdesi altında dretnot öncesi muharebe gemileri HMS *Triumph* ve HMS *Majestic*'e karşı gerçekleştirilen iddialı hücumlar, denizaltı harbinin etkinliğini doruk noktasına taşımıştır. Dönemin deniz gücü standartlarında adeta kutsanan muharebe gemilerinin tek bir denizaltının torpidosuyla dakikalar içinde imha edilebilmesi, yüksek değerli hedeflere yöneltilen bu hücumların sembolik ve taktik ağırlığını katbekat artırmıştır. Keza bu safha, denizaltının artık taktik bir taarruz vasıtasını aşarak muhasamat sahasında muhasımın deniz kontrolünü tartışmalı hâle getiren, kara harekâtının seyrini etkileyen ve savaşma azmini, hatta itibarını zedeleyen bir stratejik kuvvet çarpanı hâline geldiğini de kanıtlamıştır.

Ayrıca U-21'in Wilhelmshaven'den Çanakkale'ye uzanan yaklaşık 3.600 deniz millik rekor sayılabilecek çetin intikali, denizaltı harekâtında teknik, lojistik ve insan unsurunun belirleyici rolünü açık biçimde sergilemiştir. Yakıt kalitesindeki yetersizlik, batarya ve makine arızaları ile uzun süreli kapalı devre yaşamın mürettebatta yarattığı fizyolojik ve psikolojik yıpranma, seyrin en kritik safhalarını şekillendirmiştir. Buna rağmen tamirci partinin yerinde müdahaleleri ve mürettebatın eğitim ile disiplin seviyesi, intikalin kesintisiz biçimde tamamlanmasını mümkün kılmıştır. Tüm bu zorluklara karşın, Müttefiklerin Alman denizaltısının varlığına dair istihbarata sahip olmasına ve yoğun DSH karakolu baskısına rağmen, U-21'in ana üssünden çok uzakta, sınırlı lojistik bütünleme imkânıyla Çanakkale'ye intikali icra etmesi, denizaltı harbinde aşılın kritik eşiklerden biri olmuştur.

U-21'in uzun intikali ve Çanakkale'de icra ettiği hücumlar, denizaltı harbinin neden kritik bir dönüm noktasına ulaştığını izah etmektedir. Bu dönüşümün taktik mahiyetini kavrayabilmek için, teknolojik kapasiteden insan unsuruna ve taktik sürpriz etkisinden caydırıcılığa kadar birkaç boyut birlikte ele alınmalıdır. Birincisi, torpido ve su altı platformunun entegrasyonu ile kazanılan teknolojik üstünlük, su üstü unsurlarına karşı yeni bir angajman metodolojisini

doğurmuştur. İkincisi, uzun ve yorucu intikal boyunca karşılaşılan arıza ve hasarlara rağmen görevini sürdürebilen mürettebatın teknik bilgisi, disiplini ve dayanıklılığı, denizaltı harekâtının başarısında insan unsurunun vazgeçilmezliğini teyit etmiştir. Üçüncüsü, denizaltının suyun altında uzun erimli seyir kabiliyetiyle sağladığı gizlilik, muhasımı hazırlıksız yakalayarak taarruz üstünlüğünü getirmiştir. Dördüncüsü, hedefin kıymetlendirilmesi sonrasında yaklaşma ve hücum safhasında ortaya çıkan sürpriz etkisi, yüksek değerli muharip unsurların reaksiyon göstermeden kısa sürede imha edilebilmelerini mümkün kılmıştır. Son olarak, denizaltının her an ve her yerde belirebilecek bir tehdit olarak algılanması, muhasımın harekât serbestisini kısıtlayan ve savaşma azim ve iradesini zedeleyen caydırıcı bir tesir yaratmıştır.

Tüm bu bileşenler bir araya geldiğinde, U-21'in harekât tecrübesi denizaltı harbinde yeni bir doktrinel ihtiyacı gün yüzüne çıkarmıştır. Denizaltı harbi perspektifinden bakıldığında, U-21'in harekâtı denizaltı harbinin taktik safhalarını temas, yaklaşma, hücum ve sakınmayı bütüncül bir zincir olarak ortaya koymuştur. Hersing'in hücum kararları, vaziyet zaviyesini yerinde kestirmesi, nişan hattı ve keşişme açıları üzerinden icra edilen torpido atışları, hitamında sakınma umkuna dalış ve temas kaybettirme manevraları, modern denizaltı harbi TTP'lerinin (Taktik–Teknik ve Prosedürler) nüvesini teşkil etmiştir.

