

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

II.DÜNYA SAVAŞI SÜRECİNDE TÜRK DONANMASINDAKİ GELİŞMELER

DOKTORA TEZİ

FERDİ UYANIKER

İSTANBUL 2019

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

II.DÜNYA SAVAŞI SÜRECİNDE TÜRK DONANMASINDAKİ GELİŞMELER

DOKTORA TEZİ

FERDİ UYANIKER

DOÇ.DR. ŞERAFETTİN CAN ERDEM

İSTANBUL 2019

MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Doktora öğrencisi Ferdi UYANIKER'in **II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler** konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı doktora tezi olarak oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Ş. Can ERDEM
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

Üye : Prof. Dr. Ahmet KANLIDERE
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

Üye : Prof. Dr. Bülent BAKAR
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

Üye : Prof. Dr. Işıl ÇAKAN HACİİBRAHİMOĞLU
Üniversitesi İstanbul Üniversitesi

Üye : Doç. Dr. Serkan TUNA
Üniversitesi İstanbul Üniversitesi


.....

.....

.....


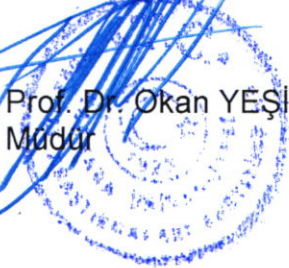
.....

.....

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu'nun 21.../.../2019 tarih ve 2019/23-05 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Okan YEŞİLOT
Müdür

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
ÖNSÖZ	IV
ÖZET	VI
ABSTRACT	VII
KISALTMALAR	VIII
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM: II.DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE ASKERİ BAHRİYEDEKİ FAALİYETLER	21
1. DONANMANIN İCRA ETTİĞİ EĞİTİM, DENETLEME, TATBİKAT VE MANEVRALAR	21
1.1. Donanmanın 1938 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	21
1.2. Donanmanın 1939 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Tatbikat Ve Manevralar	28
2. DONANMADAKİ FAALİYETLER	40
2.1. Boğazlar, Körfezler Ve Kıyılarda Yapılan Çalışmalar	40
2.2. Donanmanın Eksiklerinin Giderilmesi İçin Yapılan Faaliyetler	49
2.3. Kültürel Ve Sportif Alandaki Gelişmeler	66
3. DONANMADA ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ.....	70
4. TERSANELERİN DURUMU VE GÖLCÜK LİMAN VE TERSANE İNŞAATI ...	75
5. YAŞANAN KAZALAR.....	90
5.1. II.İnönü Denizaltısının Kazası	90
5.2. Yavuz Kruvazörünün İzmir Körfezi'ndeki Kazası	91
6. YABANCI ÜLKE DONANMA VE HEYETLERİ İLE OKUL GEMİLERİNİN ZİYARETLERİ	95
6.1. Yugoslavya Deniz Heyetinin Gezisi.....	95
6.2. Yugoslavya Harbiye Ve Bahriye Nazırının Gezisi.....	96
6.3. İngiliz Filosunun İstanbul Ve İzmir Ziyaretleri	97
6.4. İngiliz Askeri Heyetinin Çanakkale Ve İzmir Çevresinde Yaptığı İnceleme Gezisi	100
6.5. Romanya Okul Gemisi Mircea'nın Ziyareti	101
6.6. Yunanistan Okul Gemisi Aris'in Ziyareti.....	102
6.7. Mısır Donanmasına Ait Mahsura Yatının Ziyareti	103
İKİNCİ BÖLÜM: II.DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLAMASI VE BU SÜREÇTE ASKERİ BAHRİYEDEKİ MANEVRALAR	105
1. II.DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLAMASI VE TÜRKİYE'NİN SAVAŞA GİRİŞİ .	105
2. II.DÜNYA SAVAŞI BAŞINDA ÜLKELERİN ASKERİ DENİZ GÜCÜ	107
3. DONANMANIN İCRA ETTİĞİ EĞİTİM, DENETLEME, TATBİKAT VE MANEVRALAR	110
3.1. Donanmanın 1940 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	110

3.2. Donanmanın 1941 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	120
3.3. Donanmanın 1942 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	143
3.4. Donanmanın 1943 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	160
3.5. Donanmanın 1944 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	172
3.6. Donanmanın 1945 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar	191
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: İLDÜNYA SAVAŞI SÜRECİNDE ASKERİ BAHİRİYEDEKİ FAALİYETLER.....	217
1. DONANMADAKİ FAALİYETLER	217
1.1. Ticaret Gemilerinin Askeri Gemiye Dönüştürülmesi Yönünde Yapılan Çalışmalar	218
1.2. Deniz Silah Ve Cephaneleriyle Deniz Müzesinin Anadolu'nun İçlerine Nakledilme Çalışmaları	231
1.3. Donanmanın Haberleşme Durumu	239
1.4. Boğazlar, Körfezler Ve Kıyılarda Yapılan Çalışmalar	247
1.5. II.Dünya Savaşı Sürecinde Kıyılarda Yaşanan Olaylar	284
1.6. Sahillere Vuran Serseri Mayınların İmhası	291
1.7. Türkiye'ye Sığınan/El Konulan Yabancı Ülke Gemileri.....	298
1.8. Yüksek Denizcilik Okulu Öğrencilerine Verilen Askerlik Dersleri/Stajları .	313
1.9. Kültür, Spor, Adli Ve Sağlık Alanındaki Gelişmeler	314
1.10. Donanmanın Eksiklerinin Giderilmesi İçin Yapılan Faaliyetler	331
1.11. Donanmada Alınan Güvenlik Önlemleri	364
1.12. Donanmada Uygulanan Tasarruf Tedbirleri	376
1.13. Yabancı Ülkelerden Türkiye'ye Gelen Askeri Malzemeler	383
1.13.1. İngiltere'den Gelen Askeri Malzemeler	384
1.13.2. Almanya'dan Gelen Askeri Malzemeler	395
1.13.3. Amerika'dan Gelen Askeri Malzemeler	396
2. YAŞANAN KAZALAR VE GEMİ KAYIPLARI.....	398
2.1. Refah Şilebi Faciası	398
2.2. Atılay Denizaltısının Kaybı	401
2.3. Gemiler Ve Limanlarda Yaşanan Yangınlar	405
2.4. Berk Torpido Kruvazörünün Mecidiye Kruvazörüne Çarpması	408
2.5. Akın Römkörünün Pervanesinin Mania Ağlarına Takılması	411
2.6. Zafer Muhribinin Karaya Oturması	412
2.7. Bandırma'da Demirli Donanma Gemilerinin Fırtına Nedeniyle Yaşadığı Kazalar	414

2.8. Kemalreis Gambotunun Torpido Atış Tatbikatında Yara Alması	417
2.9. II. İnönü Denizaltısının Batma Tehlikesi Geçirmesi	418
2.10. Yavuz Kruvazörünün Mermisinin Aksaray'a Düşmesi	420
2.11. Saldıray Denizaltısına Su Girmesi Hadisesi Ve Bataryasındaki İnfilak.....	421
2.12. Karadeniz Boğazındaki Manialara Çarpan Rus Gemisi	423
2.13. Çamur Dubasının Tarak Dubasına Çarpması	424
2.14. Diğer Olaylar	425
3. İNGİLİZ FİLOSUNUN, İNGİLİZ ASKERİ HEYETİNİN VE DENİZ ATAŞESİNİN DONANMA ZİYARET VE İNCELEMELERİ	430
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRK DENİZ KUVVETLERİNDE SAVAŞ GEMİSİ ALIM FAALİYETLERİ	434
1. ALMANYA'DAN ALINAN GEMİLER	434
2. İNGİLTERE'DEN ALINAN GEMİLER	453
3. TÜRK TERSANELERİNDE İNŞA EDİLEN GEMİLER	484
BEŞİNCİ BÖLÜM: TÜRK DENİZ KUVVETLERİNDEKİ EĞİTİM FAALİYETLERİ	490
1. DENİZ HARP OKULU VE LİSESİ EĞİTİM FAALİYETLERİ	490
2. DENİZ GEDİKLİ ERBAŞ ORTAOKULU EĞİTİM FAALİYETLERİ	503
3. DENİZ HARP AKADEMİSİ EĞİTİM FAALİYETLERİ	513
4. YURT İÇİ VE YURT DIŞI KURSLARI	522
4.1. Yurt İçi Kursları	522
4.2. Yurt Dışı Kursları	531
SONUÇ	535
KAYNAKÇA	543
EKLER	558
ÖZGEÇMİŞ	568

ÖNSÖZ

Türk Donanmasının II.Dünya Savaşı yıllarını kapsayan “II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler” adlı bu çalışma, Türklerde denizcilik faaliyetleri ile Cumhuriyetin ilanından hemen önceki periyottan başlamak üzere, 1949 yılında kurulan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına kadar ki askeri bahriyenin teşkilat yapısının değerlendirildiği giriş bölümü dışında, beş ana başlık altında incelendi.

Birinci bölümde; II.Dünya Savaşı öncesinde askeri bahriyedeki faaliyetler ele alındı. Bu noktada adı geçen süreçteki tüm tatbikat, denetleme ve manevralar, boğazlar, körfezler ve kıyılarda yapılan çalışmalar, kültürel ve sportif alandaki gelişmeler, Donanmanın eksiklerinin giderilmesi için yapılan faaliyetler, Donanmada alınan güvenlik önlemleri, tersanelerin durumu, Gölcük liman ve tersane inşaatı, yabancı ülke Donanma ve heyetleri ile okul gemilerinin ziyaretleri ve yaşanan kazalar ile gemi kayıpları konuları ele alındı.

İkinci bölümde; II.Dünya Savaşı'nın başlaması ve bu süreçte askeri bahriyede icra edilen manevralar konuları değerlendirildikten sonra üçüncü bölümde, Donanmanın savaş sürecindeki tüm faaliyetleri ile yaşanan kazalar ve gemi kayıpları ve İngiliz filosunun, İngiliz askeri heyetinin ve deniz ataşesinin Türk Donanmasına yaptığı ziyaret konuları üzerinde duruldu.

Dördüncü bölümde; Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki savaş gemisi alım faaliyetleri açıklandı. Bu periyotta Almanya'dan ve İngiltere'den alınan savaş gemileri ile Türk tersanelerinde inşa edilen gemiler konuları aydınlatılmaya çalışıldı.

Son bölüm olan beşinci bölümde ise Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki eğitim faaliyetleri değerlendirildi. Bu bölümde Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Deniz Astsubay Hazırlama Okulu ve Deniz Harp Akademisindeki eğitim öğretim faaliyetlerinin yanı sıra Donanma personeline yurt içi ve yurt dışında verilen çeşitli kurslar hakkında bilgiler verildi.

Çalışmanın oluşmasında ağırlıklı olarak kullanılan belgeler, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının Cumhuriyet dönemi belgelerinin bulunduğu Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğünden temin edildi. Ancak arşivde çalışmak üzere alınan özel izin, sadece belgeleri inceleme imkanı tanıyordu. Bu nedenle arşiv belgelerinden dijital kopya alınamadı ve “Ekler” kısmına da araştırmaya büyük bir değer katacağı muhakkak olan belgeler konulamadı. Ayrıca çalışma için; Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığına bağlı Deniz Tarihi Arşivi, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı

Arşivi, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı ve Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivinden de yararlandı. Bu arşivlerden yararlanması noktasında gerekli resmi izinleri veren görevliler ile arşiv personeline sağladıkları kolaylıklar dolayısıyla teşekkür ederim.

İlaveten, çalışmalarım sırasında hayata gözlerini yuman sevgili anneme ve bunun yanında kıymetli babama sonsuz teşekkür ederim. Ayrıca araştırmalarım süresince kendisini ihmal etsem de bir an olsun beni desteklemekten vazgeçmeyen hayat arkadaşım Pınar'a, enstitüye ilerleme raporlarımı götürmekten bıkmayan sevgili Nursel'e, kardeşim Ferhat'a ve minik yeğenim Ülkü'ye en içten sevgilerimi sunarım. Öte yandan, ilkokuldan doktora çalışmamı tamamladığım güne kadar üzerimde emeği olan tüm öğretmenlerime saygılarımı sunarım. Bunun yanı sıra bana sağladığı rahat çalışma ortamı ve değerli katkılarıyla çalışmamın bilimselliğini artıran kıymetli tez danışmanım Doç. Dr. Şerafettin Can Erdem başta olmak üzere, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Cumhuriyet Tarihi Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu'na, değerli öğretim elemanları Prof. Dr. Bülent Bakar'a, Doç. Dr. Ali Satan'a ve Dr. Öğr. Üyesi Ali Karaca ile yüksek lisans tez danışmanım Prof. Dr. Vahdettin Engin'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ferdi UYANIKER

Karamürsel, 2019.

ÖZET

Türk Donanmasının II.Dünya Savaşı yıllarını kapsayan “II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler” adlı bu çalışmada, savaşın başlamasından önceki yıl olan 1938 yılından itibaren, savaşın bitiş yılı olan 1945 yılı dahil olmak üzere, Türk Donanmasında görülen tüm gelişmeler değerlendirildi. Çalışmanın en önemli özelliği; daha önce akademik bir çerçevede ve arşiv belgelerine dayalı bir şekilde ele alınmayan II.Dünya Savaşı yıllarında Türk Donanmasındaki faaliyetleri, akademik bir bakışla, bilimsel bir şekilde ele almasıdır. Bu anlamda alanındaki ilk çalışma olma özelliğine sahiptir.

Çalışmada ele alınan konular; Cumhuriyetin ilanından hemen önceki periyottan başlamak üzere 1949 yılında kurulan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına kadarki askeri bahriyenin teşkilat yapısı, II.Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasındaki tüm tatbikat, denetleme ve manevralar, boğazlar, körfezler ve kıyılarda yapılan çalışmalar, kültürel ve sportif alandaki gelişmeler, Donanmanın eksiklerinin giderilmesi için yapılan faaliyetler, Donanmada alınan güvenlik önlemleri, tersanelerin durumu, Gölçük liman ve tersane inşaatı, yabancı ülke Donanma ve heyetleri ile okul gemilerinin ziyaretleri, yaşanan kazalar ve gemi kayıpları, Türk Deniz Kuvvetleri’ndeki savaş gemisi alım faaliyetleri, Türk tersanelerinde inşa edilen gemiler ve Türk Deniz Kuvvetleri’ndeki eğitim faaliyetleri ile Donanma personeline yurt içi ve yurt dışında verilen çeşitli kurslar oldu.

ABSTRACT

This doctoral dissertation entitled, “Developments in the Turkish Navy during World War II”, aims to document and evaluate all developments in Turkish Navy, starting from 1938; one year prior to World War II, to 1945; the end of the war. This research contributes to the field by providing archive documents of the Turkish Navy which has not been revealed before. Therefore, it can be suggested that this dissertation can be considered as exclusive regarding the archive documents used and the discussions about developments in Turkish Navy from an academic and scientific perspective.

The scope of this dissertation includes organizational structure of the Turkish Navy, all the military drills and practices in the Dardanelles and along the Turkish shores and gulfs before the Second World War, maneuvers, cultural and sportive activities, and activities to compensate deficiencies and precautions taken by the Navy, conditions of the shipyards, construction of Gölcük shipyard and port, Naval committees and ship visits, accidents and ship loss, ships purchased and constructed in Turkish shipyards as well as training activities and local and abroad courses designed for the Navy staff encompassing the period just before the announcement of the Republic and 1949, and the establishment of Turkish Naval Forces.

KISALTMALAR

a.g.a.	: Adı geçen ansiklopedi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.s.	: Adı geçen sözlük
a.g.t.	: Adı geçen tez
AIİTABD.	: Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı
ATASE	: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi
BDMA.	: Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi
bkz.	: Bakınız
BTKGJ.	: Berk Torpido Kruvazörü Gemi Jurnalı
C.	: Cilt
CDAB.	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
Çev.	: Çeviren
D.	: Dosya
Der.	: Derleyen
DHGJ.	: Doğan Hücumbotu Gemi Jurnalı
DKDTA.	: Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi
Dmb.	: Deniz Müsteşarlığı Bölümü
DMGJ.	: Demirhisar Muhribi Gemi Jurnalı
Dosn.	: Dosya No
Ed.	: Editör
EHGGJ.	: Etrüsk Hastane Gemisi Gemi Jurnalı
Fhn.	: Fihrist No
Fn.	: Fon No
Gjb.	: Gemi Journalleri Bölümü
Gmn.	: Gömlek No
GYGGJ.	: Gölcük Yağ Gemisi Gemi Jurnalı
Haz.	: Hazırlayan
İDHK.	: İkinci Dünya Harbi Klasörü
İİDGJ.	: İkinci İnönü Denizaltısı Gemi Jurnalı
KKGGJ.	: Kanarya Kömür Gemisi Gemi Jurnalı
Kln.	: Klasör No

KMGJ.	: Kocatepe Muhribi Gemi Jurnalı
KN.	: Kanun No
KT.	: Kabul Tarihi
Ktn.	: Kutu No
Kytn.	: Kayıt No
LDGAM.	: Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü
MHGJ.	: Martı Hücumbotu Gemi Jurnalı
NMGJ.	: Nusret Mayın Gemisi Gemi Jurnalı
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SMGGJ.	: Selanik Mayın Gemisi Gemi Jurnalı
Sn.	: Sıra No
T.	: Tarihi
TÇDEEB.	: Tasnif Çalışması Devam Eden Evraklar Bölümü
Teeb.	: Tasnif Edilmemiş Evraklar Bölümü
TMGJ.	: Tınaztepe Muhribi Gemi Jurnalı
Trhz.	: Tarihsiz
vb.	: Ve benzerleri
Yay.	: Yayınları
YKGJ.	: Yavuz Kruvazörü Gemi Jurnalı
YT.	: Yayın Tarihi
ZMGJ.	: Zafer Muhribi Gemi Jurnalı

GİRİŞ

Denizler tarihin her döneminde farklı uygarlıkları birbirine yakınlaştıran, sosyal, kültürel, iktisadi ve teknik konularda alış veriş gerçekleşmesini temin eden bir özelliğe sahip oldu.¹ İnsanoğlunun çeşitli araçlarla, değişik yol ve yöntemlerle, binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşlarının araçları geliştikçe, kapsamları çeşitlenip, alanları genişledikçe, örgütlenerek güçlenip, kendi kurallarını ürettikçe “Denizci Toplumlar” - “Denizci Milletler” - “Denizci Devletler” tarihi varlık alanına çıktı. Bunlar arasında deniz kaynak ve imkânlarının daha çok ve daha etkin bir biçimde kullanılmaları konusunda acımasız rekabet ve mücadeleler insanlık tarihinin önemli bir bölümünü oluşturdu.²

Binlerce yıllık tarihi olan Türklerin denizcilik tarihi, büyük ölçüde Anadolu'nun ele geçirilmesiyle başlar. Orta Asya'daki Türk devletlerinde ciddi manada bir denizcilik faaliyeti görülmedi. Daha ziyade kara hüviyetine sahip bu devletler, denizci devlet olma konusunda büyük bir ihtiyaç hissetmedi. Hazar Denizi, Basra Körfezi gibi büyük su kütleleriyle karşılaştıklarında ise bu su üzerinden gelen bir tehdit bulunmadığından yine denize yönelim olmadı. Denizcileşme zorunluluğu Türklerin Anadolu'ya gelmesiyle duyuldu.³

Türklerin, denizi stratejinin bir parçası olarak görüp devlet politikasının içine almaları, Anadolu'nun 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra ele geçirilmesiyledir. Anadolu'ya girildikten sonra Türkler, bu coğrafyaya hakim Bizans İmparatorluğu aleyhine sürekli yeni topraklar ele geçirdi. Sonrasında bu toprakların sahil kesimlerine, Orta Asya'nın içlerinden getirilen toplulukların yerleştirilmesiyle, Türk Denizciliği filizlendi. Türklerin denizciliği, Selçuklu Türklerinin Anadolu'ya girmeleri sonrası 1076 tarihinde Süleyman Şah'ın İznik'i alması ve Marmara Denizine ulaşılmasıyla başladı. Süleyman Şah İznik'in alınmasının ardından bölgedeki gücünü artırdı ve 1077 tarihinde Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurdu. Devletinin sınırları kısa süre içerisinde genişletilerek Marmara, Karadeniz ve Akdeniz'e dayandı. Bursa, Kocaeli Yarımadası

¹ İdris Bostan ve Salih Özbaran, “Giriş”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar Editör (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I içinde (11-16)*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.11.

² Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yayını, İstanbul 2002, s.35.

³ Erdiñç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2006, s.17-25.

ve İstanbul'a kadar ilerlendi. Hatta İstanbul'un Anadolu sahillerinde gümrük noktaları oluşturularak Boğaz'dan geçen gemilerden vergi alınmaya başlandı.⁴

Süleyman Şah'ın Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurduğu sırada, 1081 yılında bir Türkmen beyi olan Çaka Bey, İzmir'de beyliğini ilan etti. Kısa süre içinde İzmir ve Efes'te tersaneler açarak, kürekli ve yelkenli olarak hareket edebilen 50 gemi inşa ettirdi ve ilk Türk Donanmasını kurdu. Bu nedenle 1081 yılı Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının kuruluşu olarak kabul edildi. Çaka Bey'in oluşturduğu Donanma, Türk deniz harp tarihinde önemli bir yer tutar. Bu Donanma Ege ve Akdeniz'deki adaların ilk kez alınmasını sağlayarak Çaka Bey'in tarihe geçmesine vesile oldu. Bu Donanma; Urla ve Foça'yı ele geçirdikten sonra 1089 tarihinde Midilli, 1090 tarihinde de Sakız Adası'nı, kısa bir süre sonra da Sisam ve Rodos adalarının alınmasını sağladı. 19 Mayıs 1090 günü ise Sakız Adası yakınlarında Bizans Donanmasını yenerek ilk Türk Deniz Zaferi olan "Koyun Adaları Muharebesi" kazanıldı. Çaka Bey'in asıl niyeti İstanbul'un Bizans'tan alınmasıydı. Bu hedefe ulaşmak için Peçenekler ile ittifak yapıldı. Yaptığı plan, Peçenekler'in kuzeyden İstanbul'u kuşatması, denizden de kendisinin yapacağı kuşatma esasına dayanıyordu. Ancak Bizans İmparatoru Alexsios bu planı bozmak adına; Kumanlar'a Peçenekler'i engelletirdi ve Türkiye Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan'a da Çaka Bey'i öldürttü. Böylece Anadolu kıyılarında doğan Türk denizciliği büyük bir darbe alarak, hemen hemen iki yüzyıl süresince duraklama dönemine girdi.⁵

Süleyman Şah ve Çaka Bey ile başlayan Türk denizciliği, duraklama dönemine girse de Anadolu Selçuklu Sultanları I.Gıyaseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykavus ve özellikle I. Alaeddin Keykubat dönemlerinde varlık gösterebildi. I. Gıyaseddin Keyhüsrev döneminde 1206 tarihinde Samsun ve Sinop'a kadar ilerlendi ve 1207

⁴ Erdoğan Merçil, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009,s.24; Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.4; Abidin Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947, s.8, 9; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318), Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993, s.55; Ali Sevim, *Anadolu Fatih Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990, s.26; Ali Sevim ve Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi, Fetihden Osmanlılara Kadar (1018-1300)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990, s.77; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, C. IV, İstanbul 1984, s. 21.

⁵ Akdes Nimet Kurat, "Çaka Bey", *Türk Denizcilik Tarihi*,T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.17-46; Mustafa Daş, "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.49-53; Haydar Alpagut, *Denizde Türkiye*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937,s.21-55; Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu*, (15-16 Haziran 1999), s.13; Türkmen Parlak, *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2005, s.15; Yasemin Demircan, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.364; Anna Komnena Alexiad, *Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi Malazgirt'in Sonrası*, Bilge Umar (çev.), İnkılap Kitabevi, İstanbul 1996, s.243-258; Cahen Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*, Yıldız Moran (çev.), E Yayınları, İstanbul 1979, s.95; Ali Sevim, *Anadolu'nun Fethi (Başlangıçtan 1086'ya Kadar)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s.98-99.

tarihinde Antalya ele geçirildi. Böylece hem Karadeniz hem de Akdeniz ticaret yolları üzerinde söz sahibi olundu. I. İzzeddin Keykavus 1214 tarihinde Sinop'u alırken, Trabzon Rum İmparatorunu da vergiye bağladı. Ayrıca 1211 yılında kaybedilen Antalya'yı 1216 yılında geri aldı. I. Alâeddin Keykubat ise 1220 tarihinde Alanya'yı alarak meşhur beş gözlü tersaneyi yaptırdı. 1223 yılında Kırım'da Kefe yakınlarında bulunan Suğdak seferi gerçekleştirildi. Bu sefer, her ne kadar başarısız da olsa Selçuklu Donanmasının deniz aşırı seferler yapacak kadar güçlü olduğunu gösterdi. Ayrıca 1228 tarihinde yapılan Trabzon kuşatması, kara ve deniz ordularının işbirliğini gösteren önemli bir sefer oldu. Bu olaylar yaşanırken Türk denizciliğinin gelişimine büyük bir darbe vuran Moğol istilası vakası yaşandı ve 1308 tarihinde Moğollar (İlhanlılar) Selçuklu Devleti'ni fiilen ortadan kaldırdı.⁶

Anadolu Selçuklu Devleti yıkılınca yerini, Anadolu Beylikleri doldurdu. Çaka Bey ile başlayan Anadolu Selçuklu Devleti ile süren Türk denizciliğinin yeni bayraktarı, beylikler olacaktı. Coğrafi olarak denize kıyısı olan ve denizci özellikleriyle diğer beyliklerden ayrılarak ön plana çıkan beylikler; Aydınöğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları, Candaroğulları ve Saruhanoğulları beylikleri oldu. Özellikle Aydınöğlü Umur Bey'in Bizans ve Ceneviz Donanmalarıyla savaşması, İzmir'i ele geçirmesi, Anadolu sahillerinin güvenliği için Sakız, Bozcaada ve Semadirek adalarıyla Gelibolu'ya akınlar yapması oldukça önemli sonuçlar doğurdu. Menteşeoğulları beyliği de güçlü Donanmasıyla Güney Batı Ege'de oldukça etkili oldu. Hatta bu dönemde Rodos Adası ele geçirildi. Ayrıca Memlûklerin Kıbrıs'a yapacağı deniz hareketına 200 civarında gemi gönderildi. Karesioğulları Beyliği de Balıkesir, Çanakkale, Bergama ve Marmara önlerinde Bizans'ın idaresinde olan deniz ticaretine el attı. Candaroğulları Beyliği ise Kastamonu ve Sinop önlerinde etkili oldu. Sinop açıklarında 1341 yılında Venedik ve Ceneviz gemilerini 12 kadırgalık Donanmayla mağlup etme başarısı gösterildi. Ayrıca 1361 tarihinde Candaroğlu Donanması, Kefe çevresindeki Cenevizlerin askeri üssüne saldırarak ciddi zayıyat verdirdi. Saruhanoğulları Beyliği ise Foça, Menemen, Turgutlu ve Kemal Paşa çevresinde varlık gösterdi. Sakız'daki Cenevizler ve Midilli Adası vergiye bağlandı. Umur Bey'in 1334 tarihli ünlü "Mora Seferi"nde Saruhanoğulları Donanması da bulundu.⁷

⁶ Yılmaz Öztuna, *Başlangıçtan Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi*, Hayat Kitapları, C. II, Konya 1964, s.71; Yaşar Yücel, *Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, C. II, Ankara 1991, s.92; Alpagut Haydar, a.g.e. , s. 123-163; Mükrimin Halil Yinanç, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1944, s.128; Ali Sevim ve Yaşar Yücel, a.g.e., s. 124-132.

⁷ Halil İnalçık, "Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.99-106; Himmet Akın, *Aydın Öğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara

Türklerinin denizcilik alanındaki varlığını devam ettiren devlet, bir kara devleti olarak kurulan fakat kıyıları ele geçirdiğinde deniz devleti olma ihtiyacı hisseden Osmanlı Devleti oldu. Özellikle Karesi Beyliği 1347-1348 tarihlerinde hakimiyet altına aldıktan sonra Donanmaya olan istek kuvvetlendi. İlk olarak Karesi Beyliği'nin Donanmasıyla Gemlik ile Edincik'in alınması ve Karamürsel'in elde edilmesinin ardından kurulan tersane, güçlü bir Donanmaya giden yolu açtı. Gelibolu'nun 1367 tarihinde kesin olarak elde edilmesi ve ardından kurulan tersane denizlerde güçlü Osmanlının habercisi oldu. Yıldırım Bayezid, Niğbolu Savaşı ve 1399 tarihli İstanbul kuşatmasında Donanmaya olan ihtiyacı görerek, çağın ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir deniz teşkilatı kurdu. Fakat Yıldırım Bayezid, Ankara Savaşı'nda Timur'un ordusuna yenilince, bu durum Türk denizciliğinin gelişimine olumsuz yönde tesir etti.⁸

Fetret Devri (1402-1413) olarak nitelendirilen periyotta, denizcilik alanında bir ilerleme olmadı. Fakat bu dönemi bitirerek padişah olan Çelebi Mehmet, denizcilik alanında çalışmalara başladı. Gelibolu'da bir Donanma meydana getirerek Çalı Bey'i bu Donanmanın başına geçirdi. Ancak Çalı Bey 1416 tarihinde Venediklilere karşı yapılan bir savaşta şehit oldu. Daha sonra başa geçen II. Murat döneminde gerçekleştirilen İstanbul kuşatmasında Donanma kullanıldı. Gelibolu'daki tersanede yapılan gemiler, Ege Denizi'nde Venedik Donanması ile girilen mücadele, Karadeniz'de Trabzon Rum İmparatorluğu'nun vergiye bağlanması ve Selanik kuşatması Osmanlı Donanmasının faaliyetleri arasında sayılabilir. Fatih Sultan Mehmet döneminde ise Osmanlı denizciliğinin en güçlü dönemlerinden biri yaşandı. İstanbul'un alınmasında Donanmanın etkisi, Haliç'te yeni bir tersane inşası, Amasra, Sinop ve Trabzon Rum İmparatorluğu'nun alınması, Kırım seferi sırasında Cenevizlerden birçok yerin elde edilmesi, Eğriboz ve Arnavutluk kıyılarının ciddi bir bölümünün alınması ve İtalya'da Otranto'nun ele geçirilmesi Osmanlı denizciliğinin geldiği noktayı gösterir olaylardır.⁹

Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara 1946, s.7-14; Sadullah Tezcan, *Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler*, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara 2005, s.13, 15, 33; Yaşar Yücel, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi Çoban-Oğulları Candar-Oğulları Beylikleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1980, s.53-123; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984, s.145-146; Ali Sevim ve Yaşar Yücel, a.g.e., s.233-235; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001, s.5-6.

⁸ Sadullah Tezcan, a.g.e., s.26, 31, 51, 645; Ali İhsan Gencer, Gencer Ali İhsan, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 15-16 Haziran 1999, s.16; Hayati Tezel, a.g.e., s.62, 69; Haydar Alpagut, a.g.e., s.249-303; İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.187; Erdiñç Sancar, a.g.e., s.86; İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s.5.

⁹ Ünal Özdemir, "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz I*, (16-17 Nisan 2012), s.315-332; Necmettin Olgaç, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952, s.30, 41; Nejat Tarakçı, *Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi*

II. Bayezid'in padişahlığında Osmanlı denizciliği çağının ilerisinde bir noktaya ulaştı. Özellikle Kemal ve Burak Reislerin Osmanlı Donanmasına katılması Osmanlı denizciliğine ciddi fayda sağladı. Yapılan Mora seferi ve alınan Modon, Koron, Navarin ve İnebahtı gibi noktalar, Osmanlı deniz gücünün göstergeleri oldu. Yavuz Sultan Selim'in padişahlığı döneminde daha çok Orta Doğu ile ilgilenilse de İstanbul tersanesinin modernleştirilmesi ile İran ve Mısır seferi sırasında Donanmanın kara ordusuna yaptığı destek faaliyetleri dikkat çekici etkiler yaptı. Ancak Donanmanın Avrupa'daki devletlerden bile ileri bir noktaya ulaşması Kanunî Sultan Süleyman döneminde gerçekleşti. Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Reis gibi değerli denizcilerin Osmanlı Donanmasına katılmaları Osmanlı denizciliği adına fark yarattı. Osmanlılar Karadeniz, Kızıl Deniz, Akdeniz ve Hint denizlerinde söz sahibi noktaya geldi. Preveze Deniz Savaşı ve Cerbe Deniz Savaşları'nın kazanılması ile Hint Deniz Seferleri'nin düzenlemesi Osmanlıyı artık bir deniz devleti yaptı.¹⁰

Osmanlı'nın deniz devleti görünümünden uzaklaşmasının temelde iki nedeni vardır. Birincisi 1571 tarihindeki İnebahtı yenilgisi, ikincisi bu yenilgiden sonra 1645 tarihindeki Girit seferine kadar geçen sürede Akdeniz'de ciddi bir denizcilik faaliyetinin görülmemesi. F. Braudel bu dönemi "hareketsizlik" olarak nitelendirir. Bu süreçte Osmanlı denizciliğinde yaşanan gerileme, Kılıç Ali Paşa gibi Kaptan-ı Deryalar sayesinde tam olarak hissedilmese de XVII. yüzyılın sonlarından itibaren kendini göstermeye başladı. Kürek döneminden yelken dönemine geçerek bir atılım yapmak isteyen Osmanlı, Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Derya yapılması ve "Büyük Gemi-Büyük Top" teorisi ile bir süre daha denizlerdeki gücünü muhafaza edebildi. Ancak denizcilik faaliyetlerindeki birinci hareketsiz dönemi takip eden ikinci hareketsiz döneme girilmesi, Osmanlı denizciliğini oldukça kötü etkiledi. Bu hareketsiz dönem

Üzerindeki Etkileri, Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s.5-26; Sadullah Tezcan, a.g.e., s.44-67; Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye, Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2001, s.264; İdris Bostan, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s. 85-95; Haydar Alpagut a.g.e., s.304-382; Enrico Basso, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", *Türkler Ansiklopedisi*, Hatice Babavatan (çev.), Cilt No IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.355-362.

¹⁰ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 219-263; H.J. Kisling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.107-118; Hayati Tezel, a.g.e, s.125-200; Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizcilğe Verdiği Önem", s.20-24; İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, s.200-210; İdris Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534)", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.143-153; Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1998, s.63.

1717-1770 yılları arasında yaşandı. Bu dönemin sonunda Çeşme’de Osmanlı Donanmasının yakılması ise Osmanlı denizciliğine tarifi güç bir darbe vurdu.¹¹

Denizcilik işlerindeki gerilemenin gözle görülür hale gelmesiyle, çağın ihtiyaçlarına uygun denizcilerin yetiştirilmesine karar verildi ve bugün Deniz Harp Okulu adını alan “Tersane Hendesehanesi” kuruldu. Fakat tam bu sıralarda; 1774 tarihinde imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması’yla Kırım’ın kaybedilmesi ve Rus ticaret gemilerinin Boğazlar’dan serbestçe geçiş hakkı kazanması ile 1788 tarihli Osmanlı-Rus Deniz Savaşı kaybedildi. Denizcilik alanında işlerin kötüleştiği bu dönemde III. Selim’in padişah olması işleri değiştirdi. Tersanenin ıslahı, birçok yeni gemi yapılması ve “Bahriye Nizamnamesi” çıkarılarak bahriyedeki tüm birimlerin sistemli bir yapıya sokulması gibi çalışmalar, denizcilik alanında bir toparlanma getirdi. Ancak 1807 tarihli Kabakçı Mustafa İsyanı bu gidişi sekteye uğrattı. Bu tarihlerde başlayan Mora İsyanı ve isyan sürecinde 1827 tarihinde Navarin Baskınında Donanmanın yakılması Osmanlı denizciliğini yok olma noktasına getirdi. 1830 tarihinden sonra Osmanlı adına çözüme hızlandı. Fransa'nın Cezayir'i işgali, ilaveten Mehmet Ali Paşa'nın Mısır İsyanı sürecinde Donanmayı Mısır'a götürmesi, Osmanlıyı denizlerde müdafaasız bıraktı.¹²

Osmanlı Devletinde Tanzimat Dönemi başladığında, Bahriye işlerinin planlı ve sistemli bir şekilde ele alınmasını sağlamak amacıyla 1845 tarihinde “Bahriye Meclisi” oluşturuldu. Bu tarihlerde Osmanlıyı en çok uğraştıran devlet Rusya’ydı. Bu mücadele sırasında yaşanan Sinop Baskını ile Osmanlı Devleti neredeyse tamamen Donanmasız kaldı. Bu gidişe bir ölçüde Abdülaziz son verdi. Buharlı ve zırhlı bir Donanma oluşturulması çalışmalarına başlandı. Bu çalışmalar neticesinde İngiltere ve Fransa’dan sonra nicelik bakımından dünyanın üçüncü, Akdeniz’in ise ikinci büyük Donanması meydana getirildi. Bu Donanmanın aktif olarak kullanıldığı en önemli olay ise Girit İsyanı oldu. Fransa ve İngiltere’den alınan gemilerin etkisiyle isyan bastırılarak

¹¹ Tevfik İnci, *Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.107-123; Halil İnalçık, “Barbaros’tan İnebahtı (Lepono)’ya Akdeniz”, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.141-144; Coşkun Güngen, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Ankara 1997, s.124-128; İdris Bostan, “Malta Kuşatmasından Tunus’un Fethine”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.185-197; Abidin Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947, s.46-53; Necmettin Olguç, a.g.e., s.68, 69.

¹² Ali İhsan Gencer, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Donanması ve Bahriye Nezareti”, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.223-238; Gökhan Atmaca ve Doğan Tanrıverdi, *Türklerin Tarihinde Otuz Büyük Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2016, s.302-315; Haluk Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s. 67-104; Erdiñ Sancar, a.g.e., s.218-233; Kemal Arı, “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.125-145.

Donanmanın değeri görüldü. Dönemin, bahriye alanındaki bir diğer ıslahat hareketi, 1867 tarihinde “Bahriye Nezâreti”nin kurulması oldu. Yine bu süreçte; modern bir tersane inşa ettirilmesi, askeri okulların modernize edilmesi ve güçlü toplar ile sahillerin koruma altına alınması gibi çalışmalar da gerçekleştirildi.¹³

II. Abdülhamid döneminde geldiğinde Osmanlı Donanması; 22 zırhlı, 82 zırhsız gemi, 763 top ve 15.000 mürettebattan oluşmaktaydı. Abdülaziz’in tahtan indirilmesinde Donanmanın oynadığı rolü hiçbir zaman aklından çıkarmayan II.Abdülhamid, Donanmaya karşı temkinli bir bakış açısı geliştirdi. Böylelikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşından sonra Haliç’te tutulan Donanma büyük ölçüde yıprandı. Bu yıpranış, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşında kendini çok net bir biçimde gösterdi. II.Abdülhamid’in böyle bir tercihte bulunmasında, Osmanlı Devleti’nin mali yapısını değerlendirmesi neticesinde verdiği bilinçli bir karar yatar. II.Abdülhamid, devletin hem kara hem de deniz kuvvetlerini aynı anda modernize edebilecek bir mali yapısının olmadığını çok iyi biliyordu. Bu nedenle devleti kara gücü şekline sokmayı seçen padişah, Donanmayı önceliği olmaktan çıkardı. Bununla beraber II.Abdülhamid Donanmayı tamamen ihmal etmedi. Bu yıllarda Haliç Tersanesi’nde yapılan ve İzmit Tersanesi’nde kızağa konan gemiler, Fransızlara sipariş edilen muhripler, torpidobotlar ve gambotlar ile İtalyanlara sipariş edilen torpidobotlar, 1886 ile 1887 tarihlerinde Donanmaya katılan “Abdülhamid” ve “Abdülmeceid” denizaltıları, 1904 tarihinde Donanmanın hizmetine giren Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Osmanlı Donanmasının önemli gemileri oldu.¹⁴

II. Abdülhamid’den sonra Donanmada yeni bir düzenlemeye gidilecekken yaşanan Trablusgarp ve Balkan Savaşları, güçlü bir Donanmaya olan gerekliliği gözler önüne serdi. Bu süreçte Osmanlı Devleti, küçük bir deniz gücüne sahip Yunan Donanmasına karşı Ege Adalarını bile koruyamadı. Aynı hızla I.Dünya Savaşına giren Osmanlı Donanmasında, Balkan Savaşına göre daha aktif bir görüntü verilse de devletin yıkılışının önüne geçilemedi. Böylece verilen Milli Mücadele’nin sonunda, Mustafa

¹³ Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.134-343; Tuncay Zorlu, “Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.147-157; Gökhan Atmaca ve Doğan Tanrıverdi, a.g.e., s.346-361; Faruk Ayın ve Erkan Göksoy, “Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.822-829.

¹⁴ Ferdi Uyaniker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s.51-60; Nedim İpek, “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.15-24; Metin Hülagü, “1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II.Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.830-844; Saim Besbelli, “İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması”, *Donanma Dergisi*, S. 440, (Ocak 1963), s.22-33.

Kemal Atatürk'ün önderliğinde yeni bir devlet doğdu ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti kuruldu.¹⁵

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuruluş aşamasından, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının oluşturulmasına kadar, askeri bahriyenin teşkilat yapısı süreç içerisinde çeşitli değişikliklere uğradı. Kurtuluş Savaşının başından itibaren, Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar bahriyede iki başlı bir yapı vardı. Bir tarafta İstanbul Hükümeti'ne bağlı bir "Bahriye Nezareti" diğer tarafta Ankara'da Milli Hükümet'e bağlı "Umur-u Bahriye Müdürlüğü". Bu iki yapı, aynı süreçte görev icra etti. İstanbul Hükümeti'ne bağlı Bahriye Nezareti; Mondros Ateşkes ve Sevr Antlaşmalarından sonra Donanma gemilerinin, kıyı savunma tesislerinin ve tersanelerin müttefiklere teslim edilmesiyle, fiilen hiçbir yetkisi, hatta gücü olmayan, şekli bir makama dönüştü.¹⁶

Kurtuluş Savaşı başlarken, Ankara'da TBMM Hükümeti, büyük imkansızlıklar içinde 10 Temmuz 1920 tarihinde "Umur-u Bahriye Müdürlüğü"nü teşkil etti. Müdürlük harekât açısından Genelkurmay Başkanlığı Nakliyat Şubesi Başkanlığına, idari açıdan da Milli Savunma Bakanlığına bağlanmıştı. Müdürlüğün ana görevi; Milli Mücadeleye katılan gemilerle limanların idarelerini sağlamak, mahalli teknelere ve gönüllülere görev dağılımı yapmak, gemilerin bakım ve onarımlarını yerine getirmek, denize ayrılan bütçeyi idare etmek, denizle ilişkili yasa tasarı ve planları hazırlamak ile kaçak nakliyat konusunda gerekli önlemleri almaktır. Müdürlüğün en önemli görevlerinden biri ise savaşın Anadolu insanının beslenmesi meselesiydi.¹⁷

Önyüzbaşı Mahmut Şevket Bey (Doruker)'in idaresinde¹⁸, Ankara Samanpazarı'nda kiralanmış müdürlük karargâhı, altı daireden oluşuyordu. Daireler; Birinci Daire Personel, İkinci Daire Harekat, Üçüncü Daire Levazım ve İkmal, Dördüncü Daire Limanlar ve Deniz Ticareti, Beşinci Daire Muhasebe ve Tahakkuk, Altıncı Daire Sıhhiye Dairesi'ydі.¹⁹

¹⁵ Fahri Çoker, "Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 560, (Temmuz 1994), s.60-78; Afif Büyüktuğrul, "Atatürk ve İzlediği Deniz Politikası", *Derya Dergisi*, S. 135, (Ocak-Şubat 1980), s.4-5; Binbaşı Adil, "Balkan Harbinin Esbabı", *Deniz Mecmuası*, S. 318, (Eylül 1930), s.349-383; Sermet Fuat, "Cihan Harbinde Türk Filosu", *Deniz Mecmuası*, S. 328, (Nisan 1933), s.100-127; Saim Besbelli, "Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler", *Donanma Dergisi*, S. 402, (Ocak 1953), s.54-64; Mustafa Hergüner, "Denizcilüğümüzün Kurtuluş Savaşı'ndaki Yeri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 567, (Kasım 1996), s.51-62.

¹⁶ Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut'un Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002, s.7.

¹⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara, s.3; *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, Donanma Komutanlığı Matbaası, Kocaeli 2002, s.III-1-6; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.452; Emrullah Nutku, *Denizden Sesler Geliyordu, İstiklâl Savaşımızda Deniz Cephesinden Anılar*, Özyurt Basımevi, İstanbul 1973, s.46.

¹⁸ Önyüzbaşı Mahmut Şevket Bey Lozan Barış Konferansının açıldığı tarihe kadar bu teşkilatın başında kaldı. Bkz., *Türk İstiklâl Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, C. V, Ankara 1964, s.21.

¹⁹ Şemsi Bargut, a.g.e., s.8; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.4.

Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün kuruluşundan hemen sonra Karadeniz'de Kefken-Hopa ile Ege ve Doğu Akdeniz'de Güllük Antalya bölgesinde olan Liman Reislikleri, TBMM Hükümeti emrine girdi.²⁰

Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün cephe teşkilatında sekiz komutanlık oluşturuldu. Bunlar sırasıyla;

1. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı,
2. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı,
3. Amasra Bahriye Kumandanlığı,
4. Samsun Bahriye Müfrezesi Kumandanlığı,
5. Eğridir Gölü Bahriye Müfreme Kumandanlığı,
6. Ernis (Van Gölü'nde) Tersane Kumandanlığı,
7. İzmit Bahriye Kumandanlığı,
8. Fethiye Bahriye İhtiyat Kumandanlığı.

Bu komutanlıkların haricinde, Samsun'da “Deniz Divan-ı Harbi (Yüksek Askeri Mahkeme)” meydana getirildi.²¹

Umur-u Bahriye Müdürlüğü genel olarak, Milli Hükümetin finans kaynaklarının son derece sınırlı, mevcut deniz teşküllerinin personel, malzeme ve organizasyon açısından çok yetersiz durumda olduğu dönemde, acilen Millî Kuvvetleri denizlerde destekleyebilecek ve lojistik nakliyatı gerçekleştirebilecek bir Donanma oluşturma çalışmalarını yürüttü. İşgal Donanmasının çok yoğun denetimlerine karşın, yabancı devlet limanlarından silah, cephan ve teçhizat getirerek, askeri nakliyat vazifesini üstün bir gayretle başardı. Özellikle Rusya'dan sağlanan silah, cephan ve yardım malzemelerinin yurda getirilmesi, mevcut karayollarının yetersizliği nedeniyle çok önemli oldu. Sağlanan başarı, Milli Mücadele'nin kazanılmasında en büyük rolü oynadı.²²

TBMM Hariciye Vekili Bekir Sami Bey Sovyet Rusya ile 17-24 Ağustos 1920 tarihlerindeki görüşmeler neticesinde, sekiz maddelik bir yardım antlaşması imzaladı.²³ Bunun sonucu olarak deniz nakliyatına olan gereklilik arttı, gemi ve taşıma araçları

²⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.51.

²¹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.4; Erol Mütercimler, *Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek Sovyetler Birliği'nden Alınan Yardımlar, Kuva-yı Milliye Donanması*, Yaprak Yayınları, İstanbul 1992, s.85-87; Nurcan Bal ve Figen Atabey, *Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılın Güncesinden Seçmeler*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.172.

²² *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, C. I, s.4; Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.172.

²³ Sovyet Rusya ile imzalanan antlaşmanın ayrıntıları için bkz., Şerafettin Turan, *Ulusal Direnişten Türkiye Cumhuriyeti'ne (2.Kitap)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1998, s.155-156; Ülkü Çalışkan, “Türk Kurtuluş Savaşında Sovyet Rusya'nın Mali ve Askeri Yardımları”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 9, (Bahar 2006), s.43.

çoğaldı, örgütte görev alan deniz subay ve erleri fazlaştı ve var olan teşkilatın yapısının büyütülmesi ihtiyacı doğdu.²⁴

Bu gelişmeler üzerine Umur-u Bahriye Müdürlüğü bir değişim sürecine girerek, 1 Ocak 1921 tarihinde “Bahriye Dairesi Reisliği” adını aldı. Bu arada bahriyedeki iki başlı yapıyı ortadan kaldırmak amacıyla TBMM, 30 Ekim 1922 tarihinde verdiği 307 numaralı genel kararlar, İstanbul’da Osmanlı Devletine bağlı Bahriye Nezareti’ni kaldırarak, bahriyenin tüm daire ve bağlılarını Ankara’daki Bahriye Dairesi Reisliği’ne bağladı.²⁵

Bahriye Dairesi Reisliği, idari bakımdan Milli Müdafaa Vekaleti Müsteşarlığına, hareket ve eğitim bakımından da Genelkurmay Başkanlığı’na bağlandı. Özellikle Birinci Dünya Savaşındaki yabancı Donanma Komutanlarının idaresi ve mütareke yıllarının yıkıcı etkilerinden sonra, bahriyenin yeniden organize edilmesi, deniz politikası, harekât, eğitim ve savaş hazırlığı, savaş hareket planları ile teknik konularda süratle düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir. Üstelik bu sorunların çözülmesi için ayrılan bütçe oldukça yetersizdi.²⁶

Önyüzbaşı Mahmut Şevket Bey’in Lozan Barış görüşmelerine katılması ve Karadeniz Bahriye Komutanlığına tayin edilmesi sonrası, Kalyon Kaptanı (Albay) Abdürrahim Fevzi Bey’in başına getirildiği daire; Personel, Harekat, Eğitim, Teçhizat (Teknik), Donanma, Levazım ve Sıhhiye şubelerinden oluşuyordu. Ankara’daki binanın fiziki şartlarının yetersiz olması nedeniyle dairenin bazı kısımları İstanbul’da “İstanbul Bahriye Kumandanlığı” bünyesinde çalışıyordu.²⁷

Bahriye Dairesi Reisliğinin en büyük hizmeti Kurtuluş Savaşı’nda toplam 22.000 ton silah, cephane ve malzemeyi çeşitli Rus Limanlarından Karadeniz Türk Limanlarına taşıtmak oldu.²⁸ Bu hizmetlerine ilave olarak;

²⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.3-4; Rahmi Doğanay, “Millî Mücadele’nin Deniz Cephesi”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XVI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.195-196; Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.172.

²⁵ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.1.

²⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.4; Bahriye Dairesi Reisliği için ayrılan bütçe hakkında ayrıntılı bilgi almak için bkz., Rasim Ünlü, “Birinci Dünya Harbinden Önce Cumhuriyetin Kuruluşundan Sonra Türk Bahriyesi’nin Yeniden Organizasyonu ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Oluşumu ve Askeri Sonuçları (1923-1949 Arası)”, *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, (23-25 Ekim 1995), s.167.

²⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.4-5; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.7.

²⁸ Karadeniz’de taşınan silah, cephane ve malzeme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz, Mithat Işın, *İstiklâl Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.149-154; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dönemi Türk İstiklâl Harbi Özet Tarihi*, Genelkurmay Basımevi, C. IV, Kısım I, Ankara 2001, s.483.

- Karadeniz’de bütün büyük liman şehirlerinde ve savaşın gelişmesine paralel olarak Marmara, Ege ve Akdeniz’de toplam 34 Liman Reisliği (Başkanlığı) ve Bahriye Kumandanlığı kuruldu.

- Bütün Karadeniz sahilinde Gözetleme İstasyonları tesis edilerek düşman gemilerinin izlenmesi ve nakliyatın emniyete alınması sağlandı.

- Samsun, Trabzon, Ereğli “Bahriye Müfrezeleri” kurularak, Pontusçular ile başarıyla mücadele edildi ve bölgenin güvenliği sağlandı.

- Samsun’da “Ganaim-i Bahriye Mahkemesi”, “Bahriye Divanı Harb-i Daimisi” ve “Geçici Bahriye Mektebi” oluşturuldu.

- Amasya’da Bahriye Tayyare İstasyonu kurularak, aktif olarak kullanılması sağlandı.

- Van Gölü’nde Ernis’de ve Eğridir Gölü’nde Bahriye Müfrezeleri oluşturularak, yeni tekneler imal ettirildi ve mevcut kısıtlamalara karşın ordunun nakliyat hizmetleri yürütüldü.

- Fethiye’de “Fethiye Grubu (Bataryası)” kurularak Yunan Kruvazörü Elli’ye bir baskınla zarar verilerek, yöredeki sorumsuz karakol uygulamasına cevap verildi.

- Özellikle İstanbul’da bulunan gizli bahriye örgütleri desteklendi.²⁹

Cumhuriyetin ilanı sonrası artık bambaşka bir tablo ile karşılaşıldı. Bu dönem denizciliğine yeni bir yön veren gelişmelerin başında, Mustafa Kemal Atatürk’ün Hamidiye kruvazörüyle yaptığı gezi gelir. Mustafa Kemal Atatürk, beraberinde eşi Latife Hanım olduğu halde Hamidiye kruvazörü ile 14-24 Eylül 1924 tarihlerinde Karadeniz limanlarını ziyaret etti. Kurtuluş Savaşına büyük hizmetleri olan ve Atatürk inkılâpları ile özdeşleşen Rize, Trabzon, Giresun, Ordu ve Samsun gibi Karadeniz’in önemli limanlarının ziyaret edildiği³⁰ bu gezi sırasında Atatürk, askeri denizciliğin geldiği noktayı yakından inceledi. Atatürk, Hamidiye kruvazöründeki subaylarla geleceğin Türk Donanması ile ilgili pek çok görüşme yaptı.³¹

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 18 Ekim 1924 tarihinde Ankara’ya döndü ve yaklaşık 1 ay önce Hamidiye kruvazörüyle yaptığı Karadeniz gezisinden edindiği izlenimleri TBMM’de milletvekillerine anlattı.³² Atatürk yaptığı değerlendirmeler sonucunda Deniz Kuvvetlerinin bir bakanlık bünyesinde örgütlenmesinin doğru

²⁹ Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut’un Anıları*, s.9.

³⁰ Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.17-29; Nuri Onat, *Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşanın Sonbahar Gezileri*, İstanbul 1984, s.73-75.

³¹ Mustafa Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2011, s.187.

³² Falih Rıfkı Atay, *Çankaya*, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2003, s.248.

olacağını vurgulayarak, Bahriye Vekâleti'nin teşkil etmesi durumunda, siyasi ve askeri alanda olduğu kadar ticari alanda da ihtiyaç duyulan deniz gücünü daha hızlı ve etkin bir gelişme süreci içine sokacak yol ve yöntemlerin daha kolay bulunacağını belirtti.³³

Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa, askeriye üzerindeki mutlak hakimiyetini aşındıracağı için Bahriye Vekaleti'nin kuruluşu fikrine ilk etapta karşı çıktı.³⁴ Ayrıca denizcilerin bağımsız bir birimde örgütlenmelerinin, yeni şekillenmekte olan Türk Silahlı Kuvvetleri'nin birlik ve bütünlüğüne zarar vereceği endişesi de Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'yı düşündürüyordu. Bu fikre dönemin Başbakanı İsmet Paşa da uzak değildi.³⁵ İlâveten Bahriye Vekaleti fikrine, Ordu Komutanı başta olmak üzere pek çok isim de karşıydı. Bunun sebebi Balkan Savaşları'na kadar uzanmaktaydı. Dönemin genç kara subayları arasında Donanmanın kullanımı üzerine yanlış kanılar oluşmuştu. Balkan Savaşları döneminin genç kara subayları, artık Kurtuluş Savaşı'nın önde gelen isimlerindendi. Bunlar Deniz Kuvvetlerinin, denizin kendine has kanunlarına göre planlanması gerektiğini kabul etmiyor, Donanmayı bir kara birliği gibi kullanmak istiyorlardı. Hatta onlara göre Deniz Kuvvetleri, Genelkurmay Başkanından ziyade bir kolordu komutanına bağlanmalıydı.³⁶

Ancak denizcilik alanındaki reform ihtiyacı ve Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bir nevi yönlendirmesiyle, Bahriye Vekâleti'nin kurulma süreci başladı.³⁷ Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde zamanın erken olduğunu ileri sürerek Bahriye Vekâleti'nin teşkiline muhalefet yapanların sayısının arttığı görüldü. Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1924 tarihinde yeni Meclis binasında TBMM'nin II. Dönem, II. açılış konuşmasını tamamen bahriyeye ayırdı. Konuşmasında o yıl meydana gelen Erzurum depreminden kısaca bahsettikten sonra, Hamidiye kruvazöründeki izlenimleri ve Bahriye ile ilgili görüşlerini ortaya koydu. Konuşmasında *"Efendiler! Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir. Bu bapta nokta-i hizmet bilhassa güzide anasır-ı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek*

³³ Falih Rıfki Atay, *Atatürk'ün Bana Anlattıkları*, Sel Yayıncılık, İstanbul 1988, s.42; Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2012, s.198.

³⁴ Serhat Güvenç ve Dilek Barlas, Dilek, *Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk Donanması, 1923-1939, Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, Der., Evren Balta Paker, İsmet Akça, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s.227.

³⁵ Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam*, Cilt I-II, Remzi Kitapevi, İstanbul 1966, s.311.

³⁶ Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006, s.108.

³⁷ Falih Rıfki Atay, *Atatürk'ün Bana Anlattıkları*, s.67.

ve herhalde memleketin takat-i fevkinde hayaletten münezzehten kalmak olmalıdır."³⁸ diyerek, bir nevi Bahriye Vekâleti'nin oluşum sürecini hızlandırdı.³⁹

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün sözlerinden sonra Mecliste denizci kökenli milletvekilleri, öncü sayılabilecek çalışmalar yaptı. Güverte Binbaşılığında emekli olan Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey, Bahriye Vekâleti'nin kurulmasında etkili oldu. Bilhassa Ali Rıza Bey'in çalışmaları ön plana çıktı. Bu sırada hükümetin istifasını vermesi meclisi çalkantılı bir sürece soktu. Bu arada Gazi Mustafa Kemal Atatürk, görevde olan diğer komutanlara genelge göndererek ordunun siyasetten arındırması kapsamında askerlik veya milletvekili görevlerinden birisini seçmelerini istedi.⁴⁰ Bunun üzerine 16 Ekim 1924 günü Kazım Karabekir Genelkurmay Başkanlığı'na, I. Ordu Müfettişliği'nden istifa ettiği konusunda dilekçe yazdı ve milletvekilliğini tercih etti. Aynı şekilde 30 Ekim 1924 tarihinde Ali Fuat Cebesoy Paşa II. Ordu Müfettişliği'nden istifa ederek milletvekilliğini tercih ettiğini bildirdi. Ayrıca 31 Ekim 1924 tarihinde Fahrettin Altay, Şükrü Naili, Ali Hikmet ve İzzettin Paşalar askerliği tercih ettiklerini bildirerek, milletvekilliği görevlerinden istifa etti. Cevat Paşa III. Ordu Müfettişliği'nden, Cafer Tayyar Paşa da 7. Kolordu Komutanlığı'ndan ayrılarak, yeni dönemde milletvekilliğini tercih etti. Ali Fethi Bey 1 Kasım'da yapılan seçimde Meclis Başkanı oldu. 8 Kasım 1924 günü İsmet Paşa hükümeti gensoruya muhatap oldu ve güvenoyu aldı. 9 Kasım'da Rauf (Orbay), Refet (Bele) ve Adnan (Adıvar) Halk Fırkasından istifa ederek, 17 Kasım 1924 tarihinde Ankara'da Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasını kurdu.⁴¹ Kazım Karabekir Paşa Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası Genel Başkanı, Rauf Orbay ve Adnan Bey de yardımcıları oldu. Tüm bu kargaşaların yaşandığı Mecliste Bahriye Vekâleti'nin kurulmasına yönelik kanun tasarısı hazırlandı. Bu esnada 6 Mart 1924 tarihinden bu yana iktidarda bulunan İsmet Paşa'nın İkinci Hükümeti istifa ederek, İsmet Paşa Başbakanlıktan ayrıldı. Bunun üzerine Cumhurbaşkanı, Meclis Başkanı Ali Fethi Bey'e hükümeti kurma görevi verdi.⁴² Bir haftalık çalışma neticesinde Ali Fethi Bey, 22 Kasım 1924 günü hükümeti kurdu ve 27 Kasım 1924 günü hükümet programı TBMM'de

³⁸ *İstiklal Harbinde Bahriyemiz*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2008, s.201.

³⁹ Erdoğan Oran, a.g.t., s.199.

⁴⁰ Rasim Ünlü, "*Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*", İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1996, s.17.

⁴¹ Samet Ağaoğlu, *Babamın Arkadaşları*, İmge Yayınları, İstanbul 1969, s.151.

⁴² Falih Rıfkı Atay, *Çankaya*, s.412.

okundu.⁴³ Yeni Hükümet'in bakanlık listesinde Bahriye Vekâleti'nin adı yoktu. TBMM'de aynı gün yapılan müzakereler neticesinde esasen daha önce kurulması konusunda kanun tasarısı hazırlanan Bahriye Vekâlet'inin kurulması konusundaki önerge gündeme alındı. Vekaletin kurulması için oylamaya geçilince 24 ret oyu verildi. Ret oyu verenler arasında; Hüseyin Rauf (Orbay) Bey, İsmail Canbulat Bey, Kazım (Karabekir) Bey ve Kastamonu Mebusu Ali Rıza Bey bulunmaktaydı.⁴⁴ Oylama sonrasında, 22 Kasım 1924 tarihinde Ali Fethi (Okyar) tarafından kurulan hükümete, yeni bir bakanlık daha katılarak, kanun tasarısı aşağıdaki şekilde hazırlandı⁴⁵;

1. Bahriye Umur-u Müdafaa-i Milliye Vekâletinden ayrılarak, bu umurla meşgul olmak üzere, Bahriye vekâleti teşkil edilmiştir.
2. Bahriye Erkan-ı Harbiye'si, bir Bahriye Erkan-ı Harp Reisinin emrinde olarak, Erkan-ı Harbiye Umumiye'ye raptedilmiştir.
3. İş bu kanun neşri tarihinden mer'idir.
4. İş bu kanunun icrasına İcra Vekilleri memurdur.⁴⁶

30 Aralık günü Bahriye Vekilliğine, Cebelibereket Mebusu İhsan Bey atandı.⁴⁷ Artık Bahriye işleri Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrılarak İhsan Bey'in idaresindeki Vekalet'e geçti. Böylece Bahriye Erkan-ı Harbiye'si, Bahriye Erkan-ı Harp Reisi'nin emrinde olarak, Erkan-ı Harbiye Umumiye Reisi'ne bağlandı.

Bahriye Vekâleti 6 daire olarak oluşturuldu. Bunlar; personel, Donanma, teçhizat, levazım, imalat ve sıhhiye daireleriydi. Deniz okulları da yeni teşkil edilen Deniz Okulları ve Kurslar Müdürlüğüne bağlandı. Gemilerin faaliyetlerinden sorumlu konumda bulunan Deniz Kurmay Başkanlığı, Genelkurmay Başkanlığı'na doğrudan bağlandı. Böylece savaş gemilerinin her türlü eğitimleri, sevk idaresi ve istihbarat faaliyetleri Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmış oldu.⁴⁸

⁴³ Cemal Kutay, *Cumhuriyet Devinde Suiistimaller, Meclis Tahkikatı Divanı Aliler*, Yükselen Matbaası, İstanbul 1968, s.419.

⁴⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D.II,C.11,İc.II,İn.28,29.12.1340/1924, s.304.

⁴⁵ Erdoğan Oran, a.g.t., s.200.

⁴⁶ Bülent Işın, (Derleyen), *Cumhuriyet Dönemi Bahriye Kronolojisi 1923'ten 2005'e*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006, s. 15; Osman Kaynak, *Amiral Vehbi Ziya Dümer'in Anıları*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul 2003, s.70; Erdoğan Oran, a.g.t., s.200.

⁴⁷ Fahri Çoker, "Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?", s.73; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.23. Aslında Bahriye Vekâleti kurulduktan sonra vekil olarak ilk etapta denizci kökenli milletvekillerinden birisinin atanması düşünüldü. Ancak Güverte Binbaşılığından emekli olan Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey, Vekâlet'in kurulması teklifinin altında imzalarının olması nedeniyle kendilerine yapılan Bahriye Vekili olma teklifini etik olmadığı gerekçesiyle reddetti. Bkz., Tok, Abdullah, *Cumhuriyet Döneminde Bahriye Vekaleti*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2014, s.44. Bahriye Vekilliğine İhsan Bey'in atanması ile ilgili, İhsan Bey'in oğlu Bülent Eryavuz'un anlattıkları için bkz., Bülent Eryavuz, "Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesine İlişkin Anektodlar-Anılar", *III.Deniz Harp Tarihi Semineri*, (19-21 Nisan 2006), s.V-110-118.

⁴⁸ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I., s.1-39; Erdoğan Oran, a.g.t., s.201.

Bahriye Vekili; Deniz Kuvvetleri'nin politika ve bütçe işlemlerini, müsteşar ve şubeler arasındaki iş birliğini sağlamak ve karargâhında disiplini tesis etmekten sorumlu tutuldu. Vekâletin eğitim, harekât ve strateji yönünden hiçbir mesuliyeti yoktu. Yalnızca idari işlerle ilgilenmesi esas alındı. Genelkurmay Başkanlığı'nın hazırladığı programa göre bahriyenin savaşa hazır olmasını sağlayacaktı. Böylece Donanma; eğitim, harekât ve strateji yönünden Genelkurmay'a, idari ve mali yönden Bahriye Vekâleti'ne bağlandı. 29 Aralık 1924 gün ve 539 sayılı kanun, 14 Ocak 1925 tarih ve 82 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak Bahriye Vekâleti kurulmuş oldu.⁴⁹ Yeni kurulan Bahriye Vekâleti, Denizciler için yeni bir yapılanma merkezi olurken, Milli Savunma Bakanlığı ise Kara Kuvvetleri'nin yapılandırıldığı bir merkez haline gelmiş oldu.⁵⁰

Bahriye Vekâleti döneminde Bahriyenin subay mevcudu tablodaki kadardı.⁵¹

Rütbe	Sınıf					
	Güverte	Makine	Doktor	Eczacı	İnşaiye	Katip
Liva Amiral	1	-	-	-	-	-
Albay	1	3	4	-	-	-
Yarbay	9	12	10	-	1	3
Binbaşı	50	68	4	3	7	12
Kd.Yüzbaşı	62	169	3	2	7	43
Yüzbaşı	86	223	-	4	2	27
Üsteğmen	81	42	-	-	6	18

Bahriye Vekaletinin önceliği, ülkenin iktisadi durumunu ön planda tutarak, eldeki imkanlar çerçevesinde bir Donanma ortaya çıkarmak oldu. Bu yolda ciddi mesafe kat edilerek, modern bir Donanmanın oluşturulması için gerekli altyapı tesis edildi. Öncelikli olarak dışarıdan gemi almak yerine, eldeki gemilerin onarılması yoluna gidildi. Bu politikada da öncelik verilen gemi, Yavuz kruvazörü oldu. Bu iş için Gölcük'te büyük bir havuzun yaptırılması noktasında Alman Flender Şirketi ile anlaşıldı ve ayrıca çeşitli barınma barakaları, akümülatör, mayın ve torpido fabrikaları ile onarım atölyeleri inşa ettirildi. Bu tesisler Deniz Kuvvetlerinin Gölcük'teki ilk

⁴⁹ Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1994, s.249.

⁵⁰ Erol Mütercimler, *Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek. Sovyetler Birliği'nden Alınan Yardımlar, Kuva-yı Milliye Donanması*, s.177; Coşkun Güngen, "Bahriye Vekaleti", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 531, (Ekim 1985), s.23-26; Erdoğan Oran, a.g.t., s.201.

⁵¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I., s.I-45.

onarım birimleri olarak tarihi bir görev üstlendi ve zaman içerisinde Donanmanın ana üssünün Gölcük olmasını sağladı.⁵²

Bu dönemde ayrıca;

1. Darıca Müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlandı.
2. “İsareis” sınıfı gambotlar Gümrük İdaresine devredildi.
3. Hollanda’ya iki denizaltı yaptırıldı.
4. Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27 Aralık 1927’de Seyrüsefain İdaresine devredildi.
5. Turgutreis zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri, Samsun, Basra ve Taşoz gambotlarının onarım ve bakımları yapıldı.
6. Alman Danışman Heyeti getirildi.
7. Talimnameler ve Donanma Emirnameleri oluşturuldu.
8. Yurt dışına kursa personel gönderildi.
9. Şapka, ilk olarak Bahriye Vekili ve Bahriyeli subaylarca giyildi.
10. Kabotaj hakkı 1 Temmuz 1926 tarihinde sağlanarak, modern ve güçlü Türk Donanması yolunda büyük adımlar atıldı.
11. Donanmada ilk tatbikatlara ve silah eğitimlerine başlandı.⁵³

Başbakan İsmet İnönü ve Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa’nın, kuruluşundan itibaren karşı oldukları Bahriye Vekaleti’nin ortadan kaldırılmasında aradıkları bahane, Yavuz kruvazörünün onarımı sürecinde bulundu. Yavuz kruvazörünün onarımı hadisesinde; Bahriye Vekili İhsan Eryavuz Bey’in hazineye zarar verecek şekilde ihmali, Yavuz kruvazörünün onarımının uzaması ve Flender şirketince yapılan havuzun zarar görmesi gerekçeleriyle, 16 Ocak 1928 gün ve 1198 sayılı kanunla, 27 Aralık 1927 günü Bahriye Vekaleti lağvedildi. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı’nda “Deniz Müsteşarlığı” teşkil edildi.⁵⁴ İlk olarak Donanmanın en kıdemli subayı Albay Mehmet

⁵² Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.314-315; Necmettin Olgaç, *Türk Denizciliğine Umumi Bakış*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952, s.28-29.

⁵³ Rasim Ünlü, “Bir Seyahat Sonrası Kurulan Bakanlık Bahriye Vekaleti (29 Aralık 1924 - 16 Kanunisi 1928)”, *II.Deniz Harp Tarihi Semineri*, (29-30 Nisan 2004), s.272-273; Afif Büyüktuğrul, “Memleket Müdafaası ve Donanma”, *Deniz Mecmuası*, S. 361, (Temmuz 1941), s.115-125; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I., s.I-46,51.

⁵⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I., s.51-53; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.38. Bahriye Vekili İhsan Eryavuz Bey’in yargılanması için kurulan Yüze Divan, 5 Şubat 1928 tarihinde çalışmaya başladı. Bahriye Vekili ile birlikte Vekalet Müsteşarı Yarbay Hüsamet Ünsel, Donanma Dairesi Reisi Yarbay Ethem, Teçhizat Dairesi Reisi Yarbay Mehmet Ali Ülgen, İmalât Dairesi Reisi Yarbay Mustafa Ziya, Donanma Kumandanı Yarbay Fahri Aczi (Eski Donanma Dairesi Reisi sıfatıyla), Sapançalı Hakkı Bey, Nazım ve Bilecik Milletvekili Dr. Fikret Bey de yargılananlar arasındaydı. Yargılama neticesinde; Bahriye Vekili İhsan Eryavuz Bey görevi ihmalden iki yıl ağır hapis, iki yıl rütbe ve memuriyetten uzaklaştırma cezasına, Nazım ve Bilecik Milletvekili Dr. Fikret Beyler dörder ay hapis ve yüzer lira ağır para cezasına, Sapançalı Hakkı Bey de suçta iştiraktan bir sene

Ali (Dalay) Deniz Müsteşarlığına, ondan sonraki kıdemli subay olan Yarbay Mehmet Şükür (Okan) Donanma Komutanlığına atandı.⁵⁵

Deniz Müsteşarlığı, Genelkurmay Başkanlığı bağlısı 12 şubeden 6. şube “Deniz Harekat Şubesi” ve 9. şube “Deniz Eğitim Şubesi”nden oluşuyordu. Ayrıca Genelkurmay İkinci Başkanına bağlı "Deniz Müşavirliği" adıyla ayrı bir birim de meydana getirildi. Bu süreçte Donanma Komutanlığı idari ve lojistik olarak Milli Müdafaa Vekaleti'ne, harekat ve eğitim açılarından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlandı. Deniz Müsteşarlığının başlıca dairesi personel dairesi, Donanma dairesi, teçhizat dairesi, levazım dairesi, sıhhiye dairesi ve hukuk müşavirliğiydi. Deniz Müsteşarlığının alt birlikleri olan Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki, İstanbul Bahriye, İzmir Bahriye ve Samsun Bahriye Komutanlıkları ise eğitim ve harekat açısından buldukları şehir, liman ya da bölgede bulunan kolordu ya da tümen komutanlıklarına bağlıydı. İlaveten Deniz Müsteşarlığı'na bağlı olarak "Deniz Askeri Nakliye Komiserliği" meydana getirildi. Bu komiserlik, deniz ulaştırma, deniz ulaştırmasının kontrolü ve seferde el konulacak gemilerin teçhiz ve idaresinden sorumluydu.⁵⁶

Bu dönemde gerçekleştirilen faaliyetler;

- Hollanda'ya sipariş edilen I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları 1928 yılında Donanmaya katıldı.

- 2 Kasım 1930 tarihinde kurmay subay yetiştirmek üzere, Deniz Harp Akademisi Yıldız Sarayı'ndaki binasında eğitim/öğretim faaliyetine başladı.

- Donanma Komutanlığı makamı kaldırılıp Donanma, "Harp Filosu Kumandanlığı" adı altında yeniden düzenlendi. Bu değişiklik 24 Kasım 1931 tarihinde yapıldı. Harp Filosu Komutanlığı, eski Donanma Komutanlığı gibi kolordu Komutanı yetkisindeydi. Donanma Komutanlığı 30 Eylül 1935 tarihinde tekrar teşkil edildi. Bu düzenlemeyle Harp Filosu Komutanlığı, tümamiral seviyesinde Donanma Komutanlığına bağlandı.

hapis cezasına çarptırıldı. Diğer suçlanan deniz subayları ise beraat etti. Ayrıntılı bilgi için bkz., Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zirhlisinin Rolü*, İstanbul Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008, s.200-201; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.38.

⁵⁵ *Osmanlı Bahriyesi Kıyafetleri Albümü Çalışmaları*, Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi Kütüphanesi, Basılmamış Daktilo Nüshası, İstanbul 1978, s.180.

⁵⁶ Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2002, s.24; *Osmanlı Bahriyesi Kıyafetleri Albümü Çalışmaları*, s.180.

- 1931 yılında İtalya’da inşa edilen Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları ile Martı, Denizkuşu ve Doğan hücumbotları Donanmaya katıldı.

- 1935 yılında denizaltılar "Denizaltı Filotilla Komodorluğu” olarak Donanma Komutanlığına bağlandı.

- Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalanması sonrası İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında birer “Müstahkem Mevki Komutanlığı” ile komutanlıkların bağlısı Deniz Komutanlıkları” oluşturuldu.

- 1939-1945 yılları arasında toplam 2 muhrip, 3 denizaltı, 3 mayın dökücü gemi, 9 mayın tarama gemisi, 8 liman savunma botu, 4 hücumbot ve 1 ağ gemisi Donanmaya katıldı.

- Sovyetler Birliği’nin yayılcı politikasına karşı Amerika Birleşik Devletleri, Türkiye ve Yunanistan’ın askeri gücünü yükseltmek için 12 Mart 1947 tarihinde Truman Doktrini’ni uygulamaya başladı. Bu kapsamda 1948 ve 1949 yılları içinde 4 denizaltı (İnönü-I, İnönü-II, Sakarya ve Gür), 4 muhrip (Gelibolu, Giresun, Gaziantep ve Gemlik), 8 mayın tarama gemisi, 3 yardımcı gemi Türkiye’ye transfer edildi.

- 1946 yılında Deniz Eğitim Komutanlığı kurularak; Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Deniz Gedikli Hazırlama Ortaokulu ve Dalgıç Okulu Deniz Eğitim Komutanlığı’na bağlandı.⁵⁷

Deniz Müsteşarlığı ile idare edilen Deniz Kuvvetleri, 1947 yılından itibaren uygulanan Truman Doktrini çerçevesindeki Marshall planı kapsamında gelen askeri yardımlar ile kabuk değiştirme ihtiyacı hissetmeye başladı. Bu kapsamda Amerikalılar 1949 yılı başlarında, Genelkurmay Başkanlığı’nda uzun süreli bir eğitim serisi (konferanslar) düzenledi. Genelde Amerikalı Subaylar tarafından yönetilen bu eğitim serisinin amacı, o tarihe kadar Alman teşkilatı esaslarına göre yönetilen Silahlı Kuvvetlerin, Amerikan teşkilat esaslarına göre düzenlenmesiydi.⁵⁸ Bu gelişmeler yaşanırken Deniz Kuvvetleri son 20 yılında Devlet içinde iki farklı kurumda parçalı bir şekilde yönetildi. Harekât ve harbe hazırlığı ilgilendiren eğitim ve doktrin konuları Genelkurmay Başkanlığı’ndaki daireler; lojistik ve personel konuları da Milli Savunma

⁵⁷ Erdinç Sancar, “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Kurulması Yeniden Yapılanması (1921-1949)”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.241-243; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.53-55; Figen Atabey, a.g.e., s.24-33; *Osmanlı Bahriyesi Kıyafetleri Albümü Çalışmaları*, s.180-195.

⁵⁸ Bu eğitim serisi ile ilgilenmek üzere 2 deniz kurmay binbaşı görevlendirildi. Genelkurmay 6. Şube’den Bnb. Celal Eyiceoğlu ve Deniz Müsteşarlığı Donanma Şubesi’nden Bnb. Şemsi Bargut. Eğitim sonunda Bnb. Celal Eyiceoğlu Harekat Plan Şubesi Müdür Vekilliği’ne, Bnb. Şemsi Bargut yeni kurulan Teşkilat-Seferberlik Şubesi Müdür Vekaleti’ne atandı. Bkz., Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut’un Anıları*, s.13.

Bakanlığı içindeki daireler tarafından takip ve kontrol ediliyordu. Genelkurmay Başkanlığı'nda en üst kadro, Deniz Müşaviri adı altında başlangıçta albay daha sonra amirallik idi. Milli Savunma Bakanlığı'nda da müsteşar/müsteşar yardımcısı düzeyinde temsil söz konusuydu. 1945 yılında Genelkurmay Başkanlığı'ndaki Deniz Müşaviri kadrosunun adı Deniz Kurmay Başkanlığı'na dönüştürüldü.⁵⁹

Gelinen son noktada yeni bir teşkilat yapısı belirlendi. Bu yeni doktrine göre Deniz Müsteşarlığı ve Deniz Kurmay Başkanlığının kalkması, Bahriyede en üst makam olarak, “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı”nın kurulması gerekmektedir. Yeni teşkilat ve kadro, üst makamların görüşleri alınarak hazırlandı ve onaya sunuldu. Yeni teşkilat yapısı; 30 Mayıs 1949 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından onaylanan ve 1 Temmuz 1949 tarihinde yürürlüğe giren 5398 numaralı “Milli Savunma Bakanlığının Kuruluş ve Görevlerine Dair Kanun”⁶⁰ ile kabul edildi ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığına Donanma Komutanı Oramiral Mehmet Ali Ülgen getirildi.⁶¹ Tümamiral Tacettin Talayman’ın Deniz Müsteşarlığı⁶² ve Tümamiral Necati Özdeniz’in Deniz Kurmay Başkanlığı⁶³ makamları kaldırıldı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Teşkilatı ise şöyle oluşturuldu⁶⁴:

⁵⁹ Cem Gürdeniz, *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2013, s.106.

⁶⁰ Resmi Gazete, “Milli Savunma Bakanlığının Kuruluş ve Görevlerine Dair Kanun”, KN., 5398, KT., 30 Mayıs 1949, S., 7223, YT., 3 Haziran 1949.

⁶¹ Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Mehmet Ali Ülgen’in göreve başlayınca yayınladığı görev başlangıç evrağı için bkz., LDGAM., Ktn.:1949-7, Gmn.:106, Bn.:1, T.:1 Temmuz 1949; LDGAM., Ktn.:1949-18, Gmn.:174, Bn.:1, T.:1 Temmuz 1949.

⁶² Tümamiral Tacettin Talayman Deniz Müsteşarlığı görevine 31 Ağustos 1947 tarihinde atandı. 1 Temmuz 1949 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulunca Tümamiral Tacettin Talayman, 2 Temmuz 1949 tarihi itibarıyla Deniz Okullar ve Kurslar Komutanı yapıldı. Bkz., LDGAM., Tacettin Talayman Şahsi Dosyası; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya II, s.171.

⁶³ Tümamiral Necati Özdeniz Deniz Kurmay Başkanlığı görevine 13 Ağustos 1946 tarihinde atandı. 1 Temmuz 1949 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulunca Tümamiral Necati Özdeniz, 2 Temmuz 1949 tarihi itibarıyla Deniz Harp Akademisi Komutanı yapıldı. Bkz., LDGAM., Necati Özdeniz Şahsi Dosyası.

⁶⁴ Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut’un Anıları*, s.13-15; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.109-111; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.5-20.

BİRİNCİ BÖLÜM: II.DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE ASKERİ BAHRİYEDEKİ FAALİYETLER

1. DONANMANIN İCRA ETTİĞİ EĞİTİM, DENETLEME, TATBİKAT VE MANEVRALAR

II.Dünya Savaşı öncesinde Dünyada görülen siyasi ve politik gelişmeler, bir savaşın yaklaştığını açıkça belli etmekteydi. Bu nedenle Donanma, Türk kara sularının korunması için her an her türlü gelişmeye uygun olarak hazır tutulmalıydı. Bu kapsamda savaş öncesindeki süreçte Donanmanın hazırlık durumunu yüksek tutmak maksadıyla eğitim, denetleme, tatbikat ve manevralara ara verilmeden devam edildi.

1.1. Donanmanın 1938 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

Donanma her sene olduğu gibi 1938 senesi içerisinde de planlı eğitim, denetleme, tatbikat ve manevralar icra etti. Ancak 1938 senesi içerisindeki faaliyetler, II.Dünya Savaşı'nın başlamasından hemen önceki sene olması ve Dünyadaki mevcut gerginliklerin üst düzeyde seyretmesi sebebiyle, her zamankinden önemli oldu.

Donanmanın 1938 yılı içindeki ilk planlı faaliyeti, 1 Mart 1938 tarihinde yayınlanan emirle gerçekleşti. Emrin amacı; Donanmaya yeni katılan erlerin eğitim seviyelerini yükseltmek ve gemilerin harbe hazırlık denetlemesine hazırlanmasını sağlamaktı. Bu kapsamda; Yavuz kruvazörünün Gölcük'te havuzdaki bakım işlerinin devamına, Zafer, Tınaztepe ve Kocatepe muhriplerinin hazırlanan eğitim programı uyarınca çalışmalarına, Adatepe muhribinin 2 Mart tarihinde Haliç'te havuza girmesine, Denizkuşu hücumbotunun kızaktan inmesinden sonra sırasıyla Martı ve Doğan hücumbotlarının kızağa alınmalarına karar verildi.⁶⁵ Ayrıca denizaltı gemilerinin eksik olan yağlama yağlarının teminine kadar Gölcük'te kalmaları planlandı. İhtiyat Filo gemilerinden Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin eksik olan bakımlarının devam etmesi, Berk torpido kruvazörünün Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde, Peyk torpido kruvazörünün ise Gölcük'te planlı eğitim programına göre hareket etmesi istendi.⁶⁶

Peyk torpido kruvazörünün katıldığı bir diğer faaliyet, Zafer muhribi ve Berk torpido kruvazörüyle birlikte İstanbul Silivri'de icra edilen poligon torpido atışı oldu.⁶⁷

⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:49, Bn.:1, T.:1 Mart 1938; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 1-30 Mart 1938.

⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:49, Bn.:1-1, 2, 2-1, T.:1 Mart 1938.

⁶⁷ Torpido günümüzde olduğu gibi o tarihlerde de çok pahalı bir silahtı. Bu silahın temel görevi, kendi makinasını sıkıştırılmış hava ile otomatik olarak çalıştırarak, taşıdığı patlayıcı maddeyi düşman gemisine çarptırarak

Torpedo atışlarının Mayıs ayının ilk 10 gününde yapılması planlandı. Atışların Zafer muhribinin atışıyla başlaması, ardından Peyk torpedo kruvazörünün 2 torpedo atması şeklinde olması düşünüldü. Faaliyette Peyk torpedo kruvazörünün vasıtası ile Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotlarının emniyet görevi alması istendi. 2 Mayıs günü saat 13:30'da Zafer muhribiyle Doğan hücumbotu Gölcük'ten Silivri'ye doğru hareket etti. Seyir sırasında Doğan hücumbotu ile Zafer muhribi arasında taarruz eğitimleri yapıldı. 3 Mayıs günü saat 08:20 ile saat 15:15 arası Zafer muhribinin torpedo atışlarına Doğan hücumbotu eşlik etti. 5 Mayıs günü saat 08:00 ile saat 13:30 arası bu kez Zafer muhribiyle Berk torpedo kruvazörü ikişer torpedo atışı gerçekleştirdi. Son torpedo atışları 10 Mayıs günü saat 06:00 ile 12:15 arasında Zafer muhribiyle Peyk torpedo kruvazörünün ikişer torpedo atması şeklinde gerçekleştirildi.⁶⁸

Haziran ayı Donanma için yoğun aylardan biri oldu. Bu ay içinde Donanmanın birinci devre top ve torpedo atışlarına devam etmesi, gemi ve birliklerin eğitim ve denetleme hazırlıklarıyla ilgilenecek denetlemelerinin yapılması planlandı.⁶⁹ Bu plan uyarınca 1-11 Haziran arası top ve torpedo atışlarının, 19 Haziran'a kadar denetleme hazırlıklarının yapılması ve 20-30 Haziran arasında da denetlemelerin icra edilmesi kararlaştırıldı.⁷⁰ Yapılan plan kapsamında Yavuz kruvazörü, 2 Haziran günü saat 09:00'da gündüz, saat 20:00'de gece torpedo atışlarını icra etti.⁷¹ Ayrıca 11 Haziran günü Silivri'den Haydarpaşa'ya hareket eden Yavuz kruvazörü ve diğer gemiler seyir sırasında, denizaltı ve hava hedeflerine taarruz eğitimi yaptı.⁷² 23 Haziran'a kadar İstanbul'da kalan Donanma aynı gün saat 14:00'de hareket ederek Erdek'e gitti. Seyir sırasında gemiler; Sis cihazlarıyla suni sis yaparak gemilerin gizlenmesi eğitimi ve paravan atma eğitimleri yaptı.⁷³ Donanma 30 Haziran'a kadar Erdek'te kaldı. Aynı gün

patlatmaktır. Merminin düz bir hat üzerinde gitmesini otomatik olarak işleyen bir cayro sağlamaktadır. Torpidolar, poligon atışlarında veya açık denizde hedef gemilere yapılan talim atışlarında, patlayıcı maddeyi taşıyan başlık kısmının çıkarılmasıyla kullanılır. Bu tür atışlarda patlayıcı başlık yerine, içi su dolu eğitim başlığı bağlanır. Bu başlık atış mesafesi sonunda otomatik olarak içindeki suyunu boşaltarak, torpidonun su üzerine çıkmasını sağlar ve böylece torpedo yeniden kullanılabilir hale getirilir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.112.

⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:16, Bn.:1, T.:9 Mayıs 1938; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 1-2-3-5-9-10 Mayıs 1938; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17040, T.: 1-2-3-5-9-10 Mayıs 1938; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23393, T.: 1-2-3-5-9-10 Mayıs 1938.

⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:22, Bn.:1, T.:25 Mayıs 1938.

⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:22, Bn.:1-1, T.:25 Mayıs 1938.

⁷¹ LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:62, Bn.:1, T.:1 Haziran 1938.

⁷² Donanma gemilerine, Atatürk Dolmabahçe'de olduğu için bölgeye geldiğinde 21 pare top atışı ile selamlaması, eratin çimariva yerlerinde olması ve 3 defa "Yaşasın Cumhuriyet" şeklinde bağırması emri verildi. Ayrıca emre, top selamının günde bir defa yapılması, diğer merasimin her geçişte tekrarlanması hususu eklendi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1938-34, Gmn.:150, Bn.:2, T.:10 Haziran 1938.

⁷³ LDGAM., Ktn.:1938-34, Gmn.:62, Bn.:2, T.:22 Haziran 1938. Paravan (Paravane): Demirli mayınlara karşı kullanılan eski bir mayın tarama ve savunma silahıdır. I.Dünya Savaşı sırasında, savaş gemilerinde, demirli mayınlara karşı kullanılmıştır. Cihazın genel yapısı, geminin baş bodoslamasında çene kısmından donatılan sancağa ve iskeleye doğru açılan çelik bir tarama telidir. Geminin pruvasından yaklaşan mayınlar, bu tele takılarak tel üstünde kayıp paravan cihazının makasına kadar geldiğinde, mayının demirleme teli kesilerek mayın yüzeye çıkardı. Böylece

gemi komutanlarının katıldığı kağıt üzerinde icra edilen bir savaş oyunu oynandı. Oyunda konu savaş anında İzmit Körfezi'nin mayınlanması oldu.⁷⁴

Donanma en önemli faaliyetini Eylül ayı içerisinde gerçekleştirdi. Bu faaliyet, Donanma ve hava kuvvetlerinin olası bir savaş sırasında uyumlu bir hareket icra etmesi amacıyla 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında gerçekleşti. Tatbikat sahası olarak 1-2 Eylül tarihleri arası Marmara ve Kuzey Ege, 2-29 Eylül tarihleri arası İzmir Körfezi ve Kuzey Ege, 29-30 Eylül tarihleri arası Kuzey Ege ve Marmara Denizi belirlendi.⁷⁵ Denizaltı gemileri, İhtiyat Filo ve Erkin ana gemisi ile yardımcı gemiler 1 Eylül günü saat 05:00'de Haydarpaşa'dan hareketle Marmara Kapıdağ kanalından ve Midilli'nin kuzeyinden geçerek İzmir'e hareket etti.⁷⁶ Harp Filosuna bağlı gemiler ise Haydarpaşa'dan saat 11:00'de hareket etti.⁷⁷ Gemiler hemen talimlere başladı. Saat 11:25'de denizaltılara görerek hücum, saat 15:00'den saat 23:45'e kadar Yavuz kruvazörüyle Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri arasında, denizaltı ve uçak emniyeti ile manevra eğitimleri yapıldı.⁷⁸ Gemiler 2 Eylül günü saat 11:00 civarında İzmir'e demirledi.⁷⁹

Eğitime 9 Eylül gününe kadar ara verildi. 9 Eylül'de saat 04:00'de denizaltılar, saat 09:20'de Yavuz kruvazörüyle Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri eğitim amacıyla demir aldı. Denizaltılarla birlikte denizaltılara karşı savunma eğitimleri yapıldı. Ardından saat 14:45 ile 16:00 arası mesafe kestirme eğitimleri icra edildi ve saat 16:30'da eğitimlere son verildi.⁸⁰ Benzer eğitimler 7, 8 ve 9 Eylül günlerinde de tekrarlandı. 13 Eylül tarihinde ise Donanma tüm mevcuduyla birlikte saat 06:50 civarında İzmir'den Foça'ya doğru hareket etti. Seyir sırasında, daha önceden tatbikata gözlemci sıfatıyla katılması planlanan Yugoslav deniz heyeti⁸¹ Kocatepe muhribine saat 08:07'de alındı. Müteakiben tatbikat başladı. Kocatepe muhribi saat

mayın çarpıp gemiye zarar vermeden imha edilirdi. Paravan cihazı ise sacdan yapılmış, yatay dümen ve dikey bir kanatla donatılmıştı. Böylece tarama teli belli bir derinlikte ve gemiden belli bir açıklıkta sistemin çalışması sağlanmış olurdu. Paravanın gemiden açılma oranı geminin süratine bağlı idi ancak bu cihaz geminin manevra yeteneğini kısıtladığı gibi mayınlı sahadan geçtikten sonra paravanın toplanması ayrıca bir ölü zamanı gerektirirdi. Bu durum gemi için bir zafiyet olması nedeniyle kısa bir süre sonunda bu sistemin kullanılmasından vazgeçilmiş, bunun yerine, II.Dünya Savaşı sürecinde bu iş için özel mayın tarama gemileri ve cihazları geliştirilmiştir. Bkz., Burhanettin Seri, *Denizcilik Ansiklopedisi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s.400.

⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:37, Bn.:1, T.:30 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:109, Bn.:1, 3, 3-1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 9-1, 10, T.:30 Haziran 1938;

⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1938.

⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1938; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 1 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 1 Eylül 1938.

⁷⁷ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 1 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 1 Eylül 1938.

⁷⁸ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 1 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 1 Eylül 1938.

⁷⁹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 2 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 2 Eylül 1938.

⁸⁰ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 6 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 6 Eylül 1938.

⁸¹ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:19, Bn.:1-2, T.:24 Haziran 1938.

09:30 civarında paravanların atılıp toplanması, saat 10:00 civarında da Yavuz kruvazörünün iskele baş omuzluğunda mevki alınarak denizaltılara karşı hücum ve müdafa eğitimleri yapıldı. Saat 11:00 civarında gemilere taarruz eden uçaklara karşı saldırı ve savunma eğitimleri icra edildi. Öğlen arasının ardından saat 14:30'da hücum eğitimleri başladı. Kocatepe muhribi saat 15:30'da sancak taraftan 3 torpido attı ve denizde geminin yerinin belli olmamasını sağlayan sis makineleriyle sis yapıldı. Saat 15:45'de eğitimler tamamlanarak, Foça'ya hareket edilerek, saat 17:33'de Foça'ya demirledi. Manevralara gözlemci sıfatıyla katılan Yugoslav deniz heyeti saat 17:45'de Kocatepe muhribinden ayrıldı.⁸²

Hamidiye kruvazörü ve denizaltı gemileri 15 Eylül günü birlikte eğitim yaptı. Saat 05:15'de Hamidiye kruvazörü, saat 07:15'de Sakarya, 07:20'de II. İnönü, 07:25'de Gür ve 07:27'de Dumlupınar denizaltıları hareket etti.⁸³ Tatbikatın tamamlanmasının ardından Hamidiye kruvazörü ve denizaltılar saat 16:00'da Foça'ya demirledi.⁸⁴ 16 Eylül tarihinde ise daha kapsamlı bir tatbikat yapıldı. Tatbikat için saat 04:30'da Yavuz kruvazörü, saat 07:00'de denizaltılar, saat 09:00'da Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri Foça'dan hareket etti. Hareketin hemen ardından gemiler eğitimlere başladı. Saat 09:15'de Zafer muhribi denize adam düştü talimi yaptı. Ardından Zafer ve Kocatepe muhripleri arasında saat 09:40'da posta çantası alma verme eğitimi icra edildi. Ardından tüm gemiler saat 10:35- 12:50 arası dönüş manevraları, çeşitli hatlara geçiş manevraları ve mesafe kestirme talimleri yaptı. Saat 14:00'e kadar verilen aranın ardından paravan atma ve toplama eğitimleri yapıldı. Saat 14:30'da manevra paydos edildi. Tüm gemiler saat 15:00 civarında Karşıyaka'ya demirledi.⁸⁵

Gemiler 21 Eylül tarihine kadar İzmir'de demirli kaldı. 21 Eylül günü Donanma, İzmir'den Mordoğan Körfezine intikali sırasında kapsamlı bir manevra icra etti. Manevra için saat 06:30'da denizaltılar hareket etti. Yavuz kruvazörü, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri ile yedeğinde 2 mayın motoru bulunan Nusret mayın gemisi ise saat 13:00'de demir aldı. Gemilerin hareketinden kısa bir süre sonra, saat 13:20 civarında Yenikale geçidine gelindiği sırasında, Norveç bandıralı Baalbek vapuru ile Yavuz kruvazörü çarpışma tehlikesi atlattı. Baalbek vapuru geçit girişinde Donanma gemilerine yol vermek yerine, süratini muhafaza edince, en önde bulunan Yavuz kruvazörüne çarpacaktı. Ancak Yavuz kruvazörünün tam zamanında yaptığı tornistan

⁸² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 13 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 13 Eylül 1938.

⁸³ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 15 Eylül 1938.

⁸⁴ LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 15 Eylül 1938.

⁸⁵ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 16 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 16 Eylül 1938.

ile kesin bir çarpışmanın önüne geçildi. Bu konuyla ilgili olarak Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Norveç bandıralı Baalbek vapurunun hareketinin şiddetle protesto edilmesi konusunda Donanma Komutanlığına bir yazı yazdı.⁸⁶

Norveç bandıralı Baalbek vapuru ile yaşanan çarpışma tehlikesi ardından gemiler, saat 13:25’de körfezdeki mania ağlarını geçtikten sonra, farklı hatlara geçiş manevraları yaptı. Saat 14:30 gibi paravanlar atıldı ve Zafer muhribinden verilen “mayın görüldü” işaretiyle gerekli dönüş eğitimleri icra edildi. Saat 15:35’de paravanlar toplandı ve saat 15:55’de torpido hücumlarına geçildi. İlk hücumu Kocatepe muhribi iskele taraftan 3 deniz mili mesafeden Yavuz kruvazörüne 3 torpido atarak yaptı. Saat 16:15’de duman yaparak saklanma eğitimleri icra edildi. Saat 18:00’e kadar eğitimlere ara verildi. Saat 18:00’de Zafer muhribinden “denize adam düştü” işaretiyle eğitim başladı. Çeşitli hatlara geçiş manevraları ardından, gece yapılacak torpido atışlarına geçildi. Yavuz kruvazörüne ilk torpido hücumunu saat 20:22’de Zafer muhribi gerçekleştirdi. Ardından saat 20:31’de Tınaz muhribi, saat 20:45’de Kocatepe muhribi (sancak taraftan 3 torpido atışı) yaptı. Torpido atışlarının ardından manevralar sona erdi ve gemiler saat 21:20 civarında Mordoğan Körfezine demirledi.⁸⁷

Mordoğan Körfezinde 23 Eylül tarihine kadar kalan Donanma bu tarihte İzmir’e hareket etti ve seyir sırasında çeşitli eğitimler yapıldı. Saat 05:00’de Yavuz kruvazörü, saat 08:30 ise diğer gemiler Mordoğan Körfezinden hareket etti. Saat 10:22’ye kadar çeşitli hatlara geçiş manevraları ve saat 11:10’a kadar sis ve duman perdesi yapılarak top ve torpido atışları icra edildi. Saat 12:50 civarında manevraya katılan gemiler, saat 13:12’de de Yavuz kruvazörü İzmir’e demirledi.⁸⁸

Donanma 27 Eylül günü tekrar Mordoğan Körfezine doğru yola çıktı ve seyir sırasında eğitimler icra edildi. Bu eğitimler uçak ve denizaltılarla beraber yapıldı. Saat 05:00’de Sakarya, II.İnönü ve Dumlupınar denizaltıları hareket etti. Saat 09:00’da ise diğer gemiler İzmir’den demir aldı. Saat 11:20’ye kadar süren eğitimlerde Yavuz kruvazörüne hücum eden keşif uçakları ve denizaltı saldırılarına karşı manevralar yapıldı. Eğitimlerde özellikle II.İnönü denizaltısının Yavuz kruvazörüne yaptığı hücumlar ön plana çıktı. Manevraların bitmesiyle saat 12:00 civarında gemiler Mordoğan Körfezine demirledi.⁸⁹ Geceyi Mordoğan Körfezinde geçiren gemiler, 28

⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:53, Bn.:1, 1-1, T.:22 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 21 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 21 Eylül 1938.

⁸⁷ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 21 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 21 Eylül 1938.

⁸⁸ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 23 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 23 Eylül 1938.

⁸⁹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 27 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 27 Eylül 1938.

Eylül günü saat 06:30'da demir alarak İzmir'e hareket etti. Saat 09:00'da başlayan eğitimlerin temelini deniz uçaklarının hücumlarına karşı yapılan sakinme manevraları oluşturdu. Saat 12:15'e kadar süren eğitimler sırasında muhriplerin Yavuz kruvazörüne torpido hücumları (Kocatepe muhribi Yavuz kruvazörüne 2 torpido attı.), duman ve sis perdesiyle saklanma eğitimleri, uçakların yaptığı bombardımandan kaçınma manevraları ve farklı hatlara geçiş denemeleri yapıldı. Manevraların bitmesinden sonra saat 13:00 civarında gemiler ve denizaltılar, saat 14:55'de de Yavuz kruvazörü İzmir'e demirledi.⁹⁰

Eylül ayında icra edilen manevraların bitiş süreci 29 Eylül günü saat 15:00'de Erkin ana gemisi, Akın römorkörü Dumlupınar ve II. İnönü denizaltılarının, saat 15:20'de Gür denizaltısının ve saat 16:15'de Sakarya denizaltısının hareketiyle başladı. Donanmanın geri kalan mevcudu ise 30 Eylül günü saat 10:00 civarında İzmir'den demir aldı. Seyir sırasında bir gün önce İzmir'den hareket eden denizaltılarla ortak eğitimler yapıldı. Saat 11:55'de gemilere uçak hücumlarıyla başlayan eğitimler, saat 12:00'de denizaltıların taarruzlarıyla sürdü. Saat 12:30 ara verilen eğitimlere saat 14:00'de mesafe talimleriyle başlandı. Saat 16:00'da mesafe talimine son verildi ve Eylül ayı manevraları fiilen bitmiş oldu. Saat 22:30'da Çanakkale Boğazı'na giren gemiler, 1 Ekim tarihinde saat 13:45 civarında Gölcük'e demirledi.⁹¹

Donanma Ekim ayı içinde de 3 manevra icra etti. İlk manevra, 10-17 Ekim 1938 tarihleri arasında Harp Filo, muhripler ve hücum botları arasında gece yapılacak müşterek hareket şeklinde icra edilecekti.⁹² 10 Ekim günü saat 09:40'da Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleriyle, Doğan, Martı ve Denizkuşu hücum botları Gölcük'ten hareket etti. Saat 10:33 ile saat 12:32 arası adalar mevkiinde Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleriyle, Doğan, Martı ve Denizkuşu hücum botları çeşitli hücum şekilleriyle birbirleri arasında manevralar yaptı. Talim sahasına saat 13:05'de Yavuz kruvazörü geldi ve gemiler saat 19:07'de Tuzla'ya demirledi. Manevranın ana nedeni olan gece hücumları için saat 19:50'de Tuzla'dan hareket edildi. Saat 21:00'de Yavuz kruvazörü, muhripler ve hücum botları arasında başlayan hücum ve müdafaa manevraları, ışıldak eğitimleri ve torpido atışları, 11 Ekim günü saat 03:50'ye kadar

⁹⁰ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 28 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 28 Eylül 1938.

⁹¹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 29-30 Eylül, 1 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 29-30 Eylül, 1 Teşrinievvel 1938.

⁹² LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:5, Bn.:1, T.:4 Teşrinievvel 1938.

sürdü. Gece eğitimlerinin tamamlanmasıyla tüm gemiler saat 07:30 civarında İzmit'e demirledi.⁹³

Ekim ayındaki ikinci manevra, Heybeliada'da demirli Yavuz kruvazörü, Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhriplerinin 18 Ekim günü saat 14:30 civarında demir alıp Erdek'e hareketiyle başladı. Gündüz seyri sırasında yoğun bir eğitim programı takip edilmedi. Asıl eğitim gece yapılacak torpido atışları oldu. Saat 20:30'da başlayan eğitimlerde muhripler gece boyunca Yavuz kruvazörüne torpido hücumları yaptı. Eğitim 19 Ekim günü saat 01:00'de sona erdi.⁹⁴

Donanmanın yaptığı üçüncü manevra Yavuz kruvazörü, Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri, Erkin ana gemisi ve denizaltıların 22 Ekim günü saat 09:30 civarında Erdek'ten demir alıp Gemlik'e hareketiyle başladı. Gemiler 18:30 civarında Gemlik'e demirledi.⁹⁵ 26 Ekim gününe kadar Erdek'te kalan gemiler aynı gün saat 15:30 civarında Erdek'ten Haydarpaşa'ya doğru hareket etti. Seyir sırasında icra edilen en önemli faaliyet gece torpido atışları oldu. Gemiler 18:30 civarında İmralı adası mevkiine geldiklerinde eğitim başladı. Hücumlar Yavuz kruvazörüne yapıldı. Hücumlarda ön plana çıkan saat 21:25'de Kocatepe muhribiyle Hamidiye kruvazörünün birlikte hücum gerçekleştirmesi oldu. Eğitimler 21:45'e kadar sürdü ve gemiler 22:55 civarında Haydarpaşa önüne demirledi.⁹⁶

Kasım ayı içinde yapılacak manevrayla 1937-1938 yılı içindeki manevraların sonlandırılması kararlaştırılmıştı. Manevranın 8-18 Kasım 1938 tarihleri arasında Batı ve Güney Karadeniz'de olması planlanmıştı.⁹⁷ Plan uyarınca 8 Kasım tarihinde saat 07:00 civarında İhtiyat Filo, saat 07:30 civarında Denizaltılar, Erkin ana gemisi ve Akın römorkörü, saat 08:00 civarında Harp Filosu ve saat 09:00'da mayın gemileri İzmit'ten Umuryeri'ne doğru hareket etti. Seyir sırasında çeşitli dönüş eğitimleri ve hücumbotların muhriplere hücum manevraları yapıldı. Gemiler saat 13:30 civarında Umuryerine demirledi.⁹⁸ Gemilerde 10-11 Kasım ve 14-15 Kasım tarihlerinde yapılacak

⁹³ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20330, T.: 10-11 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytın.: 6303, T.: 10-11 Teşrinievvel 1938. Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotları İzmit'e dönmedi. 11 Ekim günü saat 06:30'da Heybeliada mendireğine bağladı. Bkz., LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytın.: 23393, T.: 10-11 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytın.: 17040, T.: 10-11 Teşrinievvel 1938.

