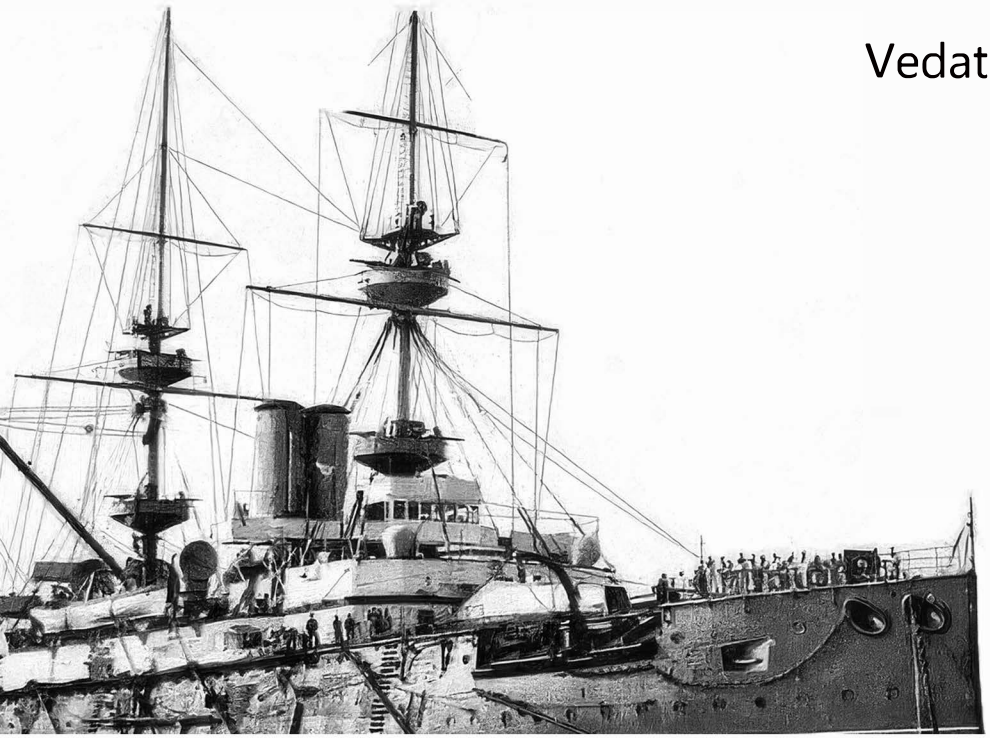
Bir Gemi, Bir Denizaltı, Bir Batık

HMS Majestic ve U21'in Hikayesi



Vedat EDİGER



TÜRK DENİZ ARAŞTIRMALARI VAKFI

Yayın No: 82

Bir Gemi, Bir Denizaltı, Bir Batık

HMS Majestic ve U21'in Hikayesi

Vedat EDİGER

Yayın No: 82

İstanbul, 2026

TÜRK DENİZ ARAŞTIRMALARI VAKFI

Bir Gemi, Bir Denizaltı, Bir Batık

HMS Majestic ve U21'in Hikayesi

Bu kitabın bütün hakları Türk Deniz Araştırmaları Vakfı'na aittir. İzinsiz basılamaz, çoğaltılamaz. Kitapta bulunan makalelerin bilimsel sorumluluğu yazarlarına aittir. Vakıf kitap içeriği konusunda hiçbir sorumluluk taşımaz. Kitabın basılması, yazarların görüşlerinin kabul edildiğini anlamına da gelmez.

All rights of this book are reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without the prior permission from the TUDAV. The responsibility of the book belongs to the authors. TUDAV is not responsible for the content of the book. The publication of the book does not mean that the opinions of the authors are accepted.

Copyright© Türk Deniz Araştırmaları Vakfı

ISBN: 978-975-8825-80-6

Kaynak Gösterme: Ediger V. (2026) Bir Gemi, Bir Denizaltı, Bir Batık. HMS Majestic ve U21'in Hikayesi. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No: 82, İstanbul.

Kapak: HMS Majestic ve U21 fotoğrafları üzerinde yapay zeka ile iyileştirmeler yapılmıştır.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)
P.K. 10, Beykoz 34820 / İstanbul, TÜRKİYE
Tel: 0216 424 07 72, Faks: 0216 424 07 71
tudav@tudav.org

/tudav /TudavTudav YouTube/TÜDAV
/turkdenizarastirmalarivakfi

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **iv**

GİRİŞ ..... **v**

ABSTRACT ..... **vi**

ÖZET ..... **vii**

1. ÇANAKKALE BOĞAZI VE ÇANAKKALE SAVAŞI

1.1. Çanakkale Boğazı ve Stratejik Önemi 1
1.2. Çanakkale Savaşı'nın Nedenleri ve Tarafları 1

2. BİR GEMİ: HMS *MAJESTIC*

2.1. HMS *Majestic*'in İnşası 3
2.2. HMS *Majestic*'in Komutanı Henry FitzRoy George Talbot 5
2.3. HMS *Majestic*'in Aldığı Görevler 7

3. BİR DENİZALTI: U21

3.1. U21 Denizaltısının İnşası 14
3.2. U21 Denizaltı Komutanı Yüzbaşı Otto Hersing 15
3.3. U21 Denizaltısının Aldığı Görevler 17

4. DENİZ SAVAŞLARI, HMS *MAJESTIC* VE U21

4.1. Savaş Süreci ve HMS *Majestic* 19
4.2. Savaş Süreci ve U21 Denizaltısı 22
4.3. HMS *Majestic*'in Batırılma Süreci 24

5. BİR BATIK: HMS *MAJESTIC*

5.1. HMS *Majestic* Batığının Jeofizik Yöntemlerle Araştırılması 32
5.1.1. Batığın Konumlandırılması 33
5.1.2. Batığın Jeofizik Verileriyle İlişkilendirilmesi 36
5.2. HMS *Majestic* Batığının Fotoğraflama Yöntemiyle Araştırılması 38
5.2.1. Batık Fotoğraflarının Batık Görseliyle Eşleştirilmesi 38
5.2.2. Batığın Dalış Turizmine Kazandırılma Süreci 40
5.2.3. Batıkların Ekosistem ve Canlı Yaşam Üzerindeki Etkileri 41

SONUÇ **43**

KAYNAKÇA **44**

ÖNSÖZ

Majestic Batığı sadece savaş tarihi uzmanlarının, diplomatların veya askeri uzmanların değil, Çanakkale Savaşları'nı okumuş her Türk yurttaşının ilgisini çeker. Çünkü her Türk bireyi, Çanakkale Savaşları ve Birinci Dünya Harbi'nde kendinden, ailesinden veya atalarından bir şey bulur.

Ulusumuzun zor günler yaşadığı o günlerden bizlere bugün savaşı kazanmamız nedeniyle sadece şan ve şeref kalmamıştır. Savaşın sonucu bizlere büyük bir sorumluluk da yüklemiştir. Bu sorumluluk, savaştan geriye kalanları koruma, iyi belgeleme ve gelecek kuşaklara bırakma yükümlülüğüdür.

Savaştan geriye kalanların başında batırılmış savaş gemileri önemli bir yer tutar. Bunların arasında ise *Majestic* birinci sırayı alır. Çünkü bu gemi savaşın kaderini değiştirebilecek nitelikte bir gemidir.

Zaman zaman dalış da yaptığımız bu batık gemi bir savaş trajedisi olarak Çanakkale'nin soğuk sularında yatar.

Bu kitapta Doç. Dr. Vedat EDİGER gemiyle ilgili yaptığı çalışmaları yazarak, yeni bir bakış açısıyla gemiyi değerlendiriyor. Kendisine verdiği emek ve çabalar için teşekkür ediyorum.

Majestic gemisinin savaştaki rolü başta olmak üzere birçok konuya ışık tutan bu kitabın vakfımız tarafından yayımlanmasından büyük mutluluk duyuyorum.

Okuyuculara, dalgıçlara, değişik uzmanlık alanına sahip akademisyenlere, Çanakkale batıkları meraklılarına ve karar vericilere yol göstereceğine, faydalı olacağına olan inancım tam.

Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK
Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı

GİRİŞ

TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi (MAM) Çevre ve Temiz Üretim Enstitüsü (ÇTÜE) ile Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı (ÇATAB) arasında 01 Ekim 2019 tarihinde imzalanan HMS *Majestic* Batığının Dalış Turizmine Açılması Projesi kapsamında batığın Jeofizik görüntüleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Öncelikle, Projeyi destekleyen ÇATAB ve projeyi gerçekleştiren TÜBİTAK ÇTÜE'ye teşekkürlerimi sunuyorum.

Araştırmamın tamamlanması sürecinde araştırmamı okuyarak önemli katkılar sağlayan aileme, Prof. Dr. Murat KARATAŞ'a, Doç. Dr. Evren MERCAN'a ve Adnan AKSEL'e teşekkür ediyor, şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca, batığı görselleştiren ve bu görselleri paylaşan Tahsin CEYLAN ve Çetin KEDİOĞLU'na özverili araştırmalarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. Çalışmamın, TÜDAV tarafından değerlendirilmiş olması nedeniyle, TÜDAV başkanı Sayın Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK'e şükranlarımı sunmak isterim.

Doç. Dr. Vedat EDİGER
Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği
Mart 2026, İstanbul

ABSTRACT

Since the sinking of the HMS *Majestic*, a battleship of the Royal Navy of the United Kingdom, in the Dardanelles on 27 May 1915, the wreck has attracted considerable national and international interest. However, it is evident that interdisciplinary studies addressing the sinking process carried out by the German submarine U21 together with the wreck's overall morphological structure and spatial positioning remain limited.

In this study, the sinking process of HMS *Majestic* and data concerning its current wreck condition were examined through a holistic approach by integrating underwater imaging records, the positional characteristics of the wreck, historical documents, and geophysical data. The primary objective of the study is to present an integrated dataset that contributes to the existing research on the HMS *Majestic* wreck.

Prior to World War I, the Allied Powers identified the passage of the Dardanelles by naval forces and the subsequent occupation of Istanbul as a strategic objective. In this context, they attempted to encircle the Strait simultaneously with naval and land forces. However, the campaign resulted in failure and led to significant losses of military personnel and naval assets.

Within the scope of this research, the initial, developmental, and concluding phases of World War I in the Dardanelles are examined, and the duties undertaken by HMS *Majestic* during the war are evaluated within the framework of its service history. The sinking of HMS *Majestic* by the German submarine U21, one of the critical events of the campaign, is analysed based on historical documents.

In the final section, geophysical and underwater imaging data obtained from surveys of the HMS *Majestic* wreck are evaluated in relation to the wreck's plan view. Underwater investigations of the wreck were conducted by the Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TÜBİTAK), Marmara Research Centre, Environmental and Cleaner Production Institute. Within this scope, the generation and interpretation of bathymetric (isobaths) maps derived from depth data and side-scan sonar imagery were carried out by the author. Based on these data, evaluations regarding the depth, location, and extent of the HMS *Majestic* wreck are presented, aiming to provide a methodological example for shipwreck studies. The chronological duties of HMS *Majestic* prior to the Gallipoli Campaign, its operational activities, the sinking process by submarine U21, and the political consequences of this event are discussed in detail in a separate study conducted by Deniz Kutluk.

Assoc. Prof. Vedat EDİGER
Mart 2026, İstanbul

ÖZET

Birleşik Krallık Kraliyet Donanması'na ait HMS *Majestic* muharebe gemisinin 27 Mayıs 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nda batırılmasından bu yana, söz konusu batık ulusal ve uluslararası düzeyde ilgi odağı olmuştur. Bununla birlikte, Alman U21 denizaltısı tarafından gerçekleştirilen batırılma süreci ile batığın bütüncül morfolojik yapısı ve mekânsal konumunun birlikte ele alındığı disiplinler arası çalışmaların sınırlı olduğu görülmektedir.

Bu çalışmada, HMS Majestic'in batırılma süreci ile günümüzdeki batık durumuna ilişkin veriler; denizaltı görüntüleme kayıtları, batığın konumsal özellikleri, tarihsel belgeler ve jeofizik veriler birlikte değerlendirilerek bütüncül bir yaklaşımla incelenmiştir. Çalışmanın temel amacı, HMS *Majestic* batığına ilişkin mevcut araştırmalara katkı sağlayacak bütünleşik bir veri seti ortaya koymaktır.

İtilaf Devletleri, I. Dünya Savaşı öncesinde Çanakkale Boğazı'nı deniz yoluyla geçerek İstanbul'u işgal etmeyi stratejik bir hedef olarak belirlemiş ve başlangıçta Boğaz'ı zorlamaya yönelik deniz harekâtı icra etmiş, ardından amfibi hücum harekâtına yönelmiştir. Ancak yürütülen harekât başarısızlıkla sonuçlanmış ve önemli ölçüde askerî personel ile deniz unsuru kaybı yaşanmıştır.

Bu araştırma kapsamında, I. Dünya Savaşı'nın Çanakkale Boğazı'ndaki başlangıç, gelişim ve sonuç evreleri incelenmiş; HMS *Majestic*'in savaş süresince üstlendiği görevler hizmet ömrü çerçevesinde değerlendirilmiştir. Savaşın kritik olaylarından biri olan HMS *Majestic*'in Alman U21 denizaltısı tarafından batırılması süreci, tarihsel belgeler doğrultusunda ele alınmıştır.

Çalışmanın son bölümünde ise HMS *Majestic* batığına yönelik denizaltı araştırmalarından elde edilen jeofizik ve görüntüleme verileri, batığın plan görünümü ile ilişkilendirilerek değerlendirilmiştir. Batıkla ilgili denizaltı araştırmaları, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) Marmara Araştırma Merkezi, Çevre ve Temiz Üretim Enstitüsü tarafından yürütülmüştür. Bu kapsamda elde edilen derinlik verilerinden eş derinlik (izobat) haritaları ile yandan taramalı sonar görüntülerinin üretilmesi ve yorumlanması yazar tarafından gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler doğrultusunda HMS *Majestic* batığının derinlik, konum ve uzanım özelliklerine ilişkin değerlendirmeler sunulmuş; bu yaklaşımın batık araştırmalarına metodolojik bir örnek oluşturması amaçlanmıştır. HMS *Majestic*'in Gelibolu Seferi öncesindeki kronolojik görevleri, faaliyetleri, U21 denizaltısı tarafından batırılma süreci ve bu olayın siyasi sonuçları ise Deniz Kutluk tarafından gerçekleştirilen ayrı bir çalışmada ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Doç. Dr. Vedat EDİGER
Mart 2026, İstanbul

1. ÇANAKKALE BOĞAZI VE ÇANAKKALE SAVAŞI

1.1. Çanakkale Boğazı ve Stratejik Önemi

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı; Asya ile Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran ve Akdeniz ile Karadeniz'i birbirine bağlayan, jeopolitik ve stratejik açıdan son derece önemli bir suyolu sistemini oluşturmaktadır. Bu sistem günümüzde Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği altında olup, uluslararası deniz ticareti ve güvenliği bakımından kritik bir konuma sahiptir [1].

1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması sonrasında kabul edilen Boğazlar rejimi ile söz konusu olan suyolu uluslararası bir statü kazanmıştır. Bu düzenleme, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan geçiş hattının uluslararası denetim altında açık tutulmasını öngörmekteydi. Ancak 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenlik hakları yeniden düzenlenmiş ve Türkiye'ye askeri ve idari kontrol yetkisi tanınmıştır. Montrö Sözleşmesi, özellikle savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümleriyle, bölgesel ve küresel güvenlik dengeleri açısından günümüzde önemini korumaktadır [2].

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşan bütüncül yapı "Türk Boğazlar Sistemi (TBS)" olarak adlandırılmakta olup; enerji taşımacılığı, uluslararası ticaret, askeri strateji ve bölgesel güvenlik açısından Türkiye'ye önemli jeopolitik avantajlar sağlamaktadır [3], [4].

1.2. Çanakkale Savaşı'nın Nedenleri ve Tarafları

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupa devletleri arasındaki siyasal, ekonomik ve askeri rekabet giderek derinleşmiş; bu durum özellikle deniz gücü alanında belirgin bir silahlanma yarışına dönüşmüştür. Donanma kapasitelerinin artırılması yönündeki çabalar, büyük devletlerarasındaki güç mücadelesini daha görünür ve sert bir hâle getirmiştir. Bu rekabet ortamının, savaşın patlak vermesinde etkili faktörlerden biri olduğu kabul edilmektedir. Özellikle Birleşik Krallık ile Almanya arasındaki deniz üstünlüğü mücadelesi, iki devleti doğrudan karşı karşıya getirmiş ve nihayetinde savaş sürecinde farklı bloklarda yer almalarına yol açmıştır [5], [6], [7].

1. Dünya Savaşı, 28 Temmuz 1914 tarihinde başlayıp 11 Kasım 1918 tarihinde sona eren; Avrupa merkezli olmakla birlikte küresel ölçekte etkiler doğuran bir savaştır [8]. Savaş, İtilaf Devletleri ile İttifak Devletleri arasında gerçekleşmiş ve çok sayıda devletin katılımıyla dünya tarihinin en yıkıcı çatışmalarından biri olmuştur. Bu savaşın önemli cephelerinden biri olan Çanakkale Cephesi, 1915–1916 yılları arasında Gelibolu Yarımadası'nda, Osmanlı İmparatorluğu ile İtilaf

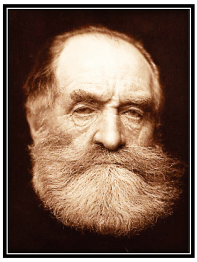
Devletleri arasında hem deniz hem de kara savaşları şeklinde gerçekleşmiştir [3], [9]. Savaşın başlangıcında İtilaf Devletleri; Birleşik Krallık, Fransa, Sırbistan ve Rusya'dan oluşmaktaydı [8], [10]. Süreç içerisinde İtalya, Yunanistan, Portekiz, Romanya ve Amerika Birleşik Devletleri de bu gruba katılmıştır. İttifak Devletleri ise Almanya ve Avusturya-Macaristan öncülüğünde şekillenmiş; Osmanlı İmparatorluğu ve Bulgaristan'ın katılımıyla genişlemiştir [6].

Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'nın 1 Ağustos 1914 tarihinde Rusya'ya savaş ilan etmesinin hemen ardından Almanya ile bir ittifak antlaşması imzalamıştır. Bu antlaşma, Osmanlı Devleti'nin fiilen İttifak Devletleri tarafında savaşa dâhil olacağını göstermekteydi. Nitekim kısa süre sonra Bulgaristan da aynı blokta yer almıştır [8], [10], [11], [12]. İtilaf Devletleri'nin stratejik hedefleri arasında, Osmanlı Devleti'nin payitahtı İstanbul'u ele geçirmek önemli bir yer tutmaktaydı. Bu hedef, Avrupa diplomasisinde "Şark Meselesi" olarak adlandırılan ve Osmanlı Devleti'nin zayıflama sürecinde Avrupa güçleri arasındaki siyasî ve jeopolitik rekabeti ifade eden tarihsel sorunun bir uzantısı olarak değerlendirilmelidir. İstanbul'un ele geçirilmesi için ise öncelikle Çanakkale Boğazı'nın geçilmesi gerekmekteydi. Bu sebeple İtilaf Devletleri, Çanakkale'yi harbin kritik sahalarından biri olarak kıymetlendirmiş ve ilk safhada güçlü bir donanma desteğiyle Boğaz'ı zorlamaya yönelik kapsamlı bir deniz harekâtı icra etmiştir [12]. İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'deki nihai hedefi İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının kontrolünü ele geçirmek, Rusya ile güvenli bir tahıl ve askerî ikmal hattı tesis etmek ve bu suretle Osmanlı Devleti'ni savaş dışı bırakarak İttifak Devletleri'nin güney hattını baskı altına almaktı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin savaş dışı bırakılması, İttifak Devletleri bloğunun çözülmesine katkı sağlayacak önemli bir adım olarak görülmekteydi. İtilaf harekâtı başlangıçta Boğaz'ı zorlamaya yönelik sınırlı hedefi olan bir deniz harekâtı olarak planlanmış, bu safhanın başarısızlığa uğramasının ardından harekât amfibi çıkarma ve karada icra edilen muharebeleri de kapsayacak şekilde genişlemiştir.

2. BİR GEMİ: HMS *MAJESTIC*

2.1. HMS *Majestic*'in İnşası

1890 yılında İtilaf Devletleri arasında önemli bir yere sahip olan Birleşik Krallık, Kraliyet Donanması için Amiralliğin Birinci Lordu John Poyntz Spencer'in adını taşıyan Spencer Programı'nı oluşturmuştu. Bu program kapsamında donanmanın güçlendirilmesi amacıyla yeni muharebe gemilerinin inşası planlanmıştır. John Poyntz Spencer (1835–1910), dönemin denizcilik politikalarının şekillenmesinde önemli rol oynamış bir devlet adamıdır [13].



John Poyntz Spencer (1835-1910) [13].

Bu program çerçevesinde aynı sınıfta olan (Majestic sınıfı: Majestelerin Gemisi) dokuz muharebe gemisi inşa edilmiştir. Majestic sınıfı muharebe gemisi olarak bilinen bu sınıfa ait gemilerden biri de aşağıda teknik özellikleri verilen HMS *Majestic*'tir. İnşa edilen diğer muharebe gemileri ise şunlardır: HMS *Caesar*, HMS *Hannibal*, HMS *Illustrious*, HMS *Jupiter*, HMS *Magnificent*, HMS *Mars*, HMS *Prince George* ve HMS *Victorious* [14], [15].

HMS *Majestic*, İngiltere'nin Portsmouth Tersanelerinde Naval Construction & Armaments Co. of Barrow tarafından Şubat 1894'de kızağa konulmuştur. 31 Ocak 1895 günü denize indirilmiş ve ardından donatım sürecine alınmıştır. Majestic sınıfına mensup bir ön-dretnot (pre-dreadnought) olarak tasarlanan gemi, dönemin deniz harp teknolojisini yansıtan güçlü, zırh ve ağır top donanımına sahip bir savaş gemisi olarak inşa edilmiştir [6].

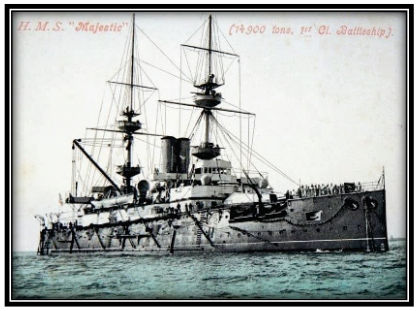


Barrow şirketinde inşa edilen gemilerin ve tersanenin görseli [16], [17].

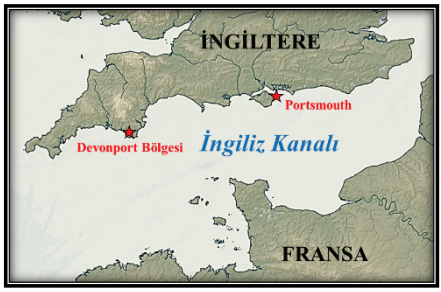
HMS *MAJESTİC* MUHAREBE GEMİSİ	
BAYRAĞI	İngiliz Kraliyet
SINIFI	HMS *Majestic*
YAPIMI	1895
DENİZE İNDİRİLİŞİ	31 Ocak 1895
BATIRILIŞ TARİHİ	27 Mayıs 1915
TONAJ	14.900 ton
UZUNLUĞU	128 metre
GENİŞLİĞİ	23 metre
SU KESİMİ	8.5 metre
GÖVDE TÜRÜ	Çelik Zırhlı
SİLAH	12-inçh toplar
ANA MAKİNA	Buhar Makinası (Kömür)

HMS *Majestic* muharebe gemisinin bazı teknik özellikleri [9], [18], [19].





(sol) HMS *Majestic*'in Portsmouth Tersanesi'nde donatılması [20].
(sağ) HMS *Majestic* [21].



HMS *Majestic*'in inşa edildiği Portsmouth Limanı,
Devonporth bölgesi ve İngiliz Kanalı [22].

Majestic sınıfı muharebe gemilerinin ilk inşa aşamasındaki tahrik sistemi, dönemin savaş gemilerinde yaygın olarak kullanılan üçlü genleşmeli buhar makinesi teknolojisine dayanmaktaydı. 1907-1908 yıllarındaki modernizasyon sürecinde kömür yakıtlı silindirik kazanlar, petrol kullanımına uygun yeni kazan sistemleriyle yenilenmiştir. Yapılan modernizasyon sonucunda gemilerin makine

gücü 10.000 beygir gücüne, azami süratleri ise 16 deniz miline ulaşmıştır. Majestic sınıfı gemiler yüksek yakıt tüketimine ihtiyaç duymalarına rağmen, pratik kullanım kabiliyetleri ve süratleri sayesinde dönemin yüksek performanslı savaş gemileri arasında değerlendirilmiştir. Yaklaşık 672 subay ve eratlardan oluşan mürettebata sahip olan bu gemiler, biri başta diğeri kıçta konumlandırılmış 305 mm çapında ikiz ana bataryalarla donatılmıştır. Bunun yanı sıra farklı kalibrelerde toplara, torpido kovanına ve çeşitli özelliklere sahip su altı torpidolara da sahipti[23], [24]. HMS *Majestic* ve aynı sınıfa mensup diğer muharebe gemilerinin kıç zırh korumasında, önceki zırh türlerine kıyasla daha düşük ağırlıkta olmasına rağmen eşdeğer koruma sağlayabilen 23 cm kalınlığında Harvey tipi nikel alaşımlı çelik kullanılmıştır. Ana batarya sistemleri ile kaptan köşkü 36 cm kalınlığında zırhla korunurken, geminin güvertesi 6,5-11 cm kalınlığında çelik zırha sahipti [25]. Bu teknik ve yapısal özellikleri çerçevesinde HMS *Majestic*, 1895 yılında Royal Navy hizmetine girdiğinde, ateş gücü, zırh koruması ve sevk sistemi özellikleri bakımından dönemin etkili savaş gemileri arasında yer almıştır [6].

2.2. HMS *Majestic* Komutanı Henry FitzRoy George Talbot

Araştırmanın ilk aşamasında HMS *Majestic*'in komutanının ismi ve fotoğrafı konusunda net ve güvenilir bir kaynağa ulaşılamadı. Bunun temel nedeni, komutanın isminin farklı kaynaklarda farklı şekillerde kullanılmış olmasıdır. İlk aşamada, aşağıda verilen isim ve yazım şekillerinden hangisinin HMS *Majestic*'in komutanına ait olduğu konusu netlik kazanmamıştı.

İsim kullanımlarına ait bazı örnekler aşağıdaki gibidir:

- Henry Fitzroy [26]
- H.F.G. Talbot [27]
- Henry F.G. Talbot [28]
- Henry Fitzgerald George Talbot [29]
- Henry FitzRoy George Talbot [30], [31]

Komutanın açık ismi olarak farklı kaynaklarda yaygın biçimde Henry Fitzgerald George Talbot veya Henry FitzRoy George Talbot kullanılmıştır. Bu iki isimden hangisinin HMS *Majestic* komutanına ait olduğu konusunda Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı (ÇATAB) ve Kültür ve Turizm Bakanlığı personellerinin görüşlerine başvurulmuş, ayrıca ilgili kaynaklar incelenmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, HMS *Majestic*'in batırıldığı sıradaki son komutanının Henry FitzRoy George Talbot olduğu kesinleşmiştir. Böylece, komutanın ismi ve fotoğrafı kesinlik kazanmış ve bu araştırma kapsamında kullanılmıştır [32].



HMS *Majestic*'in komutanı, Henry FitzRoy George Talbot [29].

HMS *Majestic*, inşa yılı olan 1895 yılından U21 denizaltısı tarafından batırıldığı 1915 yılına kadar toplam 18 farklı komutanın kumandasında görev yapmış olup, Henry FitzRoy George Talbot HMS *Majestic*' in son komutanıdır [33].

Sıra	Komutanlar	Hizmet Yılı
1	Arthur Barrow	Aralık 1895-Haziran 1897
2	Battenberg Prensi Louis	Haziran 1897-Haziran 1899
3	George le C. Egerton	Haziran 1899-Nisan 1901
4	Edward E. Bradford	Nisan 1901-Nisan 1903
5	Hugh Evan-Thomas	Nisan 1903 - Şubat 1904
6	Frederick L. Campbell	Temmuz-Aralık 1904
7	Charles E. Madden	Aralık 1904 - Ocak 1905
8	Charles E. Kingsmill	Ocak 1905 - Mart 1906
9	Robert G. Fraser	Mart 1906 - Ekim 1907
10	Harry H. Stileman	Ekim 1907-Ocak 1908
11	Ernest F.A. Gaunt	Ocak 1908-Ocak 1910
12	Rowland Nugent	Ocak-Şubat 1910
13	Herbert A.S. Fyler	Şubat-Ağustos 1910
14	Bertram N. Chambers	Ağustos 1910-Şubat 1911
15	George H. Borrett	Şubat 1911-Şubat 1912
16	Guy R.A. Gaunt	Ekim 1912-Ağustos 1913
17	Edwin V. Underhill	Ağustos 1913-Haziran 1914
18	**Henry FitzRoy George Talbot**	**Temmuz 1914-Mayıs 1915**

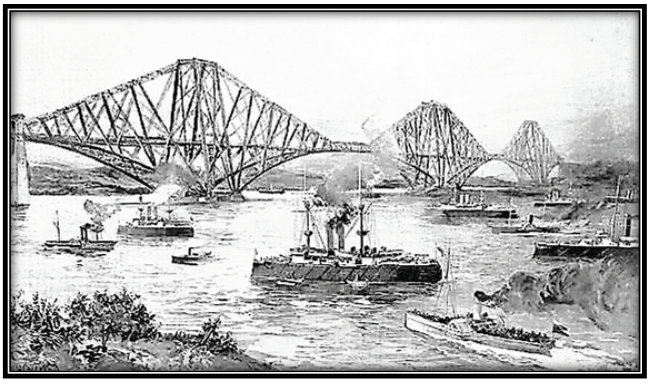
Binbaşı Henry Charles Talbot'un oğlu olan Henry FitzRoy George Talbot, Birleşik Krallık'ı oluşturan Britanya Adaları üzerinde yer alan dört ülkeden biri olan İngiltere'nin Badderly bölgesinde 1874 yılında doğmuş ve 1920 yılında hayatını kaybetmiştir. Talbot, 1904 yılına kadar Kanal Filosunda görev yapmış, daha sonra Atlantik Filosu'nda hizmet vermiştir. Ardından 8 Ocak 1914 tarihinde komutan olarak HMS *Prince George* muharebe gemisine atanmıştır [34]. Henry FitzRoy George Talbot, 30 Haziran 1914 tarihinde komutanlığa terfi etmiştir [28], [30]. 1. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından Şubat 1915'de, Türk Boğazlar

Sistemi'ni (TBS) geçmek amacıyla oluşturulan birleşik donanmaya katılmış ve HMS *Majestic*'in komutanı olarak görevlendirilmiştir. Çanakkale'de 28 Mart 1915-14 Nisan 1915 tarihleri arasında Türk mevzilerini birçok kez bombalamıştır. HMS *Majestic* ve HMS *Triumph*, 18 Nisan 1915 tarihinde Dardanos Kalesi (Fort Dardanos) yakınlarında karaya oturan ve Türkler tarafından ele geçirilme tehlikesi bulunan terk edilmiş İngiliz denizaltısı E15'e ateş açmış ve torpidolarla imha ederek Türkler tarafından ele geçirilmesini engellemişlerdir. HMS *Majestic*, 27 Mayıs 1915 tarihinde, Otto Hersing komutasındaki Alman denizaltısı U21 tarafından torpillenerek batırılmıştır [35]. Henry FitzRoy George Talbot, geminin batırıldığı sırada HMS *Majestic*'in komutanı olarak görev yapmaktaydı [36], [37].

2.3. HMS *Majestic*'in Aldığı Görevler

HMS *Majestic*'in farklı komutanların ve amirallerin komutasında üstlendiği bazı görevler kronolojik sırayla verilmiştir;

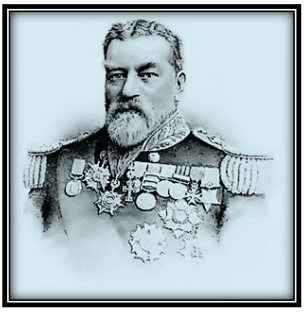
1895 yılında HMS *Majestic*, aralık ayında Kraliyet Donanması'nın Portsmouth bölgesinde bulunan Kanal Filosunda (Channel Squadron) ilk görevine atanmıştır. 1896 yılında gemi, Baş Amiral Lord Walter Talbot Kerr'in amiral gemisi olmuştur [36].



Forth köprüsü açıklarında kanal filosu (Channel Squadron) [38], [39].

26 Haziran 1897 günü Kraliçe Victoria'nın Elmas Jübilesi (Diamond Jubilee) olarak adlandırılan kutlama törenlerinde görev almıştır. Daha sonra Kanal Filosu Başkomutanı Koramiral Sir Harry Rawson'ın amiral gemisi olarak hizmet vermiştir [40], [42].





(sol) Kraliçe Victoria'nın Elmas Jübile'sinde görev yapan HMS *Majestic* [40], [41], (sağ) Sir Harry Rawson [42], [43].

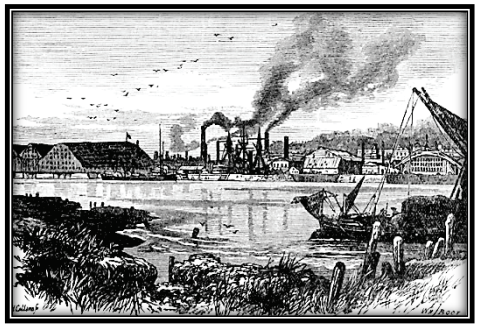
HMS *Majestic*'in komutanı olarak atanan George Egerton, 28 Haziran 1899 tarihinde geminin komutanlığına getirilmiştir. Nisan 1901'de Komutan Edward Eden Bradford'un Kanal Filosu Başkomutanı olarak atanmasının ardından HMS *Majestic*, Tuğamiral Arthur Wilson'un amiral gemisi olarak görevlendirilmiştir.





(sol) Sir George Egerton [44], (orta) Edward Eden Bradford [45], (sağ) Tuğamiral Arthur Wilson [46].