U-21'in sahadaki tecrübeler üzerine bina ettiği 'yüksek değerli hedefe angajman' yaklaşımı, küçük ve düşük maliyetli bir platformun sınırlı kaynakla dahi kuvvet çarpanı tesiri yaratarak orantısız sonuç doğurabileceğini göstermiştir. Bu yaklaşım, ilerleyen dönemde denizaltı harbi doktrininin omurgasını oluşturacak olan asimetrik etki–düşük maliyet denklemine temel sağlamıştır. Ancak bu baskın tesir, harekât sahasında refakat muhripleri, sonar ve su altı bombaları gibi karşı tedbirlerle de kısa sürede dengelenmeye başlamıştır. Stratejik düzeyde ise bu tecrübeler, Almanya'nın ilerleyen safhalarda tahditsiz denizaltı harp tercihini tahkim eden kritik bir süreci şekillendirmiştir. Böylelikle ortaya çıkan üstünlüğün sürdürülebilirliği yalnızca tekil platform kabiliyetine değil, sanayinin üretim kapasitesine, deniz kuvvetinin teknolojiyi doktrin ve TTP'lere entegre etme becerisine ve siyasetin stratejik yönlendirme ile kaynak tahsisini uyum içinde yürütebilmesine bağlı hâle gelmiştir.

Son tahlilde, U-21 örneği denizaltıların harp sahasının seyrini sadece platform kabiliyetleriyle sınırlı kalmadan, doğru intikal planlaması, harekât disiplini ve mürettebatın teknik–psikolojik dayanıklılığı sayesinde değiştirebildiğini ortaya koymuştur. Böylece denizaltı harbi, salt bir teknolojik yenilikten ibaret olmayıp, personel eğitimi, bakım-idame kabiliyeti ve komuta kararlarının uyumu ile stratejik etki üreten bir kuvvet çarpanı olarak somutlaşmıştır. U-21'in harekâtı, denizaltıların taktik seviyedeki taarruzlarının stratejik sonuçlar doğurabileceğini

bizatihi sahada gösteren ilk örneklerden biri olmuş ve modern denizaltı harbi doktrininin ete kemiğe bürünmeye başladığı dönemi şekillendirmiştir.

## **Kaynaklar**

### **Arşiv Kaynakları**

*Bundesarchiv-Militärarchiv* (BA-MA), Federal Almanya Devlet Arşivi Askerî Arşivi, Berlin, Almanya

N 253/321; RM 97/583; RM 97/589; RM 97/590.

### **Kitaplar, Makaleler ve Tezler**

BURT R. A. (2013) *British Battleships 1889–1904*, New Revised Edition, Seaforth Publishing, Barnsley.

CORBETT Sir Julian S. (1923) *Naval Operations*, Vol. III. Longmans, Green and Co, London.

DASH Michael Wynford (1990) *British Submarine Policy 1853–1918*, PhD diss., King's College, London.

FRANKEN Klaus (2022) *Admiral Gustav Bachmann: Lebenserinnerungen und Tagebuch 1915, Schriften zur Marinegeschichte*, Bd. 3, Brill Schöningh, Paderborn.

GIBSON R. H. and Maurice PRENDERGAST (1931) *The German Submarine War 1914–1918*, Constable, London. (repr., Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2002).

GRÖNER Erich (1985) *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945-Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe*, Netzleger, Sperrbrecher, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz.

HALPERN Paul G (2013) *Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I*, in Bruce A. Elleman & S.C.M. Paine (eds.), *Commerce Raiding: Historical Case Studies, 1755-2009*, Naval War College Press, Newport.

HALPERN Paul G. (1994) *A Naval History of World War I*, Routledge, Abingdon.

HERSING Otto (1932) *U 21 rettet die Dardanellen*, 2. Aufl., Hase & Koehler, Leipzig.

HERSING Otto (2015) *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, Çev. Bülent ERDEMOĞLU, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

HERZOG Bodo (1990) *Deutsche U-Boote 1906-1966*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz (Austria).

LAUTENSCHLAGER Karl (1986-1987) *The Submarine in Naval Warfare, 1901–2001*, *International Security*, Vol. 11, No. 3, p. 94-140.