⁹⁴ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20330, T.: 18-19 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytın.: 6303, T.: 18-19 Teşrinievvel 1938.

⁹⁵ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20330, T.: 22 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytın.: 6303, T.: 22 Teşrinievvel 1938.

⁹⁶ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20330, T.: 26 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytın.: 6303, T.: 26 Teşrinievvel 1938.

⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:69, Bn.:1, 2, T.:24 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:69, Bn.:3, 3-1, T.:25 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:8, Bn.:3, T.:25 Teşrinievvel 1938.

⁹⁸ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20330, T.: 8 Teşrinisani 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytın.: 6303, T.: 8 Teşrinisani 1938; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytın.: 23393, T.: 8 Teşrinisani 1938.

eğitimlerin hazırlıklarına başlandı.⁹⁹ Bu sırada Tınaztepe muhribinin II.Numaralı Motorunda yangın çıktı ve yangın kısa sürede söndürüldü.¹⁰⁰ Ancak manevrayı asıl etkileyen büyük olay, 10 Kasım günü saat 09:05'de Atatürk'ün vefat etmesi oldu. Vefat haberinin Umuryeri'nde demirli Donanmaya gelmesi üzerine, manevranın diğer safhaları ve burada uygulanacak faraziyeler¹⁰¹ iptal edildi. Ayrıca manevranın sonradan yapılması kararının verilmesi durumunda yeni bir emir verileceği hususu, Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen tarafından gemilere bildirildi.¹⁰²

Atatürk'ün vefatı üzerine iptal edilen manevranın, 28 Kasım-2 Aralık tarihleri arasında yine Batı ve Güney Karadeniz'de yapılması kararlaştırıldı. Manevraya katılmak için 28 Kasım günü İzmit ve Gölcük'ten saat 07:00'de Berk torpido kruvazörü, Hızırreis gambotu, saat 07:30'da Erkin ana gemisi ve Gür denizaltısı ve saat 08:00'de Harp Filosu hareket etti. Ayrıca aynı gün saat 09:30'da Hamidiye kruvazörü ve İsareis gambotu İstanbul'dan Büyükdere'ye intikal etti. Manevra 29 Ekim'de Donanmanın Büyükdere'den hareketiyle başladı. Berk torpido kruvazörü ile Hızırreis gambotu ve İsareis gambotu karakol görevi yaptı. Manevra 30 Kasım gününün ilk saatlerine kadar sürdü. Manevraya 1 Aralık günü Donanma gemilerinin tamamının katılımıyla devam edildi. Gemiler saat 12:00 ile 17:00 arası farklı zamanlarda Umuryeri'nden demir aldı. 1 Aralık saat 20:30'dan, 2 Aralık gününün ilk saatlerine kadar manevra devam etti. 2 Aralık günü manevranın tamamlanması sonrası Donanma İzmit'e ve Gölcük'e hareket etti. Manevraya katılan gemiler şunlardı: Yavuz kruvazörü, Tınaz ve Zafer muhripleri, Hamidiye kruvazörü, Berk torpido kruvazörü, Hızırreis ve İsareis gambotları ile iki hücumbot.¹⁰³

1.2. Donanmanın 1939 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Tatbikat Ve Manevralar

II.Dünya Savaşı'nın başladığı yıl olan 1939 senesinde, Donanmanın faaliyetlerinde bir azalma olmadı. İlk faaliyet, gemi komutanlarının deniz tabiiye¹⁰⁴ meselelerine ait bilgilerini, kurgulanan meseleler çerçevesinde uygulamalı olarak

⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:8, Bn.:3-1, T.:25 Teşrinievvel 1938.

¹⁰⁰ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20330, T.: 9 Teşrinisani 1938.

¹⁰¹ Faraziye: Yapılacak tatbikatta uygulanacak savaş senaryolarıdır. 8-18 Kasım 1938 tarihleri arasındaki manevralarda uygulanacak faraziyelerin metinleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:8, Bn.:4, 4-1, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:23, Bn.:2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5, 6, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:43, Bn.:1, 2, 2-1, 2-2, T.:26 Teşrinievvel 1938.

¹⁰² LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:23, Bn.:1, T.:11 Teşrinisani 1938.

¹⁰³ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, T.:26 Teşrinisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:122, Bn.:1, 1-2, T.:26 Teşrinisani 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kyt.: 6303, T.: 28,29,30 Teşrinisani-1,2 Kanunievvel 1938; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kyt.: 23393, T.: 28,29,30 Teşrinisani-1,2 Kanunievvel 1938.

¹⁰⁴ Deniz Tabiiyesi: Deniz silahlarının muharebe maksadına göre sevk ve idaresidir. Bkz., Sabri Mengül, Deniz Harp Okulu Güverte III.Sınıf Talebelerine Mahsus Deniz Tabiiyesi Ders Notları, Deniz Matbaası,İstanbul 1942, s.7.

kullanarak yetkinliklerini artırmak üzere, ders niteliğinde hazırlanmış olan “Harp Oyunu” oynamak oldu. Harp oyununun 15-30 Ocak 1939 tarihleri arasında Erkin ana gemisinde oynanması kararlaştırıldı.¹⁰⁵ Oyuna tüm muhriplerin, denizaltıların komutanlarıyla, İhtiyat Filoya bağlı gemilerin komutanları ve Yavuz kruvazörünün ikinci komutanı katıldı. Ayrıca tüm kurmay subaylar da oyuna iştirak etti.¹⁰⁶

Donanmada, kış periyodunda bakım/tutum işleriyle ilgilenildiği için, Nisan ayına kadar ciddi bir faaliyet görülmedi. 26 Nisan günü, Marmara Üssü Bahri Komutanlığı bağlısı Mayın Bölüğünün hazırlık denetlemesi yapıldı. Yapılan denetlemede; silahların bakımlarının iyi olduğu, mayınların faal, mayın yedek aksamalarının yerinde ve iyi istif edildiği, mayın alma verme işlerinin seri ve muntazam olarak cereyan ettiği, yangın taliminde tulumbaların faaliyete geçirilmesinin uzun sürdüğü, erlerin mayın derslerinin yeterli ve bilgi düzeylerinin iyi olduğu ve gemicilik eğitimlerinin tam verildiği tespit edildi. Denetleme sonucunda, hazırlık denetlemesinin genel olarak iyi geçtiği üst komutanlığa iletildi.¹⁰⁷

Eğitim, tatbikat ve manevra hazırlıkları da bir yandan devam ediyordu. Donanmanın 1939 yılı içinde yapacağı top atışları için gerekli mühimmatların listeleri yapıldı. Buna göre gemilere verilecek mermi adedi aşağıdaki gibi olacaktı¹⁰⁸;

Gemi Adı	2 cm	3.7 cm	4.7 cm	5 cm	5.7 cm	7.5 cm	7.6 cm	8.8 cm	10.2 cm	10.5 cm	11 mm	12 cm	15 cm	28 cm	28.5 cm	40 mm
Yavuz Kruvazörü	--	120 +	--	200 +	--	--	--	40+ 120 +	--	--	--	--	20 0+ 64 +	26	32	200+ 100
Zafer, Tınaz, Kocatepe, Adatepe Muhripleri	200	512	--	--	--	--	--	--	--	--	--	51 2+ 11 8	--	--	--	200+ 200
Gür Denizaltısı	20	--	--	--	--	--	--	--	--	12	--	--	--	--	--	--
Dumlupınar, Sakarya Denizaltıları	40	24	--	--	--	--	--	--	24+ 12	--	--	--	--	--	--	--
I. ve II. İnönü Denizaltıları	40	--	--	--	--	36	--	--	--	--	36	--	--	--	--	--

¹⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:104, Bn.:1, 1-1, T.:3 Kanunisanı 1939.

¹⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:166, Bn.:1, 1-1, T.:3 Kanunisanı 1939. Oynanan harp oyununda uygulanan meseleler, görev bölümleri, kuvvetler, oyun günleri ve kuralları için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:166, Bn.:2, 3, 3-1, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5, T.:6 Kanunisanı 1939.

¹⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1939-11, Gmn.:115, Bn.:1, T.:11 Mayıs 1939.

¹⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:164, Bn.:1, 1-1 T.:29 Mayıs 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:21, Bn.:1, T.:29 Mayıs 1939.

Avcıbotlar	150	--	--	--	--	18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Peyk ve Berk Torpedo Kruvazörleri	--	--	64+ 240	--	64	240	64	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Kemalreis, İsareis, Hızırreis Gambotları	--	--	48	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Uyanık Mayın Gemisi ve Akın Römorkörü	--	--	24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Gemiler uzun bir bakım ve tamir dönemi geçirdi. Gemilerin tamir işlerinin 6 Haziran gününe kadar bitirilerek, gemilerin Donanma Komutanlığı emrine verilmesi Milli Müdafaa Vekaleti tarafından Deniz fabrikalarına emredildi. Bu tarihe kadar tersanede bakımda olan gemiler; Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Kocatepe muhripleri, Denizkuşu hücumbotu, Dumlupınar ve Gür denizaltılarıydı.¹⁰⁹

Donanma Komutanlığı tarafından, bakımları biten ve Heybeliada önüne gelen Donanma gemilerinin¹¹⁰, uçaklarla “mesafe kestirme” ve “atış idaresi” eğitimleri icra etmeleri istendi. Eğitim günleri olarak 20 ile 23 Haziran tarihleri arasındaki 4 gün belirlendi. Uçaklar, Yeşilköy Hava Bölüğü’nden her gün saat 15:00-17:00 arasında gelecek, eğitimin bitiminde tekrar Yeşilköy’e dönecekti.¹¹¹ Eğitimler başlamadan önce gemiler Heybeliada’dan demir aldı ve eğitimler gemiler seyir halindeyken yapıldı.¹¹² Eğitim sırasındayken gemilerle uçaklar telsiz irtibatı da sağladı.¹¹³ Gemilerin gönderdiği sonuç raporlarda, icra edilen eğitimlerin oldukça başarılı olduğu ve tekrarlanmasının faydalı olacağı ifade edildi.¹¹⁴

Donanmanın 1939 yılındaki ilk tatbikatının 1-4 Temmuz tarihleri arasında Çanakkale’de yapılması planlandı. Tatbikatın en önemli özelliği, tatbikata Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak’ın Yavuz kruvazöründe tatbikat amiri olarak iştirak edecek olmasıydı. Tatbikata; Harp Filosu (Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe muhripleri ve Doğan ve Martı hücumbotları ile tamiri bitirse Denizkuşu hücumbotu), İhtiyat Filo (Hamidiye kruvazörü, Peyk ve Berk torpedo kruvazörleri,

¹⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:9, 10, T.:1 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:7, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:1 Haziran 1939.

¹¹⁰ Kocatepe muhribi İstinye Tersanesi’nden 11 Mayıs günü çıktı ve Gölçük’e gitti. Bkz., LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 11 Mayıs 1939.

¹¹¹ BDMA., Ktn.:118, Gmn.:2794, Bn.:1, 2, T.: 19 Haziran 1939.

¹¹² BDMA., Ktn.:118, Gmn.:2794, Bn.:4, T.: 21 Haziran 1939.

¹¹³ BDMA., Ktn.:118, Gmn.:2794, Bn.:5, 6, T.: 21 Haziran 1939.

¹¹⁴ Örnek bir sonuç raporu için bkz., BDMA., Ktn.:118, Gmn.:2794, Bn.:10, 11, 12, T.: 27 Temmuz 1939. LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 20-21-22-23 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 20-21-22-23 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17041, T.: 20-21-22-23 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23394, T.: 20-21-22-23 Haziran 1939.

Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotları), Denizaltı Filosu (Dumlupınar, Gür, Sakarya, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları), Erkin ana gemisi, Akın römorkörü ve dalgıç motoru, gerekli hizmet gemileriyle ikmal gemilerinin katılması kararlaştırıldı. Saldıray denizaltısının ise Çanakkale'ye kadar sadece su üstünde seyretmek şartıyla iştirak etmesi istendi.¹¹⁵ Tüm gemiler için eğitim sahası 29 Haziran gününe kadar Gölcük olarak belirlendi. İlâveten gemilerin 29 Haziran'da topluca Çanakkale'ye intikal etmesi emri verildi.¹¹⁶ Ayrıca tatbikatta kullanılacak torpidoların alınmasıyla ilgili bir program yayımlandı. Buna göre torpidonun verileceği mevki ve günler şöyleydi;

TORPİDO ALMA PROGRAMI		
Alınacak Mevki	Alacak Gemi	Günler
İzmit	I.İnönü denizaltısı	10 Haziran 1939
Gölcük	Adatepe muhribi	
İzmit	II.İnönü denizaltısı	11 Haziran 1939
Gölcük	Kocatepe muhribi	
İzmit	Sakarya denizaltısı	12 Haziran 1939
Gölcük	Zafer muhribi	
İzmit	Dumlupınar denizaltısı	13 Haziran 1939
Gölcük	Gür denizaltısı	
İzmit	Peyk torpido kruvazörü	14 Haziran 1939
Gölcük	Tınaztepe muhribi	

Bununla beraber emirde, İzmit'ten torpidosunu alacak gemilerin mayın iskelesine yanaşmaları isteniyordu. Torpidolarını Gölcük'ten alacak gemilere ise torpidolar, şalopalar¹¹⁷ tarafından getirilecekti. Zafer muhribi Martı hücumbotunun, Adatepe muhribi Doğan hücumbotunun ve Tınaztepe muhribi de Denizkuşu hücumbotunun torpidolarını alacaktı. Ayrıca muhriplere 16'şar, hücumbotlara 8'er su bombası verilecekti.¹¹⁸ İlâveten Donanma Komutanlığı, tatbikattaki top atışlarında kullanılacak hedeflerin yetiştirilmesi için Deniz Fabrikalarına bir yazı göndererek çalışmaların hızlandırılmasını istedi.¹¹⁹

¹¹⁵ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:7, Bn.:2, 2-1, T.:3 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:91, Bn.:1, T.:28 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:1, T.:28 Haziran 1939.

¹¹⁶ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:8, Bn.:1, 1-1, T.:7 Haziran 1939.

¹¹⁷ Şalopa; Eskiden kullanılmış, iki direkli küçük tekne. Bkz., Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul 1997, s.281.

¹¹⁸ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:8, Bn.:2, T.:9 Haziran 1939.

¹¹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:37, Bn.:6, T.:16 Haziran 1939.

Donanmanın Çanakkale bölgesinde yapılacak tatbikat için 29 Haziran günü hareket etmesi kararlaştırılmıştı. Tatbikat 1, 1/2, 2 ve 2/3 Temmuz gün ve geceleri devam edecek, 3 Temmuz günü değerlendirme toplantısı yapılacaktı.¹²⁰ Verilen emre uygun olarak, 29 Haziran günü; Arama Tarama Filotillası saat 06:00'da¹²¹, Hamidiye kruvazörü ve Peyk torpido kruvazörü saat 13:00'de, Erkin ana gemisi ve denizaltılar saat 16:00'da, Yavuz kruvazörü ve filotilla saat 19:00'da¹²² hareket etti. Gölcük yağ gemisi ve Pınar su gemisi ise gemilerin son yağ ve su ikmallerini yaptıktan sonra kendi yakıt ve sularını tamamlayarak 30 Haziran günü saat 03:00'de Çanakkale'ye doğru yola çıktı.¹²³ Seyir süreleri, gemilerin iktisadi süratleri düşünülerek uzun planlandı. Bu süre içinde gemilerin çeşitli talimler yapması istendi. Eğitimler özellikle Yavuz kruvazörü ve filotilla arasında oldu. Saat 20:00'de çeşitli hatlara geçiş manevraları ile başlayan eğitimler, saat 21:22'de torpido hücumlarıyla devam etti. Ardından saat 21:50 civarı veri fişekleriyle haberleşme eğitimleri yapıldıktan sonra, saat 22:12'de sürat artırılarak hat manevraları icra edildi. Eğitimler 23:35'de atılan veri fişeği ile sonlandırıldı.¹²⁴

Tatbikata 1 Temmuz günü devam edildi. Saat 05:00'de Dumlupınar, Gür ve Saldıray denizaltıları, saat 05:30'da I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları hareket etti. Saat 07:00'de İtareis, Hızırreis ve Kemalreis gambotları, saat 07:30'da Hamidiye kruvazörüyle, Peyk ve Berk torpido kruvazörleri Çanakkale'den ayrıldı. Saat 11:00'de tatbikata iştirak edecek olan Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Yavuz kruvazörüne geldi. Saat 12:00'de Kocatepe ve Adatepe muhripleriyle, Erkin ana gemisi, saat 13:00'de Saldıray denizaltısı hareket etti. Saat 14:00'de Martı hücumbotu, saat 15:00'de Doğan hücumbotu, son olarak da saat 15:27'de, içinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın bulunduğu Yavuz kruvazörü Maydos limanından ayrıldı.¹²⁵

¹²⁰ LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:69, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:128, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939.

¹²¹ Her gambotun peşinde bir hücumbot bağlı şekilde hareket edildi. Örneğin Kemalreis gambotunun arkasında Doğan hücumbotu, Hızırreis gambotunun arkasında Martı hücumbotu bağlıydı. Yedekte çekilen gemilerin hasara uğramaması için gereken tedbirler alındı ve iki gemi arasında sürekli telsiz irtibatı sağlandı. Bkz., LDGAM., Gjb., DHGJ., Kyt.: 17041, T.: 29 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kyt.: 23394, T.: 29 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:69, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:128, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939.

¹²² LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:69, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 29 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 29 Haziran 1939.

¹²³ LDGAM., Gjb., GYGGJ., Kyt.: 33986, T.: 30 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:69, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939.

¹²⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 29-30 Haziran 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 29-30 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:69, Bn.:2, T.:24 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:128, Bn.:1, T.:24 Haziran 1939.

¹²⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kyt.: 17041, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kyt.: 23394, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., NMGGJ., Kyt.: 25738, T.: 1 Temmuz 1939.

Yavuz kruvazörü limandan çıkar çıkmaz tatbikat başladı. İlk iş olarak paravanlar atıldı. Saat 18:40'a kadar denizaltılarla torpido hücum eğitimleri yapıldı. Sonrasında çeşitli hat geçiş denemeleri yapılarak saat 20:30'da atılan veri fişegi ile eğitimler paydos edildi. Gemiler saat 24:00'de Bozcaada'ya demirledi.¹²⁶

Tatbikat 2 Temmuz günü de devam etti. Saat 12:00'de Kocatepe, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri, saat 12:10'da I.İnönü, saat 12:15'de II.İnönü ve Sakarya denizaltıları ile saat 12:30'da Dumlupınar denizaltısı Bozcaada'dan hareket etti. Yavuz kruvazörü ise saat 13:05'de Bozcaada'dan ayrıldı. Tatbikat saat 13:22'de Yavuz kruvazörü ile denizaltılar arasında başladı. Saat 17:15'e kadar bu şekilde devam eden eğitimler, muhripler ve İhtiyat Filo gemileri arasında sürdü. Saat 19:05'de sis makineleriyle sis eğitimi yapıldı. Ardından denizaltılarla su üstü gemileri arasında eğitimler icra edildi. Gece yarısına kadar devam eden eğitimler sonunda, 2 Temmuz'u 3 Temmuz'a bağlayan gece yarısı sonrası, saat 00:40 civarında tüm gemiler Bozcaada'ya demirleme işini bitirdi.¹²⁷

Değerlendirme toplantısı maksadıyla, 3 Temmuz günü saat 18:00'de, tatbikata katılan tüm gemi komutanları, ikinci komutanlar, başçarkçılar ve topçu subayları Yavuz kruvazörüne geldi. Ayrıca teftiş amiri, hareket müdürü ve parti komutanlıkları emrine verilen subaylarla, gemilerde bulunan hakem subaylar da Yavuz kruvazöründeydi. Yapılan toplantı sonrasında tatbikat fiilen bitmiş oldu.¹²⁸

Toplantının bitişiyle, gambotlar ve hücumbotlar saat 20:00'de Maydos'tan hareket etti. Diğer gemiler hareket için 4 Temmuz'u bekledi. 4 Temmuz'da sabah saat 06:40'da Yavuz kruvazörüne aborda vaziyette olan Kocatepe muhribi Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ı alarak İzmir Çeşme'ye doğru hareket etti. Saat 07:00 civarında diğer Donanma gemileri Bozcaada'dan ayrıldı. En son ayrılan gemi saat 07:15'de demir alan Yavuz kruvazörü oldu. Tüm gemiler Heybeliada'ya gitti. Heybeliada'ya en son ulaşan gemi Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ı

¹²⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17041, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23394, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., NMGGJ., Kytn.: 25738, T.: 1 Temmuz 1939.

¹²⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 2-3 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 2-3 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17041, T.: 2-3 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23394, T.: 2-3 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., NMGGJ., Kytn.: 25738, T.: 2-3 Temmuz 1939.

¹²⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 3 Temmuz 1939. Bahsi geçen subayların tam listesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:1-6, 1-7, T.:28 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:91, Bn.:2, 3, T.:28 Haziran 1939.

Çeşme'ye 4 Temmuz günü saat 10:20'de bırakan Kocatepe muhribi oldu.¹²⁹ Kocatepe muhribinin Heybeliada'ya varışı 5 Temmuz günü saat 07:30'u buldu.¹³⁰

Donanmanın Çanakkale bölgesinde yapılan tatbikatı bitince, gemilerin top ve torpido atışları için gerekli hazırlıklar başladı. Tatbikattan sonra Heybeliada'ya gelen gemilerin 5-19 Temmuz tarihleri arasında top ve torpido atışları için gerekli ikmal işlerini yapması, 20 Temmuz-29 Ağustos tarihleri arasında da atışları icra etmesi planlandı. Atış sahası olarak Silivri ve çevresi belirlendi.¹³¹ Atış günleri ve zamanları da aşağıdaki gibi olacaktı¹³²;

ATIŞ GÜNLERİ VE ZAMANLARI	
Torpido Atışları	
Kurs Atışları	24 Temmuz 1939 - 29 Temmuz 1939
Harp Filosu	31 Temmuz 1939 – 8 Ağustos 1939
İhtiyat Filo	9 Ağustos 1939 - 12 Ağustos 1939
Yavuz Kruvazörü	14 Ağustos 1939 - 19 Ağustos 1939
Denizaltılar	21 Ağustos 1939 - 26 Ağustos 1939
Top Atışları	
İhtiyat Filo	24 Temmuz 1939 - 29 Temmuz 1939
Denizaltılar	31 Temmuz 1939 – 8 Ağustos 1939
Harp Filosu	9 Ağustos 1939 - 22 Ağustos 1939
Hava Hedeflerine Yapılacak Atışlar	
Bütün Birlikler İçin	23 Ağustos 1939 - 29 Ağustos 1939

Atışlarda hedefleri çekecek gemi olarak Kaya römorkörü belirlendi.¹³³ Ancak Kaya römorkörü İzmit'te bütün mania işleriyle ilgilenen tek gemi olduğu için yerine daha sonra Selanik mayın gemisi verildi.¹³⁴ Top ve torpido atışları için görevlendirilen Selanik mayın gemisi, 18 Temmuz günü saat 12:30'da atışlarda kullanılacak hedefleri almış olarak Derince'den Silivri'ye hareket etti. Gemi 19 Temmuz günü saat 09:30'da

¹²⁹ Akşam, 5 Temmuz 1939, s.1,10.

¹³⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 3-4 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 3-4-5 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17041, T.: 3-4 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23394, T.: 3-4 Temmuz 1939.

¹³¹ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:111, Bn.:1, T.:27 Haziran 1939.

¹³² LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:111, Bn.:1-1, T.:27 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:30, Bn.:1, T.:17 Temmuz 1939; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:30, Bn.:2, 2-1, T.:24 Temmuz 1939.

¹³³ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:111, Bn.:1-2, T.:27 Haziran 1939.

¹³⁴ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:37, Bn.:4, T.:12 Temmuz 1939.

Silivri'ye demirledi.¹³⁵ Atışlara iştirak edecek Donanma gemileri de peyderpey Heybeliada'dan Silivri'ye hareket etti.¹³⁶

Önceden yapılan plan uyarınca Selanik mayın gemisi 24 Temmuz günü saat 13:00'de torpido atışları için atış yapılacak bölgedeki şamandıraları bıraktı.¹³⁷ İlk atış 25 Temmuz'da yapıldı. Selanik mayın gemisi yedeklediği iki hedefle birlikte saat 07:30'da Silivri'den hareket etti. Saat 10:00'da Kemalreis gambotu atışlarına başladı ve atış saat 11:00'de tamamlandı.¹³⁸ Aynı zaman çizelgesine uygun olarak 26 Temmuz'da İsareis gambotu, 28 Temmuz'da Hızırreis gambotu torpido atışlarını gerçekleştirdi.¹³⁹ Yine bu periyotta 25 Temmuz'da Peyk torpido kruvazörü ve 26 Temmuz'da saat 09:00 civarında Doğan hücumbotu ikişer torpido attı.¹⁴⁰

Denizaltıların torpido atışları, 27 Temmuz günü I.İnönü ve II.İnönü denizaltılarının atışlarıyla başladı.¹⁴¹ Ardından 10 Ağustos günü Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarının atışları yapıldı. Bu atışlar için Selanik mayın gemisi saat 06:00'da yedeğindeki hedeflerle yola çıktı. Saat 10:00 civarında başlayan Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarının atışları, saat 11:00 civarında tamamlandı. Gür denizaltısıysa torpido atışını 24 Ağustos günü saat 12:00 civarında yaptı.¹⁴² Denizaltıların top atışları¹⁴³ ise yapılan planlamadan farklı olarak 21 Temmuz günü II.İnönü, 22 Temmuz günü I.İnönü denizaltılarının sac hedefe yaptıkları atışlarla başladı. Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları da torpido atışlarını yaptıkları 10 Ağustos günü ile 11 Ağustos gününde sac ve balon hedeflere atışlarını gerçekleştirdi.¹⁴⁴

Yavuz kruvazörü atışlarını 14-17 Ağustos tarihleri arasında icra etti. Yavuz kruvazörü atışlarını yapmak üzere 6 Ağustos günü saat 11:20'de Dolmabahçe önünden hareket ederek saat 15:30'da Silivri'ye demirledi.¹⁴⁵ Yavuz kruvazörünün top atışları 14 Ağustos günü başladı. Top atışları için Selanik mayın gemisi iki hedef yedeklemiş olarak saat 06:00'da limandan ayrıldı. Yavuz kruvazörü de saat 08:05'de limandan

¹³⁵ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10336, T.: 18-19 Temmuz 1939.

¹³⁶ Vakit, 20 Temmuz 1939, s.2.

¹³⁷ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10336, T.: 24 Temmuz 1939.

¹³⁸ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10336, T.: 25 Temmuz 1939.

¹³⁹ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10336, T.: 26/28 Temmuz 1939.

¹⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:139, Bn.:1, T.:28 Temmuz 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytın.: 17041, T.: 28 Temmuz 1939.

¹⁴¹ II.İnönü denizaltısından 2000 metreye atılan bir torpido muntazam seyrini tamamlayıp satha çıkmışken emniyet vasıtalarıncan kanca ile yakalanmakta iken battı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:139, Bn.:1, T.:28 Temmuz 1939.

¹⁴² LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10336, T.: 10/24 Ağustos 1939.

¹⁴³ Denizaltıların 1939 yılı içindeki top atışlarının genel bir değerlendirmesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:33, Bn.:6, 7, T.:11 Teşrinisani 1939.

¹⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1939-55, Gmn.:214, Bn.:5, T.:28 Ağustos 1939. Balonlara karşı yapılan atışlarda izlenecek yol ve uyulacak kuralların yer aldığı "Hava Hedeflerine Atış Talimnamesi, 1939" için bkz., BDMA., Ktn.:50, Gmn.:949, Bn.:1-13, T.:1939.

¹⁴⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7326, T.: 6 Ağustos 1939.

çıkarak ilk grup atışını saat 09:55'de, ikinci grup atışını saat 11:08 ile saat 11:40 arasında gerçekleştirdi ve saat 13:20'de Silivri'ye döndü. Aynı gün, gece top atışları için saat 20:50'de Silivri'den hareket edildi. Saat 22:32'de birinci hücum, saat 23:20'de ikinci hücum yapılarak 15 Temmuz gününün ilk saatlerinde 01:00 civarında Silivri'ye dönüldü. Selanik mayın gemisinin dönüşü ise saat 02:50 oldu.¹⁴⁶ Bununla beraber Yavuz kruvazörünün 28 ve 15 cm'lik toplarının atışlarına 15 Temmuz günü devam edildi. Bu atışlar için Selanik mayın gemisi saat 08:00'de 4 büyük hedef yedekleyerek saat 10:00'da hareket etti. Yavuz kruvazörü de saat 10:12'de demir aldı. Saat 12:05'de 28 cm'lik toplar, saat 14:45'de de 15 cm'lik toplar atışlarını yaptı. Atışlar tamamlanarak saat 16:13'de Silivri'ye demirledi. Selanik mayın gemisi de saat 20:00'de limana döndü.¹⁴⁷

Yavuz kruvazörünün torpido atışlarının 17 Ağustos günü yapılması kararlaştırıldı. Öğleden önce birinci atışın poligon, ikinci atışın tabiye olması ve poligon atışının ikincisinin öğleden sonra yapılması planlandı. Atışlarda hedef gemi Berk torpido kruvazörü olacak, Kocatepe muhribi de torpido atışı sırasında torpidoların hedef gemiye kadar takibini yapacaktı.¹⁴⁸ Ancak son dakikada yapılan bir değişiklikle, hedef gemi Peyk torpido kruvazörü oldu ve gemi saat 06:10'da torpido atışı için limandan ayrıldı. Yavuz kruvazörü de saat 07:55'de demir aldı. Birinci atış olan poligon atışı saat 09:42'de, ikinci atış olan tabiye atışı saat 11:05'de yapıldı. Saat 16:00'da yapılması planlanan üçüncü poligon atışı iptal edildi. Onun yerine 15 cm'lik topların gece atışı yapılması kararlaştırıldı ve Selanik mayın gemisi gece atışı için iki hedef yedeğinde olarak saat 17:00'de limandan hareket etti. Yavuz kruvazörü ise saat 19:45'de demir aldı. Yavuz kruvazörü saat 20:35'de gerçekleştirilen atış sonrası saat 21:25'de Silivri'ye döndü. Selanik mayın gemisi ise saat 23:00'de limana demirledi.¹⁴⁹

Donanmanın 1939 yılında gerçekleştireceği tatbikatlardan bir diğerinin 18-30 Eylül tarihleri arasında, su üstü gemileri için Erdek merkez olmak üzere batı Marmara Denizinde, denizaltılar için Gölcük merkez olmak üzere İzmit Körfezi ve Ege Denizinde yapılması planlandı. Tatbikata katılacak su üstü gemileri; Yavuz ve Hamidiye kruvazörü, Zafer ve Kocatepe muhripleri, Berk ve Peyk torpido kruvazörleriyle,

¹⁴⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 14-15 Ağustos 1939; LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10336, T.: 14/15 Ağustos 1939.

¹⁴⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 15 Ağustos 1939; LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10336, T.: 15 Ağustos 1939.

¹⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1939-55, Gmn.:214, Bn.:1, 2, 3, T.:16 Ağustos 1939.

¹⁴⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 17 Ağustos 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 17 Ağustos 1939; LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10336, T.: 17 Ağustos 1939.

Hızırreis ve Kemalreis gambotlarıydı. Tatbikatta yer alacak denizaltılar ise Gür, Sakarya, Dumlupınar, I.İnönü ve Saldıray denizaltılarıydı.¹⁵⁰

Tatbikat için 11 Eylül günü saat 12:00'de Hamidiye kruvazörü, Berk ve Peyk torpido kruvazörleriyle, Hızırreis ve Kemalreis gambotları Erdek'e doğru hareket etti. Akşam saat 20:00'de Gür, Sakarya, Dumlupınar, I.İnönü ve Saldıray denizaltıları, saat 21:50'de de Yavuz kruvazörü ile Zafer ve Kocatepe muhripleri demir aldı.¹⁵¹ Seyir sırasında 12 Eylül gününün ilk saatlerinde 00:50 ile 02:30 arasında gece torpido hücum eğitimleri yapıldı. Zafer ve Kocatepe muhripleri saat 07:10'da, Yavuz kruvazörü saat 09:25'de Erdek'e demirledi.¹⁵² 16 Eylül tarihine kadar ciddi bir faaliyet olmadı. Rutin eğitimler icra edildi. Ancak 16 Eylül günü saat 24:00'de Kocatepe ve Zafer muhripleri Çanakkale'ye doğru hareket üzere demir aldı. Amaç seyir sırasında çeşitli eğitimler yapmaktı. 17 Eylül günü saat 07:45'de eğitimler bitirilerek Çanakkale'ye demirledi. Saat 08:10'da buradan demir alınarak önce Gölcük'e, oradan da 18 Eylül günü saat 04:50'de Erdek'e demirledi.¹⁵³

Tatbikatın önemli safhalarından biri de Erdek-Tekirdağ arasında yapılacak eğitimlerdi. Bunun için 26 Eylül günü saat 10:00'da Hızırreis ve İtareis gambotları, saat 12:00'de Hamidiye kruvazörü, Berk ve Peyk torpido kruvazörleri Tekirdağ'a doğru hareket etti. 27 Eylül günü saat 00:40'da ise Kocatepe ve Zafer muhripleri ile saat 01:40'da Yavuz kruvazörü demir aldı. Seyir sırasında mesafe tahmin eğitimleri, zikzak seyir eğitimleri, telsizle muhabere eğitimleriyle torpido hücum eğitimleri icra edildi. Eğitimler tamamlanarak tüm gemiler saat 12:40'da Tekirdağ'a demirledi.¹⁵⁴ Harp Filosu Komutanlığı, 30 Eylül gününe kadar Tekirdağ'da kalan gemilerin saat 10:00'da Tekirdağ'dan hareket ederek Marmara Adası ve Karabiga Kanalından geçerek Erdek'e dönmeleri emrini verdi.¹⁵⁵ Saat 10:00 civarında Erdek'ten demir alan gemiler seyir sırasında, denize adam düştü eğitimleri, mesafe tahmin eğitimleri ve çeşitli hatlara geçiş eğitimleri icra etti ve gemiler saat 15:45 ile 17:15 arasında Erdek'e demirledi.¹⁵⁶

¹⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:100, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:8 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:55, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:8 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:16, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:8 Eylül 1939.

¹⁵¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 11 Eylül 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 11 Eylül 1939.

¹⁵² LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 12 Eylül 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 12 Eylül 1939.

¹⁵³ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 16-17-18 Eylül 1939.

¹⁵⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 26-27 Eylül 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 26-27 Eylül 1939.

¹⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:140, Bn.:1, T.:29 Eylül 1939; Ulus, 1 Teşrinievvel 1939, s.5.

¹⁵⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 30 Eylül 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 30 Eylül 1939.

Denizaltıların açık denizlere alışkanlıklarının artması ve gözetleme görevleri icra etmeleri maksadıyla bir seyir planı hazırlandı. Bu plan uyarınca seyirlerin 1 Ekim günü başlaması ve Dumlupınar, I. İnönü, Gür, Saldıray, Sakarya ve II. İnönü denizaltıları sırasıyla devam etmesi kararlaştırıldı. Denizaltıların Erdek'ten hareket saati 08:00 olacaktır. Çanakkale Boğazı'nın gündüz geçilmesi ve Ege Denizi'ndeki görev bölgesine ulaşılması istenmişti.¹⁵⁷ Ayrıca aynı tarihlerde Hava Kuvvetleri'ne ait uçakların bölgede keşif uçuşları yapması Genelkurmay Başkanlığı tarafından emredilmişti. Uçakların yanlış keşif raporları vermemesi için Hava Kuvvetlerine, denizaltıların koyu zeytuni renge boyandığı, baş taraf sancak ve iskele vasatlarıyla kulelerinin her iki tarafına beyaz bir dikdörtgen üzerine kırmızı renkte üst üste dört çizgiden oluşan bir işaret konulduğu bildirildi.¹⁵⁸ İlk görevi yapacak Dumlupınar denizaltısının görülen ihtiyaç üzerine Gölcük'te havuza gitmesi gerekince, 1 Ekim tarihindeki görev için Gür denizaltısı planlandı.¹⁵⁹ Gür denizaltısı da plan uyarınca saat 08:00'de Erdek'ten ayrıldı.¹⁶⁰ Denizaltıların açık denizlere alışkanlıklarının artması ve gözetleme görevlerinin icrası sorunsuz bir şekilde yerine getirildi. Hatta bu görevlerin başlamasından kısa bir süre önce yine Erdek'te, Denizaltı Filosu Komutanlığı tarafından "Batmış Bir Denizaltı Gemisine Yardım ve Kurtarma Talimi" tatbikatının yapılması istendi. Yapılan plan uyarınca bu tatbikat, 26 Ekim günü öğleden sonra saat 14:00'de başladı. Faaliyet Gür denizaltısıyla Akın römorkörü arasında icra edildi.¹⁶¹

İcra edilen önemli bir tatbikat da, Harp Filosu ve Hamidiye kruvazörü, Peyk ve Berk torpido kruvazörleri, Gür ve Sakarya denizaltıları ile Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığının müşterek olarak 6-10 Kasım 1939 tarihleri arasında icra ettikleri tatbikat oldu.¹⁶² Tatbikatın temel amacı Çanakkale Boğazı'nın bir deniz zorlamasına ve kıyılarının korunmasına ait deniz ve kara birliklerinin müşterek çalışmasını sağlamaktır. Tatbikatta iki faraziyenin uygulaması yapıldı. Birinci faraziye Boğazın gemilerce süratle geçilmesi, ikinci faraziye Boğaza asker çıkarılmasıydı. Tatbikata Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı başlısı, Anadolu ve Avrupa yakasındaki birlikler iştirak etti.¹⁶³

¹⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:18, Bn.:38, 39, 40, T.:19 Eylül 1939.

¹⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:99, Bn.:1, 2, T.:21 Eylül 1939.

¹⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:140, Bn.:139, T.:26 Eylül 1939.

¹⁶⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 1 Teşrinievvel 1939.

¹⁶¹ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:40, Bn.:4, T.:31 Teşrinievvel 1939.

¹⁶² LDGAM., Ktn.:1939-45, Gmn.:63, Bn.:1, T.:24 Teşrinievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:85, Bn.:3, T.:24 Teşrinievvel 1939.

¹⁶³ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:47, Bn.:1, 1-1, T.:27 Teşrinievvel 1939.

Donanma gemileri 6 Kasım günü saat 08:00 civarında Erdek'ten hareket etti. Gemiler saat 14:10 ile 15:15 arasında Nara'ya demirledi.¹⁶⁴ Birinci faraziye uyarınca 7 Kasım günü saat 14:15'de Nara'dan hareket eden Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri Boğaz'da 20 deniz mili süratle bir yarma hareketi gerçekleştirdi ve başarılı oldu. Saat 23:55'den itibaren Boğazı geçmeye çalışan Gür denizaltısı ise egzoz emniyet valfindeki tuzlanma arızası nedeniyle dalamadı, su üstünde seyir yapmak zorunda kalınca Çanakkale önüne geldiğinde Müstahkem Mevki tarafından tespit edildi.¹⁶⁵ Sakarya denizaltısı da 8 Kasım günü sabah saat 06:00'da Bozcaada'dan hareket edip, sualtından Boğazı geçmeye çalıştı. Ancak Boğazda mevcut akıntı ve derinlik sıkıntısı nedenleriyle periskop seyri yaptığı için Müstahkem Mevki tarafından görüldü.¹⁶⁶

İkinci faraziye uyarınca 9 Kasım günü Beşiğe Koyuna asker çıkarma tatbikatı yapıldı. Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri Bozcaada'dan saat 03:00'de, yedeklerinde içleri asker dolu ihraç vasıtalarıyla hareket etti. Aynı şekilde Yavuz kruvazörü de saat 03:25'de Bozcaada'dan ayrıldı. Muhripler 05:40'da Beşiğe Koyuna ulaştı ve askerleri taşıyan yedekteki vasıtalar saat 05:50'de çıkarma hareketinin icrasına başladı. Yavuz kruvazörünün bölgeye gelişi saat 06:40 oldu ve çıkarma vasıtaları ile asker sevkine girişildi. Çıkarma faaliyetleri tamamlanarak muhripler yedeklerinde çıkarma vasıtaları olduğu halde saat 09:05 sularında, Yavuz kruvazörü saat 11:55'de Beşiğe Koyundan ayrıldı.¹⁶⁷

¹⁶⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 6 Teşrinisani 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 6 Teşrinisani 1939.

¹⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:3-1, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 7 Teşrinisani 1939.

¹⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:3-2, T.: Trhz.

¹⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:3-4, 3-5, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7326, T.: 9 Teşrinisani 1939; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20332, T.: 9 Teşrinisani 1939.

2. DONANMADAKİ FAALİYETLER

Türkiye yaklaşan savaşın dışında kalmak istiyordu. Çünkü mevcut mali ve ekonomik durum ile Cumhuriyetin ilanından sonra geçen süreçte eldeki tüm imkanlar kullanılsa da Donanmanın istenilen düzeye ulaştırılmadığı bilinmekteydi. Bu nedenle hem savaşın dışında kalmak hem de eldeki gücü daha efektif kullanabilmek için savunmacı bir politika izlenilmesine karar verildi. Bu kapsamda özellikle Boğazlar, körfezler ve kıyılarda savunmaya dönük ciddi çalışmalar yapıldı. Bunun için Donanmanın mevcut eksiklerinin giderilmesi yönünde insan üstü gayretler sarf edildi. Bu arada savaşa hazırlığa dönük bu çalışmaların yanında, kültürel ve sportif alanlarda da Donanma personelinin gelişimi konusu ihmal edilmeyerek, bu alanlara yönelik faaliyetler planlanarak uygulandı.

2.1. Boğazlar, Körfezler Ve Kıyılarda Yapılan Çalışmalar

Donanma Komutanlığı yaklaşan/başlayan savaşa girilmese de Türkiye'deki boğaz ve körfezleri denetim altında bulundurmak ve kontrolsüz geçişlere engel olmak için çeşitli önlemler aldı. Bu önlemlerin başında adı geçen yerlerin mayınlanması ve mania ağları ile kapatılması geldi.¹⁶⁸

Donanma Komutanlığının gerçekleştirdiği ilk faaliyetlerden biri İzmir Körfezi'nde bir sıra muhbir ağ maniası¹⁶⁹ hazırlanması ve savaş zamanında döşenmesi için bir plan yapmak oldu. Hattın planlandığı alan, İzmir Körfezi'nin Yenikale önleriydi. İmal edilecek olan bu ağın 20 parçadan oluşması, her parçanın 90 metre uzunluğunda olması ve bu parçalardan 13 tanesinin 9 metre, 7 tanesinin de 12 metre derinliğinde imal edilmesi planlandı. Eldeki mevcut işlenmiş ağların her gözünün 3,65 metre olması sebebiyle, 9 metre derinlikte olanlar 3 gözlü, 12 metre derinlikte olanlar da 5 gözlü olacaktı. Ancak bu ağların atılacağı yerdeki en derin su 16,5 metre olduğundan ve buna bağlı olarak 12 metrelik ağın üst yakasının su hattından 2 metre aşağıda kalacağı kabul edildiğine göre alt kısmına ağırlık teli olarak 4,5 metrelik parçaların

¹⁶⁸ Mania ağı, düşman denizaltı ve su üstü gemilerinin taarruzlarına karşı yapılan bir savunma sistemidir. Manialar düşman denizaltılarına ağır tahribatlar vermesinin yanında aynı zamanda dost ticaret gemilerinin de güvenli bir şekilde limanlara girişlerini sağlamalıdır. Bu sebeple bahsi geçen dost gemilerin güvenli bir şekilde geçmeleri için "mania kapısı" adı verilen belirli geçitler bırakılmıştır. Mania ağları tesis edilirken planların gizli yapılması çok önemlidir. Maniaların hangi amaç ile yapıldığı önemlidir. Hafif düşman gemilerine karşı, hücumbotlarına karşı, denizaltı gemilerine karşı farklı türlerde mania ağları vardır. Ayrıntılı bilgi için bkz., Sabri Mengül, *Deniz Harp Okulu Güverte, III. Sınıf Talebelerine Mahsus Deniz Terbiyesi Ders Notları*, Deniz Matbaası, İstanbul 1942, s.18, 35, 36; *Ağ ve Mania Müdafası Bilgileri Tarifnamesi*, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Tarih Arşivi İhtisas Kütüphanesi, Deniz Basımevi, İstanbul 1952, s.89, 95, 103, 105.

¹⁶⁹ Muhbir Ağ Maniası; Denizaltıları durdurmakla birlikte daha çok yerinin tespiti için kullanılan ağ sistemidir. Bkz., *Ağ ve Mania Müdafası Bilgileri Tarifnamesi*, s.17-19.

bağlanması gerekiyordu. Bu hat için ihtiyaç duyulan 20 parça ağ üzerinde yaptırılacak tadilatın, ağların İzmir’de bulunması nedeniyle Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı tarafından verilecek direktif ve açıklamalar uyarınca İzmir Mania Kıtası tarafından İzmir’de yapılması uygun görüldü.¹⁷⁰

Bunun üzerine İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı, bu ağların tadilatının İzmir’de yapılmasının personel ve altyapı eksikliği nedeniyle zor olacağını bildirdi. Müstahkem Mevki teşkilatından Deniz Komutanlığı kadrosunda bir astsubay komutasında 11 erden oluşan bir mania ağı takımı bulunuyordu. Ancak bu personelin ağın imali ile ilgili bir eğitimi olmayıp kullanılmasında görevliydi. İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı verilecek olan direktiflere, gönderilecek malzeme ve ağların nasıl yapılacağı hakkındaki emirlere rağmen Deniz Komutanlığı’nda mania ağları ile ilgili işçi ve bu işte uzman memur olmadığından, bu ağların İzmir’de yapılması durumunda güvenilecek bir ağ elde edilemeyeceğini bildirdi. Ayrıca işçi ve uzman memur gönderilmesi durumunda da ağın yapılabilmesi için gerekli bir atölye olmadığı bildirilerek, ağlarının İzmir’te yapılmasının daha uygun olacağı iletildi.¹⁷¹

Bu sorunu aşmak için İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı yeni bir teklif yaptı. Komutanlık İzmir’e Yenikale’deki mania ağlarından artacak olanları ve Naldöken’de denizaltılar için yapılması tasarlanan imla istasyonlarına ait sandıklardaki malzemeliyi almak üzere bir geminin gönderilmesinin planlı olduğunu öğrenmişti. Bu geminin İzmir’e gelirken İzmir Körfezine uygun olarak imal edilmiş mania ağlarını İzmir’den getirmesi durumunda, İzmir’de ağlar üzerinde yapılması gerekli tadilat işine gerek kalmayacaktı. Mania ağlarının yetiştirilememesi durumunda 1938 Şubat ayı içerisinde İzmir’e gidecek Uyanık mayın gemisi ile de bu ağların gönderilebileceği bildirildi.¹⁷²

Yapılan bu teklif Milli Savunma Bakanlığı tarafından kabul edildi. Bakanlık adı geçen ağların Yenikale’den Kaya römorkörü ile İzmir’e gönderilmesi hususunu¹⁷³ ve İzmir Körfezi için gerekli muhbir ağların İzmir’te Manialar Memurluğunca yapılacağını bildirdi. Ağların imalinde göz önünde tutulacak hususlar açıklık kazandıktan sonra, İzmir’den gönderilen muhbir ağlarının İzmir Körfezi’ne uygun biçimde hazırlanarak İzmir’e iadesi kararlaştırıldı. Ayrıca mania ağları için gerekli fosforlu şamandıra, sephiye şamandırası (ağın demirleme tertibatını tutan şamandıra sistemi) ve ağırlık

¹⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:130, Bn.:1, T.:3 Kanunisasi 1938; LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:130, Bn.: 2, T.: 8 Kanunisasi 1938.

¹⁷¹ LDGAM., Ktn.:1938-33, Gmn.:133, Bn.: 1, T.: 19 Kanunisasi 1938.

¹⁷² LDGAM., Ktn.:1938-33, Gmn.:133, Bn.: 2, T.: 26 Kanunisasi 1938.

¹⁷³ LDGAM., Ktn.:1938-33, Gmn.:133, Bn.: 3, T.: 27 Kanunisasi 1938.

demirlerine ait maliyet bilgisi ile bu ağa ait tespit edilen genel malzeme listesi ve ağların tamamının ilk vasıta ile İzmit'e gönderilmesi istendi.¹⁷⁴ İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı adı geçen malzemelerin 28 Ocak 1938 tarihinde Kaya römorkörü ile gönderildiğini bildirdi.¹⁷⁵

Milli Savunma Bakanlığı, yapılması gerekli tüm işlerin, deniz tecrübelerinin vereceği neticelere ve uzman kişilerin incelemelerine bağlı olduğunu, bu işleri inceleyerek olumlu kararlara bağlayabilecek bir komisyon ile hemen işe başlanmasını, aynı zamanda deniz tecrübelerinin de başlanması gerektiğini bildirildi. Kurulması planlanan bu komisyonun gerekli incelenmeleri yaparak, bir rapor hazırlamasını istedi. Hazırlanacak program uyarınca muhbir ağının bir parçasıyla İzmit Körfezi'nin uygun görülen bir bölgesinde deniz tecrübelerinin yapılması direktifini verdi. Ayrıca ağ manialarını dökmek için getirilmesi tasarlanan geminin bu işleri kusursuz görebilmesi için sahip olması gereken nitelikleri hakkında bir rapor hazırlanmasını gerekli gördü.¹⁷⁶

İzmir Körfezi içerisinde alınan önlemlerinin artırılması kapsamında, İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın hazırladığı planın geliştirilmesi için bir çalışma yapıldı. Buna göre planda yer alan mayınların çoğaltılması amacıyla, hızı en az 12-13 deniz mili olan ve 200 adet mayın alan bir mayın gemisine ihtiyaç duyulduğu bildirildi. Ayrıca Yenikale'de bir işaret istasyonu tesis edilmesi, burada 2 denizaltı bulunması ve mania ağ bölümünün tam teşkilli olarak Yenikale'ye konuşlandırılması gerektiği iletili.¹⁷⁷ Bu kapsamda yapılan hazırlık sonucunda İzmir Yenikale'de tesis edilecek olan mania ağ istasyonunun depo, pist ve tesisatı için gerekli 78.255 metrelik sahanın kamulaştırılması, 18 Ocak 1941 tarihinde kabul edildi.¹⁷⁸

Ayrıca ağır mania ağlarına ait meselelerin halledilmesi ve ağların tecrübeleri için uzman subaylardan kurulu bir komisyon oluşturuldu. Gerek İzmit Körfezi'nde, gerekse komisyonun gerekli gördüğü yerlerde yapılacak olan tecrübeler için Kaya römorkörüne mutlak ihtiyaç olduğundan bu tecrübelerin sonuna kadar Kaya römorkörünün komisyon emrinden alınmaması istendi. Kaya römorkörünün başka işler için alınması halinde ağların tecrübelerinin ertelenebilme durumuyla karşılaşılabilabileceği, böyle durumlarda başka bir geminin temin ettirilmesi ve çıkacak tamir işlerinin de fabrikalarca yaptırılması gerektiği bildirildi.¹⁷⁹

¹⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:133, Bn.: 6, T.: 28 Kanunisanı 1938.

¹⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:133, Bn.: 5, T.: 29 Kanunisanı 1938.

¹⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:113, Bn.: 2-1, T.: 7 Şubat 1938.

¹⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:147, Bn.:2, T.: 4 Mart 1938.

¹⁷⁸ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:93, Dosn.:126, Sn.:16.

¹⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:113, Bn.: 3, T.: 15 Mart 1938.

Komisyunun alışmaları sürerken bir taraftan da mania ağı işleri için gerekli malzemelerin teminine çalışılıyordu. 26 Kasım 1937 tarihinde satın alınması planlanan ve sipariş edilen tel kesme cihazlarından “128 model”in fiyatının 960 lira, “834 model”in fiyatının 125 lira, her iki modelin altışar tane yedek bıçaklarının fiyatının da 152 lira olduğu renildi. Ayrıca 10 ton tartabilen kantarın kaydetme kısmı hariç ve ayakları dahil olarak ayarlanmış bir halde İstanbul Levazım Ambarına kadar tesliminin 480 lira tuttuğu, bütün bunların Almanya’dan ambalaj yaptırılarak getirilme creti, sigortası, gümrüğü, nakli, ayarlanması ve kazanç vergilerinin ücrete dahil olduğu ve fabrikanın bu malzemeleri siparişten altı hafta sonra teslim edeceği bilgisine ulaşıldı.¹⁸⁰ Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, bu cihazların 1938 mali yılı bütçesi ile alınması için Milli Savunma Bakanlığı’na durumu arz etti ve ürünleri gösteren katalogu gönderdi.¹⁸¹ Maniaların tel kesme, dikme, fauna¹⁸² etme vb. elik teller üzerinde yapılacak maniacılık işlerini kolaylaştıracak ve sağlamlaştıracak son sistem alet ve edevatın kataloglarının temini ile uygun olanların satın alınması konusu Milli Savunma Bakanlığı’na arz edildi. Aynı zamanda malzemenin bulunduğu firmaların acentelerine de müracaat ederek kataloglar istenildi. Gelen katalogların ikisi üzerinde inceleme yapıldı ve bu katalogların birisinden iki tel kesme makinesi ve bunların altışar adet yedek bıçağı, diğer firmadan ise 10 ton tartabilecek 1 askı kantar tercih edildi. Ağır ağların yapımı için kesilen teller keski ve eki gibi aletlerle kesildiğinden, tellerin ciması (halat parçası) dikenli gibi durmakta ayrıca çok fazla zaman kaybına neden olmaktaydı. Bu sebeple tellerin düzgün ve hızlı bir biçimde kesilebilmesi için birisi 16 milimetreye kadar olan ince teller için ve diğerisi de 50 milimetreye kadar olan kalın telleri kesmek için 834 ve 128 modellerindeki tel kesme makinesi ve altışar adet yedek bıçağın fiyatı öğrenildi. Eldeki mevcut bulunan malzemenin özellikle demirlerin tartılabilmesi ve tecrübeler için 4 adet muhtelif kantar istendi Yüksek makam bu dört kantarlardan bir kısmının 1938 mali yılında teminini uygun gördüğünden, ufak birer kantar ile ağır malzemelerin tartılabilmesi için istenilen askı kantarının alınması, bahsi geçen yıla kaldı. Kantarın 10 tonluk K.2 modeli uygun görüldü ve bu kantarın ayakları ve ayarlanması dahil olarak İstanbul Levazım Deposuna teslim edilmek üzere fiyatı soruldu. rnlerin fiyatı, 834 model tel kesme cihazı 125 lira, 128 model tel kesme

¹⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 10, T.: 15 Nisan 1938.

¹⁸¹ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 9-1, T.: 16 Nisan 1938.

¹⁸² Fauna Etmek: (Parcel - parcelling Whipping - Lash): Gemide kullanılan halatların sürtünmeye maruz kısımlarını korumak maksadıyla bu kısımlarını kollarının arasını doldurup (mrnel ya da gırcala ile) kanal yürüterek (Worming) zerlerine halat ya da muşamba ile badarna etmektir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.191.

cihazı 960 lira, bunların yedek bıçakları 152 lira ve K.2 model kantarın fiyatı 480 lira olmak üzere cihazların toplam fiyatı 1717 Türk Lirası tutmaktaydı.¹⁸³

Milli Savunma Bakanlığı ihtiyaç olan bu malzemelerin 1938 mali yılında alınması için satın alma komisyonu vasıtasıyla sipariş ettirilmesine karar verdi.¹⁸⁴ Satın alınacak mania malzemelerinin Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı'nın vereceği evsaf ve direktifler doğrultusunda 2490 sayılı arttırma, eksiltme ve ihale kanununun hükümlerine tevfikan Deniz Levazım Satın Alma Komisyonunca pazarlık yapılarak satın alınmasına ve tutarının adı geçen Komisyon başkanlığı emrindeki 980/2'nci mayın ve mania işleri maddesinden ödenmesi planlandı.¹⁸⁵ Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü, 21 Temmuz 1938 tarihinde, 980/2' inci fasıldan 1717 Türk Lirasının postaya verildiğini bildirdi.¹⁸⁶

İzmit ve İzmir körfezlerinin bir savaş durumunda kapatılması emri verildiğinde yapılacakları denemek maksadıyla, kapsamlı bir tatbikat planlandı. Bu tatbikatlar bir savaş durumunda yapılacakların senaryosunu ihtiva ettiği için çok önemliydi. İzmit Körfezi'ndeki tatbikatta, ilk olarak Darıca- Çatal mıntıkasının mayınlanması istendi. Ayrıca mayın hareketi ile birlikte körfez girişine mania ağlarının döşenmesi çalışmasının yapılması planlandı. Bu sırada İzmit Körfezindeki Donanmanın emniyetli bir şekilde dışarı çıkabilmesi için Kemalreis ve İtareis gambotları tarafından güvenli ve serbest bir geçit açılması, bu geçidin devamlı kontrol aramasına ve gerektiğinde tarama hareketına tabi tutulması kararı alındı. Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, yapılacak olan geçit için bir program hazırladı. Buna göre Donanmanın dışarı çıkması sırasında kontrol aramasıyla beraber gemilerin geçide yaklaşması esnasında emniyet seyri yapmak amacıyla Donanmanın önünde Yelkenkaya'nın 5 gomina¹⁸⁷ ilerisine kadar aramaya devam edilecekti. Açılacak olan geçidin mevki, genişliği ve uzunluğu ile geçitte kullanılacak şamandıraların kroki ile ayrıca bildirileceği söylendi. Açılacak olan geçidin, mania hatları istikametine dikey olacak şekilde yapılması planlandı. Arama-tarama işleri de bu istikamete göre yapılacak ve harekate başlanmadan önce açılacak geçidin başlangıç ve bitiş noktalarını göstermek üzere 4 gece şamandırası atılacak ve bu şamandıralar aynı zamanda gündüz için flamalar taşıyacaktı. Geçidin Darıca

¹⁸³ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 9, T.: 16 Nisan 1938.

¹⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 8, T.: 23 Mayıs 1938.

¹⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 3, T.: 8 Temmuz 1938.

¹⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:93, Bn.: 4, T.: 8 Temmuz 1938.

¹⁸⁷ Gomina (Cable): 1- Bir deniz milinin 1/10'u yani onda biri ölçüsündeki bir ölçme birimidir. $1852/10 = 185,2$ metre. 2 - Eski gemilerde gemi demirinin bağlanarak atıldığı kalın 185,2 metre ölçüsündeki bir demir halatı idi. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.223.

istikametine atılacak olan şamandıralarının yeşil ve Çatal tarafına atılacak olan şamandıralarının kırmızı fenerli ve flamalı olması kararlaştırıldı. Geçitte uçurtmalı hafif arama- tarama ve ağır tarama cihazları kullanılacak, kontrol aramasıyla seyir emniyeti araması yalnız uçurtmalı hafif arama-tarama cihazları ile yapılacaktı. Arama- tarama hareketına rüzgar üstü yönünden başlanması, ana şamandıralar arasına atılacak geçit şamandıraları, bir gece şamandırasını takip eden bir gündüz şamandırası olmak ve aralarında 100'er metre mesafe bulunmak üzere atılması planlandı. Kontrol aşamasında kullanılacak işaret şamandıraları ise duruma göre atırılabilecekti. Seyir emniyeti aramasında gemiler arasındaki mesafe 300 metreden aşağı olmayacak ve donanım gereken miktarda ara telleri ilave edilecek, gemilerin hızı, kullanılacak cihazlar ile gemi/gemiler arasındaki mesafe durumuna göre artırılıp azaltılabilecekti. Kontrol aramalarında mayın bulunmazsa, arama iki defa daha tekrarlanacak eğer yine mayına rastlanmazsa bölgenin temiz olduğuna kanaat getirilecek, kontrol aramaları bir sabah ve bir akşam olmak üzere günde iki defa yapılacak hatta imkan olursa bu süreler arasında da arama yapılacaktı. Ayrıca günlük sonuçların her akşam rapor edilmesi ve herhangi bir vukuat olduğunda yine hemen rapor edilmesi gerektiği bildirildi.¹⁸⁸

İzmir Deniz Komutanlığı da yapılan tatbikat planı uyarınca; sahil hudutlarındaki deniz fenerleri söndürülecek, Yenikale'deki ağ maniasının tamamlanmasıyla kılavuzluk işleri planlanacak ve gemilerin İzmir Körfezi'ne girip çıkmaları için geçici fenerler tahsis edilecekti. Düşman devlet harp gemilerinin körfeze girme ihtimaline karşı, Türk Donanmasına ait gemilerin ve dost devlet ticaret gemilerinin limana girip çıkmaları için bir geçit bırakılması düşünüldü. 5400 metrelik hatta 60'şar metre aralık ve 4 metre umk ile 90 adet mayın atılması planlandı. Mania hattının gerisinde ve ona paralel, birbirinden 300'er metre açık, 4-5 metre umklu üç hat daha tahsis edildi. Yine Uzunada- Menteş (İzmir) geçidini kapatmak için, 2460 metrelik hatta 60'şar metre aralık ve 3 metre umk ile 41 mayın atılması kararlaştırıldı. Toloz Limanı (İzmir) ile ulaşımını temin için Menteş burnu yönünde geçit bırakıldı. Yine Uzunada- Menteş geçidini kapatmak için, 2460 metrelik hatta 60'şar metre aralık ve 3 metre umk ile 41 mayın atılması düşünüldü. Toloz Limanı ile ulaşımı temin için Menteş Burnu yönünde geçit bırakıldı. Yenikale'de kale tarafında geçit bırakılmak şartıyla denizaltılara karşı bir muhbir ağ maniası meydana getirilmesi kararlaştırıldı. Geçici fenerler, harp ve yardımcı gemilerin gerektiğinde körfeze girip çıkmalarını sağlamak için Eski Foça'da, Uzunada'da,

¹⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:27, Bn.: 3, T.: 1 Temmuz 1938.

Abdullah Ağa çiftliğinde ve Yenikale’de olmak üzere 4 fener tahsis edildi. Karakol gemilerinin, Uzunada’nın kuzeyinden itibaren Eski Foça arasındaki saha dahilinde karakol yapması ve gözetlemelerini ilgili makamlara bildirmeleri istendi. Uçakların da özellikle gündüzleri Edremit Körfezinden Çeşme Sığacık sahillerine kadar olan sahayı gözetmeleri plan dahiline alındı. Ayrıca su bombaları ile hazırlanmış olan süratli botların mayın ve ağ maniaları önlerinde denizaltılara karşı görev almaları kararlaştırıldı.¹⁸⁹

Boğaz ve körfez önlerinin acil olarak mayınlanmasında kullanılacak mayın gemilerinin savaşa hazırlık durumları da gözden geçirildi. Özellikle mayın gemilerinin mevcut mayın hatları incelendi ve hatların aralarındaki mesafe bilgileri kaydedildi.¹⁹⁰

İzmir ve İzmit Körfezlerinin yanında, Çanakkale Boğazı’nda da ağır mania ağ tecrübelerinin oluşturulan ağır ağ komisyonunun nezaretinde yapılması için tatbikat yapılması kararlaştırıldı. Ağır mania ağ tatbikatının Kilyatepe Çamkalesi hattının batı tarafında hangi nokta ve istikamette yapılacağı tespit edildi. Tecrübe için atılacak olan ağların o bölgedeki en az akıntı şiddetine maruz kalması için, ağın o mıntıkada akıntı istikametine göre dik olarak dökülmesi uygun görüldü.¹⁹¹ Ağın İzmit Körfezinde yapılan tecrübelerinde olumlu netice alındığından, Çanakkale’de yapılacak tecrübelerinden alınacak neticeye göre Çanakkale Mania Bölüğü ile bu bölüğe ait Çanakkale mania ağlarının Çanakkale’ye gönderilmesi planlandı. Çanakkale’ye gönderilen ağın Çanakkale Boğazı’nda yapılan tecrübelerinde olumlu sonuç alındı. Bunun üzerine geçici olarak Derince’de bulunan Çanakkale Savunma Bölüğü ile bu bölüğe ait ağır mania ağlarının bir savaş durumunda Boğaza döşenmek üzere Çanakkale’ye gönderilmesi planlandı.¹⁹²

Deniz Teçhizat Şubesi Müdürlüğü, olası bir savaş durumunda Boğazlar ve körfezlerin korunması için Donanmanın ihtiyaç duyacağı mayın ve mania ağları için gerekli malzemelerin miktarları ve bunlar için lazım olacak paranın Donanma bütçesi içine konulması yönünde bir çalışma yaptı. Bu çalışma sonucunda temin edilmesi gerekli malzemeler ve fiyatları şu şekilde tespit edildi¹⁹³;

¹⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:90, Bn.: 2, 3, T.: 2 Temmuz 1938.

¹⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1938-5, Gmn.:170, Bn.: 1, T.: 21 Temmuz 1938.

¹⁹¹ LDGAM., Ktn.:1938-43, Gmn.:107, Bn.: 1, T.: 7 Teşrinievvel 1938.

¹⁹² LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:167, Bn.: 6, T.: 11 Teşrinievvel 1938.

¹⁹³ İki kısım tarafından idare edilen mayın ve savunma işleri için 1939 mali yılına kadar gerekli olan tahsisat miktarları için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:50, Bn.: 1-1, T.: 20 Kanunievvel 1938.

Yapılacak İşlem	Fiyatı (lira)
Mevcut mayın, mania, arama tarama, silah ve cihazlarının bakım, tutum ve harbe hazır bulundurulmaları için gerekli malzeme ile yedek mayın aksam tedariki	50.000
Mayın depo ve ateşleyicisinin işletme masrafı	3.000
Goncaya yaptırılacak mayın verme ve alma iskelesi	80.000
Goncada mayın atölyesi inşası	10.000
Goncaya yaptırılacak erat kışlası ve subay gazinosu	20.000
III C. Ve III O. Tipi mayınların tadili	25.000
Numune olarak yaptırılacak mayınlarla, keşfi muhtemel mayınların numunelerini yaptırma masrafı	3.000
Tarama kapanlarının şarjları ile, ağız tu ve füyelerinin temini.	5 000
Mevcut ağır savunmalarımızın demir ve zincirlerini tamamlamak üzere denizden çıkartılan demir ve zincir bedeli.	20.000
Mevcut ağır savunma şamandıralarının tamir ve kısmen tecdidi.	5.000
Muhbir savunma şamandıralarının su sızmaz bir hale ifrağı.	5.000
Toplam	226.000

Teminleri istenilen diğer liste ise şu şekildeydi¹⁹⁴;

Yapılacak İşlem	Fiyatı (lira)
Savunma planlarımız için eksik olan mayın ihtiyacının temin edilmesi	6.000.000
Gölcük Şıpkası	100.000
Karadeniz Boğazı ağır savunması	350.000
Çanakkale ağır savunmasının ikmali	450.000
Karadeniz Boğazı mayın ve savunma depoları ve teferruatının ikmali	150.000
İzmir mayın ve savunma depoları ve teferruatının ikmali	120.000
Toplam	7.270.000

Deniz Teçhizat Şubesi Müdürlüğü, Genelkurmay Başkanlığı tarafından hazırlanan, standart mayın ve mania müdafaası için ayrılmış 90.000 Türk Lirası civarındaki ödenek ile istenen materyallerin temin edilmesine imkan olmadığını bildirdi. Bu ödenek ile her yıl yapılması gereken işler, genel bakımın sürdürülmesi ve bazı zorunlu işlerin döndürülmesinin bile güç olduğu söylendi. Bu sebeple talep edilen mayın ve manialar ile silah ve malzeme için 7.270.000 Türk Lirasının çeşitli senelere bölünmüş bir şekilde temin edilmesi gerektiği bildirildi.¹⁹⁵ Bir taraftan da imal edilen

¹⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:50, Bn.: 3, T.: 20 Kanunievvel 1938.

¹⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:50, Bn.: 5, T.: 21 Kanunievvel 1938.

mania ağları için malzeme alımlarına devam edildi. Tel kesme cihazlarından başka manialar için müşirler, ses şamandıraları, temas ile patlayan mayınlar, radar, ışıldak, sahil bataryaları, su üstü ve uçak devriyeleri ile manialar tam donanımlı bir hale getirilmeye çalışıldı.¹⁹⁶

Genelkurmay Başkanlığı, mayın ve mania ağları önlemleri haricinde Boğazların ve sahillerin güvenliği bakımından bazı tedbirler alınması hakkında Donanma Komutanlığına başka direktifler de verdi. İlk olarak İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, İzmir Körfezi ve Sakız Adası Boğazında denizaltı keşfi, deniz üssü keşfi ve muhtemel mayın araştırması yapılması gerekli görüldü. Buna göre Beşinci Tatbikat Bölüğü her gün bir uçak ile Terkos Gölü hattı ile bu hattın 30 km. kuzeyinde kalan deniz mıntıkası üzerinde bir keşif yapılacak, Çanakkale Boğazı ve Ege sahilleri için Deniz Taburundan her gün bir uçak İzmir- Midilli batısı ve İmroz batısı üzerinden uçarak Çanakkale'ye gidecek ve gece Çanakkale'de kalarak, ertesi gün aynı rota ile İzmir'e dönecekti. Bu uçuşlar ile hem Anadolu sahili mıntıkasında ve hem de Çanakkale Boğazı çevresinde keşif yapılmış olacaktı. İzmir Tayyare Garnizonundan her gün İzmir Körfezi ve Sakız Boğazı üzerinden öğleden sonra olmak üzere uçak uçurulacaktı.¹⁹⁷ Verilen bu emirler hemen uygulanmaya başladı.¹⁹⁸ Ayrıca Donanma Komutanlığına olası bir durum karşısında derhal harekete geçmek üzere Erkin denizaltı ana gemisinin 6 saat, Akın römorkörünün 3 saat ve tüm denizaltıların 1-2 saat içerisinde hareket edebilecek durumda bulunmaları ile gemilerin harp boyası ile (kamuflej maksadıyla) boyanması emri verildi.¹⁹⁹

Boğaz ve körfezler için imal edilen mania ağ hatları hakkında yerlerinde inceleme yapmak üzere İngiltere Bahriyesinden Binbaşı Cameron ve Müfettiş Blanchard ile firma mühendisi Ketchll'in 31 Ekim 1939 tarihinde Paris'ten Türkiye'ye geleceği bildirildi. Bu kişilerin Donanma personelinden yetkili olanlarla temas edebilmeleri için öncelikle Ankara'ya, oradan da Çanakkale Boğazı, Karadeniz Boğazı ve İzmir'e gitmeleri planlandı. İngiltere Bahriyesi bu heyetin hızlıca İngiltere'ye dönmesini istediğinden Türkiye'de uçaklarla seyahatlerinin temini ve her türlü kolaylığın gösterilmesi gerektiğini ilettiler. Bu inceleme gezisi için ayrıca Türk Donanmasında görevli bir güverte binbaşı, bir güverte yüzbaşı ve bir fotoğrafçıdan oluşan heyet görevlendirildi. Bu heyetin, İngiliz heyeti ile birlikte Türkiye'de yapılacak

¹⁹⁶ Ağ ve Mania Müdafası Bilgileri Tarifnamesi, s.95.

¹⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:21, Bn.: 2, T.: 15 Eylül 1939.

¹⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:21, Bn.: 3, T.: 15 Eylül 1939.

¹⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:21, Bn.: 1, T.: 19 Eylül 1939.

incelemeye katıldıktan sonra İngilizlerle birlikte 6 aylık bir eğitim için İngiltere'ye gitmesi kararlaştırıldı.²⁰⁰

2.2. Donanmanın Eksiklerinin Giderilmesi İçin Yapılan Faaliyetler

II.Dünya Savaşı sırasında ve öncesinde Donanmanın eksiklerini karşılamak için, Türkiye'de bulunan Şakir Zümre Fabrikası ve Nuri Killigil Fabrikası başta olmak üzere, askeri fabrikalardan ve yabancı firmalardan alınan malzemelerle Donanmanın ihtiyaçları giderilmeye çalışıldı. Kovan, hartuç kapsülü, mayın, fünye, su bombası, fişek, uçak topu, trotilin, mania ağı malzemesi, telsiz, duman kandili, çeşitli türde mermi, demir çelik, işaret istasyonları için gerekli malzemeler, bazı gemilerin onarımı ve cephanelerinin tamamlanması gibi eksikler, yerli ve yabancı fabrikalardan gerek satın alınarak, gerekse de eldeki mevcut malzemelerden faydalanılarak giderildi. Bu ihtiyaçların yanı sıra, bazı binaların bakım, onarım ve inşası, Donanmanın su ihtiyacının karşılanması gibi eksikler de yine bu yöntemlerle temin edilen malzemelerle tamamlandı.

1938 yılı başlarında Askeri Fabrikalar ile Nuri Killioğlu ve Şakir Zümre fabrikalarına, 37 mm. otomatik Vickers toplarına tapalarıyla birlikte mühimmat siparişi verileceği bildirildi. Ancak Askeri Fabrikaların sipariş almayacağını iletmesi üzerine, siparişlerin kalan iki fabrikaya verilmesi planlandı. Deniz Müsteşarlığı, bu fabrikaların 37 mm. otomatik Vickers toplarına tapalarıyla birlikte mühimmat imal edip edemeyeceklerinin bilinebilmesi için Fen ve Sanayii Umum Müdürlüğünden bilgi istedi. Gelen bilgide; Nuri Killioğlu Fabrikasının daha önceden alüminyum marta, çelik başlık, 40 mm'lik mermi, kovan, vidalı kapsül imalatlarını yaptığı, aynı zamanda tapa işlerinde de başarı gösterdiği belirtildi. Ayrıca 37 mm'lik mühimmat yapabileceği ilave edildi. Şakir Zümre Fabrikasının ise mermi gövdesi ve mermi ıslahı yapabileceği, daha önceden vidalı kapsül yaptığı fakat kovan ile tapa işi yapmadığı ve bu iş için tesisatının da olmadığı bilgisi verildi. Yine de numunelik 10 kovan imal ederek bu kovanlarla başarılı bir atış tecrübesi yapılırsa o zaman nihai bir karar verilebileceği iletildi.²⁰¹

Şakir Zümre Fabrikasında yaptırılması planlanan, kovan hartuç kapsülü için 200 kuruş, hartuca barut doldurulması işi için 560 kuruş ve torpedo teshin füyyesi imali işi

²⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:93, Bn.: 1, T.: 27 Teşrinievvel 1939.

²⁰¹ LDGAM., Ktn.:1938-43, Gmn.:158, Bn.:1, T.: 1 Ağustos 1938.

için de 350 kuruşluk fiyat tahmin edilmiş olduğuna dair bir yazı fabrikaya gönderildi.²⁰² Ayrıca Ana Mayın ve Arama-Tarama Depoları Müdürlüğü bünyesinde bulunan ve şarjları bozulduğundan dolayı saf trotil ile doldurulacak olan Türk mayınları ve bir Rus mayınına ait şarjların, Şakir Zümre Fabrikasında boşaltılması ve yeniden saf trotil ile doldurulması işi de vardı. İlaveten mayın fabrikasınınca değişimine başlanmış olan 3c tipi 66 adet ve 3a tipi 26 adet mayına ait şarjların boşaltılması işinin de Şakir Zümre Fabrikasında yaptırılması düşünüldü. Yapılan değerlendirme neticesinde, bu işleri Şakir Zümre Fabrikasının yapabileceğine kanaat getirildi.²⁰³ Bununla beraber balık tipi mayınlar ile anti paravan bombalarına ait füyeler ile 1914 ve 1926 model Rus tipi füyelerin de Şakir Zümre fabrikasında yapılıp yapılamayacağını etüt edilmesi istendi. Bunun üzerine Şakir Zümre Fabrikası, adı geçen füyelerin siparişleri verildiği takdirde yapılabileceğini, bunlar hakkındaki etütlerini tamamladığını, mukavelelerin imzalanmasından sonra hemen imalata başlanabileceğini bildirdi.²⁰⁴

Şakir Zümre Fabrikası ayrıca Rus mayınlarına ait füyelerin yapılan numunelerdeki tecrübelerinde, müsademe kapsüllerinin tahrip kapsülünü infilak ettirmediği, müsademe kapsüllerinin değişmesiyle tam infilakın temin edileceğini ilettiler. Bunun üzerine Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, tecrübe füyeleri üzerinde gereken düzenlemenin yapılması ve tekrar tecrübeye tabi tutulması için iade edildiği, gerekli düzenleme yapıldıktan sonra tecrübeleri yapılmak üzere tekrar gönderileceği, alınacak sonuca göre de anlaşmanın yapılacağını bildirdi. Milli Savunma Bakanlığı, bir an önce temin edilmesi gereken füyelerin sipariş işlemlerinin diğer iki kalem yedek füyelerle birlikte yapılabilmesi ve bir an önce tamamlanıp yeniden tecrübelerinin yapılması için numune füyelerin Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına gönderilmesini ve tecrübelerinin bitirilmesini istedi. Daha sonra da dört kalem yedek füyenin hepsinin birden sipariş işlemlerinin yapılacağını bildirdi.²⁰⁵ Ayrıca şarjları bozulmuş mayınların boşaltılması, yeniden saf trotil ile doldurulması ve tadil edilecek 3c, 3o tipi mayınların şarjlarının boşaltılması işinin Deniz Levazım Satın Alma Komisyonu tarafından yaptırılması işinin önceden bildirilmesine rağmen tahsisat sıkıntısından dolayı, parasının 1938 mali yılı bütçesinden verilmesinin mümkün olmayacağı tespiti yapıldı. Bu silahların ülke savunmasındaki öneminin göz önünde tutulması gerektiğinden, mayınların şarj işlerinin acele yapılması ve hazır bir halde

²⁰² LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:55, Bn.:1, T.: 22 Teşrinievvel 1938.

²⁰³ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:81, Bn.:1, T.: 23 Kanunisani 1939.

²⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1939-7, Gmn.:158, Bn.:2, T.: 7 Şubat 1939.

²⁰⁵ LDGAM., Ktn.: 1939-7, Gmn.:158, Bn.:1, T.: 1 Mart 1939.

bulunması gerekiyordu. Bu sebeple Milli Savuma Bakanlığı, 1 Haziran 1939 tarihinde bedellerinin 1939 yılı Deniz Bütçesinden verilmesi şartıyla siparişin verilmesini istedi.²⁰⁶ Milli Savunma Bakanlığı, sipariş edilmesi düşünülen 4 kalem yedek füyeden, anti paravan bombasına ait füyeye ile balık mayınına ait füyeyenin siparişine gerek görülmediğini bildirdi. Çünkü eldeki mühimmat için yapılan füyelere ait cihazların hepsi ikmal edildikten sonra sipariş işinin düşüleceğini, 1914 ve 1926 model Rus mayınlarına ait yedek füyelere halen ihtiyaç olduğundan, bunlara ait tecrübe neticesinin bir an önce bildirilmesini ve imaline uygun bulunduğu takdirde şartnamesinin gönderilmesini istedi.²⁰⁷ 1914 ve 1926 tipi Rus mayınlarına ait yedek füyeler için fabrikada numune olarak yapılan füyeler infilak tecrübelerine tabi tutulduğunda tam infilakın gerçekleşebilmesi için mäsademe kapsüllerinin değiştirilmesi gerektiği Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına bildirildi. Ayrıca Şakir Zümre Fabrikası 6 Mayıs 1939 tarihinde füyelerin en son yapılan tecrübelerinin uygun çıktığını, şartnamenin incelenerek onaylanması²⁰⁸ ve buna göre siparişin verilmesi durumunda imalata geçebileceğini ilettili. İlaveten füyelerin imal edilip Kayaş Kapsül Fabrikasına gönderdiği ve bunların Fen ve Sanat Genel Müdürlüğünce muayene edilmesi gerektiği bildirildi. Bunun üzerine Milli Savunma Bakanlığı, füyelerin vakit geçirilmeden Şakir Zümre Fabrikasına sipariş edilmesini ve imalatı biten füyelere ait tecrübelerin yapılmasını istedi.²⁰⁹

Çanakkale ve Karadeniz Boğazları ile İzmit ve İzmir gibi müstahkem mevkilerde yapılmış/yapılmakta olan mania ağları için döküş tecrübelerinde kullanılmak üzere eldeki layterlerden²¹⁰ birisinin tadil edilmesi istendi.²¹¹ Ülkenin birçok kıyısında emniyetli iskeleler yoktu. Bu anlamda layterler askeri nakliyatlardaki sivil ve ticari nakliyat için gerekliydi.²¹² Temin edilmesi düşünülen layterlerin sacdan yaptırılması planlandı. Fakat sac kullanılarak yapılacak imalatın pahalıya mal olacağı düşünüülerek, bunların ahşap malzeme ile imal edilmesi üzerinde duruldu.²¹³

²⁰⁶ LDGAM., Ktn.: 1939-9, Gmn.:81, Bn.:2, T.: 14 Mart 1939.

²⁰⁷ LDGAM., Ktn.: 1939-7, Gmn.:158, Bn.:4, T.: 16 Mart 1939.

²⁰⁸ LDGAM., Ktn.: 1939-7, Gmn.:151, Bn.:1, T.: 21 Haziran 1939.

²⁰⁹ LDGAM., Ktn.: 1939-7, Gmn.:151, Bn.:2, T.: 21 Haziran 1939.

²¹⁰ Layter: Genellikle yüzdürücülük (sephiye) özelliği olan yük taşımak, ayaklık yapmak için kullanılmak üzere düz ya da döşekli güverteleri olan sacdan veya ağaçtan yapılmış deniz nakliye araçlarıdır. Bunların başları kıçları aynalı olduğu kadar, yuvarlak da olabilir. Makineli ya da makinesiz olarak kullanılan bu araçlar kullanıldıkları yere göre isimlendirilirler. Mavna, şat, su dubası, köprü dubası, çamur dubası gibi isimler alırlar. Genelde makinesiz olanlar bir yedekleyen römorkör aracı ile çekilerek hizmet mevkilerine ulaştırılırlar. Bazılarının üzerlerine yük almak için dikme donanımları bulunur. Bunlara prizman adı verilir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.168.

²¹¹ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 3 Mart 1939.

²¹² LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:5, Bn.:1, T.: 18 Mayıs 1939.

²¹³ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:5, Bn.:1-1, T.: 18 Mayıs 1939.

İzmir Yenikale civarında tesis edilecek olan mania ağırları istasyonu için 2 Nisan 1941 tarihinde 22195 metrelik sahanın Milli Savunmanın ihtiyaçları için istimlak edilmesi kabul edildi.²¹⁴ Bunun üzerine oluşturulacak mania ağırları için 1000 adet sephiye şamandırasının imal ettirilmesi düşünüldü. Bu işi yapabilecek iki firma vardı. Yapılan pazarlığa göre Şakir Zümre Fabrikası sephiye şamandıraları için 54 liralık fiyat ve 90 iş günü süre verirken, Mustafa Şensöz Firması 60 lira fiyat ve 90 iş günü süre verdi.²¹⁵

Daha önceden Şakir Zümre fabrikasından satın alınması uygun görülen 200 adet elli kiloluk ve 100 adet yüz kiloluk olmak üzere toplamda 300 adet su bombasının, ödenek yetersizliği yüzünden sadece bir kısmına sipariş imkanı bulundu ve bombaların, pazarlıkla satın alınması için Başbakanlıktan izin istendi.²¹⁶ Başbakanlık, 40 adet 100 kiloluk su bombasının sipariş edilerek satın alınması için onay verdi.²¹⁷ Bombaların her birine ise 573 liralık fiyat tahmininde bulunuldu.²¹⁸

Başbakanlık, Şakir Zümre Fabrikasına 600 adet yeşil ve 450'şer adet beyaz ve kırmızı veri fişeği sipariş etti ve 1940 yılında satın alınmasını onayladı. Yeşil veri fişeginin her biri 87 kuruş, beyaz ve kırmızı veri fişeklerinin her biri 80'er kuruş olmak üzere toplam fiyatı 1242 Türk Lirası olarak hesaplandı.²¹⁹ Bu sırada 350 adet kırmızı, 50 adet yeşil işaret fişeğiyle, 1000 adet paraşütlü tenvir fabrikalarda muayene edildi. Atış tecrübesinde fişeklerin irtifaları ve tenvirleri uygun çıktı. İşaret fişeklerinden kusurlu çıkan malzemelerin tecrübeleri tekrar edildi ve yine aynı sonuç alınınca hepsi kontrol edilmek üzere fabrikaya iade edildi.²²⁰ Deniz Müsteşarlığı, imalatı biten bu fişeklerin, 29 Nisan 1940 tarihinde tecrübesinin yapılması ve sonucunun rapor edilerek Başbakanlığa gönderilmesi gerektiğini bildirdi.²²¹

Şakir Zümre Fabrikasından, talim ve selamlık atışlarında kullanılmak üzere 1500 adet Krup fünyesi satın alınacağı bildirildi. Deniz Müsteşarlığı 25 Haziran 1940 tarihinde, fünyelerin tecrübesinin yapılmasını ve uygun çıktığı takdirde satın alınacağını bildirdi.²²² Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, fabrikadan alınan 10 adet numunenin Peyk torpido kruvazöründe tecrübelerinin yapıldığını ve bir arıza görülmediğini

²¹⁴ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 94, Dosn.: 25, Sn.: 13.

²¹⁵ LDGAM., Ktn.: 1942-61, Gmn.:50, Bn.:1, T.: 22 Mayıs 1942.

²¹⁶ LDGAM., Ktn.: 1940-44, Gmn.:135, Bn.:1, T.: 7 Teşrinievvel 1939.

²¹⁷ LDGAM., Ktn.: 1940-44, Gmn.:124, Bn.:1, T.: 29 Şubat 1940.

²¹⁸ LDGAM., Ktn.: 1940-44, Gmn.:124, Bn.:2, T.: 29 Şubat 1940.

²¹⁹ LDGAM., Ktn.: 1940-65, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 12 Nisan 1940.

²²⁰ LDGAM., Ktn.: 1940-65, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 15 Nisan 1940.

²²¹ LDGAM., Ktn.: 1940-65, Gmn.:59, Bn.:2, T.: 25 Nisan 1940.

²²² LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:1, T.: 25 Haziran 1940.

bildirdi.²²³ Böylece fabrikadan alınacak olan füyelerin yapılan tecrübeler neticesinde amaca uygun olduğunun görülmesi üzerine²²⁴ 19 Ağustos 1940 tarihinde yapılan tecrübeler hakkında bir rapor gönderildi.²²⁵ Fen ve Sanat Umum Müdürlüğünün, incelenen raporda vidalı kapsüllerin hangi toplar için yaptırıldığını, hangi malzemeden imal edildiğini ve bunların Peyk torpido kruvazöründe gerçek mermi atılması veya boş patlatılması için mi tecrübe edildiği gibi bilgilerinin olmadığını, bunların da ayrıca bildirilmesini istemesi üzerine²²⁶, bu füyelerin, 1936 senesinde sipariş edilen ve fazla olarak fabrikada kalan füyeler olduğu, füyelerin 1936 senesinde atış tecrübelerinin yapıldığı ve pirinçten olduğu, selamlık ve talim atışlarında kullanılacağından dolayı tecrübelerinin sadece ateş alıp almadıkları için yapıldığı bildirdi.²²⁷

Fen ve Sanat Umum Müdürlüğü, bu sebeple füyelerin hakiki atışlara tahsislerinin uygun olmadığını, bundan dolayı Peyk torpido kruvazöründe yapılan ateşleme tecrübelerine göre bunların sadece selamlık atışlarında kullanılmak şartıyla alınmalarında bir sakınca olmadığını bildirdi.²²⁸ 8 Ağustos 1940 tarihinde ise incelenen füyelerin selamlık atışlarında elverişli olduğu ve satın alınmasının uygun olduğu bildirildi.²²⁹ Deniz Müsteşarlığı bunun üzerine, satın alınacak füyelerin Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına sevk edilmesini ve tutarının da bildirilmesini istedi.²³⁰ Ayrıca yine selamlık atışlarında kullanılmak üzere Şakir Zümre Fabrikasına 7.6'lık Vickers uçak topu füyesi sipariş edildi. İmalleri biten 1060 füyeden 20 tanesinin atış tecrübesi yapıldı ve tamamıyla kovanlara uyduğu bildirildi.²³¹

Farklı zamanlarda Türk sahillerine vurduktan sonra emniyete alınan ve şarjları tahliye edilmek üzere Şakir Zümre Fabrikasına gönderilen çeşitli cinslerdeki 13 mayın ve 1 bomba ile yine Türk sahillerine vurduktan sonra emniyete alınarak mayın atölyesine gönderilmiş olan 6 adet mayından alınan numuneler Kimya Evi tarafından incelendi. Mayınlardan arızalı olmayanların şarjlarının boşaltılması ve mayınlara ait ağırlıkların yeniden imalinin yapılması gerektiği bildirildi.²³²

²²³ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:2, T.: 29 Temmuz 1940.

²²⁴ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:3, T.: 7 Ağustos 1940.

²²⁵ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:4, T.: 19 Ağustos 1940.

²²⁶ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:6, T.: 4 Eylül 1940.

²²⁷ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:7, T.: 6 Eylül 1940.

²²⁸ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:9, T.: 20 Eylül 1940.

²²⁹ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:71, Bn.:10, T.: 30 Eylül 1940.

²³⁰ LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:11, T.: 30 Eylül 1940;LDGAM., Ktn.: 1940-1, Gmn.:70, Bn.:12, T.: 9 Teşrinievvel 1940.

²³¹ LDGAM., Ktn.: 1941-40, Gmn.:80, Bn.:2, T.: 27 Mayıs 1941.

²³² LDGAM., Ktn.: 1942-8, Gmn.:45, Bn.:1, T.: 2 Şubat 1942.

İngiltere'den gelen 33 adet admiralti tipi su bombasının 2500 kilo trotil ile imlası işi Şakir Zümre Fabrikasında yapıldı. Ancak yapılan işte hatalar olduğu Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı tarafından fark edildi.²³³ Bu nedenle aynı işin bu sefer bedelsiz olarak yaptırılması istendi. Bu iş için ihtiyaç duyulan 2500 kilo trotilin askeri fabrikalardan alınması kararlaştırıldı.²³⁴

Milli Savunma Bakanlığı, Hava Birliklerinin ihtiyacı doğrultusunda Şakir Zümre Fabrikasına ihale edilen 2000 adet 10 ve 5000 adet 50 kiloluk bombaların imalatına başlanabilmesi için gerekli, bombaların detanör borularında kullanılacak Çulhane depolarında bulunan kaza borularının fabrikaya verilmesini istedi.²³⁵ Hava Müsteşarlığı, ihale edilen 10 ve 50 kiloluk uçak tahrip bombalarının imallerinde kullanılacak malzemelerden piyasadan temini mümkün olmayan bu bombaların, detanör borularında kullanılması için ihtiyaç olacak kadarının verilmesini ve neticenin bildirilmesini istedi.²³⁶ Ancak Deniz Müsteşarlığı, İzmit ve Çulhane depolarında kazan borusu olmadığını, Gölcük Deniz Fabrikalarında kazan borularının olduğunu, ihtiyaç duyulan kazan borularının miktarının ve ebatlarının bildirildiği takdirde eldeki mevcut malzemenin ayniyat makbuzu karşılığında devredilebileceğini bildirdi.²³⁷ Hava Müsteşarlığı, kazan borularının ayniyat makbuzu karşılığında alınmasının muameleye uygun olmadığını söyleyerek, Deniz Müsteşarlığından Şakir Zümre Fabrikasına değeri karşılığında verilmesi hususunda izin istedi.²³⁸

Donanma Komutanlığı en kısa zamanda gemilerin hava bataryalarının cephanesinin eksiklerinin tamamlanmasını talep etti. Komutanlığın bu talebi üzerine gemilerin cephaneleri sadece Yavuz kruvazörünün talep ettiği 40 mm'lik cephane haricinde tamamlandı. Yavuz kruvazöründe ve muhriplerde bulunan 40 mm'lik topların cephane eksikliğinin tamamlanması için de çalışmalara başlandı. Bu maksatla son dönemde İngiltere'den gelen 31976 atımlık 40 mm'lik mäsademe tapalı cephanenin Yavuz kruvazörünün topları için uygun olup olmadığınıın tecrübe edilmesi istendi. Bunun dışında 3.7'lik Vickers cephanesi de azalmıştı. Sadece Nuri Killigil Fabrikasında imal edilen 1500 adet mäsademe tapalı mermi bulunuyordu. Bu durumda 3.7'lik cephane için de girişimlere başlandı.²³⁹

²³³ LDGAM., Ktn.: 1942-52, Gmn.:177, Bn.:2, T.: 10 Mart 1942.

²³⁴ LDGAM., Ktn.: 1942-52, Gmn.:177, Bn.:1, T.: 18 Mart 1942.

²³⁵ LDGAM., Ktn.: 1942-57, Gmn.:106, Bn.:4, T.: 2 Teşrinisani 1942.

²³⁶ LDGAM., Ktn.: 1942-57, Gmn.:106, Bn.:3, T.: 24 Teşrinisani 1942.

²³⁷ LDGAM., Ktn.: 1942-57, Gmn.:106, Bn.:2, T.: 25 Teşrinisani 1942.

²³⁸ LDGAM., Ktn.: 1942-57, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 10 Kanunievvel 1942.

²³⁹ LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:96, Bn.:1, T.: 22 Teşrinisani 1943.

Şakir Zümre Fabrikasında imal edilen mühimmatlarda kullanılmak üzere çeşitli tarihlerde trotil gönderildi. 25 adet “M. 3c.” mayınının imla edilmesi için 9 Aralık 1942 tarihinde Kaya römorkörüyle 3650 kg. trotil 73 sandık içinde fabrikaya teslim edildi. Bu sırada 25 Aralık 1942 tarihinde Aydın motoruyla, fabrikaya numune olarak 1 adet 25 kiloluk orijinal Vickers tahrip bombası teslim edildi. Aydın motoru aynı gün 885 kilo saf kristal trotili de fabrikaya götürdü. Bu trotilin 417 kilosu Vickers tahrip bombalarının iç ağız otlarında, 33 kilosu dış ağız otlarında, ayrıca 332 kilosu admiralti su bombalarının iç ağız otlarında, 88 kilosu da dış ağızotlarında kullanılacaktı ve 15 kilo fazlası bulunmaktaydı. Ayrıca Şakir Zümre Fabrikasında yapılacak 300 adet 25 kiloluk tahrip bombası için gerekli olan barutun, fabrikaya emaneten ve mazbata karşılığında teslim edilmiş olan 5500 kg. trotilden karşılanması kararlaştırıldı.²⁴⁰

Şakir Zümre Fabrikasında 25 adet “M. 3c.” mayınının imla edilmesi işinin tamamlanması üzerine 3 Ocak 1943 tarihinde mayınları teslim almak üzere 5 numaralı layter İzmit’ten İstanbul’a hareket etti.²⁴¹ Teslim alınan mayınlar üzerinde yapılan incelemede 8 tanesinin hasar gördüğünün tespit edilmesi üzerine fabrikaya tekrar gönderilmesi istendi.²⁴² Şakir Zümre Fabrikası, gönderilmiş olan mayınlardaki hasarların nakliye esnasında gerçekleştiğini belirterek, gerekli tamiratları yaptı ve işin bedelinin ödenmesi için Deniz Müsteşarlığına başvurdu.²⁴³

Şakir Zümre Fabrikası yapmakta olduğu fünyelerin boş kovan atışlarının, muayene ve tecrübelerinin yapıldığını bildirdi.²⁴⁴ Deniz Müsteşarlığı, fünyelerin, ait olduğu toplarda boş kovan tecrübesine tabi tutulmasını, atışlarda tecrübe edilmesini, kullanılan kapsüller askeri fabrikalardan alınmış ise ne zaman alındığı ve muayene raporunu, eğer ki askeri fabrikadan alınmamış ise de Deniz Kimya Evinde kontrol ettirilmesi gerektiğini bildirdi.²⁴⁵

Şakir Zümre Fabrikasına zaman zaman, şarjlarının boşaltılması ve çıkan barutların kullanılabilir olanlarının kullanılması diğerlerinin imha edilmesi için sahillere vuran asitpikrikli mayınlar gönderildi. Bu mayınlardan ilk grupta 49, ikinci grupta 43 tanesinin şarjları boşaltılarak içlerindeki barutlar çıkarıldı. Çıkan barutların büyük bir kısmı su bombalarının imla edilmesinde kullanıldı.²⁴⁶

²⁴⁰ LDGAM., Ktn.: 1942-62, Gmn.:48, Bn.:1, T.: 29 Kanunievvel 1942.

²⁴¹ LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:135, Bn.:1, T.: 4 Şubat 1943.

²⁴² LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:135, Bn.:2, T.: 26 Mart 1943.

²⁴³ LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 10 Mayıs 1943.

²⁴⁴ LDGAM., Ktn.: 1943-149, Gmn.:90, Bn.:10, T.: 25 Kanunisani 1943.

²⁴⁵ LDGAM., Ktn.: 1943-149, Gmn.:80, Bn.:11, T.: 26 Kanunisani 1943.

²⁴⁶ LDGAM., Ktn.: 1947-14, Gmn.:29, Bn.:1, T.: 26 Kanunisani 1943.

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, Şakir Zümre Fabrikasına sipariş edilmiş olan su bombaları ve mekanizmaları için 6451 kilo hurda pirinç gönderildiğini, ayrıca torpedo fabrikası için piyasadan pirinç çubuk temini istenmesine rağmen çok pahalıya mal olacağını bildirdi.²⁴⁷ Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı 1 Mart 1943 tarihinde elde mevcut bulunan hurda pirinçlerin gerekli görülen miktarının pirinç çubuk halinde çektirilmesini istedi.²⁴⁸ Bu sırada Şakir Zümre Fabrikasında yapılacak 25 kiloluk 300 adet Vickers tipi tahrip bombasının mukaveleye göre dış ağzotu borusunun pirinçten imali gerekmektedir de bunun mümkün olmayacağı ancak demirden imal edilebileceğinin anlaşılması üzerine, siparişin bu suretle tadil edilmesi istendi. Bu nedenle müteahhit boruların demirden imalini ve teslim süresinin uzatılmasını istedi.²⁴⁹ Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, örnek olarak tahrip bombalarının iki tanesinin İzmit'te yapılan infilak tecrübelerinde sorun görülmemesi üzerine su bombalarının dış ağzotu borularının pirinç yerine demirden imal edilmesinin kabul edildiğini bildiren raporu, İstanbul Deniz Levazım Amirliğine ve Şakir Zümre Fabrikasına gönderdi.²⁵⁰

Deniz Müsteşarlığı düşman denizaltılarına veya dalgıçlarına karşı kullanılmak üzere 729 adet liman müdafaa su bombasının döküm pirinç ve trotilinin askeriye den bedelsiz olarak verilmesi şartıyla, her birinin 68 Türk Lirasına Şakir Zümre Fabrikasında yaptırılmasına karar verdi. Bu iş için toplam bedel olan 49.572 Türk Lirası da 1943 mali yılında ödenecekti.²⁵¹ Ciddi şekilde ihtiyaç duyulan su bombalarından ilerleyen periyotta 1458 adet daha sipariş edilmesi planlandı. Ancak gerçek ihtiyaç miktarı, fabrikanın imalat kapasitesi ve ödenek durumu düşünüldüğünde yapılan siparişlerin çok üzerindeydi. Fabrika ile yapılan temas neticesinde Mayıs 1944 tarihine kadar azami imal edilebilecek miktarın 700 küsur adet olacağı anlaşıldı. Bu miktar hemen sipariş edilerek, 5000 adedin de 1944 mali yılında siparişi için teşebbüse geçildi.²⁵² Bu sırada imal edilmiş olan şarjlı liman müdafaa su bombalarının tecrübe raporlarının incelenmesi neticesinde, bombaların ıslahı ve maliyetinin düşürülmesi amacıyla bir şartname hazırlandı.²⁵³ Donanmanın ihtiyacı doğrultusunda önceden kararlaştırıldığı üzere bir miktar daha su bombası siparişi kararı alındı.²⁵⁴ 11 Temmuz 1944 tarihinde 5000 adet şarjlı su bombasının yaklaşık 50.000 Türk Lirasına Şakir

²⁴⁷ LDGAM., Ktn.: 1942-32, Gmn.:12, Bn.:1, T.: 23 Şubat 1943.

²⁴⁸ LDGAM., Ktn.: 1942-32, Gmn.:12, Bn.:2, T.: 1 Mart 1943.

²⁴⁹ LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:129, Bn.:1, T.: 30 Mart 1943

²⁵⁰ LDGAM., Ktn.: 1943-73, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 13 Mayıs 1943.

²⁵¹ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:33, Bn.:2, T.: 13 Mart 1944.

²⁵² LDGAM., Ktn.: 1944-8, Gmn.:48, Bn.:3, T.: 16 Mayıs 1944.

²⁵³ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:25, Bn.:2, T.: 19 Haziran 1944.

²⁵⁴ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:25, Bn.:1, T.: 1 Ağustos 1944.

Zümre Fabrikasında imal ettirilmesi planlandı.²⁵⁵ Su bombalarının masraf ve vergileri fabrikaya ait olmak üzere her birinin 61 Türk Lirası 50 kuruşa mal olabileceğine dair fiyat tahmini yapıldı²⁵⁶ve bu sırada fabrika da su bombalarının her birini 61 Türk Lirasına imal edebileceğini bildirdi.²⁵⁷ Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı, su bombalarının yeterli miktarda yaptırılmadığını, elde olanların önemli mevkilere dağıtıldığını²⁵⁸ ve 5000 adet liman müdafaa su bombasının imalinin bir an önce tamamlanmasını istedi.²⁵⁹ Yine Deniz Müsteşarlığı 6 Ekim 1944 tarihinde, su bombalarına ait anlaşmaya göre, verilmesi gereken trotil, hurda pirinç, beyaz ağaç ve kalayın fabrikaya teslim tarihleriyle, malzeme mevcudunun azlığı dolayısıyla eksik teslim edilen malzeme miktarlarının bildirilmesini talep etti.²⁶⁰ İlâveten 9 Ekim 1944 tarihinde 2400 adet bu bombasının 50.000 Türk Lirasına yaptırılması kabul edildi.²⁶¹

Şakir Zümre Fabrikasına imal ettirilen diğer materyaller ise kurşun ağırlık, işaret şarjı ve duman kandili oldu. İstanbul Deniz Levazım Amirliği, 75 kilogramlık kurşun ağırlık, 350 adet işaret şarjı ve 350 adet duman kandilinin Şakir Zümre Fabrikasınca yapılması için bir anlaşma yaptı. Şakir Zümre Fabrikasının imal ettiği duman kandillerinin tecrübesinin Gölcük'te yapılması için Denizaltı Filosu Komutanlığına bağlı denizaltılardan bir tanesinin tahsis edilmesi istendi.²⁶² Bunun üzerine Denizaltı Filosu Komutanlığı, tecrübenin Burakreis denizaltı ile yapılacağını bildirdi.²⁶³ 9 Ekim 1946 günü saat 10:00'da yapılan tecrübe neticesinde 8 metre derinlikten atılan duman kandili yüzeye çıktıktan sonra bir saniye süreyle az bir duman çıkardı ve duman kesildi. 26 metre derinlikten atılan duman kandili ise hiç yüzeye çıkmadı ve yapılan arama sonucunda da bulunamadı.²⁶⁴ Ardından Şakir Zümre Fabrikasında yeniden imal edilen duman kandillerinin 5 Aralık 1946 tarihinde Oruçreis denizaltısı ile aynı derinliklerden atılmasıyla yapılan tecrübesinde, atılan duman kandillerinin admiral tipi duman kandili gibi yandıklarının tespiti yapıldı.²⁶⁵

Şakir Zümre Fabrikası yanında Donanmaya ait bazı eksikler, Nuri Killioğlu Fabrikasına sipariş edildi. Nuri Killioğlu Fabrikasına önceden sipariş edilen ve

²⁵⁵ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:117, Bn.:1, T.: 11 Ağustos 1944.