1902 yılında gemi, 16 Ağustos tarihinde Kral VII. Edward'ın Spithead'de düzenlenen taç giyme törenine eşlik etmek üzere görevlendirilmiştir. 1904 yılında HMS *Majestic*, Şubat-Temmuz ayları arasında Portsmouth'ta bir onarımdan geçirilmiş ve ardından yeniden yapılandırılan Atlantik Filosunda görevlendirilmiştir. HMS Majestic, 26 Şubat 1906'da Nore Üs Komutanlığı'nın amiral gemisi olarak göreve başlamıştır. Gemi, 1908 yılında Devonport'da konuşlu Ana Filo bünyesine transfer edilmiştir. 1909 yılında radyo ve yangın kontrol sistemlerinin yenilenmesi amacıyla Chatham Tersanelerinde kapsamlı bir tadilattan geçirilmiştir [47], [48]. Onarımın ardından aynı yılın mart ayında Devonport'ta bulunan 3. Filo'ya atanmıştır.



Chatham Tersanesinin çizilmiş görseli [47], [48].

1910 yılında 3. Tümen'e atanmasının ardından aynı yılın ağustos ayında 4. Tümen'e transfer edilmiş ve bir yıl sonra tekrar onarımdan geçirilmiştir. 1912 yılında tersaneden çıktıktan kısa bir süre sonra yapılan manevralar sırasında HMS *Victorious* ile çatışması sonucu ciddi hasarlar alarak yeniden tersaneye alınmıştır. 1913 yılında uzun süredir yedekte bulunan HMS *Majestic*, aynı yılın mayıs ayında Devonport'ta bulunan 3. Filo'daki görevine geri dönmüştür [49].



HMS *Victorious* [50].



HMS *Majestic* [51].

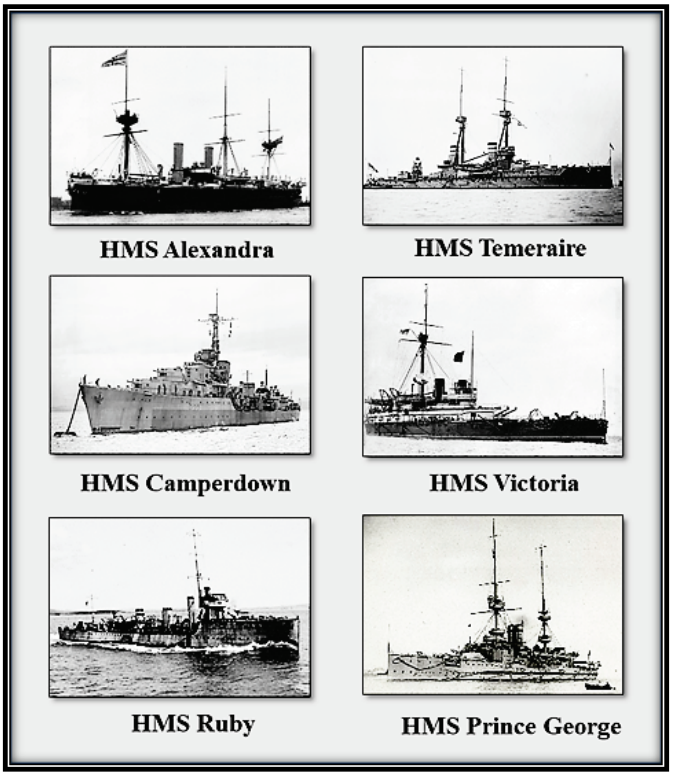
1914 yılında 1. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından HMS *Majestic*, aynı yılın Ekim ayında 7. Savaş Filosu'nda göreve başlamıştır. Bu süreçte Kanada askerlerini taşıyan konvoylara refakat etmiş ve İttifak Devletleri arasında yer alan Bulgaristan kıyılarının bombardımanında görev almıştır. 1915 yılında savaşın ilk dönemlerinde filodaki diğer gemilerle birlikte Kanada birliklerini taşıyan konvoylara refakat görevi üstlenmiş ve ardından Kanal Filosuna bağlanmıştır. Bu süreçte, seyir emniyetinde kullanılan *Nore* ve *Humber* fener gemilerine (light ship) muhafızlık görevini gerçekleştirmiştir.



(sol) *Nore* Fener Gemisi [52], (sağ) *Humber* Fener Gemisi [53].

Bu bölümde ayrıca HMS *Majestic* 'in komutanlarından biri olan Henry FitzRoy George Talbot'un görevleri kronolojik olarak ele alınmıştır;

Eğitimini tamamlayan Henry FitzRoy George Talbot, Aralık 1888 yılında Britanya'dan ayrılarak Akdeniz'de bulunan İngiliz savaş gemilerinde görev yapmaya başlamıştır. İlk olarak HMS *Alexandra*'ya atanmış, 7 Nisan 1889 günü HMS *Temeraire* 'ya, 11 Ocak 1890 günü HMS *Camperdown*'ya, 29 Nisan 1890 günü HMS *Victoria*'ya ve 30 Temmuz 1892 gününde ise Eğitim Filosuna bağlı olan HMS *Ruby* korvetine atanmıştır.



Henry FitzRoy George Talbot'un görev yaptığı gemiler [54].

12 Kasım 1894 günü Habeşistan'da (Abyssinia) görevlendirilen Talbot, 31 Aralık 1895 günü Teğmen rütbesine terfi etmiş ve yeniden Habeşistan'da görevlendirilmiştir [55]. 14 Temmuz 1898 günü P. & O. şirketine ait bir buharlı gemi ile Tilbury'den Mısır'ın İsmailiye şehrine gitmiştir. 28 Aralık 1898-3 Şubat 1899 tarihleri arasında Sudan'da görev yapmak üzere Mısır'da görevlendirilmiştir [55]. Bu hizmetlerinden dolayı Mayıs 1900 yılında İngiliz Sudan Madalyası ile ödüllendirilmiştir [30].



İngiliz Sudan Madalyası [37].

HMS *Excellent* gemisinde kısa bir topçuluk kursu aldıktan sonra 1 Ekim 1904 günü HMS *Vivid* gemisine atanmış ve üstün başarıları nedeniyle 31 Aralık 1905 tarihinde Komutan rütbesine terfi etmiştir.


HMS *Vivid* gemisi [56]

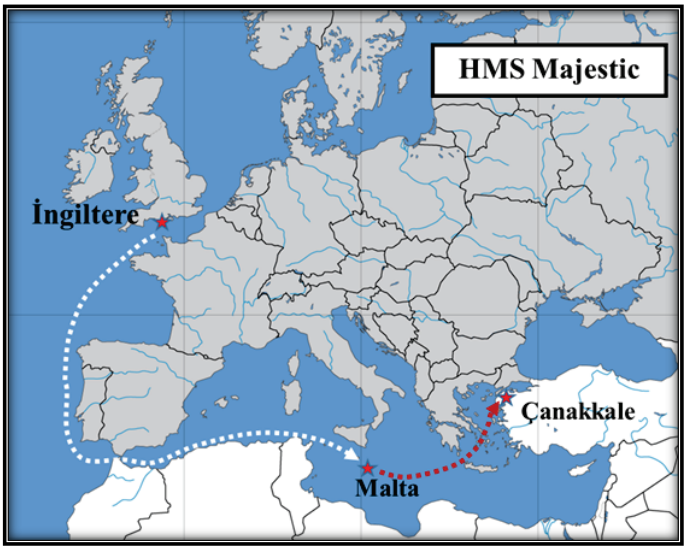
Çanakkale Harekâtı planlanırken dönemin Amirallik Birinci Lordu Winston Churchill, HMS *Majestic* 'in harekâta katılmasına sıcak bakmamıştır. Ancak Çanakkale Boğazı'nın kolaylıkla geçileceğini ve İstanbul'un kısa sürede ele geçirilebileceğini düşünen bazı üst rütbeli Kraliyet Donanması subayları, HMS *Majestic*'i de muharebe filosuna alınarak 1 Şubat 1915 tarihinde Çanakkale Seferi'nde görevlendirmiştir [57].

HMS *Majestic*, Henry FitzRoy George Talbot komutasında Akdeniz Filosu'na katılmak üzere görevlendirilmiştir. Bu doğrultuda HMS *Majestic* ve HMS *Swiftsure* muharebe gemileri, Çanakkale Deniz Savaşı sırasında bölgede bulunan diğer donanma gemilerine destek vermek amacıyla yola çıkmıştır.



HMS *Swiftsure* [58].

Bu görev kapsamında yola çıkan HMS *Majestic*, Malta'ya ulaştığında torpido ve mayın tehdidine karşı koruyucu ağ tertibatıyla donatılmıştır [59]. Çanakkale Harekâtı sürecinde İtilaf Devletleri, yalnızca deniz gücüyle sonuç alınamayacağını değerlendirerek amfibi hücum harekâtı ve bunu takip eden kara muharebelerine yönelmiştir. Bu doğrultuda HMS *Majestic*, Çanakkale Savaşı'nda görev yapmak üzere 25 Şubat 1915 günü Çanakkale'ye intikal etmiştir.



HMS *Majestic'in* Çanakkale'ye intikal rotası.

Savaşın planına göre İtilaf Devletleri'nin uçakları havadan keşif ve bombardıman görevleri yürütürken, HMS *Majestic* ve diğer savaş gemileri denizden karaya ateş desteği sağlayacaktı. Bu kapsamda gemi, çıkarma safhasında ve sonrasında askerlere moral desteği sağlamak amacıyla Morto Koyu'nda demirleyerek görev yapmıştır. Bu süreçte Çanakkale'nin denizden bombardımanında görev alan HMS *Majestic*, 26 Mayıs 1915 tarihinde Amiral Nicholson 'un sancak gemisi olmuştur.

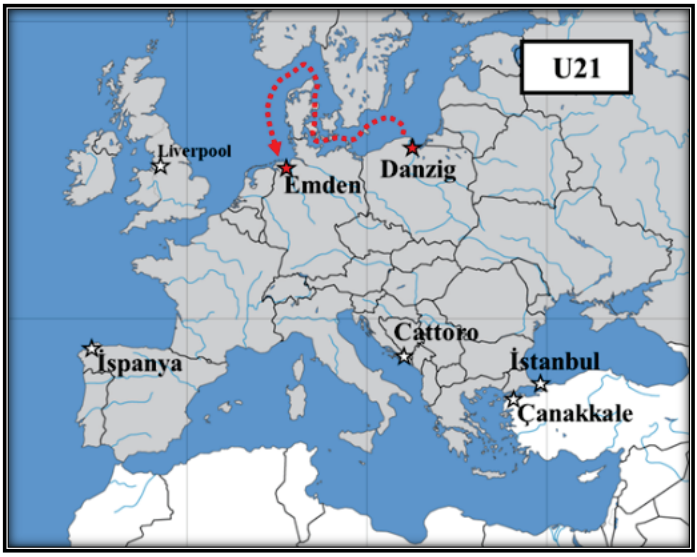


Komutan B.W.L. Nicholson (1879-1958) [60].

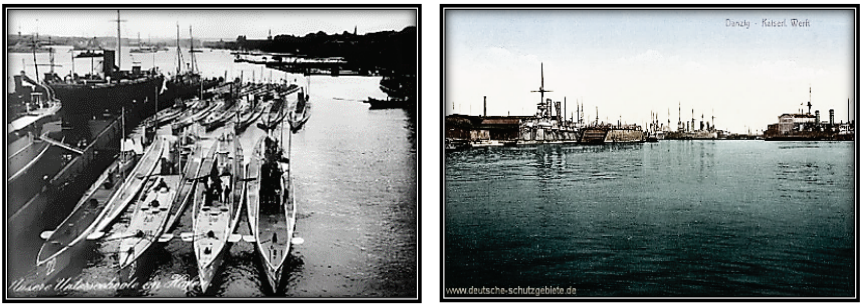
3. BİR DENİZALTI: U21

3.1. U21 Denizaltısının İnşası

Alman U21 denizaltısı, kuzey Polonya'da bulunan Danzig'deki Kaiserliche Werft Tersanesinde (İmparatorluk tersanesi) 1912 yılında inşa edilmiştir.

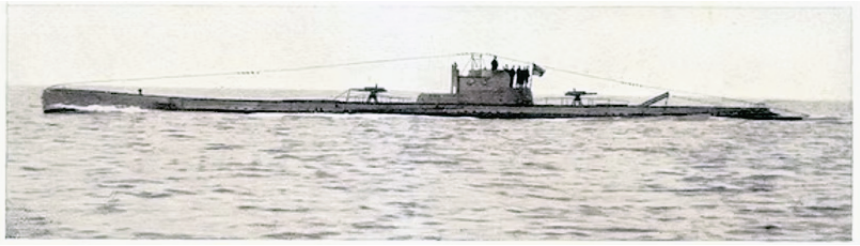


Danzig (Polonya)-Emden (Almanya) Hattı.



Danzig'deki Kaiserliche Werft Tersanesi (İmparatorluk tersanesi) [61], [62].

U21 denizaltısı yaklaşık 65 metre uzunluğunda ve 8 metre yüksekliğinde olup 35 kişilik mürettebat tarafından idare edilmekteydi. 1200 beygir gücünde bir motor sistemine sahip olan denizaltı, en fazla 50 metre derinliğe dalabilme kapasitesine sahipti. Ayrıca denizaltı altı torpido ve güvertede 76 mm çaplı bir topla teçhiz edilmiştir.



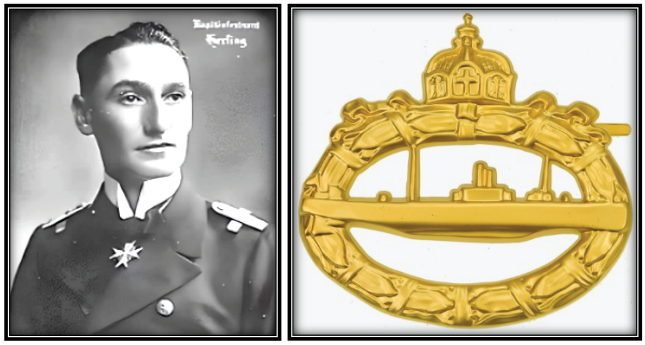
Alman U21 denizaltısı [63], [64].

U21 DENİZALTI	
BAYRAĞI	Alman İmparatorluğu
SINIFI	Denizaltı (U)
YAPIMI	1912, Denize İndirilişi: 22 Ekim 1913
BATIŞ TARİHİ	1918
TONAJ	650 ton
UZUNLUĞU	64,2 metre
GENİŞLİĞİ	6 metre
YÜKSEKLİK	7.5 metre
HIZI	Su Altında: 9.6 Deniz Mili
GÖVDE TÜRÜ	Çelik Zırhlı
ANA MAKİNA	AEG İkili Motorlu Dinamo

U21 denizaltısının teknik özelliklerini gösterir tablo [35], [65].

3.2. U21 Denizaltı Komutanı Yüzbaşı Otto Hersing

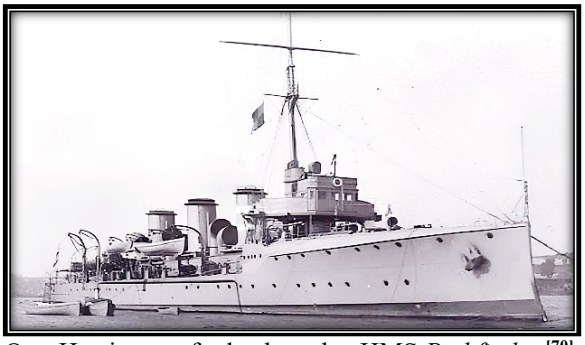
Otto Hersing, meslektaşları arasında "Muharebe Gemilerinin Avcısı" (Zerstörer der Schlachtschiffe) olarak anılmaktaydı. Alman Donanması içerisinde atılgan, cesur ve başarılı bir denizaltı komutanı olarak tanınmıştır.



(sol) Otto Hersing (1885-1960) [66], [67], (sağ) Denizaltıcı Rozeti [68].

Otto Hersing, 30 Kasım 1885 günü Mülhausen'de doğmuştur. 1903 yılında Alman Deniz Harp Okulu'nda eğitimini tamamladıktan sonra Alman Donanması'nda görev almaya başlamıştır. Meslek hayatının erken dönemlerinde gösterdiği başarılar sayesinde hızla yükselmiş ve 1914 yılında Alman İmparatorluk Donanması'na ait U21 denizaltısının komutanlığına atanmıştır.

1. Dünya Savaşı'nın ilk dönemlerinde Hersing, önemli bir askerî başarıya imza atmıştır. 5 Şubat 1914 tarihinde İskoçya'nın doğu kıyısında bulunan Firth of Forth Körfezi'nde, St. Abb's Head açıklarında, komutasındaki U21 denizaltısı ile İngiliz kruvazörü HMS *Pathfinder*'ı torpido hücumuyla batırmıştır. HMS *Pathfinder*, 1. Dünya Savaşı sırasında bir denizaltı tarafından torpido ile batırılan ilk savaş gemilerinden biri olarak kabul edilmektedir [69].



Otto Hersing tarafından batırılan HMS *Pathfinder* [70].

Gemi, torpido isabetinin ardından yaklaşık beş dakika içerisinde batmış ve bu olay deniz harp tarihinde denizaltıların savaş gücünü gösteren önemli bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Bu başarısından dolayı Otto Hersing 2. sınıf Demir Haç nişanı ile ödüllendirilmiştir [71].



2. Sınıf Demir Haç madalyası [71].

Hersing, görev süresi boyunca komutanlığını yaptığı U21 denizaltısı ile 4'ü savaş gemisi olmak üzere toplam 40 gemiyi batırmış ve iki gemiye de ağır hasar vermiştir. Bu başarıları sayesinde 1. Dünya Savaşı'nın en etkili Alman denizaltı komutanlarından biri olarak kabul edilmektedir.