- LUNDEBERG, Philip K., “The German Naval Critique of the U-Boat Campaign, 1915-1918”, *Military Affairs*, Vol. 27, No. 3, 1963, p. 105-118.
- MERCAN Evren (2017) The impact of Allied Submarine Operations on Ottoman Decision-Making During the Gallipoli Campaign, *Journal for Maritime Research*, Vol. 19, No. 1, p. 63-75.
- RÖSSLER Eberhard (1981) *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines*, Cassell & Co., London.
- SCHRÖDER Joachim (2003) *Die U-Boote des Kaisers: Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges gegen Großbritannien im Ersten Weltkrieg*, Bernard & Graefe, Bonn.
- SONDHAUS Lawrence (2014) *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge.
- TUNA Ozan (2021) Birinci Dünya Savaşı’nda U-21 Denizaltısının Çanakkale Boğazı ve Beyrut Limanı’ndaki Faaliyetleri, *Tarih Dergisi-Turkish Journal of History*, Sayı 74, s. 191-211.
- WEDDIGEN Otto (1915) *Unser Unterseebootkrieg und unsere Unterseeboothelden*, Ernst’sche Verlagsbuchhandlung, Leipzig.
- WILLIAMSON Gordon (2002) *U-boats of the Kaiser’s Navy*, Osprey Publishing, Oxford.

### **İnternet Kaynakları**

- DEFINITIONS.NET, Stands4 Ltd, Target of Opportunity., <https://www.definitions.net/definition/target+of+opportunity>, Erişim Tarihi: 27 Ağustos 2025.
- GAYER Albert (Nisan 1926) Summary of German Submarine Operations in the Various Theaters of War From 1914 to 1918, çev. W. P. Beehler, Proceedings (U.S. Naval Institute), Vol. 52, No. 4/278, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1926/april/summary-german-submarine-operations-various-theaters-war-1914-1918>, Erişim Tarihi: 04 Eylül 2025.
- GERMAN HISTORICAL INSTITUTE (GHI), German History in Documents and Images (GHDI), Dok. 1385, [https://ghdi.ghi-dc.org/docpage.cfm?docpage\\_id=1385](https://ghdi.ghi-dc.org/docpage.cfm?docpage_id=1385), Erişim Tarihi: 04 Eylül 2025.
- HICKMAN Kennedy (2025) Unrestricted Submarine Warfare., ThoughtCo, <https://www.thoughtco.com/unrestricted-submarine-warfare-p2-2361020>, Erişim Tarihi: 07 Eylül 2025.
- INTERNATIONAL COMMITTEE OF THE RED CROSS (ICRC) (26 February 1909) Declaration concerning the Laws of Naval War (London Declaration), IHL Database, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/london-decl-1909>, Erişim Tarihi: 07 Eylül 2025.

- KARAU Mark D. (2023) Submarines and Submarine Warfare, 1914 1918 Online: International Encyclopedia of the First World War, Freie Universität Berlin, <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/submarines-and-submarine-warfare-1-1/>, Erişim Tarihi: 22 Ağustos 2025.
- NAVAL-HISTORY.NET, List of British merchant ships attacked (26 November 1914, SS Primo was shelled and sunk 6 nm NW by N of Cap d'Antifer, Seine-Maritime, France, by SM U-21), <https://www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Locations10AttackedMNDDate.htm>, Erişim Tarihi: 22 Ağustos 2025.
- STEVENS David (13 May 2015) Naval Gunfire Support at Gallipoli, History Seminar Series, Seminar No. 1, Royal Australian Artillery Historical Company, p. 3, [https://m.artilleryhistory.org/history\\_seminar\\_series/seminar\\_no\\_1\\_13\\_may\\_2015/seminar\\_1\\_documents/david\\_stevens\\_naval\\_gunfire\\_support\\_at\\_gallipoli.pdf](https://m.artilleryhistory.org/history_seminar_series/seminar_no_1_13_may_2015/seminar_1_documents/david_stevens_naval_gunfire_support_at_gallipoli.pdf), Erişim Tarihi: 07 Eylül 2025.
- U BOOTE DER KAISERLICHEN MARINE IM ERSTEN WELTKRIEG, [https://www.bundesarchiv.de/im-archiv-recherchieren/archivgut-recherchieren/nach-themen/u-boote-der-kaiserlichen-marine-im-ersten-weltkrieg/?utm\\_source](https://www.bundesarchiv.de/im-archiv-recherchieren/archivgut-recherchieren/nach-themen/u-boote-der-kaiserlichen-marine-im-ersten-weltkrieg/?utm_source), Erişim Tarihi: 04 Eylül 2025.
- WEIR Gary E. (January 1990) Tirpitz and Technology, *Naval History Magazine*, Vol. 4, No. 1, <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1990/january/tirpitz-and-technology>, Erişim Tarihi: 03 Eylül 2025.