²⁵⁶ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:117, Bn.:2, T.: 16 Ağustos 1944.

²⁵⁷ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:117, Bn.:3, T.: 17 Ağustos 1944.

²⁵⁸ LDGAM., Ktn.: 1944-69 Gmn.:184, Bn.:1, T.: 26 Ağustos 1944.

²⁵⁹ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:117, Bn.:8, T.: 14 Eylül 1944.

²⁶⁰ LDGAM., Ktn.: 1944-32, Gmn.:117, Bn.:10, T.: 6 Teşrinievvel 1944.

²⁶¹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 106, Dosn.: 69, Sn.: 18.

²⁶² LDGAM., Ktn.: 1946-19, Gmn.:80, Bn.:1, T.: 27 Eylül 1946.

²⁶³ LDGAM., Ktn.: 1946-27, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 8 Ekim 1946.

²⁶⁴ LDGAM., Ktn.: 1946-19, Gmn.:60, Bn.:1, T.: 9 Ekim 1946.

²⁶⁵ LDGAM., Ktn.: 1946-38, Gmn.:113, Bn.:1, T.: 5 Aralık 1946.

fabrikanın Vickers topları mermilerinde kullanacağı 400 kilogram dumansız nitro gliserinli sevk barutu (Bofors Fabrikasından gönderildi.) ile²⁶⁶ yine 3,7'lik mermilerin toplarında kullanılmak üzere Çekoslovakya'daki Selyo Belyo Fabrikasına sipariş edilmiş olan 3000 adet kapsülün gümrükten geçirilmesi maksadıyla gerekli makamlara başvurular yapıldı.²⁶⁷ Ardından Bofors Fabrikasına, sevk edilen barutun yalnız kararlaştırılan mermilerin imlasında kullanılacağı bildirildi.²⁶⁸ Deniz Müsteşarlığı, yapılan 3.7'lik mühimmat için Avrupa'dan gelecek olan kapsül ve nitrogliserinli barutlar ülkeye girdiği zaman müracaat edilmesi halinde, Deniz Yollama Memurluğu aracılığıyla gümrükten çıkartılacağı bilgisini ilettili.²⁶⁹ Ayrıca Bakanlar Kurulunda, yine Nuri Killioğlu Fabrikasına Donanmanın ihtiyaç duyduğu 11.000 adet değişik çapta top mermisinin imali ve elde bulunan eski mermilerin bir kısmının ikmal ve ıslah işlerinin yaptırılması için 400.000 Türk Liralık para ayrılması kabul edildi.²⁷⁰

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı Nuri Killigil Fabrikasında imal edilmekte olan Erhard ve Borsig top cephanelerinin tapan tecrübeleri için İnönü ve Saldıray sınıfı denizaltılardan birer adet topun sökülerek gönderilmesini istedi.²⁷¹ Bununla birlikte 17 Ocak 1942 tarihinde Gölcük'e getirilerek 6 Şubat 1942 tarihinde havuza monte edilen 37/30 cm'lik otomatik Vickers topunun farklı tipteki mermilerin tapan tecrübeleri maksadıyla söktürülerek İstanbul'a Nuri Killigil Fabrikasına teslim edilmesi istendi. İlaveten bir adet 47/40'lık şınayder topuyla, bir adet Rus topu, bir adet 20 mm'lik Borsig, bir adet 47/30-35'lik Hoçkis topunun ve bir adet Erhard topunun hemen Nuri Killigil Fabrikasına teslim edilmesi gerektiği bildirildi.²⁷² Bahsi geçen bu toplarla Nuri Killigil Fabrikası kendisine sipariş edilen top cephanelerinin tapan tecrübelerini icra etti. Bu atışların büyük çoğunluğu İstanbul'da Zeytinburnu yakınındaki özel atış sahasında yapılırken, bir kısmı da II. İnönü denizaltısına ait olan 2 cm'lik Erhard topu ile Çulhane'de gerçekleştirildi.²⁷³ Bu arada Nuri Killigil Fabrikasının İstanbul'da denize doğru yaptığı top atış tecrübeleri bazen tehlikeli durumların oluşmasına da sebep

²⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:17, Bn.:1, T.: 14 Kanunisani 1939.

²⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:17, Bn.:2, T.: 23 Kanunisani 1939.

²⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:17, Bn.:4, T.: 30 Kanunisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:17, Bn.:5, T.: 9 Şubat 1939.

²⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:17, Bn.:7, T.: 2 Şubat 1939.

²⁷⁰ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:91, Dosn.: 47, Sn.: 12.

²⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:37, Bn.:1, T.: 6 Kanunisani 1942.

²⁷² LDGAM., Ktn.:1942-62 Gmn.:37, Bn.:2, T.: 10 Şubat 1942.

²⁷³ LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:88, Bn.:66, T.: 8 Kanunisani 1943.

oldu.²⁷⁴ Bu nedenle deniz seferlerin sık olduğu bölgede herhangi bir olaya sebebiyet vermemek için bir takım güvenlik önlemlerinin de alınması gündeme geldi.²⁷⁵

Bakanlar Kurulu tarafından Donanmadaki 40 mm'lik otomatik uçaksavar topları için gerekli hassas tapa ile birlikte 6000 tahrip mermisi ve mevcut tapalarla uyumlu 1000 adet izli merminin Nuri Killigil Fabrikasında yaptırılması kararlaştırıldı.²⁷⁶ İmalatı tamamlanan mermilerden izli olanların tecrübesinin Sivrihisar mayın gemisinde yapılması fabrika tarafından talep edildi.²⁷⁷ Deniz Müsteşarlığı bu tecrübelerin yapılabilmesi için Başbakanlıktan izin alınması gerektiğini bildirdi.²⁷⁸ Mermilerin tecrübelerinin Karadeniz Boğazındaki Sivrihisar mayın gemisinin topu ile yapılması için gerekli girişimlere başlandı.²⁷⁹ Yapılan tecrübelerde izli mermiler başarıyla testi geçti. Ancak 5 senelik garanti süresi dolmadan 15 Haziran 1943 tarihinde yapılan tecrübe atışında, şartnamede belirtilen yanma süresi bulunamadı ve iz maddesinin garanti süresi dolmadan özelliğini kaybettiği anlaşıldı. Bu durum Nuri Killigil Fabrikasına bildirildi. Fabrika taahhüdü derhal yerine getirmeye hazır olduğunu ancak elinde ve piyasada iz maddesi mevcut olmadığı gibi dışarıdan getirmeye de imkan bulunmadığını beyan ederek, Donanma depolarında mevcut iz maddesinden bedeli karşılığında verilmesi durumunda taahhüdü yerine getireceği bilgisini verdi.²⁸⁰ Milli Savunma Bakanlığı, bu sorunun bir an önce halledilmesi için 1000 adet izli mermi için iz maddesinin maliyet fiyatı ile fabrikaya verilmesi gerektiğini bildirdi.²⁸¹ Deniz Müsteşarlığı, zaman geçmesine rağmen mermilerin işinin hala bitirilmediğini ve süratle teslim edilmesi gerektiğini açıkladı.²⁸² Yapılan yazışmalar neticesinde iz maddesinin bedeli karşılığında Nuri Killigil Fabrikasına verilmesinde bir sakınca görülmediği tespit edildi.²⁸³

Deniz Fabrikalarının ihtiyaç duyacağı çimento, petrol ürünleri, maden vb. materyallerin tahlillerinin Deniz Kimya Evinde yapılması uygun görüldü. Bununla beraber Deniz Kimya Evinin maden, levazım ve barut kısımlarının bir araya toplanması için bir çalışma başlatıldı. Çünkü üç yerde laboratuvar bulundurması masrafları

²⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:53, Bn.:1, T.: 4 Mayıs 1945.

²⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:53, Bn.:2, 3, T.: 4 Mayıs 1945.

²⁷⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 85, Dosn.: 112, Sn.: 8.

²⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1941-3, Gmn.:101, Bn.:1, T.: 29 Mayıs 1941.

²⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:101, Bn.:2, T.: 31 Mayıs 1941.

²⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:101, Bn.:3, T.: 11 Haziran 1941.

²⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:119, Bn.:1, T.: 31 Temmuz 1943.

²⁸¹ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:119, Bn.:2, T.: 31 Temmuz 1943.

²⁸² LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:169, Bn.:1, T.: 13 Ağustos 1943.

²⁸³ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:119, Bn.:3, T.: 19 Ağustos 1943.

artırmaktaydı.²⁸⁴ Aynı zamanda Deniz Kimya Evinin modern bir yapıya kavuşturulması için de girişimler oldu. Deniz Kimya Evinde barut, mayın, torpido, bomba gibi silahların şarj maddeleri muayene edilmekteydi. Ayrıca teşkilat olarak bağlı bulunduğu Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı'nın gerekli gördüğü birçok malzemenin de muayenesi yapmaktaydı. Bu sebeple yeni yapılacak binanın İzmit'te kurulması düşünüldü. Çünkü İzmit mevki Bekirdere, Konca, Hamzadere, Çulhane gibi yerlerde bulunan depoların merkezinde, elektrik, su ve bunun gibi ihtiyaçların da karşılanması için uygun bir yerdi.²⁸⁵ Binanın imali için gerekli yerlerden izin istendi.²⁸⁶ Deniz Fen İmalat Şube Müdürlüğü, yaptırılacak olan yeni Kimya Evi projesini uygun buldu ve 4000 Türk Lirası olan tutarın gönderilmesini, binanın da hangi mevkie yapılacağını bildirimini istedi.²⁸⁷ Yapılan incelemeler neticesinde yeniden yapılması planlanan Deniz Kimya Evinin Bekirdere mevkiinde yaptırılmasına karar verildi. Kararın verilmesinden sonra, kısa süre içinde Kimya Evinin yapımına başlandı. Bir taraftan da Kimya Evinin mefruşatından sayılan eksiklerinin giderilmesine çalışılıyordu. Eksikler şu şekildeydi; 1 elektrikli muful ocağı, 1 motorlu vakum tulumbası, 1 kalorimetre, 1 elektrikli etüv, 1 elektrikle çalışan benmari, 1 warmlagerversuch aleti, 2 elektrikli teshin plasesi, 2 vielle- test cihazı, 4 hassas termometre, 12 hassas termometre, 10 eter sulfirik, 5 benzol, 5 aseton, 2 alkol metilik, 2 alkol absolü, 2 eter petrol, 2 kisilol, 10 lakmuspapier.²⁸⁸ Toplamda 2251 Türk Lirası tutan bu malzemelerin kısa sürede tamamlanması için çalışma başlatıldı.²⁸⁹ Bunun üzerine Milli Savunma Bakanlığı, Kimya Evinin eksiklerinin tamamlanması için 6585 Türk Lirasının Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı emrine gönderileceğini bildirdi.²⁹⁰ 1939 Temmuz ayında Kimya Evinin yapımı büyük oranda tamamlandı. Geriye zemin katındaki bazı odaların kapılarının imali, boya yapılması gibi eksiklikler kaldı ve bunlar da bir taraftan giderilmeye çalışıldı.²⁹¹

Donanmanın en önemli ihtiyaçları arasında demir ve çelik ihtiyacı ilk sıralarda gelir. Bu ihtiyacın karşılanması amacıyla Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü, 1937 yılı sonunda 1938 yılı demir ve çelik ihtiyaçlarını belirten bir mektubu Sümerbank Genel Müdürlüğü'ne gönderdi. Bunun üzerine Sümerbank Genel Müdürlüğü, başlığı

²⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:138, Bn.:2, T.: 10 Kanunisani 1938.

²⁸⁵ LDGAM., Ktn.: 1938-16, Gmn.:45, Bn.:3-1, T.: 15 Teşrinisani 1938.

²⁸⁶ LDGAM., Ktn.: 1938-16, Gmn.:45, Bn.:3-2, T.: 15 Teşrinisani 1938.

²⁸⁷ LDGAM., Ktn.: 1938-16, Gmn.:45, Bn.:2, T.: 30 Kanunievvel 1938.

²⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1938-16, Gmn.:45, Bn.:7, T.: 3 Teşrinisani 1938.

²⁸⁹ LDGAM., Ktn.: 1938-16, Gmn.:45, Bn.:4, T.: 11 Teşrinievvel 1938.

²⁹⁰ LDGAM., Ktn.: 1938-16, Gmn.:45, Bn.:5, T.: 5 Kanunisani 1939.

²⁹¹ LDGAM., Ktn.: 1939-2, Gmn.:124, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1939.

Karabük Demir ve Çelik Fabrikası'na Donanmanın ihtiyacı olan malzemelerin hazırlanması için direktif verdi.²⁹² Ardından Karabük Demir ve Çelik Fabrikası haddehanesinde, gereken hazırlıkların yapılmasına başlandı. Ayrıca Sümerbank Genel Müdürlüğü, Donanma Komutanlığına 1939-1940 ve müteakip 3 yılın demir ve çelik ihtiyaçlarını gösteren bir listenin gönderilmesini isteyen bir yazı yolladı.²⁹³ Bunun üzerine 1939-1940 yılında fabrikalarda kullanılacak olan çelik levhaların, köşebentlerin, yumuşak çeliklerin, profillerin, perçin çivilerinin, çelik çubukların, çeşitli çelik ve demir malzemelerinin yer aldığı toplamda 1000 ton tutan bir liste gönderildi.²⁹⁴ Ayrıca Donanmanın müteakip 3 yıllık demir çelik ihtiyaçları kapsamında Gölcük Deniz Fabrikaları Fen Müdürlüğü tarafından hazırlanan bir rapor da Sümerbank Genel Müdürlüğü'ne ulaştırıldı. Raporda; 1939-1940 yıllarında yeni tersanenin inşasının bir kısmının daha biteceği, takip eden 3 sene zarfında ihtiyaç duyulacak malzeme miktarın çok artacağı bildirildi.²⁹⁵ Ayrıca fabrika önünde kadro dışı bırakılmış Turgutreis, Zuhaf, Taşoz, Basra, Samsun, Trabzon ve Giresun gemileriyle, küçük havuzun bozulması (parçalama-ayırma) ile 8500 ton demir ve çelik hurdası elde edileceği, karadaki fabrikaların hurdalıklarında 500 ton kadar hurda demir ve çelik olduğu, 1939-1940 yıllarında fabrikalardan senelik 150 ton kadar hurda demir ve çelik toplanabileceği, bu seneler zarfında hurdaya çıkarılacak gemiler bilinmediğinden gemi bozması olarak tedarik edilecek hurda miktarının tahmin edilemediği iletildi.²⁹⁶ İlaveten 1939-1940 ve takip eden 3 mali sene zarfında alınacak gemi ve benzeri siparişleri kestirmenin mümkün olmaması nedenleriyle, bu periyotta ihtiyaç duyulacak malzeme miktarının belirlenmesine imkan olmadığı bildirildi.²⁹⁷

Savaş gemilerinin 1930'lu yıllardan itibaren ağırlıklı olarak İzmit ve Gölcük bölgesinde konuşlandırılmaları, hem gemilerin hem gemi personelinin hem de bölgede

²⁹² Bir demir-çelik fabrikası kurmak Cumhuriyet için vazgeçilmez bir hedefti. Demiryolları için ray, köprüler için demir putreller, binalar için inşaat demiri üretecek böyle bir ağır sanayi tesisinin yeri üzerine tartışmalar sürerken Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak stratejik bir yaklaşımla şu tanımlı yaptı: "Tesis, düşman ordusunun top menziline düşmeyecek kadar içerlek, piyadenin ulaşamayacağı kadar kuytu, süvarinin dört nala kalkamayacağı kadar sarp bir yerde kurulmalıdır". Karabük, bu kriterlere uygunluğu nedeniyle seçildi ve temeli 3 Nisan 1937 tarihinde atıldı. Sıra Divriği'nin demiri ile Zonguldak'ın kömürünün kasabaya nasıl tanınacağına gelince, Kastamonu dağlarını aşır Zonguldak'a bağlantı sağlayan demiryolu kuruldu. İnşaatını İngiliz Brassert firmasının yaptığı Karabük Demir Çelik Fabrikası, İngiltere hükümetinden sağlanan 2,5 milyon İngiliz Sterlini kredi ve Sümerbank'ın iç finansmanı üstlenmesiyle, 1939'da ilk ürünlerini verdi. Bkz., *İstanbul Sanayi Odası'nın Altmışıncı Yılında Türk Sanayii*, Ege Reklam Basım Sanatları Matbaası, İstanbul 2015, s.57-63.

²⁹³ LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:10, T.: 20 Nisan 1938.

²⁹⁴ LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:7, 9, T.: 2 Mayıs 1938.

²⁹⁵ LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:5, T.: 8 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:8, T.: 1 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:5, T.: 8 Haziran 1938; .

²⁹⁶ LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:6, T.: 11 Haziran 1938.

²⁹⁷ LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:2, T.: 1 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.: 1938-17, Gmn.:79, Bn.:4, T.: 14 Temmuz 1938.

artan nüfusun su ihtiyacını çoğalttı. Bu kapsamda 1938 yılı başında Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığına, Yarımca mevkiinde su kaynaklarının araştırılması görevi verildi.²⁹⁸ Bunun üzerine bölgedeki bütün membalar tetkik edilerek bir rapor hazırlandı.²⁹⁹ Suyun Derince'ye getirilmesi için "Almanya Boru Fabrikaları İttihadı" ile çelik su borusu alınması konusunda temasa geçildi.³⁰⁰ Tesisat için İstanbul'da bulunan fabrika baş mühendisi Walter Raschbichler'in gerekli açıklamaları yapmak için İzmit'e harekete hazır olduğu bildirildi.³⁰¹ 7 Temmuz 1938 tarihinde verilen emirle devri çarktan gelen 500 Türk Lirası ile Derince'ye indirilecek suyun etüt ve hafriyatının yapılması kararlaştırıldı.³⁰² Bu para 20 Temmuz 1938 tarihinde Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı hesabına gönderildi.³⁰³ İşin toplamda 31.759 Türk Lirası 25 Kuruşa mal edilmesi planlandı.³⁰⁴ Yapılacak olan bu borular sayesinde iki saat içerisinde deniz vasıtalarına 500 ton su verilebilecekti.³⁰⁵ Keşif ve projeler, Milli Savunma Bakanlığı ve Bayındırlık Bakanlığı tarafından incelendi, bazı eksiklikler tespit edilerek bunların düzeltilmesi gerektiği bildirildi.³⁰⁶ Bu su Derince'ye indirildiği takdirde, Donanmanın önemli ihtiyaçlarından biri daha karşılanmış olacaktı. Proje için 1939 yılı bütçesinden 30.000 Türk Lirası ayrıldı ve devamının da bir sonraki sene bütçesinden ödenmesi planlandı.³⁰⁷ 10 Nisan 1940 tarihinde ise iş için gereken şartname oluşturuldu.³⁰⁸

Bir savaş durumunda Akdeniz ve Karadeniz'deki limanlar ile Donanmanın demirleyeceği yerlerin torpido atışlarına karşı emniyete alınması için oluşturulacak torpido şıpkalarında³⁰⁹ kullanılacak çelik ağlara ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunun iş için Genelkurmay Başkanlığı, ülkede tel halat sanayisinin kurulmasını istedi.³¹⁰ Bu sırada Milli Savunma Bakanlığı, Donanmada kullanılan fabrikaların ihtiyacı için gemi tamir ve inşa tahsisatından senede ne kadar cins ve miktarda tel halat alındığı ile birkaç senelik periyotta, eldeki miktar da dikkate alınarak, gerekli olacak ortalama ihtiyacın

²⁹⁸ LDGAM., Ktn.: 1938-4, Gmn.:11, Bn.:1-2, T.: Trhz.

²⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:14, Bn.:2, T.: 25 Şubat 1938.

³⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:73, Bn.:3, T.: 6 Mayıs 1938.

³⁰¹ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:73, Bn.:1, T.: 7 Haziran 1938.

³⁰² LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:29, Bn.:1, T.: 15 Temmuz 1938.

³⁰³ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:11, Bn.:1, T.: 20 Temmuz 1938.

³⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:9, Bn.:2-1, T.: 15 Temmuz 1938.

³⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:9, Bn.:2, T.: 16 Ağustos 1938.

³⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1939-11, Gmn.:31, Bn.:1, T.: 29 Ağustos 1939.

³⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:93, Bn.:1, T.: 14 Kanunievvel 1939.

³⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:121, Bn.:1, T.: 10 Nisan 1940.

³⁰⁹ Torpido şıpka ağları (Torpido net - Hammok clue): Değişik maksatlarda kullanılmak üzere ince halatlardan örülmüş ağlara şıpka adı verilir. Eskiden savaş gemilerinin torpidolara karşı emniyetlerini sağlamak için çelik tek halattan yapılmış şıpkaları, özel metaforalar yardımı ile her iki bordaya belli bir açevelada sarkıtılarak torpidolara karşı emniyet sağlanırdı. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.462.

³¹⁰ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:48, Bn.:1, T.: 8 Temmuz 1938.

bildirilmesini istedi.³¹¹ Bunun üzerine Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü bir yıl içerisinde satın alınan tel halatları ölçüleriyle birlikte gösteren listeyi Mili Savunma Bakanlığına gönderdi.³¹²

Donanmanın ihtiyaçları doğrultusunda yeni işaret istasyonları da yapıldı. Bu istasyonlardan Kava ve Darıca işaret istasyonları için bazı eşyalara gerek duyuldu.³¹³ İstasyonlara ait olan ihtiyaç listesi Deniz Levazım Şube Müdürlüğü'ne bildirildi³¹⁴ ve bunun üzerine müdürlük, listedeki eşyaların verilebilmesi için önceden verilmiş bulunan demirbaşların sıralanarak gönderilmesi gerektiğini bildirdi.³¹⁵ Gönderilen listede; 1 loid reji ster, 1 mord sancağı, 4 batarya düdüğü, 3 takım işaret sancağı bulunuyordu.³¹⁶ İstasyonlar için Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerinden gelecek 2 ışıdak ve 2 el mors fenerinin verilmesinin uygun olduğu, Kava istasyonu için duvar saatinin seyir aletleri deposundan verilmesi, 2 adet megafonun top tamir atölyesinde yaptırılması istendi.³¹⁷ Bu sırada Donanmanın ihtiyaçları doğrultusunda Karadeniz Boğazına yeni bir deniz telsiz istasyonunun yapılması planlandı. Bu istasyonun İzmit Deniz Üssüne bağlanması uygun görüldü. İlaveten Karadeniz Boğazı Telsiz İşaret İstasyonu için bir küçük telsizin alınmasına karar verildi.³¹⁸

1939 yılında Donanma gemilerinin havuza veya tamire girmeleri esnasında cepanelerini geçici olarak koymak üzere kullanılmakta olan Seymen cepaneliklerinin, tehlikeli bir durum arz etmesi sebebiyle, cepaneliklerin körfez dahilinde müsait bir yere nakledilmesi istendi. Körfezin incelenmesi için bir heyet gönderildi. Heyet yaptığı inceleme neticesinde körfezin kuzey sahilinin mevcut tren yolu nedeniyle, güney sahilinin de gerek denizin gerekse de sahilin vaziyeti dolayısıyla uygun olmadığını bildirdi. Ayrıca raporda Seymen'den daha uygun bir yer bulunamadığı bilgisi de yer aldı. Bunun üzerine, sahilde transit bir cepanelik yapılması yerine transit cephane dubası imal edilmesi kararlaştırıldı. Cephane dubasına muhtelif cephane ambarları, havalandırma tertibatı ve emniyetli elektrik hatları çekilmesi planlandı. Böyle bir dubanın yapılmasıyla cepanelerin gemilerden çıkartılmasında ve tekrar alınmasında aradan muhtelif küçük tekneler çıkmış olacaktı. Bundan başka dubanın kendi

³¹¹ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:48, Bn.:2, T.: 12 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.: 48, Bn.:3, T.: 12 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.: 48, Bn.:4, T.: 13 Kanunievvel 1938.

³¹² LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:48, Bn.:5, T.: 16 Kanunievvel 1938.

³¹³ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:99, Bn.:1, T.: 8 Nisan 1938.

³¹⁴ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:79, Bn.:2, T.: 16 Nisan 1938.

³¹⁵ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:79, Bn.:3, T.: 22 Nisan 1938.

³¹⁶ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:79, Bn.:3, T.: 28 Nisan 1938; LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:79, Bn.:7, T.: 30 Nisan 1938.

³¹⁷ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:79, Bn.:8, T.: 1 Haziran 1938.

³¹⁸ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.: 66, Bn.:1, T.: 3 Mayıs 1939.

makineleriyle seyir yapma imkanı olacağından, cephane nakillerinde de kullanılabilirdi.³¹⁹

Donanma gemilerinin ve kara teşkillerinin en önemli ihtiyaçlarından biri de kömürdü. 1930'lu yıllarda Donanma envanterinde bulunan gemilerin çoğu kömür ile çalışmaktaydı. II.Dünya Savaşı öncesinde çeşitli zamanlarda kömür alımları gerçekleştirildi. Bunlardan biri de 27 Haziran 1939 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından imzalanan karar ile yapıldı. Bu karar doğrultusunda, satın alınacak kömürün fiyatının 5000 Türk Lirasını geçmesi durumunda, Eti Bank kömür satış birliği ile anlaşma imzalanarak kömür alımının yapılması kabul edildi.³²⁰

Milli Savunma Bakanlığı 18 Temmuz 1939 tarihinde Gür ve Sakarya denizaltılarının tabii ömürlerini doldurmuş olan akülerinin yenilenmesi gerektiğini bildirdi. Bunun üzerine denizaltılar için gerekli akülerin 160.000 Türk Lirasına Almanya'daki A.F.A. fabrikasından alınmasına karar verildi. Bu iş için gerekli Bakanlar Kurulu izni 5 Ağustos 1939 tarihinde verildi.³²¹

Yavuz kruvazörünün hava savunma topları için gerekli 1000 mermiden 500 tanesinin İsveç'te bulunan Bofors Fabrikasından pazarlıkla satın alınması, 17 Şubat 1938 tarihinde Bakanlar Kurulunca kabul edildi.³²² Daha sonra satın alınması planlanan 500 mermi için ise yeterli ödenek olmadığı için bunların 410 tanesinin pazarlık yolu ile satın alınabilmesi ve ihale bedelinin % 30 avansının ödenmesi, kalan bedelin de 1938 mali yılında ödenmesi hususunda Başbakanlıktan izin istendi.³²³ Sipariş edilecek mermilerin atış tecrübelerinin 8.8/ 45 cm'lik bir tecrübe namlusu ile yapılması ve tecrübenin başarıyla sonuçlanması sonrasında imalatın başlaması istendi.³²⁴ Bu sırada Yavuz kruvazörünün 28/50 cm'lik toplarının tapaları için Fen ve Sanat Genel Müdürlüğünce yapılan teklif üzerine askeri fabrikalarda bu tapalara detanatör emniyeti yapıldı. İlk parti olarak 265 adet detanatör emniyetli tapa, 1938 yılı içerisinde Yavuz kruvazörüne gönderildi ve bunlardan 3 adedi Yavuz kruvazörünün İzmir dönüşü denendi. Bu atış tecrübesi başarıyla icra edilmiş ise de tapaların gecikme müddetlerinin kontrolüne lüzum görüldü. Sonuç olarak detanatör emniyetli tapalarda bir sorun ile

³¹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-7, Gmn.:159, Bn.:1, T.: 23 Haziran 1939.

³²⁰ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 87, Dosn.: 61, Sn.: 1.

³²¹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 88, Dosn.: 78, Sn.: 20.

³²² LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:112, Bn.:2, T.: 17 Şubat 1938.

³²³ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:112, Bn.:3, T.: 4 Mayıs 1938.

³²⁴ LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.: 112, Bn.:4, 5, T.: 5 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-31, Gmn.:112, Bn.:6, T.: 6 Mayıs 1938.

karşılaşılmadı.³²⁵ Aynı süreçte yine Yavuz kruvazörü için Bofors fabrikasından 28/50 cm'lik toplar için yaklaşık bedeli 100.000 Türk Lirası olan 300 atımlık talim mermisinin alınması kararlaştırıldı.³²⁶

Yaklaşan savaş nedeniyle tersanede bakımda olan savaş gemilerinin bakım ve arızalarının bir an önce tamamlanması ve gemilerin Donanmaya katılmaları gerekiyordu. 1939 yılına gelindiğinde Donanma Komutanlığınca, özellikle Yavuz kruvazörünün tersanedeki tamiratının bir an önce bitirilmesi istendi.³²⁷ Yavuz kruvazörünün 1938-1939 yılları tamirata sırasında makine, kazan, elektrik, tahliye kısımlarına ait tamir işleri tamamlanarak tecrübelerde görülen arızalar giderildi ve bitirilemeyen işleri de ayrıca listelendi.³²⁸ Ardından gemi, 7 Haziran 1939 günü saat 07:05'de Gölcük'ten demir alarak, tersane çıkışı tüm makine ve sistemleri tecrübe edecek bir seyir gerçekleştirdi.³²⁹

Bu sırada ayrı bir proje olarak Yavuz kruvazörünün kış direğinin kesilmesi tasarlandı. Yapılan incelemede kış direğinin esas itibarıyla telsiz anteni bağlamaktan başka bir faydası olmadığı değerlendirildi. Kış direğin alt ışıldak köprüsünün vardavela³³⁰ hizasından kesilmesi neticesinde, düşman gemilerinin uzaktan rota tahminini güçleştirme, mevcut uçaksavar toplarının tam başa ve tam kışa ateş imkanı kazanması, yeni monte edilmiş 2 cm'lik makineli topların tam bir ateş serbestliği kazanması, baş taret üzerinde bulunan baş uçak mesafe aletinin kesilen direğin üzerine konmasıyla işlevinin artırılması gibi faydaların elde edileceği düşünüldü.³³¹ Donanma Komutanlığınca direğin kesilmesi hakkında yapılan teklif, Genelkurmay Başkanlığınca kabul edildi ve direğinin kesilmesi işinin iki safhada gerçekleştirilmesi istendi. Birinci safhada, direğin kesilmesi, antenlerin tadilatı, baş taret üzerinde bulunan uçak mesafe aletinin kesilen direğin üzerine konması işleri yapılacaktı. İkinci safhada ise ışıldakların kış baca etrafına konması, ışıldaklardan boşalacak noktaya bir platform inşası ile bunun üzerine uçaksavar toplarının konması işleri gerçekleştirilecekti.³³² Deniz Müsteşarlığı, birinci safha için 30 iş gününe ihtiyaç olduğu, ikinci safha için ise kaç iş günü

³²⁵ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:13, Bn.:1, 2, 3, T.: 26 Kanunisani 1939;LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:13, Bn.:4, T.: 3 Mayıs 1939.

³²⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 87, Dosn.: 60, Sn.: 3.

³²⁷ LDGAM., Ktn.: 1939-35, Gmn.:179, Bn.:1, T.: 6 Mayıs 1939.

³²⁸ LDGAM., Ktn.: 1939-35, Gmn.:179, Bn.:8, T.: 1 Haziran 1939.

³²⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7326, T.: 7 Haziran 1939.

³³⁰ Vardavela: Yelkenli gemilerde; yelkenleri bağlamak için serenler üzerine çıkan personelin, seren bir cundasından diğer cudasına kadar gerilen halatlar ya da çekilmiş demir çubuklardır. Gemilerin güverte ya da rüşvet güvertelerinde küpeştede, iskelelerde personeli korumak için konulmuş vardavela puntelleri arasına çekilmiş lif halat, tel halat, zincir ya da demir ve ağaçtan yapılmış koruyucu tirizlerdir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.496.

³³¹ LDGAM., Ktn.: 1939-116, Gmn.:8, Bn.:15, T.: 8 Teşrinievvel 1939.

³³² LDGAM., Ktn.: 1939-116, Gmn.:20, Bn.:3, T.: 2 Teşrinisani 1939.

gerektiğinin tespit edilebilmesi için bir çalışma gurubu oluşturulması gerektiğini bildirdi.³³³

2.3. Kültürel Ve Sportif Alandaki Gelişmeler

Donanmanın en önemli kültürel faaliyeti belirli aralıklarla yapılan konferanslardı. Donanma Komutanı Tümamiral Şükür Okan, deniz subaylarının görev dışındaki faaliyetlerinde boş kalmaması ve kendilerini geliştirmelerini sağlamak üzere konferanslar düzenlenmesi konusunda Harp Filosu Komutanlığına görev verdi.³³⁴ Bu emir üzerine 1938-1939 yılı konferans programı hazırlandı.³³⁵ Marmara Üssü Bahri Komutanlığı konferans salonunda yapılması planlanan konferansların programı, Donanma Komutanlığına gönderildi. Konferanslarda; Orduda hastalıklar ve korunma çareleri, torpido ve mayınların gelecek savaşlardaki rolü, denizaltıların gelecek savaşlardaki rolü, İtalyan-Habeş savaşına bir bakış, jandarma teşkilat ve vazifesi, iskajarak deniz savaşı vb. konular ele alındı. Konferanslar her Salı saat 16:00-17:00 arasında verilecekti.³³⁶

Donanma Komutanlığı denizciliği ve deniz sporlarını ilerleterek spor kulüplerini teşvik etmek için belli aralıklarla Donanma personeli arasında ve bazen de sivil deniz kulüplerinin katıldığı yarışlar düzenlenmesini sağladı. Bu organizasyonlardan biri Kocaeli Valiliği ve Donanma Komutanlığının ortak çalışması sonucunda 10 Temmuz 1938 tarihinde gerçekleştirildi. Yapılacak deniz yarışlarına Başbakan Celal Bayar'ın şahsi kotrası Umurbey ile ve hatta Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün de katılması bekleniyordu. Davetliler şerefine Erkin denizaltı ana gemisinde öğle, Yavuz kruvazöründe de akşam yemeği verilmesi planlandı.³³⁷

Deniz yarışları için İzmit'e Galatasaray, Fenerbahçe, Beykoz, Güneş, Anadolu ve Altınordu spor kulüplerinin deniz kısımlarının sporcuları geldi. Müsabakaları İktisat Bakanı Şakir Kesebir, Kocaeli Valisi Hamit Oskay ve Donanma Komutanı Tümamiral Şükür Okan takip etti. Yarışmalar saat 14:20'de tek klasik tekne yarışı ile başladı. Müsabakalar süresince iki çifte klasik tekne ve dörtlü klasik tekne yarışları yapıldı.

³³³ LDGAM., Ktn.: 1939-116, Gmn.:20, Bn.:6, T.: 1 Kanunievvel 1939.

³³⁴ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:172, Bn.:1, T.:3 Teşrinievvel 1938.

³³⁵ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:172, Bn.:2, T.:5 Teşrinievvel 1938.

³³⁶ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:172, Bn.:3, T.:3 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:172, Bn.:5, T.:15 Teşrinievvel 1938.

³³⁷ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:142, Bn.:1, T.:5 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:142, Bn.:3-1, T.:7 Temmuz 1938.

İlaveten kadınlar arası yarışlar ve yüzme yarışmaları da icra edildi. Yarışmaların bitiminden sonra aynı günün akşamı Yavuz kruvazöründe İktisat Bakanı, Kocaeli Valisi ve Donanma Komutanının katıldığı bir balo verildi.³³⁸

Donanma Komutanlığının spor ile ilgili bir diğer faaliyeti de “Deniz Spor Birliği Müsabakaları” düzenlemektir. Bu müsabakalara hazırlanmak maksadıyla filolar, ilk olarak kendi içinde spor müsabakaları düzenliyordu. Bunlardan biri 28 Nisan 1939 tarihinde Gölcük spor sahasında “İhtiyat Filo Spor Küme” tarafından icra edildi. Yarışmalar sonrasında İhtiyat Filo Spor Küme Başkanı Albay Ertuğrul Ertuğrul, yarışma sonuçlarına göre daha fazla çalışılması gerektiği tespitinde bulunarak, Berk torpido kruvazörüne yarışmalara katılacak sporcuları seçme görevi verdi.³³⁹

Donanma Komutanlığının hazırladığı Deniz Spor Birliği Müsabakalarının 30-31 Mayıs 1939 tarihinde yapılması kararlaştırıldı. Yarışmaların yapılacağı gün aynı zamanda “Kuzu Günü”³⁴⁰ olarak belirlendi. Yarışmaların icrasını gerçekleştirmek için Yavuz kruvazörü İkinci Komutanı Yb. Nizamettin’in başkanlığında bir organizasyon komitesi seçildi. Komitenin görevi, yarışma sahasının hazırlanması, seyircilerin ve gemilerin yemek yerlerinin tespit edilmesi, hakemlerin belirlenmesi, yarışmalarda kullanılacak aletlerin temini ve yarışmalar sonrasında yapılacak eğlencenin organizasyonu şeklindeydi.³⁴¹ Yarışmalar 100 metre, 400 metre, 1500 metre ve 4X100 metre bayrak yarışları, gülle atma, disk atma, uzun atlama, tek adım atlama, üç adım atlama, yüksek atlama, halat çekme, futbol ve güreş dallarında gerçekleştirildi.³⁴² Yarışmalar yapılırken bir taraftan da kuzu günü etkinlikleri çerçevesinde çuval yarışı, sandalye kapma, yumurta taşıma yarışı, marul yeme ve jimnastik yarışmaları gerçekleştirildi.³⁴³

Spor faaliyetlerine 1939 yılı içinde giderek artan bir önem verilmeye başlandı. Donanma Komutanı Tümamiral Şükür Okan, 10 Ekim 1939 tarihinde yayınladığı emirle sabah idmanları, günlük spor ve spor müsabakalarını daha sistemli bir hale sokmayı kararlaştırdı. Özellikle her sabah yapılması gereken idmanlara daha fazla önem verilmesini istedi. Öncelikle sabah idmanlarını erlere ve erbaşlara yaptıracak astsubaylar için Yavuz kruvazöründe Mk.Ütğm. Tevfik Böke’nin vereceği bir kurs

³³⁸ Akşam, 7 Temmuz 1938, s.1, 4; Cumhuriyet, 11 Temmuz 1938, s.1, 6; Akşam, 15 Temmuz 1938, s.8.

³³⁹ LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:43, Bn.:1, T.:2 Mayıs 1939.

³⁴⁰ Deniz Kuvvetlerinde bahar başlangıcında geleneksel olarak kutlanan gündür. Kuzu gününde çeşitli spor müsabakaları ve eğlenceli oyunlar oynanır. Etkinlik toplu olarak yenen kuzu yemeği ile son bulur.

³⁴¹ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:91, Bn.:1, T.:16 Mayıs 1939.

³⁴² LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:91, Bn.:1-1, 1-2, T.:16 Mayıs 1939.

³⁴³ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:91, Bn.:1-3, T.:16 Mayıs 1939.

açıldı. Kursun 17 Ekim tarihinde açılması, Pazartesi ve Cuma günleri olması ve saat 10:00'dan 11:30'a kadar sürmesi kararlaştırıldı. Ayrıca kara ve deniz sporları için haftalık bir program hazırlandı.³⁴⁴

Donanma Spor Birliği, Harp Filosu Komutanlığı, İhtiyat Filo Komutanlığı ve Denizaltı Filosu Komutanlığından oluşuyordu. Her komutanlığın kendi içinde müsabakalar yapması, ardından komutanlıklar arası müsabakalar icra edilmesi planlandı. Bu müsabakalarda tespit edilen en iyi oyunculardan da Donanma Komutanlığının futbol, güreş, boks, atletizm, voleybol, basketbol ve hentbol takımları oluşturulacaktı.³⁴⁵ Bu maksatla hazırlanan Donanma Komutanlığı haftalık spor programı şöyleydi³⁴⁶;

Donanma Komutanlığı Haftalık Spor Programı			
GÜNLER	Harp Filosu K.	İhtiyat Filo K.	Denizaltı Filosu K.
Pazartesi	Kürek ve Yelken	Serbest Spor	Atletizm
Salı	Atletizm	Kürek ve Yelken	Futbol
Çarşamba	Futbol	Güreş ve Boks	Kürek ve Yelken
Perşembe	Güreş ve Boks	Futbol	Serbest Spor
Cuma	Serbest Spor	Atletizm	Güreş ve Boks
Cumartesi	Yelken ve Kürek Müsabakaları		
Pazar	Kara Spor Müsabakaları		

Yapılan bir başka spor etkinliği de Askeri Liseler arasında "Spor Bayramı" adıyla yarışmalar yapılmasıydı. Bu maksatla 7 Mayıs 1939 tarihinde Taksim Stadında yarışmalar yapıldı.³⁴⁷ Yarışma günü askeri liselerden yüksek derece ile mezun olanların ödülleri de burada verildi. Kuleli Askeri Lisesi, Maltepe Askeri Lisesi, Deniz Lisesi ve Bursa Askeri Lisesinin katıldığı yarışmalar saat 13:30'da Taksim Atatürk Anıtı'na çelenk konulmasıyla başladı. Buradan Taksim Stadyumu'na geçildi ve ilk olarak askeri liselerden yüksek derece ile mezun olanların ödülleri takdim edildi. Ardından atletizm, boks, güreş, hentbol, basketbol, voleybol ve futbol müsabakaları yapıldı. Yarışmalar

³⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:2, T.:10 Teşrinievvel 1939.

³⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:2-2, 2-3, T.:10 Teşrinievvel 1939.

³⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:48, Bn.:3, T.:10 Teşrinievvel 1939.

³⁴⁷ Cumhuriyet, 8 Mayıs 1939, s.1.

sonunda 27 puanla Kuleli Askeri Lisesi birinci, 17 puanla Maltepe Askeri Lisesi ikinci, 16 puanla Deniz Lisesi üçüncü ve 14 puanla Bursa Askeri Lisesi dördüncü oldu.³⁴⁸



³⁴⁸ Cumhuriyet, 8 Mayıs 1939, s.9.

3. DONANMADA ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Donanma için en hayati durum güvenlidir. Limanda veya seyir halinde bulunan Donanmaların güvenliklerinin temini çok önemlidir. Zira tarih boyunca yaşanan kötü örnekler, Türk Devlet adamlarında ve Türk Donanmasını idare eden komutanlarda, Donanmanın güvenlik seviyesinin en üst düzeyde tutulması noktasında bir refleks gelişmesine neden olmuştur. Bu nedenle II.Dünya Savaşı öncesinde Donanma bünyesinde üst düzeyde güvenlik önlemleri alınması için aralıksız çalışmalar yapılarak önlemler alınmıştır. Bu önlemlerin en önemlileri arasında, limanda demirli veya seyir halinde bulunan gemilerin, uçakların saldırılarına karşı her zaman hazırlıklı olmaları konusunda alınanlar gelir. Bu noktada Donanma Komutanlığı tarafından hazırlanan emirde;

a. Gemilerin uçaklara karşı savunulmasının esas itibariyle iyi bir gözcülüğe ve dinlemeye dayandığı,

b. Saldırı yapan uçakların zamanında görülmesi veya duyulmasının, uçaksavar bataryalarının zamanında ateş edebilmesi bakımından son derece önemli olduğu,

c. Sisli havalarda ve görüş açısının düşük olduğu zamanlarda uçaksavar toplarının mürettebatının ateşe hazır bir vaziyette, tam mürettebat ile donatılmasının önemi,

ç. Bir uçak filosunun gemiden en uzak 9-10 kilometre mesafeden görülebildiği ve uçakların görüldüğü andan itibaren bombalarını atabilecek mevkie gelebilmeleri için gereken sürenin en fazla bir dakika olduğu,

d. Uçaksavar planları yapılırken çeşitli yönlerden hücum eden uçakların çeşitli bataryalar veya toplar ile ateş altına alınmasına dikkat edilmesi gerektiği,

e. Gemilerdeki ışıldakların düşman uçaklarının filoyu gördüğüne hüküm getirince veya ışıldakların uçakları kesinlikle yakalayacağı ve topçu atışına yardım edeceği zaman yakılmasının önemi,

f. Uçak hücumu muhtemel olan limanlarda demirliyken geceleri güvertedeki motorlu araçların benzinlerinin boşaltılması ve güverte altında mahfuz yerlere alınması gerektiği,

e. Filo halinde demirliyken düşman uçaklarının hücumunu ilk gören geminin derhal ateş açması ve bu durumun diğer gemiler için uçak alarmı sayılacağı,

f. Filoyu teşkil eden gemiler birbirine yakın demirli buldukları takdirde, hücum eden uçak veya uçak filosunun hangi gemiye yakın olduğunu ayırmak mümkün

olmayacağından bir gemi ateşe başlayınca diğer gemi onun ateşini bozacaksa ateş etmemesi gerektiği,

g. Genel kaide olarak bir geminin kendisine en yakın bulunan uçak veya filoyu ateş altına alması ve bu uçağı kendi toplarının menzili dışına çıkıncaya veya kör seviyesi içine girinceye kadar ateş altında tutması gerektiği,

ğ. Uçak hücumu muhtemel bulunan yerlerde, saha müsait ise gemilerin birbirinden dağınık bir vaziyette demirlemeleri ve uçak hücumlarına karşı en donanımlı olan geminin merkezde olmak üzere diğerlerinin etrafına demirletilmesi gerektiği,

h. Gecelerin en küçük bir ışığın bile sızdırılmasına meydan vermemek üzere karartılması gerektiği,

ı. Seyir halinde olan gemilerin her yaklaşan uçağı, tanıma işaretini görünceye kadar düşman uçağı olarak kabul etmesi gerektiği,

i. Uçaklar hücumu kalktığında seyir halindeki geminin yaklaşan uçağı doğru dönmesi ve yüksek süratle seyrederek, atılan bombalardan manevra yaparak kaçınmak üzere (S) çizmesi gerektiği,

j. Düşman torpido uçaklarının hücumları esnasında, 2-3 bin metreye yaklaştıkları sırada, ağır bataryalar ile önlerine yapılacak atışla çıkartılacak su sütunlarının, atılan torpidolara karşı başarı sağlayabileceği,

k. Denizaltıların ise saldırıya geçen uçağı görür görmez dalış yapmaları ve 30 metreden aşağı olmamak üzere dibe inmeleri gerektiği hususları üzerinde duruldu.³⁴⁹

Donanma Komutanlığı Denizaltı Filosu Komutanlığına verdiği emirde ayrıca uçaksavar silahlarından makinalı toplar için üçer şarjör, makinalı tüfekler için birer sandık cephanenin kullanılmaya hazır olarak kulede uçak alarmında derhal donatılmak üzere hazır bulundurulmasını ve denizaltılarda nöbetçi erden başka sürekli olarak bir astsubayın da güvertede nöbet tutmasını istedi. İlaveten köprü üstünde nöbet tutanlardan başka daimi iki gözcü bulundurulacak nöbet icra edileceği hatırlatıldı.³⁵⁰

Donanma Komutanlığı tarafından 9 Ekim 1939 tarihinde, mevcut talimatlara bir ilave daha yapıldı. Buna göre gece veya gündüz yakın uçak ve yakın denizaltı tehlikesi karşısında, gemiler iki dakika devam eden gemi düdüğünü çalacaklardı. Telsizle alınacak uzak alarmlarda da en kısa zamanda Donanma Komutanlığı haberdar edilecekti. Donanma Komutanlığından verilecek denizaltı ve uçak alarmlarında ayrıca bir emir beklemeksizin derhal gemiler Donanma Komutanlığının 19 Eylül 1939 tarihli

³⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:131, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, T.: 27 Haziran 1939.

³⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:112, Bn.:1, T.: 26 Ağustos 1939.

emri uyarınca harekete hazır olacaklardı. Yakın denizaltı alarmında ise avcıbotlar denizaltıların beraberinde ise derhal otomatik olarak faaliyete geçeceklerdi.³⁵¹ Uzak bir denizaltı alarmı verildiğinde arazi vaziyeti denizaltının sadece bir yönden hücumuna müsaitse gemiler baş tarafını hücum edecek tarafta tutacak şekilde tonoz demiri atacaklardı.³⁵² Gemilerin bordasında bulunan ve harekete hazır küçük gemiler ise derhal Donanma Komutanlığı emrine gönderilecekti.³⁵³

Donanma Komutanlığı, alınan güvenlik önlemlerinin denenmesi maksadıyla ülke çapında gerçekleştirilen Pasif Korunma Tatbikatlarına da iştirak etti. Pasif Korunma; hava taarruzlarının etkisini en aza indirmek amacıyla, hava taarruzundan önce, taarruz sırasında ve taarruzdan sonra yapılacak kamu hizmetleri, sanayi ve askeri tesislerin hava taarruzlarına karşı korunması için alınan tedbirlerdi.³⁵⁴

Alınacak tedbirleri belirlemek maksadıyla Hava Savunma Genel Komutanlığının, 3502 sayılı hava saldırılarına karşı korunma kanununun resmi gazetede yayımlanması sonrası 8 Nisan 1939 tarihinde “Hava Saldırılarına Karşı Pasif Korunma Nizamnamesi” yürürlüğe girdi.³⁵⁵ Pasif Korunma Kanununun tatbikatı üzerine görüşmek ve İstanbul’da alınacak tedbirleri tespit etmek üzere “Hava Tehlikesinden Korunma Komisyonu”, 17 Temmuz 1939 tarihinde toplandı.³⁵⁶ Aynı komisyon 3 Ağustos 1939 tarihli toplantısında Pasif Korunma Kanununa ait yönetmeliği kabul etti. İçişleri Bakanlığı Seferberlik Genel Müdürü Hüsameddin, İstanbul’un pasif korunma faaliyetine başlanacağını ve halka verilecek olan bilgilerin gazetede ilan edileceğini açıkladı. Ayrıca İstanbul’da birisi gece, diğeri gündüz olmak üzere iki hava hücumu tatbikatı yapılmasının planlandığını söyledi.³⁵⁷ Yapılacak olan tatbikat için Kızılay ve itfaiye grupları çalışmaya başlayacak, hücum yapan uçaklar şehre elli dakika içerisinde gelecekti. Şehrin çeşitli bölgelerine konulan düdüklü çalınacak, gerektiğinde vapur düdüklüleri de bu duruma eşlik ederek halkı haberdar edecekti. Halk grupları halinde bodrumlara ve kapalı yerlere yerleştirilecekti. Yapılan hazırlıklar arasında zehirli gaz, yangın ve imha bombalarına karşı müdafaa tedbirleri de alındı.³⁵⁸

³⁵¹ BDMA., Dmb., Ktn.:118, Gmn.:2789, Bn.:2, T.: 9 Teşrinievvel 1939; BDMA., Dmb., Ktn.:118, Gmn.:2789, Bn.:4, T.: 10 Teşrinievvel 1939.

³⁵² Tonoz Demiri Atmak (Kedging): Bazı gemilerin demirledikleri zaman gemiyi belli bir yönde tutmak ya da baştanbara bir yere yanaşmak istediğinde, kıçtan demir atma işlemidir. Genellikle şamandıra atma, gemi kurtarma, kablo döşeme, ve çıkarma gemilerinde çoğunlukla yapılan bir işlemdir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.480.

³⁵³ BDMA., Dmb., Ktn.:118, Gmn.:2789, Bn.:3, T.: 9 Teşrinievvel 1939; BDMA., Dmb., Ktn.:118, Gmn.:2789, Bn.:5, T.: 10 Teşrinievvel 1939.

³⁵⁴ *Pasif Korunma*, Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1939; Cumhuriyet, 21 Mayıs 1939, s.8.

³⁵⁵ BCA., Fn.:30.10.00., Ktn.:51, Dosn.:332, Sn.:8.

³⁵⁶ Cumhuriyet, 17 Temmuz 1939, s.2.

³⁵⁷ Cumhuriyet, 4 Ağustos 1939, s.1.

³⁵⁸ Cumhuriyet, 4 Ağustos 1939, s.8.

Bu sırada Donanma Komutanlığında da alınacak güvenlik önlemleri için hazırlıklar yapılıyordu. Gece İzmit Körfezine denizden yapılacak herhangi bir saldırı esnasında veya şüpheli görülen herhangi bir vaziyet karşısında bataryaları haberdar ederek hemen top başı yapabilmek ve aynı zamanda durumdan Donanma ve deniz fabrikalarıyla diğer kurumları haberdar edebilmek üzere, telefon ve telsizle yapılacak uyarılara ilaveten yeni aydınlatma işaretleri hazırlandı. Buna göre; veri işaret fişeklerinin Donanma tarafından görülemememe ihtimaline karşın, Donanma ve deniz fabrikaları meydana gelen durumdan Darıca'dan verilecek ışıldak işareti ile de haberdar edilebilecekti. Saldırıyı gören gözetleme noktası, hava ışıldağını Gölcük istikametine çevirerek talimata uygun olarak yakmak suretiyle Donanmayı ve fabrikaları haberdar edecekti.³⁵⁹

İstanbul Valiliği, hava hücum tecrübesinin 15 Ağustos 1939 tarihinde başlayacağını ve bitiminin ayrıca bildirileceğini, uçak hücumunun alarmla başlayacağını askeri makamlarca gerekli hazırlıkların yapıldığını, arabaların yol ağzını kapatmayacak şekilde kaldırıma yakın bırakılması gerektiğini, halkın panik yapmadan acele olarak uzaklaşması gerektiğini, sokaklarda toplanmanın ve bağırmanın yasak olduğunu, yolculuk halinde olanların araçlardan inmesi ve civarlardaki sığınaklara veya varsa tünellere gitmesi gerektiğini, vapurlarında yine aynı şekilde en yakın iskeleye demirlemeleri ve yolcu almamaları gerektiğini bildirildi.³⁶⁰

İstanbul'daki Donanmaya ait kara birlikleri ve gemilerinde iştirak ettiği tatbikat, 15 Ağustos günü başladı ve 19 Ağustos günü başarılı bir şekilde tamamlandı. Fakat yapılan tatbikatta önemli hatalara rastlandı. Bu hatalardan biri, Avrupa şehirlerinde kilise, cami, hamam, sinema ve garaj gibi binaların öncelikle tahliye ettirilen yerler olmasına karşın, bu gibi yerlerin İstanbul'da halka sığınak olarak gösterilmesi oldu. Çünkü kalabalığın toplandığı bu alanlara düşebilecek bir bomba yüzlerce kişinin ölümüne sebep olurdu. Ayrıca halkın ve araçların açık alanlara sevk edilmesi gerekirken tam tersi yapıldı. Bunun yanı sıra tatbikatın başlama ve bitiş alarminin aynı düdük seslerinden yapılması da bir başka hata olarak göze çarptı.³⁶¹

Donanma birliklerinin de iştirak ettiği İstanbul'un ikinci pasif korunma tatbikatı 23 Ağustos 1939 tarihinde icra edildi. Yapılan ikinci tatbikata, belediye sınırları içerisindeki bütün İstanbul halkının katılımı planlanmasına rağmen bu plan

³⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 7 Ağustos 1939.

³⁶⁰ Cumhuriyet, 14 Ağustos .1939, s.1.

³⁶¹ Cumhuriyet, 20 Ağustos 1939, s.1-3.

uygulanamadı. Tatbikat ağırlıklı olarak Aksaray, Eminönü, Tophane ve Üsküdar mıntıklarında yapıldı. Tatbikatın icrasının hakemler vasıtası ile yaptırılan incelemelerinin neticesinde, yaşanan ufak tefek eksikliklere rağmen ilk tatbikattan daha büyük başarı ile gerçekleştirildiği tespit edildi.³⁶²

Askeri tesislerin gizliliği de güvenliği ilgilendiren bir durumdu. Bu kapsamda Çanakkale Boğazı'nda izinsiz yabancı ülke denizaltı ve su üstü gemilerinin geçişlerini engellemek üzere imal edilen ve bir savaş durumunda boğaza döşenecek olan mania ağlarının yerleri son derece gizli tutulmaktaydı. Ancak Alman istihbaratına mensup ajanlar tarafından Çanakkale hakkında toplanan ve ele geçirilen bazı bilgilerin, Genelkurmay tarafından yapılan inceleme sonucunda gerçeğe uygun oldukları görüldü. Bu yabancı istihbarat ajanlarının faaliyetlerinin yanlış tarafa sevk edilmesi veya mani olunması ile askeri birliklerde yapılan bu gibi işlerin gizliliğine en üst seviyede önem verilmesi hususu hatırlatıldı.³⁶³ Genelkurmay Başkanlığı, Alman istihbaratı için askeri birliklerin çok dikkatli olması, gizlenmeleri gerektiği ve gözetleme yapan uçakların sıkı bir kontrole tabi tutulmaları emrini verdi. Ayrıca bundan sonra yapılacak olan bütün tesislerin de özenle kamufle edilmesi gerektiği üzerinde duruldu.³⁶⁴

³⁶² CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:51, Dosn.:332, Sn.:10.

³⁶³ LDGAM., Ktn.:1939-11, Gmn.:7, Bn.: 2, T.: 10 Ağustos 1939.

³⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:7, Bn.: 1, T.: 18 Ağustos 1939.

4. TERSANELERİN DURUMU VE GÖLCÜK LİMAN VE TERSANE İNŞAATI

Gölcük'te tersane kurulması ile ilgili projenin tarihi, ikinci Meşrutiyet dönemine kadar uzanmaktadır.³⁶⁵ Bu tarihlerde Osmanlı Donanması için danışmanlık hizmetleri yapan İngiliz amirallerin girişimleriyle Gölcük mıntıkası, tersane bölgesi olarak belirlendi. 1912 yılında Vickers Armstrong firması tarafından Gölcük için etüt çalışması yapılarak bir rapor hazırlandı. Ancak başlayan I.Dünya Savaşı süreci sekteye uğrattı. Savaş sırasında Osmanlı Alman yaklaşması gerçekleşince, Vickers Armstrong ile yapılan anlaşma iptal edildi ve Alman firmalarıyla görüşmelere başlandı. Almanlar da Gölcük bölgesinin tersane kurulması için çok elverişli bir bölge olduğu hakkında rapor hazırladı. I.Dünya Savaşı sonunda Osmanlı ve Almanya'nın yenilmesi Gölcük'te kurulması düşünülen tersanenin gerçekleşmesini engelledi.³⁶⁶

Savaş bitip Lozan Barış Antlaşması imzalanınca Gölcük'te bir tersane inşası zorunluluk halini aldı. Çünkü antlaşmanın “Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme” kısmının 8. maddesine göre Türkiye “İstanbul'da bir tersane ve bir deniz üssü bulundurabilecekti.”³⁶⁷ Bu tersanenin yetersiz kalması ve Yavuz kruvazörünü havuzlamaya yetmemesi üzerine, yeniden Gölcük'e tersane yapımı projesine dönüldü. 1925 yılı başlarında Gölcük'te tersane için ayrılan bölge boş bir araziydi.³⁶⁸ 22 Şubat 1925 tarihinde Bahriye Vekilliği, tersane yapımı için 1925 yılı bütçesinden 40.000 Türk Lirası para ayırdı.³⁶⁹ Gölcük Tersane işi 1927 tarihinde Yavuz kruvazörünün tamiri ile başladı.³⁷⁰ Yavuz kruvazörünün havuzlanması için Alman Flender Şirketi ile 1.200.000 Türk Lirası karşılığında bir yüzer havuz yapılması için anlaşmaya varıldı. Böylece Gölcük, bir anlamda Donanmaya tahsis edilmiş oldu. Yüzer havuzun yapılması 9 Mayıs 1925 tarihinde Alman Flender şirketine verildi ve 23 Haziran 1925 tarihinde başlayan havuz inşa çalışmaları 13 Aralık 1926 tarihinde tamamlandı.³⁷¹ Alman Flender şirketinin yapmış olduğu inşaatlar; Eski Fabrika Genel Müdürlük binası, Güverte Müdürlüğü binası ve yanındaki bacalar, büyük kreyn, eski Mayın Fabrikası, yüzer havuz eski vapur iskelesi, yollar ve civarındaki ambarlar, kantin ve gazino binası, iskele

³⁶⁵ Tülin Bozkurt Cengiz, *Tarihte Gölcük ve Gölcük'te Tarih*, Kültür Yayınları Serisi, CNR Basım, Kocaeli, s.115.

³⁶⁶ Celal Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, *Donanma Dergisi*, C. LXXXV, S. 439, (Ekim 1962), s. 1-2.

³⁶⁷ İsmail Soysal, *Tarihçeleriyle ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları, 1920-1945*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s.156.

³⁶⁸ Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e.,s. 97.

³⁶⁹ Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e.,s. 97.

³⁷⁰ Cumhuriyet, 26 Nisan 1939, s.3.

³⁷¹ Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e., s. 100.

yanındaki dizel kuvvet santralidir.³⁷² Yavuz kruvazörünün tamir işi bittikten sonra Fransız Saint Nazaire şirketi ile anlaşıldı ve şirket 1927 yılında Gölcük’e; atölyeler, makine, tekne fabrikaları ile dökümhane yaparak Gölcük Tersanesinin çekirdeğini meydana getirdi.³⁷³

1930 tarihinde Haliç’teki tesis ve tezgahlar Gölcük’e nakledilmeye başlandı ve 4 Ağustos 1930 tarihinden itibaren Deniz Fabrikalarının inşasına geçildi.³⁷⁴ Bununla birlikte eski İstanbul Tersanesinin 1931 tarihinde Gölcük’e nakledilmesi, Alman firma tarafından yüzer bir havuzun yapımı, Fransızlar tarafından Yavuz kruvazörünün onarımı için kurulan ve geçici tesisleri içerisine alan yapıların inşasıyla Gölcük Tersanesi şekillenmeye başladı.³⁷⁵

1932 yılında Gölcük’te kurulması planlanan tersane için çalışmalar hız kazandı ve bir şartname hazırlandı. 8 Mayıs 1933 tarihinde çıkartılan 2173 sayılı yasa ile Gölcük’te bir tersane ve limanın kurulması onaylandı.³⁷⁶ Daha sonra tersanenin yapılması için ihale açıldı ve ihaleyi “The Netherlands Harbour Works” firması kazandı. Adı geçen şirket ile 14 Haziran 1934 tarihinde bir anlaşma imzalandı. Bu firma iki yıl çalıştıktan sonra 86 bölümden oluşan ve “Hollanda Projesi” olarak bilinen projeyi hazırladı.³⁷⁷ Proje Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından uygun bulundu ancak ekonomik nedenlerden dolayı en fazla ihtiyaç duyulan 13 bölümün ihalesi yapıldı. İhaleyi Netherlands Harbour Works adındaki Hollanda firması ile Philips, Holman, Gulte Hafnung, Julius Berger ve Siemens Bad Union adlarındaki beş Alman firması kazandı. Fakat anlaşmaların yapılması 1939 yılını buldu.³⁷⁸

Maliye Bakanlığı’nın 19 Eylül 1938 tarihli tezkeresinde, yapılacak olan tersane ve eklentilerinin Teşviki Sanayi Kanununun kapsamı dahiline girdiği ve bu sebeple İktisat Vekilliği’nden ruhsatname alınması gerektiğinden, adı geçen vekillığe müracaat edilerek gereken ruhsatnamenin verilmesi istenildi.³⁷⁹ Milli Savunma Bakanlığı; Teşviki Sanayi Kanunu kapsamına giren ve bu sebeple vekaletten ruhsatname alınmasına ihtiyaç olan tersane ve bu fabrikalarda çalıştırılabilecek işçilerin senelik yevmiye miktarının yaklaşık olarak 1.014.000 Türk Lirası olması düşünülmüş ise de bu miktarın

³⁷² *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi*, Donanma Komutanlığı Basımevi, Kocaeli 2002, s.3-4.

³⁷³ Cumhuriyet, 15 Ağustos 1939, s.1-3.

³⁷⁴ *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, “Cumhuriyet’in 60’ıncı Yılında Türk Deniz Kuvvetleri”, S. 523, C. 99, (Ekim 1983), s.6; Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e., s.106.

³⁷⁵ Necmettin Olgaç, a.g.e., s.144.

³⁷⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle, İkinci Dünya Savaşı Türkiyesi*, İletişim Yayınları, C.I., İstanbul 2013, s.88.

³⁷⁷ Celal Eyiceoğlu, a.g.m., s.8.

³⁷⁸ Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e., s.106.

³⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:64, Bn.: 2, T.: 15 Teşrinievvel 1938.

hükümetin vereceği bir ücret ile artıp eksiltilebileceğinden, kesin bir rakam söylemenin mümkün olmadığını bildirdi.³⁸⁰

Alman grubuyla olan anlaşmanın ödeme şartlarının 10. maddesinde; ihale bedeli olan 14.600.000 Türk Lirasından, 3.136.050 Türk Lirasının nakit ve 674.200 Türk Lirasının 1 Ağustos 1943 tarihine vadeli % 6 faizli bonolarla, Türk Alman kredi anlaşması haricinde ödeneceği ve 7.870.000 Türk Lirasının Türk Alman kredi anlaşmasına dayanarak 1 Türk Lirasının 1.98 rayiç bedel üzerinden hesap edilerek Golddiskont Bank üzerine düzenlenecek bonolarla ödeneceği ve Türk Alman kredi anlaşmasının ikinci maddesi gereğince taahhüt bedelinin % 20'sine karşılık gelen 2.919.750 Türk Lirasının da Türkiye'ye transfer edileceği, fakat buna ait bonoların vade tarihindeki kur üzerinden adı geçen banka adına tanzim edileceği ve ihale bedelinin genel toplamının % 33'ünün teminat mektubu karşılığında avans olarak ödeneceği, Alman kredisinden Türkiye'ye transfer edilecek ücretin Almanya'da Türkiye kliring hesabına verileceği ve kliring yolu ile Türkiye'ye gelen meblağdan hesap kaldığı takdirde, kliring iadesinde müteahhidin serbest olduğu yazılmıştır.³⁸¹

Milli Savunma Bakanlığı'nın 9 Haziran 1939 tarihli teklifi ve 8 Temmuz 1939 tarihli yazısı üzerine 1939 mali yılında Deniz Bütçesinden ödenmesi şartıyla, Mazot tanklarının tesisi için tulumba istasyonuna konulacak kazanlar ve buna ait binada yapılacak olan tadilat ve aynı tulumba istasyonunun su hücumlarına karşı yapılacak zemin ıslahatı ile himaye tesisatının bedelinin, tankları yapan Filip Holtsman şirketine pazarlıkla yaptırılması kararı, 11 Temmuz 1939 tarihinde kabul edildi.³⁸²

Gölcük'te Filip Holtsman Akisyengezelşaft şirketi tarafından yapılmakta olan ve mazot tanklarında çalışmak üzere, yabancı uyruklu olan bazı vatandaşların Gölcük'e girmesi için izin istenmesi üzerine bu şahısların girişlerine izin verildi³⁸³ Tanklarda yapılan işlerle, hazırlanmış olan malzemenin tutarı, komisyon tarafından tespit edilen birim fiyatlara göre 153.485 Türk Lirası 54 kuruştur.³⁸⁴ İnşa edilmekte olan mahfuz tank inşaatındaki bazı kazanlarının ön kısımlarının çürük topraktan olduğunun anlaşılması üzerine Filip Holtsman şirketi ile 30 Ocak 1936 tarihinde yapılmış olan anlaşmaya 120 iş günü daha eklendi. Şirkete yaptırılan ve 32.465 Türk Lirası 85 kuruş olan inşaat için, anlaşmaya 29 Ocak 1938 ve 18 Temmuz 1939 tarihli teklif, vekaletçe uygun görülerek

³⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:64, Bn.: 1, T.: 25 Teşrinievvel 1938

³⁸¹ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:138, Bn.: 1, T.: 10 Mayıs 1939.

³⁸² CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 87, Dosn.: 68, Sn.: 5, Bn.:1..

³⁸³ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:95, Bn.:1, T.:7 Mayıs 1938.

³⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:32, Bn.: 5, T.: 31 Temmuz 1939.

66 iş günü daha ilave edildi ve anlaşmanın süresi uzatıldı. Daha sonradan inşaat işlerini yetiştirmekte zorlanan şirkete, inşaat için önceden iki defa verilmiş olan 186 iş günlük ilaveye ek olarak, komisyonun teklif etmesi üzerine 80 iş gününün daha eklenmesi kabul edildi.³⁸⁵

Mazot Tankları İnşaat Kontrol Komisyonu Başkanı, mazot tanklarının üzerlerindeki hava borularını ve civarındaki boruları içine alması için etraflarına ağaç dikilip ve üzerlerine çimen serileceğinden, bu depoların buldukları sahanın çevrelenmesi gerektiğini bildirdi. Üç mıntıkanın dikenli tel örgü ile çevrilebilmesi için 4500 metre dikenli telin satın alınması ve dikenli teller için direk olarak kullanılacak eski kazan borularının Deniz Fabrikalarından verilmesine müsaade buyrulmasını istedi.³⁸⁶ Mazot tankları sahasının tel örgü ile çevrilmesi Müsteşarlıkça uygun görüldü. Fakat yıl içindeki tahsisat darlığı yüzünden telin alınamayacağı belirtilerek, eski kazan borularının verilmesi ve geçici olarak adı geçen borularla sahanın çevrilmesi emri verildi.³⁸⁷

Mazot tanklarının inşa kısmı tamamlandığında, tankların bulunduğu yerleri gizlemek için bu yerlerin elden geçirilmesi kararlaştırıldı. Bu iş için bir önceki yıl Ankara fidanlığından gönderilen 1000 adet dişbudak fidanı düşünülse de bu miktar yeterli gelmedi. Beton tankların buldukları tepelerin kurak olmasından dolayı bu tepelerde çabuk yetişecek ve mümkün olduğu kadar tepelerin şeklini değiştirmeye elverişli olan Akasya ve Okaliptüs gibi fidanlardan 4000 adet fidan ile 1400 metre uzunluğu olan dikenli tel sahasının kapatılması için yeterli miktarda gladiçya ağacına ait tohumun İzmit fidanlığından alınması için Ziraat Vekaletince girişimlerde bulunuldu.³⁸⁸ Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü, mazot tankı inşaatından kalan demir çubukların vekâletçe satın alınması için adı geçen komisyonla ortaklaşa sıralanan mazbatalardan beş nüshasını Deniz Müsteşarlığına gönderdi.³⁸⁹ Mazot tanklarını inşa eden Filips Holtsman şirketinin, Gölcük ardiyesinde inşaattan artan demirlerden ebat ve yaklaşık miktarları 31 ton olan demirin maliyet fiyatı şirketten talep edildi. Alınan başka bir yazıda; inşaatın son zamanlarda demirlerinin azalması üzerine gerekli demirin İstanbul piyasasından tonu 105 Türk Lirasından satın alındığı ve bu demirlerin nakli için her tonuna 6 Türk Lirası sarf edildiği ve bu suretle her bir tonunun maliyet fiyatının 3 Türk

³⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:32, Bn.: 1, T.: 1 Eylül 1939.

³⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1938-9, Gmn.:104, Bn.: 2, T.: 20 Eylül 1939.

³⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:104, Bn.: 1, T.: 25 Eylül 1939.

³⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:161, Bn.: 1, T.: 23 Teşrinisani 1939.

³⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:101, Bn.: 1, T.: 8 Kanunievvel 1939.

Lirasına geldiği, müteahhitlerin demiri elden çıkarmak için bu fiyat üzerine kar ve faiz olarak % 35 ilave ettiği ve her bir tonu için 15 kuruş talep ettiği bildirildi. Şirketin talep ettiği % 35 kar ve faizin uygun bulunması durumunda, demirin her bir tonuna isabet eden 15 kuruşun piyasaya göre uygun olduğu değerlendirildi.³⁹⁰

Yapılmakta olan mazot tankları inşaatında çalışan işçiler için barakalar yapıldı. Filip Holtsman Akisyengezelşaft İstanbul Şubesi bu barakaları inşaat bittikten sonra Donanmada kullanılabileceğini düşünerek satmak istedi. Şirket, barakaların iki yıldır kullanılmakta olduğundan yıpranma paylarını da düşünerek indirim yapmaya hazır olduğunu bildirdi.³⁹¹ Deniz Müsteşarlığı bu teklifi kabul etmeyerek, barakaların inşaatın sona ermesinden sonra şirket tarafından sökülmesi ve sadece işe yarayan parçaları değil bütün baraka molozlarını da taşıtarak araziye teslim aldığı şekilde bırakması gerektiğini firmaya bildirdi.³⁹² Bunun üzerine barakalar ile malzeme depolarından ihtiyaç olmayanlar ile şiddetli fırtınada hasara uğrayan çimento ambarının sökülmesine başlandı. Bu sırada özellikle Türk işçileri için inşa edilen barakalardan bir kısmının Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı emrindeki uçak bataryası personelince, diğer bir kısmının da mazot tanklarında görevli erler tarafından kullanıldığı için, yıkılması halinde açıkta kalacak erlerin yatırılması problemi doğdu. Bu sorunu gidermek için yeniden barakalar inşa edilmesi, eğer buna imkan yoksa mazot tankları bitişiğindeki hastane eklentilerinden bir baraka tahsisi istedi.³⁹³

1934-1936 yılları arasında Hollanda firması tarafından yürütülen Gölcük projesine ait hesap cetvelleri ve keşiflerin, peşin para esasına dayandığı ve yalnız maliyet fiyatları üzerinden düzenlendiği anlaşılmaktadır. Fiyat cetveline göre tanzim olunan ilk maliyet hesaplarında, ihale edilmekte olan kısımların tutarı 9.435.200 Türk Lirasıydı.

İlk keşifnamenin düzenlenmesinden sonra Dünya piyasasının geçirdiği iktisadi ve mali buhranlar fiyatlar üzerine önemli tesirler yaptı ve güncel fiyatlar bahsedilen fiyat listesindeki miktarlara göre ortalama olarak iki misli arttı. Aynı zamanda 1936 senesinden sonra uygulamaya koyulan iş kanunu ile işçilere ait istirahat, bakım ve sağlık işleri müteadditlere bir takım fazla masraflar çıkartarak, işçi masrafları keşifnamenin yapıldığı tarihe göre yükseldi. Bununla birlikte malzeme ve işçilik masraflarındaki bu artışlar, bahsedilen keşifnamedeki işlerin anlaşılan fiyattan

³⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:101, Bn.: 2, T.: 8 Kanunievvel 1939.

³⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:43, Bn.: 7, T.: 7 Mayıs 1940.

³⁹² LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:43, Bn.: 5, T.: 15 Mayıs 1940.

³⁹³ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:43, Bn.: 4, T.: 29 Mayıs 1940.

yapılamamasına neden oldu. Örneğin ilk keşifnamede 4500 lira olarak belirlenen 50 tonluk kreyn için artık 280.000 lira talep edilmekteydi.³⁹⁴

İhaleye katılan Hollanda firması ilk keşiflerine göre iki misli fiyat talep edince, tutarı 11.587.180 Türk Lirası olan maliyet tablosunu gösteren cetveller, oluşturulan heyetçe incelendi. Heyet, gerek liman gerekse de fabrika inşaatı için önceden belirlenen fiyatları II.Dünya Savaşı ortamındaki siyasi ve iktisadi şartlar nedeniyle yeniden tespit etti. Bu tespite göre yapılacak iş ve fiyatlar şöyleydi;³⁹⁵

İş	Fiyat
Rıhtım duvarları	4.490.710
Toprak hafriyatı	1.380.000
Tekne inşa fabrikası	1,470.000
Kazanhane	725.000
Makine fabrikası	2.265.000
Dökümhane	875.000
Elektrik fabrikası	665.000
Mayın fabrikası	180.000
Buhar kuvvet santrali	800.000
Yer altı tevzi santrali	697.150
Kanalizasyon	30.000
Laboratuar	600.000
Halalar	235.000
Yavuz kreyni	200.000
Rıhtım takviyesi	130.000
Toplam	14.742.860

1939 yılında, Atılay ve Yıldırım denizaltılarının yapıldığı kızağa, denizaltıları ve bunların büyüklüğünde diğer gemileri çekebilecek bir tertibat yapılması planlandı. Deniz Müsteşarlığı 7 Eylül 1939 tarihinde, yapılması düşünülen işin 1940 mali yılından önce gerekli planları ile bildirilmesini istedi. Denizaltı Gemileri İnşa Komisyon Başkanlığı, Taşkızak'ın denizaltı ve emsali büyüklükteki gemileri çekebilecek bir çekek mahalline dönüştürülmesi halinde, bu gemileri çekebilmek için ortalama 560 tonluk bir çekme kuvvetine ihtiyaç olduğunu, bu kuvvetin ise 420 beygir kuvvetinde bir makine ile olabileceğini, bu sebeple iki adet elektrik motoru ve 420 beygir kuvvetinde bir adet dizel motoruna ihtiyaç olduğunu bildirdi. Ayrıca bu iş için 250 adet kızaklık meşe, 30

³⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:191, Bn.: 1, T.: Trhz.

³⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:191, Bn.: 1-2, T.: Trhz.

ton çelik malzeme ve 2,5 ton ağırlığında 400 metrelik tel halat gerektiği, kızak yolu içinde, denizde asgari bir gemi boyu tahkimat yapılması ve her gemi için ayrıca baş ve kış askı kısımları için düzenlemeye gidilmesi gerektiğini de ilettiler. Bu tertibatın tamamının yaklaşık 260 ile 300 bin liraya mal olması planlandı.³⁹⁶ Fakat 300-400 tondan büyük gemilerin karaya çekilmesi bazı engeller ve tehlikeler arz etmekteydi. Gemilerin denize indirilmesi esnasında kritik ve tehlikeli vaziyetlerinin incelenmesi gerekiyordu. Çünkü gemilerin bu esnada batması hatta bellerinden kırılması durumu bile yaşanabilirdi. Komisyon, denizaltı ve benzeri gemilerin karaya çekilmesinin tehlikeli olduğu ve bir çekek mahallinin inşa ve bakım işlerinin çok masraflı olduğu kanaatindeydi. Bu sebeple komisyon, çekek mahallinin 200 bin lira harcanarak kuru bir havuz haline getirilmesinin mümkün olacağını değerlendirdi. Bu durumda 150 beygir kuvvetinde iki tulumbanın, havuzun suyunu gemi yok iken 3 saatte boşaltmaya yeterli olacağını, destroyer, denizaltı ve buna benzer gemilerin kolayca havuzlanabileceğini belirtti. Gerektiğinde bu havuzun inşa havuzu olarak da kullanılabileceği, ayrıca buranın ufak gemiler için bir çekek mahalli tesisatına gerek kalmadan yalnızca kızığın kapağını açmak suretiyle; Akın römorkörü, Selanik, Engin, Nusret mayın gemileri ile emsali teknelerle, layterler, dubalar, avcıbotlar ve gambotların da havuzlanmasında kullanılabileceğini bildirildi.³⁹⁷

İstanbul Deniz Komutanlığı, Milli Savunma Bakanlığı'na gönderdiği telgrafta, planlanan havuz için zaman ve benzinden tasarruf etmek için piyasadan inceleme yapıldığını ve suyun tahliyesi için 2100 ile 2200 Türk Lirası değerinde, saatte 350 ton su basan dizelle çalışan tulumba, 1600 ile 1700 Türk Lirası değerinde saatte 750 ton su basan elektrik ile çalışan su tulumbası bulunduğunu, havuzlama işlerinin hızlı bir şekilde yapılabilmesi için uygun görüldüğü taktirde tulumbanın satın alınabileceğini bildirdi.³⁹⁸ Havuzdaki suyun tahliyesi için mevcut olan benzin motoru ile işlerin çok zaman almasından dolayı, satın alınması teklif edilen ve saatte 750 ton su basan elektrikli su tulumbasının bütün teferruatı ile birlikte İstanbul Satın Alma Komisyonu aracılığıyla satın alınması uygun görüldü.³⁹⁹ Tulumbarın İstanbul Satın Alma Komisyonu tarafından satın alınması ve tutarının 1940 mali yılında ödenmesi için vekaletten onay istendi.⁴⁰⁰ Deniz Fen ve İmalat Şube Müdürlüğü, 27 Temmuz 1940

³⁹⁶ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:32, Bn.: 1, T.: 27 Mayıs 1940.

³⁹⁷ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:32, Bn.: 3, T.: 27 Mayıs 1940.

³⁹⁸ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:40, Bn.: 1, T.: 20 Temmuz 1940.

³⁹⁹ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:2, Bn.: 1, T.: 23 Temmuz 1940.

⁴⁰⁰ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:2, Bn.: 2, T.: 23 Temmuz 1940.

tarihinde gemi tamir faslından 1058,75 Türk Lirasının İstanbul Deniz Levazım Müdürlüğü hesabına gönderildiğini bildirdi.⁴⁰¹ Satın alınması emredilen tulumba ve motor, Deniz Komutanlığı'nın yapmış olduğu şartnameye uygun olarak 2400 Türk Lirasına Josef Haronyan adında bir firmaya ihale edildi ve Temmuz 1940 tarihinde montajına başlandı.⁴⁰² 21 Ağustos 1940 tarihinde yapılan havuz tahliye denemesinde, montajı yapılmış olan tulumbanın bir arıza göstermediği ve havuzu tahliye ettiği görüldü.⁴⁰³

Gölcük Tersanesinin oluşum aşaması incelendiğinde, Hollanda firması kadar Alman firması ile yapılan anlaşmalar da ön plana çıkar. Türkiye'nin şiddetle ihtiyaç duyduğu tersanenin Alman firmasına ihale edilen fabrikalarının inşasının, azami 4 sene devam etmesi kararlaştırılmıştı.⁴⁰⁴ Gölcük Tersanesi inşaatını üzerine alan Alman grubunun bu inşaata bir an önce başlayarak tamamlanmasına çalışması ve anlaşmanın herhangi bir sebeple bozulmaması çok önemliydi. Yapılmış olan anlaşmanın 6. maddesine göre müteahhit grup 12 Ağustos 1939 tarihinde işe başlaması gerektiği halde çalışmaya başlamadı. Yapılan anlaşma, müteahhidin imzasını takiben, Türk- Alman kredi anlaşmasının onayından sonra yürürlüğe girecekti. Kredi anlaşmasının, anlaşmanın imzasını takip eden altı ay zarfında yürürlüğe girmediği takdirde her iki taraf anlaşmayı fesih hakkına sahipti.⁴⁰⁵ Bununla beraber II.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Alman şirketlerinin projeyi yapamayacakları ortaya çıktı.⁴⁰⁶

Bu arada savaşın başlamasından sonra işleri yürütemeyen şirket, işe başlamama sebebi olarak, avansının ödenmediğini ve anlaşmanın Alman kredi anlaşmasının akdi için uzun müddet beklemesine imkan olunmadığını bildirdi. 1938 mali yılı içerisinde avanstan 1.574.200 Türk Lirası müteahhidin hesabına Merkez Bankası aracılığıyla aktarıldı. Fakat Alman kredi anlaşmasına dayanarak, yine avans teminat mektubu karşılığında verilmesi gereken 3.492.466 Türk Lirası, müteahhidin teminat mektubu getirmemesinden ve kredi anlaşmasının Alman Hükümetince tasdik edilmemesinden dolayı verilmemişti.⁴⁰⁷ Müsteşarlık, tasfiye işlemleri için müteahhide bir ibraname gönderilmesi gerektiğini bildirmiş ise de müteahhit grup, bu anlaşmanın akdi dolayısıyla yapmış oldukları masrafların kendilerine ödenmesinden sonra ibranamenin

⁴⁰¹ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:44, Bn.: 2, T.: 30 Temmuz 1940.

⁴⁰² LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:44, Bn.: 3, T.: 30 Temmuz 1940.

⁴⁰³ LDGAM., Ktn.: 1940-6, Gmn.:44, Bn.: 4, T.: 22 Ağustos 1940.

⁴⁰⁴ LDGAM., Ktn.: 1939-3, Gmn.:8, Bn.:1, T.: 6 Haziran 1939.

⁴⁰⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 422, Sn.:16, Bn.:1,T.: 26 Ağustos 1939.

⁴⁰⁶ Tülin Bozkurt Cengiz, a.g.e., s110.

⁴⁰⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 422, Sn.:16, Bn.:1,T.: 26 Ağustos 1939.

verilebileceğini, zaman ilerledikçe teminat ve garanti mektupları için vermekte oldukları faizlerle masrafların daha da artacağını, bununla beraber ödeme imkanı bulunduğu ve güncel fiyatlar dikkate alınmak şartıyla yeni bir anlaşma yapılabildiği takdirde savaşa rağmen anlaşmanın icrasına hazır olduklarını bildirdi.⁴⁰⁸ Ayrıca tersaneye ait anlaşmanın tatbik edilmesinde müteahhit grup bir kusurları olmadığını ileri sürerek, teminat mektuplarının kendilerine iadesini, anlaşmanın akdi ve hazırlık işlerinden meydana gelen masraflarının da karşılanması gerektiği yönünde isteklerde bulundu.⁴⁰⁹ Müteahhit grup başlangıçta fonk kredisinin işlememesinden ve sonrasında da zorunlu sebeplerden dolayı bu liman işini yapamayacağını iddia ettiği halde, sonradan taahhüdün yapılmamasından vekaletin kusurlu olduğu yolunda bir vaziyet göstermiş oldu. Bu kredi göz önüne alınmadan, mali noktada anlaşmanın icrasının mümkün olacağı kabul edilse bile savaş durumu dolayısıyla müteahhit grubun tersane işini yapamayacağı açık bir şekilde görülmekteydi. Anlaşmanın uygulanamamasından dolayı hükümet nasıl önemli bir tesisten mahrum kalıyorsa, müteahhit grupta bu işten temin edeceği gelirden mahrum kalmaktaydı.⁴¹⁰ Müteahhit grup anlaşmanın feshine dayanılan sebepleri kabul etmeyerek, Vekaletin de teminat mektubunu iade etmemesi nedeniyle her gün artan masraf ve zarara girdiğini beyan ederek, anlaşmanın akdi ve uygulanması amacıyla yapılan masrafların ödenmesi ve bu isteklerinin Vekaletçe kabul edilerek teminat mektuplarının iade edilmesinde ısrar etti. Müteahhit grup, fonk kredisini yalnız ödeme şekli için dikkate aldıklarını, Vekaletin kusurlu olduğunu, esasen fonk kredisi yerine başka bir mali esasa dayanarak ödeme meselesini halletmeye hazır bulduklarını bildirdi. Buna karşılık, inşaatın bir kredi anlaşması esasına göre ödeme yapılacak bir zamana çekilmesi hususundaki teklifleri reddedildi.⁴¹¹ Aslında anlaşmanın feshedilmesinin diğer bir sebebi olarak siyasi durumdan dolayı, müteahhit gurubun inşaatı tamamlayabilecek vaziyette olmadığı ve bu işlerin savaş dolayısıyla yapılamayacağı bilinmekteydi.⁴¹² Müteahhit gruba, ne olursa olsun bu durum karşısında bir istekte bulunmasının mümkün olmadığı bildirildi. Çünkü müteahhit inşaata başlasa bile savaş nedeniyle inşaat için gerekli olan malzemelerin Almanya'dan çıkarılması bile imkansızdı. Müteahhit grubun bir kredi anlaşması esasına göre ödeme yapılması ve inşaatın 6 ay sonraya bırakılması yolundaki teklifi de

⁴⁰⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 423, Sn.:3,Bn.:1,T.: 18 Temmuz 1940.

⁴⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:113, Bn.: 5, T.: 23 Kanunisani 1942.

⁴¹⁰ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:113, Bn.: 5-1, T.: 23 Kanunisani 1942.

⁴¹¹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:113, Bn.: 5-2, T.: 23 Kanunisani 1942.

⁴¹² LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:113, Bn.: 5-3, T.: 23 Kanunisani 1942.

reddedildi. Ardından müteahhit grubun taahhüt şartlarını yerine getiremeyeceğini bildirmedeğinden ve anlaşmanın fesih ve tasfiyesi hususunda bir talepte bulunmamış olduğundan, fesih, tek taraflı bir fesih olarak resmiyet kazandı. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 6 Aralık 1941 tarihinde müteahhit gruba hukuken bir tazminat verilmesine gerek olmadığına karar verdi.⁴¹³

Gölcük Tersanesinin ihtiyaçlarının en azından asgari kısmının bir an önce yapılması gerekiyordu. Bunun için Genelkurmay Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı'na 8 Aralık 1939 tarihinde tersanenin İngiliz kredisinden ayrılacak para ile tamamlanmasını teklif etti. Bu teklife Milli Savunma Bakanlığı, tersane için para ayırlamayacağını söyleyerek, bu iş İngilizlere verilse bile 5-6 seneden önce neticelenemeyeceği cevabını verdi. Bunun üzerine Genel Kurmay Başkanlığı 9 Şubat 1940 tarihinde, tersane projesinin önemini belirttiikten sonra Donanmanın ihtiyaçları için İstinye'de bulunan tezgahların Donanma emrine verilmesi teklifinde bulundu. Bu teklif Milli Savunma Bakanlığı'nca olumlu karşılandı ve ilaveten İngilizlere müracaat edilerek Türkiye'deki tersanelerin durumunu incelemek üzere bir heyet talep edildi. Yapılan bu talep sonrasında 1941 yılının Ekim ayında Amiral Morgan ve Amiral Davis Türkiye'ye gelerek, Haliç ve Gölcük'te incelemeler yaptılar ve bir rapor hazırladılar. Raporlarında; Gölcük'ün mevcut durumunun yetersiz olduğunu, buranın barışta dahi iş göremeyeceğini, iskân, eğlence ve spor tesislerinin ihtiyacı karşılayacak düzeyde olmadıklarını ve ambarların ıslah edilmesi gerektiğini belirttiler.⁴¹⁴

Bu rapor üzerine Milli Savunma Bakanlığı, tezgahları İngiltere'den getirtmek üzere girişimlere başladı. Ayrıca tersane içinde yapımı en fazla öncelik arz eden makine, tekne inşa fabrikaları, dökümhane ve işçi evlerinin emanet usulü⁴¹⁵ ile yaptırılması 4 Mart 1942 tarihinde kabul edildi.⁴¹⁶ İhaleyi kazanan firmaya daha sonra ilave kısımlar için bedelinin %31,5 değerinde olan 112.044 lira 14 kuruş ödenerek pazarlıkla yaptırılması 28 Mayıs 1943 tarihinde onaylandı.⁴¹⁷ Bahsi geçen kısımların inşaatına öncelik verilerek, temel kısmı ile iskelet kısmı ayrı müteahhitlere ihale edilmek suretiyle inşaatın kısa bir zamanda tamamlanmasına çalışıldı. Diğer taraftan da

⁴¹³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 423, Sn.: 9, Bn.:1.

⁴¹⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 423, Sn.:12, Bn.:1, T.: 12 Ağustos 1943; Celal Eyiceoğlu, a.g.m., s.9-10.

⁴¹⁵ Emanet Usulü: Kamu hizmetinin idare tarafından, doğrudan doğruya devlet veya kamu tüzel kişilerincedürülme usulüne verilen addır.

⁴¹⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 97, Dosn.: 125, Sn.:3, Bn.:1.,

⁴¹⁷ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 102, Dosn.: 38, Sn.: 8, Bn.:1.,

İngiltere'den alınması kararlaştırılan tezgah, kreyn, ocaklar ile dizel santral için Londra Büyükelçiliğine firma araştırması yapması direktifi iletildi.⁴¹⁸

20 Ağustos 1942 tarihinde makine, döküm ve tekne fabrikalarının inşaatı için Karabük Demir ve Çelik Fabrikasına çelik siparişi verildi.⁴¹⁹ Ayrıca Deniz Fabrikalarının elektrik ihtiyacını temin etmek için Danimarka'dan dizel alternatör grubu, transformatör ve bunlara ait teçhizat mukabilinde 3.600 kilo rafine bakırın, anlaşmanın imzalanmasından sonra Türkiye'ye getirilmesi kabul edildi.⁴²⁰ Daha sonra çalışmaların yavaş ilerlemesi sebebiyle, 1943 yılında projeyi hazırlayan Hollanda firmasından yardım istendi ve proje için ayrılmış olan 17.783.788 liralık bütçe 1948 tarihine kadar kullanılacak şekilde yıllara ayrıldı.⁴²¹

Bu sırada tersane yapımı için daha önceden hazırlanmış olan planda, inşaat devam ederken bazı tadilat ve düzenlemelerin yapılması gerekti. Bu iş için daha önce bu planları hazırlamış olan mühendis M. Blohm'un bir aylık süre için bu işte çalıştırılması ve kendisine, maaş, yol ve ikametgah ücretleri dahil toplam 310 İngiliz Sterlini verilmesi ve bu parayı yurtdışına döviz olarak çıkarmasına 4 Kasım 1943 tarihinde müsaade edildi.⁴²² 21 Mart 1944 tarihinde bu ücrete ilave olarak İstanbul ve Gölcük'e yapacağı seyahat sebebiyle ve zaruri masrafları için 364 Türk Lirası daha ödenmesi kabul edildi.⁴²³

Londra Büyükelçisi Rauf Orbay, Gölcük Tersanesi için gerekli materyalin alınacağı firma olarak H.A. Brassert and Co. Ltd. şirketi ile temas kurarak anlaşma imzaladı. Brassert şirketi üzerine aldığı işleri İngiliz Donanması adına yapacaktı. Yapılan anlaşmaya göre Dünyadaki savaşa rağmen İngiltere Hükümeti Gölcük Tersanesinin önceden yapılmış olan plan ve ihtiyaç listeleri dahilinde en kısa zamanda tamamlanmasını imzaladığı anlaşma ile kabul etmiş oldu.⁴²⁴

Anlaşmanın özü; Gölcük'teki fabrikaların makine, tezgah, kreyn ve bunlara ait elektrik teçhizatlarının Gölcük'e naklini sağlamak ve fabrika ile transformatör dairelerindeki yerlerine monte edilmesi işinin yerine getirilmesini kapsamaktaydı. Bu anlaşmaya göre; makine ve tesisatlar imal edildikleri fabrikalardan alınarak Türkiye'ye

⁴¹⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 423, Sn.:12, Bn.:1, T.: 12 Ağustos 1943.

⁴¹⁹ Celal Eyiceoğlu, a.g.m., s.10.

⁴²⁰ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 101, Dosn.: 23, Sn.:10.

⁴²¹ Mahmut Akkor, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Gölcük Tersanesi'nin Yapım Süreci*, Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi- Kültürü Sempozyumu, C.II, Kocaeli 2018, s.933.

⁴²² CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 104, Dosn.: 1, Sn.: 6, Bn.:1.

⁴²³ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 104, Dosn.: 18, Sn.: 19, Bn.:1.

⁴²⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 63, Dosn.: 423, Sn.: 12, Bn.:2, 3, 4, T.: 12 Ağustos 1943;LDGAM., Ktn.: 1944-93, Gm.:117, Bn.: 1, T.: 11 Kanunisanı 1944.

doğru yola çıkacakları iskeleye kadar demir yolu ile nakledilecekti. Gerektiğinde İngiliz Donanmasının yardımı ile Türkiye'deki bir limana kadar sevkleri, Türkiye'deki limandan Gölcük'teki tersaneye getirilmeleri, makine ile teçhizatın muhafazası ve depo edilmesi için gerekli tedbirlerin alınması, tezgahlarla teçhizatın işlemeye hazır bir halde montajı, aynı zamanda montajı biten makine, tezgah, ocak ve vinçlerinin şartnamelerine göre tecrübelerinin yapılması Brassert şirketinin sorumluluğundaydı.⁴²⁵

Bu sırada devam etmekte olan Gölcük Liman ve Tersanesinin inşaat sahasında, proje ve planların aksamasına neden olabilecek bir sorunun çözümüyle de uğraşılması gerekti. Bu sorun inşaat sahasında otuza yakın evin yapılmış olması ve başka evlerin de inşa edilmekte olmasıydı. Bu binaların tersanenin tamamını görebilecek bir tepede ve tersane sınırının hemen bir iki metre ilerisinde oldukları tespit edildi.⁴²⁶ İnşaatların sürmesi durumunda arazinin ucuza tedarik edilmesinin, bölgeye yakın bir yerde yapılacak deniz hastanesi de düşünüldüğünde, ileride istimlak problemleri doğuracağı değerlendirildi. Deniz İnşaatı Kontrol Komisyonu Başkanlığı, bu çevrede yapılmakta olan inşaatların durdurulması için girişimde bulunulmasını talep etti.⁴²⁷ Nitekim yapılmakta olan bu evler daha sonra tersane inşası için engel teşkil etmeye başladı ve bu yerlerin Milli Savunma ihtiyaçları için istimlak edilmesi ve bunlardan devlete ait olanların parsız olarak Milli Savunma Bakanlığı emrine terk edilmesi kararlaştırıldı.⁴²⁸ Yapılan istimlak işinde arazi sahiplerinin itirazından dolayı açılan davada hakemlik yapması için Donanma Şubesinden Askeri Hakim Haluk Şehsuvaroğlu görevlendirildi.⁴²⁹ Şehsuvaroğlu bu iş için 9 Eylül 1942 tarihinde Ankara'dan hareket etti⁴³⁰ ve 21 Eylül 1942 tarihinde Ankara'da vazifesine başladı. Arazideki sorunlar ilerleyen tarihlerde çözüme kavuşturulabildi.⁴³¹

Esasında, Gölcük'te inşa edilen tersanede kullanılacak tezgahların alımı, II.Dünya Savaşı öncesinde kararlaştırılmıştı. Savaşın başlamasıyla İngiltere Hükümeti tezgahları Türkiye'ye sevk etmemiş, kendi ihtiyaçlarında kullanmıştı. II.Dünya Savaşı'nın bitmesi üzerine İngilizler, tersane için gereken tezgahların bir kısmını kendi stoklarından peşin para karşılığında verebileceğini ve toplamda 36 adet olan tezgahın taşıma ücreti ve sigortası hariç 109.993,11 İngiliz Sterlininin ödenmesi gerektiğini

⁴²⁵ LDGAM., Ktn.: 1944-93, Gmn.:117, Bn.: 1, T.: 11 Kanunisani 1944.

⁴²⁶ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:216, Bn.: 1, T.: 4 Teşrinievvel 1939.

⁴²⁷ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:216, Bn.: 1-1, T.: 4 Teşrinievvel 1939.

⁴²⁸ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 98, Dosn.: 39, Sn.: 8, Bn.:1.

⁴²⁹ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:3, Bn.: 39, T.: 8 Eylül 1942.

⁴³⁰ LDGAM., Ktn.:1940-159, Gmn.:3, Bn.: 37, T.: 10 Eylül 1942.

⁴³¹ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:3, Bn.: 35, T.: 22 Eylül 1942.

bildirdi. 36 tezgahın taşınması ve sigorta bedeli hariç olmak üzere 109.993,11 İngiliz Sterlini karşılığı olan 853.549,95 Türk Lirasından 681.506,00 Türk Lirasının 1946 yılı deniz bütçesinin 284'üncü tersaneler giderleri düzenlemesinden ve 172.043,95 Türk Lirasının 60'ıncı özel bölümünden Maliye Bakanlığı vasıtasıyla Londra Deniz Ataşesince açılacak kredi ile İngiltere'ye ödenmesi kararlaştırıldı.⁴³²

Tersane binalarının tamamlanmasına az bir süre kala, halledilmesi gereken önemli bir konu daha vardı. Bahsi geçen konu, binalara ait kolonların hesaplarıyla ilgili müteahhit firma ile Gölcük İnşaat Komisyonu arasında devam eden anlaşmazlıktı. Bu sebeple Milli Savunma Bakanlığı'ndan anlaşmazlığın kesin bir çözüme kavuşturulması için inceleme yapılması ve bu iş için gerekli birim fiyatın tespiti için uzmanlardan oluşan bir heyetin Gölcük'e gönderilmesi istendi.⁴³³ Aynı zamanda tersanedeki binaların iskeletlerinin boyanmasıyla ilgili bir sorun da çıktı. Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü, yapılmakta olan üç fabrikanın boyanmış olan demir iskeletinin, ikinci kat boyası için, önceden sürülmüş olan birinci kat boyadan başka bir renkte yapılmasını ve bu rengin de boya atölyesi müdürlüğü ile mühendislerin teması neticesinde tespit edilmesini istedi.⁴³⁴

Bu arada 12 adet işçi evi 5 Aralık 1945 tarihinde tamamlandı ve kesin kabul işlemlerine başlandı.⁴³⁵ Ayrıca orduevi yapımı için 25 Aralık 1944 tarihinde, 523.100,18 Türk Lirası keşif bedeli ile inşaatın ve tedarik edilecek malzemesinin, emanet usulü ile yaptırılması kararlaştırıldı.⁴³⁶

Bununla beraber tersane inşaatı sırasında saha içinde kalan spor salonu ile sinema binasının buldukları yerden taşınmaları çalışmalarına başlandı. Ayrıca tersanenin müdürlük binasının da yenilenmesi için girişimlerde bulunuldu.⁴³⁷ Deniz Müsteşarlığı, ahşap olan spor salonu ve sinema binasının nakil ve montajının, Deniz Fabrikalarının yetkisi dahilinde keşiflendirilerek eldeki mevcut inşaatın ödeneğiyle yapılmasının uygun olduğunu bildirdi.⁴³⁸

Tersane inşaatında kullanılacak taşları nakletmek için dekovil hattı yapılması düşünüldü. Bu taşlar ayrıca tersaneye gelen ve tersane içindeki yollarda da

⁴³² LDGAM., Ktn.: 1946-30, Gmn.:55, Bn.: 1, T.: 14 Haziran 1946.

⁴³³ LDGAM., Ktn.: 1945-87, Gmn.:30, Bn.: 3, T.: 27 Haziran 1945;LDGAM., Ktn.: 1945-87, Gmn.:30, Bn.: 1, T.: 3 Temmuz 1945.

⁴³⁴ LDGAM., Ktn.: 1945-87, Gmn.:38, Bn.: 1, T.: 7 Haziran 1945.

⁴³⁵LDGAM., Ktn.: 1942-42, Gmn.:158, Bn.: 1, T.: 8 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.: 1942-42, Gmn.:158, Bn.: 3, T.: 11 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.: 1942-42, Gmn.:158, Bn.: 2, T.: 18 Şubat 1946.

⁴³⁶ LDGAM., Ktn.: 1946-108, Gmn.:90, Bn.: 2, T.: 11 Aralık 1946.

⁴³⁷ LDGAM., Ktn.: 1945-62, Gmn.:93, Bn.: 2, T.: 22 Mart 1945.

⁴³⁸ LDGAM., Ktn.: 1945-62, Gmn.:93, Bn.: 1, T.: 31 Mart 1945.

kullanılacaktı. Yaklaşık 8-9 kilometrelik bu dekovil hattı, Gölcük'ten Karıncadere mevkiindeki taş ocaklarına doğru yapılacaktı. Hattın güzergah keşfi Deniz Ana Üs Dekovil Bölüğüne yapıldı. Bu iş için Deniz Ana Üs emrindeki Dekovil Bölüğü ve İstihkam Bölüğünün icap ederse tamamının iş tamamlanana kadar Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü emrinde çalıştırılması, bu bölüklerin hemen Deniz Fabrikaları emrine sevkleri ile süratle işe başlattırılması ve bunların iaşesi için gerekli önlemlerin alınması hususları bildirildi. Döşenecek olan dekovil hattının üç kilometrelik kısmında kullanılacak 130 ton malzemenin Derince'ye sevki için, Afyon Demiryolu Dekovil Malzeme Deposuna emir verildi. Diğer 3 kilometrelik dekovil malzemesi ise Sirkeci'ye sevk edilmiş ve bunların Sirkeci'den Gölcük'e nakli için Deniz Komutanlığına emir verilmişti. Malzemenin kalan kısımları ile hattın yapımı için geri kalan kısma ait travers, çeneli çivi ve bunun gibi küçük malzemelerin Deniz Fabrikaları tarafından imal ve satın alınması gerektiği direktifi verildi. Bu iş için, Deniz Fen Genel Müdürlüğü emrine ilk olarak 10.600 Türk Lirası ödenek gönderildi.⁴³⁹

Çalışmalara başladıktan bir süre sonra, yol inşası için tahsis edilen erlerin başında rütbelilerin bulunmaması ve görevlendirilen erlerin hasta ve raporlu olmaları işin bitirilmesini zorlaştıran etmenler oldu.⁴⁴⁰ Fakat alınan önlemler sonucunda Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü, tamamı 6000 metre olan dekovil hattının 5000 metresinin döşenmiş olduğunu, işlerin bu şekilde devam ettiği taktirde Nisan ayı başlarında tamamlanabileceğini bildirdi.⁴⁴¹ Sonuç olarak dekovil hattı Temmuz 1947 başında tamamlandı.⁴⁴²

Bir yandan da tersanenin Doğu Rıhtımının inşasına devam ediliyordu. 17 Ağustos 1947 tarihinde 389.221,32 Türk Lirası fiyat ile ihale edilmiş olan doğu rıhtımı inşaatının temellerinin takviyesi amacıyla yapılması gereken ve ihale bedelinin %20'sini geçen ilave inşaat işinin, asıl inşaatı yapan müteahhide verilmesi kararlaştırıldı.⁴⁴³

II.Dünya Savaşı sürecinde Gölcük Tersanesinin yapımı için çok sayıda yabancı şirket ile çalışıldı. Yapılan ihaleler sonucunda tersanenin kısım bazında yaptırılması yöntemi benimsendi. Fakat bu girişimler savaş şartlarında belirli aralıklarla yarıda kaldı ve açılan yeni ihalelerle tersanenin yapımı devam ettirilmeye çalışıldı. Bu sebeple

⁴³⁹ LDGAM., Ktn.: 1947-27, Gmn.:140, Bn.: 4, T.: 23 Kasım 1946.