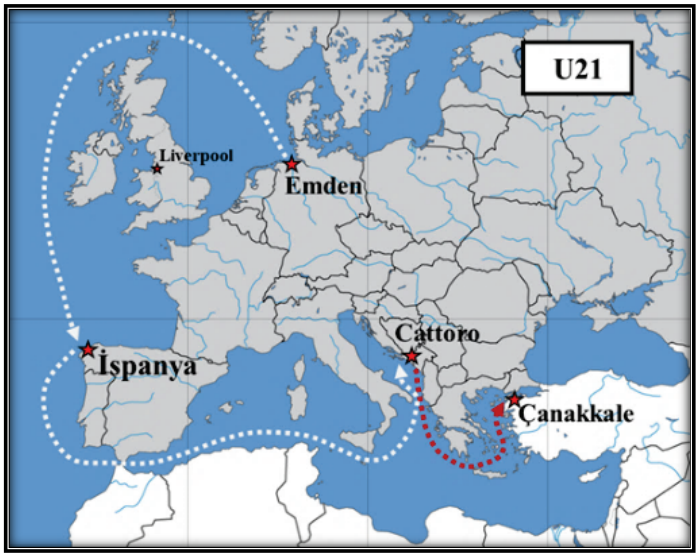
Savaşın ilerleyen dönemlerinde Hersing'in kariyeri yükselmeye devam etmiş ve 1918 yılında yarı filo komutanlığı görevine getirilmiştir. Savaşın ardından 1919 yılında Letonya'nın başkenti Riga'da görevlendirilmiş, 1920 yılında ise Reichsmarine bünyesinde hizmet etmeyi sürdürmüştür. 1924 yılında askerî görevinden ayrılan Hersing, kırsal bir bölgede yaşamayı tercih ederek çiftçilikle uğraşmıştır. Otto Hersing, 5 Temmuz 1960 günü Oldenburg'da hayatını kaybetmiştir.

3.3. U21 Denizaltısının Aldığı Görevler

U21 denizaltısının 1. Dünya Savaşı sırasında üstlendiği bazı görevler aşağıda kronolojik sıraya göre verilmiştir;

1915 yılının başlarında U21 denizaltısına, Çanakkale'de faaliyet gösteren İtilaf donanmasına karşı Osmanlı Devleti'ne destek sağlamak amacıyla Akdeniz'e intikal etme emri verilmiştir. Bu görevi yerine getirmek üzere U21 denizaltısı, 36 kişilik mürettebatıyla birlikte 25 Nisan 1915 tarihinde Almanya'dan büyük bir gizlilik içerisinde denize açılmıştır. Denizaltı, kendisine eşlik etmek üzere görevlendirilen bir yakıt tankeri ile birlikte yola çıkmıştır. İngiliz Kanalı'ndan geçmenin güvenli olmayacağını değerlendiren komutan Otto Hersing, Britanya Adaları'nın etrafını dolaşarak Akdeniz'e ulaşmayı tercih etmiştir.

Ancak seyir sırasında denizaltının yakıt ihtiyacını karşılamakla görevli tanker geminin motorlarında arıza meydana gelmiş ve bu nedenle U21 yoluna tek başına devam etmek zorunda kalmıştır. Denizaltı, yolculuğu sırasında İspanya kıyılarında yakıt takviyesi yaparak seyrine devam etmiştir. Zorlu hava ve deniz koşullarına rağmen yolculuğunu sürdüren U21, 13 Mayıs 1915 tarihinde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na ait Cattaro (Kotor) Deniz Üssü'ne ulaşmıştır. Denizaltı üsse ulaştığında yakıt deposunda yalnızca yarım ton yakıt kalmış durumdaydı. U21 denizaltısı, Cattaro'da yakıt ve yiyecek ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra 19 Mayıs 1915 tarihinde yeniden denize açılmış ve 22 Mayıs 1915 tarihinde Çanakkale önlerine ulaşmıştır. Otto Hersing ve mürettebatı, Alman sularından Çanakkale'ye kadar uzanan bu uzun yolculuk boyunca oldukça zorlu deniz ve hava koşullarıyla mücadele etmek zorunda kalmışlardı.



U21 denizaltısının, Emden, Cattoro ve Çanakkale yol güzergahı.

Çanakkale Savaşları sırasında Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya'nın U21 denizaltısını bölgeye göndermesi, savaşın deniz cephesinde önemli bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Otto Hersing komutasındaki U21 denizaltısı, Çanakkale'de İtilaf Devletleri donanmasına karşı yürütülen mücadelede etkili görevler üstlenmiş ve bu yönüyle savaşın seyrini İttifak Devletleri lehine etkileyen önemli unsurlardan biri olmuştur. U21'in Çanakkale'de gerçekleştirdiği faaliyetler, denizaltıların deniz harbindeki stratejik önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Bu bağlamda U21 denizaltısı, Çanakkale Savaşı'nın deniz cephesinde önemli bir rol oynamıştır.



Otto Hersing ve U21 denizaltının görselleri [72].

4. DENİZ SAVAŞLARI, HMS *MAJESTIC* VE U21

4.1. Savaş Süreci ve HMS *Majestic*

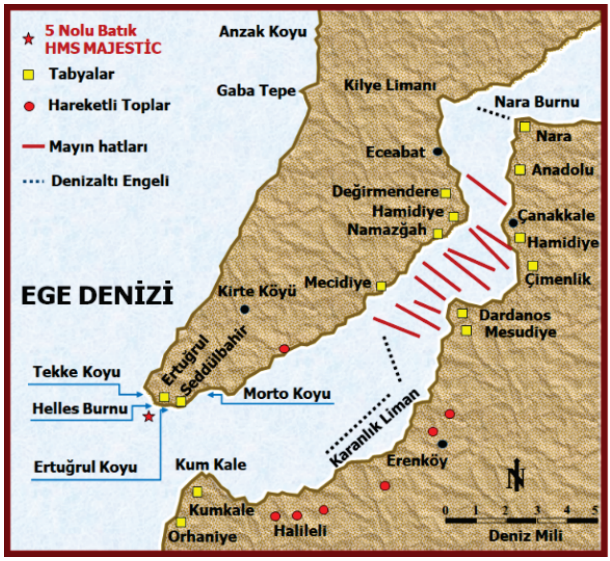
İtilaf Devletleri, Çanakkale'ye denizden ilk saldırılarını Seddülbahir ve Kumkale'ye Kasım 1914'de gerçekleştirmişlerdi [73]. Çanakkale Boğazı'nı geçmek ve planlarını gerçekleştirebilmek amacıyla, 3 muharebe gemisi, 4 torpidobot ve 7 mayın arama/tarama gemisi Çanakkale Boğazı'na doğru hareket etti. HMS *Majestic* muharebe gemisi ve diğer gemiler, 24 Şubat 1915 günü Çanakkale Boğazı'na ulaştı ve 26 Şubat 1915 sabahı Çanakkale Boğazı'ndaki Türk kıyı tahkimatını bombalamak amacıyla hazırlıklarını tamamladıktan sonra Bozcaada'dan (Tenedos) Çanakkale Boğazı'na doğru hareket ettiler.

İtilaf Devletlerinin filosu tarafından 25 Şubat 1915 günü Çanakkale Boğazı giriş tabyalarına büyük hasar verilmiş olması ve bazı tabyaların etkisiz hale getirilmiş olması, İtilaf Devletleri'ni umutlandırmıştı.

Bu gelişmeler üzerine İtilaf Devletleri yeni bir aşamanın planlarını yapmışlar ve uygulamaya koymuşlardır. Yeni plana göre, öncelikle İtilaf Devletleri filosu Çanakkale Boğazı'na giriş yapacak; Çanakkale Boğazı'nın orta hattının her iki yakasında bulunan tabyaları etkisiz hale getirecek ve denize dökülmüş mayınların temizlenmesi çalışmalarını başlatacaklardı. Öncelikli hedef Dardanos Tabyası'nın imha edilmesi idi ve bu görev HMS *Albion* ve HMS *Triumph* muharebe gemilerine verilmişti. Bu amaçla, torpidobotlar Seddülbahir ve Kumkale hattı yakınlarına ulaştılar.



(solda) HMS *Albion* [74] ve (sağda) HMS *Triumph* [75].



HMS *Majestic* Batığının Konumu, Helles Burnu, Morto Koyu, Mayın Hatları, Denizaltı Engelleri ve Kıyı Tabyaları [76].

Dardanos Tabyası'na kadar ilerleme görevini alan gemiler, her ihtimale karşı Boğaz girişinde yer alan diğer tabyaları da ateş altına aldılar. 26 Şubat 1915 günü ağır silahlar taşıyan HMS *Majestic*, HMS *Albion* ve HMS *Triumph* muharebe gemileri, sefer sırasında Çanakkale Boğazı'na giren ilk İtilaf Devletleri'ne ait gemilerdi. Bu plan kapsamında muharebe gemileri Çanakkale Boğazı'ndaki kaleleri ateş altına aldılar. Bu süreçte HMS *Majestic*, su kesiminin altından bir darbe almış olmasına rağmen tekrar harekâtlara devam etti ve 27 Şubat 1915 günü bölgedeki karakol görevini tamamladı. HMS *Majestic*, Kumkale'nin doğusundaki Menderes Köprüsü'nden doğuya doğru ilerleyen cephane yüklü bir deve kervanına ve daha sonra Orhaniye Tabyasına top ateşlerini sürdürdü. Aynı zamanda, mayın gemileri de Karanlık Liman'ı ateş altına almışlardı. Bu süreçte, HMS *Majestic*, Karanlık Liman'a girer girmez Halileli sırtlarını ateş altına aldı. Karşılıklı ateşler sonucunda HMS *Majestic* bordasından iki isabet daha aldığı için dönüşe başladı. Dönüş yolunda iken de tabyalara ateşlerini sürdürdü. Aynı zamanda, Halileli sırtlarındaki obüs bataryaları da HMS *Majestic*'i ateş altına aldılar. HMS *Majestic* dönüş sürecinde tabyalardan yapılan ateşlerden iki isabet daha alarak su almaya başlamıştı. Bu gelişmeleri takip eden Amiral de Robeck, gemiye geri çekilme emrini verdi. Şubat 1915'e kadar olan süreçte İtilaf kuvvetlerinin gerçekleştirdiği ilk saldırılar sonucunda, İtilaf Devletleri amaçlarına ulaşamamıştır. Saldırıları başarısız olan İtilaf devletleri güçleri geri çekilmek zorunda kaldı [6].



Amiral John de Robeck [77].

Bu gelişmeler sonucunda, Çanakkale Boğazı'ndaki İtilaf Devletleri'ne ait tüm gemiler, Seddülbahir-Kumkale hattına geri çekildi. Geri çekilme sürecinde Seddülbahir'deki havan toplarından gemilere ateş açıldı. Ateş hattında olan bazı torpidobotlar Seddülbahir-Kumkale hattında mahsur kalmışlardı. Bu süreçte, Türk topçusu 342 mermi ateşlemiş, beş şehit vermiş ve 14 askeri de yaralanmıştır [73].

HMS *Majestic*, 1 ve 3 Mart 1915 günlerinde devriye görevinde iken Boğaz'daki bazı kaleleri bombalayarak çıkarma kuvvetlerine destek oldu, daha sonra 8 Mart 1915 günü Mondros'a döndü ve 9 Mart 1915 günü ise Çanakkale Boğazı'nın girişinde devriye görevi yaparken Türk mevzilerini bombaladı. HMS *Majestic*, 10 Mart 1915 günü Bozcaada'ya geri döndü. Bu süreçte HMS *Majestic,* Dardanos Kalesi'ne ateş açtı ve ayrıca ormanda gizlenmiş Türk sahra toplarıyla karşılıklı çatışma sürecine girdi. Bu süreçte, kaleden açılan ateş sonucunda *Ocean* savaş gemisi önemli düzeyde hasar gördü ve iki kez gövdesinden ve dört kez başından vuruldu. HMS *Majestic*, bir ölü ve birkaç yaralı mürettebatla Tenedos'a (Bozcaada) geri dönmüştür [78].

HMS *Majestic*, 15-16 Mart 1915 günleri Çanakkale Boğazı açıklarında devriye gezisini sürdürdü ve 16 Mart 1915 günü tekrar Bozcaada'ya geri döndü. 18 Mart 1915 günü Çanakkale Boğazı'nı tek başına kendi gücüyle zorlamaya yönelik son girişimde bulunarak 22 Mart 1915 günü devriye görevine geri döndü. 28 Mart ve 14 Nisan 1915 günlerinde de tekrar Türk mevzilerini bombalamayı sürdürdü. HMS *Majestic* 26 Nisan 1915 günü erken saatlerde tekrar harekete geçerek sabah saat 06'da Türk tabyalarına ateş açtı. 27 Nisan 1915 günü tekrar Türk toplarıyla karşılıklı çatışmaya girdi ve her iki taraf da gün boyu ateş etmeyi sürdürdü. Bu süreçte Türk tarafından gerçekleştirilen ateşler sonucunda gemi yeni isabetler almış ve bu gelişmenin sonucunda 29 Nisan 1915 günü Gelibolu açıklarına demirlemiştir [78].

25 Mayıs 1915 günü Helles Burnu açıklarında karaya çıkan birlikleri destekleyen filolara komuta eden Amiral Nicholson'un amiral gemisi olarak atandı. Bu süreçte, Osmanlı tarafından gerçekleştirilen hava keşifleri, düşman gemilerinin mevkilerinin ve tahrip olup olmadıklarının saptanması için çok önemli görevler yapmışlardır.

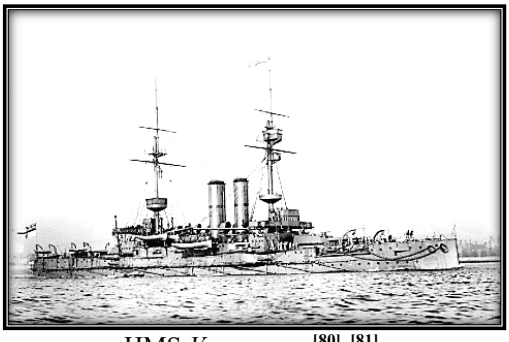
27 Mayıs 1915 günü Birinci Tayyare Bölüğü uçakları Seddülbahir bölgesindeki Cezayirli askerler ile Arıburnu cephesindeki Avustralyalı ve Yeni Zelandalı askerlere propaganda amaçlı bildiriler de atmıştır [6].



Birinci Tayyare Bölüğü uçaklarından biri [79].

4.2. Savaş Süreci ve U21 Denizaltısı

İtilaf muhripleri yarımada çevresinde karakol görevi icra etmeye başlamıştı. Özellikle denizaltıların bölgedeki varlıklarını tehlike olarak düşünüyorlardı. Bölgeye yeni gelen U21, kendini kıyı boyunca giderek gizledi ve ilk torpilini bölgedeki *Vengeance* muharebe gemisine atmış ancak isabet sağlayamamıştı.

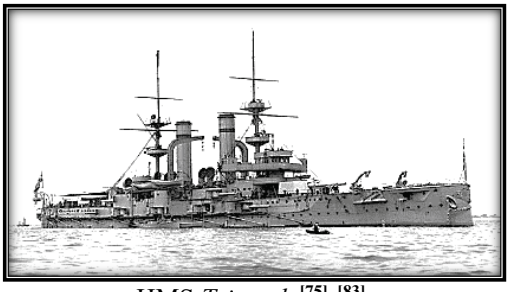


HMS *Vengeance* [80], [81].

U21 denizaltı komutanı Otto Hersing'in Çanakkale'deki ilk başarısı, 25 Mayıs 1915 günü Gaba Tepe açıklarında HMS *Triumph* muharebe gemisini batırmasıdır. Otto Hersing, aynı günün saat 12 civarında kıyıya yakın bir düşman savaş gemisinin varlığını fark etmişti. Bu gemi bir İngiliz muharebe gemisi olan HMS

Triumph'dı ve henüz U21'in bölgedeki varlığını fark edememişti. Ayrıca, kıyıdaki gözetleme birimlerinin yeterli olmadığını fark etmesinin ardından gizlenmek amacıyla periskopu içeri çekti ve hızlıca denizaltısını HMS *Triumph*'a doğru yönlendirdi. Yaklaşık 45 dakika sonra saldırıya geçmek amacıyla bulunduğu derinlikten 10 metre derinliğe kadar yükseldi. Sabah saatlerinde Türk siperlerine ateş eden İngiliz muharebe gemisi HMS *Triumph* öğle molası vermişti. Gemi, torpido koruma ağını sermiş durumda yaklaşık U21 denizaltısına 5-6 deniz mili mesafedeydi. HMS *Triumph* muharebe gemisinin personelinin hemen hemen tamamı üst güvertede güneşleniyordu. Yalnızca gözetleme postaları dürbünlerle etraftaki denizaltıların varlıklarını izliyorlardı. HMS *Triumph*'ın yaklaşık 1000 metre açığında ise bir destroyer güvenliği sağlıyordu. Muhrip bir ara U21 denizaltısına doğru hareketlendi. Destroyer U21'in üzerinden geçerken pervanelerinin dönüş sesleri denizaltı içinde duyuluyordu [82].