⁴⁴⁰ LDGAM., Ktn.: 1947-17, Gmn.:77, Bn.: 4, T.: 12 Mart 1947.

⁴⁴¹ LDGAM., Ktn.: 1947-17, Gmn.:77, Bn.: 2, 3, T.: 20 Mart 1947.

⁴⁴² LDGAM., Ktn.: 1947-27, Gmn.:140, Bn.: 3, T.: 2 Temmuz 1947.

⁴⁴³ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 114, Dosn.: 61, Sn.:1, Bn.:1.

tersanenin inşası beklenenden çok daha uzun bir periyoda yayıldı. Tersanenin büyük ölçüde tamamlanması ise II.Dünya Savaşı'ndan sonra oluşan siyasi konjonktürde, Türkiye'nin Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde ABD'ye yaklaşması ile gerçekleşti. Türkiye ABD'ye yakınlaşınca, ihtiyacı olan teçhizat ve malzemeleri ABD'den getirterek tersanenin tamamlanmasını hızlandırdı.



5. YAŞANAN KAZALAR

Bir Donanma için en üzücü olay, yaşanan kazalar ve bunun sonucunda verilen can kayıplarıdır. II.Dünya Savaşı öncesi periyotta her ne kadar istenmese de Donanma bünyesinde bazı kazalar yaşandı. Yaşanan kazalar sonrasında bu tür kazaların tekrar yaşanmaması için var olan güvenlik tedbirleri gözden geçirilerek güncellendi ve yeni güvenlik tedbirleri alınması için çalışmalar yapıldı.

5.1. II.İnönü Denizaltısının Kazası

II.İnönü denizaltısı 1939 senesi içinde çok ciddi bir kaza geçirdi. Olay, gemi komutanı Alp Kun ve Başçarkçı Kadir Kurulberk idaresinde Marmara'da Prens Adaları ile Yalova arasındaki sahada torpido atışı denemeleri yapılmak üzere Gölcük'ten Maltepe'ye intikal ettikten ve atış yapıldıktan sonra gerçekleşti.⁴⁴⁴

Maltepe'den sabah saat 09:00 civarında hareket eden II.İnönü denizaltısı Heybeliada, Büyükada kanalından geçerek atış sahasına geldi. Bu sırada emniyet botu olarak bir de yardımcı bot bulunuyordu. Atış mevkisinde dalışa geçerek hedefe torpido atışı yapıldı. İlk atıştan sonra su sathına çıkıldı ve emniyet botu torpidoyu aramaya başladı. Torpido bulunduğu başında bulunan talim başlığı yarıya kadar ezik bir vaziyette gemiye alındı. Atış iptal edilerek olayın incelenmesi için demir yeri olan Maltepe önüne demirlendi. Sonrasında arızanın tespiti için kovan muayenesi yapıldı. Kovanlar üzerinde bulunan, kovanın ön kapağının açık olup olmadığını tespit eden göstergedeki ibre, kovanın ön kapağının kapalı olduğunu gösteriyor ve kovanın tesviye şişesi de kovanda su olmadığını belirtiyordu. Bu bilgilerden sonra kovan kapağı Astsubay Üstçavuş Osman tarafından açıldı. O anda kovandan önlenemeyecek şekilde torpido dairesine su dolmaya başladı. Su tazyikinden dolayı Astsubay Üstçavuş Osman yaralandı. Ancak diğer bölmeler kapatılarak suyun yalnızca torpido dairesinde kalması sağlandı. Fakat geminin baş tarafı dibe oturdu. Geminin baş tarafı su altında, kış tarafı ve pervaneler su üstünde kaldı. Su dolu baş torpido dairesine gönüllü olan bir er girerek, sualtında açık olan kovan arka kapağını kapattı. Daha sonra diğer yardımcı gemilerden alınan tahliye tulumbaları ile uzun bir müddet uğraşarak baş torpido dairesindeki su tahliye edildi. Gemi normal şekline geldi. Fakat sızan sular baş batarya dairesine geçerek bataryaları kullanılamaz hale soktu. Dehşetli bir gaz kokusu ile bir müddet

⁴⁴⁴ Avni Biner, *Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar*, 1969, s.2-43; Turgut Müstecaplıoğlu, *E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü, Donanma Komutanlığı Matbaası, Kocaeli 2005, s.10.

bataryalara müdahale edilemedi. Gölcük'e dönüldüğünde bataryalar gemiden tamamen çıkartıldı.⁴⁴⁵

Bataryalar o tarihte İngiltere'den tedarik edildiğinden ve II.Dünya Harbi başladığından gemi uzunca bir süre kullanılamayacak şekilde kaldı. Arızanın nedeni havuza çıktıktan sonra anlaşıldı. Atış yapılan torpido kovanının ön kapağı, atış sırasında tam açılmamış olduğundan, torpido, kovandan çıkarken kovan ön kapağını da koparmıştı.⁴⁴⁶

5.2. Yavuz Kruvazörünün İzmir Körfezi'ndeki Kazası

Donanmanın hava kuvvetleriyle birlikte karaya ve denize karşı yapacağı harekatta her iki kuvvetin uyumlu çalışması amacıyla, 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında Marmara, Kuzey Ege ve İzmir Körfezi bölgelerinde tatbikat yapılması kararlaştırıldı.⁴⁴⁷ Tatbikatın büyük bölümü yani 2-29 Eylül 1938 tarihleri arasındaki kısmı, İzmir Körfezi ile Kuzey Ege çevresinde icra edilecekti.⁴⁴⁸

Yavuz kruvazörü, 27 Eylül günü yapılacak manevra için İzmir Körfezi'nden çıkarken, saat 09:22'de haritalarda daha önce belirtilmeyen bir gemi enkazına sürtünerek karinasında⁴⁴⁹ ufak çapta bir hasar oluştu. Bu konuyla ilgili olarak gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın, 29 Eylül 1938 günü Harp Filosu Komutanlığına gönderdiği raporda "27/9/1938 günü saat 09.00 da vira demir⁴⁵⁰ edildi, gemi batı cihetine doğru saldırdı ve bundan sonra 285 rotasına alındı. Bu rota üzerinde ilerledikten sonra Karantina Vapur iskelesinden alınan kerterizle⁴⁵¹ 264 dereceye tebdili rota edildi. Bundan sonra şamandıraların uzaktan görünüş vaziyetleri tetkik edilerek rotanın her zaman giriş ve çıkışta seyredilen istikamette olduğu anlaşıldı. Şamandıraların hepsi geminin sancağında olup, Yeni Kaledeki siyah boyalı şamandıra da tahminen 50 metre kadar sancağımızdaydı. 264 rotasına seyrettikten sonra Çakal Burnu hizalarına gelindiği sıralarda kırmızı ve yeşil şamandıralar her zamanki gibi

⁴⁴⁵ Avni Biner, a.g.e., s.2-43; *E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları*, s.10.

⁴⁴⁶ Avni Biner, a.g.e., s.2-43; *E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları*, s.11.

⁴⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1938.

⁴⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, T.:24 Ağustos 1938; LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, T.:24 Ağustos 1938.

⁴⁴⁹ Karina: Bir gemi teknesinin su kesiminin altında kalan dış kısmıdır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.285.

⁴⁵⁰ Vira Demir: Demir üzerinde yatan bir geminin hareketinden evvel, denize kaloma ettiği zinciri ve demirini demir ırgatı ile toplamasıdır. Bu işlem için baş üstü personeli bazı hazırlıklar ile baş üstünde bulunması gerekli malzemeleri burada bulundurur. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.499.

⁴⁵¹ Kerteriz: Gemi üzerinden herhangi bir sahil maddesine bakıldığında; gemi ile sahil maddesini birleştiren doğrunun geminin bulunduğu boylam dairesi ile yapmış olduğu açıdır. Bu açı 000 dereceden 3600 dereceye kadar saat yelkovanı yönünde ölçülür. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.295.

transite geldi ve Çakal Burnu şamandırası her zamanki açıklık ile geçildi. Çakal Burnu şamandırasından bir mil kadar uzaklaşıldıktan sonra kırmızı ve yeşil şamandıralar iyice açmış ve yeşil şamandıra ortada görünüyordu. Geminin rota üzerinde olduğunu seyir subayı rapor etmiş ve kendisine mütemadiyen kerterizler alınarak mevkiimizin konulması tarafımdan söylenmişti. Kırmızı ve siyah şamandıraların ortasının yani geminin geçeceği noktanın kerterizi 273 olarak kestirildiği zaman gemi bu rotaya alındı. Gemi yeni rotada viya⁴⁵² ederken gemide hafif bir ihtizaz duyuldu ve gemi santralından vaziyet soruldu. Bölmelerde su olup olmadığı kontrol ettirildi. Sancak Kale geçildikten sonra 11'inci ve 10. uncu bölmenin dabil botumlarına⁴⁵³ deniz suyu sızdığı raporu alındı.” şeklinde açıklamalarda bulundu.⁴⁵⁴

Yaşanan olayla ilgili gemi komutanı Albay Işın dışında, tatbikatı izlemek üzere gemide bulunan Harp Filosu Komutanı başta olmak üzere, görevli bazı subay ve astsubaylar da rapor hazırladı. Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen⁴⁵⁵, seyir subayı Deniz Yüzbaşı Sedat Ülgür⁴⁵⁶, torpido subayı Deniz Yüzbaşı Vahid Aytan⁴⁵⁷, muhabere subayı Deniz Yüzbaşı Şeref Erdem⁴⁵⁸ ve seyir Başgediklisi Hidayet Üldaş'ın⁴⁵⁹ hazırladığı raporlarda da yaşanan olay sırasında çok büyük bir sarsıntı veya ses duymadıkları, ufak bir silkelene hissettikleri ve fazlaca önemsemedikleri belirtildi.

Yavuz kruvazöründe bu olay sonrasında yapılan muayenede 10. ve 11. bölmelerde küçük çapta su sızıntısı olsa da⁴⁶⁰ Mordoğan Körfezi'ne doğru yapılan seyir durdurulmadı ve tatbikata iştirak edildi. Mordoğan Körfezi'nde dalgıç ile karina muayenesine teşebbüs edilmesine rağmen hava müsait olmadığı için muayene yapılamadı. Yavuz kruvazörünün karina muayenesi, 28 Eylül günü tatbikattan sonra İzmir'e dönüşte ve ertesi gün yapılan incelemelerle tamamlanabildi.⁴⁶¹ 11. dabil

⁴⁵² Viya: Bir geminin seyir halinde iken pruvasının istenilen bir rotaya alınması ve geminin dönüşünden sonra istenilen rotaya gelmesi ve istikrar etmesiyle bu rotada devam edileceğini dümenin buna göre kullanılması gerektiğini belirleyen, serdüme verilen bir kumandadır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a, s.500.

⁴⁵³ Dabil Botum: Gemilerin yapılarında teknenin ana yapısı içinde ve sintine kesiminde baştan kıça kadar bölmeler arasında yapılmış hücrelerdir. Savaş gemilerinin büyük bir kısmı bu şekilde su kesimlerinden biraz daha yukarıda çift tekne şeklinde yapılırlar. Ticaret gemilerinin bu kesimleri balast tankı olarak kullanılır. Merkez hatlarda ise akaryakıt tankı olarak kullanılanlar mevcuttur. Bu bölmeler tulumba donanımları ile donatılmışlardır. Tankların imlası (doldurulması) ve tahliyesi (boşaltılması) sağlanır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a, s.125.

⁴⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:16, T.:29 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:7, 8, 9, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁵⁵ Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:4, 5, 6, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁵⁶ Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:17, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁵⁷ Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:18, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁵⁸ Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:19, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁵⁹ Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:22, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁶⁰ Yavuz kruvazöründeki yaranın yerini gösteren çizimler için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:24, 25, T.:Tarihsiz.

⁴⁶¹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:16, T.:29 Eylül 1938. Kaza, o sırada gemide üsteğmen rütbesiyle görev yapan E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in anılarında (yılların getirdiği unutkanlık nedeniyle) bazı küçük hatalarla yer

botumda yapılan muayene sonucunda; Yavuz kruvazörünün 113. kemeresinden itibaren 109. kemeresine kadar 4,5 metre kadar 10-15 cm derinlik ve takriben 25 cm genişliğinde bir çöküntü, çöküntü sonunda bir perçinin içeriye doğru yükseldiği ve çöküntünün dikiş kısımlarında sızıntı olduğu anlaşıldı. İlâveten enine ve boyuna olan takviye perdelerinden 4 adedinin alt köşebentlere bağlandıkları kısımdaki perçinlerin tamamen kesildiği ve takviye perdelerinin yukarıya doğru kıvrıldığı tespit edildi. Ayrıca karina muayenesi için denize dalan dalgıcın verdiği raporda ise 113. kemereden kıça doğru 3-4 metre boyunda 10-15 santimetre genişliğinde bir çöküntü bulunduğu, bu noktadan ileride çöküntünün hafiflediği, takriben 105. kemereden sonra tahminen 20 cm uzunlukta ve bir parmak girecek kadar genişlikte bir yarığın olduğu, dümenler ve pervanelerde ise bir hasar bulunmadığı belirtildi.⁴⁶²

Gemide yapılan muayenelere ilâveten, dalgıç ile İzmir Körfezi'nin çeşitli noktalarında gemiye sürtünme olasılığı olan batık gemilerde incelemeler yapıldı.⁴⁶³ Bununla beraber 29 Eylül günü Yavuz kruvazörünün İzmir Körfezi'nde geçtiği rota üzerinde⁴⁶⁴ 150X700 metre ebadındaki bir saha, iki sitimbot tarafından ıgrıp araması⁴⁶⁵ ile tarandı. Yapılan aramalarda dikkat çeken bir cisme rastlanmamış olup, deniz dibinin sadece çamurdan oluşmadığı, bir kısmının taşlık olduğu tespit edildi.⁴⁶⁶

Yaşanan kazayı araştırmak üzere, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın emriyle bir çalışma başlatıldı. Öncelikle Yavuz kruvazörünün 27 Eylül günü İzmir Körfezi'nden çıkarken kullandığı haritalar ve olaydan sonra hazırlanan raporlar ile krokiler istendi.⁴⁶⁷ Ardından gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın'ın da iştirak ettiği, Deniz Yarbay Haşmet'in başkanlığında, Deniz Yarbay Nedim ve Fevki'den oluşan bir inceleme heyeti görevlendirildi. Heyet, İzmit'ten İstanbul'a Akın römorkörü ile giderek çalışmalarına başladı. Heyet yaptığı inceleme neticesinde;

almaktadır. Bkz., Celal Denizalp, *E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002, s.32-33.

⁴⁶² LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:23, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁶³ Örnek bir dalış raporu için, Gedikli Üstçavuş Sezai'nin hazırladığı 35 metre boyunda 3,5 ila 4 metre genişliğinde olan ve sancak tarafa doğru dipte yatan ve üstünde yapılan ölçümlerde 3, 3,5, 4, ve 4,5 kulaç su olduğu bulgusuna yer verilen Nevada Vapurı gemi enkazı hakkındaki rapora bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:20, T.:29 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:1, T.:29 Eylül 1938. İzmir Körfezinde Trablusgarp, Balkan ve I.Dünya Savaşları sırasında, İzmir'in denizden emniyetini sağlamak amacıyla batırılan gemiler hakkında bilgi almak için bkz., Çağdaş Seyfeddin Orhan, "İzmir Limanının Girişinde Bulunan Batık Gemiler Deniz Kuvvetleri Tarafından Çıkarılıyor", *Derya Dergisi*, S. 78, (Mart 1974), s. 8,9.

⁴⁶⁴ Kaza günü Yavuz kruvazörünün izlediği rota ve kaza noktasını gösteren krokiler için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:2, 3, T.:Tarihsiz.

⁴⁶⁵ İgrıp Araması: İgrıp halatı adı verilen negatif sephiyeli bir halatın iki lastik bot tarafından dipte sürüklenmesiyle yapılan bir arama yöntemidir. Bkz., *Deniz Harp Terimleri Sözlüğü*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Deniz Basımevi, İstanbul 1986, s.36.

⁴⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:21, T.:29 Eylül 1938.

⁴⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:15, T.:01 Teşrinievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:13, 14, T.:06 Teşrinievvel 1938.

Geminin körfezden çıkış rotası üzerinde daha önce haritalarda gösterilmemiş bir gemi enkazının bulunduğunu ve kazanın Yavuz kruvazörünün bu enkaza sürtünmesi neticesinde gerçekleştiğini belirtti.⁴⁶⁸ Sonrasında Albay Işın, heyetten bağımsız olarak İzmir Mayın Grup Komutanı Yarbay Avni ve Akın römorkörü komutanı Yüzbaşı Tevfik eşliğinde ilave bir rapor hazırlayarak Donanma Komutanlığına gönderdi. Mayın motorları eşliğinde yapılan tarama sonrasında hazırlanan bu raporda, kazanın gerçekleşme nedeninin kaza günü İzmir Körfezi'ndeki su yüksekliğinin azalması olduğu belirtilerek (su yüksekliğini gösteren graf ile birlikte)⁴⁶⁹, kazaya sebebiyet veren deniz dibindeki gemi enkazının net bir şekilde tespit edildiği bildirildi.⁴⁷⁰

Tüm bu çalışmalar sonrasında Mareşal Fevzi Çakmak, kazayla ilgili olarak, gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın ve seyir subayı Deniz Yüzbaşı Sedat Ülgür'ün iştirak ettiği ikinci bir heyet görevlendirdi.⁴⁷¹ Kaza ile ilgili olarak, gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın'ın suçsuz olduğu yönünde verilen olumlu raporlara rağmen, Albay Işın olayda kusurlu bulundu⁴⁷² ve 15 Ağustos 1938 tarihinde getirildiği Yavuz kruvazörü komutanlığından 8 Aralık 1938 tarihinde alındı.⁴⁷³ Sonrasında Yavuz kruvazörü, Bakanlar Kurulu kararı ile hem senelik bakımı hem de aldığı yaranın onarılması için tersaneye gönderildi.⁴⁷⁴

⁴⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:11, 12, 12-1, T.:06 Teşrinievvel 1938.

⁴⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1938-43, Gmn.:266, Bn.:1, T.:12 Teşrinievvel 1938.

⁴⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:179, Bn.:1,2, 3, T.:12 Teşrinievvel 1938.

⁴⁷¹ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:155, Bn.:11, T.:31 Teşrinievvel 1938.

⁴⁷² Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.441.

⁴⁷³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya II, s.200.

⁴⁷⁴ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:85, Dosn.:115, Sn.:19.

6. YABANCI ÜLKE DONANMA VE HEYETLERİ İLE OKUL GEMİLERİNİN ZİYARETLERİ

Ülkeler arasında Donanma gemilerinin gerçekleştirdiği liman ziyaretleri, yapılan rutin faaliyetlerdendir. Bu faaliyetin temel amacı; iki ülke arasındaki varolan güveni artırmak ve dostluk ve barışın gelişimine katkı sağlamaktır. Bu kapsamda II.Dünya Savaşı başlamadan önce Türkiye'ye; Yugoslavya Donanması heyeti, İngiliz filosu ve İngiliz askeri heyeti ziyaretleri yapıldı. İlaveten Romanya ve Yunanistan'a ait okul gemileri ile Mısır Donanmasına ait Mahsura yatının ziyareti de gerçekleşen faaliyetler arasında yer aldı.

6.1. Yugoslavya Deniz Heyetinin Gezisi

Yugoslav hükümeti, Türk Donanmasını tanımak üzere Türkiye'ye bir deniz albayı başkanlığında heyet gönderme isteğinde bulundu.⁴⁷⁵ Yapılan çalışma neticesinde Yugoslav heyetinin Türkiye'de bulunacağı tarihler 1 Ağustos ile 15 Eylül 1938 olarak tespit edildi. Bu sürenin ilk 15 gününün Donanma atışlarında, müteakip 10 günün ise İstanbul'daki Deniz Mekteplerini ziyaret ve Donanmanın İzmir'de hava kuvvetleri ile müşterek yapacağı tatbikatta geçirilmesi Genelkurmay Başkanlığı tarafından emredildi.⁴⁷⁶

Misafir deniz heyetinin Donanma Komutanının misafiri olarak Erkin ana gemisinde ikamet etmesi planlandı. Heyete mihmandarlık yapması için bir subay ve Sırpça konuşması dolayısı ile Yavuz gemisi Üçüncü Bölükten Üstçavuş Enver Muharrem ile denizaltından bir emir eri verildi.⁴⁷⁷

Heyet, Donanma ve hava kuvvetlerinin olası bir savaş sırasında uyumlu bir hareket icra etmesi maksadıyla 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında Marmara, Kuzey Ege ve İzmir Körfezi civarında icra edilmesi planlanan tatbikata iştirak etti.⁴⁷⁸ Bahsi geçen heyet, tatbikatin 13 Eylül tarihinde icra edilen kısmında yer aldı. 13 Eylül 1938 tarihinde Donanma, tüm mevcuduyla birlikte saat 06:50 civarında İzmir'den Foça'ya doğru hareket etti.⁴⁷⁹ Yolda saat 08:07'de Kocatepe muhribi durdu ve vasıta ile gelen heyet gemiye alındı. Takiben tüm gemiler eğitime başladı. Kocatepe muhribi saat 09:30 civarında paravanların atılıp toplanması eğitimi yaptı. Sonrasında saat 10:00

⁴⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:19, Bn.:1, T.:24 Haziran 1938.

⁴⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:19, Bn.:1-2, T.:24 Haziran 1938.

⁴⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:1, T.:4 Temmuz 1938.

⁴⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1938.

⁴⁷⁹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20330, T.: 13 Eylül 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kyt.: 6303, T.: 13 Eylül 1938.

civarında Yavuz kruvazörünün iskele baş omuzluğunda mevki alınarak denizaltılara karşı eğitim yapıldı. Saat 11:00 civarında uçaklara karşı saldırı ve savunma eğitimleri icra edildi. Ardından saat 14:30'da alarm çalındı ve hücum eğitimleri başladı. Saat 15:30'da sancak taraftan 3 torpido atıldı ve denizde geminin yerinin belli olmamasını sağlayan sis makineleri aracılığıyla sis yapıldı. Saat 15:45 gibi eğitimler tamamlandı ve Foça'ya hareket edildi. Saat 17:33'de Foça'ya demirlendi ve saat 17:45'de Yugoslav heyeti Kocatepe muhribinden ayrıldı.⁴⁸⁰ Heyet tatbikat sonrasında Türkiye'den ayrıldı.

6.2. Yugoslavya Harbiye Ve Bahriye Nazırının Gezisi

Yugoslavya Harbiye ve Bahriye Nazırı Orgeneral Mariç⁴⁸¹ ikili ilişkiler kapsamında kara, hava ve deniz subaylarından kurulu bir heyet ile Türkiye gezisi icra etti.⁴⁸² Orgeneral Mariç'in mihmandarlığına General Mustafa Gökçe tayin edildi.⁴⁸³ Gezi, heyetin 15 Mayıs 1938 tarihinde İstanbul'a gelişiyle başlayacaktı.⁴⁸⁴ Ziyaret programı buna göre düzenlenmişti. Ancak heyetin gelişi 17 Mayıs'a alınınca program bu tarihe göre yeniden düzenlendi.⁴⁸⁵

Heyet için düzenlenen programda Donanma adına iki faaliyet vardı. Birinci faaliyet, heyetin Bandırma'dan Mudanya'ya götürülmesi⁴⁸⁶, ikinci faaliyet ise yine aynı heyetin Yalova'dan İstanbul'a intikali olarak planlandı.⁴⁸⁷ Bahsi geçen faaliyetler için Kocatepe muhribi görevlendirildi.⁴⁸⁸

Kocatepe muhribi Yugoslav heyetini almak üzere 25 Mayıs 1938 tarihinde saat 08:00'de Bandırma'da oldu. Heyet saat 10:30'da Mudanya'ya hareket etti.⁴⁸⁹ Bu sırada Orgeneral Mariç'in gezi programında, Yugoslavya'ya erken dönmesi gerektiğinden değişiklik yapıldı. Değişikliğin en göze çarpan kısmı heyetin Yalova gezisinin iptali oldu. Yapılan iptal sonucunda heyet, Mudanya'daki temaslarının ardından İstanbul'a doğru hareket etti. Bu noktada Donanmayı ilgilendiren en önemli husus ise heyetin Gölcük'teki deniz tesislerini gezmesi oldu. Bu gezi sırasında heyete, Amiral Şükrü

⁴⁸⁰ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20330, T.: 13 Eylül 1938.

⁴⁸¹ 1878 tarihinde Galoviç'te bir dağ köyünde doğdu. Orta tahsilini, Valievo lisesinde yaptı. 1897 tarihinde Belgrat Harbiye mektebine, 1903 tarihinde Harp Akademisine girdi. 1909 tarihinde kurmay subay olarak Fransız ordusunda staja gönderildi. 1920-1923 tarihleri arasında ikinci ordu da görev yaptı. 1930 tarihinde ordu komutanı oldu. 8 Mart 1936 tarihinde Harbiye ve Bahriye Nazırı olarak atandı. Bkz., *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1938, s.1 ve 6.

⁴⁸² LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:1, T.:4 Mayıs 1938.

⁴⁸³ *Cumhuriyet*, 12 Mayıs 1938, s.1.

⁴⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:3, T.:5 Mayıs 1938.

⁴⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:5, T.:9 Mayıs 1938; *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1938, s.1; *Ulus*, 18 Mayıs 1938, s.1; *Akşam*, 18 Mayıs 1938, s.1.

⁴⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:4, T.:5 Mayıs 1938.

⁴⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:2, T.:1938.

⁴⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:144, Bn.:4, T.: 5 Mayıs 1938.

⁴⁸⁹ *Cumhuriyet*, 26 Mayıs 1938, s.1 ve 7; *Ulus*, 26 Mayıs 1938, s.8.

Okan mihmandarlık yaptı. Kocatepe muhribiyle Mudanya'dan Gölcük'e gelinerek yapılan bu gezi sonrası, İstanbul'a doğru seyre başlandı. Kocatepe muhribi İstanbul'a giderken adaların arkasında, aralarında Yavuz zırhlısının da bulunduğu Donanmanın atışlarını izlemek üzere bir süre burada durdu.⁴⁹⁰ Ardından Kocatepe muhribi İstanbul'a demirledi.

Orgeneral Mariç ve heyeti, 27 Mayıs 1938 tarihinde saat 20:30'da trenle Sirkeci'den Yugoslavya'ya doğru yola çıktı. Kendisini ve heyetini uğurlayanlar arasında Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan'da vardı.⁴⁹¹

6.3. İngiliz Filosunun İstanbul Ve İzmir Ziyaretleri

II.Dünya Savaşı öncesi periyotta, İngiliz filosunun İstanbul'u ilk ziyareti⁴⁹², 19 Eylül 1938 tarihinde gerçekleşti. İngiltere'nin Akdeniz Filosuna mensup Devonshire kruvazörü ile Afridi ve Cossack torpido muhribleri saat 09:30'da Dolmabahçe önüne demirledi. İngiliz filosu, Selimiye açıklarında şehri, Dolmabahçe önünde de Atatürk'ü top atışlarıyla selamladı. Dolmabahçe önünde bulunan Hamidiye kruvazörü, İngiliz filosunun selamına top atışlarıyla karşılık verdi.

Saat 11:00'de İngiliz filo komutanı maiyetiyle birlikte Dolmabahçe Sarayı rıhtımında karaya çıkararak, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'ı ziyaret etti. Ardından Park Otelde öğle yemeği yendi.⁴⁹³ Hazırlanan program uyarınca gemilerin İstanbul'daki ziyaretleri devam edecek, ardından gemiler Karadeniz'e çıkarak Varna ve Burgaz limanlarını ziyaret edecekti.⁴⁹⁴ Ancak filo, gelen ani bir emir üzerine 21 Eylül 1938 tarihinde Akdeniz'e döndü.⁴⁹⁵

Türk Hükümetinin daveti üzerine⁴⁹⁶, İngiltere'nin Akdeniz Donanmasının ikinci ziyaretinin, İstanbul ve İzmir'e yapılması kararlaştırıldı.⁴⁹⁷ Bu ziyaretler; Amiral Sir

⁴⁹⁰ *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1938, s.1 ve 6; *Akşam*, 27 Mayıs 1938, s.1.

⁴⁹¹ *Cumhuriyet*, 28 Mayıs 1938, s.1 ve 6; *Ulus*, 28 Mayıs 1938, s.3; *Akşam*, 28 Mayıs 1938, s.4.

⁴⁹² *Cumhuriyet*, 18 Eylül 1938, s.1.

⁴⁹³ *Cumhuriyet*, 20 Eylül 1938, s.1-5

⁴⁹⁴ Devonshire kruvazörü 23 Eylül'de Varna'ya hareket ederek 7 Ekim'de dönecek, Afridi ve Cossack torpido muhribleri ise 23 Eylül'de Burgaz'a gidip 14 Ekim'de dönecekti. Bkz., Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon No (Fn.):30.18.1.2., Kutu No (Ktn.):84, Dosya No (Dosn.):76, Sıra No (Sn.):20.

⁴⁹⁵ *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1938, s.1.

⁴⁹⁶ İngiliz filosunun davet edilmesi kararı, Bakanlar Kurulu'nda 19 Temmuz 1939 tarihinde alındı. Çıkarılan kararnamede, davet edilen gemilerin tonajlarının, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 17. maddesinde belirtilen "... herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır." hükmüne uygunluğu vurgulandı. Bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:87,Dosn.:71, Sn.:8.

⁴⁹⁷ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:87,Dosn.:71, Sn.:20.

Cunningham⁴⁹⁸ komutasındaki H.M.S. Warspit kruvazörü ve H.M.S. Cossack, H.M.S. Maori, H.M.S. Zulu ve H.M.S. Nublan isimli 4 torpidobotun İstanbul'u, Malaya zırhlısının da İzmir'i ziyaret etmesi şeklinde olacaktı.⁴⁹⁹ Her iki ziyaret, 2 Ağustos 1939 tarihinde başladı.

İstanbul'a gelen ziyaretçilerin mihmandarlıkları için görevlendirilen personelin başkanlığına, Deniz Harp Akademisi Komutanı Kurmay Albay Necati Özdeniz verildi.⁵⁰⁰ Ayrıca Silivri'de tatbikatta olan Donanmanın İngiliz filosunu karşılamak üzere

31 Temmuz 1939 pazartesi günü saat 08:00'de Dolmabahçe'ye hareket etmesi emredildi. Bu gemiler;

Harp Filosundan; Yavuz, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe, Denizkuşu, Doğan, Denizaltı Filosundan; Erkin, Dumlupınar, Sakarya, I. İnönü, İhtiyat Filodan; Peyk ve Kemalreis'ti.⁵⁰¹

İngiliz filosu, Küçükçekmece önünde 2 Ağustos saat 07:30'da, Kocatepe ve Tınaztepe muhripleri tarafından karşılandı.⁵⁰² Misafir filo, Selimiye açıklarına gelince 21 pare top atışıyla şehri selamladı. Bu atışlara Selimiye'den de karşılık verildi. Ardından İngiliz gemileri Dolmabahçe önüne demirledi. Bu esnada Yavuz zırhlısı 21 pare top atışıyla misafir filoyu selamladı.⁵⁰³

Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, saat 09:30'da Yavuz zırhlısından bir motorla H.M.S. Warspit kruvazörüne giderek, Amiral Sir Cunningham komutasındaki İngiliz filosuna "Hoşgeldiniz" mesajı götürdü. Ardından Amiral Sir Cunningham'da Yavuz zırhlısında Amiral Şükrü Okan'ı ziyaret ederek, bu ziyarete karşılık verdi. Akşam da Pera Palas'ta misafir filo için suare düzenlendi.⁵⁰⁴

⁴⁹⁸ Amiral Sir Cunningham, İngiltere'nin Akdeniz Filosu komutanlığına 2 ay önce tayin edildi. Bu görevi uzun süre Amiral Dudley Pound icra etmişti. Bkz., *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1939, s.9.

⁴⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:1, T.:31 Temmuz 1939; *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1939, s.3; *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1939, s.1-9; *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1939, s.3; *Ulus*, 1 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 1 Ağustos 1939, s.1-11.

⁵⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:1-2, T.:31 Temmuz 1939; *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1939, s.1; *Ulus*, 2 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 2 Ağustos 1939, s.1-11. Ayrıca her gemiye bir irtibat subayı verildi. Bu irtibat subayları İngiliz filosu Yeşilköy açıklarına geldiği zaman gemilere katıldı. İrtibat subayları ayrıca görev sonunda, gemilerin teknik özellikleri, savaş kabiliyetleri, silahları, personel sayıları ve bilgi seviyeleri, gemideki sosyal hayat gibi bilgileri içeren bir rapor hazırlayarak Donanma Komutanlığına sundu. H.M.S. Maori'de irtibat subayı olarak görevlendirilen Kocatepe muhribi topçu subayı Üsteğmen Zahid Kirağlı'nın raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:76, Bn.:1,1-2, T.:9 Ağustos 1939.

⁵⁰¹ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:63, Bn.:1, T.:29 Temmuz 1939.

⁵⁰² LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:1, T.:31 Temmuz 1939; *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1939, s.1; *Ulus*, 3 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 3 Ağustos 1939, s.1.

⁵⁰³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara, s.463,464; *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 3 Ağustos 1939, s.9-13.

⁵⁰⁴ *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1939, s.9; *Ulus*, 3 Ağustos 1939, s.6.

3 Ağustos 1939 tarihinde misafir filodan bir grup denizci, Amiral Sir Cunningham komutasında saat 10:00'da, Taksim meydanına giderek Cumhuriyet Abidesine çelenk koydu. Bu sırada Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan ile İstanbul Komutanı General Halis törende hazır bulundu.⁵⁰⁵

Türk ve İngiliz filoları arasında Fenerbahçe stadyumunda, 4 Ağustos 1939 tarihinde dostluk maçı yapılması planlanmıştı. Bu maç için İngiliz filosu ile temas kurma işi Yavuz zırhlısına verildi.⁵⁰⁶ Maç saat 17:20'de İngiliz hakemin idaresinde başladı. Maçı izleyenler arasında İngiliz Filotilla Komutanı ve Harp Filosu Komutanı Amiral Mehmet Ali Ülgen'de vardı. Maç 1-0 Türk Donanma karması kazandı.⁵⁰⁷

Amiral Sir Cunningham ve heyeti, 4 Ağustos 1939 günü saat 08:30'da Devlet Havayolları uçağı ile Ankara'ya gitti. Kendisini uğurlayanlar arasında Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan'da bulundu.⁵⁰⁸ Ziyaretçileri Ankara'da, aralarında Deniz Müsteşarı Albay Hüsnü Gökdenizer'in bulunduğu bir heyet karşıladı. Ardından ziyaretçiler, önce Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'la, ardından saat 15:00'de Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'yle görüştü. Yapılan temaslar sonrası, yine hava yolu ile İstanbul'a dönüldü. Bu sırada Harp Filosu Komutanı Amiral Mehmet Ali Ülgen'de, saat 13:00'de İstanbul'da kalan misafirlere Moda Deniz Kulübünde öğle yemeği verdi.⁵⁰⁹

İstanbul halkı, İngiliz filosunun İstanbul'dan ayrılmasından önceki son gün olan 5 Ağustos tarihinde, İngiliz gemilerini gezdi. Aynı günün akşamı, Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, saat 20:30'da Tarabya'daki Sümerpalas'ta İngiliz misafirlere veda yemeği verdi.⁵¹⁰

İstanbul ziyaretini tamamlayan İngiltere'nin Akdeniz Donanması, 6 Ağustos 1939 tarihinde saat 09:00'da İstanbul'dan ayrılarak Malta'ya doğru yola çıktı.⁵¹¹

⁵⁰⁵ *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 4 Ağustos 1939, s.1.

⁵⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:1-4, T.:31 Temmuz 1939.

⁵⁰⁷ *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1939, s.6; *Akşam*, 5 Ağustos 1939, s.10; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.464.

⁵⁰⁸ *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1939, s.1. Misafir heyetin Ankara'ya uğurlanması ve karşılanmasında Donanma tarafından yapılacak törenin programı için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:4, T.:1 Ağustos 1939.

⁵⁰⁹ *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1939, s.7; *Akşam*, 5 Ağustos 1939, s.1-13.

⁵¹⁰ *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 6 Ağustos 1939, s.1-4; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.464.

⁵¹¹ *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1939, s.1; *Ulus*, 7 Ağustos 1939, s.1; *Akşam*, 7 Ağustos 1939, s.1-4; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.464.

Donanmanın 6 Ağustos 1939 Pazar günü, İngiliz filosunun İstanbul limanını terk etmesinden 2 saat sonra hareket ederek, Silivri'ye dönmesi kararlaştırılmıştı.⁵¹² Donanma gemileri, misafir filonun ayrılışını müteakip Silivri'ye doğru yola çıktı.⁵¹³

İzmir'e gelmesi planlanan Malaya zırhlısı⁵¹⁴ 2 Ağustos 1939 tarihinde saat 10:30'da İzmir limanına demirledi.⁵¹⁵ Bunun öncesinde Malaya zırhlısı Kuşadası açıklarında Nusret mayın gemisi ve uçaklar tarafından karşılandı. Zırhlı, Yenikale açıklarında şehri selamlarken, zırhlıya kışladan atılan toplarla karşılık verildi. Malaya zırhlısının komutanı Albay Tower, saat 11:30'da karaya çıktı ve İzmir Valisi Ethem Aykut'u ziyaret etti.⁵¹⁶ Akşam yemeği için şehir gazinosunda 120 kişilik bir organizasyon yapıldı. Ziyaret kapsamında, Malaya zırhlısı futbol takımıyla, İzmir karması arasında 3 ve 5 Ağustos tarihlerinde saat 17:00'de, İzmir Alsancak Stadyumunda futbol maçları yapılması kararlaştırılmıştı.⁵¹⁷ Yapılan maçlardan ilkini 9-1⁵¹⁸ ikincisini 4-0⁵¹⁹ olmak üzere İzmir karması kazandı.⁵²⁰

Malaya zırhlısı İzmir'deki planlı ziyaretini bitirip, 6 Ağustos 1939 tarihinde saat 10:00'da İzmir'den ayrıldı⁵²¹, Çeşme'ye uğradıktan sonra⁵²² Malta'ya doğru olan seyrine devam etti.⁵²³

6.4. İngiliz Askeri Heyetinin Çanakkale Ve İzmir Çevresinde Yaptığı İnceleme Gezisi

İngiliz Müdafaa Komisyonu üyelerinden Tuğgeneral Ottomorling Lund başkanlığında, İngiltere'nin Ankara Ateşemiliteri Yarbay Aleksandır Ross, generalin emir subayı Piyade Yüzbaşı G.L.Sprunt ve mihmandarlıklarına tayin edilen Topçu

⁵¹² LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:14, Bn.:1-4, T.:31 Temmuz 1939.

⁵¹³ LDGAM., Gemi Journalleri Bölümü (Gjb.), Yavuz Zırhlısı, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe Muhrileri Gemi Journalı, T.:1939.

⁵¹⁴ Malaya zırhlısı Türk tarihi açısından iki önemli olaya şahitlik etmiştir. İlki, son Osmanlı padişahı Vahdettin'in İstanbul'dan Malta'ya görülmesi; İkincisi, Atatürk'ün cenaze törenine iştirak etmesidir. Ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Gjb., MHGJ., T.:18 Teşrinisani 1938; Cumhuriyet, 18 Teşrinisani 1938, s.7; Cumhuriyet, 19 Teşrinisani 1938, s.5; Tan, 19 Teşrinisani 1938, s.3; Yeni Sabah, 19 Teşrinisani 1938, s.5.

⁵¹⁵ Malaya zırhlısının İzmir'e gelmesi önemliydi. Zira, Milli Mücadeleden sonra İzmir'e savaş gemilerinin girmesine müsaade edilmiyordu. Malaya, İzmir'e gelen ilk savaş gemisi oldu. Bkz., Cumhuriyet, 22 Temmuz 1939, s.9; Akşam, 3 Ağustos 1939, s.13.

⁵¹⁶ Cumhuriyet, 3 Ağustos 1939, s.9; Ulus, 3 Ağustos 1939, s.6.

⁵¹⁷ Ulus, 2 Ağustos 1939, s.1.

⁵¹⁸ Cumhuriyet, 4 Ağustos 1939, s.7; Ulus, 4 Ağustos 1939, s.7; Akşam, 3 Ağustos 1939, s.14.

⁵¹⁹ Cumhuriyet, 6 Ağustos 1939, s.5.

⁵²⁰ Malaya zırhlısı komutanı Albay Tower, Yeniasır Başyazarı Hakkı Ocakoğlu'na verdiği beyanatta "İzmir halkının sporseverliğine ve centilmenliğine hayran oldum." diyerek, futbol karşılaşmaları hakkındaki düşüncelerini ifade etti. Bkz., Ulus, 7 Ağustos 1939, s.3.

⁵²¹ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1939, s.3; Ulus, 7 Ağustos 1939, s.1; Akşam, 7 Ağustos 1939, s.4.

⁵²² Ulus, 9 Ağustos 1939, s.1; Akşam, 9 Ağustos 1939, s.4.

⁵²³ Malaya zırhlısının İzmir limanını ziyareti esnasında, Devlet Denizyolları tarafından gemiye, ücretsiz 89 ton su verildi. Zabita, gemilere su veren firma sahiplerinden Hakkı Hadi'nin, bu su için gemiden su ücreti olarak 60 İngiliz lirası aldığını tespit etti. Bunun üzerine Hakkı Hadi dolandırıcılık suçundan Adliye'ye teslim edildi. Bkz., Akşam, 10 Ağustos 1939, s.2.

Yüzbaşı Orhan, Deniz Yüzbaşı Tefik ve Deniz Teğmen Niyazi'den oluşan heyet, 5 Temmuz 1939 tarihinde akşam treniyle Ankara'dan İstanbul'a doğru yola çıktı.⁵²⁴ Heyetin İstanbul'da Perapalas'ta kalması için yerleri ayrılmıştı.⁵²⁵

Heyetin bir muhriple İstanbul'dan Çanakkale'ye giderek, burada Turgut bataryasını incelemesi ve İngiliz mezarlıklarını ziyaret etmesi kararlaştırılmıştı.⁵²⁶ Bu nedenle, 6 Temmuz 1939 tarihini 7 Temmuz'a bağlayan gece saat 00:23'de Kocatepe muhribi ile Haydarpaşa'dan Çanakkale'ye hareket edildi.⁵²⁷

Çanakkale'deki incelemelerin ardından heyet, İzmir ve Menteş bölgesinde incelemeler yapacaktı.⁵²⁸ Bu kapsamda 8 Temmuz 1939 tarihinde saat 08:30'da Kocatepe muhribi ile Menteş'e gelindi. Heyetin yaptığı gezinin temel amacı; İngiliz Donanmasının Ildır, Çarpan, Çandarlı ve özellikle İzmir Körfezinden üs olarak yararlanması durumunda, bölgenin düşman Donanmasından korunma durumu ve yeterliliğini öğrenmektir. Gezi sırasında Tuğgeneral Ottomorling Lund tarafından, bahsi geçen yerlerin uzun menzilli toplar ve düşman uçaklarına karşı hava savunma silahlarıyla teçhiz edilmesi konusu dile getirildi. Sonrasında, heyetin Menteş iskelesinden otomobillerle götürüldüğü Dumlu bataryasında, atış talimi yapıldı.⁵²⁹ Ardından heyet, otomobillerle İzmir'e döndü. İzmir'de tarihi ve turistik yerlerin gezilmesi sonrası heyet, Kocatepe muhribiyle saat 18:30'da İzmir'den ayrıldı.⁵³⁰ İngiliz askeri heyetinin 9 Temmuz'da İstanbul'dan Londra'ya hareket etmesi kararlaştırılmıştı.⁵³¹ Kocatepe muhribi 9 Temmuz günü saat 09:30'da Haydarpaşa'ya demirledi⁵³² ve heyet kararlaştırıldığı gibi İstanbul'dan ayrıldı.

6.5. Romanya Okul Gemisi Mircea'nın Ziyareti

Romanya Donanmasına ait okul gemisi Mircea'nın, deniz okullarında okuyan öğrencilerin deniz tecrübelerini artırmaları kapsamında yaptığı seyirlerden ikisi, Türkiye uğraklı oldu. Bu ziyaretlerden ilki, 300 öğrenciyle 6 Mayıs 1939 tarihinde İstanbul'a

⁵²⁴ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:126, Fhn.:1 ve 2.

⁵²⁵ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:128, Fhn.:3.

⁵²⁶ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:128, Fhn.:1.

⁵²⁷ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 6-7 Temmuz 1939; ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:124, Fhn.:1.

⁵²⁸ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:128, Fhn.:1.

⁵²⁹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 8 Temmuz 1939; ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:122, Fhn.:1.

⁵³⁰ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:122, Fhn.:2.

⁵³¹ ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:126, Fhn.:1.

⁵³² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20332, T.: 9 Temmuz 1939.

yapıldı.⁵³³ Ziyaret daha önceden kararlaştırılmıştı.⁵³⁴ Mircea okul gemisi, İstanbul'da kısa bir süre kaldıktan sonra, Akdeniz'e doğru yoluna devam etti.⁵³⁵

Mircea okul gemisinin ikinci ziyareti transit geçiş şeklinde gerçekleşti. 4 Temmuz 1939 tarihinde saat 15:30'da İstanbul'dan transit olarak geçen gemi, Akdeniz limanlarına doğru yoluna devam etti.⁵³⁶

6.6. Yunanistan Okul Gemisi Aris'in Ziyareti

Yunanistan okul gemisi Aris'in, Yunan askeri deniz okulu öğrencilerinin deniz tecrübelerini artırmak üzere icra ettiği eğitim seyirlerinden birinde, Türkiye'ye uğraması kararlaştırıldı. Bu kapsamda alınan Bakanlar Kurulu kararı uyarınca⁵³⁷ gemi, 6 Haziran 1939 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan geçerek,⁵³⁸ 7 Haziran 1939 tarihinde saat 14:30'da İstanbul'a geldi.⁵³⁹ İrtibat subayı Deniz Kurmay Binbaşı Sadeddin Özman tarafından motorla Yeşilköy açıklarında karşılanan gemi, şehri topla selamladı.⁵⁴⁰ Gemi komutanı ve mülki erkan arasındaki karşılıklı ziyaretlerden sonra, Valilik tarafından Park Otel'de saat 20:30'da gemi komutanı, personeli ve öğrenciler şerefine akşam yemeği verildi. 22:30'a kadar süren yemeğe, Türk deniz okulu öğrencileri de katıldı.⁵⁴¹

Ziyaretçiler 8 Haziran 1939 tarihinde saat 09:00'da Taksim Atatürk Anıtı'na çelenk koydu. Yapılan törene; İstanbul Vali Yardımcısı Hüdai Karataban, Deniz Harp Okulu Komutanı, Deniz Gedikli Okulu Komutanı ile Deniz Harp ve Deniz Gedikli Okullarından ikişer manga asker ve Yunan askeri deniz öğrencileri katıldı. Tören sonrasında saat 13:00'de Tarabya'da, İstanbul Komutanı Halis Bıyıktay tarafından misafirler şerefine 30 kişilik öğle yemeği verildi. 15:00'de ise okul gemisi Aris'in bordasından hareket eden bir vapur, Yunan subay ve öğrencilerini Haliç'teki Deniz Müzesi'ne getirdi. Deniz Müzesini gezen misafirler, burada bulunan Deniz Gedikli

⁵³³ *Akşam*, 6 Mayıs 1939, s.2.

⁵³⁴ *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1939, s.2.

⁵³⁵ *Vakit*, 7 Mayıs 1939, s.2. Mircea okul gemisinin İstanbul'a giriş yaptığı esnada, Haydarpaşa'ya doğru gitmekte olan Namazgah römorkörü, arkasına bağlı mavnalarla geminin dümen suyundan kaçınmak için yanlış bir manevra yaptı ve Mircea okul gemisi, 292 numaralı mavnaya çarptı. Mircea okul gemisi hasar almazken, mavnanın baş tarafı parçalandı. Bkz., *Cumhuriyet*, 7 Mayıs 1939, s.3.

⁵³⁶ *Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1939, s.2; *Ulus*, 5 Temmuz 1939, s.6.

⁵³⁷ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:87, Dosn.:50, Sn.:11.

⁵³⁸ *Cumhuriyet*, 7 Haziran 1939, s.2.

⁵³⁹ Bahsi geçen Bakanlar Kurulu kararında Aris okul gemisinin 6 Haziran 1939 tarihinde İstanbul'da olması kararlaştırılmıştı. Ancak Ege ve Karadeniz'de başlayan şiddetli fırtına bu gelişiyi 1 gün geciktirmiştir. Bkz., *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1939, s.2; *Vakit*, 8 Haziran 1939, s.1.

⁵⁴⁰ *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1939, s.1.

⁵⁴¹ *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1939, s.9.

Okulu'nda ağırlandıktan sonra, yine deniz yoluyla Beşiktaş'a götürülerek, otobüslerle çıkarıldıkları Yıldız'daki Harp Akademisi'nde gezdirildi.⁵⁴²

9 Haziran 1939 tarihinde Şirket-i Hayriye'ce tahsis edilen 73 numaralı vapurla Boğaziçi'nde gezdirilen misafirlere⁵⁴³, akşamüzeri Heybeliada'daki Deniz Harp Okulu ve Lisesi gezdirildi.⁵⁴⁴ 10 Haziran 1939 tarihinde ise saat 18:00'de, Belediye tarafından misafirlere Moda Deniz Kulübü'nde 100 kişilik bir çay partisi düzenlendi. Çay partisinin ardından Moda'dan Büyükkada'ya vapurla götürülen misafirlere, Deniz Harp Okulu Komutanı tarafından Büyükkada Yat Kulübü'nde saat 21:00'de 35 kişilik akşam yemeği verildi.⁵⁴⁵ Bir gün sonra Türk ve Yunan denizciler, şehirde serbest geziler yaptı. Ayrıca saat 16:00'da Türk ve Yunan denizciler, Yunan Konsolosluğu tarafından Tarabya'da Tokatlıyan Otel'de verilen çayda buluştu.⁵⁴⁶

Yunanistan okul gemisi Aris, 12 Haziran 1939 tarihinde ziyaretini tamamlayarak İstanbul'dan ayrıldı.⁵⁴⁷

6.7. Mısır Donanmasına Ait Mahsura Yatının Ziyareti

Mısır Amirali Mahmut Hamza Paşa, Mısır Donanmasına ait Mahsura yatı ile 27-29 Temmuz 1938 tarihleri arasında İstanbul ziyareti gerçekleştirdi. Mahsura yatı 27 Temmuz günü saat 17:00'de Deniz Yolları karşısına demirledi. Amiral Mahmut Hamza Paşa'yı karşılamak üzere Mısır Elçisi, İstanbul Emniyet Müdürü, vali adına vali yardımcısı ve gazeteciler yata gitti. Ardından amirale mihmandarlık yapmak üzere belirlenen Dumlupınar denizaltısı komutanı Kur.Bnb. Rıfat Özdeş, İstanbul Deniz Komutanı ile birlikte yata gitti. Amiral Mahmut Hamza Paşa, tüm ziyaretçileri aynı anda kabul etti. Ardından hep birlikte sahile çıkıldı ve sırasıyla İstanbul Valisi, İstanbul Komutanı ve İstanbul Deniz Komutanı ziyaret edildi. Sonra gemiye dönüldü. Bu sefer İstanbul Valisi ve İstanbul Komutanı iadei ziyarette bulundu.⁵⁴⁸

Amiral Mahmut Hamza Paşa, 28 Temmuz günü mihmandarı Kur.Bnb. Rıfat Özdeş'i saat 11:00'de yata bekliyordu. Kur.Bnb. Rıfat Özdeş saat 11:00'de amirali de

⁵⁴² *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1939, s.2; *Ulus*, 9 Haziran 1939, s.2.

⁵⁴³ 73 Numaralı vapur "Rumeli Kavağı" vapurudur. 1927 tarihinde hizmete girmiş, 2 Kasım 1984 tarihinde hizmet dışı bırakılmıştır. Hilton Oteli tarafından satın alınan vapur, 1984 tarihinde tadil edilerek, kazanı ve buhar makinesi çıkarılmış ve yerine dizel motor takılmıştır. 1986 tarihinde "Şehrazad" adıyla yüzer lokanta yapılmıştır. Bkz., Ahmet Güleriyüz ve Hande Yüce, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2002, s.159; Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınevi, İstanbul 2000, s.214.

⁵⁴⁴ *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1939, s.2; *Vakit*, 10 Haziran 1939, s.2.

⁵⁴⁵ *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1939, s.3.

⁵⁴⁶ *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1939, s.7; *Vakit*, 12 Haziran 1939, s.2.

⁵⁴⁷ *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1939, s.2; *Vakit*, 13 Haziran 1939, s.10.

⁵⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1938-34, Gmn.:157, Bn.:1, 2, T.:2 Ağustos 1938.

yanına alarak önce Mısır Elçiliğine gitti. Ardından Amiral Mahmut Hamza Paşa Mısır Elçisiyle beraber Taksim Meydanına giderek, saat 12:30'da tören yapılmadan Taksim Anıtına çelenk koydu. Oradan İstanbul Valisinin Tarabya'daki Tokatlıyan Otel'de verdiği öğle yemeğine geçildi. Aynı akşam mihmandar Kur.Bnb. Rıfat Özdeş, amirali Moda Deniz Kulübüne yemeğe götürdü.

29 Temmuz günü Kur.Bnb. Rıfat Özdeş yine saat 11:00'de yata gitti. Buradan saat 13:00'de Mısır Elçiliğindeki öğle yemeğine geçildi. Daha sonra yerli malları sergisine gidildi. Ardından Amiral Mahmut Hamza Paşa Mahsura yatına geçti ve yat saat 18:00'de Mısır'a hareket etti.⁵⁴⁹

⁵⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1938-34, Gmn.:157, Bn.:3, T.:2 Ağustos 1938.

İKİNCİ BÖLÜM: II.DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLAMASI VE BU SÜREÇTE ASKERİ BAHİRİYEDEKİ MANEVRALAR

1. II.DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLAMASI VE TÜRKİYE'NİN SAVAŞA GİRİŞİ

Almanya'nın 1934 yılında Polonya ile yaptığı saldırmazlık antlaşmasını 28 Mart 1939 tarihinde hükümsüz sayarak, 1 Eylül 1939 tarihinde Polonya'yı işgal etmesiyle II.Dünya Savaşı başlamış oldu.⁵⁵⁰ Daha sonra İngiltere ve Fransa'nın Almanya'ya savaş ilanı ile, savaş geniş boyutlara ulaştı. Almanya'nın Polonya'yı işgalini fırsat bilen Rusya'da 1939 tarihinde Estonya'yla karşılıklı yardım antlaşması imzalayarak, antlaşmanın kendine verdiği haklarla Baltık Denizine yerleşti ve daha sonra Letonya, Litvanya ve Finlandiya'yı ele geçirdi. Finlandiya diğerleri gibi çabuk teslim olmasa da Rusya'nın ağır bombardımanı karşısında 12 Mart 1940 tarihinde teslim olmak zorunda kaldı.⁵⁵¹ Bu durum karşısında İngiltere ve Fransa'nın başında bulunduğu Milletler Cemiyeti Konseyi, 14 Aralık 1939 tarihinde Sovyet Rusya'yı üyelikten çıkardı.⁵⁵²

Almanya 1940 Mayısında, Hollanda Belçika ve Fransa'ya karşı saldırıya geçti. Hollanda ve Belçika'yı alan Alman ordusu yönünü Paris'e çevirdi. 16 Mayıs'ta 2000'den fazla tank ve 150.000 Alman askeri Manş Denizi kıyısına gelerek stratejik bir başarıyla Fransa'nın kuzeybatısına doğru ilerledi. Alman taarruzuna karşı oluşturduğu Maginot Hattı'nın aşılmasıyla yenilen Fransa, 14 Haziran'da teslim oldu. İngiltere'yi yalnız bırakma düşüncesinde olan Hitler, Fransa'da kendi kontrolünde bulunan Vichy hükümetini bıraktı.⁵⁵³ Hitler Fransa'dan sonra İngiltere üzerine yöneldi. İngiltere, Alman hava bombardımanı karşısında teslim olmadı ve Alman kuvvetleri ağır kayıplar vererek İngiltere'nin işgalinden vazgeçti.⁵⁵⁴

Hitler İngiltere'deki başarısızlığından sonra, Almanya'ya karşı tehdit olarak gördüğü Rusya'yı işgal planlarına başladı. 22 Haziran 1941 tarihinde savaş ilan etmeden Rusya üzerine hareket emrini verdi.⁵⁵⁵ İlk başlarda her şey Almanya'nın istediği gibi olsa da ağır kış şartları sebebiyle Alman birliklerinin ilerleyişi Moskova yakınlarında durdu ve Ruslar karşı taarruza geçti. 25 Mayıs 1945 tarihinde Berlin

⁵⁵⁰ Veli Yılmaz, *Siyasi Tarih, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1998, s.220; Rifat Uçarol, Siyasi Tarih, Der Yayınevi, İstanbul 2010, s.779; Coşkun Üçok, Siyasal Tarih (1789-1950), Ajans Türk Matbaası, Ankara 1961, s.353.*

⁵⁵¹ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e.,s.150.

⁵⁵² Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995, Cilt I-II, Alkım Yayınevi, İstanbul 2005, s.364.*

⁵⁵³ Baskın Oran, *Türk Dış Politikası, İletişim Yayınları, İstanbul 2004, s.410; Selim Deringil, Denge Oyunu, İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.96.*

⁵⁵⁴ Tekeli İlhan -İlkin Selim, a.g.e., s.172.

⁵⁵⁵ Baskın Oran, a.g.e, s.445; Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.369.

sınırına gelen Rus ordusu Berlin'i kuşattı ve 7 Mayıs 1945 tarihinde Almanya teslim olduğunu bildirdi.⁵⁵⁶

Türkiye'nin II.Dünya Savaşı süresince genel tutumu, jeopolitik ve jeostratejik konumundan kaynaklanan sebeplerle, sürekli olarak Müttefik Devletlerin ve Mihver Devletlerin yanına çekme girişimlerine direnmek oldu. Savaşın başından sonuna kadar Türkiye, iki taraf arasında paylaşılamayan devletti. Bu süreçte Türkiye ise Müttefik ve Mihver Devletlerin politikaları karşısında tam bir tarafsızlık duruşu sergileyerek, hiçbir şart altında savaşa dahil olmak istemedi. Bununla beraber Almanya'nın saldırgan tutumu karşısında 19 Ekim 1939 tarihinde İngiltere ve Fransa ile "Karşılıklı Yardım Antlaşması" imzalandı. İki taraf arasında denge politikası izlemeye gayret eden Türkiye, Almanya'yı da kendinden uzaklaştırmamak maksadıyla 18 Haziran 1941 tarihinde "Karşılıklı Saldırmazlık Paketi"na imza attı. Buna karşın İngiltere ve Fransa, ısrarla Türkiye'yi kendi yanlarında savaşa sokmak istiyordu. 1943 Casablanca Konferansı'nda aldıkları bu kararı Türkiye'ye iletmek için 30 Ocak-1 Şubat 1943 tarihleri arasında Churchill, Adana'da Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ile görüştü. Fakat Churchill, burada İnönü'nün direncini kıramadı. Ardından 5-6 Kasım 1943 tarihleri arasındaki I. Kahire Görüşmesi, 28 Kasım 1943 tarihindeki Tahran Konferansı ve 4-6 Aralık 1943 tarihleri arasındaki II. Kahire Görüşmeleri ile Türkiye'ye yapılan baskı artırıldı. Türkiye bu görüşmelerde savaşa girmek için yeterli askeri gücünün olmadığı tezini öne sürerek, Türk ordusunun askeri teçhizat yönünden kapsamlı bir şekilde takviye edilmesi gerekliliğinin altını çizdi. Ancak Türkiye, Almanya'nın ciddi oranda mağlubiyete yaklaşması ve ilaveten Sovyetlerin saldırgan bir politika izlemeye başlaması nedenleriyle, 4-11 Şubat 1945 tarihleri arasında toplanan Yalta Konferansından sonra, 23 Şubat 1945 tarihinde Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etti.⁵⁵⁷

⁵⁵⁶ Edip Çelik, *100 Soruda Türkiye'nin Dış Politika Tarihi*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1969, s.118; Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.402.

⁵⁵⁷ Kamuran Gürün, *Savaşın Dünya ve Türkiye 1939-1945*, Tekin Yayınevi, İstanbul 2000, s.347-450 ve 623-662; Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.307-358 ve 407-416. Türkiye'nin Almanya ve Japonya'ya savaş ilan ettiği haberi, 23 Şubat 1945 tarihinde saat 17:50'de Yavuz kruvazörü gemi jurnaline işlenmiştir. Bkz., LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 23 Şubat 1945.

2. II.DÜNYA SAVAŞI BAŞINDA ÜLKELERİN ASKERİ DENİZ GÜCÜ

I.Dünya Savaşından sonra, ülkeler arasındaki deniz silahlanmasının artışına bir sınırlandırma getirmek üzere çeşitli girişimler oldu. 1922 tarihindeki Washington Deniz Silahsızlanması Konferansı ve 1930 Londra Antlaşması ile kruvazör ve daha küçük gemilerin tonajlarına sınırlamalar getirildi.⁵⁵⁸ Fakat 1931 yılıyla birlikte uluslararası gerginliklerin çoğalmasıyla bu sınırlama gayreti, yerini yeniden artan bir deniz silahlanma yarışına bıraktı. Bunun sonucu olarak da II.Dünya Savaşı, çok büyük deniz savaşlarına sahne oldu. Yıllarca savaş gemisi ve denizaltısı üreten devletler, ekonomik güçleri ölçüsünde o zamana kadar dünyanın görmediği kadar büyük Donanmalar meydana getirdi.

Bu kapsamda Türkiye'nin sınır komşusu devletler de güçleri nispetinde Donanmalarını geliştirdi. Yunanistan savaşa girerken elinde bulunan bütün savaş gemilerini faal duruma soktu. Yunan Donanmasında 1939 yılında; 2 eski tip zırhlı gemi, 2 hafif kruvazör, 4 eski tip destroyer, 4 yeni tip destroyer, 6 denizaltı, 13 eski tip torpidobot ve 2 motor torpidobot bulunmaktaydı.⁵⁵⁹

Türkiye'nin komşularından Bulgaristan Donanması da savaş öncesinde 4 torpidobot, 2 karakol botu, 6 nehir teknesi ve 14 ticaret gemisi barındırmaktaydı.⁵⁶⁰ Romanya Donanmasında ise 7 destroyer, 3 motor torpidobot, 1 denizaltı, 1 mayın tarama gemisi, 4 refakat ve akaryakıt gemisi, 7 nehir teknesi ve 35 ticaret gemisi vardı.⁵⁶¹

II.Dünya Savaşında Müttefik Devletler de çok ciddi bir deniz gücü oluşturdu. Bu devletlerden en büyük deniz gücü İngiltere'deydi. Bir ada devleti olan İngiltere için savaş demek zaten deniz savaşı demektir. İngiltere, 1937 tarihinden itibaren deniz silahlanma yarışını en önde götüren devletti. Bu kapsamda 1937 tarihinde hazırlanan ve 1942 tarihinde tamamlanması öngörülen program çerçevesinde Donanmanın 25 dretnot, 70 kruvazör, 9 uçak gemisi, 150 muhrip ve 70 denizaltı sahibi olması hedeflendi.⁵⁶² 1939 yılına geldiğinde ise Donanmasında 15 zırhlı gemi, 6 uçak gemisi, 15 ağır kruvazör, 41 hafif kruvazör, 8 hava savunma kruvazörü, 1 mayın kruvazörü, 113

⁵⁵⁸ Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.218-221; Cumhuriyet, 17 Şubat 1938, s.3.

⁵⁵⁹ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekati*, Cilt I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1971, s.35; Briand Tunstall, *Denizde Dünya Harbi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1947, s.151, 152; *T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1940*, Francis E., McMurtie, London, England 1940, s.236-243; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, *Navies of Europe*, Routledge Press, London 2002, s.204-274.

⁵⁶⁰ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekati*, Cilt I, s.35; T.Fred Jane's, a.g.e., s. 123; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s. 204-274.

⁵⁶¹ <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s. 204-274.

⁵⁶² Cumhuriyet, 02 Kanunisanı 1938, s.8.

modern destroyer, 68 eski tip destroyer, 53 modern tip denizaltı, 12 eski tip denizaltı, 54 refakat gemisi, 44 mayın tarama gemisi ve 2 monitor bulunmaktaydı. Ayrıca 9 zırhlı gemi, 6 uçak gemisi, 9 hafif kruvazör, 16 hava savunma kruvazörü, 1 mayın kruvazörü, 24 modern destroyer, 11 modern tip denizaltı, 80 refakat gemisi, 10 mayın tarama gemisinin inşası sürüyordu.⁵⁶³

Müttefik Devletlerden Amerika Birleşik Devletleri bir kıta devleti olarak Donanmaya en çok önem veren ülkelerdendi. Amerika'nın deniz silahlanmasına verdiği öneme istinaden 1938 Donanma planına 46 bin tonluk 2 dretnot, 7 hafif kruvazör, 9 muhrip, 3 denizaltı ve 3 mayın gemisi koydu.⁵⁶⁴ Amerikan Donanmasında 1939 yılında; 15 zırhlı gemi, 5 uçak gemisi, 36 kruvazör, 127 destroyer, 58 denizaltı, 29 mayın gemisi, 20 akaryakıt gemisi, 104 destek gemisi ve 178 çeşitli tipte gemi bulunmaktaydı.⁵⁶⁵

Fransız Donanmasında ise 1939 yılında; 7 zırhlı gemi, 1 uçak gemisi, 7 ağır kruvazör, 12 hafif kruvazör, 78 destroyer, 81 denizaltı, 56 mayın tarama gemisi ve gambot bulunmaktaydı. Ayrıca 4 zırhlı gemi, 2 uçak gemisi, 3 hafif kruvazör, 27 destroyer, 38 denizaltı, 30 mayın tarama gemisi ve gambotun inşası devam etmekteydi.⁵⁶⁶

Müttefik Devletlerden bir diğeri olan Rusya'da, denizciliğe büyük yatırım yapan devletlerdendi. Rus Donanmasında 1939 yılında; 2 zırhlı gemi, 2 kruvazör, 21 destroyer ve torpidobot, 52 denizaltı, 41 motor torpidobot, 13 mayın tarama ve dökme gemisi, 2 akaryakıt gemisi.⁵⁶⁷

II.Dünya Savaşındaki diğer gurubu oluşturan Mihver Devletlerin deniz gücü incelendiğinde, Alman Donanmasının ön plana çıktığı görülür. II.Dünya Savaşı'nın

⁵⁶³ 1948-1949 Yılında Orduveinde Verilen Konferanslar, No. IV, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1949, s.6; *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; Briand Tunstall, a.g.e., s 151, 152; T.Fred Jane's, a.g.e., s. 236-243; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; Cumhuriyet, 16 Kanunisani 1938, s.7; Cumhuriyet, 16 Kanunisani 1938, s.7; Cumhuriyet, 11 Mart 1939, s.3; Cumhuriyet, 12 Mart 1939, s.2; Cumhuriyet, 23 Nisan 1939, s.7; Cumhuriyet, 28 Mayıs 1939, s.7; Cumhuriyet, 3 Haziran 1939, s.3; Cumhuriyet, 11 Haziran 1939, s.5; Cumhuriyet, 11 Temmuz 1939, s.1-2; Cumhuriyet, 16 Temmuz 1939, s.2-3; Cumhuriyet, 26 Temmuz 1939, s.3; Akşam, 5 Ağustos 1939, s.8; Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939, s.7; Cumhuriyet, 9 Ağustos 1939, s.7; Cumhuriyet, 10 Ağustos 1939, s.1-3.

⁵⁶⁴ Cumhuriyet, 02.01.1938, s.8.

⁵⁶⁵ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; <https://www.history.navy.mil> (13 Mart 2019); Briand Tunstall, a.g.e., s 160-176; T.Fred Jane's, *All The World Fighting Ships 1940*, s.450-508; Cumhuriyet, 20 Nisan 1939, s.5; Cumhuriyet, 23 Nisan 1939, s.7; Cumhuriyet, 6 Mayıs 1939, s.1-7; Cumhuriyet, 28 Mayıs 1939, s.7; Cumhuriyet, 4 Haziran 1939, s.3; Cumhuriyet, 11 Temmuz 1939, s.1-2; Cumhuriyet, 1 Ağustos 1939, s.3; Cumhuriyet, 27 Teşrinisani 1939, s.1-3; Cumhuriyet, 3 Mayıs 1940, s.3.

⁵⁶⁶ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; T.Fred Jane's, *All The World Fighting Ships 1940*, s.164-207; Cumhuriyet, 6 Temmuz 1940, s.3.

⁵⁶⁷ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1971, s.162, 175; Briand Tunstall, a.g.e., s 137, 146; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; T.Fred Jane's, a.g.e., s. 390-413.

başında Alman Donanmasında 4 zırhlı gemi, 8 ağır kruvazör, 14 hafif kruvazör, 128 destroyer, 115 denizaltı, 62 motor torpidobot bulunmaktaydı.⁵⁶⁸

Japonya'nın ise II.Dünya savaşındaki Donanma gücü; 10 zırhlı gemi, 8 uçak gemisi, 18 ağır kruvazör, 108 destroyer, 63 denizaltı bulunmaktaydı. Ayrıca 3 zırhlı gemi, 8 uçak gemisi, 1 ağır kruvazör, 43 destroyerin inşası devam etmekteydi.⁵⁶⁹

Mihver Devletlerden İtalyan Donanmasına bakıldığında ise denizaltıların ön plana çıktığı görülür. İtalya II. Dünya Savaşına girdiği Haziran 1940 tarihinde 115 denizaltı ile en fazla denizaltıya sahip ülkelerden biri konumundaydı.⁵⁷⁰ İtalyan Donanması bu tarihte 6 zırhlı, 7 ağır kruvazör, 14 hafif kruvazör, 22 destroyer, 61 muhrip, 65 torpidobot ve 62 hücumbottan oluşmaktaydı.⁵⁷¹

⁵⁶⁸ 1948-1949 Yılında Orduevinde Verilen Konferanslar, s. 5-11; *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; Jane's, a.g.e., s. 208-235; Briand Tunstall, a.g.e., s 92, 113; Cumhuriyet, 5 Şubat 1939, s.3; Cumhuriyet, 16 Şubat 1939, s.1-3; Cumhuriyet, 23 Nisan 1939, s.7; Cumhuriyet, 28 Mayıs 1939, s.7; Cumhuriyet, 4 Haziran 1939, s.3.

⁵⁶⁹ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; Briand Tunstall, a.g.e., s 177, 190; Cumhuriyet, 20 Nisan 1939, s.5; Cumhuriyet, 3 Mayıs 1940, s.3.

⁵⁷⁰ Şamil Hızal, *Dünya Denizcilik Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2014, s.270.

⁵⁷¹ *İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı*, Cilt I, s.35; <https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019); Lawrence Sondhaus, a.g.e., s.204-274; Cumhuriyet, 23 Nisan 1939, s.7; Cumhuriyet, 28 Mayıs 1939, s.7.

3. DONANMANIN İCRA ETTİĞİ EĞİTİM, DENETLEME, TATBİKAT VE MANEVRALAR

II.Dünya Savaşı başladıktan sonra Türkiye, tüm politik söylem ve eylemlerini, varolan ekonomik ve askeri gücü çerçevesinde şekillendirmiştir. Bu kapsamda temel amaç her iki bloktan da uzak durarak mümkünse savaşa hiçbir zaman dahil olmamaktır. Bununla beraber izlenen politika; savaşın Türkiye topraklarına sıçraması ihtimaline karşın, kara, hava ve deniz gücünü daima hazır tutmak ve bu iş için gerekli tedbirleri süratle almak olmuştur.

Savaş yıllarında Türk Donanması için mevcut genel bilgi ve bakış açısı; savaşın başlamasıyla birlikte Donanmanın tüm mevcuduyla birlikte Erdek Körfezi'ne gönderildiği, denizaltılar dahil Donanmanın tüm eğitimlerini burada yaptığıdır. Ayrıca yine genel kaniya göre; Donanmanın 1940 yılı ortalarında yeniden Göcük'e döndüğü ve artık tüm tatbikat ve eğitimlere minimum sayıda olmak üzere burada devam edildiğidir.

Ancak hem 1938 ve 1939 yılı tatbikat ve eğitim programları hem de 1940, 1941, 1942, 1943, 1944 ve 1945 yıllarına ait tatbikat ve eğitim programları incelendiğinde, durumun böyle olmadığı açıkça görülür. Donanma bu süreçte güvenlik kaygısıyla Karadeniz ve Ege Denizi'ne çıkmamak kaydıyla, nerdeyse hiç durmadan tatbikat ve eğitim yapmıştır. İlâveten bu tatbikat ve eğitimler yine genel bilinenin aksine, tüm Marmara Denizi'ne yayılmıştır. Kısacası savaş yıllarında Donanmanın tatbikat ve eğitim sayısı çok fazla olmuş ve bu tatbikatlar da Erdek Körfezi ve Gölcük çevresiyle sınırlı kalmamıştır.

3.1. Donanmanın 1940 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

1940 senesinde Donanmada göze çarpan ilk faaliyet, Çanakkale Deniz Komutanlığı tarafından Çanakkale Boğazı'ndaki parola sistemi ve işaret istasyonlarındaki ışıldak ile yapılan haberleşmelerin denenmesi maksadıyla, Peyk torpido kruvazörüne verilen görev oldu. 24 Ocak günü saat 19:00'da Nara'dan demir alan gemi, Gelibolu istikametine doğru ilerledi, Akbaş feneri önünden dönerek güneye doğru indi ve Hellas fenerinin iki mil kadar güneyinden tekrar dönerek Nara'ya ulaştı.⁵⁷² Başarıyla icra edilen tatbikat sonrası Peyk torpido kruvazörü tarafından hazırlanan rapor, Çanakkale Deniz Komutanlığına sunuldu.⁵⁷³

⁵⁷² LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:14, Bn.:2, T.:25 Kanunisani 1940.

⁵⁷³ LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:14, Bn.:3, T.:25 Kanunisani 1940.

Selanik mayın gemisi, mayın dökme eğitimlerini veren gemi olarak Mart ve Nisan aylarında eğitim seyirleri icra etti. 26-27 Mart'ta mayın kursiyerlerine, 28-29 Mart'ta Üssü Bahri Mayın Bölüğü kursiyerlerine ve 2-3 Nisan mayın kursiyerlerine hakiki ve farazi mayın dökme ve toplama eğitimleri verildi. Eğitimler Selanik mayın gemisinin yedekte iki mayın motoruyla sabah saat 07:00'de seyre çıkmasıyla Seymen önlerinde başlayıp, akşam saat 20:00'ye kadar devam etti.⁵⁷⁴ Bununla birlikte Selanik mayın gemisi, Donanmaya 1939 yılında katılan Atak mayın dökme gemisiyle⁵⁷⁵ de hakiki mayın dökme eğitimi gerçekleştirdi. Eğitim 17 Nisan günü saat 08:00'de Selanik mayın gemisinin Umuryeri'nden demir almasıyla başladı. Saat 09:00'da iskeleye yanaşarak 4 mayın alındı ve saat 09:30'da Atak mayın dökme gemisi Selanik mayın gemisinin üzerine aborda oldu. Saat 10:00'da önce Atak mayın dökme gemisi sonra yedeğinde iki mayın motoruyla Selanik mayın gemisi avara etti. Saat 11:00'de hakiki mayın dökülerek Keçi Burnu önüne demirlendi. Saat 16:00'da dökülen 4 mayının toplanmasına başlandı. Saat 20:30'da son mayın da alınarak saat 21:20'de Umuryeri'nde mayın iskelesine yanaşıldı.⁵⁷⁶ Selanik mayın gemisi ve Atak mayın dökme gemisi, aynı eğitimi gece de yapmak için 18 ve 19 Nisan gecelerinde tatbikat yaptı. İki gemi tarafından 18 Nisan'da saat 22:00 ile 24:00 arası, 19 Nisan'da saat 20:30 ile 24:00 arası gece mayın dökme eğitimleri icra edildi.⁵⁷⁷

Donanmanın kapsamlı ilk tatbikatı Nisan ayı içerisinde gerçekleşti. Gemiler 13 Nisan günü saat 09:00'da Erdek'ten hareket ederek seyir sırasında denizaltılarla müşterek manevralar ve birlik talimlerinden sonra, saat 16:00'da Gelibolu'ya demirledi. Bu eğitimler Araplaradası Batı Feneri/Karaburun hattında gerçekleştirildi. Denizaltı hücumları sırasında hiçbir gemi kaçınma manevrası yapmadı. Donanma 15 Nisan günü saat 09:00'da Gelibolu'dan hareketle birlik seyir ve talimlerinden sonra, saat 16:00'da Tekirdağ'a ulaştı.⁵⁷⁸ Ardından Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, Vali ve Belediye Başkanını ziyaret etti.⁵⁷⁹ 16 Nisan günü spor karşılaşmaları yapıldı. Donanmanın karma takımlarıyla Tekirdağ'da bulunan sporculardan kurulan karma

⁵⁷⁴ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10337, T.: 26, 27, 28, 29 Mart ve 2, 3 Nisan 1940.

⁵⁷⁵ Atak mayın dökme gemisi Gölcük Tersanesi'nin inşa ettiği ikinci gemidir. Cumhuriyetin ilk gemi inşa mühendislerinden Bnb. Ata Nutku tarafından dizayn edilmiştir. İlerleyen zamanlarda teknolojisi eskidiğinden personel taşıyıcı olarak kullanılmıştır. Uzun yıllar Heybeliada Deniz Harp Okulu'nda hizmet vermiştir. Bkz., *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler*, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2010, s.24.

⁵⁷⁶ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10337, T.: 17 Nisan 1940.

⁵⁷⁷ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kyt.: 10337, T.: 18, 19 Nisan 1940.

⁵⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1940-117, Gmn.:9, Bn.:6, T.:6 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:122, Bn.:2, 2-1, 2-2, T.:9 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:122, Bn.:4, 5, 6, 7, T.:9 Nisan 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 13-15 Nisan 1940.

⁵⁷⁹ Cumhuriyet, 17 Nisan 1940, s.3.

takımlar maçlar yaptı. Maçlardan voleybol maçını Tekirdağ karma takımı, futbol maçını ise 5-2 Donanma karma takımı kazandı.⁵⁸⁰ Tekirdağ ziyaretinin bitmesini müteakip gemiler, 16 Nisan saat 24:00'de Tekirdağ'dan ayrıldı. Seyir sırasında Kapıdağ ile Marmara Adası arasında gece eğitimleri icra edildi. Bu eğitimlerde Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri 8 deniz mili süratle seyrederken birinci hücumda; Zafer muhribi Yavuz kruvazörüne iskele taraftan, Adatepe muhribi Hamidiye kruvazörüne sancak taraftan, ikinci hücumda; Zafer muhribi Hamidiye kruvazörüne iskele taraftan, Adatepe muhribi Yavuz kruvazörüne sancak taraftan hücumlar gerçekleştirdi. Hücumlar sırasında Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri kaçınma manevrası yapmadı. Saat 04:00'e kadar süren tatbikat sonrası gemiler, saat 06:00'da Bandırma'ya ulaştı. 19 Nisan'a kadar Bandırma'da kalan Donanma, saat 09:00'da buradan ayrılarak yolda özellikle denizaltılarla birlikte yapılan manevralar sonrası saat 16:00'da Büyükçekmece'ye demirledi.⁵⁸¹

Donanma Komutanlığı tarafından Donanmanın Mayıs ve Haziran aylarında icra edeceği top ve torpido atış emri hazırlandı. Atış sahası olarak Silivri ve çevresi belirlendi.⁵⁸² Atış günleri ve zamanları da aşağıdaki gibi olacaktı⁵⁸³;

ATIŞ GÜNLERİ VE ZAMANLARI	
Top Atışları	
Denizaltı Filosu	22 Nisan 1940 – 5 Mayıs 1940
İhtiyat Filo	6 Mayıs 1940 - 19 Mayıs 1940
Harp Filosu	20 Mayıs 1940 – 2 Haziran 1940
Bütün Birliklerin Hava Atışları	3 Haziran 1940 - 13 Haziran 1940
Top Atışları İçin Yedek Gün	14 Haziran 1940 – 22 Haziran 1940
Torpido Atışları	
İhtiyat Filo	1 Mayıs 1940 - 5 Mayıs 1940
Harp Filosu	6 Mayıs 1940 - 19 Mayıs 1940
Denizaltı Filosu	20 Mayıs 1940 – 2 Haziran 1940
Yedek Gün ve Muhriplerin Su Bombası Atışları	14 Haziran 1940 – 22 Haziran 1940

⁵⁸⁰ Ulus, 18 Nisan 1940, s.2.

⁵⁸¹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:122, Bn.:1, T.:15 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-117, Gmn.:9, Bn.:6, T.:6 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:122, Bn.:2, 2-1, 2-2, T.:9 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:122, Bn.:4, 5, 6, 7, T.:9 Nisan 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 16-19 Nisan 1940.

⁵⁸² LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:86, Bn.:1, T.:20 Nisan 1940.

⁵⁸³ LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:86, Bn.:1-1, T.:20 Nisan 1940.

Bu kapsamda gerçekleşen ilk faaliyet, I.İnönü ve Dumlupınar denizaltılarının torpido atışları oldu. Denizaltı atışlarında hedef çekme görevi alan Selanik mayın gemisi, 23 Nisan günü Erdek'ten aldığı hedefleri Büyükçekmece'deki atış sahasına getirdi. 25 Nisan günü saat 07:00'de iki hedef yedeğinde hareket eden Selanik mayın gemisi saat 09:00'da atış sahasına geldi. Saat 09:30-09:45 arası I.İnönü denizaltısı atışlarını tamamladı. Aynı şekilde 26 Nisan günü Dumlupınar denizaltısı da torpido atışlarını gerçekleştirdi.⁵⁸⁴

Arama Tarama Filotillası Donanma Komutanlığının emriyle 25 Nisan-10 Mayıs tarihleri arasında Karadeniz Boğazında arama tarama tatbikatı icra etti. Tatbikata Kavak ve Çanak mayın tarama gemileriyle, bakımda olan Kemalreis gambotu hariç diğer gambotlar iştirak etti. Tatbikat günleri ve yapılan faaliyetler aşağıdaki gibi gerçekleşti.⁵⁸⁵

Tatbikatın Yapıldığı Gün	Yapılan Faaliyet
25 Nisan 1940	Boğaz sisliydi. Çanak mayın tarama gemisinin tamiri bitmediği için faaliyet Kavak mayın tarama gemisiyle yapıldı. Tarama cihazları deniz dalgalı olmasına rağmen muntazam atıldı. Öğleden sonra aynı yerde gambotlarla tarama faaliyeti icra edildi.
26 ve 29 Nisan 1940	Öğleden önce motorlarla, öğleden sonra gambotlarla tarama faaliyeti yapıldı.
30 Nisan 1940	Yoğun sis nedeniyle tarama faaliyeti yapılamadı.
2 Mayıs 1940	Saat 13:00'de motorlar ve gambotlar birlikte seyre kalktı. Şiddetli poyraz vardı. Motorlar önden tarama cihazlarını attı. Gambotlar geriden takip esnasında tarama cihazlarını atacakken İsareis gambotunun tarama cihazı arızalandı ve limana döndü. Motorlar tarama faaliyetlerini yaparken Hızırreis gambotu onları geriden takip etti.
3 Mayıs 1940	Saat 07:30'da motorlar ve gambotlar birlikte seyre kalktı. Hava puslu ve deniz dalgalıydı. Motorlar önde, gambotlar geride tarama faaliyeti icra etti.
6 Mayıs 1940	Saat 13:00'de motorlar ve gambotlar birlikte seyre kalktı. Deniz dalgalıydı. Gambotlar tarafından ağır tarama cihazlarıyla tarama yapıldı. Kıç taraftaki vinçlerin yetersizliği nedeniyle güç durumlar yaşandı.
7 Mayıs 1940	Saat 07:30 motorlar ve gambotlar birlikte seyre kalktı. Hava sisli olduğu için limana döndü. Saat 13:00'de tekrar kalkıldı. Motorlar önde, gambotlar geride ağır arama cihazlarıyla tarama faaliyeti icra etti.

⁵⁸⁴ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytın.: 10337, T.: 23, 24, 25, 26 Nisan 1940.

⁵⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1940-147, Gmn.:10, Bn.:5, 6, T.:10 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-147, Gmn.:10, Bn.:4, T.:12 Mayıs 1940.

8 Mayıs 1940	Saat 07:30 sadece gambotlar seyrek kalktı. Ağır arama cihazlarıyla tarama faaliyeti icra edildi.
9 Mayıs 1940	Saat 07:30 motorlar ve gambotlar birlikte seyrek kalktı. Motorlar önde, gambotlar geride ağır arama cihazlarıyla tarama faaliyeti icra etti.
10 Mayıs 1940	Saat 07:30 sadece gambotlar seyrek kalktı. Ağır arama cihazlarıyla tarama faaliyeti icra edildi.

İhtiyat Filo başlığı Peyk ve Berk torpido kruvazörleri, Mayıs ayı içinde gündüz ve gece torpido atışlarını gerçekleştirdi. Bu konuyla ilgili olarak ticaret gemilerinin bilgilendirilmesi amacıyla Liman Reisliklerine yazılar yazıldığı gibi gazeteler aracılığıyla kamuoyu bilgilendirildi.⁵⁸⁶ 13 Mayıs günü Peyk torpido kruvazörü 2 gündüz 1 gece torpido atışı yaptı. Gündüz atışları için hedef gemisi olacak Berk torpido kruvazörü ve emniyet vasıtaları yedeğinde olarak Doğanarslan römorkörü saat 05:30'da demir aldı. Peyk torpido kruvazörü de saat 06:30'da Büyükçekmece'den yola çıktı. Atışlar saat 08:00'de başladı ve atış sonrası tüm gemiler Silivri'ye demirledi. Gemiler gece atışları için Silivri'de bekledi. Saat 18:00'de hedef gemisi Berk torpido kruvazörü, saat 19:30'da atış yapacak Peyk torpido kruvazörü yola çıktı ve gece atışı icra edildi. Berk torpido kruvazörünün torpido atışları ise 14 Mayıs tarihinde ve yukarıda belirtilen saatlerde, Peyk torpido kruvazörünün hedef gemiliğinde gündüz ve gece atışları olarak gerçekleştirildi. 13-14 Mayıs günlerinde yapılan torpido atışlarında takip botu görevini Doğan hücumbotu yerine getirdi.⁵⁸⁷

Yavuz kruvazörü ve Denizkuşu hücumbotunun torpido atışları 17 Mayıs günü yapıldı. Peyk torpido kruvazörü hedef gemi olarak, Akın römorkörü de yedeğinde iki emniyet botuyla saat 07:00'de atış sahasında oldu. İlk atışı Denizkuşu hücumbotu gerçekleştirdi. Sonrasında Yavuz kruvazörü ilk atışını talim atışı olarak saat 09:00'da icra etti. Ardından hedef gemi Peyk torpido kruvazörüne 4000 metreden poligon atışı ve bir talim atışı daha yaptı. Atışlardan sonra Peyk torpido kruvazörü atılan torpidoları topladı. Atışın sonra ermesiyle Denizkuşu hücumbotu kendisini Silivri'de bekleyen Martı ve Doğan hücumbotlarının yanına gitti ve üç hücumbot saat 18:00'de hareket ederek saat 21:30'da Büyükçekmece'ye demirledi.⁵⁸⁸

⁵⁸⁶ Cumhuriyet, 12 Mayıs 1940, s.2; Ulus, 12 Mayıs 1940, s.2.

⁵⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:89, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:14, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:69, Bn.:2, T.:24 Mayıs 1940; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17042, T.: 13, 14 Mayıs 1940.

⁵⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:71, Bn.:1, T.:16 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:66, Bn.:1, 2, 3, T.:16 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:69, Bn.:2, T.:24 Mayıs 1940; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17042, T.: 17 Mayıs 1940.

Yavuz kruvazörü için ayrıca 30 Mayıs gününde gündüz ve gece atışları planlandı. Bu atışlarda Hızırreis gambotu ve Akın römorkörü hedefleri çekmekle, Kocatepe muhribi de sis yapmakla görevlendirildi. Kocatepe muhribi saat 13:30'da Büyükçekmece'den demir alarak, dümen arızası, yangın ve paravan atma toplama eğitimleri yaptı. Saat 18:13 ile 18:17 arasında sis yapıldı ve Yavuz kruvazörü sis içinden hücum manevraları icra etti. Ardından Yavuz kruvazörünün gündüz atışları için sis yapılmaya devam edildi. Bu sırada Yavuz kruvazörü 18 deniz mili süratle iskele taraftan 6x60 ebadındaki hedefe top atışları gerçekleştirdi. Sonrasında Kocatepe muhribi limana döndü ve saat 20:30'da Büyükçekmece'ye demirledi. Yavuz kruvazörü ise Hızırreis gambotu ve Akın römorkörünün getirdiği 4x40 ebadındaki hedeflere gece atışlarını yaptı.⁵⁸⁹

Donanmanın hava atışları 4-14 Haziran tarihleri arasında Büyükçekmece'de yapıldı. Uçaklar hazırlık talimleri sırasında 300 km, gerçek atışlarda 150 km hızla uçuşlarını gerçekleştirdi. Atışlar uçakların çektikleri hedeflere (manş) karşı yapıldı. Hazırlık talimleri, makineli tüfek ve 2 cm'lik orligon toplarının atışlarında gemiler demirli vaziyetteydi. Sadece Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerinin 40 mm'lik top atışlarında her iki gemi de hareket halindeydi. Atışlar saat 09:30 ve 12:00 arasında icra edildi. Uçaklarla muhabere Yavuz kruvazörü tarafından gerçekleştirildi. Yavuz kruvazörünün bulunmadığı zamanlarda muhabere Hamidiye kruvazörüne idare edildi.⁵⁹⁰ Uçakların çektiği manşa karşı gerçek atışlar aşağıdaki günlerde gerçekleşti.⁵⁹¹

Atış Günleri	Atış Yapılan Silahlar
4 Haziran 1940	Makineli Tüfek
5 Haziran 1940	Makineli Tüfek
6 Haziran 1940	Makineli Tüfek
11 Haziran 1940	2 cm'lik Orlyon Topu
12 Haziran 1940	2 cm'lik Orlyon Topu
13 Haziran 1940	40 mm'lik Top

Donanmaya yeni katılan "Ay" sınıfı denizaltılardan Saldıray denizaltısının, Milli Müdafaa Vekaleti'nin emri üzerine Denizaltı Filosu Komutanlığınca admiralti torpidosu

⁵⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:73, Bn.:1, 2, T.:25 Mayıs 1940; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20333, T.: 30 Mayıs 1940.

⁵⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:86, Bn.:4, 4-1, T.:7 Mayıs 1940; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20333, T.: 4-14 Haziran 1940; LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytn.: 10337, T.: 4-14 Haziran 1940.

⁵⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:86, Bn.:5, T.: Trhz.

atış denemesi yapması kararlaştırıldı. Bu atış 20 Haziran'da Yarımca önlerinde yapıldı. Su altından yapılan atış sonrası torpido kovandan başarıyla çıktı ve 3900 metre mesafe kat etti.⁵⁹²

Kocatepe muhribinin gündüz ve gece torpido atışlarını yapması için Donanmanın Erdek'ten Silivri'ye intikal zamanı kararlaştırılmıştı. 25 Temmuz günü saat 03:00'de Erdek'ten demir alan Kocatepe muhribi, İmralı adası açıklarında saat 08:46'da aykırı seyirle Berk torpido kruvazörüne 2 adet torpido atışı gerçekleştirdi. Ardından gemiler İmralı adası batı limanına demirledi. Gece atışı için saat 21:30'da demir alındı. Kocatepe muhribi saat 23:26'da aykırı seyirle Berk torpido kruvazörüne 1 adet torpido attı.⁵⁹³

Donanmanın Gemlik'ten Gölcük'e intikali sırasında ise çeşitli hatlara geçiş manevraları, hücum talimleri ve muhriplerin su bombası atışlarının yapılması planlandı. 9 Ağustos günü saat 05:50 civarında Gemlik'ten demir alan gemiler saat 08:00 civarında İmralı adasına geldi. Saat 10:58'e kadar bu bölgede Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhripleri Yavuz kruvazörüyle çeşitli manevralar ve hücum talimleri yaptı. Gemiler saat 12:45'de Yalova'ya demirledi. Saat 15:50 civarında demir alan gemiler, teşkilat manevraları yaptıktan sonra hakiki su bombası atışlarını gerçekleştirdi ve saat 19:30 gibi Gölcük'e demirledi.⁵⁹⁴

Harp Filosu Komutanlığının emriyle Tınaztepe ve Zafer muhriplerinin top atışlarının gemilerin Mudanya'dan Gölcük'e intikali sırasında yapılması planlandı. Bu sırada Adatepe muhribi de seyre katıldı ancak atış yapmayarak Yelkenkaya Tuzla önlerinde çeşitli eğitimler icra etti. Gemiler 12 Eylül günü saat 06:30'da Mudanya'dan demir aldı. Saat 09:00'da Tınaztepe ve Zafer muhriplerinin top atışları yapıldı. Sonrasında 3 muhrip Gölcük'e doğru seyirlerine devam etti ve saat 18:00'de Gölcük'e demirledi.⁵⁹⁵

Denizaltı Filosu Komutanlığı, denizaltıların hücum talimleri ile ilgili bir planlama yaparak, 17 Eylül günü II. İnönü ve Saldıray denizaltılarının hücum talimlerini yapması emrini verdi. Hedef gemisi olarak İsreis gambotu belirlendi. 17 Eylül günü saat 09:00'da İsreis gambotu, denizaltıların hücum seyirlerini yapmaları için mevki aldı. II. İnönü ve Saldıray denizaltıları saat 07:30'da Gölcük'ten hareket etti. Saat 08:20

⁵⁹² LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:56, Bn.:1, 2, 3, T.: 25 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:55, Bn.:2, T.: 2 Ağustos 1940.

⁵⁹³ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20333, T.: 25 Temmuz 1940.

⁵⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:86, Bn.:3, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20333, T.: 9 Ağustos 1940.

⁵⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:145, Bn.:1, T.: 11 Eylül 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 12 Eylül 1940.

gibi denizaltılar daldı. II. İnönü denizaltısı İsareis gambotuna aykırı seyirle iki tane baş tarafa ve bir tane de kış tarafa olmak üzere üç torpido atışı yaptı ve saat 10:15'te su üstüne çıktı. Saldıray denizaltısı da aynı şekilde hücumlarını gerçekleştirdi ve tüm gemiler Gölcük'e döndü.⁵⁹⁶

Dalmış vaziyette yani su altındayken mayın dökme özelliğiyle Denizaltı Filosunun en önemli gemilerinden biri sayılan Dumlupınar denizaltısının mayın dökme tatbikatı, 18 Eylül günü icra edildi. Öğleden önce Konca'ya giden Dumlupınar denizaltısı, 9 adet hakiki ve 1 adet talim mayını olmak üzere toplam 10 mayın aldı. Mayın alma sırasında sancak taraftan iskeleye aborda olan Dumlupınar denizaltısı, sancak taraftan 5 mayın alırken diğer 5 mayını, iskele tarafa yanaşan mayın motorundan aldı. Bu işlem hava ve deniz durumu çok müsait olmasına rağmen iki buçuk saat sürdü. Mayınların alınmasından sonra hareket eden Dumlupınar denizaltısı, mayın dökme tatbikatı için daldı. Bu sırada 10 mayından 6 adedi sorunsuz bir şekilde döküldü. 3 tanesi çeşitli sebeplerle buldukları kuyulardan düşmedi ve üst kuyuda kalan 1 adedi de altındaki mayın düşmediği için mekanizması çalıştığı halde kuyuda kaldı. Sonuç olarak kuyularda 4 mayın kaldı. Faaliyet sonrasında su üstüne çıkan Dumlupınar denizaltısı, hava tertibatı sökülme zorunda kalınan 1 mayın hariç diğer 3 mayını, su üstü seyriyle belirlenen mevkie döktü. Tatbikat sonrası dökülen 9 mayın çıkarılarak tatbikat sonlandırıldı.⁵⁹⁷

Zafer muhribinin eksik kalan torpido atışının tamamlanması için Harp Filosu Komutanlığı tarafından bir plan yapıldı. Bu plan uyarınca Zafer muhribi 27 Eylül günü saat 08:00'de Gölcük'ten demir aldı. Atış sahası Yarımca önüydü. Hedef gemisi Berk torpido kruvazörü, emniyet botları yedeğinde olarak saat 06:30'da hareket etti ve atış sahasına ulaştı. Atış yapılarak gemiler Gölcük'e döndü.⁵⁹⁸

Ekim ayının sonunda, Donanmanın Gemlik'ten Paşalimanı'na intikali sırasında bir tatbikat yapılması planlandı. Tatbikat sırasında Berk torpido kruvazörünün hedef gemisi olması kararlaştırıldı. Berk torpido kruvazörü İhtiyat Filoya bağlı Mecidiye kruvazörü ve Peyk torpido kruvazörüyle 27 Ekim tarihinde saat 22:00'de Gemlik'ten demir aldı. Filotilla yani Zafer, Tınaz, Kocatepe, Adatepe muhripleri ise saat 24:00'de Gemlik'ten ayrıldı. Gemlik'ten en son 28 Ekim gününün ilk saatlerinde Yavuz

⁵⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:145, Bn.:1, 2, T.: 16 Eylül 1940; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytın.: 18969, T.: 17 Eylül 1940.

⁵⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:33, Bn.:1, T.: 24 Eylül 1940.

⁵⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:144, Bn.:1, T.: 24 Eylül 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:144, Bn.:2, T.: 25 Eylül 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25488, T.: 27 Eylül 1940.

krvazörü demir aldı. Gemiler tatbikat sahası olarak belirlenen noktada saat 02:30 gibi toplandı. Filotilla saat 02:52-05:45 arası Yavuz ve Mecidiye kruvazörüne hücumlar yaptı. Verilen aranın ardından bu sefer filotilla Berk torpido kruvazörüne saat 07:45'den saat 10:00'a kadar hücum manevraları yaptı. Ardından saat 10:40'la saat 11:25 arası denizaltılara karşı emniyet talimleri yapıldı. Son olarak saat 13:15'de teşkilat manevralarına geçildi. Manevraların bitişini müteakip saat 13:00 ile 14:30 arası tüm gemiler Paşalimanı'na demirledi.⁵⁹⁹

Harp Filosu tarafından, 3 Kasım gününe kadar Paşalimanı'nda kalan Donanmanın Gölcük'e doğru intikalinde bir tatbikat yapması emri verildi. Bu kapsamda saat 22:00'de İhtiyat Filo başlığı Mecidiye kruvazörü ile Berk ve Peyk torpido kruvazörleri Paşalimanı'ndan ayrıldı. Saat 22:20'de ise Yavuz kruvazörüyle Zafer, Tınaz, Kocatepe ve Adatepe muhripleri demir aldı. Tatbikat sırasında Peyk torpido kruvazörü hedef gemisi oldu. Saat 24:00'de başlayan keşif manevraları ve hücum talimleri 4 Kasım günü sabahına kadar sürdü. Tatbikat bitiminde gemiler saat 14:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁰⁰

Denizaltı Filotillası Komodorluğu, Kasım ayı başında Erkin denizaltı ana gemisinin bakım için havuza girecek olmasından istifade ederek, denizaltıların gündüz ve gece torpido atışlarının icra edilmesi emrini verdi. Yapılan plan uyarınca ilk olarak, 5 Kasım günü II.İnönü denizaltısı Yarımca sahasında ve Saldıray denizaltısı da Hereke sahasında saat 14:00'de gündüz, saat 19:00'da gece torpido atışlarını gerçekleştirdi. Aynı şekilde 6 Kasım günü Sakarya denizaltısı Hereke sahasında ve Gür denizaltısı da Yarımca sahasında gündüz ve gece torpido atışlarını yaptı. 7 Kasım günü ise Dumlupınar denizaltısı, Yarımca sahasında saat 13:00'de gündüz, saat 19:00'da gece torpido atışlarını icra etti. Aynı gün ilaveten Saldıray ve Gür denizaltılarının ikinci komutanları da gündüz ve gece torpido atışlarını Hereke sahasında ve Yarımca sahasında yaptı. Tüm hücumlarda gündüz torpido atışları aykırı seyirle baş ve kıçtan birer tane ve ilaveten borda istikametinden bir tane baş hücumu şeklinde, gece atışlarında ise komutanlar serbest olarak atış yaptı. Atışlar sırasında denizaltıların sürati 10 deniz miliydi.⁶⁰¹

⁵⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1940-1, Gmn.:71, Bn.:1, 2, T.: 25 Teşrinievvel 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 27, 28 Teşrinievvel 1940; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20333, T.: 27, 28 Teşrinievvel 1940.

⁶⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:157, Bn.:1, T.: 3 Teşrinisani 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 3, 4 Teşrinisani 1940; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20333, T.: 3, 4 Teşrinisani 1940.

⁶⁰¹ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:65, Bn.:1, 1-1, T.: 3 Teşrinisani 1940; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18969, T.: 5, 6, 7 Teşrinisani 1940.

Denizaltı Filotillası Komodorluğu denizaltıların savaş kıfayetlerini korumak maksadıyla, Aralık ayında tatbikat ve dalış eğitimleri planladı. Eğitimlerde dalış sahası olarak Tütünciftlik – Kavak Burnu hattındaki mania ağlarının doğusu belirlendi. Eğitimler Pazartesi günü hariç hafta içine planlandı. Denizaltılar limandan saat 08:00 veya 10:30’da ayrıldı. Hücüm ve torpido atış talimlerinin 2-7 ve 16-21 Aralık haftalarında, ufki seyir⁶⁰² talimlerinin ise 9-14 ve 23-28 Aralık haftalarında icra edilmesi kararlaştırıldı. Eğitimlere Dumlupınar, Atılay, Saldıray, Sakarya, Gür ve II.İnönü denizaltılarının iştirak etmesi istendi. I.İnönü denizaltısı tersanede bakımdaydı.⁶⁰³ Bu plan kapsamında II.İnönü denizaltısı 3 Aralık günü saat 07:40’da dalış için Gölcük’ten hareket etti. Saat 08:15’de kule kaportası kapatıldı ve dalışa geçildi. İki su altı hücumu yapılarak saat 09:45’de su üstüne çıkıldı ve Taşın mazot dubasından yakıt alındıktan sonra saat 11:50’de Erkin ana gemisine aborda olundu. 12 Aralık günü ise ufki seyir talimi için saat 08:48’de Erkin ana gemisinden avara edildi. Saat 09:15 ile 11:10 arası dalış talimi yapıldı. 17 Aralık günü de torpido atışı icra edildi. Saat 08:50’de su iskelesinden avara eden II.İnönü denizaltısı atış sahasına gitti. Saat 10:13’de daldı ve saat 10:39’da torpido atışını yaparak saat 10:40’da satha çıktı. Saat 11:10’da torpido güverteye alındı ve saat 11:45’de Erkin ana gemisine Sakarya denizaltısının üzerine aborda olundu. 19 Aralık’ta ise su altı ve su üstü torpido atışları gerçekleştirildi. Saat 09:55’te Erkin ana gemisinden Sakarya denizaltısının bordasından avara edildi. Saat 10:50’de dalındı ve saat 11:26’da baştan 4 numaralı kovandan torpido atışı yapılarak, saat 11:28’de satha çıkıldı. Saat 12:05’de atışta kullanılan torpido şalopaya verildi. Ardından saat 12:47’de su üstü torpido atışı gerçekleştirildi. II.İnönü denizaltısı Aralık ayında son olarak, 24 Aralık günü satha acil çıkış ve dümen arıza eğitimleri yaptı. Saat 08:55’de iskeleden ayrılan II.İnönü denizaltısı, saat 09:20’de daldı ve saat 09:47’de satha acil çıkış eğitimi icra etti. Saat 10:12’de tekrar dalan denizaltı, saat 11:18’e kadar dümen arıza eğitimleri gerçekleştirdi.⁶⁰⁴

Donanmanın Aralık ayında ve 1940 yılı içindeki son faaliyeti, 30 Aralık günü Tuzla’dan Gölcük’e seyrederken yaptığı eğitim oldu. Filotilla saat 09:00’da, Yavuz kruvazörü 09:15’de ve Peyk torpido kruvazörü saat 09:30’da Tuzla’dan demir aldı. Filotilla eğitim maksadıyla, Yavuz kruvazörünün hareketinden sonra Yavuz

⁶⁰² Ufki seyir: Denizaltı gemilerinin su altı seyirlerinde geminin istenilen derinlikte seyretmesinde yardımcı olan yatay düzlemdeki dümenler ile yaptığı seyirdir. Bu dümenler geminin baş ve kıç kesiminde bodoslamalara yakın konumda olup, sancak iskele yatay düzlemde kullanılan dümen yelpazeleridir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.171.

⁶⁰³ LDGAM., Ktn.:1940-3, Gmn.:24, Bn.:1, 2, 3, T.: 12 Kanunievvel 1940.

⁶⁰⁴ LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kyt.: 18969, T.: 3, 12, 17, 19, 24 Kanunievvel 1940.

kruvazörünün önünde mayın emniyeti aldı ve bu sırada Yavuz kruvazörü de çeşitli çark manevraları yaptı. Tüm gemiler eğitim boyunca ekonomik süratle seyir yaptı. Yavuz kruvazörüyle olan eğitim bittikten sonra, filotilla gemileri kendi aralarında eğitimlere devam etti. Saat 11:00'de, Darıca önünde bulunan mania hatlarından klavuz ile ilk olarak Yavuz kruvazörü, ardından filotilla gemileri ve son olarak da Peyk torpido kruvazörü geçti. Tüm gemiler saat 16:00'da Gölcük'e demirleme işini bitirdi.⁶⁰⁵

3.2. Donanmanın 1941 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

1941 yılı başında, Donanma için bir ilk yaşandı. II.Dünya Savaşı süresince Marmara Denizi'nde tatbikat yapan gemiler, ilk kez Karadeniz'e çıktı. 3 Ocak günü başlayan ve bir hafta devam eden tatbikat boyunca; Dumlupınar denizaltısı Dz.Kur.Bnb. Fahri Korutürk komutasında, Atılay denizaltısı Dz.Bnb. Burhanettin Çandarlı komutasında, Saldıray denizaltısı Dz.Kd.Yzb. Vehbi Ziya Dümer komutasında, Gür denizaltısı Dz.Kd.Yzb. Mazlum Özer komutasında, I.İnönü denizaltısı Dz.Yzb. Nejad Anday komutasında ve II.İnönü denizaltısı Dz.Yzb. Kazım Okey komutasındaydı. Harekat, Denizaltı Filosu Komutan Vekili Kurmay Yarbay Sadık Altıncan tarafından planlandı. Tatbikatta amaç; Sinop'a kadar keşif ve müşterek eğitimler yapmaktı. Ancak bu eğitimi sadece Saldıray denizaltısı tamamlayabildi. Diğer denizaltılar, havanın çok kötü olması nedeniyle Ereğli'ye kadar gidip geri döndü. Tatbikatta, Gür denizaltısı hariç diğer 5 denizaltıda çeşitli arızalar meydana geldi. Bu durum, denizaltılara uzun sürecek bir savaş görevi verildiği takdirde, vaziyetleri hakkında Donanma Komutanlığında endişe oluşmasına sebep oldu. Konuyla ilgili olarak Donanma Komutanlığı, Denizaltı Filosu Komutanlığı ve Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü arasında, sorunların kısa sürede giderilmesi noktasında yazışmalar yapıldı.⁶⁰⁶

Arama Tarama Filotillası, Çanak ve Kavak mayın tarama gemileri için bir tatbikat planı hazırladı. Tatbikatın 20 Ocak gününde saat 13:00'de başlaması kararlaştırıldı. Verilen emirle, tespit edilen sahanın mayın aramasının yapılması ve

⁶⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1940-3, Gmn.:133, Bn.:1, T.: 27 Kanunievvel 1940; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 30 Kanunievvel 1940.

⁶⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:124, Bn.:1, 2, T.:13 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:120, Bn.:1, T.:19 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:62, Bn.:1, T.:20 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:123, Bn.:1, T.:25 Şubat 1941; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C. II, s.439; Afif Büyüktuğrul, Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.82; Hikmet Özdemir, *Fahri S. Korutürk*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2010, s.40; *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, "Fahri S. KORUTÜRK'ün Biyografisi", S. 538, (Ekim 1987), s.8.

markalama şamandıraları ile gemilerin geçebileceği güvenli bir geçit açılması istendi. Geçit 2 deniz mili, geçidin genişliği 150 metre ve aranan derinliğin 8 metre olması istendi.⁶⁰⁷

Denizaltı Filosu Komutanlığı kendisine bağlı denizaltılar ile avcıbotların Ocak ayı torpido atışlarını planladı. Buna göre atışlarda hedef gemiliğini Peyk torpido kruvazörü yapacaktı. Torpido atışları Dumlupınar, Sakarya ve Gür denizaltıları için hücum şeklinde, Saldıray ve II.İnönü denizaltıları için ise poligon şeklinde yapılacaktı. Atış günleri ve zamanları aşağıdaki gibi olacaktı⁶⁰⁸;

ATIŞ VE HAZIRLIK GÜNLERİ	ATIŞ YAPACAK DENİZALTIYAR					
	Dumlupınar	Sakarya	Saldıray	Gür	II.İnönü	Avcıbotlar
20 Ocak 1941	Fabrikada Hazırlık	Fabrikada Hazırlık	Fabrikada Hazırlık	-----	Fabrikada Hazırlık	-----
21 Ocak 1941	Su Altı Atışı (II.Komutan Tarafından)	Su Üstü Atışı (II.Komutan Tarafından)	Su Üstü Atışı (Poligon Şeklinde)	Fabrikada Hazırlık	Su Üstü Atışı (Poligon Şeklinde)	Fabrikada Hazırlık
22 Ocak 1941	-----	-----	-----	Su Üstü ve Su Altı Atışları Birer Adet (II.Komutan Tarafından)	-----	İkişer Torpido Atışı

Donanma toplu halde ilk tatbikatını, 9-11 Şubat tarihleri arasında icra etti. Tatbikat için Yavuz kruvazörü 9 Şubat günü saat 07:00'de Gölcük'ten hareket ederek, saat 14:10'da Tuzla önüne demirledi. Saat 16:00'da Zafer, Adatepe ve Tınaztepe muhripleri (Kocatepe muhribi tersanede bakımdaydı.) ile saat 17:00'de Dumlupınar, Gür, Saldıray, Atılay, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları Tuzla'da oldu. Denizaltılardan Dumlupınar, Gür ve Saldıray Yavuz kruvazörünün sancak tarafına, Atılay, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları ise Yavuz kruvazörünün iskele tarafına aborda oldu. Hedef gemisi olarak tatbikata iştirak eden Kemalreis gambotu ise zaten Tuzla'daydı. 10 Şubat günü saat 09:00 civarında Yavuz kruvazörünün iskele ve sancak taraflarına aborda vaziyette bulunan Dumlupınar, Gür, Saldıray, Atılay, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları bordalardan

⁶⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:11, Bn.:1, T.:15 Kanunisanı 1941.

⁶⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1941-11, Gmn.:78, Bn.:1, T.: Trhz..

hareket etti. Ardından saat 10:00 ile 10:50 arasında tüm gemiler demir aldı. Saat 11:25’de tatbikat başladı. Hava hedeflerine karşı atışlar, hedef gemisi Kemalreis gambotuna yapılan torpido atışları, denizaltıların su üstü gemilerine su üstü gemilerinin denizaltılara karşı yaptığı hücumlar ile saat 17:20’ye kadar tatbikat devam etti. Tatbikata Yavuz kruvazöründe katılan Harp Filosu Komutanı Vekili Tuğamiral Sait Halman, Yavuz kruvazörünün saat 18:00’de kısa süreliğine durması sonrası saat 18:15’de Adatepe muhribine geçti. Çünkü muhripler Yalova açıklarında gece torpido atışları yapacaktı. Yoluna devam eden Yavuz kruvazörü 11 Şubat gününün ilk saatlerinde saat 01:00’de Gölcük’e demirledi. Muhripler ise Adatepe muhribinde bulunan Harp Filosu Komutanı Vekili Tuğamiral Sait Halman’ın izlediği torpido atışlarını icra etti. Hedef gemisi Kemalreis gambotuna sırasıyla Adatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri gece torpido atışı yaptı. Ancak tatbikat sonrası Tuğamiral Sait Halman’ın hazırladığı sonuç raporuna göre, ne atışlar ne de yapılan muhabere başarılı oldu.⁶⁰⁹

Donanma Komutanlığı Marmara Denizinde 1-15 Mart tarihleri arasında kapsamlı bir tatbikat planladı.⁶¹⁰ Donanmanın tatbikat programı aşağıdaki gibi olacaktı⁶¹¹;

DONANMANIN TATBİKAT PROGRAMI (1-15 MART 1941)					
Hareket Noktası	Hareket Tarihi	Hareket Saati	Varış Noktası	Hareket Tarihi	Varış Saati
Gölcük	1 Mart 1941	14:00	Gemlik	1 Mart 1941	19:00
Gemlik	4 Mart 1941	09:00	Karabiga	4 Mart 1941	18:00
Karabiga	7 Mart 1941	24:00	Marmara Adası	8 Mart 1941	Sabah Saatleri
Marmara Adası	10 Mart 1941	21:00	Erdek	11 Mart 1941	Sabah Saatleri
Erdek	12 Mart 1941	21:00	Bandırma	12 Mart 1941	Öğleden Sonra
Bandırma	14 Mart 1941	23:00	Gölcük	15 Mart 1941	Öğleden Önce

⁶⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:171, Bn.:1, 1-1, T.:18 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:171, Bn.:2, T.:19 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:21, Bn.:2, 2-1, T.:3 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:21, Bn.:1, 1-1, T.:10 Mart 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 9, 10, 11 Şubat 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 9, 10, 11 Şubat 1941.

⁶¹⁰ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:141, Bn.:1, T.:27 Şubat 1941.

⁶¹¹ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:141, Bn.:2, T.:27 Şubat 1941.

Hazırlanan tatbikat programı uyarınca 1 Mart günü saat 13:28'de Yavuz kruvazörü Gölcük'ten demir aldı. Saat 13:50 civarında da Zafer, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri seyre başladı. Seyir müddetince Yavuz kruvazörü 10, filotilla 15 deniz mili sürat yaptı. Gölcük'ten hareketten sonra filotilla Yavuz kruvazörünün dümen suyunda olmak üzere İzmit Deniz Komutanlığının kılavuz vasıtasını takiben Kava mania hattını geçti. Geçitten çıktıktan sonra filotilla, Yavuz kruvazörünün sancak bordasında mesafe kestirme talimi yapmak üzere açılmaya başladı. Saat 16:30 ile saat 17:30 arası mesafe kestirme talimi yapıldı. Bu esnada savaş talimleri icra edildi. Gemilerin Bozburun ile İmralı adası arasına geldikleri saat 19:50 ile saat 20:20 arasında, gemiler arasında torpedo hücumları gerçekleştirildi. Hücumunu yapan muhrip, Yavuz kruvazörünün dümen suyuna geçti. Tatbikatın bitmesini müteakip Zafer, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri saat 22:20 civarında, Yavuz kruvazörü de saat 22:57'de Gemlik'e demirledi.⁶¹²

Gemlik'te 4 Mart gününe kadar gemiler, Karabiga'ya doğru hareket etti. Saat 08:00 civarında muhripler demir aldı. Yavuz kruvazörü ise saat 08:45'de hareket etti. Eğitimlerin ikli olarak planlı paravan eğitimi için paravanlar saat 10:05 ile saat 10:30 arası atılarak seyre devam edildi. Ardından gemiler arasında savaş talimleri başladı. Eğitimler bitirildikten sonra saat 17:50 gibi muhripler, saat 18:05'de de Yavuz kruvazörü Karabiga'ya demirledi.⁶¹³

Harp Filosu Karabiga'da 7 Mart gününe kadar kaldı. Saat 24:00 civarı muhripler Karabiga'dan ayrıldı. Yavuz kruvazörü ise 8 Mart gününün ilk saatlerinde saat 01:00'de Marmara adasına gitmek üzere hareket etti. Yavuz kruvazörünün sürati 10, filotillanın sürati ise 15 deniz miliydi. Saat 01:10'dan itibaren Zafer, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri, Yavuz kruvazörüne hücum yaptı. İlk hücum Tınaztepe muhribinden geldi. Hücum sırasında Tınaztepe muhribinin bacasından çok fazla duman çıkması dikkat çekti. İkinci hücumu Adatepe muhribi gerçekleştirdi. Bu hücumda da Tınaztepe muhribinin hücumu gibi bazı hatalar göze çarptı. Son hücum Zafer muhribi tarafından yapıldı. Hücum, Yavuz kruvazörünün pruvasından geçecekmiş gibi aykırı şekilde icra edildi. Ancak hedefe gereğinden fazla yaklaşıldığı için hücum başarısız kabul edildi.

⁶¹² LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:170, Bn.:1, T.:27 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:114, Bn.:1, T.:27 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:14, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:28 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:115, Bn.:1, T.:28 Şubat 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 1 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 1 Mart 1941.

⁶¹³ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 4 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 4 Mart 1941.

Sonrasında filotilla kendi arasında manevralar icra etti. Ardından filotilla, saat 06:30'da Marmara adasının güneyinde, gündeğusu istikametinde Yavuz kruvazörüne kısaç hücumu gerçekleştirdi. Bu sırada Yavuz kruvazörü de müdafaa manevraları yaptı. Tatbikatın bitimiyle tüm gemiler saat 07:30 sularında Marmara adasına demirledi.⁶¹⁴

Gemiler Marmara adasından 10 Mart günü ayrılarak Erdek'e hareket etti. Saat 21:00 civarında filotilla, saat 21:45'de de Yavuz kruvazörü demir aldı. Gemilerin tümü, tamamıyla karartılmıştı. Filotilla kendi arasında gece manevraları yaptıktan sonra saat 24:00'den itibaren Yavuz kruvazörüne hücumlar gerçekleştirdi. Ardından yine kendi aralarında manevralar yaptı. Sonrasında saat 05:00 itibariyle yeniden Yavuz kruvazörüne hücumlar yapıldı. Bu tatbikatın en önemli özelliği, Yavuz kruvazörü ve filotillanın birbirlerinin rota ve süratlerini bilmemeleriydi. Tatbikatta ön plana çıkanlar; Yavuz kruvazörünün filotilladan önce onları tespit etmesi, filotillanın kısaç hücumu geçerken pruvadaki toplanmasını Yavuz kruvazörüne çok yakın yapması, ışıdakların kullanılmasında yapılan hatalar, filotillanın verdiği kararlardaki sürat eksikliği ve çeşitli manevra hataları oldu. Tatbikatın bitmesini müteakip filotilla saat 07:15 civarında, Yavuz kruvazörü saat 07:35'de Erdek'e demirledi.⁶¹⁵

Erdek'te 12 Mart gününe kadar demirli kalan Zafer, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri, Berk torpido kruvazörü ile birlikte saat 09:00 civarında limandan hareket etti. Yavuz kruvazörü ise saat 09:15'de demir aldı. Tatbikattaki ilk faaliyet (Donanma Komutanlığının tatbikat programına sonradan dahil etmesi üzerine) Berk torpido kruvazörünün 09:50'de denizaltılara karşı kullanılan su bombası atışları yapması oldu. Bu sırada Yavuz kruvazörü ve filotilla çeşitli hat geçiş manevraları icra etti. Saat 11:15 ile saat 12:15 arasında Yavuz kruvazörü ve filotilla arasında mesafe kestirme ve umumi savaş talimleri yapıldı. Ardından tüm gemiler denizaltı emniyet talimleri yaptı. Saat 14:00-14:30 arasında Zafer, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri su bombası atışları gerçekleştirdi. Su bombalarından sadece Tınaztepe muhribinin attığı su bombası patlamadı, diğer su bombalarının patlama tesiri ve su üzerinde çıkardıkları kümbet

⁶¹⁴ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:2, Bn.:1, T.:5 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:15, Bn.:1, 2, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:137, Bn.:1, 2, 3, T.:5 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:5, Bn.:1, T.:11 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:171, Bn.:1, T.:11 Mart 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7327, T.: 7, 8 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 8 Mart 1941.

⁶¹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:4, Bn.:1, T.:8 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:7, Bn.:1, T.:11 Mart 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7327, T.: 10, 11 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 10, 11, Mart 1941.

oldukça etkili oldu. Tatbikatın bitmesiyle saat 15:45’de filotilla, saat 15:52’de Yavuz kruvazörü Bandırma limanına demirledi.⁶¹⁶

Donanma, 14 Mart günü Bandırma’dan Gölcük’e doğru hareket etti. Saat 21:50 civarında filotilla, saat 22:15’de ise Yavuz kruvazörü demir aldı. Seyir sırasında hiçbir manevra ve eğitim yapılmadan 15 Mart günü saat 10:25’de Yavuz kruvazörü, saat 10:45’de filotilla Gölcük’e demirledi.⁶¹⁷

Yavuz kruvazörü ve filotillanın yaptığı tatbikata katılmayan denizaltılar için Denizaltı Filotillası Komodorluğu tarafından, denizaltıların harp kıfayetlerinin yükseltilmesi maksadıyla, Mart ayı süresince icra edilecek ufki seyir talimleri, su üstü talimleri ve liman talimleri programı hazırlandı. Tatbikatların 3-8 Mart ve 10-15 Mart tarihleri arasında iki periyotta gerçekleştirilmesi planlandı. İlaveten denizaltılar, avcıbotlar, Erkin ana gemisi ve Akın römorkörü arasında telsiz muhabere talimleri yapılması emri verildi. Eğitimlere, Akın römorkörü ve limanda bulunan avcıbotların personelinin Erkin ana gemisinde katılması istendi. Eğitim zamanı olarak pazartesi hariç hafta içi günler ve 10:00 ile 11:00 saatleri arası belirlendi.⁶¹⁸

Tatbikatlar devam ederken Genelkurmay Başkanlığı ile Donanma Komutanlığı arasında, Donanmanın bahar aylarında yapılacak manevralar sırasında su üstü hedeflerine ve hava hedeflerine karşı yapacağı top atışları ile ilgili çok sayıda yazışma gerçekleşti. Bu yazışmalarda genel olarak; Atış mntıka ve günleri, atış listelerinde yapılan ekleme ve çıkarmalar ile atış yapacak gemilerin listesi ve atış miktarları üzerinde duruldu.⁶¹⁹

Filoların denetlenmesi için Donanma Komutanlığı bir denetleme programı hazırladı. Denetlemenin özü; gemilerin bakım, tutum ve savaş yeterliliği idi. Hazırlanan

⁶¹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:20, Bn.:1, 2, T.:9 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:4, Bn.:2, T.:9 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:29, Bn.:2, T.:11 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:29, Bn.:1, T.:17 Mart 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 12 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 12 Mart 1941.

⁶¹⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 14, 15 Mart 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 14, 15 Mart 1941.

⁶¹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:59, Bn.:1, T.:28 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:15, Bn.:1, T.:8 Mart 1941.

⁶¹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:25, 26, T.:11 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:1, 2, 3, T.:19 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:27, 28, T.:21 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:63, T.:25 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:29, T.:26 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:5 T.:26 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:29, T.:26 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:64, T.:27 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:6, T.:31 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:7, T.:2 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:1, 2, T.:2 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:3, T.:4 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:8, T.:7 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:30, T.:11 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:2, T.:22 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:4, 5, 6, T.:25 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-15, Gmn.:4, Bn.:7, T.:28 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:164, Bn.:1, T.:29 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:7, 8, 9, 10 T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:20, Bn.:11, T.:3 Mayıs 1941.

programa göre Denizaltı Filosu 18-25 Mart, Harp Filosu 26 Mart-1 Nisan, İhtiyat Filosu 2-7 Nisan ve Arama Tarama Filotillası 8-15 Nisan günlerinde denetlenecekti.⁶²⁰

Donanma Komutanlığı, Mayıs ayında icra edilmek üzere kapsamlı bir tatbikat planı hazırladı. Plan uyarınca, 2 Mayıs günü saat 01:00'de Arama Tarama Filotillasına bağlı Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri Gölcük'ten ayrıldı ve İzmit Körfezinde arama tarama faaliyeti yaparak körfez dışına çıktı. Saat 09:00'da ise İhtiyat Filoya bağlı Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ve Etrüsk hastane gemisi hareket etti. Arkalarından saat 10:20'de Engin römorkörü kılavuzluğunda Yavuz kruvazörü, takiben de Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri limandan ayrıldı. Filotilla limandan ayrıldıktan sonra saat 10:15 itibarıyla kendi arasında teşkilat manevraları yaptı. Bu manevraların en önemli özelliği tecrübe kazanmaları maksadıyla, manevraların gemilerin ikinci komutanları tarafından idare edilmeleri oldu. Saat 10:50 ile saat 11:30 arası Yavuz kruvazörüyle filotilla arasında mesafe ölçme talimleri icra edildi. Ardından başlayan savaş talimleri saat 15:00'e kadar devam etti. Saat 15:10 ile 16:30 arası yeniden teşkilat manevraları, sonrasında ise hava hedeflerine hakiki atışlar yapıldı. Atışların bitmesiyle birlikte Yavuz kruvazörüyle filotilla, saat 20:30 civarında Paşalimanı'na demirledi. Manevralara diğer gemilerle birlikte iştirak etmeyen Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri saat 17:30 civarında, İhtiyat Filoya bağlı Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ve Etrüsk hastane gemisi ise saat 20:00 civarında limana demirlemişti.⁶²¹

Tatbikatın devamı, Paşalimanı Gelibolu hattında yapıldı. Bu periyotta gemiler, kırmızı ve mavi kuvvetler olarak ikiye ayrıldı. Kırmızı kuvvetler Yavuz kruvazörü, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemilerinden oluşurken, mavi kuvvetler Hamidiye ve Mecidiye kruvazöründen oluşmaktaydı. Hazırlanan senaryoya göre, mavi kuvvetler Boğazdaki mania hatlarıyla, bataryaları tahrip ederek, Marmara'ya girmek üzeredir. Mavi kuvvetlerin Gelibolu Yarımadasına kuzeyden yaptığı taarruzu, kırmızı kuvvetler Şarköy, Helvatepe ve Kavakdere hattına ilerleyerek durduracaktır. Arama Tarama Filotillası ise düşman hava kuvvetlerinin Marmara Adası, Araplar Adası kanalı ile Kuyus Adası, Araplar Adası kanalına bıraktığı mıknatışlı mayınları temizleyecekti.

⁶²⁰ BDMA., Dmb., Ktn.:148, Gmn.:3859, Bn.:2, 3, T.: 13 Mart 1941.

⁶²¹ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:30, Bn.:1, T.:30 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:156, Bn.:1, 2, T.:30 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:30, Bn.:1, 2, T.:1 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:156, Bn.:3, 4, 5, T.:1 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7327, T.: 2 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25488, T.: 2 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20334, T.: 2 Mayıs 1941.

Senaryo uyarınca 7 Mayıs günü, mıknatıslı mayınları temizlemek maksadıyla saat 09:40'da Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri Paşalimanı'ndan hareket etti. Onların hemen arkasından mavi kuvvetleri temsil eden Hamidiye ve Mecidiye kruvazörü limandan ayrıldı. Limandan en son saat 10:00'da filotilla, saat 10:15'de Yavuz kruvazörü demir aldı. Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri, kırmızı filonun geçeceği güzergah üzerinde, 7 deniz mili süratle mayın tarama cihazlarıyla 150 metre genişliğinde mayınlardan temizlenmiş bir hat açtı. Bu hat üzerinde önde Yavuz kruvazörü, arkada filotilla ilerleyerek, mayın olmayan sahaya ulaştı. Saat 10:45'de tüm gemiler savaş talimlerine başladı. Saat 13:00 itibarıyla, denizaltılara karşı manevra talimleri yapıldı. Saat 13:30'da filotilla, düşmanı temsil eden mavi filoya ait Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerine torpido hücum manevraları yaparak, torpido atışlarını gerçekleştirdi. Saat 14:00'de tatbikata son verilerek, saat 15:30 civarında Yavuz kruvazörü hariç diğer gemiler Gelibolu'ya demirledi. Yavuz kruvazörü ise saat 17:50'de limana yanaştı.⁶²²

Donanma 13 Mayıs'a kadar Gelibolu'da kaldı. Aynı gün eğitim maksadıyla saat 03:40'da Yavuz kruvazörü, saat 04:00 civarında da diğer gemiler Gelibolu'dan demir aldı. Saat 05:30'dan itibaren tüm gemiler arasında teşkilat manevraları ve top atışları gerçekleştirildi. Saat 07:00 ile saat 09:15 arasında Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri arasında yedeğe alma ve yedeğe girme eğitimleri icra etti. Saat 09:30'da tüm gemiler savaş talimleri ve top atışları yaptı. Bu eğitimler saat 11:00'e kadar sürdü. Verilen aranın ardından filotilla, Yavuz kruvazörüne karşı torpido hücumu rotasına girme manevraları icra etti. İlgili manevralar Tınaztepe muhribince saat 15:47'de, Zafer muhribince saat 15:55'de ve Kocatepe muhribince saat 16:09'da gerçekleştirildi. Saat 16:10 itibarıyla talimler paydos edildi ve tüm gemiler saat 18:00 ile saat 18:45 arasında Erdek'e demirledi.⁶²³

Tatbikatın son safhası için 20 Mayıs günü saat 00:10'da, Yavuz kruvazörü hariç tatbikata katılan tüm gemiler, saat 00:25'de de Yavuz kruvazörü Erdek'ten demir aldı. Tatbikatın bu safhasının en önemli özelliği, kara bombardımanı icra edilecek olmasıydı. Saat 07:15'e kadar savaş talimleri ve çeşitli teşkilat manevraları yapıldı. Saat 07:30'dan itibaren denizaltılara karşı hücum ve müdafaa manevraları gerçekleştirildi. Saat

⁶²² LDGAM., Ktn.:1941-25, Gmn.:22, Bn.:3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, T.:6 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7327, T.: 7 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25488, T.: 7 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20334, T.: 7 Mayıs 1941.

⁶²³ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7327, T.: 13 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25488, T.: 13 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20334, T.: 13 Mayıs 1941.

08:30'da ise tüm gemiler sahil bombardımanı icra etmeye başladı. Saat 09:00'da talimler paydos edildi. Körfez geçişinin ardından saat 11:30'da Yavuz kruvazörü, saat 12:00 civarında filotilla Gölcük'e demirledi. Arama Tarama Filotillasının gelişi ise saat 15:00 civarını buldu. Gölcük'e en son demirleyen gemi, saat 16:00'da demirleyen Etrüsk hastane gemisi oldu.⁶²⁴

Su üstü gemilerinin 2-20 Mayıs tarihleri arasında icra ettiği kapsamlı tatbikatta denizaltılar yer almadı. Bu sebeple Mayıs ayı içerisinde Denizaltı Filosu Komutanlığı iki önemli faaliyet planladı. Birinci faaliyet telsiz ve işaret talimlerinin icra edilmesi oldu. Telsiz talimlerinin Pazartesi hariç hafta içi günler ve 10:00 ile 11:00 saatleri arasında yapılması istendi. İşaret talimleri ise Salı, Çarşamba ve Çarşamba geceleri icra edilecekti. Talimler gündüz 15:00 – 16:00 saatlerinde, gece 20:20 – 21:00 saatlerinde yapılacaktı. Eğitimler mors ve simafor talimleri şeklinde iki ayrı grupta gerçekleştirilecekti. Talimlere Denizaltı Filosu Komutanlığı bağlısı Dumlupınar, Sakarya, Gür, I.İnönü, II.İnönü denizaltıları, Erkin denizaltı ana gemisi ve Akın römorkörü ile Harp Filosu Komutanlığı bağlısı Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotlarının iştiraki planlandı.⁶²⁵

Denizaltı Filosu Komutanlığının planladığı ikinci önemli faaliyet, 19-20 Mayıs gecesi ve 20 Mayıs günü Dumlupınar, Sakarya, Gür, I.İnönü, II.İnönü denizaltıları ile Martı ve Denizkuşu hücumbotlarının katılımı ile bir tatbikat icrası oldu. Tüm gemilerin 19 Mayıs günü saat 14:00'de körfezden çıkması ve tatbikat sırasında harp ceridesi tutulması emri verildi. Tatbikatın ana teması, gündüz ve gece telsiz ve işaret talimleriydi. Denizaltı Filosu Komutan Vekili Kurmay Yarbay Sadık Altıncan tüm hareket boyunca II.İnönü denizaltısında bulunacaktı.⁶²⁶

Donanma açısından Haziran ayı da Mayıs ayı gibi yoğun geçti. Donanma Komutanlığı, Haziran ayında; Harp Filosu Komutanlığı, İhtiyat Filo Komutanlığı, Arama Tarama Filotillası Komutanlığı ve Denizaltı Filosu Komutanlığının katılımıyla icra edilmek üzere, kapsamlı bir tatbikat planı hazırladı. Tatbikatın ilk safhası Gölcük/Büyükçekmece hattında, denizaltıların su üstü gemilerine torpido hücumları yapması şeklinde gerçekleşti. 2 Haziran günü saat 05:00'de Dumlupınar ve Atılay denizaltıları, saat 05:15'de Sakarya denizaltısı, saat 05:30'da I.İnönü denizaltısı ve saat 05:45'de II.İnönü denizaltısı Gölcük'ten hareket etti. Bu sırada Denizaltı Filosu

⁶²⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 20 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 20 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 20 Mayıs 1941.

⁶²⁵ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:98, Bn.:1, T.:14 Mayıs 1941.

⁶²⁶ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:59, Bn.:2, T.:17 Mayıs 1941.

Komutan Vekili Kurmay Yarbay Sadık Altıncan, tatbikatı takip emek üzere I.İnönü denizaltısındaydı. Denizaltıların hareketinden sonra Harp Filosu, İhtiyat Filo ve Arama Tarama Filotillası saat 07:00'de limandan ayrıldı. Bu sırada II.İnönü denizaltısı Yarımca Hereke hattında saat 06:30'da, I.İnönü denizaltısı Hereke Kavak hattında saat 07:00'de, Sakarya denizaltısı Darıca Burunu Hersek hattında saat 07:30'da, Dumlupınar denizaltısı Yelkenkaya Pendik hattında saat 08:00'de ve Atılay denizaltısı Büyükada'nın doğusunda 08:30'da dalma ayarlarını yapmış olarak mevki alıp, gemileri beklemeye başladı. Belirtilen noktalardan Harp Filosu ve İhtiyat Filo gemileri geçerken, su üstünde bekleyen denizaltılar dalıp su üstü gemilerine 1000 veya 2500 metre mesafeden baş veya kış hücumu gerçekleştirdi. Hücumunu yapan denizaltı, Gölcük'e döndü ve tatbikatın bundan sonraki bölümlerine iştirak etmedi. Tatbikatın bitmesini müteakip Yavuz kruvazörü saat 11:50'de, muhripler saat 12:00 civarında, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri saat 13:00 civarında, Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri saat 15:30 civarında, İsareis gambotu saat 17:30'da ve Kemalreis gambotu saat 20:30'da Büyükçekmece'ye demirledi.⁶²⁷

Tatbikatın ikinci safhası 4 Haziran günü Büyükçekmece'de Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın katılımıyla icra edildi. Çatalca Müstahkem Mevki Komutanlığı ile ortaklaşa icra edilen tatbikatı Mareşal Fevzi Çakmak, Yavuz kruvazöründe takip etti. Tatbikatta yer alacak gemiler saat 08:00 civarında Büyükçekmece'den ayrıldı. Saat 07:53'te ise Yavuz kruvazörü Büyükçekmece'den demir aldı ve saat 08:35'te stop ederek, saat 08:47'de Mareşal Fevzi Çakmak'ı gemiye aldı. Saat 09:00 itibarıyla Yavuz kruvazörü ile Kocatepe muhribi Büyükçekmece Gölü'nün batısını, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri Sancaktepe batısı ile Değirmen Burnu hattını tanziren ateş altına aldı. Bu sırada düşman topçusunu temsil eden Çatalca Müstahkem Mevki Komutanlığı topçu birlikleri de hakiki ateş açmadı. Manevra süresince Yavuz kruvazörüyle filotilla 15 deniz mili, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ise 10 deniz mili sürat yaptı. İlaveten aralıklı olarak da uçaklar gemiler üzerine taarruz hücumları gerçekleştirdi. Gemiler de bu hücumlara karşı kaçınma manevraları yaptı. Saat 10:27'de savaş talimleri paydos edilerek gemiler saat 11:00 civarında Büyükçekmece'ye demirledi.⁶²⁸

⁶²⁷ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:67, Bn.:1, T.:31 Mayıs 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 2 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 2 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 2 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 2 Haziran 1941.

⁶²⁸ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:46, Bn.:1, 2, 3, T.:3 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:46, Bn.:4, 4-1, 4-2, 4-3, T.:3 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:46, Bn.:5, T.:3 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ.,

Gemilerin Büyükçekmece'ye yanaşmasından sonra, Kocatepe muhribi aldığı özel görevi yerine getirmek üzere hazırlıklara başladı. Bu görev, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Gelibolu Alçıtepe'de "Hilal Sırtı" olarak anılan mevkide bulunan ve kitabesinde "5. Kolordu Komutanı Tuğgeneral Fevzi Çakmak'ın Savaş İdare Merkezi" ifadeleri yer alan "Mareşal Fevzi Çakmak Anıtı'nın açılışını yapmak üzere Gelibolu'ya götürülmesiydi. Mareşal Fevzi Çakmak saat 15:00'de Kocatepe muhribine geldi ve gemi hareket etti. Seyir sırasında, Marmara Adası'nın kuzey istikametine gelindiğinde saat 17:30'da başlayıp yaklaşık 1 saat devam eden büyük bir fırtınaya yakalandı. Seyrine güvenle devam eden Kocatepe muhribi, saat 22:00'de Gelibolu'ya yanaştı ve Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak sahile çıktı. 7 Haziran'a kadar Gelibolu'da kalan Kocatepe muhribi saat 08:35'de hareket ederek saat 09:18'de Burgazada'ya demirledi. Saat 14:00'de buradan ayrılan gemi saat 15:00'de Nara'ya, ardından saat 16:00'da Abidos'a demirledi. Gelibolu'daki faaliyetlerini tamamlayan ve en önemlisi anıt açılışını yapmış olan Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, 8 Haziran günü saat 17:30'da Kocatepe muhribine geldi ve gemi 9 Haziran günü saat 03:00'de Abidos'tan demir aldı. Saat 07:30'da Edremit'e demirledi ve saat 09:30'da hareket edilerek saat 13:00'de Dikili'ye gelindi. Saat 14:00'de Dikili'den hareket edilerek saat 19:00'da İzmir'e demirledi.⁶²⁹

Kocatepe muhribinin aldığı özel görevi yerine getirmek üzere hareket ettiği 4 Haziran günü, tatbikata katılan diğer gemiler, Büyükçekmece'den saat 15:00 civarında hareket ederek, saat 17:45 civarında Haydarpaşa'ya demirledi. 7 Haziran gününe kadar Haydarpaşa'da demirli kalan gemiler, manevra için hazırlandı. Bu manevranın en önemli özelliği, Donanmanın su üstü gemilerinin II.Dünya Savaşı başladıktan sonra, tatbikat maksatlı ilk kez Karadeniz'e çıkacak olmasıydı.⁶³⁰ Savaş boyunca tüm faaliyetlerini Marmara Denizi'nde gerçekleştiren Donanma, büyük bir gizlilik içinde Karadeniz'e çıkıp, Karaburun mevkiine kadar giderek Çatalca Müstahkem Mevkiinin Karadeniz'den ateş himaye desteğini sağlama tatbikatı yapacaktı. Ayrıca tatbikat süresinde uçaklar tarafından denizaltı ve mayın emniyeti sağlanacaktı. Bu tatbikat için 7 Haziran günü saat 04:00'de Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri, saat 04:30'da

Kytn.: 7327, T.: 4 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 4 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 4 Haziran 1941.

⁶²⁹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 4, 5, 6, 7, 8, 9 Haziran 1941; Mareşal Fevzi Çakmak Anıtı, <http://catab.kulturturizm.gov.tr/TR,129440/maresal-fevzi-cakmak-aniti.html> (3 Mart 2018).

⁶³⁰ Savaş süresince bu çıkış haricinde tatbikat maksatlı Karadeniz'e sadece bir kez daha çıkıldı. Bu çıkış, hazırlanan program kapsamında, Demirhisar muhribinin 26, 28, 29 Temmuz ve 1 Ağustos 1944 tarihlerindeki, birbiri ardına gerçekleşen çıkışları oldu. Bkz., LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 26, 28, 29 Temmuz ve 1 Ağustos 1944.

İsareis ve Kemalreis gambotları demir aldı. Saat 09:00'a kadar Rumeli Feneri açığında arkadan gelecek gemilerin güvenli bir şekilde ilerleyebilmesi amacıyla, bulunması muhtemel mayınlardan temizlenmiş bir hat açarak bölgeyi şamandıraladı. Saat 05:00'de limandan ayrılan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri boğazdan çıktı ve bu hattan ilerleyerek Karadeniz'e açıldı. Yavuz kruvazörü ise saat 08:00'de Haydarpaşa'dan ayrıldı. Saat 09:25'de birinci mania ağlarını, saat 09:35'de ikinci mania ağlarını geçerek, saat 10:00'da boğazdan çıktı ve mayın temizlemesi yapılarak şamandıralanmış güvenli hattan geçti. Sonra iskele tarafa dönerek Zafer, Tınaztepe muhripleri ve Hamidiye, Mecidiye kruvazörleriyle birleşerek bombardıman teşkilatı alındı. Ardından sahil tetkik edilerek karaya ateş himayesi talimleri yapıldı. Saat 12:15'de Karaburun bordaladı ve dönüş yoluna geçildi. Gemiler, saat 15:25'de Rumeli Feneri'ni bordaladı ve saat 17:00 civarında Haydarpaşa'daki eski demir yerlerine demirledi. Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri ile İsareis ve Kemalreis gambotları ise daha tatbikatın başında, Harp Filosu ve İhtiyat Filo gemileri şamandıralanmış geçidi geçtikten sonra bölgedeki şamandıraları toplayıp, saat 16:00'da Büyükdere'ye demirlemişti. Harp Filosu ve İhtiyat Filo gemileri Haydarpaşa'ya demirleyince, bunlar da Haydarpaşa'ya gelerek demirledi. Böylece Donanma çok önemli bir manevrayı büyük bir gizlilik içinde gerçekleştirmiş oldu.⁶³¹

Tatbikatın son safhası, Haydarpaşa'dan Gölcük'e dönerken 9 Haziran günü icra edildi. Saat 14:00 civarında Haydarpaşa'dan demir alan gemiler, saat 14:40'dan itibaren denizaltılara karşı hücum ve müdafaa manevraları yapmaya başladı. Saat 17:10'a kadar devam eden manevraların bitişiyle gemiler saat 18:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶³²

Haziran ayında icra edilen bir diğer tatbikat da, İzmit Körfezi ve çevresindeki kara topçu bataryalarının deniz hedeflerine atış yapma kabiliyetlerinin artırılması amacıyla 9, 10 ve 11 Haziran günlerinde hakiki mermilerle atış yapmaları hususunda hazırlanan plan oldu. Plan uyarınca 9 Haziran günü Darıca römorkörü saat 06:00'da hedefi yedeğine alarak Darıca'dan hareket edecek ve hedefi Muallimler Köyü/Hersek hattına bırakacaktı. Burada hedefe 45, 26 ve 27. Bataryalar atış yapacaktı. Ardından Darıca römorkörü hedefi Eskihisar/Top Ağaçlar hattına getirecek ve burada hedefe 31. Batarya atış yapacaktı. 10 Haziran günü Darıca römorkörü saat 06:00'da hedefi yedeğine alarak Darıca'dan hareket edecek ve hedefi Eskihisar/Top Ağaçlar hattına

⁶³¹ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:42, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:6 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 7 Haziran 1941.

⁶³² LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 9 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 9 Haziran 1941.

getirecek ve burada hedefe 15, 34 ve 46. Bataryalar atış yapacaktı. 11 Haziran günü Darıca römorkörü saat 06:00'da hedefi yedeğine alarak Darıca'dan hareket edecek ve hedefi Yelkenkaya Feneri'nin 4000 metre güneybatı istikametine bırakacaktı. Burada hedefe 47, 133 ve 142. Bataryalar atış yapacaktı.⁶³³

Avcıbotların gece torpido atış tatbikatı, Haziran ayında icra edilen bir diğer faaliyet oldu. Tatbikatın 25/30 Haziran geceleri yapılması kararlaştırıldı. Tatbikat günleri hedef geminin saat 21:00'de, avcıbotların 21:30'da Gölcük'ten ayrılması planlandı. Hedef gemisi, Zeytinburnu Gonca hattında hücum yapacak avcıbotun ilk hücumunda batıdan doğuya, ikinci hücumunda doğudan batıya ve üçüncü hücumunda da batıdan doğuya doğru seyredecekti. Hücum esnasında avcıbotlar ve hedef gemi karartılacaktı. Torpido atıldığında torpidoyu atan avcıbot kırmızı veri fişegi atarak bilgi verecekti. Atışlardaki emniyet vazifesi Denizaltı Filosu Komutanlığınca sağlanacaktı.⁶³⁴

Haziran ayının son tatbikatı İstanbul'da yapıldı. Bu tatbikatın amacı, bir savaş sırasında acil olarak Avrupa yakasından Anadolu yakasına asker ve teçhizat nakletmenin denenmesiydi. Bu konu üzerinde yapılan hazırlıklar, II.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla hızlandı. Boğaz geçişi sırasında kullanılacak rampa, iskele, salapurya⁶³⁵ ve sigillerin⁶³⁶ hazırlanması ve kullanılmak üzere ambarlara konulması için uzun bir hazırlık aşaması geçirildi. Bu noktada, Deniz Nakliyatı Askeriye Komiseri Dz.Kur.Yb. Münci Ülhan ve sonradan bu görevi devralan Tuğamiral Hüsni Gökdenizer'in ciddi çalışmaları oldu. Hazırlık aşamasının tamamlanmasıyla, 30 Haziran sabahı başlayan tatbikat, 2 Temmuz sabahına kadar devam etti. Bu süre içerisinde, İstinye ve Rumelihisarı bölgesindeki askeri kuvvetler, Paşabahçe ve Anadoluhisarı sahiline çıkarıldı. Manevra sırasında, iki sahil bölgesindeki rıhtım ve iskelelerde devam eden vapur seferleri aksatılmadı.⁶³⁷

⁶³³ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:95, Bn.:1, T.: Trhz..

⁶³⁴ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:187, Bn.:1, T.:19 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytın.: 23392, T.: 25/30 Haziran 1941.

⁶³⁵ Salapurya: Taşıma kapasitesi yaklaşık olarak 30-500 ton arası olan altı düz, makinesiz yedekte çekilen şat, layter, mavna. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.s., s.215.

⁶³⁶ Sigil: Herhangi bir cismin altına bir şey sürmek için bir tarafını ya da cismin oturduğu yerden kaldırmasında ve istenilen durumda tutulmasında kullanılan, üçgen prizma şeklindeki ağaç takozlardır. Bu takozlar, gemilerin yara savunma sistemlerinde kullanılan paydaların, yerlerine oturtulup sıkıştırılması işlemlerinde kullanılır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.447.

⁶³⁷ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:93, Fhn.:1, T.:26 Temmuz 1940; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:58, Fhn.:6, T.:22 Teşrinievvel 1940; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:92, Fhn.:1, T.:3 Kanunisanı 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:58, Fhn.:4, 5, 7, 8, T.:15 Kanunisanı 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:58, Fhn.:1, 2, 3, T.:16 Kanunisanı 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:52, Fhn.:1, T.:30 Kanunisanı 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:57, Fhn.:1, T.:21 Şubat 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:56, Fhn.:1, T.:28 Şubat 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:55, Fhn.:1, T.:8 Mart 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:54, Fhn.:1, T.:12 Mart 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:53, Fhn.:1, T.:26 Mart 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:51, Fhn.:1, T.:2 Nisan 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:50, Fhn.:1, T.:8 Nisan 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:42, Fhn.:1, T.:15 Mayıs 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:41, Fhn.:1, T.:24 Mayıs 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:34, Fhn.:1, T.:28 Mayıs 1941;

Donanma açısından Temmuz ayı da oldukça yoğun aylardan biri oldu ve önemli tatbikatlar yapıldı. Bu tatbikatlardan biri, denizaltılar ile hücumbotların torpido ve hücum talimleriyle, torpido ve hava atışları için iki hafta süreyle Gölcük'ten Tuzla'ya intikalleri oldu. Bu maksatla 15 Temmuz günü saat 10:30'da; Atılay, Saldıray, Sakarya, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları, Yıldırım (Donanmaya yeni katılmıştır.)⁶³⁸ hücumbotu, yedeğinde dalgıç motoru olduğu halde Akın römorkörü ve Erkin ana gemisi Gölcük'ten demir aldı. Yıldırım hücumbotu seyir talimleri yaptıktan sonra direkt Tuzla'ya gitti. Tatbikat süresince Filotilla Komodorluğu gemilerinden Tınaztepe muhribi, 15-19 Temmuz tarihleri arasında Denizaltı Filosu Komutanlığı ile birlikte bulunarak eğitimlere katıldı. Tınaztepe muhribi 15 Temmuz günü saat 12:35'de Tuzla'ya demirledi. Eğitimlere 16 Temmuz günü saat 08:00'de başlandı ve seyir sırasında savaş yerlerinde genel talimler, denizaltı arama bulma, talim başlıklı torpido atışları, denizaltıların birbirleriyle ve Tınaztepe muhribiyle yaptıkları mesafe kestirme talimleri gerçekleştirildi. 17 Temmuz'da 16 Temmuz günü yapılan eğitimler tekrar edildi. 18 Temmuz günü sabah ve öğleden sonra daha önce yapılan eğitimler tekrar edilerek Tuzla'ya dönüldü. Bu eğitimler sırasında ön plana çıkan Tınaztepe muhribiyle II.İnönü denizaltısının birlikte yaptıkları eğitimler oldu. Ancak Tınaztepe muhribi saat 13:30'da yeniden hareket ederek dalgıç motorundan uçurulan balonlara karşı hava atışlarını yaptı. Bu atışlarda 12 cm'lik 4 topla 100 mermi, 40 mm'lik wikers topları ile 50 mermi atıldı. 20 mm'lik orligon topları ile atılması gereken 30 mermiden, çıkan arıza nedeniyle 16'sı atılabildi. Tınaztepe muhribi atışlardan sonra saat 18:00'de da Tuzla'ya demirledi. 19 Temmuz günü denizaltılarla Tınaztepe muhribi daha önce yaptığı eğitimleri tekrar etti ve saat 11:35'de Tekirdağ'a hareket etti. Denizaltılar 20 Temmuz gününden 30 Temmuz gününe kadar Tuzla'da eğitimlerine devam etti. Bu süreçte tüm denizaltılar, hedef gemiliği yapan Peyk torpido kruvazörüne su üstünden ve su altından torpido atışları yaptı. 29 Temmuz günü saat 09:00'dan itibaren ise Hayırsız Ada ve Büyükada

ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:35, Fhn.:1, T.:6 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:49, Fhn.:1, T.:9 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:45, Fhn.:1, T.:10 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:44, Fhn.:1, T.:11 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:46, Fhn.:1, T.:11 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:39, Fhn.:1, T.:16 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:37, Fhn.:1, T.:19 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:40, Fhn.:2, T.:19 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:36, Fhn.:1, T.:23 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:40, Fhn.:1, T.:24 Haziran 1941; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:33, Fhn.:1, T.:2 Temmuz 1941; Cumhuriyet, 1 Temmuz 1941, s.1.

⁶³⁸ Yıldırım hücumbotu, Türk Donanmasında görev yapan ikinci kuşak hücumbotların ilkidir ve Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilmiştir. Bora sınıfı hücumbotlardandır. Hücumbot Filotillası'nda görevlendirilmiştir. Ahşap tekne olarak yapılan bu hücumbot, İngiliz dizaynıyla inşa edilmiş olup, motorları Türkkuşu uçaklarından sökülen benzinli motorlardandır. Yıldırım hücumbotunun ilk komutanı olarak, daha sonradan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına kadar yükselecek olan, (E) Oramiral Kemal Kayacan atanmıştır. Bkz., *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi*, s.I-33, II-1; *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süreğiden Gemiler*, s.400.

arasındaki sahada balon uçurularak makineli toplar ve tüfeklerle hava atışları yapıldı. 30 Temmuz günü saat 07:00 civarında Tuzla'dan hareket eden gemiler, saat 15:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶³⁹

15 Temmuz günü denizaltılar ile hücumbotlar gibi Yavuz kruvazörü, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk torpido kruvazörü, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri de Gölcük'ten ayrılarak, kapsamlı bir tatbikat yapmak üzere Erdek'e hareket etti. Gemiler saat 10:00 civarında Gölcük'ten demir aldı. Saat 11:20 civarında ikinci mania ağlarını geçen gemiler körfezden çıktı. Saat 12:22'de Tınaztepe muhribi refakatten ayrılarak Tuzla'ya doğru ilerledi. Saat 12:50'de Peyk torpido kruvazöründen denize adam düştü eğitimi yapıldı. Yavuz kruvazörüyle Kocatepe ve Zafer muhripleri arasında saat 13:25 ile saat 15:30 arası mesafe kestirme talimleri icra edildi. Ardından muhripler, saat 16:12 ile saat 17:20 arası Yavuz kruvazörüne üçer defa torpido hücumu gerçekleştirdi. Hücum eğitimleri bitince Yavuz kruvazörü rota değiştirerek saat 21:07'de Erdek'e demirledi. Kocatepe ve Zafer muhripleri ise saat 18:10 ile 19:40 arasında, wickers ve orligon topları ile balonlara hava atışları yaptı. Atışlar tamamlanınca gemiler rota değiştirdi ve Zafer muhribi saat 23:20'de, Kocatepe muhribi saat 23:40'da Erdek'e demirledi.⁶⁴⁰

Tatbikatın ikinci safhası için gemiler, 18 Temmuz günü Erdek'ten Tekirdağ'a doğru hareket etti. Saat 08:30 civarında Erdek'ten ayrılan gemilerden, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri kendi aralarında mayın tarama eğitimleri yaptı. Yavuz kruvazörü ise 09:50'den itibaren paravan atma toplama, denizaltılara karşı manevra ve denize adam düştü eğitimleri icra etti. Ardından tatbikatın bu safhasının en önemli kısmı olan hava hedeflerine karşı balon atışlarına geçildi. Saat 14:00 civarında başlayan atışlarda öncelikle orligon toplarıyla atış yapıldı. Atışlar sırasında sürekli atış yapılmayıp, mesafe tespit edildikten sonra 3 veya 4'lü olarak bir grup mermi atıldıktan sonra, ara verilip yeniden mesafe tespiti yapılması yöntemi izlendi. Her gurup balona, önce bir orligon topu atış yaptı ve ardından ikinci topa geçildi. Eğer balon uzaklaşmışsa başka bir balon bırakılarak atışa devam edildi. Bu atışlar esnasında Yavuz kruvazörü, 8.8'lik toplarıyla cephanesizliği nedeniyle her gurup

⁶³⁹ LDGAM., Ktn.:1941-7, Gmn.:116, Bn.:1, T.:13 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:73, Bn.:1, T.:13 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:34, Bn.:1, 2, T.:19 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18970, T.: 15/30 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 25/30 Haziran 1941.

⁶⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:33, Bn.:1, T.:18 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 15 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 15 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 15 Temmuz 1941.

salvoda bir topuyla ateş etti. Mecidiye kruvazörü ise 7.62'lik toplarıyla her gurup salvoda iki topuyla birden mermi attı. Ayrıca tüm gemiler makineli tüfekleriyle de atış icra etti. Tüm atışların bitmesini müteakip gemiler rota değiştirerek saat 16:00 civarında Tekirdağ'a demirledi.⁶⁴¹

Tatbikatın üçüncü safhası Tekirdağ Gelibolu arasında 23 Temmuz günü icra edildi. Gemiler saat 08:00'de Tekirdağ'dan demir aldı. Arama Tarama Filotillası diğer gemilerden ayrı olarak eğitim yaptı. Eğitimde ön plana çıkan nokta balonlara karşı yapılan makineli tüfek atışları oldu. Çanak mayın tarama gemisi dışında, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak mayın tarama gemisinin atışlarında silahların tutukluk yapması ve kovanların ezilmesi gibi problemlerle karşılaşıldı. Tekirdağ'dan ayrılan diğer gemilerden Mecidiye kruvazörü, limandan çıkar çıkmaz Yavuz kruvazörünün dümen suyuna geçti. Saat 09:00 itibarıyla Yavuz ve Mecidiye kruvazörü ikilisi ile Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri arasında mesafe ölçme talimleri yapılmaya başlandı. Bu talim sırasında muhripler, Yavuz kruvazörüne torpido hücum manevraları gerçekleştirdi. İlaveten su altı muhabere cihazlarıyla gemiler birbirleriyle haberleşme eğitimleri de gerçekleştirdi. Saat 12:30'da mesafe tahmini, torpido hücum manevraları ile su altı haberleşme talimleri bitirildi. Bu sırada gemiler Şarköy'ün 2 mil güneyindeydi. Başta Yavuz kruvazörü, onun arkasında Mecidiye kruvazörü ve onu takiben de muhripler tek sıra halinde seyrederken, sahilin tetkik edilmesi, elde edilen bilgilerin haritalara işlenmesi ve kara hedeflerine atış için hazırlık eğitimleri yapıldı. Eğitimlerin tamamlanmasıyla Yavuz kruvazörü saat 15:00'de, diğer gemilerde saat 15:30 civarında Gelibolu'ya demirledi.⁶⁴²

Tatbikatın dördüncü safhası Gelibolu Bandırma arasında 26 Temmuz günü icra edildi. Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri saat 04:00'de Gelibolu'dan ayrıldı ve müstakil eğitimler yaparak Bandırma'ya ilerledi. Diğer gemiler saat 09:00'da demir aldı. Limandan hareketi müteakip, Mecidiye kruvazörü Yavuz kruvazörünün dümen suyunda, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer

⁶⁴¹ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:33, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7327, T.: 18 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25488, T.: 18 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20334, T.: 18 Temmuz 1941.

⁶⁴² LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:77, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, T.: 21 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:77, Bn.:2, 3, T.: 21 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:82, Bn.:4, T.: 23 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:82, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:33, Bn.:2, T.: 25 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:36, T.: 1 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:37, T.: 8 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:38, T.: 11 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:57, T.: 16 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:58, 59, T.: 21 Ağustos 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7327, T.: 23 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25488, T.: 23 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20334, T.: 23 Temmuz 1941.

muhripleri Yavuz kruvazörünün sancak bordasında 500'er metre mesafede mevki aldı. Saat 10:00'da Kazan Ağzı Deresi mıntıkasına gelindiğinde bombardıman teşkilatı alınarak, direkt ve endirekt atış himayesi talimi yapıldı. Saat 12:00'de atış talimleri bitti ve gündüz torpido atışlarına geçildi. Hedef gemisi Mecidiye kruvazörüne saat 12:13'de Tınaztepe muhribi, saat 12:15'de Kocatepe muhribi ve saat 12:22'de Zafer muhribi torpido atışı yaptı. Atışlardan sonra Tınaztepe muhribi Zafer muhribinin attığı torpidoyu alarak Bandırma'ya döndü. Yavuz kruvazörü ise saat 13:50 ile 14:21 arası paravan atma toplama, saat 14:26 ile 14:32 arası makineli tüfek atışlarını yapıp, Bandırma'ya ilerledi ve saat 16:35'de Bandırma'ya demirledi. Mecidiye kruvazörü ile Kocatepe ve Zafer muhripleri, gece torpido atışları için Mola Adası'na ilerledi ve saat 16:00 civarında demirledi. Mecidiye kruvazörü ile Kocatepe muhribi gece atışı için saat 20:00'de limandan ayrıldı ve atış sahasına ilerledi. Hedef gemisi olan Mecidiye kruvazörü atış için mevki aldıktan sonra, Kocatepe muhribi saat 21:30'da hücum seyrine başladı ve Mecidiye kruvazörüne 1500-1700 metre aralığında torpidosunu gönderdi. Kocatepe muhribi attığı torpidoyu gemiye alarak atış sahasını terk etti ve Bandırma'ya ilerledi. Ardından Zafer muhribi atış sahasına girdi. Saat 22:30'da hücum seyrine başlayan Zafer muhribi, torpido atışını Kocatepe muhribi gibi gerçekleştirdi. Tatbikatın tamamlanmasıyla Kocatepe muhribi saat 01:00'de, Zafer muhribi ve Mecidiye kruvazörü saat 02:30'da Bandırma'ya demirledi.⁶⁴³

Tatbikatın beşinci safhası Bandırma Gemlik arasında 28 Temmuz günü icra edildi. Arama Tarama Filotillası gemileri saat 06:00'da Bandırma'dan ayrıldı ve müstakil eğitimler icra edip, hava atışlarını yaparak Gemlik'e ilerledi. Harp Filosu ve İhtiyat Filo gemileri ise saat 09:00'da Bandırma'dan ayrıldı. Tatbikat süresince Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri 11 deniz mili, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri 15 deniz mili sürat yapmak üzere hazırlık yaptı. Eğitimler saat 10:05 ile saat 10:40 arası denizaltılara karşı manevra, paravan atıp toplama ve uçaklara karşı manevra eğitimleri şeklinde gerçekleşti. Saat 11:00'den itibaren muhripler Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine torpido hücumları icra etti. Saat 12:15'de eğitimler paydos edildi. Yavuz kruvazörü saat 13:15 saat 13:40 arası hava hedeflerine karşı atışlar yaptı. Atışlarda hedefler üzerindeki isabet oranının iyi seviyede olduğu görüldü. Ancak topların doldurulma hızının düşük kaldığı gözlemlendi. Atışlar sonrası Yavuz kruvazörü saat

⁶⁴³ LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:43, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:76, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, T.: 24 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:7, Bn.:1, 1-1, 2, 3, T.: 25 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 26 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 26 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 26 Temmuz 1941.

15:40'da Gemlik'e demirledi. Filotilla ise kendi arasında eğitimlere devam ettikten sonra Gemlik'e geldi.⁶⁴⁴

Tatbikatın altıncı ve son safhası Gemlik Gölcük arasında 30 Temmuz günü icra edildi. Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri saat 04:40'da Gemlik'ten ayrıldı ve müstakil eğitimler yaparak Gölcük'e ilerledi. Diğer gemiler saat 08:45 ile saat 09:00 arasında Gemlik'ten demir aldı. Dönüş yolunda işaretlerle haberleşme, mevki ve hat geçişleri ile denizaltılara karşı savunma manevraları icra edildi. Eğitimlerin bitimini müteakip gemiler, saat 18:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁴⁵

Temmuz ayı biterken yapılan son faaliyet, denizaltılar ile Erkin denizaltı ana gemisi ve Yıldırım hücumbotunun Tuzla'da torpido ve hava atışlarını icra etmesi oldu. Hazırlanan programa göre ilk atışlar 28 Temmuz günü Saldıray, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları tarafından yapıldı. Denizaltılar hedef gemisi Peyk torpido kruvazörüne, sürat ve rotasını bilmeden 2000 metre mesafeden torpido atışları yaptı. Ayrıca aynı gün Yıldırım hücumbotu da torpido atışını gerçekleştirdi. 29 Temmuz günü, tamirde olan Gür denizaltısı komutanı I.İnönü denizaltısıyla ve ilaveten II.İnönü denizaltısı, torpido atışlarını yaptı. Bununla beraber bu periyotta balonlara karşı hava atışları da yapıldı. 28 Temmuz günü saat 08:00'de Atılay denizaltısı, saat 09:00'da Sakarya denizaltısı ve saat 10:00'da Saldıray denizaltısı atışlarını gerçekleştirdi. Hava atışlarına 29 Temmuz günü devam edildi. Saat 10:00'da I.İnönü denizaltısı ve saat 11:00'de II.İnönü denizaltısı atış yaptı. Atışların son günü 30 Temmuz'du. Saat 07:00'de Tuzla'dan demir alan Erkin denizaltı ana gemisi ve Yıldırım hücumbotu, atışlarını hareket halinde icra etti. Hava atışlarının yapıldığı yer ise 28 ve 29 Temmuz günü Hayırsız Ada ve Büyükkada arasındaki saha, 30 Temmuz günü denizaltıların dalış sahası olarak belirlendi. Hava atışlarında kullanılan balonlar, Erkin denizaltı ana gemisinde bulunan hidrojen tankında dolduruldu.⁶⁴⁶

⁶⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 27 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:32, T.: 28 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:37, 39, T.: 8 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:38, T.: 11 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:57, T.: 16 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:58, T.: 21 Ağustos 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 28 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 28 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 28 Temmuz 1941.

⁶⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:83, Bn.:1, T.: 2 Ağustos 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 30 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 30 Temmuz 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 30 Temmuz 1941.

⁶⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:161, Bn.:1, 1-1, T.: 25 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:18, T.: 31 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-28, Gmn.:109, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 31 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:19, T.: 1 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:21, T.: 1 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:30, T.: 1 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:22, T.: 2 Ağustos 1941;

Ağustos ayı, başta Yavuz kruvazörü olmak üzere birçok gemi için tersanede bakımla geçti. Bakımlar sırasında gemilerin haberli ve habersiz denetlemeleri de yapıldı. Bunlardan biri Denizaltı Filo Komutanı tarafından Erkin ana gemisinde icra edildi. Filo komutanı habersiz olarak bir gece teftişi esnasında görmüş olduğu eksik ve yanlışları denizaltı komutanlarına bildirdi. Askerin yatıp kalkması, subay, astsubay ve erlerin yaşam mahallerinin temizlik, intizam ve muhafazası, demirbaş eşyaların muhafazası, gemilere giriş saatleri ile gemiye giren çıkan her türlü eşyanın kontrol ve muayenesi gibi hususlardaki tespitlerini ilettiler.⁶⁴⁷

Eylül ayında bakımları biten Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri için bir tatbikat programı hazırlandı. Muhripler 6 Eylül günü saat 10:00'da Gölcük'ten hareket etti. İlk eğitim saat 10:30'da başlayan arızalı savaş talimi oldu. Saat 11:50'da Kava mania ağları geçilene kadar eğitime devam edildi. Ardından muhripler, su altı telgrafi ile muhabere ve mesafe kestirme talimleri yaptıktan sonra, saat 13:00 civarında Tuzla'ya demirledi. Saat 14:30'da Tuzla'dan demir alan muhripler, müstakil olarak dümen bozuldu ve denize adam düştü eğitimleri yaptı. Saat 16:00'da bir araya gelen gemiler, mesafe kestirme eğitimleri icra etmeye başladı. Saat 17:30'da eğitim paydos edilerek saat 20:00'de Tuzla'ya demirledi. 8 Eylül gününe kadar Tuzla'da kalan muhripler, eğitim maksadıyla saat 11:00 civarında Tuzla'dan demir aldı. İlk eğitim, çeşitli hatlara geçiş manevraları oldu ve sonrasında saat 11:30'da savaş talimlerine başlandı. Bu esnada paravan atma, toplama ve paravanla seyir eğitimleri yapıldıktan sonra, saat 12:40'da talim paydos edilerek saat 12:50 civarında Yalova'ya demirledi. Saat 14:00'de Yalova'dan ayrılan muhripler, muhtelif şekillerde torpido hücum eğitimleri, posta çantası alma verme ve umumi role talimleri icra etti. Saat 19:45'de eğitimler paydos edilerek saat 20:25'de Yalova'ya demirledi. Saat 22:00'de gece eğitimleri için demir alan gemiler, aykırı seyirle ve beraber seyirle torpido hücumları gerçekleştirdi. 9 Eylül gününün ilk saatlerine kadar devam eden eğitimler sonrası, saat 04:20'de Yalova'ya demirledi. Eğitimlerin tamamlanması sonrası saat 08:00'de Yalova'dan hareket eden muhripler, saat 12:00'de Gölcük'e demirledi.⁶⁴⁸

LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:22, Bn.:23, 24, T.: 4 Ağustos 1941; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18970, T.: 28, 29, 30 Temmuz 1941.

⁶⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1941-1,Gmn.:140, Bn.:1, 1-1, 2, T.: 19 Ağustos 1941.

⁶⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:1, T.: 1 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 2 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:2, T.: 2 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:3, 3-1, 4, 5, T.: 4 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:6, 7, T.: 7 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:9, 9-1, 9-2, 10, T.: 9 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 6, 7, 8, 9 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 6, 7, 8, 9 Eylül 1941.

Eylül ayındaki bu ilk faaliyet sonrası muhripler için, Gölcük'te demirli buldukları noktada bakım tutum denetlemesi planlandı. Zafer muhribi 10 Eylül, Tınaztepe muhribi 11 Eylül, Kocatepe muhribi 16 Eylül ve Adatepe muhribi filotillaya katıldıktan 1 ay sonra denetlenecekti. Denetleme Filotilla Komodoru Dz.Kur.Alb. Ruhi Develioğlu tarafından yapıldı. Saat 09:00'da başlayan denetleme öğlene kadar tamamlandı.⁶⁴⁹

Denizaltı Filotillası Komodorluğu Saldıray ve II.İnönü denizaltıları için su altı hücum talim programı hazırladı. Talim sahası olarak Yarımca/Hereke hattı belirlendi. Hedef gemisi olarak Akın römorkörü seçildi ve tüm eğitimler boyunca Denizaltı Filotillası Komodoru Dz.Kur.Yb. Fahri Korutürk Akın römorköründe bulundu. 16 Eylül günü saat 07:30'da II.İnönü denizaltısı, Erkin denizaltı ana gemisinden avara etti ve saat 08:22'de daldı. II.İnönü denizaltısı birinci hücumunu Zeytinburnu/Değirmendere hattından yaptı. İkinci hücum Hereke/Karamürsel hattının doğu istikametinden gerçekleştirildi. Son hücum ise Zeytinburnu/Değirmendere hattının batı istikametinden yapıldı. Hücumlar sürat ve rota bilinmeden 600-1000 metre mesafeden baş hücumu şeklinde oldu. Saldıray denizaltısı ise 18 Eylül tarihinde aynı saat, yer, hücum şekilleri ve hedef gemisiyle torpido hücumlarını gerçekleştirdi. Saldıray denizaltısının hücumlarını gemi komutanı yerine Dz.Yzb. Gıyasettin Tüney idare etti.⁶⁵⁰

Filotilla Komodorluğu da Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhriplerinin katılacağı bir tatbikat programı hazırlandı. 18 Eylül günü saat 10:00'da muhripler Gölcük'ten demir aldı. Saat 10:23'de savaş talimi başladı. Saat 11:37'de Kava mania ağları geçildi ve saat 13:40 civarında Tuzla'ya demirlendi. Saat 14:00 civarında Tuzla'dan demir alan muhripler dümen arızası eğitimi, denize adam düştü eğitimi, duman yaparak gizlenme eğitimi ve denizaltı emniyeti eğitimi yaptıktan sonra saat 18:30 civarında Pendik'e demirledi. Saat 21:20'de Pendik'ten demir alan muhripler gece torpido hücum eğitimine başladı. Birinci hücumda Zafer muhribi hedef gemisi olurken, Kocatepe ve Tınaztepe muhripleri hücum gurubunu oluşturdu. İkinci hücumda ise Tınaztepe muhribi hedef gemisi oldu. Hücumlar sırasında hedef gemisi 7/12 deniz mili sürat yaparken, hücum gemileri 18 deniz mili sürat yaptı. Torpido hücumları sonrası muhripler, 19 Eylül günü saat 01:40'da Pendik'e demirledi. Saat 08:00'de Pendik'ten hareket eden muhripler,

⁶⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:17, Bn.:8, T.: 8 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 10 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 16 Eylül 1941.

⁶⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:85, Bn.:1, T.: 13 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18970, T.: 16 Eylül 1941.

denizaltı emniyeti eğitimi, paravan atma, toplama ve paravanla seyir eğitimleri ile posta çantası alma verme eğitimleri yaptıktan sonra, saat 12:15’de Gölcük’e demirledi.⁶⁵¹

Muhripler tatbikata 25 Eylül günü devam etti. Bu eğitimlerin en önemli özelliği, İzmit Körfezi’nin ağzında seyir yaparak, batı yönünden gelebilecek düşmana karşı karakol şeridi oluşturmak ve olası düşmanı körfeze sokmamaktı. Bu maksatla muhripler saat 10:20’de Gölcük’ten demir aldı. Ardından torpido hücum manevralarına başlandı. Tatbikat sırasında; gündüz ana kuvvetlerin muharebesinde kitle halinde aykırı seyirle hücum ve aniden karşılaşılan düşmana aykırı seyirle hücum eğitimleri yapıldı. Eğitimlerin bitmesiyle saat 13:15’de Pendik’e demirledi. Saat 15:25’de tatbikatın ana sebebi için Pendik’ten kalkan muhripler, saat 16:30’da karakol şeridi oluşturacakları noktaya ulaştı. Gemiler başlangıç mevkiilerini aldıktan sonra, ilk olarak batı rotasında 10 deniz mili süratle 15 dakika seyir yaptı ve ardından sancak taraftan geri dönerek geldikleri istikamette seyretti. Sonraki dönüşler yarım saatte bir yapıldı. Eğitimin tamamlanmasıyla muhripler, saat 18:30’da Pendik’e demirledi. 26 Eylül günü karakol şeridi oluşturulması eğitimi tekrarlandı. Eğitim için muhripler saat 06:50’de Pendik’ten demir aldı. Saat 08:00’de başlayan eğitim aynı rota, aynı sürat ve aynı zaman aralıklarıyla tekrarlandı. Saat 10:00’da eğitim tamamlandı ve torpido hücum manevralarına geçildi. Manevrada, keşif hattında ilerlerken yetişilen bir düşmana beraber seyirle uzak atış hücumu eğitimi yapıldı. Bu eğitimde hedef gemi Zafer muhribi, hücum eden gemiler Kocatepe ve Tınaztepe muhripleri oldu. Eğitimlerin tamamlanmasıyla, saat 13:15’de muhripler Gölcük’e demirledi.⁶⁵²

Ekim ayında yapılan en kapsamlı tatbikat 14 Ekim günü başladı. Tatbikatın ilk safhası, Gölcük Erdek arasında gerçekleştirildi. Tatbikatta ana çerçeve, İzmit Körfezi’nden çıkan su üstü gemilerine, denizaltıların su altı hücumları gerçekleştirmesiydi. Bu maksatla Arama Tarama Filotillası saat 00:00’da, İhtiyat Filo saat 07:00’de ve Harp Filosu saat 08:00’de limandan ayrıldı. Hücum talimlerine katılacak Saldıray, Gür, Sakarya, I.İnönü ve II.İnönü denizaltıları ise Kava/Hersek hattındaki bekleme mevkiilerindeki yerlerini almak üzere, saat 05:00 civarında demir aldı. Harp Filosu ve İhtiyat Filo bağlısı gemiler saat 08:50 civarında Kava mania

⁶⁵¹ LDGAM., Ktn.:1941-108, Gmn.:35, Bn.:2, T.: 17 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:81, Bn.:6, T.: 17 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:81, Bn.:7, T.: 18 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 18, 19 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 18, 19 Eylül 1941.

⁶⁵² LDGAM., Ktn.:1941-108, Gmn.:35, Bn.:2, T.: 17 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:78, Bn.:2, 3, 4, 5, T.: 24 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:80, Bn.:1, 1-1, 1-2, 2, 3, 4, T.: 25 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:81, Bn.:8, T.: 24 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:78, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, T.: 30 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25488, T.: 25, 26 Eylül 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 25, 26 Eylül 1941.

ağlarını geçtiği sırada, saat 08:00 civarında dalışa geçmiş olan denizaltılar torpido hücum manevralarına başladı. Hücumunu yapan denizaltı, seyir halinde diğer denizaltıların hücumlarını bitirmesini bekledi ve manevralar saat 12:20'ye kadar devam etti. Ardından denizaltılar Gölcük'e döndü. Erdek'e doğru seyir devam eden gemiler saat 14:00 gibi eğitimlere tekrar başladı. Manevra geçişleri ile Yavuz kruvazörüne muhriplerin tek ve beraber seyirle hücum talimleri icra edildi. Talimlerin bitmesini müteakip gemiler, saat 17:15 ile saat 17:45 arası Erdek'e demirledi. Bugünkü eğitimlerle ilgili Donanma Komutanlığının hazırlayıp filolara gönderdiği raporda; Denizaltıların hücumlarının iyi olduğu, sadece I. İnönü denizaltısının Yavuz ve Hamidiye kruvazörlerine yaptığı hücumların başarısız sonuçlandığı, muhriplerdeki gözcülüğün zayıf olduğu, Atılay denizaltısının telsiz çağrı adını yanlış kullandığı, denizaltılarla Arama Tarama Filotillasına bağlı gemilerin telsiz muhaberesinin iyi olmadığı, Tınaztepe muhribiyle Yavuz kruvazörünün telsiz muhaberesinin sıkıntılı geçtiği ve Arama Tarama Filotillası gemilerinin limana geç ulaştığı bilgilerine yer verildi.⁶⁵³

Tatbikatın ikinci safhası, Erdek Tekirdağ arasında gerçekleştirildi. Bu safhada Yavuz kruvazörü ile Adatepe, Tınaztepe ve Kocatepe muhriplerinin gece manevra ve hücum eğitimleri yapıldı. 18 Ekim günü muhripler saat 01:00'de, Yavuz kruvazörü saat 02:00'de limandan ayrıldı. Hat geçiş denemelerinin ardından muhripler, saat 03:15 ile saat 05:30 arası Yavuz kruvazörüne tek ve takım halinde hücum talimleri gerçekleştirdi. Eğitimlerin tamamlanmasından sonra Yavuz kruvazörü saat 07:00'de, muhripler saat 07:40 civarında Tekirdağ'a demirledi.⁶⁵⁴

Tatbikatın üçüncü safhası 21 Ekim günü, Tekirdağ Haydarpaşa arasında gerçekleştirildi. Bu safha Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri ile Adatepe, Tınaztepe ve Kocatepe muhriplerinin arasında geçti. Tatbikat senaryosu Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara'ya giren bir düşman gemisini bulup yok etmektir. Bu maksatla Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri ve muhripler, saat 02:00'de limandan ayrıldı. Keşif, hücum ve teması muhafaza eğitimleri sonrası Hamidiye kruvazörü, Yavuz kruvazörünün dümen suyunda, muhriplerde Hamidiye kruvazörünün dümen suyunda mevki alarak sahil tetkik ve sahili tanziren bombardıman eğitimleri yapıldı. Gemiler Hayırsız Ada

⁶⁵³ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:53, Bn.:2, T.: 11 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:16, Bn.:1, 1-1, T.: 16 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:16, Bn.:1, 1-1, T.: 16 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7327, T.: 14 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20334, T.: 14 Teşrinievvel 1941.

⁶⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:16, Bn.:2, T.: 20 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7327, T.: 18 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20334, T.: 18 Teşrinievvel 1941.

mevkiine geldiğinde hücumbotlar tarafından torpido hücumları gerçekleştirildi. Bu hücumlardan en etkili olanlarından biri Doğan hücumbotunun saat 09:00'da Yavuz kruvazörüne yaptığı hücum oldu. Tüm eğitimler bittikten sonra gemiler, saat 10:00 civarında Haydarpaşa'ya demirledi.⁶⁵⁵

Tatbikatın dördüncü safhası 27 Ekim günü adalar civarında muhriplerin yaptığı torpido atışları oldu. Yavuz kruvazörü ve Adatepe, Tınaztepe ve Kocatepe muhripleri saat 14:00'de Haydarpaşa'dan demir aldı. Yavuz kruvazörü torpido atışı yapmayacağı için direkt olarak Heybeliada'ya gitti ve saat 15:30'da demirledi. Bu sırada saat 14:30 civarında Doğan hücumbotu Yavuz kruvazörüne torpido hücum manevrası gerçekleştirdi. Muhripler ise torpido atışlarını yapmak üzere adaların arkasında mevki aldı. Saat 17:00 ile saat 19:00 arası muhripler, hedef gemisi olan Hızırreis gambotuna tek ve birlik halinde torpido hücumları icra ederek torpido atışlarını yaptı. Atışların tamamlanmasıyla gemiler, saat 19:50 civarında Heybeliada'ya demirledi.⁶⁵⁶

Tatbikatın son safhası 31 Ekim günü Heybeliada Gölcük arasında icra edildi. Yavuz kruvazörü, dümen suyunda Hamidiye kruvazörü olmak üzere saat 03:00'de Heybeliada'dan hareket etti. Kınalıada/Burgazada arasından geçildikten sonra saat 03:35'de hücumbotlar bu iki gemiye hücum manevraları yaptı. Bu manevraların bitmesinden sonra, saat 05:20'de Adatepe, Tınaztepe ve Kocatepe muhriplerinin hücum manevraları başladı. Bu esnada gemiler, Darıca Müstahkem Mevkiini tanziren bombalama eğitimi yaptı. Ardından, saat 00:10'da Gölcük'ten çıkarak, saat 06:20'de Dilburnu mania ağlarından geçen denizaltılar, dalmış vaziyette bekledikleri Yavuz ve Hamidiye kruvazörlerini Kava mania ağlarını geçinceye kadar su altından takip edip, kruvazörlere saat 08:40 itibariyle torpido hücumları gerçekleştirdi. Hücumunu yapan denizaltı, pruva nizamında yerini alarak Gölcük'e doğru seyre devam eden gemilere katıldı. Manevranın tamamlanmasıyla tüm gemiler, saat 10:00'da Gölcük'e demirleme işini bitirdi.⁶⁵⁷

Denizaltılar ve hücumbotlar, 26 Kasım ile 12 Aralık tarihleri arasında Heybeliada, Maltepe ve Bostancı bölgesinde eğitim yaparak, torpido atışları icra etti. Bu

⁶⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:86, Bn.:1, T.: 20 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 21 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 21 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17043, T.: 21 Teşrinievvel 1941.

⁶⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:91, Bn.:1, T.: 21 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:93, Bn.:1, T.: 25 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 27 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 27 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17043, T.: 27 Teşrinievvel 1941.

⁶⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:92, Bn.:1, T.: 28 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 31 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 31 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., İDGJ., Kytn.: 18970, T.: 31 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17043, T.: 31 Teşrinievvel 1941.

maksatla Erkin denizaltı ana gemisi, Akın römorkörü ve denizaltılar, 26 Kasım günü saat 08:15'de Gölcük'ten hareket ederek, saat 17:00'de Bostancı önüne demirledi. Hedef gemi olarak Adatepe muhribi belirlenmişti. Yapılan plan; 27-28 Kasım günleri denizaltıların seyir halindeki Adatepe muhribinden mesafe ölçme, rota ve sürat tayini ile hücum talimleri gerçekleştirmesi, 29-30 Kasım ile 1 Aralık günleri atış için hazırlık, 2-3-4-5 Aralık günleri denizaltılar ile hücumbotların birer torpido atışı, 6 Aralık günü hücumbotların ikişer atış yapması, 7-8 Aralık günleri atış için hazırlık, 9-10-11 Aralık denizaltıların torpido atışları ve 12 Aralık günü Heybeliada'dan hareket ile Gölcük'e dönüş şeklindeydi. Atış günlerinde günün ilk atışları saat 08:00'de denizaltılar tarafından yapıldı. Denizaltıların satha çıkmasından sonra hücumbotlar atışlarını gerçekleştirdi.⁶⁵⁸

Yılın son faaliyeti ise Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin 17-18 Aralık tarihlerinde yaptıkları eğitim oldu. 17 Aralık günü saat 09:00'da muhripler Gölcük'ten hareket etti. Saat 09:25'de denizaltı müdafaa manevralarına başlandı. Saat 12:50'de mesafe ölçme ve savaş talimlerine geçildi. Saat 13:15'de torpido hücum manevraları yapıldı. Saat 15:04'de talim paydos edilerek, saat 16:30'da Pendik'e demirledi. Saat 17:00'de gece eğitimleri için Pendik'ten demir alındı. Saat 18:00'den itibaren gece torpido hücum eğitimleri ve ışıkdak eğitimlerine başlandı. Eğitimin bitişiyle saat 23:30'da Pendik'e demirledi. 18 Aralık günü saat 09:00'da Pendik'ten hareket eden muhripler, aynı eğitimleri tekrar ederek Gölcük'e gitti.⁶⁵⁹

3.3. Donanmanın 1942 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

Donanmada gerçekleşen ilk tatbikat, Peyk torpido kruvazörünün Umuryeri'nde gerçekleştirdiği mayın tatbikatları oldu. Tatbikatlar 8-15-22 ve 29 Ocak günlerinde yapıldı. Tatbikatlar sırasında savaş talimleri de icra edildi.⁶⁶⁰

Ocak ayında yapılan en kapsamlı tatbikat, 21-24 Ocak tarihleri arasında icra edildi. Tatbikat için 21 Ocak günü Yavuz kruvazörü ve diğer gemiler saat 10:00'da Gölcük'ten hareket edecekti. Ancak hava muhalefeti nedeniyle hareket ertelendi. Saat

⁶⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 22 Teşrinisani 1941; LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:86, Bn.:1, T.: 22 Teşrinisani 1941; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18970, T.: 26 Teşrinisani/12 Kanunievvel 1941; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17043, T.: 26 Teşrinisani/12 Kanunievvel 1941.

⁶⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:134, Bn.:1, 1-1, 2, T.: 12 Kanunievvel 1941; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 17-18 Kanunievvel 1941.

⁶⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:23, Bn.:1, T.: Trhz.

10:30'da Adatepe ve Kocatepe muhripleri, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Çanak mayın tarama gemisi Gölcük'ten hareket etti. Yavuz kruvazörü ise saat 13:30'da limandan ayrıldı. Bu arada saat 11:15 ile 12:10 arasında Adatepe ve Kocatepe muhripleri arasında torpido hücum eğitimleri yapıldı. Sonrasında Yavuz kruvazörünün de katıldığı mesafe ölçme talimlerine geçildi. Saat 15:00'den itibaren gemiler müstakil olarak paravan atma ve toplama eğitimleri icra etti. Eğitimlerin ardından Adatepe ve Kocatepe muhripleri saat 16:30'da, Yavuz kruvazörü ise 17:50'de Heybeliada'ya demirledi.⁶⁶¹

Yapılan plan uyarınca 22/23 Ocak gecesi gerçekleştirilmesi gereken tatbikat, hava muhalefeti nedeniyle bir gün ertelendi. 24 Ocak günü saat 03:45'de Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, saat 03:50'de Adatepe ve Kocatepe muhripleri ve İtareis gambotu ile saat 04:10'da I.İnönü, II.İnönü ve Atılay denizaltıları limandan ayrıldı. Oluşturulan senaryoya göre; mavi kuvveti oluşturan Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri, Adatepe, Kocatepe muhripleri ve I.İnönü, II.İnönü, Atılay denizaltıları nakliye gemilerinden oluşan bir konvoyu korumakla görevliydi. Kırmızı kuvvete mensup Yavuz kruvazörü ise bu konvoyu imha etme görevini almıştı. Kınalıada'nın batısından geçerek açık denize çıkan gemiler, hazırlanan senaryoya göre çeşitli manevralar icra ederek aynı günün akşamı Gölcük'e demirledi.⁶⁶²

Ocak ayındaki bir diğer faaliyet Mersin İskenderiye istikametindeki muhabere mesafesinin ölçülmesi faaliyeti oldu. Deniz Müsteşarlığı Teçhizat Şubesinin emriyle, Mersin'deki telsiz istasyonunun muhabere mesafesinin tecrübesi, Mersin'den Port Said'e giden Krom gemisiyle yapıldı. Ayrıca Mersin'den İstanbul'a giden Hacışeref vapuru ve Şarköy araba vapuru arasında da telsiz istasyonunun muhabere mesafe tecrübesi icra edildi.⁶⁶³

Donanma Komutanlığı 24-27 Şubat tarihleri arasında Harp Filo, Denizaltı Filo ve İhtiyat Filo komutanlıklarının iştirak edeceği kapsamlı bir tatbikat planladı. 24 Şubat günü Saldıray, Atılay, Gür ve I.İnönü denizaltıları saat 09:30'da, Mecidiye kruvazörü saat 11:30'da, Yavuz kruvazörü ile Tınaztepe ve Adatepe muhripleri saat 13:00'de Gölcük'ten hareket etti. Birinci mania ağlarının geçilmesini müteakip muhripler Yavuz

⁶⁶¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:47, Bn.:1, T.:19 Kanunisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:105, Bn.:1, 1-1, T.:19 Kanunisani 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7328, T.: 21 Kanunisani 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20335, T.: 21 Kanunisani 1942.

⁶⁶² LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7328, T.: 23-24 Kanunisani 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20335, T.: 23-24 Kanunisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-1, Gmn.:42, Bn.:1, 2, 2-1, 3, T.:22 Kanunisani 1942.

⁶⁶³ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:132, Bn.:2, 3, T.:29 Kanunisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:132, Bn.:1, T.:2 Şubat 1942.

kruvazörünü hava hücumlarına karşı emniyete aldı. İkinci mania ağlarının bulunduğu Kava geçidinden çıktıktan sonra Yavuz kruvazörüne, su üstünden hücum botlar, su altından periskop kullanılarak denizaltılar hücum manevraları gerçekleştirdi. Bu sırada Yavuz kruvazörü de hücumlara karşı savunma manevraları yaptı. Hücumunu yapan hücum bot Gölcük'e, denizaltı ise su üstüne çıkararak Heybeliada'ya demir mevkiine gitti. Ardından tüm gemiler saat 17:30'a kadar paravan atma ve toplama eğitimi yaptı. Sonrasında muhripler uzaklaştı ve havanın kararmasıyla Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine gece torpido hücumları gerçekleştirdi. Manevranın tamamlanmasıyla gemiler Heybeliada'ya demirledi.⁶⁶⁴

Heybeliada'da 27 Şubat gününe kadar kalan gemilerden Saldıray, Atılay, Gür ve I. İnönü denizaltıları, saat 01:00'de, Gölcük'e dönüş sırasında yapılacak tatbikat için ayrıldı ve Yassıada'nın güney kısmında mevki aldı. Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ile Tınaztepe ve Adatepe muhripleri saat 04:00'de Heybeliada'dan demir aldı. Saat 04:30'da Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri paravanlarını atmış olarak seyre başladı ve denizaltılar bu gemilere torpido hücumları yaptı. Bu esnada muhripler kendi aralarında hat manevraları icra etti. Ardından Tınaztepe muhribi Yavuz kruvazörünün, Mecidiye kruvazörü de Adatepe muhribinin dümen suyuna geçti ve mesafe kestirme talimleri gerçekleştirildi. Talimlerin bitmesiyle Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri Gölcük'e doğru ilerlerken, Tınaztepe ve Adatepe muhripleri Filotilla Komodoru emrinde gündüz eğitimlerine devam etti.⁶⁶⁵

Donanma gemilerinde tatbikatların yanı sıra bir taraftan da gemi işleri, silah temizlikleri, okuma yazma kursları, yelken, kürek, yüzme eğitimleri, liman ve seyir emniyet talimleri devam etmekteydi. Bunlara ilave olarak yangın söndürme, rahne savunması ve bölmeleri kapama talimleri yapılmakta, muharebe talimi, arızalı top talimi ve umumi savaş talimleri ile simafor, işaret ve sancakları tanıma eğitimleri verilmekteydi.⁶⁶⁶

Donanmanın 15 Nisan/29 Mayıs tarihleri arasında Heybeliada'da bulunması, bu süre içerisinde de top ve torpido atışlarını yapması kararlaştırıldı. Bu maksatla; Yavuz, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Adatepe ve Kocatepe muhripleri, Hızırreis,

⁶⁶⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 24 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:57, Bn.:2, 2-1, T.:17 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:23, Bn.:1, T.:18 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-51, Gmn.:170, Bn.:10, T.:20 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:22, Bn.:1, 2, T.:20 Şubat 1942.

⁶⁶⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 27 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:57, Bn.:1, T.:25 Şubat 1942.

⁶⁶⁶ Yapılan eğitimlere örnek olarak Mecidiye kruvazörünün 1942 yılı Mart ve Nisan aylarına ait mesai raporları için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-55, Gmn.:87, Bn.:5, T.: 1 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-55, Gmn.:87, Bn.:1, 2, T.: 1 Mayıs 1942.

Kemalreis ve İtareis gambotları, Saldıray, Atılay ve I. İnönü denizaltıları, Etrüsk hastane gemisi, Erkin denizaltı ana gemisi, Peyk torpido kruvazörü ve hücumbotlar 14 Nisan günü saat 10:00'dan itibaren Gölcük'ten demir aldı. Birinci mania ağı (Değirmendere/Tütünçiftlik Maniası) geçildikten sonra muhripler guruptan ayrılarak, mesafe kestirme talimi ve teşkilat manevraları yaptı. Yavuz kruvazörü de çeşitli talimler ve paravan atma toplama eğitimleri icra etti. Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ve Peyk torpido kruvazörü de kendi aralarında birlik eğitimleri gerçekleştirdi. Eğitimlerin tamamlanmasını müteakip tüm gemiler saat 16:00 ile 18:00 arasında Heybeliada'ya demirledi.⁶⁶⁷

Filotillanın (Adatepe, Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri) torpido atış sahası Adalar arkası Pendik Yalova mıntıkasıydı. Atışlar 15/17 Nisan tarihlerinde icra edildi. 15-16 Nisan gecesi Tınaztepe ve Kocatepe muhripleri, 16 Nisan gecesi Adatepe muhribi ve 20 Nisan gecesi Zafer muhribi torpido atışlarını yaptı. Atış mesafesi 2500 metreydi. Her muhrip bir gündüz bir de gece atışı yaptı. Gündüz atışlarının ilki için saat 08:45'de başlangıç mevkileri alınırken, ikincisi için saat 09:30'da başlangıç mevkileri alındı. Gece atışlarının ilki için saat 20:45'de başlangıç mevkileri alınırken, ikinci atışın başlangıç mevkiini alma saati 21:30 oldu. Atışlar sırasında hedef gemisi Peyk torpido kruvazörü, emniyet vasıtası Doğanarslan römorkörüydü. Torpido atışlarının kritiği 24 Nisan günü saat 09:00'da Zafer muhribinin subay salonunda yapıldı.⁶⁶⁸

Gemilerin top atışları 16 Nisan ve 6-7-8-9 Mayıs günlerinde gerçekleştirildi. 16 Nisan günü Yavuz kruvazörü ve hedefi çekecek gemi Peyk torpido kruvazörü⁶⁶⁹ saat 07:00'de Heybeliada'dan demir aldı. Yavuz kruvazörü saat 09:30 ile 11:30 arasında gündüz, saat 20:30 ile 22:00 arasında ise gece atışlarını Heybeliada Büyükada arasında demirli vaziyette icra etti. 6 Mayıs günü ise Zafer, Kocatepe ve Adatepe muhripleri saat 08:30 ile 13:00 arası, Yavuz kruvazörü ise saat 14:00 ile 15:00 arası atışlarını yaptı. 7 Mayıs günü Yavuz kruvazörünün atışlarına ayrılmıştı. Yavuz kruvazörü saat 08:30'da gündüz atışlarına, saat 20:30'da da gece atışlarına başladı. 8 Mayıs günü tamamen topçu

⁶⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:229, Bn.:1, T.:18 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:112, Bn.:1, T.:30 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:18, Bn.:1, T.:4 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:12, Bn.:2, T.:7 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:57, Bn.:7, T.:8 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:134, Bn.:1, 1-1, 2, T.:8 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-55, Gmn.:86, Bn.:1, T.:12 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 14 Nisan 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 14 Nisan 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 14 Nisan 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 14 Nisan 1942.

⁶⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:112, Bn.:1, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:116, Bn.:1, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:57, Bn.:3, 3-1, 4, 5, 5-1, 6, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 15-16 Nisan 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 15-16-24 Nisan 1942.

⁶⁶⁹ Atışların yapılacağı hedefin ölçülerinin ve çiziminin gösterildiği belge için bkz., BDMA., Deniz Müsteşarlığı Bölümü (Dmb.), Ktn.:93, Gmn.:2001, Bn.:1, T.: Trhz.

kursu görenlerin atışları ile geçti. 9 Mayıs günü ise Yavuz kruvazörünün atışları vardı. Atış sırasında Kocatepe muhribi reyk görevini icra etti. Saat 07:00'de Heybeliada'dan demir alan Yavuz kruvazörü ve Kocatepe muhribi, Yavuz kruvazörünün atışları için Neandros adasının 3000 metre güneyinde mevki aldı. Saat 08:20 ve 18:48'de iki defa atış gerçekleştirildi. Atışların tamamlanmasını müteakip iki gemide saat 09:40'da Heybeliada'ya demirledi.⁶⁷⁰

Denizaltı Filosuna bağlı Dumlupınar, Sakarya, Atılay, Saldıray, Gür, I.İnönü, II.İnönü denizaltıları, Erkin denizaltı ana gemisi, hücumbotlar ve Akın römorkörü 14-15-16 Mayıs günlerinde su üstü hedeflerine, 27 Mayıs günü ise hava hedefi olarak balonlara karşı harp ve talim cephaneleri ile top atışlarını yaptı. Su üstü atışlarında hedef gemisi Peyk torpido kruvazörüydü.⁶⁷¹

Arama Tarama Filotillasına bağlı Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotları 18 Mayıs günü top atışlarını gerçekleştirdi. Hedef gemisi olan Genç römorkörü⁶⁷² saat 06:30'da Heybeliada'dan demir aldı. Gambotlar ise saat 07:30'da limandan ayrıldı ve saat 08:30'da atış başlangıç mevkiini aldı. Genç römorkörünün 4 deniz mili süratle çektiği hareketli hedefe her gemi 3 atış yaptı. Atışlarını öğlene kadar tamamlayan Hızırreis ve Kemalreis gambotları saat 13:00'de, öğleden sonra tamamlayan İtareis gambotu ise saat 17:00'de Heybeliada'ya demirledi. Limana en son saat 18:00'de Genç römorkörü döndü.⁶⁷³

Harp Filonun hava hedeflerine olan atışlarının 21-22 Mayıs günlerinde balonlara karşı yapılması planlandı. Atışlarda emniyet botu olarak Doğan hücumbotu görevlendirildi. 21 Mayıs günü Yavuz kruvazörü atış için saat 08:00'de Heybeliada'dan

⁶⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:168, Bn.:1, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:175, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:218, Bn.:1, T.:26 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:18, Bn.:1, T.:4 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:12, Bn.:2, T.:7 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 3, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1942-55, Gmn.:94, Bn.:1, T.:2 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 16 Nisan/6-7-8-9 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 6-7-8-9 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 6-7-8-9 Mayıs 1942.

⁶⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:31, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 14-15-16-27 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 14-15-16-27 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 14-15-16-27 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:11, Bn.:1, 2, 3, T.:8 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:188, Bn.:1, 2, 3, T.:8 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:75, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1942-55, Gmn.:94, Bn.:1, T.:2 Haziran 1942.

⁶⁷² Genç römorkörü: Kurtarma gemisi ve römorkör olarak yapıldı. 329 ton ağırlığa sahipti. Uzunluğu: 43 metre, genişliği: 7,3 metre, su kesimi: 3,9 metreydi. 1920 tarihinde Fransız Donanmasında "Rouge Gorge" ismiyle görev yaptı. 1923 tarihinde adı "Colibri" olarak değiştirildi. 1925 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi kadrosuna girdi. Sonrasında su gemisine dönüştürüldü ve "Miralay Nazım Bey" adını aldı. 1936 yılında hizmet dışı bırakılarak satışa çıkartılınca Ali ve Ziya Beyler tarafından alındı ve adı "Genç" olarak değiştirildi. 1955 tarihinde Hüseyin Kalkavan'a satıldı. Son sahibi olarak Refik Ali Can gözüktüyordu. 1980'de sökülmeğe üzere satıldı. Bkz., Eser Tutel, a.g.e., s.173.

⁶⁷³ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:11, Bn.:1, 3, T.:15 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 18 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 18 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 18 Mayıs 1942.

ayrıldı. Atışlarını tamamlayarak saat 14:00'de Heybeliada'ya demirledi. 22 Mayıs günü ise muhripler saat 09:00'da Heybeliada'dan demir aldı. Saat 10:00 ile 11:30 arası atışlar tamamlandı ve muhripler saat 12:00 gibi atış sahasından ayrılarak 12:30'da Heybeliada'ya demirledi.⁶⁷⁴ 21-22 Mayıs günlerinde Harp Filonun yaptığı atışlar, atışlarda kullanılan toplar, hücum sayıları ve kullanılan cephaneye miktarları şöyleydi⁶⁷⁵;

Tarih	Gemi Adı	Atış Yapan Top	Top Adedi	Bir Hücumda Salvo Adedi	Hücum Adedi	Cephane	Sarf Edilen Toplam Cephane
21 Mayıs	Yavuz Kruvazörü	8.8 cm'lik	2 Top	8	6	Harp	96
21 Mayıs	Yavuz Kruvazörü	40-37 mm'lik	4 Top Her Namluya 6 Şerit	3x15'li Şerit	2	Harp	720
21 Mayıs	Yavuz Kruvazörü	20/71 mm'lik	3 Top Her Namluya 6 Şarjör	3x15'li Şarjör	2	Harp	270
22 Mayıs	Tüm Muhripler	40-37 mm'lik	2 Top Her Namluya 6 Şerit	2x15'li Şerit	2	Harp	180
22 Mayıs	Tüm Muhripler	20/71 mm'lik	2 Top Her Namluya 6 Şarjör	2x15'li Şarjör	2	Harp	180

Donanmanın Heybeliada'daki faaliyetleri tamamlandıktan sonra, eğitim ve tatbikat maksadıyla 1 Haziran günü buradan hareket ederek Erdek, Tekirdağ, Gemlik limanlarına uğrayıp, 9 Haziran günü Gölcük'te olacak şekilde kapsamlı bir gezi yapması planlandı.⁶⁷⁶ Bu maksatla Yavuz, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Kocatepe, Tınaztepe, Zafer, Adatepe muhripleri, Peyk torpido kruvazörü, Hızırreis, Kemalreis, İtareis gambotları, Şimşek, Martı, Doğan hücumbotları, Etrüsk hastane gemisi, Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri ile denizaltılar 1 Haziran tarihinde saat 07:00 ile 10:00 arasında Heybeliada'dan demir aldı. Seyir sırasında teşkilat manevraları, hücum

⁶⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:18, Bn.:1, T.:4 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 3, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 21-22 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 21-22 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 21-22 Mayıs 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 21-22 Mayıs 1942.

⁶⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:75, Bn.:1, T.: Trhz; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1943.

⁶⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:133, Bn.:1, T.:1 Haziran 1942.

manevraları, denizaltı arama faaliyetleri, uçaklara karşı alarm durumunda yapılacak işlerin eğitimleri ve duman yaparak gizlenme eğitimleri icra edildi. Eğitimlerin bitmesiyle tüm gemiler saat 19:00 ile 22:00 arasında Erdek'e demirledi.⁶⁷⁷

Erdek liman ziyaretinin tamamlanmasıyla tüm gemiler, 3 Haziran günü saat 05:00 ile 08:00 arası limandan ayrıldı. İlk eğitim Yavuz kruvazörünün muhripler tarafından denizaltı hücumlarına karşı korunması eğitimi oldu. Saat 09:10 ile saat 11:15 arası devam eden eğitimin ardından Yavuz kruvazörüyle muhripler arasında hücum manevraları yapıldı. Saat 11:30'da muhriplerin Yavuz kruvazörüne karşı mevki almaları sonrası saat 12:05 itibariyle hücumlar yapıldı. Muhriplerin duman cihazlarını devreye almalarının ardından torpido atışları yapıldı. Eğitimlerin bitmesiyle tüm gemiler saat 14:00 civarında Tekirdağ'a demirledi.⁶⁷⁸

Donanma, Tekirdağ liman faaliyetlerini bitirdikten sonra 5 Haziran günü, saat 18:00'de gambotlar ve yardımcı gemiler, saat 20:30'da denizaltılar, saat 21:30'da muhripler, saat 22:30'da İhtiyat Filo ve saat 24:00'de Yavuz kruvazörü olmak üzere Tekirdağ'dan ayrıldı. Bu intikalde amaç gece eğitimleriydi. Seyir sırasında teşkilat manevraları ve diğer eğitimlerin yanı sıra, özellikle gece torpido hücum manevralarının başarıyla icrası üzerinde duruldu. Bu maksatla hedef gemi olarak seçilen Mecidiye kruvazörüne torpido hücumları gerçekleştirildi. Eğitimlerin bitmesiyle tüm gemiler, 6 Haziran günü saat 08:30 ile saat 12:00 arası Gemlik'e demirledi.⁶⁷⁹

Gemlik limanında demirli Donanma ile Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı uçaklar arasında, 8 Haziran günü saat 17:30 ile 18:00 arasında ortak bir tatbikat icra edildi. Tatbikat müddetince gözlemci olarak hava generallerinden oluşan bir heyet Yavuz kruvazöründe yer aldı. Tatbikat, toplam 5 deniz uçağının körfezdeki Donanmaya pike hücumları yapması şeklinde gerçekleşti. Uçakların hücumları sırasında, gemiler de uçaklara karşı savunma tedbirleri aldı. Uçakların yüksek irtifadan ve güneşi arkalarına alarak yaptıkları hücumlar, genel itibariyle başarılı oldu. Ancak hücumların genel olarak Yavuz kruvazörü üzerinde toplanması, hem hücum eden uçakların havada çarpışma

⁶⁷⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 1 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 1 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 1 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 1 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 1 Haziran 1942.

⁶⁷⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 3 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 3 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 3 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 3 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 3 Haziran 1942.

⁶⁷⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 5-6 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 5-6 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 5-6 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 5-6 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 5-6 Haziran 1942.

riskini artırdı hem de büyük hedef haline gelmelerini sağlayarak gemiler tarafından düşürülmeleri ihtimalini yükseltti.⁶⁸⁰

Gemlik'teki faaliyetler tamamlandıca gemiler 9 Haziran günü saat 08:00'de limandan Gölcük'e doğru hareket etti. Bu seyirde yapılan en önemli eğitim, seyir sırasında Yavuz kruvazörüne uçakların hücumlar gerçekleştirmesiydi. Bu hücumlar 12:35 ile 13:00 saatleri arasında, 6 adet torpido uçağı ve 6 adet bombardıman uçağı tarafından yapıldı. Hücumlar sırasında hava general heyeti Yavuz kruvazöründe bulundu. Hücumların tamamlanmasından sonra hava generalleri, Yavuz kruvazörüne saat 14:15'de yaşanan Zafer muhribince alınarak Haydarpaşa'ya götürüldü. Zafer muhribi Haydarpaşa'ya saat 15:15'de yanaştı. Diğer gemiler ise Gölcük'e saat 16:00 ile 17:00 arasında demirledi.⁶⁸¹

Harp Filosu Komutanlığına bağlı muhripler 7 Temmuz günü tatbikat icra etti. Sabah saat 08:00'de Gölcük'ten demir alan Kocatepe, Tınaztepe, Zafer ve Adatepe muhripleri, saat 08:15'de teşkilat talimlerine başladı. Saat 09:00'a kadar devam eden eğitimler, her muhribin "Denize Adam Düştü" eğitimi ile devam etti. Saat 10:15 ile 10:30 arası Zafer muhribi ile Adatepe muhribi ve Kocatepe muhribi ile Tınaztepe muhribi arasında posta çantası alma verme eğitimleri gerçekleştirildi. Eğitimlerin tamamlanmasıyla muhripler saat 11:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁸²

Donanma Komutanlığı, seyir kursu subaylarının öğrendiklerini tatbiki olarak uygulamaları maksadıyla, Mecidiye kruvazörüyle 15-24 Ağustos tarihleri arasında eğitim seyri yapılması emrini verdi. Uygulamalı eğitim 16 Ağustos Gölcük/Gelibolu, 19 Ağustos Gelibolu/Bandırma, 21 Ağustos Bandırma/Çanakkale ve 24 Ağustos Çanakkale/Erdek güzergahları arasında başarıyla icra edildi.⁶⁸³

Donanmaya yeni katılan Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin özellikle torpido hücum manevraları yapabilmesi için 1 ve 8 Eylül günlerinde tatbikat yapılması kararlaştırıldı. Bu maksatla Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri ile Adatepe, Kocatepe ve Zafer muhripleri 1 Eylül günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket etti. İlk olarak teşkilat manevraları yapıldı. Saat 10:00'da her muhrip denize adam düştü eğitimleri icra

⁶⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:10, Bn.:1, 2, T.:17 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 8 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 8 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 8 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 8 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 8 Haziran 1942.