Periskoptan baktığında geminin yaklaşık 400 metre mesafede olduğu anlaşılıyordu. U21 hızla ileri gittikten sonra HMS *Triumph* 'a yaklaşık 200-300 metre mesafeye kadar yaklaştı ve birinci ve ikinci torpidolarını aynı anda fırlattı. İkinci torpil gerili olan anti-torpil ağlarına ve atışa hazır olan hafif toplarına rağmen bölgedeki HMS *Triumph* gemisine isabet etti. Gemi etrafına yerleştirilen anti-torpil ağından içeri giren torpilin patlaması sonrasında korkunç bir sarsıntı ve ses ortalığa yayıldı. Bu sırada deniz ortamında meydana gelen basınç farkından dolayı U21 denizaltısında büyük bir sarsıntı yaşanmış ve personel denizaltının içinde savrulmuştu. Kısa süre sonra personel toparlanarak denizaltının sistemlerini kontrol etti ve her şeyin normal olduğu gözlendikten sonra bölgeden hızla uzaklaştı. HMS *Triumph* yan yatarak, dokuz dakika içinde mavi sulara gömüldü [82].



HMS *Triumph* [75], [83].

On iki bin tonluk HMS *Triumph* sulara gömülürken Türkler, İngilizler ve Avustralyalılar siper savaşını bırakıp siperlerden çıkarak hemen önlerinde batmakta olan gemiyi izlemişlerdi. HMS *Triumph* birkaç dakika içinde batmış üç subay ve 20 mürettebat gemiyle birlikte Çanakkale sularına gömülmüştür. Bu süreçte bölgede bulunan U21 denizaltısının varlığını fark eden HMS *Chelmer* muhribi denizaltıya çarpma girişiminde bulunmuş olsa da bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır.



HMS *Chelmer* muhribi [84], [85].

HMS *Triumph* gemisinin batması komutan Otto Hersing ve mürettebatının moralini o kadar yükseltmişti ki, ikinci bir başarı daha elde etmeden, Çanakkale Boğazı'ndan içeri girmeyi istemiyorlardı. Almanlar, HMS *Triumph* 'ı batırmakla, sadece Çanakkale Savaşı'na katkıda bulunmamış aynı zamanda savaşın başlarında Uzak Doğu'da bir Alman sömürgesine bombardıman altına almış olan HMS *Triumph* gemisinden de bir intikam almış oldular. Bu gelişmelerden sonra İngiliz torpidobotları, HMS *Triumph* batarken, bir taraftan boğulmak üzere olan denizcileri denizden topluyorlar, diğer taraftan da bütün sahayı araştırarak düşmanı bulmak ve onu imha etmek istiyorlardı. Bunu tahmin eden Otto Hersing ortam kararıncaya kadar deniz yüzeyine çıkmadı. İngilizler, Türk savunmasına katılan U21 denizaltısının yaratabileceği yeni tehlikelere karşı koymak ve olası yeni bir kayba karşı tedbir almak amacı ile yeni planlamalar yapmışlardı. U21 suyun altından seyrederek yavaş yavaş Bozcaada'ya doğru yol aldı ve ancak gece yarısı su yüzeyine çıkabildi. O ana kadar yaklaşık 19 saattir deniz altında olan mürettebat rahat bir nefes alabilmişti. Komutan Otto Hersing bir yandan mürettebatının sevincine ortak olurken bir yandan da mürettebatı "Düşmanın yakınındayız, etrafımız İngilizlerle çevrili, dikkatli ve sessiz olun" diyerek ikaz etmişti. Otto Hersing bu geceyi de saklanarak geçirebilirsek ertesi gün yeni bir hedefe yönlenme planı yapabiliriz diye düşündü ve bu düşüncesini silah arkadaşları ile paylaştı. Tüm ekip heyecanla sabaha kadar çalışıp denizaltıyı yeni bir çatışmaya hazırladı. Otto Hersing denizaltısının akümülatörlerinin dolu ve diğer açılardan da yeni bir harekâta hazır olunduğunu düşünerek gece yola koyuldu ve Semadirek Adası civarına geldi. Çanakkale önlerine doğru ikinci defa yaklaşabilmek için buradan geçmek gerekirdi. Fakat düşman bu geçidi o kadar çok karakol gemisi ile tutmuştu ki Otto Hersing düşmana görünmemek için deniz tabanına sürtecek kadar derinlerde seyrederek karakol hattından başarıyla geçti.

4.3. HMS *Majestic*'in Batırılma Süreci

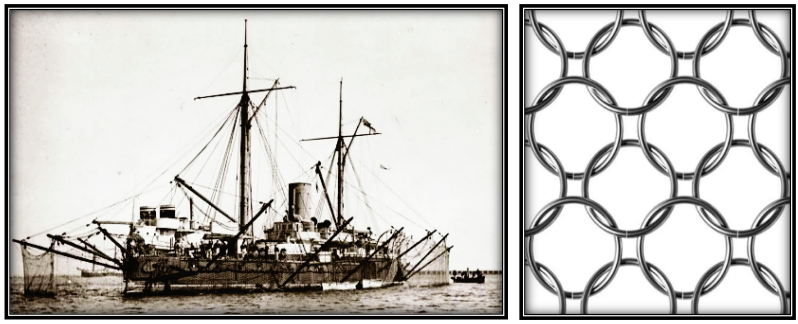
U21, HMS *Triumph* muharebe gemisini batırdıktan sonra yeni bir gemiyi daha batırma amacıyla, ertesi günü (26 Mayıs 1915) Semadirek adasında geceyi 40 m su altında geçirdikten sonra sabah saatlerinde ilerleyerek Seddülbahir'in en uç noktası olan İlyas (Mehmetçik) Burnu yakınlarına geldi. Daha sonra, denizaltı

rotasını daha güneyde olan Helles Burnu yönüne çevirdi. 27 Mayıs 1915 günü sabahı saat 05.30'da Çanakkale'nin güneyinde yer alan Helles Burnu'na yaklaşmış olacağını değerlendiren Otto Hersing, denizaltıyı deniz yüzeyine çıkarmak için yöneldi [73].

Su yüzeyine çıkan bir denizaltı için, su yüzeyinde herhangi bir düşman gemisiyle karşılaşıp karşılaşmayacağı konusu önemli bir sorundu. Çünkü yüzeye çıkan bir denizaltıyı fark etmek kısa bir süre sonra oldukça mümkündü. Bu bilinmezler karşısında mürettebat yükseliş sürecinde sessiz ve tedirgindi. Ortamda sadece makinelerin ve pervanenin çıkardığı ses vardı. Otto Hersing, denizaltı deniz yüzeyine on metre kala periskopu çıkardı ve Helles Burnu önlerinde bulunduklarını fark etti ve ardından çevrede bir tehlike olup olmadığını kontrol etti. Otto Hersing, kumsal kıyısında nakliye işlemlerinin gerçekleştirildiğini fark etti. Tam yol sahile yaklaştı ve birçok ticaret gemilerinin Seddülbahir'e eşya çıkardıklarını gördü. Bölgede çok sayıda ticaret gemisi bulunmasına karşın, bu gemileri koruyan herhangi bir savaş gemisi görememişti [73].

Otto Hersing yine de koruma gemilerinin bölgede bulunma olasılığını düşünerek yavaş yavaş denizaltısını koruma gemisi olabileceğini düşündüğü bir gemiye ateş edebileceği uygun bir konuma getirmişti. Çevreyi periskopuyla taramayı sürdüren Otto Hersing, gemiler arasında gri direkli HMS *Majestic*'in varlığını fark etti. Bu arada HMS *Majestic*, U21 denizaltısının bölgedeki varlığını fark edememiş ve her ihtimale karşı şayet vurulacak olursa kıyıya yakın bir konumda olmayı tercih ederek demirlemişti. Demirlemiş olan HMS *Majestic*'i birçok küçük devriye gemisi koruyordu. 26 Mayıs 1915 günü akşamı, U21 denizaltısı hiç olmazsa bir atış fırsatı yakalamak amacıyla bölgede devamlı hareket halindeydi. HMS *Majestic*, Teke Koyunda (W plajı) 400 metre mesafede demir atmış ve torpil koruma ağlarını germiş durumdaydı. *Poupée* adını taşıyan destroyer ve üç adet mayın tarama gemisi, HMS *Majestic*'in çok yakınlarında güvenliği sağlıyorlardı [86].

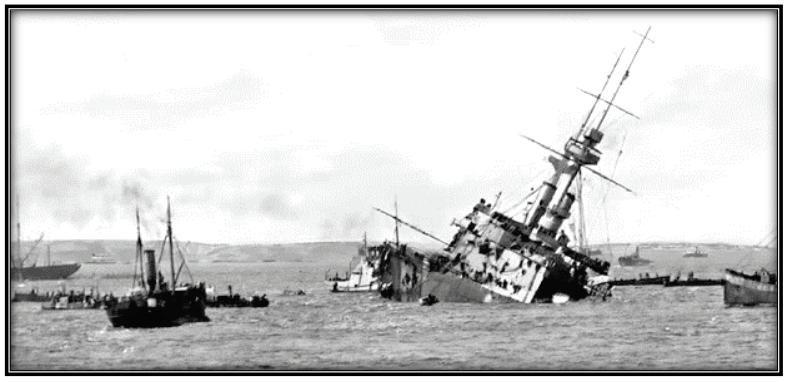
Otto Hersing heyecan içerisinde *Majestic* gemisinin konumu ile ilgili bilgiyi mürettebatla paylaşarak sessiz olunması uyarısında bulundu. Dikkatli ve uzun süren manevralar sonunda U21 denizaltısı diğer gemilerce fark edilmeden HMS *Majestic*'e 20 metre kadar yaklaşabilmişti. Uzun süre izleme ve kontrolden sonra 27 Mayıs 1915 günü saat 05.38 sularında 120^{o} lik bir açıyla U21 komutanı Otto Hersing tarafından HMS *Majestic*' in torpil koruyucu ağları arasındaki 20 metrelik boşluğa iki torpil atılmış ve HMS *Majestic* kazan dairesinden vurulmuştur [87]. HMS *Majestic*, isabet aldıktan ve yaralandıktan sonra bile ateş etmeyi sürdürmüştür [88].



Torpillere Karşı Koruma Ağlarıyla Çevrilmiş HMS *Hotspur* [89] ve Torpil Ağlarının Örgü Modeli.

Kısa bir süre sonra HMS *Majestic* gemisinden müthiş bir gürültü etrafa yayıldı ve gemi kazan dairesinden aldığı torpil etkisiyle iskele yönüne yattı ve yavaş yavaş sulara gömülmeye başladı. Mayın tarama gemileri ve diğer gemiler, gemiyi hızlıca terk eden denizcilerin büyük bir bölümünün kurtarılmasına yardımcı oldular [90]. Ancak geminin batışı sırasında gemi etrafında serili olan çelik ağlar birçok denizcinin kurtulamamasına neden olmuştur [91].

Otto Hersing periskopu hızlıca indirdi ve düşman tarafından görülmemek amacı ile ortamdan hızlıca uzaklaştı. HMS *Majestic* yan yatmış ve kısa süre içerisinde tamamıyla sulara gömülmüştü. Bu anda suyun üzerinde mürettebatı kurtarmaya gelen ufak çaptaki gemiler bulunuyordu.



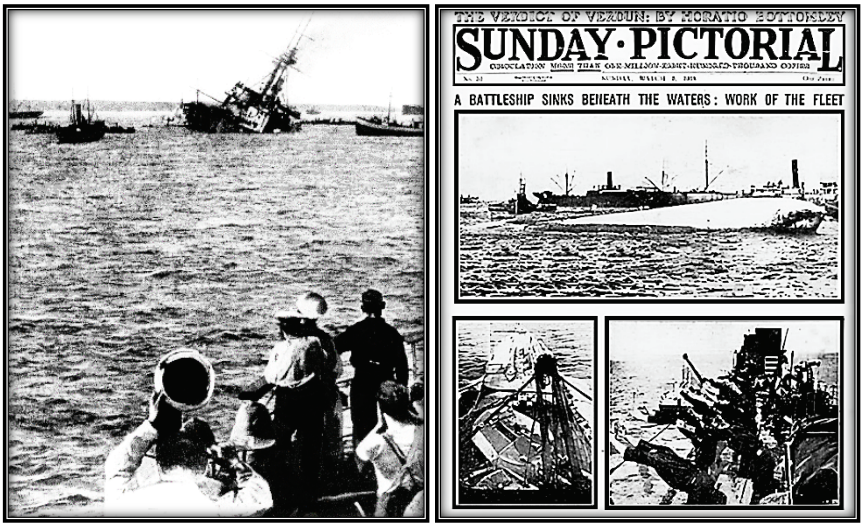
HMS *Majestic*'in Batışı [92].

Otto Hersing' in vurduğu savaş gemisi, İngiliz donanmasının en eski gemisi ve Amiral Nicholson'un sadece birkaç gün önce bayrağını taşıdığı HMS *Majestic* gemisiydi.



Amiral Nicholson'un gemiye biniş görseli [93].

27 Mayıs 1915 sabahı saat 07 civarında, Alman denizaltı U21'in Komutanı Otto Hersing, muhriplerin ve anti-torpil ağlarının arasından tek bir torpille vurmuştu. HMS *Majestic* limana doğru yönlenmeye başladı ve dokuz dakika içinde 16 m derinlikte alabora oldu ve 49 kişinin ölümüyle sonuçlandı. Direkleri deniz dibinin çamuruna çarptığı için aylarca görünür durumda kalmıştı. Çevredeki diğer gemiler ise, batışın yaratacağı deniz çalkantılarından etkilenmeyecek mesafede durarak batan gemiden suya atlayan askerleri kurtarmaya çalışıyorlardı. Personelden 40 asker hayatını kaybetmişti. HMS *Majestic*, U21 denizaltısının kırk sekiz saat içinde batırdığı ikinci büyük savaş gemisi olmuştur.



Batan HMS *Majestic* gemisine askerlerin vedası [94] ve Sunday Pictorial Gazetesinin HMS *Majestic*'in batışını duyurması [95].

Bu gelişmeden sonra, U21 denizaltısı güneydoğu yönlü akıntıyı kullanarak hızla bölgeyi terk etti. U21, 28 Mayıs 1915 günü çevrede dolaşarak Yunanistan kıyısı boyunca kuzeye ilerledi ve akşama doğru Boğaz yönünde Semadirek açıklarına ulaştı. Daha sonra Türk kuvvetleriyle bilgi alışverişi yapmak amacıyla güney yönünde yol alarak Bodrum açıklarına ulaştı ve bilgilendirilme sonunda Otto Hersing, 1 Haziran 1915 sabahı Bodrum'da dinlendikten ve yakıt aldıktan sonra Çanakkale'ye gitmek üzere demir aldı. 2 Haziran 1915 sabahı saat 09.00'da Çanakkale Boğazı'ndan içeri girdi. 4 Haziran 1915 günü, Çanakkale Limanı'na girdi ve daha sonra 5 Haziran'da İstanbul'a ulaştı ve Haliç'e girdi. U21 denizaltısının temel bakımları İstanbul'da yapıldı ve tüm ihtiyaçları karşılandı. Çanakkale Boğazı'ndan geçerek geri dönmeye hazır hale getirildi. 3 Temmuz 1915 günü *Yarhisar* gemisi eşliğinde İstanbul'dan ayrıldı. 5 Temmuz 1915 günü, bölgede devriyede olan U21 denizaltısı Fransız *Carthage* gemisini fark etmiş ve *Carthage* gemisini Helles Burnu'nda iken torpilleyerek birkaç dakika içinde batırmıştı.



Carthage (Kartaca) Gemisi [96].

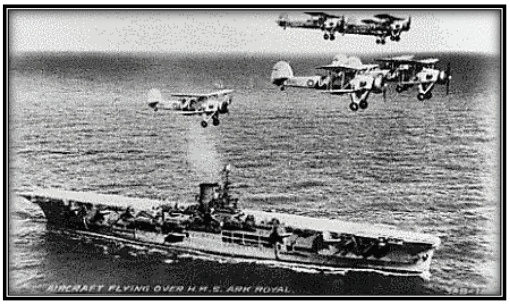
Kasım 1915'de, U21 denizaltısının ana üssü olan Avusturya'nın savaş limanındaki Pola Filotillası'na ulaşmak için İstanbul'dan ayrıldı ve uzun bir yolculuktan sonra Pola'ya ulaştı.



İstanbul, Pola Filotilla Hattı.

U21'in yapmış olduğu bu etkili ve isabetli saldırılar, ağır bombardıman altında olan ve ağır kayıplar vermiş olan Türk askerlerine rahat bir nefes aldırmıştır. Özellikle, HMS *Triumph*'dan sonra HMS *Majestic*'in de U21 tarafından batırılmış olması, İtilaf Devletleri arasında büyük bir endişe yaratmıştır [97].

U21 denizaltının bu iki büyük muharebe gemisini batırması, İtilaf Devletleri donanmasının çeşitli önlemler almasına neden olmuştur. HMS *Majestic*'le aynı sonun yaşanmaması adına, diğer tüm harp gemileri ile beraber "*Ark Royal*" uçak gemisi de Gökçeada'nın Aydıncık (Kefalos) Limanı'na sığınarak filoyu koruma görevi üstlenmişti.



Ark Royal uçak gemisi [98].

U21 denizaltısı Akdeniz'de bulunduğu süreçte Pula Filotillası'ndan Almanya'ya dönünceye kadar birçok görev almış ve bu görevler kapsamında birçok gemiyle çatışmaya girmiştir.



U21 Denizaltının Almanya'ya dönüşü.