⁶⁸¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 9 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 9 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 9 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17044, T.: 9 Haziran 1942; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33981, T.: 9 Haziran 1942.

⁶⁸² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 7 Temmuz 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 7 Temmuz 1942.

⁶⁸³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.477.

etti. Saat 10:30'da gemiler dümen bozuldu eğitimleri gerçekleştirdi. Saat 11:15'de torpido hücum manevralarına geçildi. İlk olarak Zafer muhribi Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerine torpido hücumları yaptı. Ardından sırasıyla Kocatepe muhribi Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerine, sonra Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri Adatepe ve Kocatepe muhriplerine hücum icra etti. Tatbikatın tamamlanmasıyla tüm gemiler saat 15:15 ile 15:30 arasında Gölcük'e demirledi. 8 Eylül günü ise aynı gemiler yine saat 09:00'da demir aldı. Değirmendere mania ağının geçilmesiyle teşkilat eğitimleri başladı. Kava mania ağının geçilmesinden sonra da devam eden teşkilat eğitimleri, saat 13:00'de muhriplerin torpido hücumlarının başlamasıyla sona erdi. Saat 15:00'e kadar süren hücum eğitimlerinin bitmesiyle gemiler, saat 16:00 civarında Kava mania ağını, saat 17:00 civarında Değirmendere mania ağını geçerek, saat 17:15 ile 17:30 arasında Gölcük'e demirledi.⁶⁸⁴

Donanmanın 1942 yılı içindeki en kapsamlı tatbikatı, 15-30 Eylül tarihlerinde Gölcük'ten hareketle Gemlik, Silivri, Tekirdağ ve Erdek limanlarına uğranılıp Gölcük'e dönülmesi şeklinde planlandı. Bu tatbikatta Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ile Zafer, Adatepe, Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri yer aldı. Gemiler saat 09:30 civarında Gölcük'ten demir aldı. Saat 09:45'de Değirmendere mania ağları geçildikten sonra teşkilat manevraları yapıldı. Saat 10:50'de Kava mania ağları geçilince paravan talimlerine geçildi. Saat 12:30'da hücum talimleri icra edildi. Gemiler saat 13:30'da Tuzla açıklarındayken denizaltı emniyeti ve torpido hücum eğitimleri yaptı.⁶⁸⁵

Tatbikatın ikinci safhası gece eğitimlerinden oluşuyordu. 19 Eylül günü saat 01:00'de Gemlik'ten demir alan gemiler, öncelikle teşkilat manevraları ve keşif şeridi eğitimleri yaptı. Ardından saat 04:00'den itibaren, hedef gemisi olarak belirlenen Mecidiye kruvazörüne torpido atışlarına geçildi. Saat 06:00'ya kadar süren torpido atışlarından sonra muhripler, Yavuz kruvazörüne torpido hücumları yapmaya başladı. Saat 07:10'da tamamlanan eğitimlerden sonra gemiler, Silivri'ye doğru ilerledi. Saat 08:00 ile 09:20 arasında tüm gemiler Silivri'ye demirledi.⁶⁸⁶

⁶⁸⁴ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 1 ve 8 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 1 ve 8 Eylül 1942.

⁶⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:70, Bn.:1, T.:24 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 15 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 15 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 15 Eylül 1942. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Berk ve Peyk torpido kruvazörlerinin bağlı olduğu İhtiyat Filo Komutanlığı Kurmay Başkanlığı görevine, 1942 yılı Temmuz ayında katılan Dz.Kur.Alb. Afif Büyüktuğrul'un, İhtiyat Filoya bağlı gemilerin farklı bölgelerde görevli olmaları nedeniyle ortak bir tatbikat/egitim yapmalarının zorluğuna ilişkin yazısı hakkında bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C. II, s.474.

⁶⁸⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 19 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 19 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 19 Eylül 1942.

Gemiler 22 Eylül günü tatbikatın diğer safhası için saat 09:15'de Silivri'den demir alarak Tekirdağ'a doğru yola çıktı. Bu safhada, karacı generalleri Gelibolu'ya götürecek Zafer muhribi yer almadı. Zafer muhribi demir aldıktan sonra Gelibolu'ya doğru seyre başladı. Diğer gemiler hareketten hemen sonra zikzak seyre başladı. Aralıklarla ve zaman zaman yüksek süratte olmak üzere zikzak seyir talimi saat 15:00'e kadar devam etti. Zikzak seyir sırasında, keşif şeridi ve teşkilat eğitimleri de icra edildi. Tatbikatın bitmesiyle gemiler, saat 15:10 ile 16:30 arasında Tekirdağ'a demirledi.⁶⁸⁷

Tatbikatın dördüncü safhası yine gece eğitimi olarak planlandı. Gemiler, 26 Eylül günü saat 02:00'de Tekirdağ'dan Erdek'e doğru gitmek üzere demir aldı. Önceden kararlaştırılan mevkie gelindiğinde saat 04:00 civarında muhripler tek tek Yavuz kruvazörüne torpido hücumları gerçekleştirdi. Saat 06:00'da ise muhripler bu sefer toplu halde Yavuz kruvazörüne hücum etti. Bu hücumlar saat 07:40'a kadar sürdü. Ardından paravan atma toplama eğitimleri yapıldı. Tatbikatın bitişiyle tüm gemiler saat 09:15 ile 09:40 arasında Erdek'e demirledi.⁶⁸⁸ Erdek'te planlı bir diğer tatbikat 28 Eylül günü yapıldı. Bu eğitim uçakların limanda demirli Donanmaya hücum manevraları yapmasıydı. Aynı gün Zafer muhribi de Gelibolu'daki görevini bitirerek saat 13:00'de Erdek'e demirlemişti. İlk hücum, Zafer muhribi gelmeden önce saat 11:00'de yapıldı. Uçaklar saat 11:00 ile 12:00 arasında limandaki gemilere hücum etti. Diğer hücum ise saat 15:00 ile 16:00 arasında gerçekleşti. Son hücumun gece hücumu şeklinde olması planlanmıştı. Saat 22:45'de başlayan hücum, saat 23:25'e kadar devam etti.⁶⁸⁹

Erdek'ten 29 Eylül günü saat 16:15 ile 16:30 arasında demir alan gemiler, tatbikatın beşinci ve son safhası için Gölcük'e yol verdi. Bu safhanın en önemli özelliği seyir halindeki Donanmaya uçakların hücum manevraları gerçekleştirmesi oldu. Bu eğitim saat 16:50 ile 18:40 arasında devam etti. Saat 19:00 itibariyle Yavuz kruvazörüne muhriplerin torpido hücumları başladı. Kocatepe muhribi ilk hücumu yapan gemi oldu. Saat 19:21'de aykırı seyirle iskele taraftan iki torpido atışı gerçekleştirdi. Saat 19:47'de de Kocatepe muhribi, beraber seyirle iki torpido attı. Sonrasında Mecidiye kruvazörü ve Sultanhisar muhribiyle birlikte tatbikat sahasından ayrılarak Bandırma'ya doğru ilerledi ve saat 21:40'da Bandırma'ya demirlendi. Diğer gemiler tatbikata devam etti ve Yavuz

⁶⁸⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7328, T.: 22 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20335, T.: 22 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25489, T.: 22 Eylül 1942.

⁶⁸⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7328, T.: 62 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20335, T.: 26 Eylül 1942.

⁶⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:66, Bn.:3, 4, T.:28 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7328, T.: 28 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20335, T.: 28 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25489, T.: 28 Eylül 1942.

kruvazörüne beraber, tek ve aykırı olmak üzere defalarca torpido hücumları icra etti. Bu hücumlar 30 Eylül gününün ilk saatlerine kadar sürdü ve saat 01:00'de tatbikat paydos edildi. Sonrasında gemiler, Gölcük'e doğru ilerlemeye başladı ve saat 09:45 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁹⁰

Bandırma'ya intikal eden Kocatepe ve Sultanhisar muhripleriyle Mecidiye kruvazörü, Donanma Komutanlığının emrine istinaden 1-10 Ekim tarihlerinde, uçaklara karşı hava savunma kursu atışları maksadıyla, hava hedefi (manş) çeken uçaklara karşı atışlar icra etti. 1 Ekim günü Kocatepe muhribi ve Mecidiye kruvazörü saat 08:30 ile 16:00 arası, 6 Ekim günü Mecidiye kruvazörü saat 12:00 ile 16:00 arası, 7 Ekim günü Sultanhisar muhribi ve Mecidiye kruvazörü saat 12:00 ile 19:45 arası, 8 Ekim günü Sultanhisar ve Kocatepe muhripleriyle Mecidiye kruvazörü saat 10:20 ile 18:05 arası, 9 Ekim günü Kocatepe muhribi ve Mecidiye kruvazörü saat 11:30 ile 18:00 arası ve 10 Ekim günü Sultanhisar ve Kocatepe muhripleri saat 11:15 ile 13:55 arası manş çeken uçaklara karşı atışlarını gerçekleştirdi. Atışlar sonrası Donanma Komutanlığına gönderilen raporda; atışların oldukça başarılı geçtiği, elle çizilerek kullanılan atış cetvellerinin matbu olarak hazırlanması gerektiği ve manş çeken uçaklarda telsiz bulunmadığı için irtibat sağlanamamasının önemli bir sorun olduğu bildirildi.⁶⁹¹

Harp Filosu Komutanlığı, 3 Kasım günü Gölcük'ten Yalova Deveboynu Burnu'na intikal sırasında, Zafer, Adatepe, Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhriplerinin katılacağı bir tatbikat planladı. Tatbikat için muhripler saat 09:00 civarında Gölcük'ten demir aldı. Saat 12:20 civarında Deveboynu Burnu'na demirleyen gemiler tatbikat için 13:30'da hareket etti. Saat 14:15'de muhripler arasında mesafe kestirme talimi başladı. Saat 15:15'e kadar devam eden eğitim, bu saatte yerini sürat kestirme talimine bıraktı. Saat 16:20'den itibaren ise hücum manevralarına geçildi. Hedef gemiliği yapan Kocatepe muhribine sırasıyla; Demirhisar, Sultanhisar, Adatepe ve Zafer muhripleri hücum etti. Saat 17:00'de tamamlanan tatbikat sonrası tüm gemiler, saat 17:45 civarında Deveboynu Burnu'nun kuzeyine demirledi. Geceyi buradan geçiren gemiler 4 Kasım günü sabahı Gölcük'e doğru hareket etti.⁶⁹²

⁶⁹⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 29-30 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 29-30 Eylül 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 29-30 Eylül 1942. Bahsi geçen tatbikatın günü ve ayı, Afif Büyüktuğrul'un eserinde hatalı bir şekilde 26 Ağustos olarak verilmiştir. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Strasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.477,478.

⁶⁹¹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 1, 6, 7, 8, 9 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:65, Bn.:1, T.:9 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:65, Bn.:2, T.:11 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:66, Bn.:4, T.:11 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:81, Bn.:1, T.:11 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:66, Bn.:2, T.:21 Teşrinievvel 1942.

⁶⁹² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 3-4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 3-4 Teşrinisani 1942.

Harp Filosu Komutanlığının Kasım ayında planladığı diğer tatbikat, 12-13 Kasım günlerinde Gölcük'ten Tuzla'ya intikal sırasında, Yavuz ve Mecidiye kruvazörü, Zafer, Adatepe, Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri ile hücum botlarının katılacağı tatbikat oldu. Tatbikat için muhripler saat 07:00'de, Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri saat 07:30'da Gölcük'ten demir aldı. Ancak Zafer muhribi kalkar kalkmaz arıza yaptığı için 07:10'da açığa demirlemek zorunda kaldı. Diğer gemiler saat 08:30'da Kava mania ağını geçtikten sonra paravan atma toplama ve paravanla seyir eğitimleri yaptı. Saat 10:00'da denize adam düştü eğitimleri icra edildi. Saat 11:10'da teşkilat manevraları başladı. Bu eğitimler yapılırken saat 10:25'te arızasını gideren Zafer muhribi, saat 12:30'da eğitimlere katıldı. Saat 13:00 ile 15:00 arasında muhripler, Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine torpido hücumları gerçekleştirdi. Saat 15:00 ile 16:30 arası ise mesafe kestirme talimleri icra edildi. Saat 17:00 gibi tüm gemiler Tuzla'ya demirledi. Yapılan plan uyarınca, limanda demirli gemilere hücum botlar gece hücum eğitimi gerçekleştirilecekti. Bu maksatla hücum botlar saat 20:30 ile 21:30 arasında Tuzla'da demirli Donanmaya hücum yaptı.⁶⁹³

Tatbikatın ikinci safhası 13 Kasım günü Tuzla'dan Gölcük'e dönerken icra edildi. Gemiler saat 02:00'de Tuzla'dan demir aldı. Saat 03:00'de gece keşif şeridi eğitimi başladı. Saat 05:00'e kadar süren eğitim sonrası muhriplerin, Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine torpido hücum manevralarına geçildi. Saat 08:30'a kadar süren hücumların ardından kısa bir süre ara verildi. Saat 10:00'da paravan atma toplama ve paravanla seyir eğitimleri başladı. Saat 11:00'de paravanlar toplanmasıyla, Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerini denizaltı saldırılarına karşı koruma eğitimi başladı. Saat 12:00'de tatbikat paydos edildi. Gemiler saat 12:55 civarında Kava mania hattını, saat 14:10 civarında Değirmendere mania hattını geçerek saat 14:50 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁹⁴

Kasım ayında icra edilen bir diğer tatbikat ise II.Denizaltı Filotillası Komodorluğuna bağlı Muratreis, Oruçreis, I.İnönü ve II.İnönü denizaltılarının, torpido atışlarını yapmaları maksadıyla, Gölcük'ten hareket etmeleri ve 14-23 Kasım tarihleri arasında Bostancı'da bulunmaları oldu. Bu maksatla 14 Kasım günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket eden denizaltılar, seyir sırasında; simafor, sancak, pırıldak, ışıldak, su altı cihazlarıyla haberleşme, puruva hattı, esas nizam, nizamlarda yer değiştirme,

⁶⁹³ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 12 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 12 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 12 Teşrinisani 1942.

⁶⁹⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 13 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 13 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 13 Teşrinisani 1942.

nizamda çark, denize adam düştü ve siste hareket tarzı eğitimleri icra ederek saat 14:00'de Bostancı'ya demirledi. Bu seyir sırasında Berk torpido kruvazöründe bulunan Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, denizaltıların seyir sırasında yaptığı eğitimlere nezaret etti ve saat 14:30'da Berk torpido kruvazörüyle Bostancı'ya yanaştı.⁶⁹⁵

Hazırlanan plan uyarınca atışlar 16 ve 18 Kasım günlerinde yapılacaktı. Atış sahası İmralı adası, Büyükçekmece, Bozburun ve Prens adaları arasındaki sahaydı. Hedef gemi Berk torpido kruvazörü, emniyet vasıtaları Akın ve Doğanarslan römorkörleriyle Dalgıç motoruydu. Atılan torpidoların denizden alınması işi Doğanarslan römorköründeydi. Doğanarslan römorkörü, atıştan sonra denizden aldığı torpidoları Akın römorkörüne verecekti. İlk atış günü olan 16 Kasım günü II. İnönü ve Muratreis denizaltıları atış yaptı. Atışlar için denizaltılar saat 07:30'da, hedef gemisi Berk torpido kruvazörü saat 09:00'da Bostancı'dan hareket etti. Saat 09:30'da başlayan atışlarda, her gemi 2 torpido atışı yaptı ve ikinci atışını bitirene kadar su üstüne çıkmadı. Atışlar 1000 metreden az olmamak kaydıyla icra edildi ve hedef gemi Berk torpido kruvazörü zikzak seyir yapmadı. Saat 13:00'de atışların tamamlanmasının ardından, atışlara katılan gemiler saat 16:00'da Bostancı'ya döndü.⁶⁹⁶

Oruçreis ve I. İnönü denizaltılarının torpido atış günleri 18 Kasım günüydü. Bu atışların özelliği Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan'ın hedef gemisi Berk torpido kruvazöründe bulunması oldu. Atışlar için denizaltılar saat 06:30'da, hedef gemisi Berk torpido kruvazörü saat 08:00'de Bostancı'dan hareket etti. Saat 08:30'da başlayan atışlar öğlene kadar tamamlandı ve gemiler saat 13:30'da Bostancı'ya demirledi.⁶⁹⁷ Denizaltıların planlı faaliyeti bu son atış ile tamamlanmış oldu. Bu nedenle denizaltılar, 23 Kasım günü saat 10:00'da Bostancı'dan Gölcük'e gitmek üzere ayrıldı. Seyir sırasında yapılan en önemli talim, I. İnönü denizaltısının idaresinde gerçekleştirilen telsiz eğitimleri oldu. Tatbikatın tamamındaki teşkilat değiştirme, keşif, keşif işaretleri ve manevra emirleri telsizden verildi. Tatbikatı başarıyla tamamlayan denizaltılar saat 14:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁶⁹⁸

⁶⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:7, 7-1, 7-2, 7-3, T.:4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 14 Teşrinisani 1942.

⁶⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:7, 7-1, 7-2, 7-3, T.:4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 16 Teşrinisani 1942.

⁶⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:7, 7-1, 7-2, 7-3, T.:4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:155, Bn.:2, 3, T.:17 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 18 Teşrinisani 1942.

⁶⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:7, 7-1, 7-2, 7-3, T.:4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:75, Bn.:1, T.:17 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:89, Bn.:1, T.:17 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:40, Bn.:1, T.:21 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:154, Bn.:2, T.:21 Teşrinisani

II.Denizaltı Filotillası Komodorluğu bağısı denizaltıların Bostancı'dan Gölcük'e intikal ettikleri 23 Kasım günü Zafer, Adatepe, Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri, 23-30 Kasım tarihlerine planlı torpido atışlarını yapmak üzere Gölcük'ten Bostancı'ya hareket etti. Tatbikata katılacak gemilerden Zafer, Adatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri saat 13:00'de Gölcük'ten demir aldı. Kocatepe muhribi, stim borularından birinin saat 10:00 civarında patlaması nedeniyle hareketini erteledi. Saat 13:15'de Değirmendere mania ağları, saat 14:15'de Kava mania ağları geçildi. Gemiler Hersek önlerindeyken saat 14:33'de Zafer muhribi ani olarak sürat kaybetmeye başladı. Gemi komutanı hemen her iki makine stop ve ardından tam yol tornistan komutu verdi. Bu sırada Zafer muhribini kış taraftan takip eden Adatepe muhribi de tam yol tornistan ve yaptığı manevrayla Zafer muhribine çarpmaktan son anda kurtuldu. Adatepe muhribi kurtarma çalışmalarında bulunmak üzere kaza mahallinde kalırken, bir süre bekleyen Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri yoluna devam ederek, saat 20:00 civarında Bostancı'ya demirledi. Stim borusu patlaması nedeniyle hareketi geciken Kocatepe muhribi, arızasını gidererek saat 23:00'de Gölcük'ten hareket etti. Zafer muhribinin kaza mahalline ulaşınca, 24 Kasım günü saat 01:20'de yardım etmek maksadıyla demirledi. Selanik römorkörü tel halat yardımıyla saat 05:00'de Zafer muhribini oturduğu yerden çekince, Kocatepe muhribi de hareket ederek saat 07:00'de Bostancı'ya ulaştı. Bostancı'ya en son gelen muhrip, saat 14:00'de gelen Adatepe muhribi oldu.⁶⁹⁹

Planlı atışlar için Berk torpido kruvazörü, hedef gemiliği yapmak üzere 25 Kasım günü saat 08:30'da Bostancı'dan hareket etti. Torpido atışı yapacak gemilerden Adatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri saat 09:30'da, Kocatepe muhribi saat 10:00'da limandan ayrıldı. Ancak havanın bozması nedeniyle bir süre beklendikten sonra torpido atışları iptal edildi ve gemiler saat 12:00 ile 12:30 arasında Bostancı'ya demirledi.⁷⁰⁰ Atışların planlı ikinci günü 27 Kasım günüydü. Hedef gemisi Berk torpido kruvazörü saat 08:45'de, atış yapacak Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri saat 09:00'da Bostancı'dan demir aldı. Atış alanı olan adalar arkasında mevki alınması

1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7328, T.: 23 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11713, T.: 23 Teşrinisani 1942.

⁶⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:40, Bn.:1, T.:23 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:81, Bn.:1, T.:24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:194, Bn.:1, T.:26 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7328, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20335, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25489, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11713, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., Selanik Römorkörü Gemi Jurnalı, Kytın.: 10338, T.: 23-24 Teşrinisani 1942.

⁷⁰⁰ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20335, T.: 25 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11713, T.: 25 Teşrinisani 1942.

sonrası saat 09:45 ile 11:40 arası torpido atışları tamamlandı. Gemiler saat 12:30 ile 13:00 arası Bostancı'ya demirledi. Aynı gün gece atışları da yapılacaktı. Berk torpido kruvazörü saat 18:00'de, atış yapacak Kocatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri saat 09:00'da Bostancı'dan demir aldı. Atışların tamamlanmasını müteakip gemiler saat 23:30 ile 01:00 arası Bostancı'ya demirledi.⁷⁰¹ Son atış günü 28 Kasım günüydü. Berk torpido kruvazörü saat 08:45'de, atış yapacak Zafer ve Adatepe muhripleri saat 09:00'da Bostancı'dan ayrıldı. Atışların saat 09:25 ile 10:30 arasında tamamlanmasıyla gemiler 13:00 civarında Bostancı'ya demirledi. Aynı gemilerin gece atışları da 28 Kasım günü yapılacaktı. Gece atışları için Berk torpido kruvazörü saat 16:45'de, atış yapacak Zafer ve Adatepe muhripleri saat 17:00'de Bostancı'dan ayrıldı. Atışların saat 17:15 ile 18:30 arasında tamamlanmasıyla Zafer ve Adatepe muhripleri 19:00'da Heybeliada'ya, Berk torpido kruvazörü saat 20:00'de Bostancı'ya demirledi.⁷⁰² Muhriplerin Bostancı'da yapacakları atışların bitirilmesiyle gemiler, 30 Kasım günü saat 08:00 ile 08:30 arasında Heybeliada'dan hareket etti ve saat 12:00 ile 13:00 arasında Gölcük'e demirledi.⁷⁰³

Donanmanın 1942 yılı içerisinde icra ettiği son tatbikat, 3-12 Aralık tarihleri arasında deniz üstü, deniz altı ve hava kuvvetlerinin, eşgüdümlü hareket etmelerini sağlayacak şekilde planlandı ve uygulandı. Tatbikat sahası; Silivri, Erdek, İmralı limanlarına uğrandıktan sonra, Gölcük'e dönüş olarak tespit edildi. Bu tatbikata Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri, Zafer, Adatepe, Kocatepe, Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri ile Muratreis, Oruçreis, Sakarya, I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları katıldı. Tatbikatın birinci safhası 3 Aralık günü icra edildi. Bu safha, Donanmanın deniz üstü ve hava kuvvetleri emniyeti altında, denizaltı tehlikesine karşı Gölcük'ten çıkması senaryosuna göre kurgulanmıştı. Yapılan plan uyarınca saat 09:00'dan sonra denizaltılar, saat 12:00 itibarıyla kruvazörler ve muhripler Gölcük'ten demir aldı. Saat 12:20'de Değirmendere mania ağı, saat 14:17'de Kava mania ağını geçen Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerini, muhripler ve havadan iki adet deniz uçağı denizaltı emniyetine aldı. Saat 15:30'da Demirhisar muhripleri denizaltı tespiti yaptığını rapor etti. Kruvazörler ve muhripler bu esnada denizaltılara karşı kaçınma manevraları ve zikzak seyir icra etti. Saat 15:45 ile 16:20 arasında denizaltılar su üstüne çıktı. Muhripler asdic cihazlarıyla

⁷⁰¹ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 27 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 27 Teşrinisani 1942.

⁷⁰² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 28 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 28 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 28 Teşrinisani 1942.

⁷⁰³ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 30 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 30 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 30 Teşrinisani 1942.

denizaltı tespitinde oldukça başarılı sonuçlar elde etti.⁷⁰⁴ Ayrıca uçaklar da havadan denizaltıları başarıyla gördü ve telsizleriyle gemilere bildirdi. Tatbikata bir süre ara verildikten sonra saat 21:00'den itibaren keşif şeridi eğitimi başladı ve denizaltılar gemilere torpido hücumları gerçekleştirdi. Saat 01:50'ye kadar süren tatbikatın bitmesiyle gemiler Silivri'ye saat 02:30 ile 03:00 arasında demirledi.⁷⁰⁵

Tatbikatın ikinci safhası, 8 Aralık günü Silivri'den Erdek'e giderken gece eğitimi şeklinde icra edildi. Gemiler saat 03:30'da Silivri'den hareket etti. Saat 04:00 itibariyle Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine, muhripler çeşitli hücumlar yaptı. Harekat daha ziyade personelin gece savaş kabiliyetini yükseltmek amacıyla planlanmıştı. Tatbikat süresince, muhriplerin sahile yakın seyrederek farkedilmeden başarıyla hücumlar gerçekleştirdikleri görüldü. Saat 07:00'ye kadar devam eden manevralar bu saatte paydos edildi. Gemiler saat 09:00'da Erdek'e demirledi.⁷⁰⁶ Donanmanın Erdek'te bulunduğu 10 Aralık günü, tatbikatın üçüncü safhası icra edildi. Tatbikatın ana konusu; Donanma gemilerinin karaya asker çıkarma eğitimi esnasında, deniz uçaklarının gemilere hücum etmesiydi. Saat 10:00'da gemiler karaya asker çıkarırken 8 adet deniz uçağı, gemilere hücumlara başladı. Gözcülerin uçakları vaktinde fark etmeleriyle gemiler, hava saldırısına uçaksavar toplarıyla anında karşılık verdi. Bununla beraber alçak irtifadan yapılan saldırılar için gemilerdeki uçaksavar toplarının artırılması gerektiği sonucuna ulaşıldı. İlâveten Yavuz kruvazörünün baş kısmındaki topların yetersizliği görüldü. Uçakların hava taarruzları saat 11:00'de sona erince, tatbikat da bitirildi.⁷⁰⁷

⁷⁰⁴ Denizaltı Dafia Aleti; Türk Donanmasında "Denizaltı Dafia Aleti (D.D.A)" veya "Denizaltı Savunma Aleti (D.S.A) olarak isimlendirilen cihazın orijinal adı "Asdic (Allied Submarine Devices Investigation Committee)" idi. İkinci dünya savaşı sürecinde 1940 yılında İngilizler tarafından dalmış denizatlıları tespit ve yakalama maksadıyla geliştirilen bir cihazdır. Prensip olarak kuvars kristallerinin piezo elektrik, özelliğinden yararlanılarak geliştirilmiştir. Bir geminin karinasından çıkarılan Sonar DOM ile gönderilen ses dalgalarının sert bir cisme çarparak yansımalarının kuvars kristalinde oluşan elektriği değer yükseltilecek bir tespit sistemiyle geliştirilmiştir. Bu cihaz ile İkinci Dünya Savaşında Alman denizaltılarının Atlantik Okyanusundaki hareketleri engellenebilmiştir. Bu cihaz azami 2000 yarıdayı geçmeyen bir mesafede tespit yapılabilirdi. Daha sonra alçak frekanslı cihazların (SONAR) geliştirilmesiyle 20.000 yarıdaya kadar tespit olanağı sağlandı. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.189.

⁷⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:175, Bn.:1, 3, T.:1 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:14, Bn.:1, 2, 3, 4, 6, T.:1 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:175, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, T.:3 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:27, Bn.:1, 2, 3, T.:11 Kanunisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 3 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 3 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 3 Kanunievvel 1942. Donanmanın hava gücüyle ortak hareketi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Afif Büyüktuğrul, "Deniz Hava İşbirliği", *Deniz Mecmuası*, S. 366, (Ocak 1948), s.1-3; Alberto Parmigiano, "Deniz Hava İşbirliği", Çev., Y. Arda, *Donanma Dergisi*, S. 386, (Ocak 1949), s.30-40.

⁷⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:27, Bn.:4, T.:11 Kanunisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 8 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 8 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 8 Kanunievvel 1942.

⁷⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:27, Bn.:4, T.:11 Kanunisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 10 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 10 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 10 Kanunievvel 1942.

Tatbikatın dördüncü safhası, 11 Aralık günü Erdek'ten İmralı adasına giderken icra edildi. Tatbikatın senaryosu; limandan çıkan ve uçakların koruması altında bulunan gemilere, denizaltıların ve uçakların taarruzu şeklinde planlanmıştı. Donanma saat 08:30 civarında Erdek'ten demir aldı. Muhripler Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerini denizaltı saldırılarına karşı emniyete aldı. Bu sırada saat 09:30'da 2 adet deniz uçağı bu gruba katıldı. Saat 10:30'da denizaltılar ve uçakların seyir halindeki filoya hücumları başladı. Muhripler tatbikatın bu safhasında denizaltıları tespit etmekte zorlandı. Aynı şekilde havadan denizaltı arayan uçaklar da denizaltıları bulamadı. Saat 13:40'a kadar süren tatbikatın tamamlanmasıyla gemiler saat 14:30 civarında İmralı adasına demirledi.⁷⁰⁸

Tatbikatın son safhası, 12 Aralık günü İmralı adasından Gölcük'e dönerken icra edildi. Yapılan plan iki aşamalıydı. Birinci aşama Bozburun ile İzmit Körfezi arasında bekleme mevkileri alan denizaltıların, bu sahadan geçen Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ile muhriplere torpido hücumları gerçekleştirmesi üzerine tasarlanmıştı. İkinci aşama ise Tuzla ve Yelkenkaya arasındaki sahaya asker çıkarılması ve kısa süre sonra geri alınması şeklinde kurgulanmıştı. Tatbikat için 12 Aralık gününün ilk saatlerinde denizaltılar İmralı adasından hareket etti. Saat 02:00 civarında Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ile muhripler adadan demir aldı. Muhripler kruvazörlerin 10 deniz mili ilerisinde keşif şeridi halinde seyretmeye başladı. Saat 03:00 itibariyle denizaltılar hareket halindeki filoyu aramaya başladı. Bu esnada kamuflaj şeklinde boyanmış Adatepe muhribini Yavuz kruvazörü zanneden denizaltılar, Adatepe muhribine hücum etti. Hücum ve savunma manevraları saat 06:00'ya kadar devam etti. Saat 07:15'de Tuzla ve Yelkenkaya arasındaki sahaya asker çıkarılmaya başlandı. Bu sırada sahile çıkarılan kuvvetler gemiler tarafından su üstü ve su altı saldırılarına karşı emniyete alındı. Sahile çıkartılan kuvvetlerin geri alınmasıyla saat 08:20'de talim paydos edildi. Tatbikatın sona ermesiyle gemiler, saat 10:30 civarında Yarımca önüne, saat 14:00 civarında da Gölcük'e demirledi.⁷⁰⁹

⁷⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:27, Bn.:4, T.:11 Kanunisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 11 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 11 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 11 Kanunievvel 1942.

⁷⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:88, Bn.:1, T.:23 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:27, Bn.:5, T.:11 Kanunisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 12 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 12 Kanunievvel 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 12 Kanunievvel 1942.

3.4. Donanmanın 1943 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

Avcı ve Hücumbotları Filotillasına bağlı botların, Ocak ve Şubat ayları içinde, seyir sırasında ve limanda demirliken gerçekleştirecekleri toplu ve münferit eğitimler, Avcı ve Hücumbotları Filotillasınca planlandı. Botların limanda yapacakları eğitimler; genel savaş talimleri, bölük dersleri, telsiz, işaret ve role talimleriydi. Bölük dersleri Erkin denizaltı ana gemisinde gemicilik, askerlik, yurt bilgisi, sağlık bilgisi, gemi bilgisi, coğrafya ve tarih dersleri olarak işlenecekti. İşaret talimleri denizaltı gemileriyle birlikte yapılacaktı. Telsiz talimleri Erkin denizaltı ana gemisinde Salı, Çarşamba, Perşembe ve Cuma günleri saat 09:00 ile 10:00 arasında icra edilecekti. Ayrıca bot komutanları Erkin denizaltı ana gemisinde Çarşamba günleri saat 15:30'dan 16:30'a kadar masa atış oyunlarına iştirak edecekti.⁷¹⁰ Botların tek ve toplu seyir ve hücum talimlerinin, botların bakım ve tamir durumlarına göre değiştirilme esnekliğiyle beraber, 15 gün aralıklarla, bir gündüz ve iki gece olmak üzere gerçekleştirilmesi planlandı. Gündüz eğitimlerinin Çarşamba günleri saat 09:00'da başlaması istendi. Gece hücumlarının ise ani bir saldırıya karşı çelik ağlar ile çevrili vaziyetteki Yavuz kruvazörüne karşı, Perşembe günleri saat 20:00'de ağların dışından yapılması emri verildi.⁷¹¹

İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı olan ve Gölcük'te bulunan gemilerin, topçu subaylarıyla batarya subaylarının top atış kabiliyetlerini artırmak maksadıyla, masa başında icra edilen topçu atış oyunlarının yapılmasına karar verildi. Oyunların her hafta Salı günü saat 13:30 ile 15:30 arasında Mecidiye kruvazöründe oynanması planlandı. Mecidiye kruvazörü topçu subayının idare ettiği ilk oyun, 26 Ocak günü oynandı.⁷¹²

Muhrip Filotillaları Komodorluğu Demirhisar, Zafer, Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin katılacağı 3 günlük bir tatbikat planladı. Tatbikat sırasında tatbikata katılmayacak Tınaztepe muhribinin komutan ve torpido subayının diğer gemilerde bulunarak tatbikata iştirak etmesi istendi. Muhripler 15 Şubat günü saat 14:00'de Gölcük'ten hareket etti. Saat 14:20'de Değirmendere mania ağları geçilince teşkilat manevralarına başlandı. Saat 15:20'de Kava mania ağları geçildi ve teşkilat manevralarına devam edildi. Saat 16:30 itibarıyla geceyi tanziren gündüz aykırı seyirle hücum eğitimlerine başlandı. Bu eğitim sırasında her muhrip 3 hücum manevrası

⁷¹⁰ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:8, Bn.:1, T.:25 Kanunievvel 1942.

⁷¹¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:8, Bn.:2, T.:25 Kanunievvel 1942.

⁷¹² LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:110, Bn.:1, T.:18 Kanunisani 1943; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.486.

gerçekleştirdi. Her gemi hücum sonrasında; hedefin süratini, rotasını, atış açısını ve atış esnasında hedeften olan uzaklığını komodora simafor ile bildirdi. Saat 18:00'de eğitimin bitirildi ve saat 19:00'da muhripler Pendik'e demirledi.⁷¹³

Tatbikatın ikinci safhası 16 Şubat günü gerçekleştirildi. Saat 09:30'da Pendik'ten demir alan muhripler, saat 10:30'da aykırı seyirle torpido atış manevralarına başladı. Bu sırada, çarpışma rotasında ilerlerken torpido atış eğitimleri de icra edildi. Ardından hedef gemiliği yapmak üzere görevlendirilen İstanbul Yalova arasında sefer yapan vapurlardan birine, muhripler saat 11:15 ile 11:40 arasında toplu olarak hücum manevrası gerçekleştirdi. Sonrasında gemiler, uçaksavar atışları için refakatten ayrıldı. İskele ve sancak toplarıyla yapılan atışların tamamlanmasıyla muhripler, saat 13:30'da Pendik'e demirledi. Aynı gün akşam saat 20:00'de Demirhisar ve Zafer muhripleri gece torpido atış eğitimleri için Pendik'ten demir aldı. Eğitimleri tamamlayan gemiler, saat 24:00'de Pendik'e demirledi.⁷¹⁴

Tatbikatın son safhası 17 Şubat günü icra edildi. Plana göre sabahdan öğlene kadar Kocatepe muhribi tek başına eğitim yapacaktı. Saat 08:45'de Kocatepe muhribi Pendik'ten demir aldı. Saat 09:30'da mesafe kestirme talimine başladı. Saat 10:30'da paravan atma ve toplama eğitimlerine geçti. Eğitimlerin bitişiyle gemi saat 11:40'da Pendik'e demirledi. Tatbikatın öğleden sonraki kısmı için muhripler saat 13:30'da Pendik'ten hareket etti. Saat 14:30'da aykırı seyirle hücum manevraları başladı. Saat 14:50'den itibaren birlikte seyirle çarpışma rotasında hücum manevralarına geçildi. Saat 16:40'da eğitim paydos edildi ve Gölcük'e doğru seyre başlandı. Gemiler saat 19:00'da Gölcük'e demirledi.⁷¹⁵

Donanma Komutanlığı, terhisler dolayısıyla yenilenen eratin en kısa zamanda yetiştirilmesi ve gemilerin yapılacak tatbikatlarla savaş kıfayetlerini yükseltmek için Mart ve Nisan aylarında uygulanmak üzere yeni bir program hazırladı. Bu program kapsamında 15 Mart günü saat 13:30'da Demirhisar, Sultanhisar, Adatepe ve Zafer muhripleri Gölcük'ten demir aldı. Seyir sırasında teşkilat ve hücum manevraları yapılarak saat 17:00'de Tuzla'ya demirlendi. Aynı gün, gece tatbikatı için Sultanhisar ve Adatepe muhripleri saat 20:00'de Tuzla'dan hareket etti. Gece torpido hücumları

⁷¹³ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:121, Bn.:1, T.:4 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 15 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20336, T.: 15 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 15 Şubat 1943.

⁷¹⁴ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:121, Bn.:1, T.:4 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20336, T.: 16 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 16 Şubat 1943.

⁷¹⁵ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:121, Bn.:2, T.:4 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20336, T.: 17 Şubat 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 17 Şubat 1943.

gerçekleştiren gemiler, saat 24:00'de Tuzla'ya demirledi.⁷¹⁶ Sultanhisar ve Adatepe muhripleri aynı eğitimleri 18 Mart günü saat 20:00 ile 24:00 arasında tekrar etti.⁷¹⁷ Muhripler 19 Mart günü ise su üstü sac hedeflere makinalı tüfek atışları gerçekleştirdi.⁷¹⁸ Demirhisar ile Sultanhisar muhriplerinin gece torpido hücumları 22 Mart günü saat 20:00 ile 24:00 saatleri arasında yapıldı.⁷¹⁹ Tuzla'daki tatbikatların tamamlanmasıyla gemiler, 23 Mart günü saat 12:00'de Tuzla'dan demir aldı ve seyir sırasında eğitim yaparak saat 15:00'de Gölcük'e demirledi.⁷²⁰

Muhriplerin tatbikatları Nisan ayında da devam etti. Hazırlanan program uyarınca 5 Nisan günü saat 14:00'de Demirhisar, Sultanhisar, Adatepe ve Zafer muhripleri Gölcük'ten hareket etti. Gündüz teşkilat ve torpido hücum manevraları sonrası saat 17:00'de muhripler Tuzla'ya demirledi. Gece eğitimleri için saat 20:00'de demir alan gemiler saat 24:00'de Tuzla'ya döndü. Benzer tatbikatlar 6 Nisan, 8 Nisan, 9 Nisan, 10 Nisan, 12 Nisan ve 13 Nisan'da da tekrarlandı. Bu tatbikatlardan 8-9 ve 12 Nisan tarihlerinde icra edilenlere, Demirhisar muhribiyle bizzat Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan da iştirak etti. Tatbikatların sona ermesiyle muhripler, seyir sırasında eğitimler yaparak 14 Nisan günü saat 08:00'de Tuzla'dan ayrıldı ve saat 12:00'de Gölcük'e demirledi.⁷²¹

Gemilerin savaşa hazırlık durumlarının kontrol edilmesi ve varsa eksikliklerin süratle giderilmesi maksadıyla Donanma Komutanlığı denetlemelere aralıksız devam ediyordu. Bu kapsamda İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı gemiler Mayıs ayında denetlendi. Yapılan programa göre Mecidiye kruvazörünün 4 Mayıs saat 09:00-13:00 arası, Hamidiye kruvazörünün 5 Mayıs saat 09:00-13:00 arası, Peyk torpido kruvazörünün 6 Mayıs saat 09:00-13:00 arası ve Berk torpido kruvazörünün 7 Mayıs saat 09:00-13:00 arası denetlenmesi kararlaştırıldı. Bu denetlemede denetleme talimatında yazan hususların yanında, şiddetli bir hava saldırısı esnasında hava savunma bataryalarının gündüz ve gece cephane nakli faaliyetlerinin fiili olarak görülmesi konusu ön planda tutuldu.⁷²²

⁷¹⁶ LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:49, Bn.:1, 2, T.:9 Mart 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7329, T.: 15 Mart 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 15 Mart 1943.

⁷¹⁷ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 18 Mart 1943.

⁷¹⁸ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 19 Mart 1943.

⁷¹⁹ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 22 Mart 1943.

⁷²⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7329, T.: 23 Mart 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 23 Mart 1943.

⁷²¹ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:113, Bn.:1-2, 1-3, T.:12 Nisan 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16408, T.: 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 Nisan 1943.

⁷²² LDGAM., Ktn.:1943-13, Gmn.:62, Bn.:2, T.:30 Mart 1943.

Donanma Komutanlığı, gemilerin ve denizaltıların torpido atışlarının 10-29 Mayıs tarihleri arasında yapılmasını planladı. Buna göre Yavuz kruvazörü ve muhripler 10-18 Mayıs, denizaltılar ve hücum botlar 20-29 Mayıs tarihleri arasında torpido atışları yapacaktı. Gemilerin ve denizaltıların atışları adalar çevresinde, kursiyerlerin atışları Bostancı'da gerçekleştirilecekti. Gemiler ve denizaltılar bir gündüz ve bir gece torpido atışı yapacaktı. Gemiler atıştan sonra kendi vasıtalarıyla torpidolarını alacak, kurs atışlarında Doğanarslan römorkörü emniyet vasıtalığı görevi yaparken Yavuz kruvazöründen bir stimbot ve torpido şalopası görevlendirilecekti. Denizaltıların atışlarında ise Doğanarslan römorkörü atılan torpidoları denizden alıp, Genç römorkörüne verecekti.⁷²³ Yapılan plan uyarınca torpido atışları gerçekleştirildi.⁷²⁴ Bu kapsamda gerçekleştirilen atışlardan biri olan Yavuz kruvazörünün torpido atışı incelendiğinde, sürecin gelişimi şu şekilde olmuştur. Yavuz kruvazörü 7 Mayıs günü saat 12:45'de Gölcük'ten demir aldı. Seyir sırasında çeşitli eğitimler yaparak saat 19:20'de Maltepe önüne demirledi. Torpido ve ilaveten makineli tüfek atışları için 12 Mayıs günü saat 08:30'da Maltepe'den hareket etti. Saat 11:15'de torpido atışı icra edilerek saat 12:30'da Kınalıada arkasına demirledi. Saat 13:00 itibariyle başlayan makineli tüfek atışlarının tamamlanmasıyla saat 18:40'da Maltepe'ye dönüldü.⁷²⁵ Denizaltıların icra ettikleri torpido atışlarına örnek olarak da Gür denizaltısının torpido atışı verilebilir. Gür denizaltısı torpido atışını 20 Mayıs günü yaptı. Hatta torpido Doğanarslan römorkörü tarafından Gür denizaltısına verilirken torpido üzerinde çöküntüler olduğu fark edildi. Yapılan muayenede, Doğanarslan römorkörünün torpidoyu denizden alırken denizin dalgalı olması nedeniyle torpidoya zarar verdiği anlaşıldı.⁷²⁶

Haziran ayında Donanma ağırlıklı olarak Maltepe'de demirliydi. Bu süre içerisinde gemiler, limanda demirliyken yapılan eğitimleri ve top atışlarını icra etti. Günlük olarak icra edilen rutin eğitimlerin yanı sıra 1 Haziran günü hedef gemiliği yapan Genç römorkörüne II. İnönü denizaltısı, 2 Haziran günü hedef gemisi Akın römorkörüne I. İnönü denizaltısı ve ilaveten Yavuz kruvazörü sac hedefe, 7 Haziran günü Dumlupınar, Oruçreis, Muratreis ve I. İnönü denizaltılarıyla Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, 10 Haziran günü Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, 15, 16,

⁷²³ LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:117, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:19 Nisan 1943.

⁷²⁴ LDGAM., Ktn.:1943-53, Gmn.:133, Bn.:1, T.:6 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:74, Bn.:4, T.:14 Mayıs 1943.

⁷²⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 7 ve 12 Mayıs 1943.

⁷²⁶ Olay sonrasında hazırlanan rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-13, Gmn.:62, Bn.:2, T.:22 Haziran 1943.

17, 18, 22 ve 25 Haziran günleri Yavuz kruvazörü Maltepe'den Heybeliada Çam limanına giderek, top atışlarını icra etti.⁷²⁷

Maltepe'deki atışların tamamlanmasını müteakip Donanmanın 5 Temmuz günü Gölcük'e dönmesi ve seyir sırasında kapsamlı bir tatbikat yapması direktifi Donanma Komutanlığınca verildi. Saat 06:00'da II. İnönü, Oruçreis, Muratreis, Dumlupınar ve Gür denizaltıları Erkin denizaltı ana gemisinden avara etti. Saat 06:30'da teşkilat, simafor ve işaret talimlerine başlayan denizaltılar, saat 08:30'da Yelkenkaya'yı geçip saat 09:00'da dalış yapacakları mevkie ulaştı. Bu sırada saat 08:00 civarında İtareis gambotu ile Ereğli ve Genç römorkörleri, saat 09:00 civarında da Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Adatepe ve Sultanhisar muhripleri Maltepe'den demir aldı. Maltepe'den en son saat 13:30'da Etrüsk hastane gemisi ayrıldı. Dalma noktasında beklemekte olan denizaltılar, saat 10:10 civarında daldı ve torpido hücumu yapacakları su üstü gemilerini beklemeye başladı. Bu sırada su üstü gemileri, denizaltı hücumlarına karşı zikzak seyir ile ilerlemekteydi. Saat 10:40'da Yavuz kruvazörünün baca dumanı denizaltılarca fark edildi. Denizaltıların Yavuz kruvazörüne saat 11:20'de başlayan hücum seyirleri, saat 11:29, 11:42, 11:55 ve 12:15'de yapılan hücumlarla tamamlandı. Hücumların tamamlandığı sırada saat 12:20'de Mecidiye kruvazörü görüldü. Saat 12:55'de başlayan hücum seyirleri, saat 12:55'de tamamlanarak denizaltılar satha çıkmaya başladı. Tatbikatın tamamlanmasıyla su üstü gemileri ve denizaltılar, saat 15:45 ile 17:00 arasında Gölcük'e demirledi. Gölcük'e en son demirleyen gemi saat 18:30'da gelen Etrüsk hastane gemisi oldu.⁷²⁸

Kömür temininde yaşanan zorluklar nedeniyle kömür yakan gemiler, başta Yavuz kruvazörü olmak üzere, Temmuz ve Ağustos aylarında seyir ve tatbikat yapmadı. Donanma Komutanlığı hazırladığı emirde bu süre içinde kömürle çalışan gemilerin limanda demirli vaziyette eğitimler yapması direktifini verdi. Sadece Hızırreis gambotu Deniz Harp Akademisi öğrencileri için İzmit Körfezinde 28-30 Temmuz tarihleri arasında eğitim seyri yapacak ve Arama Tarama Filotillası, denizaltıların atışları için hedef gemi olarak bir gambotu görevlendirecekti.⁷²⁹

Donanma Komutanlığının verdiği emre istinaden denizaltılar Temmuz ayında çeşitli dalış ve torpido hücum eğitimleri gerçekleştirdi. Bu faaliyetler; 7 ve 13 Temmuz

⁷²⁷ LDGAM., Ktn.:1943-57, Gmn.:127, Bn.:1, T.:30 Haziran 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 1, 2, 7, 10, 15, 16, 17, 18, 22 ve 25 Haziran 1943.

⁷²⁸ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:135, Bn.:2, T.:6 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:4, T.:12 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 5 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18971, T.: 5 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33982, T.: 5 Temmuz 1943.

⁷²⁹ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:1, T.:8 Temmuz 1943.

günlerinde saat 08:30 ile 12:00 arası Dumlupınar denizaltısınca, 15 Temmuz günü saat 13:20 ile 16:50 arası II.İnönü denizaltısınca, 20 Temmuz günü saat 07:00 ile 12:00 arası Dumlupınar ve Gür denizaltıları, saat 20:30 ile 24:15 arası II.İnönü denizaltısınca, 21 Temmuz günü saat 08:15 ile 12:10 arası ve saat 20:30 ile 01:50 arası II.İnönü denizaltısınca⁷³⁰, 22 Temmuz günü saat 08:15 ile 12:15 arası II.İnönü denizaltısınca⁷³¹, 28 Temmuz günü saat 08:00 ile 10:50 arası ve saat 21:00 ile 23:55 arası II.İnönü denizaltısınca ve 29 Temmuz günü saat 08:45 ile 11:40 arası ve saat 20:30 ile 22:55 arası II.İnönü denizaltısınca⁷³² icra edildi.⁷³³

Top ve torpido atışlarını yapamayan muhriplerin atışlarını 26 Temmuz ile 6 Ağustos tarihleri arasında yapmaları maksadıyla bir program hazırlandı. Tatbikata iştirak edecek gemiler Demirhisar, Sultanhisar ve Zafer muhripleriydi. Tatbikatın adalar arkasında icra edilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca tatbikata katılamayacak Adatepe muhribinin ikinci komutanının Demirhisar muhribinde, Kocatepe muhribinin ikinci komutanının Sultanhisar muhribinde ve Tınaztepe muhribinin ikinci komutanının Zafer muhribinde bulunmaları emri verildi. Tatbikat için muhripler 26 Temmuz günü saat 13:20'de Gölcük'ten hareket ederek, seyir sırasında telsiz ve Denizaltı Dafia Aleti (DDA) tatbikatı yapıldı. Bu tatbikatta denizaltı bulunmadığı için denizaltıyı temsil etme görevi Zafer muhribine verildi. Tatbikatın tamamlanmasıyla muhripler, saat 16:10'da Maltepe'ye demirledi.⁷³⁴

Tatbikat, 27 Temmuz günü saat 21:20'de muhriplerinin Maltepe'den demir almalarıyla başladı. Saat 01:30'da tamamlanan tatbikat sırasında muhripler, birbirlerine sıra ile hücum manevraları yaptı. Bu manevralar sırasında stajyer subayların tecrübe kazanmaları maksadıyla, manevrayı idare etmelerine özen gösterildi. Aynı tatbikat; 28 Temmuz günü saat 21:10 ile 24:40 arasında, 29 Temmuz günü saat 21:10 ile 23:25 arasında, 30 Temmuz günü saat 20:45 ile 23:55 arasında, 2 Ağustos günü saat 20:45 ile 24:15 arasında, 3 Ağustos günü saat 20:45 ile 24:15 arasında, 4 Ağustos günü saat 20:15 ile 24:40 arasında ve 5 Ağustos günü saat 20:45 ile 24:00 arasında gerçekleştirildi. Tatbikatların tamamlanmasıyla muhripler 6 Ağustos günü saat 08:20'de

⁷³⁰ 21 Temmuz günü II.İnönü denizaltısıyla personel harici dalışa katılanların listesi için bkz., DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1943-1, Gmn.:1, Bn.:1, T.:21 Temmuz 1943.

⁷³¹ 22 Temmuz günü II.İnönü denizaltısıyla personel harici dalışa katılanların listesi için bkz., DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1943-1, Gmn.:1, Bn.:2, T.:22 Temmuz 1943.

⁷³² 22 Temmuz günü II.İnönü denizaltısıyla personel harici dalışa katılanların listesi için bkz., DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1943-1, Gmn.:1, Bn.:3, T.:29 Temmuz 1943.

⁷³³ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:2, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:21, Bn.:1, T.:15 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18971, T.: 7, 13, 15, 20, 21, 22, 28 ve 29 Temmuz 1943.

⁷³⁴ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:28, Bn.:1, 2, T.:25 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 26 Temmuz 1943.

Maltepe'den demir aldı ve seyir sırasında telsiz ve DDA eğitimleri yaparak, saat 14:35'de Gölcük'e demirledi.⁷³⁵

Denizaltı Filosu Komutanlığı, denizaltıların Ağustos ayında yapılacak tatbikatın tarihlerini, 17-25 Ağustos olarak tespit etti. Yapılan plana göre denizaltılar İstanbul adalar arkasındaki sahada gece ve gündüz olmak üzere yüksek ve düşük süratte zikzak seyir yapan bir hedef gemiye torpido atışları gerçekleştirecekti. Torpido atışı yapacak denizaltılar; II.İnönü, Gür, Saldıray ve Dumlupınar denizaltıları olarak belirlendi. Atışlar sırasında hedef gemilik görevi Kemalreis gambotuna, denizaltıların bataryalarının şarj edilmesi görevi de Işın imla gemisine verildi. Ayrıca Doğanarслан römorkörüyle, 4 numaralı dalgıç motoru da atışlar sırasında görevliydi.⁷³⁶

Hazırlanan plan uyarınca 20 Ağustos günü saat 07:00'de Doğanarслан römorkörü ve 4 numaralı dalgıç motoru, saat 08:00'de da II.İnönü, Gür, Saldıray ve Dumlupınar denizaltıları ile Kemalreis gambotu ve Işın imla gemisi Gölcük'ten demir aldı. Su üstü gemileri ve denizaltılar saat 13:00 civarında Maltepe'ye demirledi. Tatbikatın ilk günü yani 23 Ağustos'ta, Dumlupınar denizaltısının torpido atışları vardı. Atış için saat 08:00'de Dumlupınar denizaltısı, hedef gemisi Kemalreis gambotu ve Işın imla gemisiyle birlikte Maltepe'den hareket etti. Torpido atışının tamamlanmasıyla gemiler, saat 11:30 civarında Maltepe'ye döndü. 24 Ağustos gününe iki torpido atışı planlıydı. İl atışı II.İnönü denizaltısı yapacaktı. II.İnönü denizaltısı hedef gemisi Kemalreis gambotu ve Işın imla gemisiyle birlikte saat 07:45'de Maltepe'den hareket etti. Atış yapıldıktan sonra gemiler, saat 11:20'de Maltepe'ye demirledi. Bu sırada tatbikat sonrası yapılan çalışmalar esnasında, torpido kapaklarından birinin açılması neticesinde, II.İnönü denizaltısının torpido dairesi su ile dolmaya başladı. Gemi komutanı Yüzbaşı Alp Kun'un müdahalesiyle bölmelerin kapatıldı ve suların geminin diğer bölmelerine dolmasının önüne geçildi. Fakat gemiye dolan sular nedeniyle, geminin baş kısmı suya gömüldü. Bu sırada tehlikenin büyümesinin önüne geçmek için gemi demir üzerindeyken ilerletilerek karaya oturtuldu. Yapılan kontrollerin ardından denizaltının bataryaların çıkarılması için Gölcük'e dönmesine karar verildi. Saat 19:20'de Maltepe'den hareket eden denizaltı, Gölcük'teki Erkin denizaltı ana gemisine

⁷³⁵ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:28, Bn.:1, 2, T.:25 Temmuz 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 27, 28, 29, 30 Temmuz ve 2, 3, 4, 5, 6 Ağustos 1943.

⁷³⁶ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:2, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

saat 23:30'da aborda oldu.⁷³⁷ Yaşanan bu kazaya rağmen, aynı güne planlanan ikinci torpido atışı iptal edilmedi. Torpido atışı, Saldıray denizaltısı tarafından hedef gemi olan İtareis gambotuna, Heybeliada'nın güney tarafında saat 21:45'te gerçekleştirildi. Atış sonrası gözden kaybolan torpido, aramalara rağmen bulunamadı.⁷³⁸ Torpido, 6 Eylül günü Ekinlik adası civarında balıkçılar tarafından bulundu.⁷³⁹

Askeri birliklerin savaşa hazırlık durumlarının tespit edilmesi ve varsa eksikliklerin süratle giderilmesi maksadıyla birliklerin denetlemeleri de yapıldı. Yapılan önemli denetlemelerden biri, Deniz Yeni Erat Talim Alayı'nın⁷⁴⁰ 23-28 Ağustos tarihleri arasındaki denetlemesi oldu. Gemilere dağıtılmadan önce erlerin denetlenmesi ve hazırlık durumlarının anlaşılması, Donanma Komutanlığı'nın önem verdiği konulardandı.⁷⁴¹ Denetlemeyi yapma görevi İhtiyat Filo Komutanı Tuğbay İhsan Özel ve Tınaztepe muhribi komutanı Kur.Bnb. Fuat Başağ'a verildi.⁷⁴² Yapılan denetlemede; alayın genel mevcudunun 2314 olduğu, bunlardan 1930'unun denetlemeye katıldığı, eğitim süresinin üç buçuk ay olduğu, erlere yapılan aşılar, temizlik ve tatil gibi süreler çıkıldığında fiilen 65-75 gün eğitim yapılabildiği görüldü. Ayrıca bölüklerin cephe denetlemesinin iyi olduğu, silah, teçhizat, elbise ve beden temizliğinin yerinde olduğu, bölük kayıtlarının muntazam tutulduğu, yavaşık düzen eğitime önem verildiği, okuma yazma bilen miktarının önceki devrelere göre yüksek olduğu ve askerden firar vakasının yok denecek kadar az olduğu tespitleri yapıldı. İlaveten hazırlanan rapora, eğitimlerde erlerin giydiği ayakkabıların dayanıksız olduğu ve alayın sağlık kadrosunun tabur kadrosuna göre düzenlendiği görülerek, noksan görülen hususların acilen düzeltilmesi gerektiği yazıldı.⁷⁴³

⁷³⁷ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18971, T.: 24 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:21, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1943; Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.305; Avni Biner, a.g.e., s.2-43.

⁷³⁸ LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:2, T.:24 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:179, Bn.:1, T.:26 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:3, T.:26 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:4, T.:26 Ağustos 1943.

⁷³⁹ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:67, Bn.:1, T.:9 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:79, Bn.:5, T.:25 Eylül 1943.

⁷⁴⁰ Deniz Yeni Erat Talim Alayı, Kasımpaşa'daki Gazi Haşan Paşa Kışlası'nın içinde bulunmaktaydı. Ancak II.Dünya Savaşı'nın hemen başında , güvenlik nedeniyle, askeri okulların ve bazı müesseselerin konuş yerleri değiştirildi. Bu değişiklik sırasında Deniz Yeni Erat Talim Alayı da İskenderun'a taşındı. II.Dünya Savaşı'nın bitimiyle, bu müesseseler yeniden eski yerlerine döndü. Sadece Deniz Yeni Erat Talim Alayı İskenderun'da kaldı. Bkz., *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I., s.110. Deniz Yeni Erat Talim Alayı'na, Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, 16 Temmuz 1943 tarihinde törenle sancak vermişti. Bkz., Akşam, 17 Temmuz 1943, s.2; Vakit, 17 Temmuz 1943, s.2.

⁷⁴¹ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:5, T.:19 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:9, Bn.:4, T.:19 Ağustos 1943.

⁷⁴² LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:9, Bn.:3, T.:20 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:9, Bn.:5, T.:21 Ağustos 1943.

⁷⁴³ LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:9, Bn.:1, 2, T.:27 Ağustos 1943.

Diğer bir denetleme, Muhrip Filotillaları Komutanlığına bağlı muhriplerin 7, 8 ve 9 Eylül günleri gemi komutanları tarafından yapılan denetlemesi oldu. Bu denetlemeler esnasında Muhrip Filotillaları Komutanı Kurmay Tuğbay Necati Özdeniz de hazır bulundu. Denetlemelerde; gemilerde bulunan takım ve posta teşkilatında görülen eksiklikler, bazı mükellef çavuş ve onbaşlıların rütbe işaretlerinin eksik olduğu, askerlerin botlarının bağlama şekillerinin yanlış olduğu, elektrik arızasında kullanılacak liman ve seyir fenerlerinin eksiklerinin tamamlanmasının ve gemilerin boya işlerine daha fazla özen gösterilmesinin öneminin altı çizildi. Bununla beraber hazırlanan sonuç raporunda, genel itibarıyla denetlemenin başarılı geçtiği ifade edildi.⁷⁴⁴

Donanma Komutanlığı, 17-23 Eylül tarihleri arasında Yavuz, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Demirhisar, Sultanhisar ve Zafer muhriplerinin katılacağı bir tatbikat planladı. Yapılan plan uyarınca 17 Eylül günü saat 06:50'de muhripler ile Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, saat 08:30'da da Yavuz kruvazörü Gölcük'ten demir aldı. Yavuz kruvazörü seyir sırasında çeşitli eğitimler yaparak saat 18:45'de Bandırma'ya demirledi. Diğer gemiler ise teşkilat ve işaret manevraları, torpido hücum eğitimleri ve paravan atma toplama eğitimleri icra ederek, saat 18:50'de Büyükçekmece'ye demirledi. Saat 23:55'de gece eğitimleri için Büyükçekmece'den demir alan gemiler, tatbikatın bitimiyle 18 Eylül günü saat 07:00'de Bandırma'ya demirledi. Gemiler liman periyodunda, liman eğitimleri gerçekleştirdi. 20 Eylül günü saat 13:00 ile 14:00 arasında, limanda demirli Donanmaya saldıran bir kara bombardıman uçağına karşı uçaksavar toplarıyla nişan eğitimi yapıldı. Aynı tatbikat 21 Eylül günü saat 09:20 ile 10:50 arasında tekrarlandı. Yine aynı gün saat 18:00 ile 19:00 arası gemiler arası yüzme yarışları düzenlendi. 22 Eylül günü saat 08:30'da Yavuz kruvazörü ve Zafer muhribi, uçakların çektiği hava hedefine (manş) atış yapmak için Bandırma'dan demir aldı. Saat 09:15'de uçağın görünmesiyle başlayan atışlar, uçağın çektiği manşın kopmasıyla saat 12:00'de bitirildi. Ardından gemiler İmralı adasına doğru ilerledi ve saat 20:55'de İmralı adasına demirledi. 23 Eylül günü Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Demirhisar muhribi, saat 08:10'da Bandırma'dan hareket ederek çeşitli eğitimler yaptı ve saat 13:45'de Bandırma'ya demirledi. Aynı gün saat 02:30'da İmralı adadan demir alan Yavuz kruvazörü, seyir sırasında gece eğitimleri yaparak saat 09:30'da Gölcük'e demirledi. 24 Eylül günü 07:50'de Bandırma'dan demir alan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Demirhisar muhribi ise seyir sırasında icra

⁷⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1943-95, Gmn.:14, Bn.:1, 2, T.:10 Eylül 1943.

ettikleri eğitimlerin bitişiyile, saat 17:40'da Gölcük'e ulaştı. Gölcük'e en son gelen gemi, saat 23:30'da gelen Zafer muhribi oldu.⁷⁴⁵

Demirhisar, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, planlı top ve torpido atışlarını yapmak için, hedef gemisi olarak görevlendirilen Kemalreis gambotu ile beraber, 3 Ekim günü saat 07:00'de Gölcük'ten demir aldı. Gemiler saat 12:30'da Maltepe'ye demirledi. 4 Ekim günü Demirhisar muhribi gündüz atışlarını saat 13:30 ile 18:50 arasında, gece atışlarını saat 19:30 ile 22:50 arasında, 5 Ekim günü Zafer ve Tınaztepe muhripleri (Atışlar sırasında Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, Zafer muhribindeydi.) saat 10:00 ile 15:00 arasında, 6 Ekim günü Demirhisar muhribi gündüz atışlarını saat 13:30 ile 15:45 arasında, gece atışlarını saat 19:30 ile 22:00 arasında, 7 Ekim günü Demirhisar muhribi saat 10:20 ile 11:55 arasında, 9 Ekim günü Demirhisar muhribi saat 09:00 ile 13:50 arasında, 12 Ekim günü Tınaztepe muhribi (Atışlar sırasında Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, Zafer muhribindeydi.) gündüz atışlarını saat 10:00 ile 12:00 arasında, gece atışlarını saat 20:00 ile 23:00 arasında, 13 Ekim günü Demirhisar muhribi gece atışlarını saat 20:00 ile 23:45 arasında ve 14 Ekim günü Zafer muhribi gece atışlarını saat 01:00 ile 04:00 arasında icra etti. Atışların tamamlanmasıyla gemiler, 14 Ekim günü saat 10:00'da Maltepe'den demir aldı ve muhripler saat 13:20'de, Kemalreis gambotu saat 16:00'da Gölcük'e demirledi.⁷⁴⁶

Denizaltı Filosu Komutanlığı denizaltıların gündüz ve gece torpido atışlarını yapması için bir program hazırladı. Buna göre; Dumlupınar denizaltısı komutanı Bnb. Mazlum Özer komutasında, Muratreis denizaltısı komutanı Yzb. Hüsnü Heper komutasında, Saldıray denizaltısı komutanı Kur.Bnb. Afif Tuğrul komutasında, Gür denizaltısı komutanı Yzb. Ferit Denizmen komutasında ve Oruçreis denizaltısı Yzb. Barbaros Günergün komutasında Maltepe'de torpido atışlarını icra etti. Atışlar 18-22 Ekim tarihleri arasında yapıldı. Gündüz atışlarının tamamı baş torpido kovanlarından yapıldı ve toplam 10 torpido kullanıldı. Bunlardan 3 adedinde cayro arızası görüldü. Gece atışlarında ise 5 torpido kullanılırken hiçbir arıza yaşanmadı. Atışların tamamlanma sırasına göre denizaltılar, 22 Ekim günü saat 13:00 ile 20:00 arasında Gölcük'e demirledi.⁷⁴⁷

⁷⁴⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 17, 18, 19, 20, 21, 22 ve 23 Eylül 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16408, T.: 17, 18, 19, 20, 21, 22 ve 23 Eylül 1943; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20336, T.: 17 ve 23 Eylül 1943.

⁷⁴⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 3 ve 14 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16408, T.: 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 13 ve 14 Teşrinievvel 1943.

⁷⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1943-34, Gmn.:190, Bn.:1, T.:26 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:116, Bn.:3, 4, 5, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:116, Bn.:1, 2, T.:15 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 22 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kyt.: 18971, T.: 22 Teşrinievvel 1943.

Donanmadaki faaliyetler Kasım ayı içinde de devam etti. 4 Kasım günü muhripler ile İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı kruvazörler arasında bir tatbikat yapılması planlandı. Bu kapsamda 4 Kasım günü Demirhisar, Sultanhisar ve Tınaztepe muhripleri saat 08:00'de Gölcük'ten, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ise saat 10:15'de Tuzla'dan hareket etti.⁷⁴⁸ Saat 08:40'da Değirmendere, saat 09:50'de Kava mania ağlarını geçen muhripler, çeşitli seyir nizamları, dönüşler ve teşkilat manevraları gerçekleştirdi. Muhripler ve kruvazörler saat 11:00'de birleşti. Bu saatten itibaren saat 14:00'e kadar muhripler, geceyi tanziren kruvazörlere karşı keşif, temas muhafazası ve hücum manevraları icra etti. Tatbikat süresince gemiler, 12 deniz mili sürati geçmeyerek yakıt tasarrufunda bulundu. Tatbikatın sonra ermesiyle muhripler ve kruvazörler Gölcük'e doğru dönüşe geçti. Saat 14:40'da Kava mania ağları geçilir geçilmez gemiler, posta çantası alıp verme eğitimi gerçekleştirdi. Eğitimlerin tamamlanmasıyla gemiler, saat 16:50'de Gölcük'e demirledi.⁷⁴⁹

Kasım ayına planlanan diğer tatbikat, muhriplerin Denizaltı Dafia Aleti (DDA) ile denizaltıları su altında tespit etmeleri üzerine kurgulandı. Tatbikata katılacak muhripler Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri, denizaltılar Oruçreis ve Muratreis denizaltılarıydı. Tatbikat için ilaveten Genç römorkörüyle Hora tahlisiye gemisi de görevlendirildi.⁷⁵⁰ Tüm gemiler, 15 Kasım günü saat 07:00'de Gölcük'ten hareket ederek, saat 10:30 civarında Armutlu'ya demirledi. Tatbikatlar; 16 Kasım günü saat 13:45 ile 18:30 arası Demirhisar muhripleri ve Muratreis denizaltısı arasında, 17 Kasım günü saat 06:00 ile 13:00 arası Sultanhisar muhripleri ve Oruçreis denizaltısı, saat 14:00 ile 18:55 arası Demirhisar muhripleri ve Muratreis denizaltısı arasında icra edildi. Bu tatbikatlara Genç römorkörüyle Hora tahlisiye gemisi de iştirak etti. Tüm gemilerin birlikte icra ettikleri tatbikat ise Gölcük'e dönüş günü olan 18 Kasım günü yapıldı. Tüm gemiler saat 08:15'de Armutlu'dan hareket etti. Muhtelif rota ve süratlerde yapılan tatbikat sonrası saat 13:00'de Armutlu'ya dönüldü. Verilen ara ardından saat 14:00'de

⁷⁴⁸ Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri 3 Kasım günü Gölcük'ten hareket ederek, saat 15:55'de Tuzla'ya demirledi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:54, Bn.:6, T.:3 Teşrinisani 1943.

⁷⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:11, 13, T.:23 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:9, 10, T.:27 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:7, 8, T.:28 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:54, Bn.:6, T.:1 Teşrinisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 4 Teşrinisani 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 4 Teşrinisani 1943.

⁷⁵⁰ Hora tahlisiye gemisinde DDA cihazı bulunmaktaydı. Ancak tatbikat sırasında görevli astsubayın tatbikata katılmadığı tespit edilerek sebebinin araştırılması istendi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1943-26, Gmn.:193, Bn.:1, T.:30 Teşrinievvel 1943.

Armutlu'dan demir alan gemiler seyir sırasında tatbikat yaparak saat 17:45'de Gölcük'e demirledi.⁷⁵¹

İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Donanma Komutanlığının yaptığı plan uyarınca, 17-18 Kasım günlerinde Gölcük/Tuzla ve Tuzla/Gölcük hattında bir tatbikat gerçekleştirdi. Bu kapsamda 17 Kasım günü Hamidiye kruvazörü, gemideki arızaları tespit etmek için Gölcük tersanesinden bir heyet ile saat 08:00'de Gölcük'ten hareket etti. İzmit önlerine kadar devam eden seyir sonrası tersane heyetini Gölcük'e bırakarak, saat 09:00'da hareket eden Mecidiye kruvazörü ile birleşti. Gemiler Kava mania ağlarına kadar kendi içlerinde seyir talimi yaptı. Kava hattı geçildikten sonra hattın batı tarafında bir mayın hattı olduğu varsayılarak, birlik halinde paravan atma ve paravanla seyir eğitimi gerçekleştirildi. Saat 12:00'ye kadar süren bu eğitim sonrası öğlen paydosu verildi. Saat 13:00'de gemiler arasında mesafe ölçme talimleri başladı. Talimin bitişiyile gemiler Tuzla'ya demirledi. Aynı günün akşamı saat 20:00 ile 21:00 arasında, gemilerin karartılması talimi ile ışıldak talimleri yapıldı. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri geceyi Tuzla'da geçirdikten sonra, 18 Kasım günü saat 09:00'da Tuzla'dan demir aldı. Saat 10:00 itibariyle gemiler, mesafe ölçme ve topçu muharebe eğitimine başladı. Top ateşi ışıldak ile belirtildi ve her iki gemi, düşmanın rotasını, mesafesini ve top atış noktalarını gösterir birer muharebe krokisi tuttu. Muharebe devam ederken, Mecidiye kruvazöründe bulunan İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral İhsan Özel tarafından, baca ile suni sis yapılması emri verildi. Aynı sisi Hamidiye kruvazörü de yaptı. Tatbikatın bitirilmesiyle gemiler saat 15:30'da Gölcük'e demirledi.⁷⁵²

Denizaltı Filosu Komutanlığına bağlı Oruçreis, Muratreis ve Saldıray denizaltılarının 15 Aralık günü torpido hücumları yapması planlandı. Hedef gemi olarak Tınaztepe muhribi belirlendi. Tatbikata katılacak gemiler saat 09:00'da Gölcük'ten hareket etti. Bekleme mevkilerinin saat 11:00'de alınmasıyla tatbikat başladı. Tatbikat sahası Yelkenkaya feneri ve Niyandros adasından geçen tul daireleri arasındaki sahaydı. Tatbikat süresince Tınaztepe muhribi zikzak seyir de dahil olmak üzere asgari 12 deniz mili süratle muhtelif şekillerde seyir yaptı. Denizaltıların her biri, gizli periskop kullanarak dörder hücum gerçekleştirdi. Tatbikatın sona ermesiyle Gölcük'e dönüş

⁷⁵¹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:11, 13, T.:23 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 15 ve 18 Teşrinisani 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16408, T.: 15, 16, 17 ve 18 Teşrinisani 1943.

⁷⁵² LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:54, Bn.:4, T.:12 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:1, 2, 3, T.:15 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:59, Bn.:14, 16, T.:18 Teşrinisani 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7329, T.: 17 ve 18 Teşrinisani 1943.

geçen gemilerden Tınaztepe muhribi saat 18:30'da, denizaltılar 19:00'da Gölcük'e demirledi.⁷⁵³

Muhrip Filotillasına bağlı muhripler ile İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı kruvazörlerin müşterek bir tatbikat gerçekleştirmesi planlandı. Tatbikata katılacak gemiler Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle, Demirhisar, Sultanhisar, Tınaztepe, Zafer ve Kocatepe muhripleri idi. Tatbikat süresince kruvazörlerin 8 deniz mili, muhriplerin 10 deniz mili sürat yapmaları kararlaştırıldı. Tatbikatın birinci safhası için 23 Aralık günü saat 08:30'da muhripler, saat 09:00'da kruvazörler Gölcük'ten hareket etti. Saat 09:05'ten itibaren gemiler dönüş ve çark yapma eğitimine başladı. Saat 10:15 ile 11:00 arasında muhripler teşkilat manevraları icra etti. Saat 11:25'de denize adam düştü eğitimi yapıldı. Saat 12:00 ile 12:20 arası paravan atma ve toplama faaliyeti gerçekleştirildi. Saat 13:20'ye kadar paydos edildi. Sonrasında dönüşler ve hat geçiş eğitimleri yapıldı. Saat 15:00'de tüm muhripler toplu halde Mecidiye kruvazörüne hücum manevralarına başladı. Tatbikatın tamamlanmasıyla kruvazörler saat 16:30'da muhripler saat 17:00'de Büyükçekmece'ye demirledi.⁷⁵⁴

Tatbikatın ikinci safhası için 25 Aralık günü saat 01:00'de gemiler Büyükçekmece'den demir aldı. Hazırlanan senaryoya göre karakol hattı oluşturan muhripler saat 03:00'den itibaren Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerine Büyükçekmece ve İmrallı adası arasında hücumlar gerçekleştirdi. Bu hücumlar saat 08:30'a kadar sürdü. Ardından ikinci senaryonun icrasına başlandı. Muhripler saat 09:00'da keşif şeridi oluşturmuş olarak, kruvazörlere kitle hücumuna başladı. Saat 11:45'de bu tatbikat bitirilerek muhripler ve kruvazörler birbirlerinden ayrıldı. Gemiler bu saatten sonra müstakil olarak sis içinde seyir talimleri icra etti. Tatbikatın sona ermesiyle gemiler saat 15:00 ile 16:00 arasında Gölcük'e demirledi.⁷⁵⁵

3.5. Donanmanın 1944 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

Muhrip filotillalarına bağlı Demirhisar, Sultanhisar, Zafer, Tınaztepe ve Kocatepe muhriplerinin 11-12 Ocak tarihlerinde iştirak edeceği bir tatbikat programı

⁷⁵³ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:95, Bn.:1, T.:13 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 17 ve 15 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16408, T.: 15 Kanunievvel 1943.

⁷⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:122, Bn.:1, T.:17 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:117, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 23 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16408, T.: 23 Kanunievvel 1943.

⁷⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:122, Bn.:1, T.:17 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:117, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:125, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:138, Bn.:1, 2, 3, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7329, T.: 25 Kanunievvel 1943; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16408, T.: 25 Kanunievvel 1943.

hazırlandı. Tatbikat programını müzakere etmek üzere filotilla komodoru Kurmay Tuğbay Necati Özdeniz ve gemi komutanlarının katılımıyla, 10 Ocak günü saat 14:00'de Demirhisar muhribinde toplantı yapıldı. Yapılan plan uyarınca muhripler, 11 Ocak günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket etti. İzmit Körfezi girişinden itibaren öğlene kadar olan sürede; çarklar ve dönüşler, omuzluk hattında çarklar, işaretsiz çarklar, yanaşık nizam seyirler, nizam değiştirmeler ile paravan atma ve toplama eğitimleri yapıldı. Öğleden sonraki periyotta ise sis eğitimi, keşif ve toplu hücum talimleri yapıldı. Eğitimlerin bitişiyle gemiler saat 17:00 ile 17:30 arasında Pendik'e demirledi. Tatbikat süresince filotilla komodoru Kurmay Tuğbay Necati Özdeniz Demirhisar muhribinde bulundu.⁷⁵⁶ Tatbikata 12 Ocak günü saat 03:00'de devam edildi. Bu safhanın özelliği gece eğitimleriydi. Saat 03:00'de Pendik'ten demir alan gemiler gece ileri karakol teşkili, temas, rapor eğitimlerine başladı. Saat 08:20 sularına kadar devam eden eğitimler sonrası gündüz eğitimlerine geçildi. Top muharebesi, mesafe kestirme talimi, gündüz sezdirmeden hücum ve mayınlı sahada emniyetli seyir eğitimleri gerçekleştirildi. Eğitimlerin bitişini müteakip gemiler saat 17:00 ile 18:00 arasında Gölcük ve Derince'ye demirledi.⁷⁵⁷

Donanma Komutanlığı, Mart ayı içerisinde icra edilmek üzere, 4 safhadan oluşan ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay ve Birinci Ordu Komutanı Orgeneral Cemil Cahit Toydemir'in de katılacağı bir tatbikat planladı. Tatbikata; Yavuz kruvazörü, Demirhisar, Sultanhisar, Zafer, Tınaztepe ve Kocatepe muhripleri, Saldıray ve Oruçreis denizaltıları ile Doğan, Martı, Bora ve Yıldırım hücumbotları iştirak etti. Tatbikatın birinci safhası için gemiler 21 Mart günü saat 09:45 civarında Gölcük'ten hareket etti. Bu sırada Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan ve Harp Filosu Komutanı Tümamiral Sait Halman, tatbikatı Yavuz kruvazöründe takip ediyordu. İlk olarak muhripler, Donanma Komutanının takip edebileceği mesafede, çeşitli nizamlara geçişler ve teşkilat manevraları yaptı. Saat 11:25'e kadar süren eğitimlerin ardından denizaltılar, Yavuz kruvazörü ve muhriplere taarruz ederken, gemiler zikzak seyirle kaçınma manevraları gerçekleştirdi. Saat 12:21'de denizaltılar Yavuz kruvazörüne hücum yapmaya başladı. Muhripler D.D.A cihazlarıyla denizaltıları tespit etmeye çalışırken, Yavuz kruvazörü hücumlardan

⁷⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:147, Bn.:1, T.:6 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 11 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 11 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 11 Kanunisani 1944.

⁷⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:147, Bn.:2, T.:6 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 12 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 12 Kanunisani 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 12 Kanunisani 1944.

kaçınma manevrası yapmadı. Saat 14:30 – 15:15 arasında, gemilerin mesafe kestirme talimleri icra edildi. Bu esnada genel savaş talimleri yapıldı. Muhripler saat 15:45’de, Yavuz kruvazörünün dümen suyunda ve 500 metre aralıklarla dizilerek uçaksavar atışları gerçekleştirdi. Saat 16:25’de atışlar tamamlandı. Sonrasında Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, Harp Filosu Komutanı Tümamiral Sait Halman ve yanlarındaki heyet, filikayla saat 16:55’de Sultanhisar muhribine geçti. Teşkilat manevralarına devam eden muhripler, eğitimlerin tamamlanmasının ardından saat 19:00 civarında Büyükçekmece’ye demirledi. Yavuz kruvazörü ise Tekirdağ’a doğru hareket ederek saat 21:25’de Tekirdağ’a demirledi.⁷⁵⁸

Yapılan plan uyarınca, tatbikatın ikinci ve üçüncü safhalarına Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay, Birinci Ordu Komutanı Orgeneral Cemil Cahit Toydemir ve Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan nezaret edecekti. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve yanındaki heyet, 23 Mart günü saat 09:00’da Tekirdağ’da demirli Yavuz kruvazörüne geldi. Yavuz kruvazörü saat 09:15’de hareket hazırlıklarına başladı ve saat 10:27’de demir aldı. Muhripler ise Büyükçekmece’den saat 07:40 ile 08:00 arasında ayrılmıştı. Saat 10:35’de karşılaşan gemiler, birbirlerine hücum manevraları yaptı. Yavuz kruvazörü top atışları yaparken, muhripler toplu olarak hücum manevraları gerçekleştirdi. Saat 11:15’de muhripler sis yaparak Yavuz kruvazörüne torpido attılar. Saat 11:30’da tatbikata ara verildi. Bu sırada Yavuz kruvazörü sis yapma eğitimi icra etti. Saat 14:00’de tatbikata kaldığı yerden devam edildi. Öğleden önceki eğitimlere benzer eğitimler yapılarak tatbikata 15:00’de bir ara daha verildi. Ardından muhripler saat 16:00’da İmralı adasına, Yavuz kruvazörü saat 15:50’de Silivri’ye demirledi. Bu safhanın son kısmı gece hücumlarına ayrılmıştı. Bu maksatla Yavuz kruvazörü saat 19:15’de Silivri’den, muhripler ise saat 19:00’da İmralı adasından hareket etti. Saat 21:05’de başlayan gece hücum manevraları saat 21:50’de bitirildi. Sonrasında Yavuz kruvazörü saat 22:35’de, bir süre daha eğitimlere devam eden muhripler ise saat 23:30 ile 24:00 arasında Silivri’ye demirledi.⁷⁵⁹

Tatbikatın üçüncü safhası için gemiler, 24 Mart günü saat 07:15 ile 07:40 arasında Silivri’den demir aldı. Bu safhanın en önemli özelliği denizaltıların su üstü gemilerine yapacakları hücumlar ve denizaltıların D.D.A cihazıyla tespit edilmeye

⁷⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:33, Bn.:1, T.:14 Mart 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 21 Mart 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 21 Mart 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 21 Mart 1944.

⁷⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:33, Bn.:1, 2, 4, T.:14 Mart 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 23 Mart 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 23 Mart 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 23 Mart 1944; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.435.

çalışılmasıydı. Bu maksatla gemiler zikzak seyir yapıyor, bir taraftan da denizaltıları tespit etmeye uğraşıyordu.⁷⁶⁰ Yavuz kruvazörü saat 10:30 ve 11:07’de, Demirhisar muhribi de saat 10:30 ve 11:30’da dalmış durumdaki denizaltıları tespit etti. Bu safhanın tamamlanmasıyla gemiler, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün bulunduğu Yavuz kruvazörü önünde geçit merasimi gerçekleştirdi. Merasimde sırasıyla; Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri, ardından Saldıray denizaltısı ve en sonda Zafer, Tınaztepe ve Kocatepe muhripleri geçişlerini tamamladı. Oruçreis denizaltısı ise merasime iştirak etmedi. Merasimin ardından gemiler saat 12:10 ile 12:30 arasında Maltepe’ye demirledi. Hemen sonrasında Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve yanındaki heyet Yavuz kruvazöründen ayrılarak Savarona yatına geçti. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, tatbikata katılan amiral, komodor, kurmay başkanı ve gemi komutanlarını saat 13:00’de Savarona yatında öğle yemeğine davet etti. Yemeğin ardından Savarona yatı, saat 16:10’da Maltepe’den hareket etti ve gemiye Kocatepe ile Tınaztepe muhripleri Beşiktaş’a kadar eşlik etti.⁷⁶¹

Tatbikatın dördüncü safhası 28 Mart günü Maltepe Gölcük arasında icra edildi. Saat 03:45’de muhripler ve denizaltılar, saat 04:00’de Yavuz kruvazörü Maltepe’den demir aldı. Saat 04:26 itibariyle denizaltılar, tamamen karartılmış Yavuz kruvazörüne hücum yapmaya başladı. Bu sırada muhripler saat 05:30’a kadar birlik halinde seyir talimleri gerçekleştirdi ve saat 05:45’de Yavuz kruvazörüyle birleşerek hücumbot emniyeti vaziyetine geçti. Hücumbotlar Yavuz kruvazörüne hücumlar yaparken, muhripler müdafaa manevraları gerçekleştirdi. Tatbikat 06:25’de bitirildi ve gemiler saat 08:50’den itibaren Gölcük’e demirlemeye başladı.⁷⁶² Ancak Demirhisar ve Sultanhisar muhripleriyle Oruçreis denizaltısı, ilave eğitimler icra etmek maksadıyla Armutlu’ya doğru ilerledi ve saat 09:30 civarında limana demirledi. Gemiler tatbikat için 30 Mart gününe kadar limanda kaldı. 30 Mart günü saat 13:50’de limandan ayrılan gemilerden Oruçreis denizaltısı saat 14:00’de daldı. Eğitimin temel amacı muhriplerin D.D.A cihazıyla denizaltı tespitiydi. Saat 17:30’a kadar devam eden tatbikat sonrası gemiler, saat 18:15’de Armutlu’ya demirledi. Aynı tatbikata 31 Mart günü de devam

⁷⁶⁰ Denizaltıların tespit edilmeye çalışıldığı sırada, Saldıray denizaltısı komutanı Kur.Bnb. Afif Büyüktuğrul’un hatalı olarak sathı çıkması nedeniyle, Kocatepe muhribiyle çarpışma ihtimali doğdu. Kocatepe muhribi ikinci komutanı Kur.Kd.Yzb. Bahrettin Geyer yaptığı ani manevrayla yaşanması kesin bir çarpışmayı önledi. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C. II, s.525.

⁷⁶¹ LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:33, Bn.:2, 5, T.:14 Mart 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 24 Mart 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 24 Mart 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 24 Mart 1944; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.435; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.525-527.

⁷⁶² LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:33, Bn.:2, 6, T.:14 Mart 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 28 Mart 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 28 Mart 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 28 Mart 1944.

edildi. Saat 07:35’de limandan ayrılan gemiler, saat 08:30’da başlangıç mevkiilerini aldı. D.D.A tatbikatı saat 11:30’a kadar devam etti. Tatbikatın bitişiyle Gölcük’e ilerleyen gemiler, saat 14:15’de limana demirledi.⁷⁶³

1944 yılının en önemli olayı, Çanakkale Boğazı’nda yabancı ülke denizaltılarını tespit etmek amacıyla döşeli “Loop” hatlarının⁷⁶⁴, 29 Nisan günü saat 22:00’de yaptığı “Boğazdan içeri denizaltı / denizaltılar girişi” tespitiyle yaşandı.⁷⁶⁵ Boğaza denizaltı / denizaltılar girişi tespiti yapıldıktan sonra, tüm askeri birlikler teyakkuz durumuna geçirildi. Haberin Donanma Komutanlığına ulaşmasıyla, 30 Nisan günü saat 04:00’de, ilk olarak Doğan ve Yıldırım hücumbotlarının harekete hazır olmaları emri verildi. Saat 08:00’de Gölcük’ten ayrılan hücumbotlar, İzmit Körfezi girişinde yer alan Kava dinleme istasyonuna gitti. İstasyonun yaptığı dinlemeye ilaveten, saat 12:50’de hücumbotlar da avara ederek şamandıraya bağladılar ve İzmit Körfezi’nden içeri girmeye çalışacak düşman denizaltı / denizaltıları için dinleme yapmaya başladılar. Bu dinleme görevi, saat 17:35’e kadar devam etti.⁷⁶⁶ Bu sırada Donanma Komutanlığı Kocatepe, Tınaztepe, Demirhisar, Sultanhisar muhripleri, Kemalreis gambotu ve Peyk torpido kruvazörüne hareket etmek üzere gerekli hazırlıkları yapma emri verdi. Gemiler Marmara içerisindeki düşman denizaltı / denizaltılarını tespit etmek amacıyla, saat 12:15’de Gölcük’ten demir aldı. Kocatepe muhribi haricindeki diğer gemiler, saat 15:45’de Heybeliada önüne demirledi. Kocatepe muhribi ise günlerden Pazar olması ve birçok subay astsubayın izinli olarak İstanbul’da olması nedeniyle, bu personeli almak üzere saat 14:50’de Pendik’e demirledi. Çağrılan personelden gelebilenler gemiye alınarak, saat 16:20’de Pendik’ten hareket edildi ve saat 17:00’de Heybeliada’ya ulaşılarak, personel ait olduğu gemilere gönderildi. Ardından saat 17:20 ile 17:45 arasında tüm gemiler Heybeliada’dan demir alarak Marmara Denizi içerisinde kendisine tahsis edilen bölgede, düşman denizaltı / denizaltılarını aramaya başladı. Aramalar aralıksız olarak 1 Mayıs günün ilk saatlerinden itibaren devam etti. Tüm bu süre içerisinde sadece Tınaztepe muhribi Adalar ve Yeşilköy mıntıkası arasında saat 02:36’da D.D.A cihazında şüpheli bir eko aldığını rapor etti. Fakat yapılan detaylı incelemede düşman denizaltı / denizaltıları tespit edilemedi. Herhangi bir düşman denizaltı / denizaltıları tespit edilemediği bilgisi, Demirhisar muhribince saat 04:10’da

⁷⁶³ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 28, 30, 31 Mart 1944.

⁷⁶⁴ Loop Hattı: Deniz altına döşenmiş bir çeşit kablo ağıdır. Döşendiği bölgedeki gemi ve denizaltıları tespit etmekte kullanılır. Bkz., Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1960, s.271.

⁷⁶⁵ LDGAM., Gjb., NMGGJ., Kytn.: 25739, T.: 29 Nisan 1944.

⁷⁶⁶ LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17045, T.: 30 Nisan 1944.

Yavuz kruvazörüne telsizle iletildi. 1 Mayıs günü, kendisine tahsis edilen bölgeyi taramayı tamamlayan gemilerden Kocatepe muhribi saat 13:00'de, Peyk torpido kruvazörü saat 14:10'da, Doğan ve Yıldırım hücumbotları saat 17:00'de, Kemalreis gambotu saat 15:30'da ve Tınaztepe, Demirhisar, Sultanhisar muhripleri saat 18:30'da Gölcük'e demirledi.⁷⁶⁷

Donanma gemilerinin 1944 yılı top atışları deniz ve hava hedeflerine olmak üzere iki safhaya ayrıldı. Deniz hedeflerine atışın; 4 Mayıs / 9 Haziran tarihleriyle, 31 Temmuz / 13 Ağustos tarihleri arasında Tuzla açıklarında yapılması planlandı. Hava hedeflerine karşı yapılacak atışların ise 14-28 Ağustos tarihleri arasında yine Tuzla açıklarında icrası kararlaştırıldı.⁷⁶⁸ Ayrıca 20 Mayıs / 17 Haziran tarihleri arasında Ahırkapı ile Kınalıada arasında ve 18 Haziran / 28 Temmuz tarihleri arasında Bozburun ile Yelkenkaya'dan geçen boylam arasındaki açık deniz sahasında Donanma gemilerinin gündüz ve gece torpido atışlarını yapması tasarlandı.⁷⁶⁹

Hazırlanan atış planı uyarınca 9 Mayıs günü; Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri, Saldıray, Oruçreis ve Muratreis denizaltıları, Kocatepe, Tınaztepe, Demirhisar, Sultanhisar muhripleri, Peyk torpido kruvazörü, Durakreis ve Kemalreis gambotları ile Etrüsk hastane gemisi saat 06:00 ile 10:10 arasında Gölcük'ten hareket etti. Gemiler seyir sırasında; çeşitli nizamlara geçiş eğitimleri, paravan atma toplama eğitimleri, muhripler arasında posta çantası alıp verme eğitimleri ve D.D.A cihazıyla denizaltı tespit eğitimleri icra edildi. Tatbikatın saat 13:50 civarında tamamlanmasıyla gemiler, saat 15:00'e kadar aralıklarla Tuzla'ya demirledi.⁷⁷⁰

10 Mayıs tarihinde atışlara başlandı. Saat 08:00'de Kocatepe muhribinden sac hedefi teslim alan Demirhisar muhribi, Tuzla açıklarında bu hedefe karşı saat 10:00'da atışlara başladı. Saat 12:00'de atışların tamamlanmasıyla saat 13:00'de limana dönülerek hedef Sultanhisar muhribine teslim edildi. Bu sırada saat 15:00 ile 16:00 arasında Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri tüfek ve top atışları icra etti.⁷⁷¹ Yavuz

⁷⁶⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 30 Nisan, 1 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 30 Nisan, 1 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 30 Nisan, 1 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17045, T.: 30 Nisan, 1 Mayıs 1944. Yaşanan bu olay nedeniyle, İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı Hamidiye kruvazörü ve Peyk torpido kruvazörü için planlanan, 3 Mayıs günü saat 07:30'da Gölcük'ten Maltepe'ye intikal sırasında yapılacak tatbikat da iptal edildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:90, Bn.:3, T.:28 Nisan 1944.

⁷⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:90, Bn.:1, 2, T.:26 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:77, Bn.:1, T.:26 Nisan 1944.

⁷⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:82, Bn.:1, T.:26 Nisan 1944.

⁷⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:90, Bn.:4, T.:2 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:96, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 9 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 9 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 9 Mayıs 1944.

⁷⁷¹ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:81, Bn.:1, T.:9 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 10 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 10 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 10 Mayıs 1944.

krvazörü hafif ve orta batarya atışları için 15 Mayıs günü saat 13:12'de Tuzla'dan demir aldı. Saat 15:12'de birinci salvo, saat 16:00'da ikinci salvo, saat 17:05'de üçüncü salvo ve saat 17:50'de dördüncü salvo top atışları yapılarak, saat 18:47'de açık denizde gece atışlarını beklemek üzere stop edildi. Saat 20:49'da hareket eden gemi, saat 21:35'de birinci salvo ve saat 22:22'de ikinci salvo top atışlarını tamamlayarak, 16 Mayıs gününün ilk saatlerinde 24:58'de Tuzla'ya demirledi. Yavuz kruvazörü ağır batarya atışları için ise 16 Mayıs günü saat 11:40'da Tuzla'dan demir aldı. Saat 13:47, 14:07, 14:47 ve 14:50'de icra edilen atışlar sonrasında saat 17:04'de, Tuzla'ya demirledi.⁷⁷²

Muhripler, Harp Filosu Komutanlığının yaptığı planlamaya göre Tuzla'da top atışlarını gerçekleştirdi. Buna göre 15 Mayıs günü Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhripleri 3.7 cm'lik toplarıyla gündüz, 15/16 Mayıs günü Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhripleri 3.7 cm'lik toplarıyla gece, 16 Mayıs günü Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri 4 cm'lik toplarıyla gündüz, 16/17 Mayıs günü Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri 4 cm'lik toplarıyla gece, 18 Mayıs günü Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri 12 cm'lik toplarıyla gündüz atışlarını gerçekleştirdi.⁷⁷³

İhtiyat Filo Komutanlığına bağlı Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleriyle, Peyk torpido kruvazörünün atışları ise 17-29 Mayıs tarihleri arasında gerçekleştirildi. Top atışlarının tamamı saat 13:00'de başladı ve hedef gemisi olarak Genç römorkörü görev yaptı.⁷⁷⁴ Atışlar sırasında, hedef gemisi Genç römorkörünün sürati 5 deniz mili olurken, atış yapacak gemilerin sürati 10 deniz milini aşmadı. 17 Mayıs günü Hamidiye kruvazörü 15.5 ve 7.5 cm'lik toplarıyla, 18 Mayıs günü Mecidiye kruvazörü I. ve II. İnönü denizaltılarının personeli olduğu halde⁷⁷⁵ 13 ve 7.5 cm'lik toplarıyla, 22 Mayıs günü Peyk torpido kruvazörü Berk torpido kruvazörü personeli olduğu halde⁷⁷⁶ 8.8 ve 3.7 cm'lik toplarıyla atışlarını icra etti. Subay topçu kursu atışları ise 23-29 Mayıs tarihleri arasında Peyk torpido kruvazörüyle yapıldı.⁷⁷⁷ Bu atışlar icra edilirken 26

⁷⁷² LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 15, 16 Mayıs 1944.

⁷⁷³ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:81, Bn.:1, T.:9 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 15, 16 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 16, 17, 18 Mayıs 1944.

⁷⁷⁴ Genç römorkörü Tuzla'ya, 10 Mayıs günü saat 15:00'de top atışlarında kullanılacak hedefleri yedeğinde çekerek geldi. Bkz., LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 10 Mayıs 1944.

⁷⁷⁵ I. ve II. İnönü denizaltılarında 7.5 cm'lik toplar bulunmaktaydı. Bu sebeple denizaltıların personeli, aynı tip topun bulunduğu Mecidiye kruvazöründe top atışlarını icra etti. I. ve II. İnönü denizaltılarının teknik özellikleri hakkında bilgi almak için bkz. Metel Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.151, 152; Cumhuriyet Donanması 1923-2005, a.g.e., s.44.

⁷⁷⁶ Berk torpido kruvazörü 18 Nisan günü Gölcük'te havuza alınmış ve bakımları yapılmaktaydı. Bu sebeple geminin personeli Peyk torpido kruvazörüyle atışlarını gerçekleştirdi. Bkz., LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11714, T.: 18 Nisan 1944.

⁷⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:115, Bn.:1, T.:15 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:51, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:15 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:72, Bn.:1, T.:15 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.:

Mayıs günü saat 07:30'da Tuzla'dan demir alan Kocatepe muhribi, saat 08:50, 09:00, 09:50 ve 10:15'de torpido atışlarını gerçekleştirdi. Saat 10:25'de Bostancı'ya gelerek attığı torpidoları gemiye aldı ve saat 13:20'de Tuzla'ya demirledi.⁷⁷⁸

Muhrip Filotillaları Komutanlığına bağlı Demirhisar muhribine özel bir görev verildi. Verilen görev, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'yü Gelibolu'ya götürmekti. Bu maksatla, içinde Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan'ın bulunduğu muhrip, 31 Mayıs günü saat 12:00'de Tuzla'dan demir aldı. Saat 14:07'de Dolmabahçe'ye gelen gemi, buradan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'yü alarak hareket etti. Saat 19:30'da Gelibolu'ya demirledi ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü gemiden ayrıldı. Ardından gemi saat 21:25'de Kilye'ye demirledi.⁷⁷⁹ 2 Haziran günü saat 07:35'de Kilye'den demir alan muhrip, saat 08:10'da mania ağlarından geçerek saat 09:22'de Gelibolu'ya demirledi. Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan'ın gemiye gelmesiyle saat 10:03'de Gelibolu'dan hareket edildi ve görev tamamlanmış olarak saat 17:54'de Tuzla'ya demirledi. Sonrasında Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan gemiden ayrıldı.⁷⁸⁰

Donanmanın Tuzla'da bulunan unsurlarınca tatbikatlara devam edildi. Donanma Komutanlığı 24 Nisan tarihinde Doğan, Martı, Bora, Yıldırım ve Kasırga hücumbotlarının torpido atışlarını yapmaları konusunda emir vermişti. Bu emre istinaden torpido atışlarını yapması gereken hücumbotlardan sadece Bora ve Kasırga hücumbotlarının atış yapabilecek durumda oldukları, diğer hücumbotların personelinin de bu gemilerle atış yapmaları hususu, Donanma Komutanlığına bildirildi. 12 Haziran günü, Işın imla gemisinde torpidoların atış öncesi hazırlıkları yapıldı ve 13 Haziran günü torpido kursiyer subaylarının atışları Kasırga hücumbotuyla Bostancı'da gerçekleştirildi. 16 Haziran günü saat 20:00'de Tuzla'dan hareket eden Bora ve Kasırga hücumbotları diğer hücumbotların personeliyle birlikte torpido atışlarını başarıyla icra etti.⁷⁸¹

Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri top atışları için 13 Haziran günü saat 15:40'da Tuzla'dan hedef gemisi Genç römorkörüyle birlikte demir aldı. Saat 16:20'de

7330, T.: 17 Mayıs 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 Mayıs 1944.

⁷⁷⁸ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20337, T.: 26 Mayıs 1944.

⁷⁷⁹ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 31 Mayıs 1944. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü 1 Haziran'da Gelibolu'yu, 3 Haziran'da Çanakkale, Truva ve Kumkale'yi, 5 Haziran'da Ezine ve Edremit'i, 6 Haziran'da Havran ve Balıkesir'i ziyaret etti. Bkz., *İsmet İnönü'nün 1924 - 1973 Arası Yurtiçi ve Yurtdışı Gezileri*, <http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/ismet-inonunun-yurtici-ve-yurtdisi-gezileri/ismet-inonunun-1924-1973-arasi-yurtici-ve-yurtdisi-gezileri> (2 Eylül 2018)

⁷⁸⁰ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 2 Haziran 1944.

⁷⁸¹ LDGAM., Ktn.:1944-20, Gmn.:76, Bn.:3, T.:26 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:127, Bn.:3, T.:7 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:127, Bn.:2, T.:8 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:127, Bn.:1, T.:13 Haziran 1944.

atış sahasında ulaşıldı ve saat 17:30'a kadar iki muhrip de 40 mm'lik toplarıyla atışlarını gerçekleştirdi. Saat 19:05'de Büyükkada'ya demirledi. Gece atışları için Büyükkada'dan saat 20:30'da hareket edildi. Atış sahasına gelince saat 21:30'da Demirhisar muhribi, saat 21:40'da Sultanhisar muhribi 12 cm'lik toplarıyla gece top atışlarını gerçekleştirdi. Atışların sona ermesiyle gemiler saat 24:00'de Tuzla'ya demirledi.⁷⁸² 14 Haziran günü Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri aynı atışları tekrarladı. Saat 13:50'de Tuzla'dan hareket eden gemiler, Genç römorkörünün çektiği hedeflere saat 14:50 ile 16:04 arasında 12 cm'lik toplarıyla atış yaptı. Gemiler saat 17:15'de Tuzla'ya demirledi.⁷⁸³

Denizaltıların planlı torpido atışları, hareket noktası Tuzla olarak icra edildi. Bu atışlarda Peyk torpido kruvazörü hedef gemisi olarak görevlendirildi. 19 Haziran'da Muratreis ve Oruçreis denizaltıları saat 07:00 ile 14:00 arası gündüz atışlarını, saat 20:00 ile 24:00 arası gece atışlarını, 20 Haziran'da Sakarya ve Saldıray denizaltıları saat 08:00 ile 14:00 arası gündüz atışlarını, saat 20:00 ile 24:00 arası gece atışlarını, 22 Haziran'da Sakarya ve Saldıray denizaltıları saat 08:00 ile 12:00 arası gündüz atışlarını ve 27 Haziran'da Muratreis ve Oruçreis denizaltıları saat 06:00 ile 14:00 arası gündüz atışlarını tamamlayarak, 28 Haziran günü saat 11:00'de Gölcük'e hareket etti.⁷⁸⁴

Muhriplerin torpido atışları yapılan planlamaya uygun olarak gerçekleştirildi. Atışlarda hedef gemisi görevini Peyk torpido kruvazörü, atılan torpidoları toplama görevini Akın ve Doğanarslan römorkörleri yerine getirdi. 3 ve 4 Temmuz günlerinde saat 21:00'de Tuzla'dan hareket eden Sultanhisar muhribi ve römorkörler, gece torpido atışı gerçekleştirildikten sonra saat 24:00'de Tuzla'ya demirledi. 5 Temmuz günü ise Demirhisar muhribi, Peyk torpido kruvazörü ve Akın römorkörü saat 20:40'da Tuzla'dan demir aldı. Gece torpido atışının icrasından sonra gemiler saat 23:50'de Tuzla'ya demirledi. Aynı saat ve şekilde Kocatepe muhribi 12 Temmuz günü, Tınaztepe muhribi 13 Temmuz günü, Demirhisar muhribi 19 Temmuz günü, Tınaztepe muhribi 20 Temmuz günü, Adatepe muhribi 24 Temmuz günü gece torpido atışlarını gerçekleştirerek Tuzla'ya demirledi.⁷⁸⁵

Savaş boyunca tatbikat maksatlı Marmara Denizi dışına sadece 7 Haziran 1941 tarihinde çıkmıştı. Bu tatbikatta Donanma Karadeniz'e çıkmış, Karaburun mevkiine

⁷⁸² LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 13 Haziran 1944.

⁷⁸³ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 14 Haziran 1944.

⁷⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:82, Bn.:1, T.:26 Nisan 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 19, 20, 22, 27, 28 Haziran 1944; Saldıray denizaltısı komutanı Dz.Kur.Bnb. Afif Büyüktuğrul tatbikat gününü hatıratlarında hatalı olarak 27 Mayıs olarak yazmış. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.530.

⁷⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:82, Bn.:1, T.:26 Nisan 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 3, 4, 5, 12, 13, 19, 20, 24 Temmuz 1944.

kadar gidilerek Çatalca Müstahkem Mevkiinin Karadeniz'den ateş himaye desteğini sağlama manevraları yapılmıştı.⁷⁸⁶ Bu tatbikat kadar kapsamlı olmamakla beraber Demirhisar muhribi, Temmuz sonu ile Ağustos ayı başında, tatbikat maksatlı Karadeniz'e çıkan ikinci savaş gemisi oldu. Demirhisar muhribi 26 Temmuz günü saat 08:15'de Tuzla'dan hareket etti. Saat 10:30'da Karadeniz mania ağlarını geçen gemi, saat 12:30'da Şile açıklarına geldi. Olası denizaltı saldırılarına karşı zikzak seyir talimi yapıldı. Eğitimin sonunda saat 20:15'de Beykoz'a demirlendi. Demirhisar muhribi ikinci kez 28 Temmuz günü saat 06:50'de Beykoz'dan hareket edip, saat 07:10'da mania ağları geçerek Karadeniz'e çıktı. Muhrip, saat 08:20'den itibaren zikzak seyre başladı. Çeşitli eğitimler yapan gemi, saat 15:36'da Yelkenci vapuruna⁷⁸⁷ hücum seyri icra etti. Eğitimlerin tamamlanmasıyla saat 19:50'de Beykoz'a demirlendi. Demirhisar muhribi üçüncü kez 29 Temmuz günü saat 06:50 ile 19:50 arası Karadeniz'de eğitim seyri gerçekleştirdi. Karadeniz'e son çıkış ise 1 Ağustos günü saat 06:55'de oldu. Eğitim seyrinin tamamlanmasından sonra muhrip, saat 20:25'de Tuzla'ya dönerek, Karadeniz'deki planlı eğitimlerini bitirdi.⁷⁸⁸

Donanmanın yüzer ve kara birliklerinde denetleme faaliyetlerine ara verilmeden devam ediliyordu. Bu denetlemelerden biri Muhrip Filotillaları Komutanlığı tarafından Adatepe muhribininin 15 Haziran günü bakım tutum ve savaşa hazırlık denetlemesi oldu. Muhrip Filotillaları Komutanı Kurmay Tuğbay Necati Özdeniz tarafından yapılan denetlemede, Adatepe muhribinin tersanedeki yıllık bakımlarından yeni çıkmasına rağmen, bazı eksiklikleri tespit edilmekle beraber savaşa hazır bulunduğu sonucuna ulaşıldı.⁷⁸⁹

Deniz Yeni Erat Talim Alayı'nın denetlemesi, 9-15 Eylül tarihleri arasında Kasımpaşa'daki kışlada yapıldı ve denetleme neticesi Genelkurmay Başkanlığı'na iletildi. Eratın yanaşık düzen ve dağınık düzen denetlemesinde, gelinen seviyenin yeterli olmasıyla birlikte, özellikle talim öğretmenlerinin yeterliliğinin yükseltilmesiyle daha üst seviyelere çıkılacağı değerlendirildi. Ayrıca eratın elbise, teçhizat ve beden temizlikleri iyi düzeyde bulundu. İlâveten, okuma yazma, yurt bilgisi, coğrafya, tarih, sağlık koruması, askerlik terbiyesi ve cezai hükümler konularında erata verilen

⁷⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:42, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:6 Haziran 1941; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 7 Haziran 1941.

⁷⁸⁷ Yelkenci vapuru, 1353 tonluk, Zonguldak İstanbul arası kömür taşıyan bir gemiydi. Bu seferlerinden birinde 5 Mart 1944 tarihinde Kefken önlerinde kömür yüklü vaziyette karaya oturmuştu. Gemi, Denizyollarının Kilyos tahlisiye gemisi ile kurtarılmıştı. Bkz., Cumhuriyet, 6, 7, 8 Mart 1944, s.1, 2.

⁷⁸⁸ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 26, 28, 29 Temmuz ve 1 Ağustos 1944.

⁷⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:118, Bn.:1, 2, T.:20 Haziran 1944.

bilgilerin, eğitim süresinin kısa olması nedeniyle istenilen düzeye çıkarılmadığı anlaşıldı. Sağlık konusunda yapılan denetlemede ise eratta az miktarda uyuz ve kabakulak tespit edildi.⁷⁹⁰

İhtiyat Filo Komutanlığı emrinde görevli Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin, gemilere yeni tayin olan subay, astsubay ve erlerin görevlerine alışmaları için münferit olarak eğitim yapmaları planlandı. Bu eğitime Peyk torpido kruvazörü görevli olduğu, Berk torpido kruvazörü de tersanede bakımda olduğu için katılamadı. Ancak Berk torpido kruvazörünün komutanı, Hamidiye kruvazörüyle eğitime iştirak etti. Gemiler, 7 Eylül günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket ederek, İzmit Körfezi mania ağları dışına çıkmadan ve denizaltıların dalış sahasına girmeden eğitimlerini gerçekleştirdi. Yapılan talimler; demir alma, demirleme ve denize adam düştü eğitimleriydi. Eğitimlerin tamamlanmasıyla gemiler, saat 13:00'de Gölcük'e demirledi.⁷⁹¹ Aynı eğitim, yine aynı gemilerin katılımıyla 13 Eylül günü tekrar edildi. Saat 10:00'da Gölcük'ten demir alan gemiler, eğitimlerini tamamlayarak saat 17:00'de Gölcük'e demirledi. Gemiler bu eğitimde; şamandıraya bağlamak ve şamandıradan kalkmak, rıhtıma veya demirli bir gemiye yanaşmak, denize adam düştü, dümen arızaları ve sis rotasında seyretmek talimlerini icra etti.⁷⁹² Eğitimin tekrarı 22 Eylül günü yapıldı. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri saat 13:30'da Gölcük'ten hareket etti. Teşkilat talimleri, dönüşler, çarklar ve denize adam düştü talimleri yapılarak, saat 18:30'da Gölcük'e dönüldü.⁷⁹³

Yavuz kruvazörü, eğitim maksatlı olarak 12 Eylül günü saat 08:45'de Gölcük'ten hareket etti. İlk olarak sancak ve iskeleye dönüş eğitimleri, ardından saat 10:06'da denize adam düştü talimi yapıldı. Saat 10:55'de Yelkenkaya geçildikten sonra saat 11:03'de bir kez daha denize adam düştü talimi yapıldı. Saat 13:00'de dümen bozuldu talimine başlandı. Eğitimin bitirilmesiyle saat 15:35'de Gölcük'e demirledi.⁷⁹⁴

Muhrip Filotillaları Komutanlığı muhripler için, Eylül ayında ve Ekim ayının başında gerçekleştirilecek tatbikat programı hazırladı. Tatbikat sahası olarak Marmara denizinin kuzey sahası belirlendi. Gemilerin ilk seyirlerini münferit, ikinci seyirlerini

⁷⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:6, Bn.:2, 3, T.:10 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:6, Bn.:1, T.:16 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:7, Bn.:1, 1-1, T.:4 Eylül 1944.

⁷⁹¹ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:110, Bn.:1, 2, T.:5 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:112, Bn.:1, T.:6 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 7 Eylül 1944. Berk torpido kruvazörünün 7 Eylül tarihinde, tersanede bakımda olduğunu gösterir gemi jurnali sayfası için bkz., LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11714, T.: 7 Eylül 1944.

⁷⁹² LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:112, Bn.:2, T.:11 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 13 Eylül 1944.

⁷⁹³ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:112, Bn.:3, T.:15 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 22 Eylül 1944.

⁷⁹⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 12 Eylül 1944.

takım halinde ve komodorun idaresinde yapmaları kararlaştırıldı. Hazırlanan plana göre gemiler, tatbikat için saat 08:00'de hareket edecek, seyirde manevra sürati 15 deniz mili olacak ve eğitim 6 saat sürecek. Plana göre; Adatepe muhribi 12 Eylül, Kocatepe muhribi 13 Eylül, Sultanhisar muhribi 14 Eylül, Tınaztepe muhribi 15 Eylül, Demirhisar muhribi 18 Eylül, Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri 26 Eylül ve Adatepe, Kocatepe ile Tınaztepe muhripleri 28 Eylül tarihlerinde belirlenen program dahilinde eğitimlerini yapacaktı.⁷⁹⁵

Yapılan bu planlamanın arasında, Yavuz kruvazörü ve Demirhisar muhribi 27 Eylül tarihinde bir tatbikat icra etti. Tatbikat için saat 07:40'da Yavuz kruvazörü, saat 07:55'de Demirhisar muhribi Gölcük'ten demir aldı. Saat 08:50 civarında Kava mania ağları geçildikten sonra paravan atma toplama, seyir tecrübeleri ve denize adam düştü eğitimleri yapıldı. Saat 13:30'dan itibaren Yavuz kruvazörüne hücum talimlerine başlandı. Eğitimlerin tamamlanmasıyla gemiler saat 15:00 civarında Gölcük'e demirledi.⁷⁹⁶

İhtiyat Filo Komutanlığı bağlı Mecidiye kruvazörü, Beşiktaş'ta icra edilecek Preveze Zaferi'nin yıldönümü törenlerine katılmak üzere görevlendirildi. Bu maksatla gemi, 26 Eylül günü saat 11:45'te Gölcük'ten ayrıldı. 27 Eylül günü törenin icrasından sonra Gölcük'e dönerken, emniyetle gece seyir ve talimleri yapmak ve denizaltıların atışlarında hedef gemi olmak üzere görevlendirildi. 28 Eylül günü saat 20:00'de Beşiktaş'tan ayrılacak geminin, gece saat 24:00'e kadar limandan hareket, gemiyi karartma, karartılmış devir fenerleri ile devir işaretleri verme, gece nöbet alma / verme, gözcülük ve görülen hedefi rapor etme eğitimleri icra etmesi planlandı. 29 Eylül gününün ilk saatlerinden itibaren ise denizaltılara hedef gemi olması ve sonrasında da Gölcük'e gitmesi kararlaştırıldı.⁷⁹⁷

Denizaltı Filosu Komutanlığına bağlı denizaltıların, hücumbotların, Erkin denizaltı ana gemisinin ve Akın römorkörüyle, Işın imla gemisinin Eylül ve Ekim ayları içinde icra edecekleri eğitimler için bir program hazırlandı. Programda, denizaltılar limanda demirliken; topçu masa oyunları, imlâ talimleri, telsiz eğitimleri ve işaret talimleri için belirlenen gün, saat ve eğitimi yaptıracak kişiler ayrıntılı olarak belirtildi.

⁷⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:117, Bn.:2, 3, T.:9 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:117, Bn.:1, T.:11 Eylül 1944.

⁷⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:117, Bn.:2, 3, T.:9 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:117, Bn.:1, T.:11 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 28 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 3, 4, 5, 12, 13, 19, 20, 28 Eylül 1944.

⁷⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:112, Bn.:4, T.:27 Eylül 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 26 Eylül 1944.

Ayrıca su altı ve su üstünde icra edilecek D.D.A ve hücum talimlerinin de yer, gün ve zamanları tespit edildi.⁷⁹⁸

İhtiyat Filo Komutanlığı bağlısı Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin, Ekim ayı içinde çeşitli tatbikatlar yapması planlandı. Bu tatbikatlardan ilki İzmit Körfezi içinde, mania ağları dışına çıkmadan 4 Ekim günü yapılan tatbikat oldu. Berk torpido kruvazörü tersanede bakımda olduğu için kruvazörün komutanı, Hamidiye kruvazörüyle eğitime iştirak etti. Tatbikat sırasında Hamidiye kruvazörünün süratinin 8 deniz mili, Mecidiye kruvazörünün süratinin 10 deniz mili olması kararlaştırıldı. Gemiler, 4 Ekim günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket etti. Tatbikat sırasında teşkilat talimleri, dönüşler, çarklar, denize adam düştü, paravan atma toplama, mesafe kestirme ve takibi eğitimleri icra edildi. Tatbikat süresince ihtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Ertuğrul Ertuğrul'da Hamidiye kruvazöründe bulundu. Gemiler saat 16:00'da Gölcük'e demirledi.⁷⁹⁹ Benzer bir tatbikat 18 Ekim günü saat 09:00 ile 15:00 arasında gerçekleştirildi. Önceki tatbikattan farklı olarak Berk torpido kruvazörün komutanı, Mecidiye kruvazörüyle tatbikata iştirak etti. Tatbikat sırasında icra edilen eğitimler ise teşkilat talimleri, dönüşler, çarklar, muhtelif hedeflere tevcih talimleri, siste hareket tarzı, torpido izinden ve uçaktan kaçınma manevraları ve zikzak rotalarda seyir talimleri oldu.⁸⁰⁰ Planlanan üçüncü tatbikat, Hamidiye kruvazörünün denizaltılara hedef gemiliği yapması esasına dayanan 25 Ekim tarihinde yapılan tatbikat oldu. Saat 19:40'da Gölcük'ten demir alan Hamidiye kruvazörü, saat 24:00'e kadar; Gece limandan hareket, bölmeleri kapamak ve gemiyi karartmak, karanlıkta işaret talimi, gece nöbet almak ve nöbet vermek, gözcülük ve görülen hedefleri rapor etmek eğitimlerini icra etti. Eğitimler sonrası, 26 Ekim gününün ilk saatlerinden itibaren, Hamidiye kruvazörünün denizaltılara hedef gemiliği görevi başladı. Tatbikatın tamamlanmasıyla saat 13:00'de Gölcük'e demirlendi.⁸⁰¹

⁷⁹⁸ Yapılacak tüm tatbikatların gün ve saatleri ile denizaltıların dalış sahalarının gösterildiği kroki ve ayrıntılı program için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:111, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:12 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-56, Gmn.:125, Bn.:1, 2, T.:6 Teşrinievvel 1944.

⁷⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:112, Bn.:6, 7, T.:3 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 4 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 4 Teşrinievvel 1944.

⁸⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:124, Bn.:1, T.:16 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 18 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 18 Teşrinievvel 1944. Uçakların gemilere karşı manevralarında gemilerin sevk ve idaresi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Nejat Kosal, "Hava Silahı Karşısında Deniz Sevk ve İdaresi", *Deniz Mecmuası*, S. 369, (Eylül 1943), s.1-11; Donanmanın hava gücüyle yapacağı ortak hareketin etkileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Safi Ertürk, "Hava Silahı Karşısında Deniz Harbi Sevk ve İdaresi", *Deniz Mecmuası*, S. 371, (Mayıs 1944), s.12-27.

⁸⁰¹ LDGAM., Ktn.:1944-33, Gmn.:122, Bn.:2, T.:24 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 25, 26 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 25, 26 Teşrinievvel 1944.

Harp Filosu Komutanlığına bağlı gemiler ile Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı 105.Keşif Grubu uçakları arasında, 11 ve 25 Ekim tarihlerinde, “gemiler seyir halindeyken uçakların gemilere torpido hücumları yapmaları” esasına dayalı, tatbikat yapılması kararlaştırıldı. Öncelikle, Donanma personelinin uçaklardan atılan torpidolara karşı kaçınma ve taarruz konularında bilgilendirilmeleri için bir hava subayı tarafından 10 Ekim günü saat 14:30’da Donanma karargahında konferans verildi. Bilgilendirme konferansının yapılmasından sonra 11 Ekim günü, Yavuz kruvazörü saat 08:00’de Gölcük’ten demir aldı. Saat 08:25’de paravanları attı. Saat 08:32’de dümen bozuldu arızası talimi yapıldı. Saat 09:30’da Kava mania ağları geçildi ve saat 10:00’da tüm personel savaş nöbet yerlerine alındı. Tatbikat sahası olan Yelkenkaya/Tuzla arasına geldiği sırada saat 10:30’da, uçaklar Yavuz kruvazörüne torpido hücumuna başladı. Yavuz kruvazörü bu esnada 15 deniz mili sürat yapıyordu. Hücumlar sırasında uçaklar ile Yavuz kruvazörü arasında telsiz muhaberesi icra edildi. Telsiz muhaberesi için Yavuz kruvazöründe, bir hava subayı ile bir hava astsubayı bulunuyordu. İlk iki hücumda Yavuz kruvazörü kaçınma manevrası yapmadı. Üçüncü hücumda kaçınma manevrası yapıldı. Ayrıca uçaklar, plan haricinde dördüncü bir hücum daha yaptı. Hücumlar sırasında uçaklar torpido atmadı. Saat 11:05’de uçakların hücumları sona erdi. Tatbikat sonrasında hazırlanan raporda; Uçakların 200 km, attıkları farz edilen torpidoların 40 mil süratle seyrettikleri kabul edilerek, birinci hücumda isabet, ikinci hücumda isabet ihtimalinin azaldığı kabul edildi. Üçüncü hücumda kaçınma yapılması nedeniyle isabet ihtimali azalmakla birlikte isabetin gerçekleştiği var sayıldı. Plan haricinde yapılan dördüncü hücumda, Yavuz kruvazörünün kaçınma manevrasını iyi yapması nedeniyle isabetin olmadığı değerlendirildi.⁸⁰²

Tatbikatın ikinci safhası 25 Ekim günü icra edilecekti. Bu kısmın ana teması, Yavuz kruvazörünün muhripler tarafından korunurken torpido uçakları tarafından hücumu uğramasıydı. 25 Ekim günü saat 07:50’de Yavuz kruvazörü, Kocatepe ve Adatepe muhripleri, saat 08:25’de Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri Gölcük’ten

⁸⁰² LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:49, T.:20 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:48, T.:2 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:45, 46, T.:5 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:44, T.:6 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:47, T.:9 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:28, 29, 30, 31, T.:11 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:7, 8, T.:17 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:35, 36, T.:20 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7330, T.: 11 Teşrinievvel 1944. Uçakların gemilere karşı icra edecekleri, gece ve gündüz, seyirde ve limandaki hücum şekilleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Tevfik İnci, “Gemilere Bugünün Tayyare Taarruzları ve Defi Silahlarının Bunlara Karşı Kullanılması”, *Deniz Mecmuası*, S. 364, (Nisan 1942), s.68-77. Donanmanın hava gücüyle yapacağı ortak hareketin etkileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Namık Kemal Asna, “Kıyı Müdafasında Donanma ve Donanmanın Hava Kuvvetleri”, *Deniz Mecmuası*, S. 366, (Teşrinievvel 1942), s.25-36.

demir aldı. Saat 08:40'da paravan atma toplama eğitimi yapıldı. Saat 09:40'da Kava mania ağları geçildi. Yavuz kruvazörünün iskele ve sancak başomuzluklarında 2000 metre mesafede Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri mevki alırken, saat 11:10'da uçaklar birinci hücumu gerçekleştirdi. Muhripler tarafından henüz mevki alınmadığından bir kayıt tutulamadı. İkinci hücum sırasında birinci uçak, Yavuz kruvazörünün sancak tarafında yer alan Demirhisar muhribi tarafından yaklaşmış, gemilerin baş tarafından kıç tarafına doğru hücum gerçekleştirmiştir. İkinci hücum sırasında ikinci uçak ise Yavuz kruvazörünün iskele tarafında yer alan Sultanhisar muhribi tarafından yaklaşmış, aynı şekilde gemilerin baş tarafından kıç tarafına doğru hücum yapmıştır. Aynı anda yapılan bu hücumlarda, uçakların yaklaşma açısına göre başarı elde etmelerinin zor olduğu görülmüştür. Son hücum olan üçüncü hücum sırasında birinci uçak, Yavuz kruvazörü ile Demirhisar muhribi tarafından yaklaşmış, gemilerin kıç tarafına doğru yaptığı hücumun açı ve pozisyonunun isabet kaydedebileceği değerlendirilmiştir. Üçüncü hücum sırasında ikinci uçak ise hücum hazırlığı yaptığı sırada, saat 11:26'da Yavuz kruvazörünün 6000-7000 metre iskele tarafında denize düştü. Yavuz kruvazörü ve Sultanhisar muhribi hemen kaza mahalline yöneldi. Bu sırada uçağın düştükten 3 dakika sonra battığı, uçak mürettebatı olan 1 subay ve 3 astsubayın ise şişme bot içerisinde bekledikleri görüldü. Hafif sıyrıklarla kazayı atlaman kazazedeler Sultanhisar muhribine alındı. Kaza sonrası gemilerin limana dönmesine karar verildi. Seyir sırasında saat 13:00'den itibaren, Yavuz kruvazörü ile muhripler arasında mesafe kestirme, ışıldak ve hücum talimleri icra edildi. Gemiler saat 15:54 ile 16:25 arasında Gölcük'e demirledi.⁸⁰³

Donanma Komutanlığı 24 Ekim tarihinde verdiği emirle, Donanmanın 1944 yılı hava atışlarının, 1-15 Kasım tarihleri arasında Bandırma'da yapılmasını planladı. Yapılan plan çerçevesinde atışlar sırasında sarf edilecek cephaneye; 7,6 cm'lik toplar için namlu başına 20'şer atım, 40 mm'lik toplar için namlu başına 30'ar atım, 20 ve 12,7 mm'lik toplar için namlu başına 30'ar atım, 40 mm'lik toplarla yapılacak "Erbaş Hava Savunma Kursu" atışları için toplam 200 atım, 7,6 cm'lik toplarla yapılacak "Subay

⁸⁰³ LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:49, T.:20 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:48, T.:2 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:42, T.:18 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:6, T.:25 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:19, 20, 21, T.:25 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:41, T.:25 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:37, 38, 39, 40, T.:25 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:24, 25, T.:27 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:27, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:13, 14, 15, 16, 17, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:22, T.:2 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-172, Gmn.:3, Bn.:5, T.:18 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7330, T.: 25 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16409, T.: 25 Teşrinievvel 1944. Uçakların denize düşmeleri sonrası yapılacak kurtarma hareketi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Fethi Işın, "Denize Düşen Havacıların Kurtarılması", *Donanma Dergisi*, S. 386, (Ocak 1949), s.41-49.

Hava Savunma Kursu” atışları için toplam 200 atım olarak tespit edildi. Tüm atışlar, uçak yedeğinde çekilen manşa karşı ve gemiler seyir halindeyken yapılacaktı. Hedef olarak çekilen manşın uçakla arasındaki mesafe ve uçağın yerden yüksekliği 1000 metre olarak belirlendi. Atışa başlanmadan önce, atış yapacak gemi ile manşın çeken uçak arasında telsiz muhaberesi yapılması kararlaştırıldı. İlaveten atışlar sırasında her türlü emniyet tedbirlerinin alınması emri verildi.⁸⁰⁴ Hava atışlarını icra etmek maksadıyla Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Sultanhisar, Demirhisar, Kocatepe ve Adatepe muhripleri, 1 Kasım tarihinde saat 08:00 civarında Gölcük’ten hareket etti ve saat 17:00 civarında Bandırma’ya demirledi.⁸⁰⁵ Gemiler, belirlenen bu kurallar kapsamında, Mecidiye kruvazörü ile kurs atışları, İhtiyat Filo ve Harp Filosu sırasıyla atışlarını tamamladı. Gemilerin 15 Kasım’da Bandırma’dan ayrılıp Gölcük’e dönmeleri gerekmektedir. Ancak havanın kötü olması nedeniyle bu seyir ertelendi. Hatta gemiler Bandırma’da demirliyken 17 Kasım günü hava şartları nedeniyle birbirlerine çarpma tehlikesi atlattı. Havanın düzelmesiyle gemiler, 18 Kasım günü 23:45 civarında Bandırma’dan demir aldı ve 19 Kasım günü saat 09:45 civarında Gölcük’e demirledi.⁸⁰⁶

Denizaltı Filosu Komutanlığına bağlı denizaltılar, Kasım ayı içerisinde planlı dalış ve torpido atışlarını gerçekleştirdi. Bu eğitimler sırasında yaşanan en dikkat çekici olay, 24 Kasım tarihindeki tatbikatta Muratreis ve Sakarya denizaltıları tarafından atılan, 53 cm’lik toplam 3 adet İngiliz yapımı torpidonun, atıştan sonra batması ve aramalar sonucunda bulunamaması oldu. Bu olayda Muratreis denizaltısının 798 ve 921 numaralı torpidoları, Sakarya denizaltısının 1151 numaralı torpidosu kayboldu. Yapılan incelemede; Muratreis denizaltısındaki kovanlarda arıza olduğu anlaşıldı. Torpidoların kovandan çıkması için verilen havanın, ani bir darbe şeklinde çıkmış olmasının, torpidoların kuyruklarında bulunan sephiye ayar donanımını tahrip ettiği tespit edildi. Sakarya denizaltısında yapılan incelemede ise batan torpidonun 1914 yılından itibaren İngiliz Donanmasında kullanıldığı ve defalarca tatbikat ve eğitimlerde denizaltılarca

⁸⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:3, Bn.:1, 2, 3, T.:24 Teşrinievvel 1944. Deniz topçuluğunun geldiği nokta hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Tefik İnci, “Kemaline Eren Gemi Topçuluğu Diyor Ki”, *Deniz Mecmuası*, S. 367, (Kanunisani 1943), s.17-20.

⁸⁰⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 1 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 1 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 1 Teşrinisani 1944.

⁸⁰⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 2-18 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 2-18 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 2-18 Teşrinisani 1944. 17 Kasım günü saat 20:20 ile 22:10 arasında gemilerin yaşadığı tehlike hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:289, 290, 299, 301, 302, 303, 304, 308, 309, T.:19 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:25, T.:18 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:23, T.:19 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:22, T.:20 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 17 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 17 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 17 Teşrinisani 1944.

atıldığı belirtilerek, torpidonun batma sebebinin personel hatasından olmayıp, materyal yorgunluğundan kaynaklandığı anlaşıldı. Sonrasında yapılan yazışmalar neticesinde batan torpidolar Donanmanın envanterinden çıkarıldı.⁸⁰⁷

Bir taraftan, gemilerin eğitim öğretim ve savaşa hazırlık denetlemelerine, aksatılmadan devam ediyordu. Bu denetlemelerden biri İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Ertuğrul Ertuğrul tarafından, İhtiyat Filo Komutanlığı başlısı Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerine yapıldı. Mecidiye kruvazörünün 24 Kasım günü saat 13:30'da başlayan denetlemesinde; cephe denetlemesi için itinayla hazırlandığı, yangın ve yara savunma talimlerinde gösterilen reaksiyonun yeterli olduğu, savaş yerlerindeki talimler ve silah bilgisinin yerinde olduğu, bölük derslerinde öğretilenlerin askerlerce hazmedildiği, askerlerin %30'unun iyi, %55'inin orta derecede okuma yazma bildikleri ve kalan %15'inin de harfleri tanıdıkları tespit edildi. Hamidiye kruvazörünün 30 Kasım günü saat 13:30'da başlayan denetlemesinde de benzer sonuçların elde edildiği görülerek, iki geminin de kendilerine verilecek bir savaş vazifesini yerine getirebilecek durumda oldukları sonucuna ulaşıldı.⁸⁰⁸

Yavuz kruvazörü ile Demirhisar, Sultanhisar, Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin 5-7 Aralık tarihlerinde, Gölcük/Tuzla arasında tatbikat yapması planlandı. Tatbikat süresince, Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Yavuz kruvazöründe bulunarak tatbikata iştirak etti. Gemiler, 5 Aralık günü saat 12:50 civarında Gölcük'ten hareket etti. Muhripler saat 13:00'den itibaren pruva hattı teşkil etti. Ardından sancak ve iskeleye dönüşler yapılarak, saat 14:00'de Demirhisar muhribi, Sultanhisar muhribini yedeğe alma eğitimine başladı. Saat 14:50'de bu eğitim tamamlandığı esnada Kava mania ağları geçildi. Bu sırada Kocatepe ve Adatepe muhripleri arasında yedekleme eğitimi gerçekleştirildi. Saat 15:40'da muhripler, Yavuz kruvazörünün pruvasında toplandı. Yavuz kruvazöründen verilen işaretle muhriplerin denizaltı emniyeti almaları istendi. Ancak gemilerin, bu görevin yerine getirilmesinde geç kaldığı görüldü. Muhripler saat 16:00 ile 17:00 arasında paravan atma toplama eğitimleri icra etti. Saat 17:10'da muhripler Yavuz kruvazörüne hücum manevraları yapmaya başladı. Saat 19:00'da bitirilen hücumlara, gece hücumlarının yapılması için saat 20:00'de yeniden başlandı. Hücumlar önce münferit olarak, sonra takımlar halinde

⁸⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:1, 2, T.:27 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:3, 3-1, T.:2 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-32, Gmn.:192, Bn.:4, 4-1, 5, T.:6 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:6, 7, 8, T.:13 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:10, T.:15 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:11, T.:22 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:192, Bn.:12, T.:27 Kanunievvel 1944.

⁸⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:52, Bn.:2, T.:30 Teşrinisani 1944.

gerçekleştirildi. Bu eğitime de saat 22:50 civarında son verildi. Tatbikatın bitirilmesiyle gemiler, saat 23:40 civarında Tuzla'ya demirledi.⁸⁰⁹

Tuzla'da demirli gemiler, 6 Aralık günü saat 10:00 ile 15:00 arasında sac hedeflere atış yaptı. Ancak tatbikatın yoğun kısmı 7 Aralık günü Tuzla'dan Gölcük'e dönüş yolunda icra edildi. 7 Aralık günü saat 01:38'de muhripler, saat 02:15'de Yavuz kruvazörü Tuzla'dan hareket etti. Saat 03:00'de muhripler keşif şeridi oluşturdu ve Yavuz kruvazörü bu hattı yarma manevrası yaptı. Manevra sırasında sürat, rota gibi raporlarda bazı hatalar yapılırsa da manevra başarılı oldu. Saat 04:00'den itibaren muhripler önce münferit, ardından Sultanhisar ve Kocatepe muhripleri birinci takım, Demirhisar ve Adatepe muhripleri ikinci takım olarak hücum manevraları gerçekleştirdi. Saat 06:00'da Yavuz kruvazörü tüm ışıklarını söndürdü ve muhripler alacakaranlık hücumlarına başladı. Ancak gökyüzü açık ve ay da kamer vaziyetinde olduğu için gemiler birbirlerini iyi şekilde görebiliyordu. Saat 08:00'e kadar devam eden alacakaranlık hücumları ardından, mesafe kestirme eğitimlerine geçildi. Saat 09:30'da ise gemilerin baca ve suni sis cihazlarıyla oluşturacakları "sis perdesi arkasından hücum manevraları" icra etmeleri eğitime başlandı. Ancak bu eğitimde, sis perdesinin kifayetli bir şekilde oluşturulamaması nedeniyle, çok iyi netice alınmadı. Sadece Adatepe muhribinin oluşturduğu sis ve sis içinden çıkarak yaptığı hücum başarılı oldu. Saat 10:00'da gemiler, "hava emniyeti" ve "hücum bot emniyeti vaziyeti alma" eğitimine başladı. Bu eğitim de saat 11:10'da bitirilerek, dönüş seyrine geçildi. Tatbikatın tamamlanmasıyla gemiler, saat 12:45 ile 13:30 arasında Gölcük'e demirledi.⁸¹⁰

Aralık ayının son tatbikatları 19-21 Aralık ve 26-29 Aralık tarihlerinde Gölcük/İstanbul arasında icra edildi. 19 Aralık günü Arama Tarama Filotillası Komutanlığına bağlı Hızırreis, Kemalreis, İsareis, gambotları ile Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri saat 10:00'da, Hamidiye kruvazörü ve Muratreis, Oruçreis, Dumlupınar, Saldıray ve Sakarya denizaltıları saat 11:00'de, Yavuz kruvazörü ile Demirhisar, Sultanhisar ve Adatepe muhripleri saat 13:50'de Gölcük'ten hareket etti. Yavuz kruvazörü ile muhripler hareketten hemen sonra pruva hattında ilerlemeye başladı. Saat 15:00'de Kava mania ağlarından geçildi ve tatbikatın ilk bölümü olan,

⁸⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:24, Bn.:1, T.:21 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 5 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 5 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 5 Kanunievvel 1944.

⁸¹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:24, Bn.:2, 3, T.:21 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-2, Gmn.:32, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 6-7 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 6-7 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 6-7 Kanunievvel 1944.

Arama Tarama Filotillası Komutanlığına bağlı gemilerin açtığı, mayınlara karşı güvenli geçiş bölgesi olarak adlandırılan “taranmış kanal” içerisinde saat 15:35’te geçildi. Eğitim sonrasında Arama Tarama Filotillası Komutanlığına bağlı gemiler Gölcük’e döndü ve saat 16:00’da demirledi. Saat 15:50’de muhripler, Yavuz kruvazörüne hücum manevraları gerçekleştirdi. Saat 16:24 itibarıyla ise muhripler, Yavuz kruvazörünü denizaltı saldırılarına karşı emniyete aldı ve D.D.A. cihazlarıyla denizaltı tespitine başladı. Saat 18:50’ye kadar süren eğitim sonrası, keşif şeridi eğitimine geçildi. Saat 20:30’da bitirilen eğitimin ardından, Hamidiye kruvazörüne gece torpido hücum manevralarına başlandı. Gece torpido hücum manevralarının bitişiyle gemiler, saat 23:15 ile 24:45 arasında Maltepe’ye demirledi.⁸¹¹ 21 Aralık günü, tatbikatın dönüş safhasına planlı kısmı icra edildi. Gemiler, saat 03:00 ile 05:00 arasında Maltepe’den demir aldı. İlk olarak muhriplerin Yavuz kruvazörünü denizaltı emniyetine alması, denizaltıların Yavuz kruvazörüne hücumları ve muhriplerin denizaltıları tespiti eğitimleri icra edildi. Saat 06:40’da keşif şeridi eğitimine geçildi. Bu eğitimin tamamlanmasıyla, saat 08:30’dan itibaren muhriplerin Yavuz kruvazörüne hücum eğitimleri başladı. Uzun bir süre devam eden hücum eğitiminin tamamlanmasıyla, gemiler saat 13:30 civarında Gölcük’e demirledi.⁸¹²

Aralık ayının ve 1944 yılının son tatbikatı, 26-29 Aralık tarihlerinde icra edildi. Yavuz kruvazörü ile Demirhisar, Sultanhisar ve Adatepe muhripleri saat 13:20 ile 13:40 arasında Gölcük’ten demir aldı. Saat 15:10’da Kava mania ağlarından geçildi ve Yavuz kruvazörü muhriplerce denizaltı emniyetine alındı. Saat 16:03’de gemiler zikzak seyir talimine başladı. Saat 17:00’de muhriplerin Yavuz kruvazörüne torpido hücum seyri başladı. Sırasıyla Adatepe, Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri hücum etti. Saat 20:00’ye kadar tatbikata ara verildi. Keşif şeridi icrasıyla başlayan tatbikatta, veri fişekleri atılarak kaçınma manevraları gerçekleştirildi. Saat 21:30’da muhriplerin Yavuz kruvazörüne gece torpido hücum manevraları başladı. Tatbikatın tamamlanmasıyla gemiler saat 23:10 ile 23:45 arasında Tuzla’ya demirledi.⁸¹³ 27 Aralık günü gemilerin demirli vaziyette, sac hedefe top atışları icra edildi. Yavuz kruvazörü saat 09:00 – 12:00 ve saat 13:00 – 16:00 arasında, muhripler saat 12:00 ile 16:00 arasında top atışlarını icra

⁸¹¹ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:32, Bn.:1, 2, 3, T.: 3 Kanunisanı 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 19 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 19 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11714, T.: 19 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kytn.: 18971, T.: 19 Kanunievvel 1944.

⁸¹² LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:32, Bn.:1, 2, 3, T.: 3 Kanunisanı 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 21 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 21 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11714, T.: 21 Kanunievvel 1944.

⁸¹³ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 26 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 26 Kanunievvel 1944.

etti.⁸¹⁴ 28 Aralık günü ise gemiler, Tuzla'dan Maltepe'ye intikal edecekti. Hazırlanan plana göre, adalar açıklarında muhripler, Yavuz kruvazörüne hücum yapacaktı. Bu maksatla gemiler, saat 04:30 civarında Tuzla'dan demir aldı. Saat 05:50'de başlayan hücum manevraları, saat 09:35'e kadar devam etti. Tatbikatın tamamlanmasıyla muhripler, Heybeliada Büyükada arasından geçerek, saat 11:45 civarında Maltepe'ye demirledi. Yavuz kruvazörü ise bu sırada Hayırsızada güneyinde batma tehlikesi geçiren ve içinde iki kişinin bulunduğu bir sandala yardım etmek için durdu. Yavuz kruvazörü sandal ve içindekileri gemiye alarak, saat 13:10'da Maltepe'ye demirledi.⁸¹⁵ Tatbikatın son safhası, 29 Aralık günü Maltepe'den Gölcük'e dönüş yolunda gerçekleştirildi. Gemiler saat 04:30 civarında Maltepe'den demir aldı. Tatbikat, saat 05:10'da zikzak seyir eğitimiyle başladı. Saat 05:58'den itibaren muhripler, Yavuz kruvazörüne hücum manevralarına başladı. Saat 07:15'de çeşitli hatlara geçiş eğitimlerinin icrasına geçildi. Ardından saat 09:00 itibariyle muhriplerin, sis perdesi eğitimi ve sis arkasından Yavuz kruvazörüne hücum eğitimi başladı. Saat 09:55'de Yavuz kruvazörünün muhriplerce hücumbot emniyetine alınması eğitime geçildi. Gemiler saat 10:50'de, Kava mania ağları önüne ulaştı. Geçit kapalı olduğu için açılması beklendi ve saat 12:35'de geçitten geçilerek, saat 13:40 civarında gemiler Gölcük'e demirledi.⁸¹⁶

3.6. Donanmanın 1945 Yılında İcra Ettiği Eğitim, Denetleme, Tatbikat Ve Manevralar

Donanma Komutanlığı yılın ilk tatbikatını Ocak ayının hemen başına planladı. Tatbikatta su üstü gemileriyle denizaltılar birlikte eğitim yapacaktı. Yapılan plan uyarınca 3 Ocak günü ilk olarak saat 08:00'de Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotlarıyla, Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri Gölcük'ten hareket ederek, arkadan gelecek gemilerin güvenle bölgeden geçiş yapabilmeleri maksadıyla, Kava mania ağlarından Yelkenkaya burnuna kadar taranmış bir kanal açmaya başladı. Gemiler sancak tarafta yer alan cihazlarını kullanarak 10 kulaç derinliği, 9 deniz mili süratle taradı. Saat 10:30'da Hamidiye kruvazörü, saat 13:00'de Demirhisar,

⁸¹⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 27 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 27 Kanunievvel 1944.

⁸¹⁵ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 28 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 28 Kanunievvel 1944.

⁸¹⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 29 Kanunievvel 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 29 Kanunievvel 1944.

Sultanhisar, Adatepe ve Kocatepe muhripleri ve saat 13:10'da da Yavuz kruvazörü Gölcük'ten demir aldı. Dumlupınar, Saldıray, Oruçreis ve Sakarya denizaltıları ise saat 14:00'deki tatbikatın başlangıç noktasında olmak üzere, peyderpey Gölcük'ten ayrıldı. Saat 14:00'de muhripler Kava mania ağlarını geçtikten sonra, Kavak mayın tarama gemisi tarafından taranmış kanalın sonuna kadar klavuzlandı. Aynı şekilde saat 14:15'de, Kava mania ağlarını geçen Yavuz kruvazörü de Çanak mayın tarama gemisi tarafından taranmış kanalın sonuna kadar klavuzladı. Bu noktada Yavuz kruvazörü muhripler tarafından denizaltı saldırılarına karşı emniyete alındı. Bir taraftan da muhripler, D.D.A cihazlarıyla denizaltı tespiti eğitimine başladı. Saat 14:27 ile saat 17:10 arasında eğitime devam edildi. Verilen eğitim paydos işaretiyle Yavuz kruvazörü saat 18:30'da İmralı adasına, muhripler ve denizaltılar ise saat 18:15 ile 18:30 arasında Heybeliada önüne demirledi.⁸¹⁷

Tatbikatın ikinci safhası gece eğitimine ayrılmıştı ve Gölcük'e dönüş seyrinde icra edildi. 3 Ocak günü saat 22:30'da Kocatepe hariç muhripler, saat 22:45'de Hamidiye kruvazörü Heybeliada'dan ayrıldı. Yavuz kruvazörünün hareketi 4 Ocak gününün ilk saatlerine, saat 01:00'e kaldı. Saat 02:00'de Demirhisar, Sultanhisar ve Adatepe muhripleri Yavuz ve Hamidiye kruvazörüne hücum manevralarına başladı. Saat 03:30'da tatbikatın ilk kısmı tamamlandı. Ardından Hamidiye kruvazörü, Heybeliada'ya gitti. Bu sırada tatbikatın diğer safhası için saat 04:00'de denizaltılar Heybeliada'dan demir aldı. Saat 05:00 itibarıyla muhripler, Yavuz kruvazörünü denizaltılara karşı emniyete aldı ve D.D.A cihazlarıyla denizaltı tespitine başladı. Saat 05:30'da denizaltı hücumları başladı. Saat 06:30'da hücumların tamamlanmasıyla gemiler Gölcük'e ilerledi. Bu esnada saat 06:00'da Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotlarıyla, Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri taranmış kanal açmak maksadıyla, bekledikleri Darıca'dan hareket etti. Tarama vazifesine başlayan gemilerden Hızırreis gambotu, emniyet maksadıyla kanalın sancak tarafında, münferit olarak seyir yaptı. Kanalın açılmasıyla tarama gemileri Gölcük'e döndü. Sadece Yavuz kruvazörüyle muhripleri klavuzlamak maksadıyla Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri bölgede kaldı. Tatbikatı bitiren Yavuz kruvazörü, muhripler ve denizaltılar saat 08:30 civarında Kava mania ağlarını klavuz gemiler eşliğinde geçti. Saat 09:30'da

⁸¹⁷ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:32, Bn.:1, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 2, 3, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:30, Bn.:1, 1-1, 2, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:123, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 3 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 3 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 3 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 3 Kanunisani 1945.

Değirmendere mania ağlarını geçen gemiler, saat 10:00'dan itibaren Gölcük'e demirledi. Gölcük'e en son ulaşan gemiler, saat 08:00'de Heybeliada'dan hareket ederek, saat 13:00'de gelen, Hamidiye kruvazörü ile Kocatepe muhribi oldu.⁸¹⁸

Donanmanın top ve torpido atışlarının Şubat ayı içerisinde Maltepe ve Adalar çevresinde yapılması kararlaştırıldı.⁸¹⁹ Bu atışlar, diğer atışlardan farklı olarak, klasik şekilden uzaklaşıp deniz savaşlarının gereklerine uygun bir şekilde, hava koşullarının kötü olduğu bir periyotta icra edildi.⁸²⁰ Bu maksatla 1 Şubat günü saat 11:00'de Hamidiye kruvazörü Gölcük'ten hareket etti. Saat 13:30'da Yavuz kruvazörü, saat 13:45'de Tınaztepe, Demirhisar ve Adatepe muhripleri limandan ayrıldı. Seyir sırasında denizaltı emniyeti ve hücumbot emniyeti eğitimleri yapıldıktan sonra, saat 18:45 civarında Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri Maltepe'ye, muhripler Caddebostan önüne demirledi. Atışlarda hedef gemisi olarak görevlendirilen Berk torpido kruvazörü ise 1 Şubat günü saat 09:00'da Gölcük'ten hareket ederek, atışlarda kullanılacak hedefi almak üzere Derince'ye gitti. Saat 10:00'da hedef kızaktan indirildi ve hedefin yedeklenmesine başlandı. Saat 17:00'de hedef yedekte olduğu halde hareket eden Berk torpido kruvazörü, saat 20:00'de hedefin kopmasıyla bir süre durdu. Yeniden yedeklenen hedefle gemi, saat 22:00'de Hereke'ye demirledi. 2 Şubat günü saat 08:00'de Hereke'den hedefle birlikte hareket edilerek, saat 14:00'de Heybeliada'ya demirledi.⁸²¹

Atışların ilk günü 7 Şubat'tı. Hedef gemisi olarak planlanan Berk torpido kruvazörü, saat 05:30'da Heybeliada önünden hareket etti. Saat 06:05'de Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri arasında alargada bekledi ve reyk görevini yapacak personel Yavuz kruvazöründen alındı. Saat 06:30'da hedefi almak için hareket eden Berk torpido kruvazörünün, saat 07:20'de hedefi aldığı esnada hedefe verdiği halat pervanelere takılarak kesildi. Saat 08:45'de pervanelere dolanan halat kurtarılarak, hedef yeniden yedeklendi ve atış sahasına hareket edildi. Saat 09:00'da Demirhisar ve Adatepe

⁸¹⁸ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:32, Bn.:1, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 2, 3, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:30, Bn.:1, 1-1, 2, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:123, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 3-4 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20338, T.: 3-4 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 3-4 Kanunisani 1945; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 545.

⁸¹⁹ LDGAM., Ktn.:1944-80, Gmn.:112, Bn.:1, T.:13 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:119, Bn.:5, 6, T.:14 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:119, Bn.:1, T.:25 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:119, Bn.:2, 6, T.:26 Kanunievvel 1944.

⁸²⁰ LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:72, Bn.:2, T.:30 Mayıs 1945.

⁸²¹ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:79, Bn.:1, T.:10 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-19, Gmn.:9, Bn.:1, T.:18 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-19, Gmn.:9, Bn.:1, 2, T.:23 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:99, Bn.:2, T.:23 Ocak 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 1 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 1 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kyt.: 11715, T.: 1-2 Şubat 1945.

muhripleri Caddebostan önünden hareket etti. Saat 09:20'de Kınalıada Burgazada arasından geçen gemiler, teşkilat talimlerine başladı. Saat 12:05'de sis eğitimleri başladı. Saat 12:55'de sis eğitimi bitirildi ve saat 13:55'de Demirhisar muhribi Maltepe'ye demirledi. Adatepe muhribi ise atış sahasına giderek, saat 13:00 ile 13:15 arasında atışlarını gerçekleştirdi.⁸²²

7 Şubat günü icra edilen bir diğer faaliyet, Zafer ve Tınaztepe muhripleri arasında oldu. Uzun süre Haliç tersanesinde bakımda olan ve 3 Şubat günü tersaneden çıkarak Gölcük'e giden Zafer muhribi, 7 Şubat günü saat 12:45'de Gölcük'ten hareket etti. Saat 13:50'de mania ağlarından çıkan muhrip, saat 14:05 itibariyle dümen arıza talimi, pusula tashihi vb. eğitimler icra etti. Bu esnada Tınaztepe muhribi de saat 13:05'de Maltepe'den hareket etti. Münferit eğitimler yapan muhrip, saat 16:00 civarında Zafer muhribiyle birleşti. İki muhrip paravan atma toplama, torpido hücum manevraları gibi eğitimlere başladı. Eğitimlerin bitirilmesiyle gemiler, saat 18:45'de Maltepe'ye demirledi.⁸²³

Yavuz kruvazörünün top atışları için 8 Şubat günü saat 12:20'de Berk torpido kruvazörü Heybeliada'dan, saat 13:30'da Yavuz kruvazörü Maltepe'den demir aldı. Atış sahasına gelinip, atış mevkiilerinin alınmasıyla, saat 14:10'da Yavuz kruvazörü atışlara başladı. Saat 15:40'da birinci atışlar tamamlandı. Mevkilerin alınmasıyla başlayan ikinci atışlar saat 16:45'de bitirildi. Saat 16:55'de atışlar bittiğinde, hedefin Berk torpido kruvazörü ile olan halat bağlantısının koptuğu fark edildi. Halat bağlantısı sağlandı ancak, hedefin yeniden yedeklendiği esnada halat pervaneye sarıldı. Çalışmalar neticesinde pervaneden kurtarılan halat ile hedef yedeklenerek, Yavuz kruvazörünün gece atışları için beklemeye geçildi. Ancak hava şartlarının kötüye gitmesi üzerine, Harp Filosu Komutanlığı gece atışlarının iptal edildiği, hedeflerin toplanması ve limana dönülmesi emrini verdi. Bu durum üzerine Yavuz kruvazörü saat 21:20'de Maltepe'ye demirledi. Berk torpido kruvazörü ise hedefleri toplamaya çalıştı. Ancak hava şartları nedeniyle 4 adet hedef atış sahasında bırakıldı ve Berk torpido kruvazörünün Heybeliada'ya dönüşü, 9 Şubat günü saat 04:50'yi buldu.⁸²⁴

⁸²² LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 7 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 7 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 7 Şubat 1945. Adatepe muhribinin atışı sırasında iki mermisi hedefe ulaşmadan mermi yolu üzerinde patlamıştır. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:72, Bn.:2, T.:30 Mayıs 1945.

⁸²³ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 7 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 7 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 7 Şubat 1945.

⁸²⁴ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 8 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 8-9 Şubat 1945.

8 Şubat günü ayrıca, Zafer ve Tınaztepe muhriplerinin tatbikatı yapıldı. Saat 16:55'de Maltepe'den demir alan muhripler, ilk olarak hücum manevraları, saat 17:40'da paravanla seyir, saat 18:00'de torpido hücum manevraları gerçekleştirdi. Saat 19:35'de tatbikatın bitirilmesiyle muhripler, saat 21:00 civarında Maltepe'ye demirledi.⁸²⁵

9 Şubat günü Berk torpido kruvazörüyle Hamidiye kruvazörlerinin atışları icra edildi. Saat 12:00'de Berk torpido kruvazörü Heybeliada'dan, saat 13:00'de Hamidiye kruvazörü Maltepe'den demir aldı. Atış mevkiine gelince saat 13:00'de kendi çektiği hedefi bırakan Berk torpido kruvazörü, saat 13:40'da başladığı atışlarını saat 13:45'de tamamlayarak hedefi yedeklemek üzere hareket etti. Yedeklenen hedefe, Hamidiye kruvazörünün atışları saat 15:03'de başladı ve saat 15:10'da tamamlandı. Atışların tamamlanmasıyla bölgeden ayrılan Hamidiye kruvazörü saat 16:30'da Maltepe'ye, Berk torpido kruvazörü saat 17:10'da Heybeliada'ya demirledi.⁸²⁶

Berk torpido kruvazörü, 8 Şubat günü fırtınada atış sahasında bırakılan 4 adet hedefi arma işi ile görevlendirildi. Ayrıca liman reislik ve memurlukları ile seyir halindeki ticari gemilere de hedeflerle ilgili bilgi verildi. Berk torpido kruvazörü hedefleri aramak üzere, 10 Şubat günü saat 13:25'de Heybeliada'dan ayrıldı. Saat 18:00'de hedefler aranarak, İmralı adasına demirledi. 11 Şubat günü saat 08:40'da İmralı'dan demir alan gemi, sahillere yanaşarak ve balık tutan balıkçılara sorarak hedefleri aradı. Sonuç olarak 3X15 metrelik 2 adet hedef bulundu. Berk torpido kruvazörü yedeğine aldığı hedeflerle birlikte saat 22:05'de İmralı adasından ayrıldı ve 12 Şubat günü saat 03:30'da Heybeliada'ya demirledi.⁸²⁷

Yavuz kruvazörünün aykırı seyirle icra etmesi planlı gece atışları, 13 Şubat günü yapıldı. Saat 13:45'de Berk torpido kruvazörü Heybeliada'dan, saat 17:00'de Yavuz kruvazörü Maltepe'den demir aldı. Yavuz kruvazörü saat 18:30'da sancak taraftaki toplarıyla atış yapmak üzere, aykırı seyirle birinci hücumunu gerçekleştirdi. İkinci hücum iskele taraftan yine aykırı seyirle saat 20:10'da yapıldı. Atışların

⁸²⁵ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 8 Şubat 1945.

⁸²⁶ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 9 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 9 Şubat 1945.

⁸²⁷ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 10-11-12 Şubat 1945. Hedefleri aramak üzere İmralı Yeni Cezaevi Müdürlüğüne bağlı deniz vasıtaları da çalışmıştır. Bu maksatla kullandıkları 190 kilogram mazot ile 2 ton kömür hakkında yazdıkları yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:96, Bn.:2, T.:14 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:96, Bn.:1, T.:9 Nisan 1945.

tamamlanmasıyla saat 21:00'de Yavuz kruvazörü Maltepe'ye, saat 00:50'de Berk torpido kruvazörü Heybeliada'ya demirledi.⁸²⁸

Adatepe muhribinin torpido atışları 14 Şubat günü gerçekleştirildi. Saat 18:00 civarında hedef yedeğinde olmak üzere Berk torpido kruvazörü Heybeliada'dan, Adatepe muhribi Maltepe'den hareket etti. Saat 19:00'da atış sahasına ulaşıldı ve saat 19:30'da Adatepe muhribi torpido atışını yaptı. Atışın tamamlanmasıyla, saat 20:30'da Adatepe muhribi, saat 21:00'de Berk torpido kruvazörü Maltepe'ye demirledi.⁸²⁹

15 Şubat günü Demirhisar ve Adatepe muhriplerinin seyir halinde torpido atışları yapıldı. Hedef gemisi olan Berk torpido kruvazörü saat 19:30'da Maltepe'den demir aldı. İlk torpido atışını yapacak olan Demirhisar muhribi ise saat 18:25'de Maltepe'den ayrıldı ve Büyükada Dragos arasından geçerek, Nyandros adasının 2 deniz mili doğusunda yer alan atış mevkiine saat 19:00'da ulaştı. Saat 19:20'de hücum seyrine geçildi ve saat 19:32'de torpido atıldı. Saat 20:10'da atılan torpidoyu bulup gemiye alan Demirhisar muhribi, saat 21:25'de Maltepe'ye demirledi. Bu sırada Adatepe muhribi, saat 20:10'da Maltepe'den ayrıldı ve atış mevkiine gitti. Atış mevkiine ulaşan muhrip, saat 21:05'de hücum seyrine geçti ve saat 21:15'de torpido atışını gerçekleştirdi. Atışların tamamlanmasıyla Maltepe'ye hareket eden gemilerden Adatepe muhribi saat 22:30'da, Berk torpido kruvazörü saat 22:40'da limana demirledi.⁸³⁰

Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin seyir halinde torpido atışları 16 Şubat günü gerçekleştirildi. Sultanhisar muhribi ve Berk torpido kruvazörü saat 18:00'de Maltepe'den demir aldı. Saat 19:00 gibi atış mevkiine gelen gemilerden Sultanhisar muhribi saat 19:20'de birinci hücumunu, saat 20:27'de ikinci hücumunu yaptıktan sonra Maltepe'ye hareket etti ve saat 22:45'de limana demirledi. Bu sırada Demirhisar muhribi saat 21:05'de Maltepe'den demir aldı. Saat 22:15'de hücum mevkiine ulaşan muhrip, saat 22:28'de hücum seyrine başladı ve saat 22:47'de sancak taraftan bir torpido atışı icra etti. Saat 23:15'de gemiye alınan torpido sonrası, Maltepe'ye hareket edildi ve saat 24:00'de limana demirledi. Berk torpido kruvazörünün Maltepe'ye dönüşü ise saat 00:45'i buldu.⁸³¹

⁸²⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 13 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 13 Şubat 1945. Bu atışlardan önce (fırtına nedeniyle hedef sayısındaki azalma sebebiyle) 11 Şubat günü, Gölcük'te bulunan Kemalreis gambotuyla, Derince'den 2 adet hedef ile aynı miktarda hedef halatı ve tamir malzemesi getirildi. Böylece Derince'den getirilen hedef miktarı toplamı 7 oldu. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945.

⁸²⁹ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 14 Şubat 1945.

⁸³⁰ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:1, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 15 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 15 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 15 Şubat 1945.

⁸³¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 16 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 16 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 16 Şubat 1945.

Harp Filosu Komutanlığı, Donanmanın Maltepe’de bulunduğu esnada, Zafer ve Tınaztepe muhriplerinin 19, 20, 22 ve 23 Şubat tarihlerinde birlikte icra edecekleri ayrı bir tatbikat planladı. Bu tatbikatın ilk safhası 19 Şubat günü gerçekleştirildi. Saat 15:30’da muhripler Maltepe’den demir alarak Kınalıada Burgazada arasından geçerek açık denize doğru ilerledi. Muhripler saat 16:20 itibariyle sis şamandırası atma toplama eğitimine başladı. Saat 17:35’de Tınaztepe muhribinde dümen arızası görüldüğü için tatbikat sonlandırıldı ve Tınaztepe Maltepe’ye döndü. Zafer muhribi ise Yalova’ya doğru ilerlemeye başlayarak, saat 19:50’de Yalova’ya demirledi. Saat 21:05’de Yalova’dan hareket eden gemi, saat 22:11’de Maltepe’ye ulaştı.⁸³²

Denizaltı Filosu Komutanlığına bağlı Saldıray, Dumlupınar, Sakarya ve Oruçreis denizaltıları ile Işın imla gemisi, torpido atışlarını yapmak üzere, 16 Şubat günü Gölcük’ten hareket ederek saat 13:00’de Maltepe’ye demirledi. Atışların ilk günü 20 Şubat’tı. Saat 11:35’de hedef gemisi Berk torpido kruvazörüyle denizaltılar Maltepe’den demir aldı. Dumlupınar denizaltısında yaşanan arıza nedeniyle denizaltı atış yapamadı ancak diğer denizaltılar atışlarını başarıyla gerçekleştirdi. Atışların tamamlanmasıyla gemiler saat 19:20 civarında Maltepe’ye demirledi. 21 Şubat torpido atışlarının ikinci günüydü. Saat 11:35’de Berk torpido kruvazörü Maltepe’den demir alarak, Kınalıada Burgazada arasından geçip, saat 12:15’de atış mevkiine ulaştı. Bu sırada atış yapacak Sakarya ve Saldıray denizaltıları saat 11:00’de, Muratreis ve Oruçreis denizaltıları saat 12:00’de Maltepe’den hareket etti. Atış yerlerinin alınmasıyla saat 15:50’de Sakarya, saat 14:20’de Saldıray ve saat 16:10’da Muratreis denizaltıları torpido atışlarını yaptı. Atışlarını yapan denizaltılar ve Berk torpido kruvazörü Maltepe’ye döndü. 24 Şubat’ta, Oruçreis denizaltısının hareketli hedefe seyir halinde torpido atışı planlıydı. Berk torpido kruvazörü ve Oruçreis denizaltısı saat 13:30’da Maltepe’den hareket ederek, Kınalıada Burgazada arasından geçip saat 14:00’de atış mevkiine ulaştı. Saat 14:45’de Oruçreis denizaltısı torpido hücum manevrasına başladı ve torpidosunu attı. Torpido Berk torpido kruvazörünün baş tarafının 60 metre uzağından geçti. Saat 15:00’de atılan torpido alındı ve gemiler saat 16:00’da Maltepe’ye demirledi. 25 Şubat’ta ise denizaltıların gece torpido atışları yapılacaktı. Saat 20:00 ile 20:45 arasında Berk torpido kruvazörü ile Saldıray, Burakreis, Sakarya ve Oruçreis denizaltıları Maltepe’den demir aldı. Saat 21:10’da atış sahasına ulaşıldı. Torpido

⁸³² LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:7, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:25 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:7, Bn.:2, 3, 4, 5, T.:31 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:150, Bn.:1, 2, T.:3 Şubat 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:8, Bn.:2, 3, 4, T.: Trhz.; ; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:4, Bn.:2, 3, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25490, T.: 19 Şubat 1945.

atışlarının saat 21:22, 22:15 ve 22:56'da gerçekleştirilmesiyle tüm gemiler, limana dönüşe geçti ve saat 23:55'de Maltepe'ye demirlemiş oldu. 26 Şubat'ta Saldıray ve Oruçreis denizaltılarının gece torpido atışları yapılacaktı. Saat 20:00'de Berk torpido kruvazörü Doğanarslan römorkörü yedeğinde olduğu halde, Saldıray ve Oruçreis denizaltıları ile birlikte Maltepe'den hareket etti. Atış sahasına ulaşıncaya, atılan torpidoları bulma görevi verilen Doğanarslan römorkörü mevkilini aldı ve saat 21:10, 21:55, 22:40, 23:30 ve 24:30'da denizaltılarca torpido atışları gerçekleştirildi. Atışını yapan denizaltı Maltepe'ye döndü. Maltepe'ye en son saat 01:40'da Doğanarslan römorkörü ile birlikte Berk torpido kruvazörü ulaştı.⁸³³

Harp Filosu Komutanlığının, 22-23 Şubat tarihlerinde Zafer ve Tınaztepe muhripleri ile Hamidiye kruvazörünün icra etmelerini planladığı tatbikat, Tınaztepe muhribinde yaşanan dümen arızası nedeniyle, 27 Şubat gününe ertelendi.⁸³⁴ Tatbikat maksadıyla Zafer ve Tınaztepe muhripleri saat 16:00'da, Hamidiye kruvazörü saat 16:35'de Maltepe'den demir aldı. Kınalıada Burgazada arasından geçen gemiler, yanaşık nizam manevraları, D.D.A cihazı ile denizaltı arama eğitimi ve çeşitli hatlara geçiş denemeleri gerçekleştirdi. Saat 17:30 itibarıyla Hamidiye kruvazörüne torpido hücum manevralarına geçildi. Saat 18:50'de tamamlanan tatbikat sonrası gemiler, saat 20:15'de Maltepe'ye demirledi.⁸³⁵

Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin takım halindeki grup top atışlarının 22 Şubat günü yapılması planlanmıştı. Planlanan atışlar hava muhalefeti nedeniyle 28 Şubat günü gerçekleştirildi. Saat 12:30'da muhripler Maltepe'den hareket etti. Hedefi çekecek gemi olarak belirlenen İtareis gambotu ise önceden hareket ederek atış sahasındaki yerini almıştı. Muhripler saat 13:10'da atış sahasına ulaştı ve saat 15:10'a kadar 4 cm'lik talim namlularıyla olan atışlarını tamamladı. Saat 15:30'da 12 cm'lik toplarla grup halinde atışlara başlandı ve saat 15:55'de atışlar tamamlandı. Atış sırasında İtareis gambotu ile muhripler seyir halindeydi ve İtareis gambotu hedefi

⁸³³ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:32, Bn.:1, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 2, 3, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:30, Bn.:1, 1-1, 2, T.:2 Kanunisani 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 20-21-24-25-26 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 20-21-24-25-26 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kyt.: 11715, T.: 20-21-24-25-26 Şubat 1945; ; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 20-21-24-25-26 Şubat 1945; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 548-549.

⁸³⁴ Ayrıca 22 Şubat günü çok şiddetli bir fırtına çıktı. Heybeliada önünde şamandıraya bağlı 5 hedeften 4'ü koptu. 24 Şubat günü bu hedefleri aramak üzere İtareis gambotu görevlendirildi. Gemi, yaptığı araştırmada 2 büyük hedef parçasını İmralı adasında, diğer hedeflerin parçalarını ise Kurşunlu ve Mara burnu sahilinde buldu. İtareis gambotu İmralı adasındaki hedefleri 14 Mart günü, Kurşunlu ve Mara burnundaki hedefleri ise 21 Mart günü aldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:2, T.:23 Mart 1945.

⁸³⁵ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:150, Bn.:1, 2, T.:3 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 27 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 27 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 27 Şubat 1945.

çekebileceği en yüksek hızda çekti. Atışların tamamlanması sonrası muhripler, saat 17:00'de Maltepe'ye demirledi. İbareis gambotunun Maltepe'ye gelişi saat 01:00'i buldu.⁸³⁶

Donanma Komutanlığı 1 Mart gününe, Tınaztepe, Demirhisar, Sultanhisar, Zafer, Adatepe muhripleri ile Mecidiye kruvazörü ve Oruçreis ile Muratreis denizaltılarının katılacağı bir tatbikat planladı. Gemiler saat 14:00'de Maltepe'den hareket etti. Saat 14:20'de çeşitli hat geçişleri ve dönüş eğitimlerine başlandı. Saat 15:00 itibariyle Mecidiye kruvazörüne muhriplerin hücum manevralarına geçildi. Saat 15:30'da denizaltı hücumlarına karşı Mecidiye kruvazörünün emniyete alınma eğitimi başladı. Saat 16:30'da aynı eğitim, hücumbot emniyeti eğitimi olarak devam etti. Saat 17:00'de ise muhripler, uçakların hücumlarına karşı Mecidiye kruvazörünü emniyete aldı. Saat 17:15'de tatbikat bitirildi ve gemiler, Büyükada Heybeliada arasından geçerek, saat 18:30'a kadar Maltepe'ye demirleme işini bitirdi.⁸³⁷

Gemilerin gündüz ve gece eğitimleri maksadıyla 8 Mart günü; Tınaztepe, Demirhisar, Sultanhisar, Zafer, Adatepe muhripleri ile Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ve Berk torpido kruvazörünün katıldığı bir tatbikat gerçekleştirildi. Gemiler saat 16:00'da aralıklarla Maltepe'den hareket edip, Büyükada Heybeliada arasından geçerek tatbikat sahasına intikal etti. Saat 16:25'de muhripler borda hattı teşkil etti. Saat 16:30'da gemiler sis yapmaya başladı ve bu esnada saat 16:42'de denize adam düştü eğitimi icra edildi. Eğitim sonrası muhripler, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ve Berk torpido kruvazörüne torpido hücum manevralarına başladı. Saat 17:30'da mesafe kestirme talimine geçildi. Sonrasında muhripler, kruvazörlere toplu hücumlar gerçekleştirdi. Gece boyunca süren tatbikatın saat 21:30 civarında tamamlanmasıyla, muhripler saat 24:00'de, kruvazörler saat 24:45'de Maltepe'ye demirledi.⁸³⁸

D.D.A kursu gören personelin, almış oldukları eğitimin uygulamalı safhası için bir tatbikat planlandı. Tatbikat, 26-31 Mart tarihleri arasında Tuzla, Pendik ve Adalar sahasında icra edildi. Tatbikatta su üstü gemisi olarak Hora tahlisiye gemisi⁸³⁹ ve bir

⁸³⁶ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:200, Bn.:2, T.:23 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:106, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:17 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 28 Şubat 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 27-28 Şubat 1945. Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin grup atışlarındaki isabet oranının düşük olduğu gözlemlendi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:72, Bn.:2, T.:30 Mayıs 1945.

⁸³⁷ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 1 Mart 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 1 Mart 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 1 Mart 1945.

⁸³⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 8-9 Mart 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 8-9 Mart 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 8-9 Mart 1945.

⁸³⁹ Hora tahlisiye gemisi: Eski adı La Nina'ydı. 1884 yılında yapılmış olup, 595 gros tonluktu. 1930 yılında "Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi" tarafından satın alındı. Uzunluğu 58,1 metre, genişliği 7,9 metreydi. Sürati 10 deniz miliydi. 1958'de hizmet dışı bırakıldıktan sonra Liman İşletmesi'ne devredildi. Tadil edildikten sonra bir süre de deniz üzerinde büro olarak kullanılan bu emektar tekne, 1984 yılında hurdaya satıldı. Eser Tutel, *Gemiler Süvariler*

liman müdafaa botu katıldı. Denizaltı olarak ise Oruçreis denizaltısı iştirak etti. Eğitimlerde kursiyerler, dalmış vaziyetteki Oruçreis denizaltısını, Hora tahlisiye gemisindeki D.D.A cihazıyla tespit etmeye çalıştı. Başarıyla icra edilen eğitim, her gün saat 09:00 ile 17:00 arasında gerçekleştirildi.⁸⁴⁰

Maltepe'de demirli Donanmayı denetleme ve yapılacak tatbikata katılmak üzere Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay, 4 Nisan günü saat 09:00'da Yavuz kruvazörüne geldi. Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan tarafından karşılanan Orgeneral Orbay, ilk olarak Yavuz kruvazöründe cephe ve gemi denetlemesi yaptı. Ardından saat 15:00'de Maltepe'de demirli diğer gemilerin denetlemesine başladı. Denetlemenin bitirilmesi sonrası Orgeneral Orbay, saat 18:00'de Dumlupınar denizaltısıyla dalış yapmak üzere Maltepe'den ayrıldı. Dumlupınar denizaltısı saat 18:20'de daldı. Saat 18:43'de satha çıkan denizaltı, saat 19:15'de Maltepe'ye demirledi. Genelkurmay Başkanı dalış sonrası Yavuz kruvazörüne geçti. Yapılan plana göre Orgeneral Orbay, Adatepe muhribiyle gece torpido atışına iştirak edecekti. Hedef gemi olarak Berk torpido kruvazörü tespit edilmişti. Gemiler, Genelkurmay Başkanı ve Donanma Komutanının Adatepe muhribine gelmesiyle, saat 21:00'de Maltepe'den demir aldı. Adaların güneyindeki atış sahasına gelince, Berk torpido kruvazörü tamamen karartılmış olarak mevkiini aldı. Adatepe muhribi de tamamen karartılmış, sadece seyir fenerleri yanar vaziyete geçirildi. Bu şartlar altında Adatepe muhribi, 2 adet torpidosunu başarıyla attı ve gemiler dönüşe geçerek, saat 23:50'de Maltepe'ye demirledi. Demirleme sonrası Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay, Yavuz kruvazörüne geçti.⁸⁴¹

Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay'ın iştirak ettiği tatbikata, 5 Nisan günü de devam edildi. Saat 09:00'da Genelkurmay Başkanı, Donanma Komutanı ile denizaltıların torpido atışlarını izlemek için Yavuz kruvazöründen ayrılarak Berk torpido kruvazörüne gitti. Saat 09:20'de Maltepe'den demir alan Berk torpido

İskeleler, İletişim Yayınevi, İstanbul 1998, s.318-320. Hora tahlisiye gemisi, 1940 yılında Donanma Komutanlığı emrine alınan ve askeri gemi vasfı kazandırılmak üzere çeşitli tadilatlar yapılan gemiler arasındaydı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:25, Bn.:1,2, T.:27 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-147, Gmn.:12, Bn.:43, T.:10 Kanunievvel 1940.

⁸⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:54, Bn.:3, T.:17 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:29, Bn.:1, T.:20 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-83, Gmn.:54, Bn.:3, T.:17 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:54, Bn.:1, 2, T.:20 Mart 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 26-27-28-29-30-31 Mart 1945.

⁸⁴¹ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:120, Bn.:2, T.:4 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 4 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 4 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 4 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 4 Nisan 1945; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.551. Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay, Adatepe muhribi hatıra (şeref) defterinin 4 Nisan günlü sayfasına, tatbikat sırasında Adatepe muhribi personelinin gösterdiği başarıları kendi el yazısıyla yazmıştır. Bkz., BDMA., Adatepe Muhribi Hatıra (Şeref) Defteri, 1932-1945.

kruvazörü, saat 10:03'de Adaların güneyindeki atış mevkiine ulaştı. Torpido atışlarını yapacak Oruçreis ve Saldıray denizaltıları saat 08:00'de Maltepe'den ayrılarak atış sahasına gelmişti. Saat 10:20 itibariyle Oruçreis denizaltısı torpido hücum manevrasına başladı ve atışını yaptı. Saat 10:45'de atılan torpido alınarak hareket edildi. Saat 11:10'da Saldıray denizaltısı hücum manevrasına başladı ve saat 11:30'da torpido atışını yaptı. Saat 11:55'de torpido alınarak Maltepe'ye hareket edildi ve saat 12:50'de limana demirlendi. Ardından Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay ve Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan Yavuz kruvazörüne geçti. Yapılan planın ikinci safhası, Genelkurmay Başkanının huzurunda gece manevralarının gerçekleştirilmesiydi. Bu maksatla mevki almak üzere Mecidiye kruvazörü, Berk torpido kruvazörü, Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak mayın tarama gemisi, saat 15:00'de Maltepe'den ayrıldı. Saldıray, Oruçreis, Muratreis ve Dumlupınar denizaltıları ile Denizkuşu ve Şimşek hücumbotları ise saat 18:15'de Maltepe'den demir aldı. İçinde Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay ve Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan'ın bulunduğu Yavuz kruvazörü ile Tınaztepe, Adatepe, Zafer, Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri ise saat 21:30'da Maltepe'den hareket etti. Yavuz kruvazörü ve muhripler ilk olarak saat 21:50'de Hızırreis, Kemalreis ve İtareis gambotları ile Kavak mayın tarama gemisi tarafından açılan taranmış kanaldan geçti. Ardından aynı gemilere saat 21:58'de Denizkuşu ve Şimşek hücumbotları hücum etti. Saat 22:18'de denizaltı hücumları başladı ve torpido atışları yapıldı. Bu esnada muhripler Yavuz kruvazörünü koruma manevraları gerçekleştirdi ve tatbikata 6 Nisan gününün ilk saatlerinde 24:20'de ara verildi. Saat 02:07'de başlayan tatbikatta muhripler attıkları aydınlatma fişekleri altında denizaltılarla birlikte Yavuz kruvazörüne ve Berk torpido kruvazörüne hücumlara başladı. Mecidiye kruvazörünün de katıldığı hücumlara saat 06:30'da ikinci kez ara verildi. Saat 08:38'de muhriplerin D.D.A cihazlarıyla denizaltıları tespiti ve bu sıra denizaltıların Yavuz kruvazörüne hücum manevraları başladı. Saat 09:50'de tatbikat bitirilerek gemiler Maltepe'ye dönüşe geçti. Saat 12:00'de ilk olarak Yavuz kruvazörü Maltepe'ye yanaştı ve Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay gemiden ayrıldı. Ardından diğer gemilerin Maltepe'ye demirlemeleri, saat 12:30'u buldu.⁸⁴²

⁸⁴² LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:120, Bn.:2, T.:4 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 5-6 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 5-6 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 5-6 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 5-6 Nisan 1945; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Srasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.552-553.

D.D.A kursu gören personel için 26-31 Mart tarihleri arasında Tuzla, Pendik ve Adalar sahasında icra edilen tatbikatın ikincisi, 16-21 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirildi. Tatbikata, Oruçreis denizaltısı ile Işın imla gemisi, Hora tahlisiye gemisi ve bir liman müdafaa botu katıldı. 14 Nisan günü Oruçreis denizaltısı saat 05:00'de, Işın imla gemisi saat 06:00'da, Hora tahlisiye gemisi ve bir liman müdafaa botu saat 07:00'de Gölcük'ten hareket ederek Bostancı'ya gitti. 16-21 Nisan tarihleri arasında her gün, tatbikat, Hora tahlisiye gemisinden verilen sancak işaretiyle başladı. Bu işaretle Oruçreis denizaltısı daldı, 10 dakika periskop umkunda seyir yaptı ve yine 10 dakika bekleyip 20 metre derine indi. Oruçreis denizaltısı satha çıkmadan önce yerini belli etmek ve bir kazaya sebep olmamak için duman kandili attı. Planlanan tatbikat başarıyla icra edildi.⁸⁴³

Tatbikat ve manevralar hız kesmeden sürerken, gemilerdeki erler için hazırlanmış eğitim öğretim programı gereğince, eğitimlere de devam edildi. Bu eğitimler erlerin gemilerdeki görevlerine dönük olarak ve top, torpido, makine, kazan ve elektrik sistemleri ile ilgiliydi. Bunlara ilaveten okuma yazma, matematik, yurt bilgisi, tarih ve coğrafya gibi dersler de verildi.⁸⁴⁴

İhtiyat Filo Komutanlığı Mecidiye kruvazörü ile Berk ve Peyk torpido kruvazörleri için bir denetleme programı hazırladı. Bu programa göre 23 Mayıs günü saat 09:30'da Berk torpido kruvazörü, 24 Mayıs günü saat 09:30'da Peyk torpido kruvazörü ve 30 Mayıs günü saat 09:30'da Mecidiye kruvazörü denetlendi. Denetlemeyi yapan İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Ertuğrul Ertuğrul denetleme sonrasında gemilere gönderdiği sonuç raporunda gemilerin, genel olarak savaşa hazırlık durumlarının ve personelin eğitimi ile gemi dahilindeki silah ve materyallerin bakımlı ve çalışır vaziyette olduğunu bildirdi.⁸⁴⁵

Donanmanın, top, torpido ve uçaksavar atışlarıyla D.D.A talimleri için 7-13 Haziran Tuzla'da, 14 Haziran-1 Temmuz Maltepe'de, 2-9 Temmuz Bandırma'da ve 10-31 Temmuz Maltepe'de bulunması emri, Donanma Komutanlığınca hazırlandı. Bu kapsamda 7 Haziran günü saat 08:05'de Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleriyle Kemalreis gambotu, saat 08:55'de Demirhisar, Sultanhisar, Tınaztepe ve Zafer muhripleri ile saat 09.15'de Yavuz kruvazörü Gölcük'ten hareket etti. Seyir sırasında

⁸⁴³ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:29, Bn.:2, T.:13 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 14 Nisan 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 14 Nisan 1945;

⁸⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1945-45, Gmn.:136, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, T.:13 Nisan 1945; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.553.

⁸⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1945-28, Gmn.:135, Bn.:1, T.:16 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-28, Gmn.:120, Bn.:1, 2, T.:21 Mayıs 1945. İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Ertuğrul Ertuğrul'un denetleme sonuç raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-28, Gmn.:135, Bn.:2, 3, 4, 5, T.:6 Haziran 1945.

yapılacak tatbikatlara, saat 09:30'da mevki değiştirme ve dönüş eğitimleri ile başlandı. Saat 10:48'de Zafer muhribinden Tınaztepe muhribine posta çantası verme eğitimine geçildi. Saat 11:25'de Yavuz kruvazörü muhriplerce denizaltı emniyetine alındı ve gemiler zikzak seyir yapmaya başladı. Saat 12:15'de gemiler mesafe tahmini eğitimine geçti. Tatbikatın tamamlanmasıyla gemiler saat 15:20 ile 15:45 arasında Tuzla'ya demirledi.⁸⁴⁶

Tuzla'da demirli gemiler 8 Haziran günü saat 09:30 ile saat 15:00 arasında sac hedefe atışlar yaptı.⁸⁴⁷ 12 Haziran günü ise Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin top atışları gerçekleştirildi. Gemiler saat 13:30'da Tuzla'dan demir aldı. Saat 15:00'de atış sahasına ulaşan gemiler saat 15:10'da baştan, sancaktan ve iskele taraftan olmak üzere atışlarına başladı. Saat 16:30'da atışların tamamlanmasıyla dönüşe geçen gemiler, saat 17:50'de Tuzla'ya demirledi.⁸⁴⁸

Hazırlanan plan uyarınca Tuzla'da bulunan Donanmanın 13 Haziran günü Maltepe'ye intikali ve top atışlarını icra etmesi gerekiyordu. Bu maksatla Yavuz kruvazörü saat 12:17'de Tuzla'dan demir aldı. Saat 14:00 ile 14:05 arasında iskele 15 cm'lik toplarıyla, saat 15:10 ile 15:15 arasında 28 cm'lik toplarıyla sancak taraftan, saat 16:26 ile 16:31 arasında 28 cm'lik toplarıyla sancak taraftan ve saat 17:28 ile 17:33 arasında 28 cm'lik toplarıyla iskele taraftan atışlar gerçekleştirilerek, saat 17:47'de Büyükada ile Heybeliada arasına demirledi. Yavuz kruvazörü saat 21:03'de gece atışları için demir aldı. Saat 22:05 ile 22:08 arasında iskele 15 cm'lik toplarıyla baş hedefe gece atışları icra edildi. Atışların tamamlanmasıyla saat 23:00'de Maltepe'ye demirlendi. Aynı gün muhriplerle, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin de atışları gerçekleştirildi. Saat 16:00 ile 16:50 arasında Tuzla'dan hareket eden gemiler, atış sahasına giderek saat 18:00 ile saat 18:30 arasında hava savunma silahlarıyla atışlarını icra etti. Atışların tamamlanmasıyla bölgeden ayrılan gemiler saat 19:00 ile 19:30 arasında Maltepe'ye demirledi.⁸⁴⁹

⁸⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:16, Bn.:1, 2, 3, T.:24 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-10, Gmn.:123, Bn.:2, T.:28 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:2, T.:1 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:123, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 7 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 7 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 7 Haziran 1945.

⁸⁴⁷ Su st gemileriyle denizaltıların, Haziran ayı içerisinde yaptığı top atışları, hangi gemilerin atış yapmadıkları, atışlarda gösterilen başarılar ve başarısızlıklar konularını içeren, Genelkurmay Başkanlığının Milli Savunma Bakanlığına yazdığı yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:131, Bn.:1, 2, 3, T.:16 Ekim 1945.

⁸⁴⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 8 ve 12 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 8 ve 12 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 8 ve 12 Haziran 1945.

⁸⁴⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 13 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 13 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 13 Haziran 1945.

Zafer muhribi 15 Haziran günü torpido atışı için saat 09:00'da Maltepe'den ayrıldı. 2 adet torpido atışı yaparak tekrar Maltepe'ye döndü. 18 Haziran günü ise Saldıray denizaltısıyla, Sultanhisar ve Demirhisar muhriplerinin top ve torpido atışları icra edildi.⁸⁵⁰ Atışlar için hedef gemi olarak belirlenen Atak mayın gemisi, saat 10:00'da, Saldıray denizaltısı saat 13:00'de ve Sultanhisar ile Demirhisar muhripleri saat 13:20'de Maltepe'den demir aldı. Torpido atışı için Saldıray denizaltısı saat 14:30'da harekete geçti ve atışını yaparak Maltepe'ye döndü. Muhripler ise grup top atışı yapacaktı. Atak mayın gemisinin saat 16:12'de mevki almasıyla atış seyrine başlandı. Atış süresince Atak mayın gemisi 7 deniz mili, muhripler ise 15 ila 20 deniz mili süratle seyretti. Atışların saat 17:16'da tamamlanmasıyla dönüş geçiren muhripler saat 18:35'te, Atak mayın gemisi saat 21:00'de Maltepe'ye demirledi.⁸⁵¹

Yavuz kruvazörü ile muhripler 19 Haziran günü top atışları yaptı. Saat 08:50'de Yavuz kruvazörü, saat 09:00'da muhripler Maltepe'den ayrıldı. Kınalıada Burgazada arasından geçerek atış sahasına giden gemiler, çeşitli hat geçişleri ve zikzak seyir eğitimleri icra etti. Atış sahasına ulaşıncaya atışlara saat 11:00'de başlandı. Atışların tamamlanmasıyla dönüş geçiren gemiler Büyükada Heybeliada arasından geçti ve muhripler saat 12:30'da, Yavuz kruvazörü saat 13:50'de Maltepe'ye demirledi. 20 Haziran günü ise Zafer muhribiyle Mecidiye kruvazörünü atışları yapıldı. Atışlar için saat 10:35'te Maltepe'den ayrılan Zafer muhribi atışlarını saat 11:20 ile 11:35 arasında tamamlayarak saat 12:15'te Maltepe'ye demirledi. Mecidiye kruvazörü ise saat 14:00'de Maltepe'den ayrıldı ve atışlarını bitirerek saat 16:00'da Maltepe'ye demirledi. 21 Haziran'da atışlara Tınaztepe, Zafer muhripleri ve Mecidiye kruvazörüyle devam edildi. Maltepe'den saat 13:00'de ayrılan gemiler atışlarını tamamlayarak saat 15:30 ile 16:20 arasında Maltepe'ye demirledi. 22 Haziran'da ise Zafer muhribinin torpido, Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin top atışları gerçekleştirildi. Saat 09:00'da Maltepe'den ayrılan Zafer muhribi birinci torpido atışını saat 10:40'ta, ikinci torpido atışını saat 11:30'da yaparak saat 12:00'de Maltepe'ye demirledi. Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri de saat 09:25'te Maltepe'den demir alarak Büyükada Heybeliada arasından geçerek atış sahasına gitti. Muhripler saat 10:30'da sis yaparak sis içinden

⁸⁵⁰ Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay'ın, Saldıray denizaltısının torpido atışını izlemek üzere bölgede bulunması planlanmıştı. Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri, atış sonrası Genelkurmay Başkanı ve maiyetini almak üzere Büyükada ile Nyandros adası arasında bekleyecekti. Ancak ulaşılan arşiv belgeleri ve gemi jurnallerinden, bu planlamanın gerçekleşip gerçekleşmediği tespit edilemedi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:124, Bn.:1, T.:13 Haziran 1945.

⁸⁵¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7331, T.: 15 ve 18 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 15 ve 18 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25490, T.: 15 ve 18 Haziran 1945.

atışlarına başladı. Saat 11:04'te atışlarını tamamlayan gemiler, Kınalıada Burgazada arasından geçerek saat 11:55'de Maltepe'ye demirledi.⁸⁵²

Denizaltı Filosu komutanlığına bağlı Dumlupınar, Gür, Sakarya, Muratreis, Oruçreis, I.İnönü ve II.İnönü denizaltılarının topçu personelinin atışlarının Atak mayın gemisi ile yapılması kararlaştırıldı. Atış sahası olarak adaların güneyindeki saha belirlendi. Genç römorkörünün hedef gemisi olması, hedef olarak da Genç römorkörünün çekeceği 5X40'lık bez hedef tespit edildi. Denizaltıların topçu personeli Erkin denizaltı ana gemisi tarafından 23 Haziran günü saat 10:15'te Maltepe'ye getirildi. Atış günü 25 Haziran'dı. Saat 09:25'te Erkin denizaltı ana gemisinin bordasından, atış yapacak personelle birlikte hareket eden Atak mayın gemisi, doğruca atış sahasına gitti. Atışlar Atak mayın gemisinin 7,62 cm'lik topuyla yapıldı. Her atış seyrinde Atak mayın gemisini, atışı yapacak denizaltının komutanı idare etti ve her denizaltı için bir hücum yapıldı. Atışların başarıyla icra edilmesiyle Atak mayın gemisi, Maltepe'de bulunan Erkin denizaltı ana gemisine yanaşarak denizaltı personelini bıraktı.⁸⁵³

Yavuz kruvazörü 28 Haziran günü torpido atışlarını gerçekleştirdi. Atış için saat 11:58'de Maltepe'den demir alan gemi, atışlarını yaptıktan sonra saat 18:55'te Moda'ya demirledi. 29 Haziran günü ise Zafer muhribinin torpido atışları vardı. Saat 07:00'de hedef gemisi olan Atak mayın gemisi, saat 09:00'da da Zafer muhribi Bostancı'dan demir aldı. Atış sahasına ulaşılnca saat 09:50'de birinci torpido, saat 10:35'te ikinci torpido ve saat 11:11'de üçüncü torpidosunu atan Zafer muhribi, saat 11:30'da Bostancı'ya demirledi. Zafer muhribi aynı torpido atışını 30 Haziran günü tekrarladı. Bir önceki günden tek fark, üçüncü atışın su bombası atışı olmasıydı. Torpido atışlarının sonuncusunu Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri 1 Temmuz günü saat 13:00 ile 14:00 arasında gerçekleştirdi.⁸⁵⁴

⁸⁵² LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:123, Bn.:1, T.:13 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:125, Bn.:1, T.:18 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:73, Bn.:6, 6-1, 6-2, 7, T.:21 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:73, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, T.:21 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 19-20-21-22 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 19-20-21-22 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 19-20-21-22 Haziran 1945.

⁸⁵³ LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:3, Bn.:1, 2, T.:13 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:103, Bn.:2, T.:13 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:72, Bn.:3, 4, 5, T.:13 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:72, Bn.:1, T.:21 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 23 ve 25 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 23 ve 25 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 23 ve 25 Haziran 1945.

⁸⁵⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 28-29-30 Haziran, 1 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 28-29-30 Haziran, 1 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 28-29-30 Haziran, 1 Temmuz 1945.

Maltepe'de bulunan Donanma, uçaksavar atışları için 2-9 Temmuz tarihleri arasında Bandırma'da bulunacaktı. Tatbikat için ilk olarak 1 Temmuz günü saat 22:00'de Şalopa 5 yedeğinde 3 numaralı motor olarak Maltepe'den Bandırma'ya hareket etti. Diğer gemiler ise 2 Temmuz günü Maltepe'den ayrıldı. Saat 03:00'de Saldıray, Sakarya, Oruçreis, Muratreis ve I. İnönü denizaltıları, saat 04:00'de Mecidiye kruvazörü, saat 05:00'de Yavuz kruvazörüyle Sultanhisar, Demirhisar, Zafer ve Tınaztepe muhripleri demir aldı. Seyir sırasında denizaltılar uzak mesafeden mors, simafor ve telsiz telefon talimi, keşif şeridi tatbikatı, subayların irtifa alma ve mevki koyma eğitimleri ile hava silahlarının kontrolü gibi eğitimler icra ederek saat 14:00'de Bandırma'ya demirledi. Yavuz ve Mecidiye kruvazörleriyle muhripler ise Maltepe'den ayrılır ayrılmaz tatbikata başladı. Muhripler Yavuz kruvazörünü denizaltı ve hava saldırılarına karşı emniyete aldı. Yapılan plan uyarınca saat 06:04'te iki uçak konvoyu hücum yapmaya başladı. Hücumlar saat 07:07'de tamamlandı ve uçaklar döndü. Saat 07:30'da muhripler toplandı ve Yavuz kruvazörüne hücum yapmaya başladı. Saat 09:55'e kadar süren tatbikatın tamamlanmasıyla gemiler, saat 10:45'de Bandırma'ya demirledi. Bandırma'ya en son, Maltepe'den geç ayrılan Hamidiye kruvazörü saat 18:10'da ulaştı.⁸⁵⁵

Mecidiye kruvazörü 3 Temmuz günü hava atışları için saat 12:30'da hareket etti. Saat 14:00'de 23 numaralı uçak, arkasında çektiği hedefle birlikte karayel istikametine doğru, gündoğusu istikametinden gelerek geçti. Atışlarını yapan Mecidiye kruvazörü, saat 18:05'te Bandırma'ya demirledi. Aynı şekilde Mecidiye kruvazörünün 4 Temmuz günü de hava atışları vardı. Mecidiye kruvazörü saat 07:45'de limandan ayrıldı. 23 numaralı manş uçağı, arkasındaki hedefle birlikte saat 09:47, saat 14:17 ve saat 15:17'de geçiş yaptı. Atışlarını yapan Mecidiye kruvazörü, saat 16:15'de Bandırma'ya demirledi. 5 Temmuz günü ise Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerinin atışları vardı. Gemiler saat 07:10'da demir aldı. Saat 09:35'de manş uçağı görüldü. Gemiler, uçağın çektiği manşa iskele ve sancak taraflarından saat 11:47'ye kadar defalarca atış yaptı. Uçağın yakıt ikmali için gitmesiyle gemiler, tüfikle attıkları paraşütlere uçaksavar silahlarıyla atışlar yaptı. Manş atışlarına uçağın saat 15:00'de dönmesiyle devam edildi. Saat 16:03'e kadar süren atışların tamamlanmasıyla Yavuz kruvazörü saat 17:45'de,

⁸⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:16, Bn.:1, 2, 3, T.:24 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-10, Gmn.:123, Bn.:2, T.:28 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:2, T.:1 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:123, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:4, Bn.:1, T.:25 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-5, Gmn.:14, Bn.:1, 2, T.:26 Haziran 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:1-2 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 1-2 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 1-2 Temmuz 1945.

Mecidiye kruvazörü saat 18:25'te Bandırma'ya demirledi. 6 Temmuz günü, hava atışlarının en yoğun günüydü. Saat 07:35 ile 07:55 arası Hamidiye kruvazörüyle, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, saat 10:55 ile 11:07 arası Saldıray, Sakarya, Oruçreis, Muratreis ve I.İnönü denizaltıları, saat 12:30 ile 12:55 arası Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri Bandırma'dan hareket etti. Ancak manş uçağında arıza olduğu için atışlar yapılamadan gemiler dönmek zorunda kaldı. 7 Temmuz günü, denizaltılar saat 07:00'de Bandırma'dan demir alarak Maltepe'ye hareket etti. Aynı gün Demirhisar muhribinin atışı icra edildi. Saat 08:30'da limandan ayrılan gemi, saat 10:35 ve 11:45'de atışlarını yaparak limana dönüşe geçti ve saat 12:55'de Bandırma'ya demirledi.⁸⁵⁶

Bandırma'daki hava atışlarını tamamlayan gemilerden Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri 8 Temmuz günü saat 23:30'da, Sultanhisar, Demirhisar, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ise 9 Temmuz gününün ilk saatleri olan 01:00'de ve Yavuz kruvazörü de saat 02:00'de Bandırma'dan hareket etti. Gemiler hemen seyir sırasında icra edecekleri planlı tatbikatlara başladı. Toplu olarak seyreden gruptan, saat 02:20'de ayrılan muhripler, kruvazörler üzerine hücum manevralarına başladı. Gece eğitimleri saat 05:02'ye kadar sürdü. Tatbikatın tamamlanmasıyla Büyükada Heybeliada arasından geçen gemiler, saat 07:10 ile 07:30 arasında Maltepe'ye demirledi.⁸⁵⁷

Donanma Maltepe'de bulunduğu 10-30 Temmuz tarihleri arasında, D.D.A tatbikatları icra etti. Tatbikatların amacı ve yapılaş şekli bir geminin veya kafilenin D.D.A emniyetine alınması ve mevcudiyeti bilinen bir denizaltının aranması, bulunması ve bomba taarruzuna uğratılmasıydı. İlk tatbikat 10 Temmuz günü yapıldı. Saat 15:00'de Oruçreis, Muratreis ve I.İnönü denizaltıları ile bir liman müdafaa botu Maltepe'den hareket etti. Tatbikatın bitişiyle gemiler saat 17:00'de Maltepe'ye demirledi.⁸⁵⁸ Tatbikatlara Temmuz ayı süresince devam edildi⁸⁵⁹;

11 Temmuz günü saat 08:45 ile 14:45 arası Oruçreis, Muratreis, Sakarya denizaltıları, Berk torpido kruvazörü, Işın imla gemisi ve iki liman müdafaa botu,

12 Temmuz günü saat 08:30 ile 13:30 arası Oruçreis, Muratreis, I.İnönü denizaltıları, Berk torpido kruvazörü, Işın imla gemisi ve iki liman müdafaa botu,

⁸⁵⁶ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 3-4-5-6-7 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 3-4-5-6-7 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 3-4-5-6-7 Temmuz 1945.

⁸⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:112, Bn.:1, T.:6 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.:8-9 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16410, T.: 8-9 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25490, T.: 8-9 Temmuz 1945; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.555-556.

⁸⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:103, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, T.:3 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:103, Bn.:1, T.:6 Temmuz 1945.

⁸⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:8, Bn.:1, 2, T.:7 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:110, Bn.:1, T.:9 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:111, Bn.:1, T.:9 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-82, Gmn.:103, Bn.:1, 2, 3, T.:30 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:107, Bn.:1, T.:5 Ağustos 1945.

16 Temmuz günü saat 14:00 ile 19:00 arası Oruçreis, Muratreis denizaltıları, Berk torpido kruvazörü ve iki liman müdafaa botu,

17 Temmuz günü saat 09:00 ile 15:00 arası Oruçreis, Muratreis denizaltıları, Berk torpido kruvazörü ve üç liman müdafaa botu,

18 Temmuz günü saat 14:00 ile 20:00 arası Muratreis denizaltısı, Berk torpido kruvazörü ve bir liman müdafaa botu,

19 Temmuz günü saat 11:40 ile 17:00 arası Oruçreis, Muratreis, denizaltıları ve Demirhisar muhribi,

20 Temmuz günü saat 07:00 ile 13:00 arası Demirhisar muhribi,

23 ve 24 Temmuz günleri saat 12:30 ile 14:30 arası Muratreis denizaltısı ve Sultanhisar muhribi,

25 Temmuz günü saat 07:00 ile 12:00 arası Oruçreis denizaltısı ile Zafer ve Tınaztepe muhribleri,

26 Temmuz günü saat 09:30 ile 17:00 arası Berk torpido kruvazörü ve Sultanhisar muhribi,

27 Temmuz günü saat 07:30 ile 12:50 arası Oruçreis denizaltısı ile Demirhisar ve Sultanhisar muhribleri D.D.A tatbikatını icra etti.⁸⁶⁰

Uzun süredir Gölcük'ten uzakta olan Donanma, 31 Temmuz günü Gölcük'e döndü. Saat 10:00'da Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Demirhisar, Sultanhisar, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ile Etrüsk hastane gemisi Maltepe'den demir aldı. Yapılan plan uyarınca limandan ayrılır ayrılmaz eğitimlere başlandı. Saat 11:07'de muhripler kruvazörleri denizaltı emniyetine aldı. Saat 11:20'de gemiler paravan atma toplama eğitimine başladı. Saat 11:45'de mayın alarmı verildi ve mayınlı sahadan çıkma eğitimi icra edildi. Ardından eğitim paydos edildi ve gemiler müstakil olarak yoluna devam etti. Tüm gemiler 14:30 ile 16:00 arasında Gölcük'e demirledi.⁸⁶¹

Donanma Komutanlığı, Maltepe'de icra edilen D.D.A tatbikatlarına Gölcük'te bulunan gemilerle de devam edilmesi emrini verdi. Tatbikatlara Sakarya, I. İnönü ve Saldıray (tersanedeki bakımdan çıkabilirse) denizaltıları ile 5 liman müdafaa botunun katılması planlandı. Denizaltılar bütün dalışlarda periskop umkunda bulunacaktı. Tatbikat günlerinde denizaltılar ve liman müdafaa botları saat 08:30'da Gölcük'ten

⁸⁶⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:11-12-16-17-18-19-20-23-24-25-26-27 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 11-12-16-17-18-19-20-23-24-25-26-27 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 11-12-16-17-18-19-20-23-24-25-26-27 Temmuz 1945.

⁸⁶¹ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:139, Bn.:1, T.:12 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:31 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 31 Temmuz 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 31 Temmuz 1945.

demir alacak ve denizaltılar saat 09:00'da dalışa geçecekti. Dalan denizaltılar gündoğusu istikametinde ilerleyecek, Yarımca önünden dönecekti. Eğitim 2 saat sürecek, tatbikat süresinde liman müdafaa botlarının biri iskele diğeri sancak taraftan ilerlerken, denizaltının periskobuna en fazla 100 metre yaklaşacaktı. Tatbikatlar 24, 25, 26, 27 ve 28 Temmuz günleri başarıyla gerçekleştirildi. Liman müdafaa botları denizaltıları 2000-2500 yarıdan denizaltıları tespit etti.⁸⁶²

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı "Salvo Atış Usulü" adı verilen yeni bir torpido atış yöntemi teklifinde bulundu. Bu teklif Genelkurmay Başkanlığı tarafından uygun bulununca, Donanma Komutanlığı atış usulünün tecrübelerinin yapılmasını planladı. Tecrübeler için üs olarak Bostancı belirlendi. Denemelerde görev alacak Berk torpido kruvazörü, Denizkuşu hücumbotu, R.1 ve Doğanarslan römorkörleri 5-25 Ağustos, Sultanhisar muhribi 5-19 Ağustos ve Saldıray denizaltısı 15-25 Ağustos tarihleri arasında Bostancı'da bulunacaktı.⁸⁶³ Yeni torpido atış yönteminin denemelerine başlandı;

7 Ağustos günü saat 09:30 ile 11:00 arası Berk torpido kruvazörü ile Denizkuşu hücumbotu,

9 Ağustos günü saat 09:30 ile 10:50 arası Berk torpido kruvazörü ile Sultanhisar muhribi,

13 ve 17 Ağustos günlerinde 09:30 ile 11:00 arası Berk torpido kruvazörü, Denizkuşu hücumbotu ve R.1 römorkörü,

20 Ağustos günü saat 09:30 ile 11:00 arası Berk torpido kruvazörü, Denizkuşu hücumbotu ve Saldıray denizaltısı,

22 Ağustos günü saat 09:00 ile 10:30 arası Berk torpido kruvazörü, Sultanhisar muhribi ve Saldıray denizaltısı,

25 Ağustos günü saat 09:00 ile 11:00 arası Berk torpido kruvazörü ve Saldıray denizaltısı torpido atış denemelerini gerçekleştirdi.⁸⁶⁴

Bostancı'da torpido atış denemeleri icra edilirken, Sultanhisar muhribi ile Oruçreis denizaltısının, 20-24 Ağustos tarihleri arasında D.D.A tatbikatları gerçekleştirmesi planlandı. Tatbikatlar süresince Oruçreis denizaltısının 20 metre derinlikte bulunması ve herhangi bir kaza yaşanmaması için tatbikat sonunda satha

⁸⁶² LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:45, Bn.:2, T.:23 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-80, Gmn.:107, Bn.:1, T.:5 Ağustos 1945.

⁸⁶³ LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:113, Bn.:1, T.:3 Ağustos 1945.

⁸⁶⁴ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kıtn.: 11715, T.: 7-9-13-20-22-25 Ağustos 1945.

çıkmadan duman kandili atılması gibi önlemler alındı. Tatbikatlardan 20 Ağustos günü yapılan saat 13:00-17:00 arasında, diğerleri 10:30-14:30 saatleri arasında icra edildi.⁸⁶⁵

Donanma Komutanlığı 1945 yılının kapsamlı son tatbikatı olarak, Marmara'nın Kuzey kıyısı, Çatalca ve Demirkapı mevzilerinin etüdü, Donanma birlikleri arasında taktik çalışma ve Paşalimanı'nın etüt edilmesini sağlayacak bir tatbikat planladı. Donanmanın bu maksatla; 28-31 Ağustos Haydarpaşa'da, 2 Eylül Tekirdağ'da, 4 Eylül Gelibolu'da, 6 Eylül Paşalimanı'nda, 7-11 Eylül Maltepe'de ve 11-14 Eylül Erdek'te bulunacağı bir emir hazırlandı. Bu kapsamda 28 Ağustos günü saat 10:00'da Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe, Zafer, Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri Gölcük'ten hareket etti. Yolda icra edilen çeşitli eğitimler sonrasında saat 15:30 civarında Haydarpaşa'ya demirlendi. Haydarpaşa'dan hareket günü 1 Eylül'dü. Gemiler saat 09:30 ile 10:30 arasında limandan ayrıldı. Yolda filoya, saat 00:00'da Gölcük'ten demir alan Oruçreis, Muratreis, Saldıray ve Sakarya denizaltıları ile Işın imla gemisi katıldı. Seyir sırasında ilk olarak çeşitli hatlara geçiş eğitimleri, dönüş ve çark eğitimleri gerçekleştirildi. Saat 15:00'de muhripler Yavuz kruvazörünü denizaltı hücumlarına karşı emniyete aldı ve denizaltıların hücumları başladı. Muhripler D.D.A cihazlarıyla denizaltıları tespit etmeye çalıştı. Eğitimlere saat 16:50'ye kadar devam edildi ve sonrasında gemiler saat 17:30 ile 17:50 arasında Tekirdağ'a demirledi.⁸⁶⁶

3 Eylül günü Donanma Tekirdağ Gelibolu hattında tatbikat yaptı. Saat 08:00'de denizaltılar ve Işın imla gemisi, saat 08:50'de Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, saat 10:00 ile 10:15 arasında Yavuz kruvazörü ile muhripler limandan ayrıldı. İlk olarak Yavuz kruvazörü muhriplerce denizaltı emniyetine alındı. Bu sırada Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri müstakil olarak eğitimler gerçekleştirdi. Saat 12:40'da denizaltıların Yavuz kruvazörüne saldırıları başladı. Saat 14:15'e kadar süren eğitim sonrası gemiler saat 16:00 ile 17:30 arasında Gelibolu'ya demirledi.⁸⁶⁷

⁸⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:104, Bn.:1, 2, T.:18 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11715, T.: 20-21-22-23-24-25 Ağustos 1945.

⁸⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:10, T.:24 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:105, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:102, Bn.:12, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:28 Ağustos ve 1 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 28 Ağustos ve 1 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 28 Ağustos ve 1 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 28 Ağustos ve 1 Eylül 1945.

⁸⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:10, T.:24 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:105, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:102, Bn.:12, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:3 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 3 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 3 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 3 Eylül 1945.