Yıllar sonra evine dönen Otto Hersing komutasındaki U21, 1918 yılında cephe hizmetinden çekilmiş ve yeni denizaltı mürettebatları yetiştirilmesi amacıyla eğitim çalışmalarında kullanılmıştır. Savaş bittiğinde İttifak Devletleri'nin güçlü bir kolunu oluşturan Almanya 1. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmıştı. Bunun sonucunda Alman donanması İngiltere'ye teslim edilmiştir. Akdeniz ve Kuzey Denizi'nde faaliyet gösterdikten sonra 1919 yılında İngiltere'ye teslim edilen U21 daha sonra hurdaya ayrılmıştır. U21 denizaltısının hurdası 22 Şubat 1919 günü bir İngiliz römorkörünün yedeğinde çekilirken denizaltıyı çeken komutanın talimatıyla halatları kesilmiş ve batmaya terk edilmiştir. Savaştan sağ kurtulan denizaltı o noktada batmıştır. Denizaltının 22 Şubat 1919 günü 54° 19' N, 3° 42' E koordinatlarında Man Adası yakınlarında battığı bilinmektedir [61].



U21 Denizaltısının Man Adası rotası.

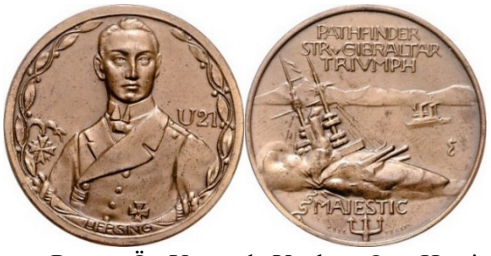


U21 Denizaltısının Battığı Nokta.

U21'e çok bağlı olan Otto Hersing, U21'in bu durumuna çok üzülmüştür ve geminin ardından "Sessizce, acılarından ve bu dünyadan kurtuldu ve bir daha dönüşü olmayan sessizliğin içine kaydı" ifadesini kullanmıştır [66]. Otto Hersing, bu başarılarından sonra en yüksek Alman askeri madalyası "Pour le Merite" madalyasına layık görüldü ve adına da bir hatıra parası bastırıldı.



Yüzbaşı Otto Hersing'in aldığı Pour le Merite Madalyası [99], [100].



Hatıra Parası; Ön Yüzünde Yüzbaşı Otto Hersing,
Arka yüzünde batırdığı HMS *Majestic* [101].

Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu da önemli katkılarından dolayı Otto Hersing'i Gelibolu Yıldızı madalyası ile onurlandırmıştır.



Yüzbaşı Otto Hersing'e verilen Gelibolu Yıldızı Madalyası [102].

Otto Hersing, denizaltı komutanı olarak 1914 yılından 1918 yılına kadar kariyeri boyunca dördü savaş gemisi olmak üzere tam 40 gemiyi batırdı ve 2 gemiye de ağır zarar verdi. 1885 yılında doğan, 1924 yılında donanmadan ayrılan Otto Hersing 1960 yılında yaşamını yitirmiştir [67].

5. BİR BATIK: HMS *MAJESTIC*

Günümüze değin, HMS *Majestic*'in batırılışı, batış süreci ve batış şekli, İtilaf ve İttifak Devletleri'nin askerleri ve Osmanlı halkının kıyıdan gözlemleri, çeşitli iletişim araçlarıyla aktarılmıştır. Ayrıca, tayyare birliğinin savaş sürecinde havadan gerçekleştirdiği gözlemleri ve geminin batma anına ait çekilmiş fotoğrafları, batış anının ve batış şeklinin yorumlanmasında uzun yıllar kullanılmıştır. Daha sonraları ise batığın deniz altındaki varlığı ve konumu gerek sünger avcılarının gözlemleri ve gerekse balıkçı ağlarının takılma noktalarıyla saptanmış ve yıllarca batık hakkında birbirinden farklı bilgiler paylaşılmıştır. HMS *Majestic* Batığının Dalış Turizmine Açılması Projesi kapsamında teknolojik gelişmelere paralel olarak gerek jeolojik, jeofizik, jeodezik ve gerekse de uzaktan algılama yöntemlerinin batığın araştırılmasında kullanılmasıyla, batık hakkında detaylı ve hassas bilgilere ulaşılmıştır. Günümüzde, Deniz Jeofiziği araştırmalarıyla elde edilen derinlik ve yandan taramalı sonar (SSS) görüntülerinin değerlendirilmesi sonucunda HMS *Majestic* batığının deniz tabanındaki konumu saptanmış ve batık hakkında birçok yeni bilgiye ulaşılmıştır.

Farklı dönemlerde batık alanı amatör ve profesyonel dalgıçların gözlemleriyle fotoğraflanmış, batığın zaman sürecinde tabandaki durumu detaylandırılmıştır. Batığın gerek izinli ve gerekse izinsiz olarak yağmalandığı ve değerli tüm parçalarının alındığı da dalgıçlar tarafından gözlenmiştir. Dalgıçların gözlemleri sonucunda HMS *Majestic*'e ait farklı ve yeni bilgilere ulaşıldı. Profesyonel dalgıçların batığı tespit edip ve fotoğraflaması sonucunda batığa ait elde edilen fotoğraflar, gemi planı ile karşılaştırmalı olarak yorumlanmış ve batık üzerindeki ve çevresindeki biyolojik canlı yaşam hakkında bilgilere ulaşılmıştır.

5.1. HMS *Majestic* Batığının Jeofizik Yöntemlerle Araştırılması

TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi (MAM) Çevre ve Temiz Üretim Enstitüsü'nce (ÇTÜ) merkeze bağlı R/V TÜBİTAK MARMARA araştırma gemisiyle gerçekleştirilen proje kapsamındaki deniz araştırmaları en güncel araştırmadır. Bu kapsamda elde edilen sayısal veriler görselleştirilmiş, yorumlanmış, raporlanmış ve yayınlanmıştır. Böylece proje kapsamında batığın konumu, yayılım alanı ve deniz tabanının morfolojik özellikleri detaylı bir şekilde saptanabilmiştir [69].



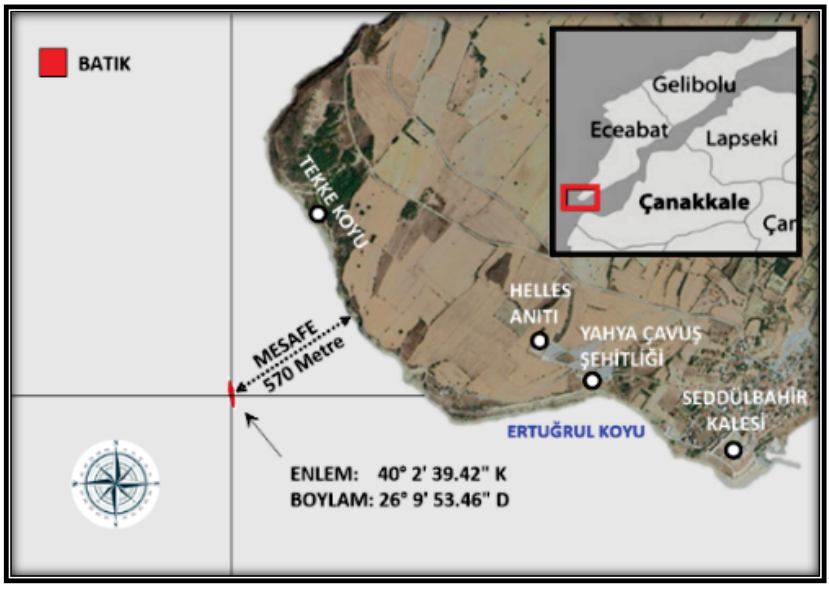
R/V Marmara Araştırma Gemisi [103].

Batığı modelleyebilmek ve sayısal değerlerini elde edebilmek amacıyla, batık bölgesi tabanına ait Çok Kanallı Derinlik Ölçer ve Yandan Taramalı Sonar verileri proje kapsamında toplanmıştır. Veri toplama sürecinde, araştırma gemisinin ve derinlikölçer sinyal dönüştürücüsünün (transdüserin) konumları, üç eksenli hassas Differential Küresel Konumlama Sistemi yardımıyla (DGPS) saptanmıştır.

Aynı zamanda deniz ortamındaki sesin yayılma hızı aralıklarla ölçülmüş ve elde edilen derinlik verilerinin konumu ve ölçüm hassasiyeti santimetre düzeyinde belirlenmiştir. HMS *Majestic* batığı ile ilgili TÜBİTAK-MAM tarafından elde edilmiş kapsamlı ve ilk sayılabilecek Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği araştırmaları sonucunda batığın görsel ve sayısal verileri oluşturulmuştur.

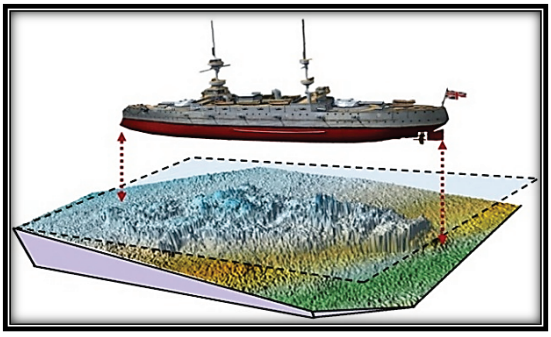
5.1.1. Batığın Konumlandırılması

Araştırma sonuçlarının bazı temel çıktıları hakkındaki görüşler paylaşılmadan önce, batığın deniz altındaki konumu, kıyıya olan uzaklığı ve koordinatları hesaplanmış ve aşağıdaki haritada verilmiştir. Hesaplamalar sonucunda geminin merkez noktasının günümüzde 40° 2’ 39.42” K Enleminde ve 26° 9’ 53.46” D Boylamında bulunduğu ve kıyıya en yakın noktasına olan mesafesinin 570 metre civarında olduğu saptanmıştır.



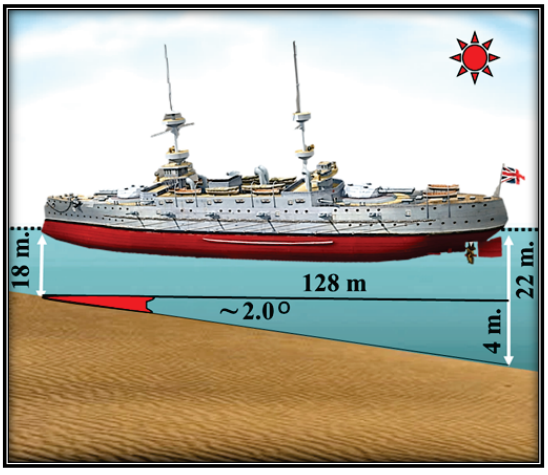
Batığın en yakın kıyıya olan uzaklığı ve koordinatları.

Çok kanallı derinlik verilerinden elde edilmiş bulunan kabartılmış (3B) gemi topoğrafyasının deniz tabanındaki uzanımı ile HMS *Majestic* maketi ilişkilendirilmiş ve aşağıda her iki görsel arasındaki ilişki, geminin baş ve kıç bölümlerinin günümüzde tabandaki uzanımının konumu ve deniz seviyesi aşağıdaki şekilde görselleştirilmiştir.



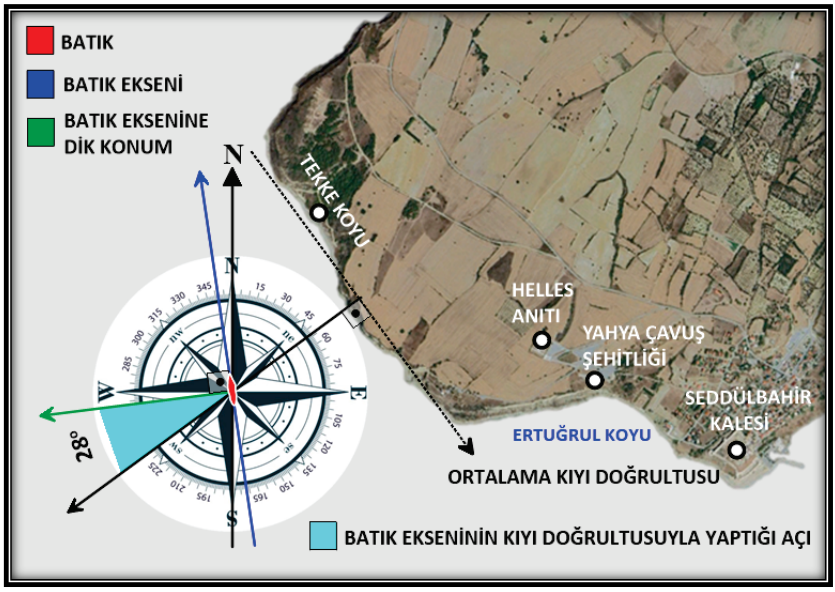
Kabartılmış taban topoğrafyası ile gemi maketinin ilişkilendirilmiş görseli.

Elde edilen koordinatlı işlenmiş derinlik verilerinin harita üzerine dökülmesi sonucunda HMS *Majestic* batığının başı yaklaşık 18 m su derinliğinde olmasına karşın kıç bölümünün 22 m su derinliğinde olduğu ve KB-GD yönünde uzandığı yaklaşık 2^{o} eğimli bir taban yüzeyinde uzandığı hesaplanmış ve aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



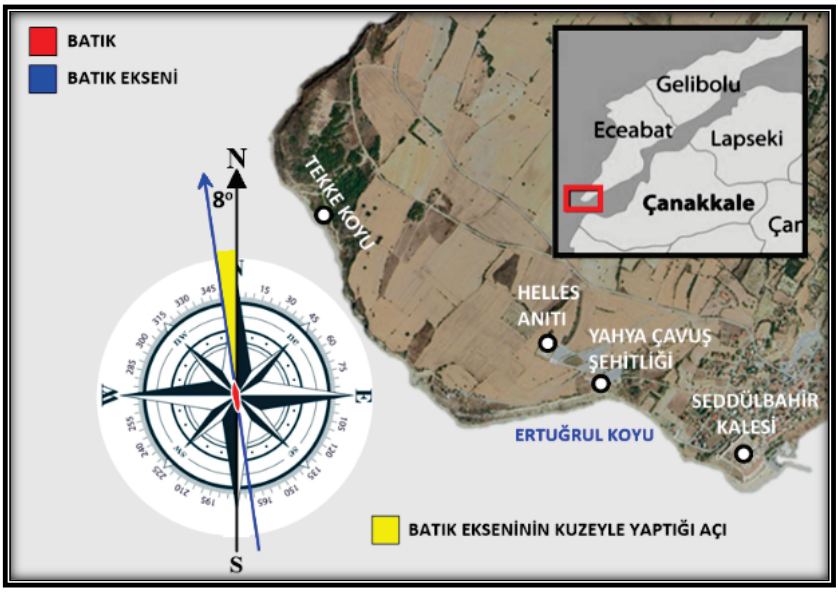
HMS *Majestic* batığının oturduğu taban derinlikleri.

Elde edilen batığın deniz tabanındaki görüntüsü aşağıda verilen haritada koordinatlı olarak konumlandırılmıştır. Batığın baş-kıç eksenine (boyuna) dik olan konumuyla kıyı doğrultusuna dik olan konumu arasındaki açının GB yönüne doğru yaklaşık 28^{o} olduğu hesaplanmıştır.



Batık ekseninin kıyı doğrultusuna dik ekseniyle yaptığı açının görseli.

Ayrıca aşağıdaki şekilde görüleceği gibi batığın baş-kıç ekseniyle Kuzey-Güney yönü karşılaştırıldığında gemi ekseninin KB yönüne doğru 8° lik bir açı yaptığı hesaplanmıştır.

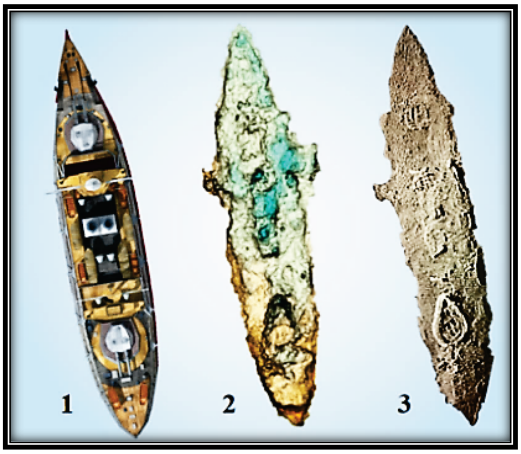


Batık ekseninin kuzeyle yaptığı açı.

HMS *Majestic*'in U21 denizaltısı tarafından torpillenmesi sonucunda iskele yönüne yan yatarak ve kıyıya yaklaşık dik konumda batmış olduğu gözlenmiş ve fotoğraflanmış olsa da geminin bugün için tabandaki konumunun bahsedildiği gibi olmadığı yapılan araştırmalar ve hesaplamalar sonucunda saptanmıştır. Gemi batmaya başladığında bölgede hakim olan kıyı boyu akıntısının etkisiyle yön değiştirmiş olabileceği düşünülmektedir. Geminin oturduğu taban topoğrafyası dikkate alındığında, eğimli bir yüzeye sahip olduğu anlaşılmaktadır (KB-GD). Baş tarafı daha sığ ve kara yönünde olan geminin önce baş tarafının deniz tabanına çarptığı daha sonra ise kıç tarafının tabana oturduğu sonucuna varılmıştır. İlk önce geminin başının tabana ilk hızıyla oturmasından dolayı geminin başı kıçına göre kalın ve yumuşak olduğu anlaşılan taban tortuluna gömülmüş olabileceği sonucuna varılmıştır.

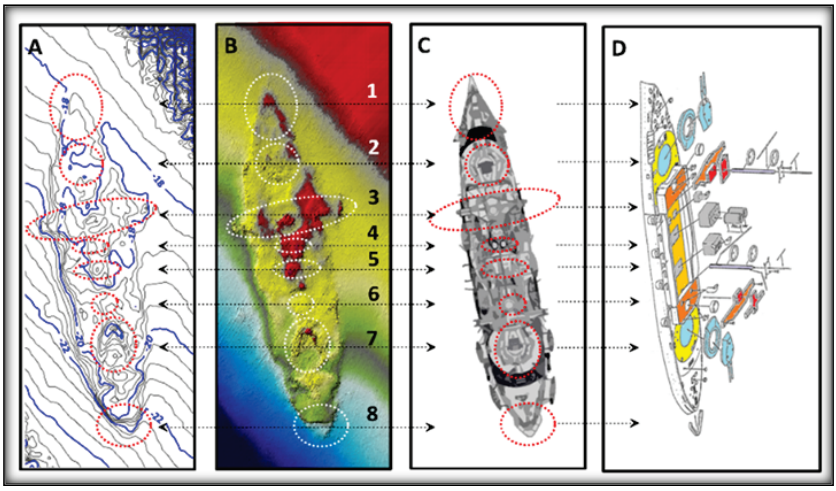
5.1.2. Batığın Jeofizik Verileriyle İlişkilendirilmesi

Araştırma sonucunda elde edilen 3 boyutlu taban topoğrafyasının, Yandan Taramalı Sonar mozaik görüntüsünün ve geminin plan çiziminin karşılaştırılmasıyla batığın HMS *Majestic*'e ait olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır. Bu üç farklı görüntü arasındaki yapısal ilişkiler aşağıda verilen şekilde açıkça gözlenebilmektedir. Özellikle batığa ait bu üç farklı görselin detaylı olarak incelenmesi sonucunda, gemi üzerinde bulunan birçok askeri ve seyir sistemlerine ait kalıntılar her üç görselde açıkça seçilebilmiş ve ilişkilendirilebilmiştir.



(1) Gemi planı, (2) Kabartılmış derinlik görseli ve
(3) Batığın Yandan Taramalı Sonar mozaiği. [69]

HMS *Majestic* batığından elde edilen jeofiziksel veriler ile batığa ait plan çizimi ve patlatılmış gemi modeli arasındaki benzerlikler aşağıdaki şekilde gösterildiği gibi ilişkilendirilmiştir.



HMS *Majestic*'e ait dört faklı görselin ilişkilendirilmesi. **A**: Eş derinlik eğrileri [69], **B**: Renklendirilmiş topoğrafik görseli [69], **C**: Geminin planı, **D**: Geminin patlatılmış modeli [104], [105].

Bu ilişkilendirme sonucunda, HMS *Majestic* batığının 8 farklı bölümüne ait benzerlikler net bir şekilde gözlenmiş ve aşağıda sıralanmıştır.

1 numaralı alanlar, geminin başını ve geometrisini temsil etmektedir.

2 numaralı alanlar, tüm görsellerde geminin baş kısmında yer alan ağır topun taban geometrisini ve yüzey morfolojisini temsil etmektedir.

3 numaralı alanlar, HMS *Majestic*'in ana direğini ve direkte yer alan iskele ve sancak fenerliklerine ve kaptan köşkünün bulunduğu alanlara karşılık geldiği düşünülmektedir.

4 numaralı alanlar, geminin orta kısmında yer alan çift bacasının yer aldığı ortamı temsil etmektedir.

5 numaralı alanlar, gemide cephanelerin güvertede depolandığı alanı temsil ettiği tahmin edilmektedir.

6 numaralı alanlar, geminin 2. direğinin bulunduğu noktayı temsil eder durumdadır.

7 numaralı alanlar, geminin kıçında yer alan top ve top platformunun özelliklerini temsil ettiği düşünülmektedir.

8 numaralı alanlar, geminin kıç geometrisi ve geminin kıç kısmında meydana gelen hasarı temsil eder durumdadır.

5.2. HMS *Majestic* Batığının Fotoğraflama Yöntemiyle Araştırılması

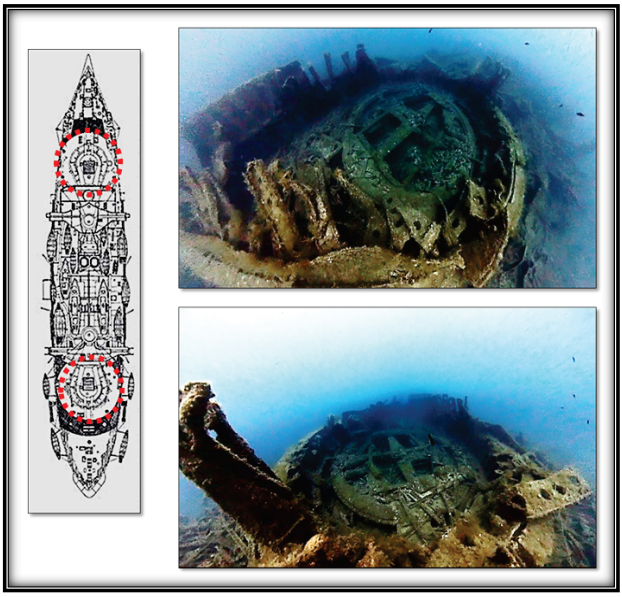
Farklı dönemlerde gerek balıkçıların gerekse araştırmacı dalgıçların gözlemleri sonucunda HMS *Majestic* batığının deniz tabanındaki varlığı, bulunduğu konumu ve günümüzdeki özellikleri tespit edilmiştir. Gerek jeofiziksel yöntemlerle batığın araştırılması gerekse profesyonel dalgıçların batığı fotoğraflaması sonucunda elde edilen detaylı bilgiler, batığın tabandaki durumu hakkında detaylı bilgilere ulaşılmasını sağlamıştır. Böylece, batık üzerindeki ve çevresindeki biyolojik yaşam hakkında detaylı bilgilere ulaşılabilmiştir. Bilindiği gibi özellikle günümüzde metal ağırlıklı ve modern savaş donanımına sahip gemilerin batıkları uzunca bir süre bulundukları taban tortullarını ve su kolonunu olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Araştırmacı dalgıçların elde ettiği bazı görüntüler, gemi modeliyle ilişkilendirilerek incelenmiş ve deniz tabanındaki, batık üzerindeki ve batık çevresindeki biyolojik yaşam hakkında da detaylı bilgilere ulaşılmıştır. Elde edilen gemi planları ve fotoğrafları birlikte yorumlanarak bazı bölgesel eşleştirmeler gerçekleştirilmiştir. Bu türden ilişkilendirmeler hem batığın korunması ve hem de dalış turizmi açısından önemlidir.

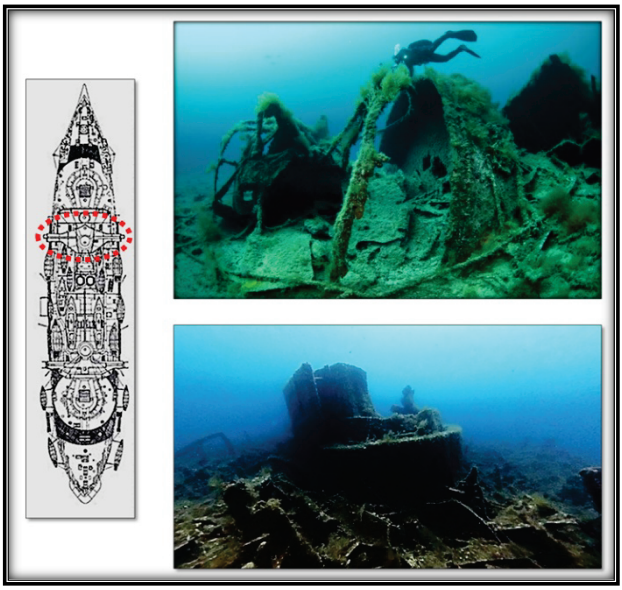
5.2.1. Batık Fotoğraflarının Batık Görseliyle Eşleştirilmesi

Bu bölümde batık fotoğrafları gemi modeliyle ilişkilendirilmiştir. Batık fotoğraflarının gemi modeliyle ilişkilendirilmesi, su altı arkeoloji araştırmalarında batığın ismini, yapısını, tipini, deniz tabanındaki konumunu, batığın yapısal özelliklerini, günümüzdeki durumunu ve batış nedenini anlamak için yapılan görsel ve teknik araştırmaları kapsamaktadır. Bu türden araştırmalar aynı zamanda batığın modelinin oluşturulmasında da kullanılabilmektedir. Bu süreç, fotoğraflardaki detayların batığın tarihsel ve fiziksel bütünlüğünün saptanmasına da olanak sağlar.

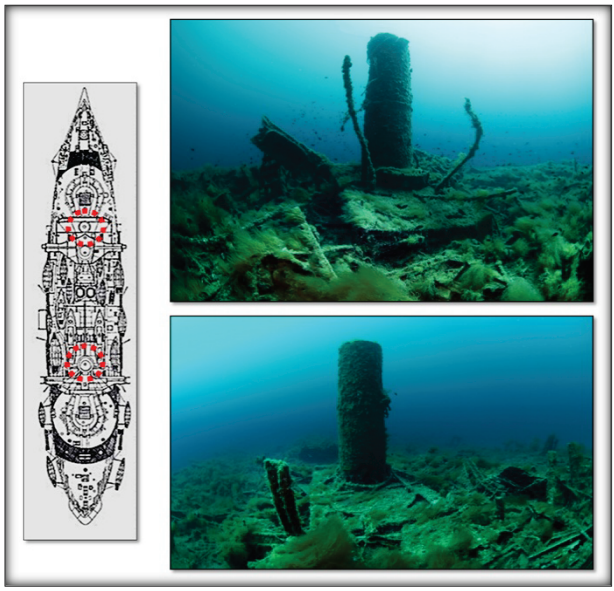
Fotoğraflardaki gövde yapısı, baş-kıç formları, direk yerleri ve güverte detayları, fotoğraflanan geminin durumunun saptanmasına referans oluşturmaktadır. Ayrıca, batık üzerindeki deformasyonlar, gövde bütünlüğü ve mevcut durumunun saptanmasını sağlar. Aşağıda Tahsin Ceylan ve Çetin Kedioğlu tarafından çekilen fotoğraflar gemi planı ile ilk kez bu çalışmada karşılaştırılmış ve aşağıdaki görsellerde verilmiştir.



HMS *Majestic* batığına ait görüntülerle batık plan görüntüsünün ilişkilendirilmesi. Baş ve kıç toplarının konumları. Fotoğraflar, Tahsin Ceylan ve Çetin Kedioğlu arşivinden alınmıştır.



HMS *Majestic* batığına ait görüntülerle batık plan görüntüsünün ilişkilendirilmesi. Geminin gözetleme platformu ve ana direğinin bağlantı konumu. Fotoğraflar: Tahsin Ceylan ve Çetin Kedioğlu arşivinden alınmıştır.



HMS *Majestic* batığına ait görüntülerle batık plan görüntüsünün ilişkilendirilmesi. Gemi direklerinin gemi gövdesiyle bağlantı konumları. Fotoğraflar: Tahsin Ceylan arşivinden alınmıştır.

5.2.2. Batığın Dalış Turizmine Kazandırılma Süreci

Çanakkale Boğazı'nda, 1. Dünya Savaşı sürecinde batırılan savaş gemilerinin dalış turizmine kazandırılması amacıyla başlatılan Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı Projesi, TÜBİTAK ve Tarihi Alan Başkanlığı arasında sağlanan protokol çerçevesinde tamamlanmıştır. Gerçekleştirilen araştırmalar sonucunda Kuzey Ege'de, 1. Dünya Savaşı sırasında batırılan HMS *Majestic* batığı çok yakın bir zamanda (2 Ekim 2021) dalış turizmine açılmıştır [106].

Dünyanın önemli dalış merkezlerinden biri olması planlanarak savaş batıklarının dalış turizmine kazandırılması son derece önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Savaş sürecinde batırılan *Ocean*, *Irresistible*, *Goliath* ve *Triumph* gibi diğer batıkların da su altı turizmine kazandırılması önemlidir. Böylece bu alanlarda savaşın deniz altında ve günümüze ulaşabilmiş kalıntıları kayıt altına alınabilecektir. Batıkların dalış turizmine kazandırılması, çok yönlü katkılar sağlayarak hem ekonomik hem de çevresel sürdürülebilirlik açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu tür alanlar, özellikle dalış etkinliklerine ilgi duyan yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekerek turizm açısından önem kazanacak ve böylece yerel ekonominin canlanmasına katkıda bulunacaktır. Batıkların kontrollü bir şekilde turizme açılması, tarihi mirasın ve su altı kültürel mirasının korunmasını ve bu alanlara yönelik toplumsal farkındalığı artıracaktır. Uygun yönetim ve koruma stratejileri ile desteklendiğinde, batıkların dalış

turizmine kazandırılması sürdürülebilir turizm anlayışı çerçevesinde önemli kazanımlar sağlayacaktır [107].

5.2.3. Batıkların Ekosistem ve Canlı Yaşam Üzerindeki Etkileri

1. ve 2. Dünya Savaşları sonrasında birçok denizde çok sayıda gemi ve uçak batığı bulunmaktadır. Bu kalıntıların deniz ekosistemine bölgesel olarak hem olumlu hem de olumsuz çok yönlü etkileri vardır [108].

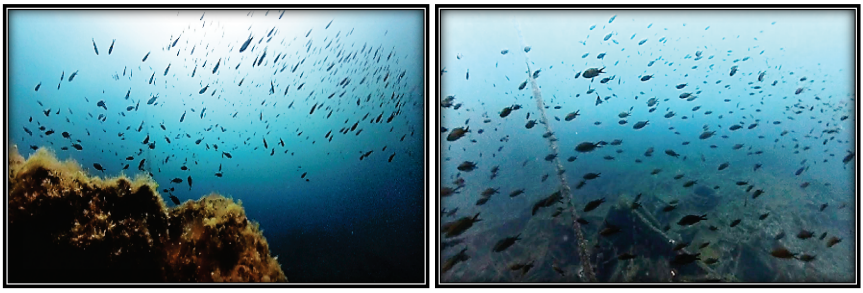
Gemi batıklarının yapay resif olarak kullanılmasının, deniz ekosistemlerini iyileştirdiği bilinmektedir. Batıklar, biyoçeşitliliği artıran ve balık popülasyonları için yeni barınma ve üreme alanları sağlayan ortamlardandır. Batıklar, deniz yaşamına yuva olurken, aynı zamanda dalış turizmini geliştirerek ekonomik katkı sağlar. Marmara ve Ege Denizlerinde yaklaşık 33 farklı canlı türüne ev sahipliği yaptığı düşünülen batıklar sürdürülebilir bir doğal ortam yaratmaktadırlar. HMS *Majestic* batığının kalıntılarının da yapay resif görevi görerek deniz tabanındaki ve su kolonundaki yaşamı olumlu yönde etkilediği bilinmektedir.

Kuzey Ege Denizi'ndeki batıkların, batmalarından günümüze kadar canlı gruplar tarafından yaşam alanı olarak kullanıldığı gözlenmiştir. Kuzey Ege batık alanlarında farklı dönemlerde gerçekleştirilmiş araştırmalar sonucunda yüksek miktarlarda sünger ve mercan türü çeşitliliğine rastlanmıştır. Özellikle *Majestic* gemisi batığında, toplam 24 farklı sünger türü tespit edilmiştir. Bunlardan *Pseudosuberites sulphureus*, Türkiye'nin Kuzey Ege kıyılarındaki batıklarda ilk kez gözlenmiştir [109].

Batıklarda en bol bulunan kabuklu süngerlerin, batığın yatay ve aydınlık yüzeylerini tercih ettiği gözlenmiş olmasına karşın koloni oluşturan bazı mercan türleri ise, *Majestic* batığının kısmen loş alanlarında yaygındır. Ayrıca, *Majestic* batık bölgesi nesli tükenmekte olan bazı mercan türlerinin yaşam alanı olmuştur [109].

Barselona ve Bern Sözleşmeleri 'ne göre tehdit altında bulunan türlerin batık alanında gözlendiği belirtilmiştir. *Majestic* Batığını önemli ve ekolojik olarak hassas kılan temel farklardan biri, nesli tehlike altında olan mercan türü *Cladocora caespitosa* için de bir yaşam alanı oluşturmasıdır [109].

Günümüzde HMS *Majestic* enkazı uzun zamandır deniz tabanında yattığı için üzerinde ve çevresinde habitat oluşturmuş durumdadır. Enkaz, geniş yüzeylere de sahip olduğu için mercanlara, süngerlere, kabuklulara önemli bir habitat yarattığı fotoğraflarda açıkça gözlenmektedir. Ayrıca fotoğraflarda balık kolonilerinin batıkta üreme, yuvalama gibi faaliyetler içerisinde olduğu araştırmacı dalgıçlar tarafından tespit edilmiştir [109].



HMS *Majestic* batığından bir görüntü, balık popülasyonu ve mercanlar.
Fotoğraflar, Çetin Kedioğlu arşivinden alınmıştır.

Bölge, avcılığa kapalı olduğu için koruma alanı yapısına ve çok zengin bir biyoçeşitliliğe sahiptir. Sadece balıklar değil, deniz kuşları da bu alanda beslenme faaliyetlerini sürdürmektedir [109].



HMS *Majestic* batığından bir görüntü ve kırmızı mercanlar.
Fotoğraflar, Tahsin Ceylan arşivinden alınmıştır.

Batık gemilerin yukarıda belirtilen olumlu özelliklerinin yanı sıra uzun yıllar boyunca bulunduğu ortamı kirleten zararlı maddeleri sızdırması olumsuz yönlerinden biridir. Özellikle bu batıklar savaş gemileriyse, çevresine ağır metaller ve patlayıcı kirletici maddeler yayabilmekte ve ekosistem üzerinde çeşitli riskler oluşturmaktadır. Özellikle gemilerde bulunan yakıt, ağır metaller ve diğer kirleticiler zamanla deniz ortamına sızarak su kalitesini olumsuz etkileyebilir ve canlılar için toksik etki yaratabilir. Batıklar her zaman yeni biyolojik üretim oluşturmaz; bazı durumlarda sadece mevcut türleri kendine çekerek ekosistem dengesinin bozulmasına neden olabilir. Diğer bir önemli risk ise istilacı türlerin batıklara tutunarak yayılımını hızlandırmasıdır.

SONUÇ

Bir Gemi Bir Denizaltı Bir Batık" başlıklı bu çalışma, 27 Mayıs 1915 tarihinde Çanakkale Deniz Savaşları sırasında Alman U21 denizaltısı tarafından batırılan Birleşik Krallık Kraliyet Donanması'na ait HMS *Majestic* muharebe gemisinin batırılma süreci ile günümüzdeki batık durumunu incelemektedir.

Araştırma; askeri tarih, deniz jeofiziği, su altı görüntüleme teknikleri ve deniz biyolojisi verilerini bir araya getiren disiplinler arası ve bütünleşik bir yaklaşım üzerine kurulmuştur. Çalışmada, HMS *Majestic* batığının konumsal özellikleri, denizaltı görüntüleme verileri, tarihsel kayıtlar ve jeofizik bulgular birlikte değerlendirilerek batığın geçmişten günümüze uzanan durumu bütüncül bir çerçevede ele alınmıştır. Böylece HMS *Majestic* batığına ait mevcut araştırmalara ek olarak, disiplinler arası ve teknik açıdan değerlendirilebilir bütünleşik veriler sunulması amaçlanmıştır.

Araştırmanın, Çanakkale Savaşları'nın deniz cephesine ilişkin teknik ve tarihsel bilgilerin birlikte değerlendirilmesine katkı sağlayacağı, ayrıca gelecekte gerçekleştirilecek batık araştırmaları için bilimsel bir referans niteliği taşıyacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

[1] https://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi, Erişim Tarihi: 22 Şubat 2026
[2] https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/2277351, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[3] https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Sava%C5%9F%C4%B1, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[4] Özsoy, E. & Altıok, H. (2016) A review of water fluxes across the Turkish Straits System. In: Özsoy E. et al. (Eds.), The Sea of Marmara – Marine Biodiversity, Fisheries, Conservation and Governance. Turkish Marine Research Foundation (TÜDAV) Publication, pp. 42–61.
[5] https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2074461, Erişim Tarihi: 1 Ocak 2026
[6] Cankut A ve Şimşek E (2015) Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi, 100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu (28-29 Nisan 2015 İstanbul). s: 129-149
[7] Melih YILDIZ (2022) Büyük Savaş Öncesi Isınan Sular: Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanma Yarışının Büyük Güç Rekabetine Etkileri. Doktora Öğrencisi, Sakarya Üniversitesi, Orta Doğu Enstitüsü. Akademik İncelemeler Dergisi. Cilt 17, Sayı 1. 167-182.
[8] https://tr.wikipedia.org/wiki/I._D%C3%BCnya_Sava%C5%9F%C4%B1, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2024
[9] Kutluk D (2023) HMS Majestic zırhlısı's historic actions and loss in Gallipoli Campaign In: Shipwrecks of the Gallipoli Campaign and Protection of Marine Biodiversity.(Ed. Öz, M.İ.). Turkish Marine Research Foundation (TUDAV) Publication no: 69, İstanbul, Türkiye. pp: 1-14
[10] https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0tilaf_Devletleri, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[11] 100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu. T.C. Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü. 28-29 Nisan 2015 İstanbul
[12] Edward J. Erickson, Ordered to Die (2015) A History of the Ottoman Army in the First World War. 20 Mart 2015 tarihinde Wayback Machine sitesinde arşivlendi., Westport, CT: Greenwood Publishing, ISBN 0-313-31516-7, sayfa 94-95
[13] https://www.npg.org.uk/collections/search/portrait/mw19871/John-Poyntz-Spencer-5th-Earl-Spencer, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[14] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_pre-dreadnought_battleships_of_the_Royal_Navy, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[15] Burt, R. A. (2013) İngiliz Savaş Gemileri 1889–1904. Barnsley: Seaforth Yayıncılık. ISBN 978-1-84832-173-1
[16] https://www.bbc.com/news/uk-england-cumbria-63227490, Erişim Tarihi: 23 Şubat 2026
[17] https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Barrow_Works_1890.jpg, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[18] Nevinson, Henry W (1918) The Dardanelles Campaign. Nisbet Co. Ltd. London. p: 429
[19] Kolay S, Taktak O, Karakaş S, Atabay M (2013) Derinlerden Yansımalar Çanakkale Batıkları. Vehbi Koç ve Ayhan Şahenk Vakıfları:283.
[20] https://picryl.com/media/majestic-class-battleships-hms-majestic-q39496-bf1dbf, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[21] https://www.yenicaggazetesi.com/alman-denizaltisi-tarafindan-batirilan-ingiliz-amiral-gemisi-hms-majestic-goruntulendi-564760h.htm, Erişim Tarihi: 21 Mart 2026
[22] https://it.m.wikipedia.org/wiki/File:Relief_Map_of_English_Channel.png, Erişim Tarihi: 27 Kasım 2024
[23] https://en.wikipedia.org/wiki/Majestic-class_battleship
[24] Gibbons, Tony (1983). Savaş Gemileri ve Savaş Kruvazörlerinin Eksiksiz Ansiklopedisi: 1860'tan günümüze dünyanın tüm başkent gemilerinin teknik dizini. Londra: Salamander Kitapları. ISBN 978-0-86101-142-1.
[25] https://naval-encyclopedia.com/ww1/uk/british-battleships.php, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[26] https://canakkaletarihialan.gov.tr/tr, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[27] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Majestic_zırhlısı_(1895), Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[28] MAJESTİC ZIRHLISI, pre-dreadnought, Majestic zırhlısı sınıfı (Aralık 1895; batırıldı; Çanakkale, 27 Mayıs 1915). Kaptan Henry F. G. Talbot, 3. Filo Devonport, Temmuz 1914-Mayıs 1915
[29] https://www.npg.org.uk/collections/search/person/mp76881/henry-fitzgerald-george-talbot, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026

[30] https://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/Henry_FitzRoy_George_Talbot, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[31] https://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/Royal_Navy_Captains_of_the_Great_War, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[32] https://www.naval-history.net/WW1NavyBritishAdmiraltyCaptains.htm, Erişim Tarihi: 23 Ekim 2026
[33] https://www.tradeshouselibrary.org/uploads/4/7/7/2/47723681/the_navy_list_april_1914.pdf, Erişim Tarihi: 4 Ekim 2025
[34] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Prince_George_(1895) Erişim Tarihi: 18 Mayıs 2026
[35] https://www.geliboluyuanlamak.com/68_canakkaledeki-en-basarili-alman-otto-hersing-ve-u-21-denizaltisi-ahmet-yurttakal.html
[36] Talbot Service Record. The National Archives. ADM 196/43/421. f. 421.
[37] https://www.aberdeenmedals.com/shop.php?code=23622, Erişim Tarihi: 9 Mayıs 2024
[38] https://www.gettyimages.com.au/photos/hms-blake Erişim Tarihi: 7 Ocak 2026
[39]https://www.mediastorehouse.com/fine-art-finder/schools/english-photographer/channel-squadron-anchor-off-forth-bridge-23063774.html, Erişim Tarihi: 4 Mart 2026
[40] https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-104447, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[41] https://picryl.com/media/hms-majestic-diamond-jubilee-1897-rmg-pu0296-4980b0, Erişim Tarihi: 4 Mart 2026
[42] https://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/Harry_Holdsworth_Rawson, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[43] https://navyhistory.au/admiral-sir-harry-rawson-gcb-gcmg/, Erişim Tarihi: 4 Mart 2026
[44] https://en.wikipedia.org/wiki/George_Egerton_%28Royal_Navy_officer%29, Erişim Tarihi: 4 Mart 2026
[45] https://en.wikipedia.org/wiki/Edward_Bradford_(Royal_Navy_officer), Erişim Tarihi: 5 Mart 2026
[46] https://en.wikipedia.org/wiki/Sir_Arthur_Wilson,_3rd_Baronet, Erişim Tarihi: 5 Mart 2026
[47] https://tr.wikipedia.org/wiki/Chatham_Tersanesi, Erişim Tarihi: 5 Kasım 2024
[48] https://www.istockphoto.com/id/vektor/ilustrasi-ukiran-antik-chatham-dockyard-gm690039530-127092945, Erişim Tarihi: 5 Mart 2026
[49] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Majestic_(1895), Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[50].https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/50/Royal_Navy_Battleship_HMS_Victorious%2C_postcard_c1915.jpg, Erişim Tarihi: 5 Mart 2026
[51] https://www.darabanth.com/en/288-Online-auction/288.0/Postcards/Warships~200057/HMS-Majestic-first-class-battleship~II1028805, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[52] https://tr.wikipedia.org/wiki/Nore, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[53] https://www.flickr.com/photos/radar666/3469609330/in/pool-lightships, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[54] Preston, Antony (1985). "Büyük Britanya ve İmparatorluk Kuvvetleri". Gardiner, Robert & Gray, Randal (ed.). Conway'in Tüm Dünyanın Savaş Gemileri 1906–1921. Annapolis: Deniz Enstitüsü Yayınları. s. 1–104. ISBN 978-0-87021-907-8
[55] https://tr.wikipedia.org/wiki/Britanya-M%C4%B1s%C4%B1r_Sudan%C4%B1, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[56] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Vivid_(1891), Erişim Tarihi: 25 Ekim 2024
[57] https://tr.wikipedia.org/wiki/HMS_Majestic_(1895), Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[58] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Swiftsure, Erişim Tarihi: 7 Kasın 2026
[59] Edeard Keble Chatterton (1935) Dardanelles Dilemma, Rich & Cowan, www.naval-military-press.com, p: 320
[60] http://www.oldcambrians.com/Nicholson.html, Erişim Tarihi: 27 Şubat 2024
[61] https://tr.wikipedia.org/wiki/SM_U-21, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[62] Yücel Özkorucu (2018) Çanakkale Muharebeleri Mayıs 1915 Değerlendirmelewri "U21 Macerası"
[63] https://www.gallipoli1915.de/u-21, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[64] https://numa.net/expeditions/u-21/, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026

[65] https://canakkalesavaslariansiklopedisi.com/content/u-21-denizaltisi/, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[66] O tto-Hersing (2015) Çanakkale Denizaltı Savaşı, İş Bankası Yayınları: 176, s: 133.
[67] https://it.wikipedia.org/wiki/Otto_Hersing, Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026
[68] https://sammlerschmiede.de/product_info.php?language=de&info=p602_u-boot-kriegsabzeichen-1918-kaiser-wilhelm-ii.html, Erişim Tarihi: 22 Ekim 2024
[69] Atlas-Tarih Dergisi (2021) Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı. Ekim Sayısı
[70] https://en.wikipedia.org/wiki/Pathfinder-class_cruiser, Erişim Tarihi: 7 Ocak 2026
[71] https://www.janusmezat.com/urun/6075432/ikinci-sinif-sovalye-haci-demir-hac-knight-s-cross-of-the-iron-cross-2nd-clas, Erişim Tarihi: 7 Ocak 2026
[72] https://www.turbosquid.com/3d-models/3d-model-of-u-21-submarine-german/926925, Erişim Tarihi: 12 Ocak 2026
[73] https://dergipark.org.tr/tr/pub/jss/article/257097?issue_id=24247, Erişim Tarihi: 29 Şubat 2024
[74] https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Albion_(1898).jpg, Erişim Tarihi: 29 Şubat 2024
[75] https://tr.wikipedia.org/wiki/HMS_Triumph_%281903%29, Erişim Tarihi: 7 Temmuz 2024
[76] https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:%C3%87anakkale_Deniz_Sava%C5%9Flar%C4%B1_tahkimat.svg, Erişim Tarihi: 7 Mart 2026
[77] https://tr.wikipedia.org/wiki/John_de_Robeck, Erişim Tarihi: 22 Ekim 2024
[78] Burt, R. A. (2013) [1988]. British Battleships 1889–1904. Barnsley: Seaforth Publishing. ISBN 978-1-84832-173-1
[79] İhsan Göymen (1969) Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı, Gnkur. Basımevi.
[80] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Vengeance_(1899), Erişim Tarihi: 22 Ekim 2024
[81] Corbett, Julian Stafford (1920). Naval Operations: To The Battle of the Falklands, December 1914. Vol. I. London: Longmans
[82] https://www.facebook.com/media/set/?set=a.155240597831941.27898.153587637997237&locale=tr_TR, Erişim Tarihi: 7 Mart 2026
[83] https://tr.wikipedia.org/wiki/HMS_Triumph_(1903), Erişim Tarihi: 7 Mart 2026
[84] https://cy.wikipedia.org/wiki/Delwedd:HMS_Chelmer_1943_IWM_FL_7968.jpg, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[85] https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Chelmer_(1904)
[86] https://canakkalemuharebeleri1915.com/genel/muharebe-alani-yer-isimleri/seddulbahir/260-tekke-koyu-w-beach, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[87] https://www.belgeseltarih.com/canakkalede-denizalti-savaslari-u21-ve-otto-hersing/ Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[88] Hermann Stegemanns (1917) Hermann Stegemanns Geschichte des Krieges, Stuttgart Deutsche Verlags-Anstalt, Geschichte des Krieges P: 708
[89] File:HMS Hotspur (1870).jpg - Wikimedia Commons
[90] Thomazi A, (1997) Çanakkale Deniz Savaşı. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları: 145. (Çevirmen, Işık H,)
[91] Depew, Albert N (1918) Gunner Depew, The Reilly, p: 312
[92] https://www.sozcu.com.tr/canakkale-carlik-rusya-sinin-hayallerini-geriletti-p30200, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[93] https://artsandculture.google.com/asset/british-rear-admiral-nicholson-survivor-of-HMS-Majestic zırhlısı/-QE_XkR7f4M4NA, Erişim Tarihi: 22 Ekim 2024
[94] https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Majestic zırhlısı_sinking_27_May_1915.jpg, Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2026
[95] https://www.alamy.com/stock-photo-1916-sunday-pictoriall-sinking-of-the-battleship-hms-majestic-105225646.html, Erişim Tarihi: 12 Ocak 2026
[96] https://t24.com.tr/haber/canakkalede-97-yil-once-batirilan-carthage-gemisinin-enkazi-bulundu,207910, Erişim Tarihi: 10 Ekim 2026
[97] https://www.instagram.com/remembergallipoli/reel/DKhvxZ7okje/?hl=en-gb, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[98] https://tr.wikipedia.org/wiki/HMS_Ark_Royal_%2891%29, Erişim Tarihi: 16 Şubat 2026
[99] https://www.bonhams.com/auction/22965/lot/207/pour-le-merite-blue-max-medal-awarded-to-german-flying-ace-robert-ritter-von-greim-8-october-1918-diameter-2in-5cm/, Erişim Tarihi: 7 Ocak 2026
[100] https://tr.wikipedia.org/wiki/Pour_le_M%C3%A9rite, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[101] https://tr.numista.com/444365, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026

[102] https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Gallipoli-star.jpg, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[103] https://mam.tubitak.gov.tr/tubitak-marmara-arastirma-gemisi-hizmetleri/, Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026
[104] https://nntmodell.com/en/Ships/Ship-Kits/Majestic zırhlısı-HMS-1895.html, Erişim Tarihi: 10 Ekim 2026
[105] https://nntmodell.com/en/Ships/Ship-Kits/Majestic-HMS-1895.html, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[106] https://www.gmka.gov.tr/haber/canakkale-bogazindaki-dalis-turizmi-icin-tarihi-imza-atildi, Erişim Tarihi: 14 Mart 2026
[107] https://turkdeniz.com/yenilmez-armadanin-batik-zirhlisi-ilk-ziyaret-edilecek-gemi-olacak, Erişim Tarihi: 1 Şubat 2026
[108] https://www.webtekno.com/batik-gemi-deniz-hasari-h129295.html Erişim Tarihi: 14 Mart 2026
[109] Evcen A, Özalp H.B (2023) Marine invertebrate fauna (Porifera, Anthozoa) and biodiversity status on the historically important wreck sites of HMS Majestic and Helles Barges (Northern Aegean coast of Türkiye) in Öz, M.İ. (Ed.) Shipwrecks of the Gallipoli Campaign and Protection of Marine Biodiversity. Turkish Marine Research Foundation (TÜDAV) Publication no: 69, 114pp. İstanbul, Türkiye

TÜRK
DENİZ
ARAŞTIRMALARI
VAKFI

ISBN: 978-975-8825-80-6