Donanma 5 Eylül günü Gelibolu'dan ayrıldı. Saat 05:00'de denizaltılar ve Işın imla gemisi, saat 07:45'de Yavuz kruvazörü, saat 08:00'de muhripler ve saat 09:00'da Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri limandan demir aldı. Tatbikatın bu safhası D.D.A cihazlarıyla denizaltıların tespiti esasına dayanıyordu. Muhriplerin saat 08:30'da Yavuz kruvazörünü denizaltı emniyetine almasıyla tatbikat başladı. Tatbikat saat 11:10'a kadar sürdü ve tatbikatın tamamlanmasıyla Yavuz kruvazörü ile muhripler saat 12:10 ile 12:45 arasında Paşalimanı'na demirledi. Denizaltılar ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ise torpido hücum eğitimlerine başladı. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin hedef gemi olarak görev yaptığı eğitimlerin tamamlanmasının ardından saat 14:50 ile 15:10 arasında Paşalimanı'na demirledi. Gemilerin demirlemesiyle filika yarışlarına geçildi. Saat 16:30'da başlayan yarışmalarda Yavuz kruvazörü filikası birinci, Mecidiye kruvazörü filikası ikinci oldu.⁸⁶⁸

Yapılan plana göre 7 Eylül günü Paşalimanı'ndan Maltepe'ye gidecek olan Donanma, bu seyir sırasında çeşitli eğitimler icra edecekti. Saat 03:00'de Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, saat 05:00'de Yavuz kruvazörü ve muhripler limandan ayrıldı. Denizaltılar ve Işın imla gemisi ise 6 Eylül günü saat 22:00'de Paşalimanı'ndan ayrılmıştı. Saat 06:20'de muhripler Yavuz kruvazörüne torpido hücumlarına başladı. Hücumlar saat 09:15'e kadar devam etti. Bu sırada Kocatepe muhripi tatbikat sahasından ayrılarak Gölcük'e hareket etti. Sonrasında diğer muhripler Yavuz kruvazörünü denizaltı emniyetine aldı ve D.D.A cihazlarıyla denizaltıları aramaya başladı. Saat 11:00'de tatbikat bitirildi ve gemiler saat 11:30 ile 12:00 arasında Maltepe'ye demirledi.⁸⁶⁹

Donanma ile Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı uçakların 27 Eylül, 4 Ekim ve 11 Ekim tarihlerinde tatbikat yapmaları planlandı. Bu kapsamda 20 Eylül günü saat 14:00'de Gölcük'te Donanma subaylarına Hava Kuvvetleri subayları tarafından, 25 Eylül günü saat 14:00'de Gölcük'te Hava Kuvvetleri subaylarına Donanma subayları

⁸⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:10, T.:24 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:105, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:102, Bn.:12, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:5 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 5 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 5 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 5 Eylül 1945.

⁸⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:115, Bn.:10, T.:24 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:105, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:102, Bn.:12, T.:27 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:6-7 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 6-7 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 6-7 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 6-7 Eylül 1945.

tarafından konferanslar verildi. Bu konferanslar karşılıklı görüş ve fikir alış verişi şeklinde oldu.⁸⁷⁰

Müşterek tatbikatın birinci kısmı için 26 Eylül günü saat 13:00'de Hücumbot Filotillasına bağlı hücumbotlar, saat 13:50'de Demirhisar muhribi Gölcük'ten hareket etti. Hücumbotlar Yelkenkaya Çatal hattı dışında karakol hattı teşkil ederek, Demirhisar muhribini beklemeye başladı. Demirhisar muhribi denize adam düştü eğitimleri yaparak saat 16:00'da hücumbotların hücum sahasına girdi. Bu sırada iskele taraftan Martı hücumbotu, sancak taraftan Kasırga hücumbotunun gerçekleştirdiği hücumlar sonrası gemiler, saat 17:40'da Heybeliada'ya demirledi.⁸⁷¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı uçaklarla yapılacak tatbikatın günü 27 Eylül'dü. Tatbikat için saat 08:00'de Mecidiye kruvazörü ile Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri Gölcük'ten demir aldı. Gemiler çeşitli hatlara geçiş manevraları yaptıktan sonra, saat 09:20'de paravan atma eğitimine geçti. Saat 10:15'de atılan paravanlar toplandı ve muhriplerin Mecidiye kruvazörüne hücumlarına başlandı. Saat 12:00'de tatbikata ara verildi. Saat 14:00'de yeniden başlayan tatbikatta muhripler Mecidiye kruvazörüne kısa kaç hücumları yaptı. Saat 15:00'de uçakların gemilere yapacakları hücumlar için mevki alındı. Saat 15:04'te uçak alarmı verildi. 105.Keşif Grubuna bağlı Yeşilköy'den kalkan uçaklar saat 15:56'da Mecidiye kruvazörüne, saat 15:58'de Zafer muhribine, saat 16:00'da Kocatepe muhribine ve saat 16:15'de Tınaztepe muhribine hücum yaptı. Uçakların hücumları bir süre durduktan sonra, saat 17:59'da Mecidiye kruvazörüne yapılan hücumlarla yeniden başladı. Saat 18:00'de 2 uçak Kocatepe muhribine hücum ederken, saat 18:06, 18:35 ve 18:41'de uçaklar tüm filoya hücumlar gerçekleştirildi. Gemiler saat 18:45 civarında Yalova açıklarındayken tatbikatın bu bölümü bitirildi. Tatbikatın ikinci bölümüne saat 18:00'de Heybeliada'dan hareket eden Demirhisar muhribi, Şimşek ve Martı hücumbotları, Mecidiye kruvazörü ve muhriplerle devam edildi. Tatbikatın bu bölümünde hücumbotlar saat 19:55 ile 20:26 arasında gemilere hücum manevraları gerçekleştirdi. Ancak Şimşek hücumbotunda yaşanan arıza nedeniyle tatbikat bitirildi ve Demirhisar muhribi Şimşek hücumbotunu yedekleyerek saat 24:00'de Heybeliada'ya demirledi. Mecidiye kruvazörü makineli tüfek ve top atışları için Tuzla'ya giderken, Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ise saat 24:30'da Gölcük'e demirledi.

⁸⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:108, Bn.:5, 6, T.:11 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:108, Bn.:4, T.:15 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:108, Bn.:7, T.:16 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:62, T.:20 Eylül 1945.

⁸⁷¹ LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:61, T.:24 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:56, 57, 58, T.:25 Eylül 1945.

Demirhisar muhribi ile Şimşek, Kasırğa ve Martı hücumbotlarının Gölcük'e dönüşleri ise 28 Eylül günü saat 05:30 oldu.⁸⁷²

27 Eylül günü yapılan tatbikat sonrası Mecidiye kruvazörü, Deniz Harp Okulu 3. Sınıf öğrencilerinin sac hedefe makineli tüfekle ve 7,6 cm'lik topla yapacakları atışlar için Tuzla'ya gitmişti. Atışlar 28 ve 29 Eylül günlerinde Tuzla'da gerçekleştirilecekti. Atışlar için Mecidiye kruvazörü haricinde Hamidiye kruvazörü de görevliydi. Mecidiye kruvazörü 27 Eylül günü yapılan tatbikattan sonra, Hamidiye kruvazörü de 28 Eylül sabahı saat 02:00'de Tuzla'da oldu. Atışlarda kullanılan hedefler Doğanarslan ve R1 römorkörleri tarafından Tuzla'ya getirildi ve atışlar sırasında yine aynı römorkörlerce çekildi. Atışların tamamlanmasıyla Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri 29 Eylül günü saat 17:30'da Gölcük'e döndü.⁸⁷³

Hava Kuvvetleriyle müşterek yapılacak tatbikatlar arasında yer almayan, ilave bir tatbikat daha yapılması kararlaştırıldı. Bu tatbikatta, limanda demirli gemilere bir hava hücumu denendi. 3 Ekim günü saat 10:30'da yapılan tatbikata Hava Kuvvetlerine ait 4 adet avcı, 3 adet bombardıman uçağı katıldı. Gölcük'teki uçaksavar taburu ile gemilerdeki uçaksavar silahlarının işbirliği halinde çalıştıkları tatbikat başarıyla icra edildi.⁸⁷⁴

Donanmanın Hava Kuvvetleriyle yapacağı müşterek tatbikatın, ana planda yer alan ikinci kısmı, 4 Ekim günü icra edildi. Tatbikatın senaryosu, uçaklardan bilgi alan su üstü gemilerine, denizaltıların taarruzlarının etüt edilmesi esasına dayanıyordu. Bu maksatla 3 Ekim günü saat 08:00'de Arama Tarama Filotillası Komutanlığına bağlı Hızırreis, İsareis, Burakreis, Kemalreis gambotları ile Genç römorkörü Gölcük'ten demir alarak Maltepe'ye gitti. Saat 10:30'daki uçakların Gölcük'teki gemilere taarruzları eğitimi sonrası, saat 13:20'de Zafer ve Kocatepe muhripleri Gölcük'ten ayrıldı. Muhripler kendi aralarında teşkilat manevraları ve dümen arızası talimi gibi

⁸⁷² LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:59, 65, 66, T.:25 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:55, T.:26 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:11, 13, 15, 17, 19, 20, 21, 22, T.:27 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, T.:27 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, T.:27 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:53, T.:28 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-17, Gmn.:199, Bn.:1, T.:2 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:1, 2, T.:3 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:3, 33, 48, 49, T.:3 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 26-27-28 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25490, T.: 26-27-28 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20338, T.: 26-27-28 Eylül 1945. Uçaklar ile gemilerin telsiz irtibatı, alıcı ve verici 47-54 metre üzerinden yapıldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:1, Bn.:54, T.:26 Eylül 1945.

⁸⁷³ LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:205, Bn.:1, T.:12 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7331, T.:28-29 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 28-29 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25490, T.: 28-29 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20338, T.: 28-29 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11715, T.: 28-29 Eylül 1945.

⁸⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:119, Bn.:1, 2, 3, T.:18 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7331, T.:3 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 3 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytın.: 25490, T.: 3 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytın.: 20338, T.: 3 Ekim 1945.

eğitimler yaparak saat 17:15'te Maltepe'ye demirledi. 4 Ekim günü saat 08:00'de Saldıray, Sakarya, Muratreis ve Oruçreis denizaltıları Gölcük'ten demir aldı. Saat 12:00'de ise Zafer ve Kocatepe muhripleri ile Hızırreis, İsareis, Burakreis, Kemalreis gambotları Maltepe'den hareket etti. Saat 12:20 itibariyle gemiler D.D.A cihazlarıyla denizaltıları tespit çalışmalarına girişti. Bu sırada uçaklar da gemilere saat 13:10'dan itibaren gördükleri denizaltıları rapor etmeye başladı. Saat 18:15'e kadar süren eğitimler sırasında, denizaltılar gemilere hücum yapmaya çalışırken uçaklarla müşterek hareket eden gemiler, hem D.D.A cihazlarıyla ve hem de uçaklardan gelen raporlarla bir çok defa denizaltı tespiti gerçekleştirdi. Başarıyla icra edilen tatbikat sonrası dönüşü geçen muhripler ve denizaltılar saat 22:00 ile 22:30 arasında Gölcük'e demirledi. Arama Tarama Filotillası Komutanlığına bağlı gambotlar ise 5 Ekim günü saat 17:00'de Gölcük'e geldi.⁸⁷⁵

Hava Kuvvetleriyle müşterek olarak icra edilecek tatbikatın üçüncü kısmı 11 Ekim günü gerçekleştirildi. Tatbikat hazırlıkları sürerken, 8 Ekim günü saat 11:00'de Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal Tınaztepe muhribiyle Gölcük'e geldi ve tatbikat hakkında bilgi alarak tesisleri gezdi. Tatbikatın son kısmı için 11 Ekim günü saat 05:30'da Zafer, Kocatepe, Demirhisar ve Tınaztepe muhripleri, Mecidiye kruvazörü, Berk torpido kruvazörü ve R1 römorkörü, saat 06:00'da Yavuz kruvazörü Gölcük'ten hareket etti. Saat 07:30'dan itibaren tatbikat başladı. İlk olarak muhripler sis yaparak, Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine hücumlar gerçekleştirdi. Saat 14:00'e kadar süren eğitim sonrasında tatbikat sahasına gelen denizaltılar ve uçaklarla birlikte manevraya devam edildi. Denizaltı ve uçak hücumları saat 17:24'e kadar sürdü. Saat 17:30'da Mecidiye kruvazörüne muhriplerin torpido hücumlarına geçildi. Bu eğitim saat 19:55'de Donanma Komutanı emriyle bitirildi ve gemiler müstakil olarak dönüşü geçerek saat 22:30 ile 12 Ekim günü saat 01:40 arasında Gölcük'e demirledi.⁸⁷⁶

Donanma Komutanlığına bağlı gemilerle Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı uçaklar arasında gerçekleştirilen tatbikatlar oldukça başarılı geçti. Bu konuda Donanma Komutanı Koramiral Mehmet Ali Ülgen tarafından Genelkurmay Başkanlığı'na ve

⁸⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:108, Bn.:1, 2, T.:1 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:3-4 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 3-4 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 3-4 Ekim 1945.

⁸⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:108, Bn.:7, T.:16 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:8 ve 11-12 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 8 ve 11-12 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 8 ve 11-12 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 8 ve 11-12 Ekim 1945. Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal'ın Gölcük'e geliş tarihi Afif Büyüktuğrul'un anılarında hatalı olarak 8 Eylül olarak geçmektedir. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.564.

Hava Kuvvetleri Komutanlığına yazılan sonuç raporunda; gerçekleştirilen tatbikatın Donanma personeli açısından çok faydalı olduğu belirtilerek, tatbikatta Hava Kuvvetleri Komutanlığı personelinin çalışmalarının her türlü takdirin üzerinde olduğu vurgulandı.⁸⁷⁷ Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Zeki Doğan'da Donanma Komutanlığına gönderdiği yazıda, tatbikatın başarılı geçmesinden bahsettikten sonra, bu tür tatbikatlara devam edilmesinin gerekliliğini belirtti. Ayrıca uçakların gece uçuşları yapabildiklerini ifade ederek, bundan sonraki tatbikatlara gece kısmının da eklenmesinin uygun olacağını altını çizdi.⁸⁷⁸

Üzerinde D.D.A cihazı bulunan Saldıray, Oruçreis, Muratreis ve Sakarya denizaltılarının bu cihazla hedef tespit ederek yaklaşmaları ve torpido hücumu gerçekleştirmeleri ile yanlış eko vererek su üstü gemilerini yanıltmalarını esas alan bir tatbikat planlandı. Tatbikat günü olarak 16-17-18 ve 19 Ekim günleri ile geceleri belirlendi. Atışlar sırasında hedef gemi görevi Berk torpido kruvazörüne, emniyet botluğu, su bombalarıyla denizaltı avcılığı ve atılan torpidoları toplama görevleri Liman Müdafaa Botu 3 ve Liman Müdafaa Botu 8'e verildi. 16 Ekim günü saat 08:30'da Saldıray ve Oruçreis denizaltıları, saat 09:00'da Berk torpido kruvazörüyle, Liman Müdafaa Botu 3 ve Liman Müdafaa Botu 8 Gölcük'ten demir aldı. Limandan çıktıktan hemen sonra başlayan eğitimler saat 12:00'ye kadar sürdü ve gemiler Darıca'ya demirledi. Kısa bir paydostan sonra devam eden eğitimler saat 15:00'de yeniden Darıca'ya demirlenerek bitirildi. Gece atışları için saat 20:00'de Darıca'dan kalkan gemiler atışların tamamlanmasıyla saat 24:00'de tamamlandı. Aynı şartlar altında yine aynı bölgede 17 Ekim günü saat 09:00-13:00 arasında torpido atış tatbikatı icra edildi. 18 Ekim günü ise saat 12:00-23:00 arasında bu sefer Muratreis ve Sakarya denizaltıları ile planlı eğitimler gerçekleştirildi. Planda olmasına rağmen 19 Ekim günü tatbikat yapılmadı. Eğitimin tamamlanmasıyla denizaltılar 19 Ekim günü saat 11:00'de, Berk torpido kruvazörü 20 Ekim günü saat 20:00'de Gölcük'e döndü.⁸⁷⁹

Donanma birliklerinde denetleme faaliyetleri de bir yandan devam ediyordu. İhtiyat Filo Komutanlığı Peyk ve Berk torpido kruvazörleri ile Mecidiye kruvazörü için bir denetleme programı belirledi. Hazırlanan program uyarınca 23 Ekim günü saat 14:00'de Peyk torpido kruvazörü, 24 Ekim günü saat 09:30'da Mecidiye kruvazörü ve

⁸⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:119, Bn.:1, 2, 3, T.:18 Ekim 1945.

⁸⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:134, Bn.:1, T.:13 Kasım 1945.

⁸⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:109, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:15 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kyt.: 11715, T.: 16-17-18 ve 19 Ekim 1945.

25 Ekim günü saat 14:00'de Berk torpido kruvazörü denetlendi. Denetlemeyi İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Hilmi Üler gerçekleştirdi.⁸⁸⁰

Donanmada 15 Ekim'den Aralık ayı sonuna kadar, erlerin terhisi nedeniyle tatbikat ve manevralara ara verildi. Bu süre içerisinde gemilerin bakım işleri ve eksik eratla limanda yapılacak eğitimler icra edildi. Özellikle erlerin savaş yerlerindeki bütün görevleri bilmeleri ve yapmaları, yakın savaş yerlerindeki görevleri öğrenmeleri, güverte üstü ve güverteye yakın yerlerdeki personelin tamamının uçaksavar silahlarını kullanmayı öğrenmeleri ve güverte altı personelin de uçaksavar cephane ikmal işinde görev alabilecek duruma getirilmeleri üzerinde duruldu. Subaylar için de harp oyunları, talimname etütleri ve konferanslar planlandı.⁸⁸¹

Erlerin terhisi nedeniyle hazırlanan yeni eğitim planında, su üstü gemileri liman eğitimleri icra edecek, sadece denizaltılar haftada bir kez dalış yapacaktı. Bunun bir istisnası 21 ve 22 Kasım tarihlerinde Berk torpido kruvazörüyle, Dumlupınar, Saldıray, Gür, Muratreis ve Oruçreis denizaltıları ile Liman Müdafaa Botu 2 ve Liman Müdafaa Botu 4'ün gerçekleştirdiği tatbikat oldu. 21 Kasım günü saat 09:00 ile 15:00 arası, 22 Kasım günü saat 13:30 ile 22:00 arası icra edilen tatbikatlar, Darıca Üçburunlar mevkiinde gerçekleştirildi. Denizaltıların hedef gemi Berk torpido kruvazörüne hücum manevraları yaptığı eğitimlerde, liman müdafaa botları emniyet botluğu, su bombalarıyla denizaltı avcılığı ve atılan torpidoları toplama görevlerini yerine getirdi.⁸⁸²

⁸⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1945-28, Gmn.:132, Bn.:1, T.:18 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11715, T.: 16-17-18 ve 25 Ekim 1945.

⁸⁸¹ LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:125, Bn.:1, T.:23 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:102, Bn.:1, T.:23 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:79, Bn.:4, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:81, Bn.:1, 2, T.:7 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:94, Bn.:1, T.:9 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:79, Bn.:1, 2, 3, T.:14 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:81, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, T.:19 Kasım 1945.

⁸⁸² LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:125, Bn.:1, T.:23 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:102, Bn.:1, T.:23 Ekim 1945; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytın.: 11715, T.: 21-22 Kasım 1945; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.572.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: II.DÜNYA SAVAŞI SÜRECİNDE ASKERİ BAHRİYEDEKİ FAALİYETLER

1. DONANMADAKİ FAALİYETLER

Savaş süresince Donanmada, tatbikat ve eğitimlerin yanı sıra bir an olsun boşa vakit harcanmadı. Eldeki imkanlar nispetinde, her an girilmesi muhtemel savaşa hazırlanıldı. Öncelikle Donanmanın her türlü eksiğinin giderilmesi için çalışıldı. Bu kapsamda başta İngiltere olmak üzere Almanya ve Amerika'dan temin edilen askeri malzemeler kullanıldı. Bir taraftan da Donanmada ciddi anlamda tasarruf tedbirleri uygulanıyor, eldeki materyalden her anlamda istifade edilmeye çalışılıyordu.

İlaveten Boğazlar, körfezler ve kıyılarda alınan önlemler de göze çarpıyordu. Herhangi bir izin almadan yabancı bir ülkeye ait su üstü ve denizaltı gemisi veya gemilerinin Türk karasularına girişinin engellenmesi maksadıyla gayret sarf ediliyordu. Ayrıca Donanmanın su altı dinlemesi ve telsiz haberleşme durumu daima iyileştirilmeye çalışılıyordu. Bununla beraber Donanmada her türlü saldırıya karşı da güvenlik önlemleri alınmaktaydı. Bu kapsamda değerlendirilebilecek bir faaliyet olarak, bir kısım deniz silahı ve cephanesi ile Deniz Müzesinin Anadolu'nun içlerine nakledilme çalışmaları yürütülmekteydi. Ancak II.Dünya Savaşı sürecinde kıyılarda olumsuz olayların yaşanmasının önüne geçmek, tam manasıyla mümkün olamıyordu. Örneğin Türkiye sahillerine özellikle Karadeniz kıyılarına ve İstanbul Boğazı'na vuran serseri mayınlar büyük tehlikelerin yaşanmasına neden oluyordu.

Ayrıca Türkiye'nin her an savaşa girme ihtimali karşısında savaşta kullanılmak üzere ticaret gemilerinin askeri gemiye dönüştürülmesi yönünde de çalışmalar yapılmaktaydı. Yine bu maksatla, Türkiye'ye sığınan/el konulan yabancı ülke gemilerinden de faydalanılmak için çalışmalar yürütüldü. Bu arada ticaret gemilerinde görevlendirilmek üzere ihtiyaç duyulan personelin yetiştirildiği Yüksek Denizcilik Okulu öğrencilerine de askerlik dersleri/stajları verilmekteydi. Çünkü bu personel, savaşta görev yaptığı sivil gemide veya silah altına alınarak asker olarak görev yapacağı savaş gemisinde fiili olarak çalışacaktı. Bu nedenle Yüksek Denizcilik Okulu öğrencilerinin askerliğe aşina olmaları gerektiği düşünülmekteydi.

Tüm bu faaliyetlere ilave olarak Donanma personelinin kültürel, sportif ve sağlık alanındaki imkanlarının da artırılması için eldeki tüm olanaklar sonuna kadar kullanıldı.

1.1. Ticaret Gemilerinin Askeri Gemiye Dönüştürülmesi Yönünde Yapılan Çalışmalar

Türk Deniz Kuvvetlerinin seferberlik planları arasında, bir sefer durumunda bazı ticaret gemilerinin hizmete alınıp kendi tipine uygun şekilde silahlandırılması, teçhiz edilmesi, eğitime tabi tutulması ve kullanılması bulunmaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti savaşa katılmamasına ve seferberlik ilan etmemesine rağmen, savaşın kara sınırı ve karasularına yaklaşması nedeniyle, hazırlıklı bulunmak maksadıyla Deniz Kuvvetlerine bazı ticaret gemilerini hizmete alma yetkisi verdi. Süreç içinde eklemeler olmakla birlikte, savaş sırasında Donanma Komutanlığı emrine alınması planlanan ticari gemilerin isimleri, görevlendirilecekleri mevki ve geminin savaş sırasında yapacağı görevler şu şekilde tespit edildi;⁸⁸³

Geminin İsmi	Görevlendirileceği Mevkii	Savaş Sırasında Yapacağı Görev
Trak, Sus, Marakas, Altay, Sinop,	Donanma Komutanlığı	Mayın
Maltepe, Kınalı, Pendik, Şirketi Hayriye 53, Şirketi Hayriye 54	Donanma Komutanlığı	Arama Tarama
Suat	Karadeniz Boğazı Komutanlığı	Mayın
Demirhisar, Genç, Ereğli, Akbel, Arslan, Hacışeref	Karadeniz Boğazı Komutanlığı	Arama Tarama
Uğur, Saros, Kilyos, Kemal	Karadeniz Boğazı Komutanlığı	Karakol
Sur, Efes	İzmir Deniz Komutanlığı	Mayın
Bayraklı, Uşak, Güzel İzmir, 9 Eylül, Uğur, Şeref	İzmir Deniz Komutanlığı	Arama Tarama
Lütfühüda, Hayrettin, Hüdaverdi, Çeşme	İzmir Deniz Komutanlığı	Karakol
Ülev	Çanakkale Deniz Komutanlığı	Mayın

⁸⁸³ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:11, Bn.:2, T.: Trhz.

Balkaya, Şafak, Demirtaş, Kartaltepe, Feyyaz, Akar	Çanakkale Komutanlığı	Deniz	Arama Tarama
Hora, Balık, Tayyar	Çanakkale Komutanlığı	Deniz	Karakol

Üzerinde inceleme yapılan gemilerden biri Reşitpaşa gemisi oldu. Geminin tamir edilip Donanma hizmetinde kullanılması düşünülerek, tetkik edilmesine karar verildi. Geminin tamir edilip edilemeyeceğinin belirlenmesi ve eğer gemi tamir edilirse masraflarının belirlenip maliyet raporunun merkeze gönderilmesi istendi. Deniz Yolları Müdürlüğü tarafından satılığa çıkartılan gemilerin uzun süre kullanılmaması sonucunda harabe durumunda olmaları sebebiyle tamir edildiğinde bile birkaç sene içinde eski halini alacakları düşünülüyordu. Bu gemiler arasında yer alan Reşitpaşa gemisinin yakın zamanda havuzlanması da mümkün olmayacağı için geminin Şam vapurunun iç tarafına demirletilmesiyle emniyete alınmasına karar verildi.⁸⁸⁴

Reşitpaşa gemisinin komisyon tarafından yapılan incelemesinde geminin bünyesini oluşturan postalar, minderler, döşemelerin, su geçirmez perdelerin yarısından fazlasında çürüme ve deliklerin olduğu belirlendi. Kazan dairesinin olduğu bölümün hurda halde bulunduğu, ana makine ile yardımcı makinenin iyi durumda olduğu tespit edildi. Makinelerin çıkartılarak yeni gemilerde kullanılabileceği bilgisi verildi. Ayrıca geminin tamir edilmesi maliyetiyle yeni bir gemi alınabileceği bilgisi komisyon tarafından iletildi.⁸⁸⁵ Bu durumda geminin pirinç, bakır gibi değerli madenleri ile teçhizatının sökülerek muhafazaya alınması ve geminin hurdaya ayrılması kararı verildi.⁸⁸⁶

Güzel İzmir vapurunun mayın gemisi olması için gerekli çalışmanın yapılması emri verildi. Güvertenin altında sancak ve iskele taraflarda tadilat yapılması, güverteye ray döşemesi, mayın rayı döşemesinin yapılabilmesi için kıç kepeçsinin kesilmesi planlandı.⁸⁸⁷ Bu işlerin yapılabilmesi için gereken malzeme listesinin belirlenmesi için çalışma başlatıldı.⁸⁸⁸

1939 yılı seferi kuruluşunda yer alan gemilerden Sus ve Trak gemilerinin mayın gemisine, Saroz, Uğur, Hora ve Tayyar gemilerinin karakol gemisine, Genç, Ereğli,

⁸⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:128, Bn.:3, T.:21 Temmuz 1939.

⁸⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:128, Bn.:3, T.:12 Teşrinievvel 1939.

⁸⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1939-9, Gmn.:128, Bn.:2, T.:14 Teşrinievvel 1939.

⁸⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1940-3, Gmn.:46, Bn.:1, T.:28 Şubat 1940.

⁸⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1940-3, Gmn.:46, Bn.:2-3, T.:29 Mayıs 1940.

Balkaya ve Şafak gemilerinin arama-tarama gemisine çevrilmesi kararlaştırıldı. Gemilerde yapılacak silah ve teçhizat montaj/tadilatlarının Deniz Askeri Nakliyat Komiserliğinin ve gemilere verilen subayların nezareti altında İstanbul'da yapılması planlandı. Bu gemilerin sefer sırasında Donanma kadrolarına alınmaları planlanmış olduğundan, gemilerin seferberlikteki teçhiz sürelerini kısaltmak ve daha çabuk görev verebilmek maksadıyla şimdiki görevlerinden de fazla uzak kalmamaları için en kısa sürede işlerin bitirilmesi gerektiği ifade edildi. Ayrıca teçhizatı tamamlanan gemilerin tekrar görevlerine dönmeleri ve teçhizat ile silahların gizlenerek kamufle edilmesi emri verildi. Bununla birlikte bu gemilere yapılacak işlere nezaret etmek üzere subay ve er tayinleri yapıldı. Tadilat süresince gemilerde bulunacak bu personel, işlerin tamamlanıp gemilerin görevlerine dönmeleri üzerine atandıkları birliklerine döneceklerdi. Ancak bu personel sivil bahriyedeki görevine devam eden ve seferberlik durumunda görev alacakları gemilerin yerlerini takip edecek ve görev verilir verilmez gemilerine gideceklerdi.⁸⁸⁹

Bu sırada bir denizaltı saldırısında avcıbotlarının bulunmadığı ya da yetersiz kaldığı durumlarda Yavuz kruvazörü ve Filotillanın korunması için hızları 15 milden fazla olan ve su bombası atabilecek araçlara ihtiyaç olduğu tespit edildi. Bu ihtiyacın gümrük motorlarından veya Moda Deniz Kulübünde mevcut olan hız motorlarından karşılanması hususu Donanma Komutanlığına bildirildi.⁸⁹⁰

Dönüşüm süreci başlayan gemilerden Sus, Trak ve Marakas vapurlarına eski torpido kovanlarının konulması uygun görüldü. Bu iş için gerekli keşiflerin yapılması çalışması başlatıldı.⁸⁹¹ Bu gemilere ikişer adet 45'lik şuarztkop tipi torpido kovana konulması kararlaştırılarak, eski muhrip ve torpidobotlardan çıkan bu tip kovanlardan 6 adedinin elden geçirilerek kullanılacak duruma getirilmesi istenildi.⁸⁹² Kovanların Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne ait fabrikada monte ettirilmesi ve gerekli malzemelerin İstanbul Deniz Komutanlığı ambarında muhafaza edilmesi teklif edildi.⁸⁹³ Kabul edilen teklif üzerine öncelikle Trak ve Sus vapurlarına monte edilecek kovanlara ait iki adet küçük şuarztkop hava kompresörünün stim, su ve egzoz borusunun monte edilmesi çalışmaları başlatıldı. Marakas vapuruna monte edilecek olan

⁸⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:3, Bn.:1, T.:13 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:25, Bn.:1, 2, T.:27 Haziran 1940. Ticaret gemilerinin suni sis yapmarak kamufle olmaları için sis kutuları siparişi verildi. Hakkı Fişek Fabrikasına yaptırılacak iş hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:27, Bn.:1, T.:15 Haziran 1940.

⁸⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1940-148, Gmn.:3, Bn.:10, T.:14 Haziran 1940.

⁸⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:22, Bn.:1, T.:15 Temmuz 1940.

⁸⁹² LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:12, Bn.:2, T.:19 Temmuz 1940.

⁸⁹³ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:54, Bn.:1, T.:25 Temmuz 1940.

Rus tipi hava makinesi silindirinin döktürülmesine ve mümkün olan en kısa zamanda hazırlanmasına karar verildi.⁸⁹⁴ Bir yandan da bazı ticari gemilere monte edilecek makineli tüfeklerin sehpaları ile top kürsülerinin yapım faaliyeti devam ediyordu.⁸⁹⁵

Bu sırada İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından İstanbul römorkörünün mayın gemisine dönüştürülmesi için Milli Savunma Bakanlığına teklif yapıldı. Komutanlık geminin mayın hatlarının dar olduğu geçit mahallerini kısa süre içinde kapatabilecek şekilde ve geminin mevcut görev fonksiyonunu bozmadan mayın gemisine dönüştürülebileceğini ilettiler. Bu maksatla geminin güvertesine yapılacak mayın ray hattı için keşif raporu hazırlandı. Hazırlanan raporda; arka küpeştenin sökülerek 4 metre uzunlukta ve 2 metre genişlikte sac levha ile örtüleceği, güverteyi tahkim etmek üzere altlarına 6 adet puntel konulacağı ve 36 metre ray demiri döşeneceği belirtildi. Ayrıca iskele tarafa yapılacak rayların altındaki güvertenin çürük olduğundan yenisinin yapılması ile rayların arasına ve traverslerin üzerine kaplama tahtalar yapılacağı bilgisi verildi.⁸⁹⁶ Geminin takviye ve tadilat sonunda 10 adet mayın taşıyabileceği ifade edilirken, masrafların 909 Türk Lirası 50 Kuruş olduğu açıklandı. İlâveten dönüşümün İzmir Deniz Yolları tersanesinde yaptırılacağı ve gereken ödeneğin buraya gönderilebileceği bildirildi.⁸⁹⁷

Ticaret gemilerine konulan ve konulacak toplar için topçu personeli yetiştirilmesi amacıyla Erkin denizaltı ana gemisinde kurs açılmasına karar verildi. En kısa zamanda günlük program, ders ve eğitimlerin haftalık programı hazırlanarak, kurs eğitmeni olarak Yavuz kruvazöründen bir astsubayın görevlendirilmesi istendi. Ayrıca Erkin denizaltı ana gemisinde bulunan Kamacı Başçavuş Nuri İbrahim top temizliği ve topun sökölüp takılması konusunda er/erbaşa ders verecekti. Ticaret gemilerine verilecek cephane miktarı ile atışların ne şekilde yapılacağı konusu üzerinde de çalışma devam ediyordu.⁸⁹⁸ Bu esnada planlanan kurs, 37 erin kursiyer olarak katılımıyla açıldı. 20 günde bitirilen kursta hava ve denize atışlar yapıldığı, top eğitimi, top bakımı, top atışı ve cephane eğitimlerinin verildiği görüldü. Ticaret gemileri personeli için bu kursun devam etmesi gerektiği belirtildi.⁸⁹⁹

⁸⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:12, Bn.:1, T.:30 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:26, Bn.:1, , T.:25 Eylül 1940.

⁸⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:54, Bn.:2, T.:5 Ağustos 1940.

⁸⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:72, Bn.:3, 4, T.: 27 Temmuz 1940.

⁸⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 21 Eylül 1940; LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:72, Bn.:2, , T.: 22 Eylül 1940.

⁸⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:68, Bn.:1, T.: 26 Eylül 1940.

⁸⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1940-1, Gmn.:17, Bn.:5, T.: 28 Teşrinievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-1, Gmn.:17, Bn.:4, T.: 5 Teşrinisani 1940.

Torpedo kovanlarının takılması için ilk olarak Trak vapurunda işe başlandı. İlk olarak torpedo kovanının oturtulacağı rayların monte edilme işine girişildi. Atış sırasında kovanın raylardan çıkmaması için de bir fren tertibatı yapılması düşünüldü.⁹⁰⁰ Ayrıca diğer ticaret gemilerine monte edilmek üzere tamir edilen 2 adet 100 atmosferlik hava kompresörünün mevcut eksiklerinin belirlenmesiyle malzeme ve işçiliğinin hesaplanması istendi.⁹⁰¹ Bununla birlikte gemilere verilecek tüfekler ve bu tüfeklere ait fişek adetlerinin miktarı ile ilgili olarak Deniz Müsteşarlığının emriyle çalışma başlatıldı.⁹⁰²

Kovanlarının takıldığı ilk gemi Trak vapuru oldu. Montajın tamamlanması sonrasında torpedo atışı için 18 Ekim 1940 tarihinde Haliç'ten çıkılarak, test atışı gerçekleştirildi. Yapılan atışlarda fren tertibatının zayıf kaldığı, ön ve arka rayların daha sağlam şekilde gemiye tutturulması gerektiği anlaşıldı. Bunun dışında da büyük bir sorun görülmedi.⁹⁰³ Trak vapurundan sonra Sus ve Marakas vapurlarının teçhiz edilmesi işine geçildi.⁹⁰⁴ Bu sırada adı geçen gemilerin paravan ile teçhiz edilerek demirli mayınlara karşı korunması yönünde bir çalışma yürütülmeye başladı. Bu iş için gerekli olan gemilerin baş bodoslamalarına yapılacak mapa ve teferruatının öncelikli olarak yapılmasına onay verildi. Bu hazırlık devam ederken ise her gemi için 3 çift paravan siparişinin yapılmasına girişildi. Paravanların takılacağı yerlerin bitirilmesiyle ise ambarlarda duran yedek paravanlarla tecrübe yapılması ve paravanların depoya iade edilmesi emri verildi.⁹⁰⁵ Aynı zamanda savaş zamanında Trak sınıfı gemilerle Peyk ve Berk mayın gemileri için 6 adet paravan cihazının birer adet yedek telleri ile beraber üretici firma olan İngiliz Vickers Armstrong Fabrikasından alınması için Bakanlar Kurulu, 1941 yılı bütçesinden ödenek ayırdı.⁹⁰⁶

Atak, Sus ve Trak mayın gemilerinin hava saldırılarına karşı korunması için de çalışma yürütülüyordu. Gemilere 3 pusluk hava savunma topları konulmaktaydı. Bu topların bakım ve atışları hakkında personelin eğitilmesi için 1 Ekim-11 Kasım 1940 tarihleri arasında Atak mayın gemisinde Atak'tan 14, Sus ve Trak gemilerinden 9'ar olmak üzere toplam 37 erin katıldığı kurs icra edildi.⁹⁰⁷ Hava savunma topları yanında

⁹⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:21, Bn.:1, T.: 1 Teşrinievvel 1940.

⁹⁰¹ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:150, Bn.:1, T.: 11 Teşrinievvel 1940.

⁹⁰² LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:11, Bn.:1, T.: 17 Teşrinievvel 1940.

⁹⁰³ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:12, Bn.:1, T.: 14 Teşrinievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:151, Bn.:1, T.: 22 Teşrinievvel 1940.

⁹⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:54, Bn.:3, T.: 25 Teşrinievvel 1940.

⁹⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:147, Bn.:1, T.: 9 Teşrinisani 1940.

⁹⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:52, Bn.:1, 1-1, T.: 28 Kanunievvel 1940.

⁹⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1940-1, Gmn.:17, Bn.:2, T.: 20 Teşrinisani 1940. Bu kurslar ilerleyen yıllarda da sürdü. Sus ve Trak vapuru mürettebatı olarak kurs görmesi için Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri görev aldı. Telsizci olarak

ticari gemilere 7,7 mm. çapında İngiliz Hoçkis marka hafif makineli tüfek, yedek namlu, harbi, anahtar, 30'luk ve 14'lük şarjör, sehpa ve sehpa borusu ile her makineli tüfek için 2000 mermi de verilmesi kararlaştırıldı.⁹⁰⁸ Ancak yapılan planlamaya rağmen makineli tüfeklerin verilmesinde bazı sorunların yaşandığı da görüldü. Örneğin Çanakkale Deniz Komutanlığı başlısı Aziziye layteri, Kumkale motoru ve Sayyat römorkörüne makineli tüfeklerin ulaşmadığı, bununla beraber Tan gemisi için gönderilen 4 adet makineli tüfeğin ise gemide olduğu tespit edildi. Makineli tüfeklerin en kısa zamanda ilgili gemiye gönderilmesi için gerekli önlemler alındı.⁹⁰⁹ Ayrıca gemilerde bulunan top ve makineli tüfeklerin deniz üstü ve hava hedeflerine karşı atışları aksatılmadan yaptırıldı ve atış tatbikatları düzenli olarak icra edildi.⁹¹⁰

Ticaret gemilerinin tadilatları süresince asli görevlerinden uzak kalmaları birçok sıkıntıya neden oluyordu. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığı arasında yazışmalar yapıldı. Sonuç olarak dönüşümü tamamlanan gemilerin bekletilmeksizin Ulaştırma Bakanlığı emrine gönderilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca bu süreçte tadilatları devam eden gemilerden Saros ve Hora vapurlarının tadilatlarının devam etmesine, Alemdar gemisinin Ulaştırma Bakanlığı emrine gönderilmesine, Saros ve Hora vapurlarının tadilatları bitince Alemdar gemisinin tadilata alınmasına, Tayyar, Uğur, Genç, Ereğli, Demirtaş ve Şafak vapurlarının da Ulaştırma Bakanlığı emrine gönderilmesine karar verildi.⁹¹¹

İhtiyaç duyulan bazı gemilerin satın alınması yoluna gidiliyordu. Satın alınan gemilerden biri Geyve algarnasıydı. Geminin satın alınmasından sonra gemi kaptanı olarak atanan Ereğlili Halit oğlu Yaşar'ın demir atmadaki bilgisizliği, geminin makinelerine verdirdiği zarar ve gemiyi rıhtıma yanaştırmadaki beceri eksikliği sebepleriyle görevden alınması gerektiği İstanbul Deniz Komutanlığı'na iletildi.⁹¹² Bunun üzerine ilgili komutanlık en kısa sürede kalifiye bir kaptanın görevlendirileceğini bildirdi.⁹¹³

Boğazlarda görev verilmek üzere Sağın ve Kuş motorları Donanma Komutanlığı emrine verildi. Kuş motorunun personel görevlendirilmesi yapıldıktan sonra su bombası

yetiştirilmesi istenilen erler dediğer gemilerde kursa gönderildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:28, Bn.:1, 2, 3, T.: 23 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:28, Bn.:4, 5, 6, T.: 24 Şubat 1942.

⁹⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:11, Bn.:3, T.: Trhz.

⁹⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:63, Bn.:2, , T.: 30 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:63, Bn.:2, T.: 6 Nisan 1942.

⁹¹⁰ LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:92, Bn.:1, T.: 8 Haziran 1942.

⁹¹¹ LDGAM., Ktn.:1940-147, Gmn.:12, Bn.:43, T.:10 Kanunievvel 1940.

⁹¹² LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:51, Bn.:3, T.: 17 Kanunisani 1941.

⁹¹³ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:51, Bn.:2, T.: 21 Kanunisani 1941;LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:5, Bn.:1, Trhz.

atabilecek donanımlarının tadilatı yapılacaktı. Bu konudaki hazırlık çalışması başlatıldı. Motora takılacak su bombası topu, İstanbul'daki tamirat fabrikasında imal ettiriliyordu.⁹¹⁴

İzmir'de tadilatları süren Sur ve Efes mayın gemilerinin dönüşüm işleri 1941 yılı başında tamamlandı. Ayrıca Marakas vapurunun baş tarafına torpido kovanları konuldu ve paravan yerlerinin montajına geçildi. Yine aynı zamanda deniz sefer kadrosuna alınan 23 arama tarama gemisinden 4 tanesinin tadilatı bitirildi. Tadilatı tamamlanmayan 19 gemiden Demirhisar, Akbel, Arslan, Hacışeref, Pınar, Kartaltepe, Feyyaz ve İhsan gemilerinin sürat tecrübelerinin Deniz Nakliyatı Askeri Komiserliği personeline peyderpey yapılması istendi.⁹¹⁵ Bir yandan da mayın ve arama tarama gemileri için gerekli tadilat malzemelerinin tedarik edilmesine çalışılıyordu. Piyasadan temin edilmesi mümkün olmayanlar için benzer olanların ve yakın ebatta olanların satın alınması düşünülerek malzeme listeleri hazırlandı.⁹¹⁶ Bu çalışmaların sağlıklı yürüyüp yürümediğinin denetlenmesi ve süreçle ilgili bir rapor hazırlanması istendi. Bu kapsamda mayın gemisine dönüştürülecek ticaret gemilerinin mayın teçhizatları hakkında incelemelerde bulunmak üzere emekli uzman Muzaffer Erdeniz görevlendirildi. Ardından çalışmalar, hazırlanan rapor doğrultusunda ilerletildi.⁹¹⁷

Ticari gemilere monte edilmiş olan silah ve teçhizatlara göre, bu gemilerde uygun branşta erler görev yapmaktaydı. Askerlerin terhis zamanları geldiğinde, yerlerine yeni askerler verilirdi. Karakol, arama-tarama ve mayın dökücü olarak dönüştürülen gemilerle, Etrüsk hastane gemisinde görevli olan erler, 1941 Kasım ayında terhis olacaktı. Bir zafiyet yaşanmaması için celp emrinin 18. maddesi gereğince, bu erlerin yerlerine yeni erler yetiştirilinceye kadar terhis edilmemelerine karar verildi. Bu erlerden Trak ve Sus vapuru erlerinin Atak ve Sivrihisar mayın gemilerinde, karakol gemileri için ayrılan erlerin direkt olarak ayrıldıkları gemilerde ve mayın arama tarama gemileri erlerinin ise Mayın Arama Tarama Filotillası Komodorluğunda yetiştirilmeleri emri verildi.⁹¹⁸

Bazı araba vapurlarının da savaş zamanında mayın dökme gemisi olarak kullanılacakları düşünüldü. Araba vapurlarına portatif olarak mayın dökme rayları

⁹¹⁴ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:75, Bn.:1, T.: 24 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:75, Bn.:2, T.: 3 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:146, Bn.:2, T.: Mart 1941.

⁹¹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:9, T.: 19 Mart 1941.

⁹¹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:5, 6, 7, 8, T.: 3 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:4, T.: 10 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:3, T.: 12 Nisan 1941.

⁹¹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:2, T.: 26 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:29, Bn.:1, T.: 30 Nisan 1941.

⁹¹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-48, Gmn.:134, Bn.:8, T.: 28 Mayıs 1941.

döşenmesine ve bunların geminin seferlerine engel olmaması için sökülmesine ve acil bir durumda monte edilmek üzere saklanmasına karar verildi. Bu iş için planlanan araba vapurlarından Kilye ve Erdek araba vapurlarının portatif mayın raylarının imalatına 1941 yılının Ağustos ayında İstanbul Deniz Komutanlığı bağlı Makine ve Tekne Mütchassıslığı sorumluluğunda Kasımpaşa'da başlandı. Montaj aşamasında araba vapurlarının 17.000 mil seyir yapmasından kaynaklı makinelerindeki yatak boşluklarının, kazan üzerindeki makine valflerinin, mayın yüklemekte kullanılması düşünülen güvertedeki ana ve yardımcı vinçlerin elden geçirilmesi kararlaştırıldı.⁹¹⁹

Ayrıca Kilye Araba vapurunun iskeleye veya gerektiğinde herhangi bir yere yanaşmasında yaşadığı zorluklar ile ilgili olarak yapılması gerekenler hakkında da bir rapor hazırlandı. Geminin baştankara yanaşması durumunda mutlaka kış taraftan tonoz demiri atması gerekmekteydi. Geminin bunun yerine iskele veya sancak tarafından sahile yanaşma durumu ve bu durumda buralardan gemiye araç girişi çıkışı için kapak açılması ile denge durumu ve gemi yanaştığında geminin yüksekte kalma sorunlarının çözümünün araştırılması istendi.⁹²⁰ Yapılan değerlendirmede en iyi hal tarzının geminin iskeleye baştan yanaşması ve kış taraftan tonoz demiri atması olduğu sonucuna ulaşıldı. İlaveten geminin asker naklinde kullanılması ihtimaline karşın, askerlerin gemi ambarına inip çıkması için 130 cm. genişliğinde ve 6 metre boyunda bir iskelenin yapılması kararlaştırıldı.⁹²¹

Mayın dökme gemisi olması planlanan araba vapurlarından biri de Lapseki Araba vapuruydu. İlk seferde mayın raylarının takılması tamamlanamamıştı. Gemi montaja devam devam edilmesi için 1942 yılı Ağustos ayında tekrar Taşkızak Havuz ve Fabrikalarına geldi. Bu sırada şaft arızası nedeniyle Kilye araba vapuru da tamir için tersanedeydi. Kilye araba vapurunun hizmetten geri kalmaması için mayın rayları montajı yapılan Lapseki Araba vapurunun şaftı sökülerek Kilye araba vapuruna takıldı.⁹²²

Donanmanın ihtiyacının karşılanması için Marmara vapurunun denizaltı ana gemisi olarak kullanılması düşünüldü. Yapılan incelemede geminin hazırlanacak plan doğrultusunda tadilatının bitirilmesiyle 4 denizaltının mürettebatı için bir yatak gemisi

⁹¹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:55, Bn.:1, T.: 27 Ağustos 1941.

⁹²⁰ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:91, Bn.:4, T.: 11 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:91, Bn.:3, T.: 27 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:107, Bn.:1, T.: 8 Nisan 1942.

⁹²¹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:91, Bn.:2, T.: 7 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-52, Gmn.:91, Bn.:1, T.: 28 Mayıs 1942.

⁹²² LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:88, Bn.:1, T.: 5 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:84, Bn.:1, T.: 13 Ağustos 1942. Kilye araba vapurunun şaftının kırılması olayı ile ilgili hazırlanan rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 11 Eylül 1942.

olarak kullanılabilceği sonucuna ulaşıldı. Ayrıca bu gemide üslerinden uzak olan denizaltıların küçük çaptaki tamirlerinin de yapılabilceği, ilaveten denizaltıların mazot ve yağ ihtiyaçlarının depolanması için de kullanılabilceği değerdendirildi.⁹²³

İzmir Deniz Komutanlığı seferi kuruluşunda bulunan ve seferberlikte Donanma emrine alınması planlı arama tarama gemilerinin tadilatları 1942 yılı başında devam ediyordu. Hazırlanan keşif doğrultusunda çalıştırılacak işçi ve malzeme ücretleri belirlenmeye çalışılıyordu.⁹²⁴

Donanma için arama tarama işlerinde kullanılmak üzere bazı gemiler kiralanmaktaydı. Bu gemilerden Genç, Ereğli ve Demirtaş gemileri 1942 yılı Eylül ayına gelindiğinde bir yıldan fazla zamandır havuzlanmamıştı. Bu sebeple hızları azalmış ve arıza yapma ihtimalleri çoğalmıştı. Hatta bunlardan Genç gemisi Karadeniz’de görevdeyken arızalanmıştı. Bu sebeple gemilerin en kısa zamanda havuzlanmalarına karar verildi.⁹²⁵

Ticaret gemilerinin güvenliği en az askeri gemiler kadar önemliydi. Çok değerli yükler ve ilaveten yolcular taşıyan gemilerin güvenliğinin sağlanması için her türlü tedbir alınmaktaydı. Hatta Donanma envanterine yeni giren degaussing ve vaying⁹²⁶ gibi sistemlerin ticaret gemilerine de monte edilmesine karar verildi.⁹²⁷ 1942 yılı sonlarında anılan sistemlerin Demir ve Krom vapurlarına monte edilme noktasına gelinmişti. Aynı sistemin Bakır vapuruna da takılması için vapurun Taşkızak Fabrikaları Müdürlüğünde 1942 yılının Kasım ayında incelemesine karar verildi.⁹²⁸

Silah ve teçhizatları monte edilen ticari gemiler işleri bitince Ulaştırma Bakanlığı emrine veriliyordu. Bununla beraber bu gemiler belli zamanlarda askeri birliklerle tatbikatlara katılıyordu. Bu tatbikatlardan biri Çanakkale Deniz Komutanlığı tarafından icra edildi ve bu tatbikata Kilye araba vapuru katıldı. Kilye araba vapuru tatbikatın 12 Ocak 1943 tarihinde yapılan kısmına iştirak etti. Başarıyla gerçekleştirilen tatbikatta, mayın alma verme işleri sırasında mayın raylarının ağır yük taşıyan traktör gibi araçlar tarafından tahrip edilebileceği tespiti yapıldı ve dikkatli olunması gerektiği ifade edildi.⁹²⁹

⁹²³ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:177, Bn.:1, T.: 25 Eylül 1941.

⁹²⁴ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:77, Bn.:2, T.: 10 Şubat 1942.

⁹²⁵ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 3 Eylül 1942.

⁹²⁶ Vaying: Geminin mıknatısiyet alanını sıfıra indirme işlemi. Bkz., Raşit Metel, Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.271.

⁹²⁷ Degaussing: Gemilerin mıknatıslı mayınlardan korunması için kullanılan bir cihazdır. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:77, Bn.:5, T.: 22 Nisan 1941.

⁹²⁸ LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:1 64, Bn.:1, T.: 11 Teşrinisani 1942.

⁹²⁹ LDGAM., Ktn.:1943-3, Gmn.:139, Bn.:1, T.: 15 Kanunisani 1943.

İngiltere’de imal edilip Türkiye’ye gelmekte olan Darıca ve Tuzla araba vapurlarının mürettebatı, Devlet Deniz Yolları emrinde bu gemilere verilecek mürettebat olmadığından Donanma Komutanlığı tarafından karşılanacaktı. Bu gemiler için belirlenen mürettebat sevke hazır halde beklemeye başladı. Gemiler İskenderun’da teslim alındıktan sonra, bölgedeki askeri işlerin yapılması için İskenderun Limanında bırakılacaktı.⁹³⁰

Bir taraftan da Trak, Geyve ve Tayyar gemilerinin torpido kovani montaj işleri devam ediyordu. 1943 yılı Mart ayında gemiler için yapılan keşifler tamamlanmış, montaj aşamasına geçilmişti.⁹³¹ Ayrıca Şarköy araba vapuruna 37 mm’lik İngiliz Vickers otomatik topunun takılması kararlaştırıldı. Bununla ilgili hazırlanan keşif raporu da İstanbul Deniz Komutanlığına gönderildi.⁹³² Aynı zamanda Altay vapurunun kış üst güvertesinin sancak ve iskele taraflarına birer adet su bombası montajı da 1943 yılı Mayıs ayı başında tamamlandı.⁹³³

Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Askeri Nakliyat Genel Komutanlığı emrinde bulunan araba vapurlarından birinin görevine ilave olarak kablo döşeme gemisine dönüştürülmesini istedi. Bunun için arama tarama gemilerine konulmak üzere İngiltere’den getirilen ve Gölcük Deniz Fabrikalarında bulunan vinçlerden en güçlü olanının İstanbul Deniz Komutanlığı’na teslim edilmesiyle, belirlenen vapurun güvertesine İngiliz Kablo Uzmanı Yüzbaşı West’in göstereceği şekilde monte ettirilmesi emrini verdi. Bu çalışmanın süratle yapılması istenmekteydi. Çünkü Karadeniz Boğazı önündeki arızalı kabloların yedekleri ile değiştirilmesi gerekmekteydi.⁹³⁴

1943 yılı içerisinde “Kiralama ve İrae Kanunu” uyarınca İngiltere’den beş şilep kiralandı ve bunlara Adana, Aydın, Maraş, Ödemiş ve Trabzon isimleri verildi.⁹³⁵ 1943 yılının Mayıs ayında, şileplerin İngiltere’den Türkiye’ye gelişleri sırasında üzerlerine monte edilmiş deniz ve hava savunma silahlarının sökülmesi ve sökülen silahların montajının şileplerin Türkiye’ye gelmesinden sonra yapılması kararlaştırıldı. Silahların

⁹³⁰ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:9, Bn.:1, T.: 30 Kanunisanı 1943; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:9, Bn.:2, T.: 24 Şubat 1943.

⁹³¹ LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:206, Bn.:1, T.: 4 Mart 1943.

⁹³² LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:183, Bn.:1, T.: 22 Mart 1943.

⁹³³ LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:162, Bn.:1, 2, 3, T.: 10 Mayıs 1943.

⁹³⁴ LDGAM., Ktn.:1943-4, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 29 Mart 1943.

⁹³⁵ Kiralanan bu 5 şilep 4.000-5.000 tonluk gemilerdi. Bu şilepler savaş yılları boyunca İskenderun ile Mısır’ın İsmailiye limanları arasında malzeme taşıdı. Bunlardan Adana, Aydın ve Maraş şilepleri 1947-1948 yıllarında iade edildi. Trabzon adlı olanı armatör Faik Zeren tarafından satın alınarak adı Ereğli olarak değiştirildi. Ödemiş şilebini de armatör Hüseyin Avni Sohtorik aldı ve adını da Semih olarak yeniledi. Bkz., Eser Tutel, *Gemiler Süvariler İskeleler*, s.227.

Türkiye'ye ulaşmasıyla Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına gönderilmesi ve burada tutulması düşünüldü.⁹³⁶ Şilelerdeki silahlar ufak tefek farklılıklar gösterse de 101,6 cm'lik İngiliz Vickers topu, 7,62 cm'lik İngiliz Vickers hava savunma topu, 2 cm'lik Orligon topu ile 7,7 mm. çapında İngiliz Hoçkis marka hafif makinalı tüfekten oluşuyordu. Şilelere ait silahların geliş tarihleri birbirinden farklı zamanlarda gerçekleşti. Örneğin Adana şilebinin silahları 5 Haziran 1943 tarihinde İzmit'e getirilirken, Ödemiş şilebinin Mudanya araba vapuru tarafından getirilen silahları 17 Haziran günü teslim edildi. Daha sonra bu silahların şileplere takılması için incelemeler yapılarak, keşif planları hazırlandı.⁹³⁷

Sus vapuruna önceden monte edilen 2 adet su bombası topuna ilave olarak 2 adet daha konulmasına karar verildi. Bunun üzerine başlayan çalışmada geminin kış üst güvertesinde bulunan önceki su bombası toplarının 60 cm. ön tarafa kaydırılarak yeni su bombası toplarına yer açılması sağlandı. Bunun için kış salonun tavanı sökülerek topların tutturulacağı sac ve köşebentlerin montajı yapıldı. Böylece su bombası topları yerlerine oturtulabildi.⁹³⁸ Aynı çalışma Demirhisar arama tarama gemisi için de yapıldı. Benzer şekilde kış üst güvertede bulunan önceki su bombası toplarının yanına 2 adet su bombası topu daha monte edildi.⁹³⁹ Yine bu periyotta Gemlik araba vapuruna konulması kararlaştırılan çift namlulu Levis marka hafif makineli tüfek konulması işi de tamamlandı. Bu çalışma araba vapurunun Haliç'e gelip gittiği süreçte, geminin işini aksatmadan zamana yayılarak bitirildi.⁹⁴⁰

Karakol gemisi olması planlanan Saros ve Kilyos gemilerinin yapılacak tadilat sonrasında arama tarama gemisine dönüştürülmeleri düşünüldü. Bu iş için uzmanlar tarafından inceleme yapılarak bir rapor hazırlanması istendi. Hazırlanan raporda yapılacak tadilatlarla gemilerin arama tarama gemisi yapılabilecekleri belirtilerek, gerekli malzemelerin listesi hazırlandı.⁹⁴¹ Mühendislerin yaptığı diğer incelemede de arama tarama cihazlarından açma, dip uçurtmaları ve flotların ölçüleri talep edildi.⁹⁴²

⁹³⁶ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:80, Bn.:1, T.: 10 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:162, Bn.:2, T.: 14 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:80, Bn.:2, T.: 20 Mayıs 1943.

⁹³⁷ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:148, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 21 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:148, Bn.:5, T.: 28 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:147, Bn.:1, T.: 2 Ağustos 1943.

⁹³⁸ LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:122, Bn.:2, , T.: 29 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:122, Bn.:1, T.: 30 Haziran 1943.

⁹³⁹ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:122, Bn.:4, , T.: 29 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:122, Bn.:3, T.: 30 Haziran 1943.

⁹⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:160, Bn.:1, T.: 30 Haziran 1943.

⁹⁴¹ LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:160, Bn.:1, T.: 7 Temmuz 1943.

⁹⁴² LDGAM., Ktn.:1943-3, Gmn.:50, Bn.:5, T.: 16 Teşrinievvel 1943.

Nakliyat işlerinde en önemli görev araba vapurlarındaydı. Nakliyatın sekteye uğramaması için araba vapurlarında görevli subayların tam olmaları hedefleniyordu. Ancak 1943 yılı Ağustos ayında Şarköy, Eceabat, Lapseki, Erdek ve Tuzla araba vapurlarındaki subay kadrolarının eksik olduğu tespit edildi. Tayin sebebiyle yeni personelin katılmaması, hastalanıp rapor alınması ve emekli subaylardan bu gemilerde çalışanların ayrılmaları nedenleriyle yaşanan bu durumun telafi edilmesi için gerekli önlemlerin süratle alınması istendi.⁹⁴³

Silah ve teçhizat montajı yapılarak Donanma Komutanlığı emrine alınan gemiler, kendilerine ihtiyaç kalmadığında üzerlerindeki silah ve teçhizatlar sökülerek iade ediliyordu. İngiltere'ye sipariş edilerek alınan liman müdafaa motorları Türkiye'ye geldikçe, bunların görevini yapmak için sefer kadrosuna alınan motorlar, üzerlerindeki teçhizatlar alınarak iade edilmeye başlandı. Bunlar arasındaki Çanakkale Deniz Komutanlığı kuruluşunda yer alan 3 ve 29 numaralı motorlar, Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı kuruluşunda yer alan 2 numaralı motor, İskenderun Deniz Komutanlığı kuruluşunda yer alan 42 numaralı motor Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığına iade edilecekti.⁹⁴⁴

Genelkurmay Başkanlığı'nın 1 Ağustos 1944 tarihli emriyle Sus ve Marakas mayın gemileriyle, 7 arama tarama gemisinin Donanma Komutanlığı kadrosuna alınması bildirildi. Ardından süratle bu gemilerin ikmal ve teçhizlerinin yapılmasıyla er kadrolarının tamamlanmasına çalışılmaya başlandı. Bu gemilere önceden monte edilen silah ve teçhizata göre, en kısa zamanda kadrolarına tayin edilecek erlerin hazırlanması istendi.⁹⁴⁵ Bu arada gemilerin personelinin sivil ve askerlerden oluştuğu, genelde sivil personelin geminin seyir işlerinde, askeri personelin ise top, torpido, cephan ve su bombası gibi işlerde çalıştıkları ve gemilere atanacak erlerin gemilerdeki silahlarla ilgili kurslara katılmış olanlardan seçilmelerinin gerektiği vurgulandı.⁹⁴⁶ Ayrıca gemilerin teçhiz işleri uzayınca Sus ve Marakas vapurlarının mayın rayı teçhizatı tamamlanmadan Donanma Komutanlığı emrine verilmesi istendi.⁹⁴⁷

Sus ve Marakas vapurları Donanma Komutanlığı emrine katılınca vapurların yardımcı kruvazör olarak teçhiz edilmeleri kararlaştırıldı. Bu kararın ardından başlayan

⁹⁴³ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:75, Bn.:1, T.: 2 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:75, Bn.:2, T.: 10 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:74, Bn.:1, T.: 10 Ağustos 1943.

⁹⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:77, Bn.:1, T.: 3 Şubat 1944.

⁹⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:16, Bn.:1, T.: 3 Ağustos 1944.

⁹⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:40, Bn.:2, T.: 3 Ağustos 1944.

⁹⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1944-2, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 12 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-8, Gmn.:99, Bn.:1, T.: 22 Ağustos 1944.

çalışmalar sırasında gemilere daha önce monte edilen cihazlara ilave olarak ikişer adet uçaksavar topu ile D.D.A cihazları monte edildi. Yardımcı kruvazöre dönüşüm çalışmaları sonucunda, Sus vapurunun 15 Eylül 1944 tarihinde ve Marakas vapurunun 15 Ekim 1944 tarihinde birer aylık süre ile eğitim için İhtiyat Filo emrine verilmeleri gerektiği bildirildi. Bu gemilerin personeline torpido, D.D.A cihazı ve su bombası eğitimlerini Berk torpido kruvazörü, top eğitimini Hamidiye kruvazörü ve muhabere eğitimini Mecidiye kruvazörü personeli verecekti. Bunun yanında her hafta, eğitimlerle ilgili rapor hazırlanıp İhtiyat Filo Komutanlığı'na bildirilecekti. Eğitimlerde gemilere yeni konulan silah ve teçhizatın ilgili askeri personel tarafından kullanılmasının öğrenilmesi sağlanırken, sivil personelin de eğitimlerin cihazların bakımları ile ilgili kısımlarına katılarak, en azından silah bakım işlerini öğrenmeleri hedeflendi.⁹⁴⁸

Bu süreç içerisinde bazı gemiler de 1944 yılı Ekim ayında alınan bir kararla üzerinde bulunan silah ve teçhizatlar sökülerek, eski kurumlarına iade edilmeye başlandı. Özellikle İzmir Deniz Komutanlığı emrinde mayın arama tarama gemisi olarak görevli Uşak, 9 Eylül ve Güzel İzmir vapurlarının İzmir Deniz Yolları'na iade edilmesi en dikkat çeken uygulama oldu. Ancak gemilerden sökülen silah ve teçhizatların numaralandırılarak ambarlara alınması ve bir emir verilmesi durumunda en kısa zamanda eski yerlerine monte edilebilecek şekilde muhafazası istendi. Bununla birlikte gemilerin askeri personelinin uygun yerlere tayin edilmesi ve ihtiyaç duyulduğunda tekrar görevlerine dönecek şekilde uygulama yapılması emri verildi.⁹⁴⁹ Benzer uygulama Karadeniz Deniz Komutanlığı emrinde bulunan Ereğli arama tarama gemisi ile Çanakkale Deniz Komutanlığı emrinde bulunan Karınca ve Şahinbey karakol gemileri için de yaşandı. Gemilerin silah ve teçhizatlarının sökülmesi sonrası sahiplerine iade edilmesi gerektiği bildirildi. Bu gemilerden çıkarılacak teçhizatın muhafaza edilmesi ve personelinin gerektiğinde tekrardan hizmete alınabilecek şekilde görevlendirilmesi istendi.⁹⁵⁰

⁹⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:78, Bn.:1, T.: 11 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-48, Gmn.:85, Bn.:1, 2, T.: 5 Teşrinievvel 1944. Eğitimler sırasında Marakas vapurunun su bombası toplarına bomba koymak için yapılan mataforaları eğilmiştir. Bombaların toplara koyulmasında zorluk yaşandığı belirtilerek, tamir edilmeleri gerektiği iletili. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:166, Bn.:1, T.: 27 Teşrinievvel 1944.

⁹⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:50, Bn.:2, T.: 23 Teşrinievvel 1944;LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:50, Bn.:1, T.: 25 Teşrinievvel 1944.

⁹⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1944-69, Gmn.:70, Bn.:1, T.: 20 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:139, Bn.:2, T.: 20 Kanunievvel 1944.

1.2. Deniz Silah Ve Cephaneleriyle Deniz Müzesinin Anadolu'nun İçlerine Nakledilme Çalışmaları

II.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte İstanbul'un bombalanma hatta işgal edilme ihtimali göz önünde tutularak bazı askeri birlikler, silah ve cephaneler ile müzelerin Anadolu'nun içlerine nakledilmesi planlandı. Bunlar arasında Donanmaya ait unsurlar da bulunmaktaydı. Donanma envanterinde bulunup, olası bir kritik durumda Donanmanın Marmara havzası dışında ikmalinin sağlanabilmesi için Anadolu'ya gönderilmesi planlanan silah ve cephanenin, Amasya ve Niğde bölgelerine gönderilerek depolanması kararlaştırıldı. Bu maksatla Milli Savunma Bakanlığınca Amasya ve Niğde'ye uzmanlar gönderilerek gerekli incelemeler yaptırıldı. Yapılan araştırmalar neticesinde adı geçen bölgelerde tespit edilen binaların, bahsi geçen silah ve cephaneleri korunmaya elverişli olup olmadıkları ve mevcut talimatlara uygun şartları taşıyıp taşımadıkları tespit edildi. Kuzey bölgesinde önceliğin Havza'da belirlenen binalara verilmesi, bu binaların yetersiz kalması durumunda Amasya'daki binalardan faydalanılması düşünüldü. Güney bölgesinde ise Niğde ön planda tutuldu. Eğer Niğde'deki binalar ihtiyacı karşılayamazsa Ulukışla ve Konya Ereğlisi'nde belirlenen binalar kullanılacaktı.⁹⁵¹ Gerekli incelemeler, Havza ve Amasya için Samsun Deniz Mıntıka Komutanlığı, Niğde ve Ulukışla için Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığı tarafından yapılacaktı.⁹⁵²

Anadolu'ya sevk edilmesi planlanan mayın, torpido, su bombası ve top cephanesinin gönderilmesi düşünülen bölgeler ile bunlara ait miktarlar şöyleydi⁹⁵³;

	Amasya Bölgesi	Niğde Bölgesi
Mayın	150 (1926 Rus Yapımı)	50 (1926 Rus Yapımı)
Torpedo	10 Adet (Admiralty 53,3 cm'lik) 10 Adet (Şvartskopf 53,3 cm'lik)	10 Adet (Admiralty 53,3 cm'lik) 10 Adet (Şvartskopf 53,3 cm'lik)
Su Bombası	250 Adet (100-130 kg.) 500 Adet (17-25 kg.)	250 Adet (100-130 kg.) 500 Adet (17-25 kg.)

⁹⁵¹ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:161, Bn.:1, T.: 1 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:9, T.: 1 Teşrinisani 1942.

⁹⁵² LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:9, T.: 1 Teşrinisani 1942.

⁹⁵³ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:1, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

	1500 Adet (12 cm'lik)	1500 Adet (12 cm'lik)
Top Cephanesi	5000 Adet (7,5 ile 10,5 cm'lik)	5000 Adet (7,5 ile 10,5 cm'lik)
	7500 Adet (20 ile 40 mm'lik)	7500 Adet (20 ile 40 mm'lik)

Niğde, Ulukışla ve Konya Ereğlisi'nde mayın, torpido, su bombası ve top cephanesi yerleştirilmek üzere tespit edilen yerler;⁹⁵⁴

Dışarı Cami: 10x14,5 metre büyüklüğünde, zemini tahta döşeli ve 8 pencereli, elektriği olup suyu yoktu. İçerisinde Topkapı Sarayına ait bir kısım eşyalarla Deniz Matbaası malı olan bir kısım eserler mevcuttu. Caminin istasyona yakınlığı 1 km mesafede, arazisi düz olup, kamyonla taşınmaya uygun, 50 adet mayın koymaya müsait durumdaydı.

Sarı Han: 19x7 metre büyüklüğünde, toprak zeminli, 1 adet penceresi olup su ve elektriği vardı. Hanın yüksekliği 5 metreden fazlaydı. İstasyon tahminen 1 km mesafede, içerisinde müze eşyaları bulunmakta, 12 torpido almaya müsaitti.

Ermeni Kilisesi: Eski saray mahallesinde, 11x14,5 metre büyüklüğünde, yüksekliği 4 metre, 10 adet pencereli, zemin taş döşemeli olup içerisinde elektrik olmamakla birlikte yakınında bir çeşmesi vardı. İçerisinde askerlik dairesine ait az miktarda teçhizat bulunmaktaydı. İstasyona uzaklığı 1 km olup, yolu muntazam değildi. Kilise 60 mayın almaya uygundu.

Rum Kilisesi: Eski saray mahallesinde 22x13 metre büyüklüğünde, zemin ve tavan eski tahta döşeli, 20 pencereli, içerisinde elektriği yok, çevresinde çeşmesi vardı. Askerlik dairesi emrinde olup, içerisinde az miktarda askeri malzeme bulunan kilise, istasyona 1 km uzaklığında, yolları iyi, kamyonla taşımaya uygun, 24 torpido koymaya müsaitti.

Sungur Cami: Sungur mahallesinde olup 31x4 metre büyüklüğünde, zemin ve tavan tahta döşeli, 12 pencereliydi. İçerisinde elektriği, avlusunda da çeşmesi vardı. Askerlik dairesine ait az miktarda teçhizat bulunan caminin istasyona uzaklığı tahminen 1 km olup, yolları taşımaya uygun, 100 su bombası ve muhtelif çapta ve fazla miktarda cephaneye almaya müsait durumdaydı.

Zirai Kombinalar Hangarı: 39,40x14,5 büyüklüğünde, 4 metre yüksekliğinde, zemini toprak olmakla birlikte bir kısmı betondur. Elektriği ve suyu vardır. İçerisinde ayrıca 1 atölye ile 2 adet tuvalet mevcuttu. İstasyona uzaklığı 50 metre olup içerisinde

⁹⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:2, 6, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

bir miktar zirai makine ve aleti ile malzemeleri bulunuyordu. 20 adet torpido, 50 adet mayın ve 100 su bombası almaya müsait durumdaydı.⁹⁵⁵

Zirai Kombina Temizleme Hangarı: Zirai kombina hangarı yanında, 8,5x6,30 metre büyüklüğünde, zemin beton, tavan oluklu sac döşeli, suyu ve elektriği olup içerisinde ziraat kombinalarının az miktarda malzemesi vardı. Binalar yangına karşı korunaksız olup, Niğde belediyesinin seyyar yangın malzemelerinden faydalanılabilmek imkanı bulunmaktaydı. 20 adet mayın almaya müsait durumdaydı.⁹⁵⁶

Ulukışla Eski Kervansarayı (Ulukışla): 50x15 metre büyüklüğünde, yüksekliği tahminen 6 metre, zemin toprak üstü kemerliydi. Malzeme deposu olarak kullanılmaktaydı ve içerisinde elektriği yoktu. Bazı kısımları zamanla harap olmuş ve büyük miktarda masrafla tamire ihtiyacı olan binanın istasyona uzaklığı 100 metreydi. 50 adet mayın, 20 adet torpido almaya müsait durumdaydı.

Askerlik Şube Binası (Eski Kervansaray, Ereğli): Büyüklüğü 29x20,5 metre, kubbelerinin büyüklüğü 11,5x11,5 metre ve dış duvarlarının kalınlığı 1 metre olan binanın, cephane koymaya uygun olarak yapılmış karanlık bir odası bulunmaktaydı. İçerisinde elektrik tesisatı yoktu. Civarında çeşmesi vardı. Bina dışında binaya bitişik, yerleşime elverişli odaları bulunmaktaydı. Kamyonla taşımaya uygun olan bina, şehir içerisindeydi. İstasyona mesafesi tahminen 3 kilometreydi. Yangına karşı belediyenin itfaiye teşkilatından faydalanılabilmekteydi. Bina askerlik şubesinin emrindeydi. 100 adet su bombası ile farklı cins cephane konulabilmekteydi.⁹⁵⁷

Toprak Mahsulleri Ofisi Binası (Ereğli): İstasyon civarında olup 28x50 metre büyüklüğündeydi. Zemini beton, tavanı çatılı, 6 kapısı vardı. İçerisinde 7 göz ahşap ve portatif bölme bulunmaktaydı. Bina bol ışık almaktaydı. Elektrik tesisatı yapılmakta olup, civarında suyu vardı. Yangına karşı itfaiye teşkilatı bulunmaktaydı. İstasyona mesafesi 100 metre, boyut ve nicelik itibariyle bu binanın bir benzeri Bor Kazası içerisinde yer almaktaydı. Ereğli ve Bor kazası içerisinde bulunan binaların her ikisi de ayrı ayrı olmak üzere 50 adet mayın, 20'şer adet torpido ve 100 adet su bombası ve bir miktarda cephane almaya müsait durumdaydı.⁹⁵⁸

Amasya ve Havza'da mayın, torpido, su bombası ve top cephanesi yerleştirilmek üzere tespit edilen yerler;

⁹⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:4, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

⁹⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:5, 6, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

⁹⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:5, 7, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

⁹⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:6, 7, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

Amasya'daki Binalar: Şehrin doğusundan batısına doğru sıra ile birbirine bitişik olarak aynı istikamet üzerinde bulunan 7x3.5, 7x7, 7x3.5, 7x3.5, 7x7, 7x7, 7x7, 7x7, 7x7 metre büyüklüklerinde 9 ve yine aynı istikamette 7x4.87, 7x4.87, 7x4.8 metre büyüklüklerinde 3 olmak üzere toplam 13 adet, zeminleri beton olan kâgir binalar mevcuttu. Binalar iki katlıydı. Alt katı bahse mevzu depolar olup, halihazırda depo olarak kullanılmaktaydı. Üst katlarında bulunan pencere ve çerçeveleri kötü durumda, camları kırık, yerleşime müsait olmayan oda ve salonları vardı. Civarındaki elektrik santralinden istifade edilebilirdi. Binaların önünden geçen su tesisatı bulunmaktaydı. Binalar istasyona 2 km mesafede, Ekin Pazarı Caddesinde 66 numaralı sokak üzerindeydi. Arazi düz olup malzemelerin kamyonla nakli müsaitti. Bakımları yapıldıktan sonra bu binalarda 20 adet torpido, 100 adet su bombası ve infilak maddeleri muhafaza edilebilirdi.⁹⁵⁹

1. Bina (Havza):11x8.5 metre büyüklüğünde, 5 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı, 3 pencereli ve şahsa ait bir binaydı. Zirai kombina malzeme deposu olarak kullanılıyordu. Tren güzergahına 70 metre, istasyona 200 metre mesafedeydi. Binada 36 mayın muhafaza edilebilirdi.

2. Bina (Havza):9x9 metre büyüklüğünde, 3.5 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı, 4 odalı ve şahsa ait bir binaydı. Tren istasyonuna takriben 200 metre mesafedeydi. Binada 28 mayın muhafaza edilebilirdi.

3. ve 4. Bina (Havza):11x4.75 metre büyüklüğünde, 4 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı, 4 odalı ve şahsa ait bir binalardı. Tren istasyonuna takriben 200 metre mesafedeydiler. Binaların her biri 3 torpido muhafaza edilebilirdi.

5. Bina (Havza):11x5 metre büyüklüğünde, 4 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı olup, bir duvarla ikiye ayrılmıştı. Binada 100 su bombası muhafaza edilebilirdi.

6. Bina (Havza):8x8.5 metre büyüklüğünde, 4.5 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı, 4 odalı ve şahsa ait bir binaydı. Tren istasyonuna takriben 200 metre mesafedeydi. Bina kompresör dairesi olmaya müsaitti.

7., 8. ve 9. Binalar (Havza):10.70x5 metre büyüklüğünde, 5 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini beton, tavanı tahta kaplı binalardı. Tren istasyonuna takriben 200 metre mesafedeydiler. Binaların her biri 5 torpido muhafaza edilebilirdi.

⁹⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:3, 6, T.: 20 Ekim 1947

10. Bina (Havza):13.5x13.5 metre büyüklüğünde, 7 metre yüksekliğinde, kâgir, zemini taş döşeli ve şahsa ait bir binaydı. Yanında 5.30x4.25 metre büyüklüğünde küçük bir bina daha vardı. Cephanelik olmaya müsaitti.

11. Bina (Havza):14x8 metre büyüklüğünde olup, Askerlik Şubesi emrindeydi. Cephanelik olmaya müsaitti.⁹⁶⁰

Tüm bu çalışmalar yürütülürken Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı bir savaş durumunda Amasya ve Niğde bölgelerine sevk edilmesi düşünülen silah ve cephaneler hakkında Milli Savunma Bakanlığına bir yazı gönderdi. Bu yazıda ambarlarda bulunan cephane ve İngiltere'den gelerek Derince'de bekleyen cephane ile İngiltere'den gelecek cephane miktarları hakkında ayrıntılı bilgiler verdi.⁹⁶¹

Ayrıca Marmara havzasından Anadolu'ya taşınması planlanan silah ve cephaneler için önceden hazırlanan rapora ilave olarak, Kayseri Askeri Mıntıka Komutanlığına Niğde ve Amasya bölgelerinde tespit edilen binalarda inceleme yaparak rapor hazırlama görevi verildi. Hazırlanan raporda binaların durumu ve alabileceği silah ve cephane miktarları bildirildi.⁹⁶² Verilen raporlar doğrultusunda tamire ihtiyaç duyan binalar için ödenek ayrılarak tamirlerine başlandı.⁹⁶³ Özel kişilerin mülkü olanlardan bir kısmı kiralandı.⁹⁶⁴ Deniz Müsteşarlığı bu binalarda görevlendirilecek asker sayısı, bunların iâşe ve ibatelerinin nasıl karşılanacağı ile silah ve cephanelerin nakillerinde kullanılması düşünülen otomobil ve kamyonlar hakkında gerektiği zaman kullanmak üzere bilgi aldı.⁹⁶⁵ İlaveten deniz silahlarını koymak için Ulaştırma Bakanlığına ait Pozantı'daki dekovil tamirhanesi Milli Savunma Bakanlığınca senelik 10 liraya kirandı ve tamirat işleri yapılarak silahların sevkine uygun hale getirildi.⁹⁶⁶ Bununla birlikte Pozantı'ya gönderilecek mayınların konulacağı sahipsiz lokomotif tamirhanesinin yanında mayın müfrezesinin konaklaması için el konulacak binaların keşfi, Mersin Bayındırlık Müdürlüğünce görevlendirilen bir fen memuru tarafından yapıldı. Keşif neticesinde Pozantı'da bulunmayan Marsilya tipi kiremit, tuğla, kireç hatta kereste Mersin piyasasına göre hesap edilerek 23.000 liraya yakın bir parayla piyasadan temin

⁹⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:1-1, 8, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

⁹⁶¹ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:180, Bn.:10, T.: 11 Kanunievvel 1942.

⁹⁶² LDGAM., Ktn.:1942-26, Gmn.:131, Bn.:1, T.: 12 Kanunievvel 1942.

⁹⁶³ LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:22, Bn.:2, T.: 17 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:22, Bn.:3, T.: 16 Mart 1943.

⁹⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:22, Bn.:1, T.: 30 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:13, T.: 24 Haziran 1943.

⁹⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:22, Bn.:1, T.: 2 Mayıs 1943.

⁹⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:4, T.: 21 Mayıs 1943.

edildi ve konforlu küçük bir kışla hazırlandı.⁹⁶⁷ Ayrıca Niğde ve Pozantı bölgesinde bulunan diğer binaların da tamiratlarının tamamlanmasına çalışıldı.⁹⁶⁸

Niğde bölgesindeki binalar Eylül 1943 tarihinde henüz silah ve cephaneye gönderilecek vaziyete getirilemedi. Taşınacak deniz silahlarından su bombası, torpido ve top cephanesinin konacağı lüzumlu ızgaralarla, erlerin yatacakları binaların tamiri tamamlanamadı. Özellikle mayınların konacağı Pozantı'daki dekovil tamirhanesi ve yakınındaki er kışlasının eksikleri çoktu.⁹⁶⁹ Bölgede yapılan inceleme gezisinde de bu eksiklikler belirlendi. Ayrıca bu cephaneliklerin tamamlanması durumunda Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığı emrine verilmesi hususu kararlaştırıldı.⁹⁷⁰

Bir taraftan da silah ve cephanelerin sevkinde kullanılacak tren hatları, transit ambarları, ayırma depoları ve bu hatlarla günlük taşınabilecek miktarların tespiti üzerinde çalışıldı. Niğde bölgesindeki cephaneliklerin yakında faaliyete geçecekleri planlandığından, tren hatları üzerindeki çalışma hızlandırıldı.⁹⁷¹ Ayrıca Niğde'deki cephaneliklerde görevlendirilecek personel için çalışma yürütülmeye başlandı.⁹⁷²

Hazırlıklar devam ederken Genelkurmay Başkanlığı, Niğde ve Amasya bölgelerindeki binaların tamamlanmalarına müteakip, ihtiyaç duyulana kadar bölgelerinde bulunan Askeri Mıntıka Komutanlıkları tarafından kullanılmasına karar verdi. Zaten bu binalar bir savaş tehlikesinde Karadeniz ve Akdeniz'deki Donanmanın ihtiyaç duyacağı silah ve cephanelerin muhafazası için hazırlanmıştı.⁹⁷³

Donanmaya ait birlikler arasında özellikle Deniz Müzesi'nin Anadolu'ya nakledilmesi çok dikkat çekicidir. Donanmanın tarihine, geçmişten geleceğe aktaracağı mirasa sahip çıkışındaki duyarlılığı gösteren bu hareket, üzerinde önemle durulması gereken bir düşüncedir.

⁹⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:2, T.: 21 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:5, T.: 26 Mayıs 1943.

⁹⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:6, T.: 2 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:7, T.: 23 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:8, T.: 21 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:10, T.: 19 Teşrinievvel 1943.

⁹⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:14, T.: 10 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:15, T.: 6 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:12, T.: 21 Teşrinievvel 1943.

⁹⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:43, Bn.:4, T.: 8 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:9, T.: 8 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:16, T.: 8 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:11, T.: 12 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:17, T.: 18 Teşrinievvel 1943.

⁹⁷¹ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:43, Bn.:1, 5, T.: 22 Teşrinievvel 1943.

⁹⁷² LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:19, 20, T.: 5 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:21, T.: 8 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:22, T.: 9 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:23, T.: 12 Teşrinisani 1943.

⁹⁷³ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:24, T.: 18 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:25, T.: 24 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:26, T.: 25 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:103, Bn.:27, T.: 26 Teşrinisani 1943;

Deniz Müzesi 1879 tarihinde Bahriye Fen Komisyonu üyelerinden Sağ Kolağası Süleyman Nutki Bey tarafından Kasımpaşa'da tersane içinde, önceleri torpido dairesi olarak kullanılan binada kuruldu. Müze kurulduğu zaman tarihi ve sanat değeri yüksek eşyalar toplanarak çok önemli bir yapı haline getirildi. Ancak Süleyman Nutki Bey'den sonra eski değerini yitirmeye başladı. II.Dünya Savaşı'na kadar aynı halde kaldıktan ve tersane içinde iki defa yer değiştirdikten sonra, savaş sırasında müze malzemesinin zarar göreceği endişesiyle içinde bulunduğu Nakkaşhane binasından Anadolu'ya nakledilmesi kararlaştırıldı.⁹⁷⁴

Deniz Müzesi 5 Eylül 1939 tarihinde Topkapı Sarayı Müzesi gibi ziyarete kapatıldı. Deniz Müzesinde bulunan tarihi değeri çok yüksek eserler, korumalı sandıklara konularak Anadolu'nun içlerine götürülmek üzere hazırlandı. Taşınması mümkün olmayan Haliç'teki tersane ambarlarında muhafaza edilen tarihi kadırgalar veya taşınmasına gerek görülmemeyen eserler için farklı önlemler alınarak eserlerin korunmasına gayret edildi.⁹⁷⁵ Örneğin balta, kılıç, teşhir dolapları, camlı kütüphaneler, kilise çanı, mezar taşları, demir saat, saat dişlileri vb. malzemelerin toplu bir şekilde muhafaza altına alınmasına karar verildi ve nakledilmelerine gerek görülmedi. Bununla beraber Anadolu'ya nakledilmeyip daha güvenli olduğu değerlendirilen Heybeliada'daki Deniz Harp Okulu binasına götürülmesi düşünülen tarihi eserler de vardı. Bunlar arasında Abdülaziz'e ait taht, yazı tahtası ve bazı torpidolar sayılabilir.⁹⁷⁶

Verilen karar gereğince Deniz Müzesi Niğde Bozüyük'e nakledildi.⁹⁷⁷ Müze malzemesi önceden ambar olarak hazırlanmış kilise ve depo gibi yerlere taşındı. Malzemelerin çoğu Kordinos köyüne yerleştirildi.⁹⁷⁸ Ancak burada yer kalmayınca Deniz Müzesine ait İstanbul'dan gönderilmeye devam eden malzemeler, Niğde Motorlu Vasıtalar Deposu emrinde bulunan kiliseye sevk edilmeye başlandı. Deniz Müzesine ait eşyaların nakilleri II.Dünya Savaşı boyunca devam etti. 1944 yılında bile hala Niğde'ye müze malzemesi gönderiliyordu.⁹⁷⁹ İlk etapta 130 sandık müze eşyasının, Motorlu

⁹⁷⁴ Kazım Erbil, *Bahriyede Gördüklerim Duyduklarım*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2007, s.253; Bülent İŞİN, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi 1299-1922*, Deniz Basımevi, Ankara 2004, s.Ek 1-1; *Derya Dergisi*, "Eşsiz Bir Koleksiyon Gün Işığına Çıkıyor", S. 8, (Mayıs 1968), s.24; Safa Akter, "Deniz Müzesi", *Derya Dergisi*, S. 35, (Ağustos 1970), s.6.

⁹⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1947-66, Gmn.:134, Bn.:1, T.: 7 Ocak 1947; LDGAM., Ktn.:1947-51, Gmn.:161, Bn.:1, T.: 22 Şubat 1947; Cumhuriyet, 6 Eylül 1939, s.2; Cumhuriyet, 26 Temmuz 1940, s.2; Cumhuriyet, 27 Temmuz 1940, s.2.

⁹⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1947-95, Gmn.:69, Bn.:2, 3, T.: 23 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1947-95, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 16 Temmuz 1943.

⁹⁷⁷ Deniz Müzesi olarak kullanılan binanın teknik çizimleri için bkz., BDMA., Dmb., Ktn.:119, Gmn.:2814, Bn.:1-5, T.: 8 Şubat 1943.

⁹⁷⁸ Sandıklarla getirilen müze malzemesinin neler olduğu hakkındaki bilgiler, tutulan defterlere kaydedilmiştir. İstanbul'dan gönderilen müze malzemeleri ve miktarları ayrıntılı olarak tutulmuştur. Bu defterde yer alan kayıtlar için bkz., BDMA., Dmb., Ktn.:89, Gmn.:1893, Bn.:1-159, T.: 1941.

⁹⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:79, Bn.:1, T.: 24 Kanunisanı 1944.

Vasıtalar Deposu emrindeki kilisenin tamir edilmesi sonrası buraya gönderilmesine karar verildi. Kilisenin tamirinin Niğde Askerlik Şubesinin emrine gönderilen 38.707 lira 90 kuruş kullanılarak emanet usulüyle yaptırılması çalışmalarına süratle başlandı.⁹⁸⁰ Yapılan çalışmalar tamamlanarak malzemelerin naklinin 6 Aralık 1945 tarihinde başlayacağı bildirildi.⁹⁸¹

Savaşın sona ermesiyle Deniz Müzesi Niğde'den İstanbul Kasımpaşa'daki Divanhane binasına nakledildi.⁹⁸² Fakat bu taşınmanın bir anda gerçekleşmesi mümkün değildi. Savaş koşulları içinde yıllar boyunca birçok müze malzemesi Niğde'ye gönderilmişti. Dolayısıyla taşınma süreci de uzun ve meşakkatli bir zaman aldı. Deniz Müzesi Niğde'den İstanbul'a nakledilirken, müze malzemeleri arasında değerlerine göre bir öncelik sırası belirlendi. Özellikle kitap ve evrakların bir kısmının taşınması en sona bırakıldı. Bu kitaplardan bazıları sandıklar içinde Bozüyük'de Mehmet Pehlivan'a ait otel binasının alt kısmında mühürlü olarak bırakıldı. Kitaplar Niğde'den İstanbul'a dönüş esnasında Bozüyük'e gönderildi. Bahsi geçen bu kitaplar üç vagon tutarında olup, Bozüyük'e gönderilen evrak ile birlikte 110 sandıktı. Ayrıca Deniz Evrak Evi Müdürlüğüne ait tarihi vesikalar ve defterle birlikte toplam 300 sandık civarındaydı.⁹⁸³

Deniz Müzesi, müdür olarak atanan Haluk Şehsuvaroğlu'nun gayretleri sonunda 1946 tarihinde, İstanbul Kasımpaşa'daki Divanhane binasından, şehircilik uzmanı M. Prost'un görüşü doğrultusunda, Beşiktaş iskelesinin Boğaz tarafında ve Barbaros Türbesi'nin karşısındaki blokta yapılacak bina tamamlanana kadar, geçici olarak Dolmabahçe Camisine taşındı.⁹⁸⁴ Hızlandırılan çalışmalar sonunda müzenin, Milli Mücadele tarihinin en önemli günlerinden biri olan 30 Ağustos 1948 tarihinde açılması planlandı.⁹⁸⁵ Ancak müze bitirilemeyen işler yüzünden, Barbaros Hayrettin Paşa'nın kazandığı Preveze Deniz Savaşı'nın yıldönümü olan 27 Eylül 1948 tarihinde yani kuruluşundan 69 yıl sonra halkın ziyaretine açıldı.⁹⁸⁶

⁹⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:45, Bn.:1-2, T.: 23 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:45, Bn.:1, T.: 28 Mart 1944.

⁹⁸¹ LDGAM., Ktn.:1945-47, Gmn.:202, Bn.:2, T.: 5 Aralık 1945.

⁹⁸² LDGAM., Ktn.:1947-66, Gmn.:3, Bn.:2, T.: 4 Şubat 1947.

⁹⁸³ LDGAM., Ktn.:1947-66, Gmn.:182, Bn.:1, T.: 3 Haziran 1947

⁹⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1947-66, Gmn.:3, Bn.:1, T.: 16 Mayıs 1947; *Derya Dergisi*, "Eşsiz Bir Koleksiyon Gün Işığına Çıkıyor", s.24; Cumhuriyet, 9 Kanunısani 1946, s.2; Cumhuriyet, 15 Mart 1950, s.2; Cumhuriyet, 26 Kasım 1950, s.2, 4. Dolmabahçe Camisinin bulunduğu yer, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethettiği dönemde bir koydu. Karadan yürütülen kadirgaların denizden karaya çıkarıldığı yer olması nedeniyle "Kadirgalar Yolu" olarak adlandırılan yolun başlangıç noktasıydı. Deniz Müzesi olarak Dolmabahçe Camisinin seçilme nedeni bu tarihi yola vurgu yapmaktı. Bkz., Cumhuriyet, 10 Kanunısani 1946, s.2; Cumhuriyet, 24 Kasım 1946, s.2; Cumhuriyet, 14 Mayıs 1947, s.2.

⁹⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1948-98, Gmn.:61, Bn.:1, T.: 23 Haziran 1948.

⁹⁸⁶ Akşam, 26 Eylül 1948, s.2. Savaş nedeniyle kapatılan Topkapı Sarayı Müzesi de 23 Nisan 1948 tarihinde ziyarete açıldı. Bkz., Akşam, 29 Mayıs 1948, s.2.

Yeni deniz müzesi yapımı işi beklenildiği kadar çabuk tamamlanamadı. Bu sırada Dolmabahçe Camisinin müzenin bütün eserlerini teşhir etmeye yetmemesi⁹⁸⁷ ve caminin ibadete kapatılmış olması bir takım sorunlara neden oldu.⁹⁸⁸ Nihayet 1960 Askeri Devrimi'nden sonra alınan isabetli bir kararla müze Beşiktaş'a, M. Prost'un şehir planında belirlediği, büyük Türk Denizcisi Barbaros Hayrettin Paşa'nın Türbesi'nin yakınına taşındı.⁹⁸⁹

1.3. Donanmanın Haberleşme Durumu

Donanmanın en önemli unsuru olan gemilerin limanlardan uzak ve sürekli hareket halinde olan yapıları düşünüldüğünde Donanma için haberleşmenin ne kadar önemli olduğu daha iyi anlaşılır. Çünkü gemiler sürekli olarak yer değiştirirler ve anlık veri akışının sağlanması gerekmektedir. Bu durumun bir savaş ortamında yaşandığı varsayılırsa, bilgiyi ulaştırmanın en değerli şey olduğu ortaya çıkar.

II.Dünya Savaşında Donanmadaki haberleşme imkanları en üst düzeyde tutulmaya çalışılmış, eksikler anında giderilmek istenmiş ve askeri teknoloji yakından takip edilerek yeni çıkan cihazlar temin edilmeye çalışılmıştır. Bu noktada savaş gemileri ve sahil istasyonları için satın alınması düşünülen 8 adet yarı sabit, kısa ve uzun dalgalı kombine telsiz için Deniz Müsteşarlığı Telefunken, Marconi, Standart ve Lorenz firmalarıyla ile iletişime geçerek, satın alınması planlanan telsizler için firmaların teklif vermesini istendi.⁹⁹⁰

Donanmanın en önemli istasyonlarından biri Gölcük Telsiz İstasyonuydu. Bu istasyonun yabancı bir ülkeye ait telsiz istasyonu ile 19, 20 ve 21 Şubat 1940 tarihlerinde gece saat 02:01'de 57 metre ve gündüz saat 14:01'de 37 metre ile telsiz denemeleri yapması planlandı. Denemeyi yapmaktaki amaç, iki yer arasındaki

⁹⁸⁷ Müze açılışından kısa bir süre sonra müzeye birçok bağış yapıldı. Böylece müze materyali daha da zenginleşti. Bu eserlerin sergilenmesi ciddi bir sorun haline geldi. Bkz., Akşam, 7 Nisan 1949, s.3; Akşam, 21 Ekim 1949, s.3.

⁹⁸⁸ Dolmabahçe Camisinin ibadete kapatılarak müze yapılması konusu TBMM'nde uzun yıllar tartışma konusu oldu. Mecliste yapılan örnek bir tartışma için Trabzon Milletvekili Salih Esad Alperen'in, Bahriye Müzesine tahsis edilen İstanbul Dolmabahçe Camii hakkındaki sorusuna, Vakıflar Genel Müdür Yardımcısı Orhan Çapçı'nın sözlü cevabı hakkında bkz., *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem IX, Toplantı I, C. IV, (Ocak 1951), s.335-337.

⁹⁸⁹ Kazım Erbil, a.g.e., s.253; Bülent IŞIN, a.g.e., s. Ek 1-1; Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.255; Safa Akter, a.g.m., s.6.

⁹⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:1, T.:14 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:6, T.:19 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:2, T.:29 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:3, T.:1 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:4, T.:4 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:5, T.:5 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:7, T.:7 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:9, T.:11 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:8, T.:14 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:11, T.:29 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:85, Bn.:10, T.:30 Nisan 1940.

haberleşmenin kalitesini test etmekte. Bu denemede Gölcük Telsiz İstasyonunun çağrı adı “ARK”, yabancı telsiz istasyonun çağrı adı ise “GYZ” olarak belirlendi.⁹⁹¹

Donanmanın kullandığı en önemli haberleşme merkezlerinden biri de Okmeydanı Telsiz İstasyonuydu. Okmeydanı Telsiz İstasyonunda bulunan cihazlar ile 300, 600, 900 ve 1200 mhz aralıklarında konuşma yapılabiliyordu. Bununla birlikte istasyonun modernize edilmesine, modern telsiz cihazları alınmasına ve istasyona yeterli miktarda personel verilmesine ihtiyaç bulunmaktaydı.⁹⁹²

Dünya savaşı devam ederken Donanma, tatbikat ve manevralarını sürdürüyordu. Bu kapsamda Donanma 1940 yılı Mayıs ayında Silivri/Büyükçekmece önlerinde tatbikat yapmaktaydı.⁹⁹³ Tüm tatbikatlarda olduğu gibi bu tatbikat sırasında da gelişebilecek ani bir durumdan anında haber alınması için gemilerin bağlı olduğu filoların sıra ile telsiz nöbeti tutması uygulaması icra edilmekteydi. Hazırlanan nöbet çizelgesine göre telsiz nöbeti 21 Mayıs 1940 gününde İhtiyat Filo Komutanlığına geçti. 21 Mayıs itibari ile Mecidiye kruvazöründen başlanmak üzere limanda ve denizde telsiz nöbeti tutulması kararı alındı. Nöbet için Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Berk ve Peyk torpido kruvazörleri sırası izlenecekti. Nöbetler her gün 24 saat sürekli olarak sabah saat 08:00’de başlayıp ertesi gün sabah saat 08:00’e kadar tutulmakta, telsiz nöbeti tutan gemiler diğer gemilere yapılan çağrılara cevap vermekte ve ilgili gemiye durumu işaret ile bildirmekte, gerekli cevabı alıp vererek iletişimi sağlamaktaydı. Filoya ait olan fakat nöbetçi olmayan gemiler ise müsait olduğu durumlarda dinleme vaziyetinde bulunmakta ve gerektiğinde telsiz nöbeti tutacak olan gemiyi haberdar etmekteydi.⁹⁹⁴

Envanterde bulunan telsizler için Marconi firmasından telsiz lambaları alınması için çalışmalar yapılmıyordu. Marconi firmasına sipariş edilecek lambaların Londra Deniz Ataşeliği aracılığıyla en kısa sürede Türkiye’ye ulaştırılması konusu görüşülüyordu.⁹⁹⁵ Bu arada İngiltere’den 4 adet telsiz cihazı getirildi. Fabrikada yapılan montaj sonrasındaki denemede, nakliyat sırasında görülen ufak arızalar giderilerek başarılı bir sonuç alındı. Yapılan incelemede cihazların tam şekilde montajının yapılabilmesi için gerekli kullanma klavuzunun olmadığı görüldü. Ayrıca bazı küçük eksik parçalarının

⁹⁹¹ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:137, Fhn.:1, T.:16 Şubat 1940.

⁹⁹² LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:156, Bn.:1, T.:20 Mart 1940.

⁹⁹³ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:71, Bn.:1, T.:16 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:66, Bn.:1, 2, 3, T.:16 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:69, Bn.:2, T.:24 Mayıs 1940; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytn.: 17042, T.: 17 Mayıs 1940.

⁹⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:14, Bn.:1, T.: 20 Mayıs 1940.

⁹⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:73, Bn.:3, T.: 11 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:73, Bn.:2, T.: 16 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:73, Bn.:1, T.: 20 Temmuz 1940.

olduğu ve bunların tamamlanması istendi. Bununla birlikte telsiz cihazı için büyükçe bir yere ihtiyaç duyulduğu, cihazın Gölcük'te monte edilmesi planlanan 3,8X5 metre ebadındaki odaya monte edilmesinin mümkün olmadığı açıklandı.⁹⁹⁶

Yurtdışından getirilen telsizlerle aktif hale getirilmesi planlı 4 adet istasyonun bir an önce açılması istendi. Tedarik edilmiş olan 4 adet telsiz cihazının eksiklerinin giderilmesi ve eksiklerin İngiltere'den getirilmesi için Londra Deniz Ataşeliğine bir telgraf çekildi.⁹⁹⁷ Ataşelikten gelen cevapta telsizlere ait eksik malzemelerin yola çıktığı bilgisi alındı. Bu sırada Genelkurmay Başkanlığı yeni telsizlerle oluşturulacak istasyonların yerlerini belirledi. İstasyonlar Gölcük, Karadeniz Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Zonguldak'ta oluşturulacaktı. Halen Karadeniz Boğazı'nda bulunan 75 vatlık cihazın yeni istasyonun tesisinin ardından Birinci Muhabere Alayına iade edilmesi, Gölcük'teki kısa dalga cihazın Trabzon'a, Kangırlı'da bulunan telsiz cihazının da Samsun'daki telsiz istasyonlarına gönderilmeleri bildirildi. Bu arada yeni telsiz istasyonları için yeni binalar inşa ediliyordu. Binaların yapımının uzun bir zaman alabileceği kabul edilse de en azından Gölcük ile Trabzon'daki istasyonların biran önce faaliyete geçmesi istendi.⁹⁹⁸

İletişimin ağırlıklı bölümü kablolu/telli hatlara dayanıyordu. Askeri haberleşmede de kablolu sistemler ağırlıktaydı. Özellikle deniz zemininden geçirilen kablolar günümüzde olduğu gibi ülkeler arasındaki iletişimin temel noktasını oluşturuyordu. Savaş yıllarında ise haberleşmenin değeri ölçülemeyecek kadar artıyordu. Bu kapsamda Donanmanın da kullandığı bu kablolu hatların onarılması, mevcut arızalarının giderilmesi veya hattın yenilenmesi ihtiyacı bulunmaktaydı. Bu iş için İngiliz Retriever kablo gemisinin Yunan kablo hatlarının tamirat işi bittikten sonra Kartal- Nara kablosunu onarmak için Marmara'ya gelmesi planlandı. Bu arada Ankara ile Mısır arasında bulunan hatların kritik bir durumda haberleşmeye yetersiz kalacağı düşünüldüğünden, iletişim ağının genişletilmesi için Ankara-İstanbul-Selanik-Sakız Adası arasında yeni bir hattın çekilmesi ile ek olarak Kartal-Çanakkale-Sakız Adası kablo hattının yeniden yapılması ve ilerleyen zamanda Çeşme-Sakız Adası kablosunun yine Retriever kablo gemisi tarafından çekilmesi için plan yapıldı. Bu sırada Kartal-Çanakkale arasında bulunan fakat kullanılmayan deniz kablosunda yapılan

⁹⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:113, Bn.:5, 6, 7, 8, 9, T.:23 Teşrinisani 1940.

⁹⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:113, Bn.:2, T.: 4 Kanunievvel 1940.

⁹⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:113, Bn.:3, 4, T.: 5 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:15, Bn.:1, T.: 5 Kanunievvel 1940. Çanakkale Telsiz İstasyonu tam randımanlı olarak 1 Ekim 1942 tarihinde açıldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-139, Gmn.:2, Bn.:60, T.: 5 Teşrinievvel 1942.

incelemede; kablo hattının 1932 yılında Estern İngiliz şirketi tarafından kara ile irtibat uçları kesilerek denize atıldığı, Kartal ucundan itibaren 500 metresinin çürümüş olduğu, Çanakkale ucundan da 250 metre kadar kısmının eksik olduğu tespit edildi. Bu nedenle Retriever kablo gemisinin Türkiye'ye gelmesi sonrası ilk olarak bu hattı elden geçirmesi kararlaştırıldı.⁹⁹⁹

Yapılan değerlendirmede İstanbul-Çeşme-İzmir arasında bulunan hatların yeterli olmadığı, Ankara-İstanbul ve İzmir-Çeşme arasına yeni kablo hatlarının çekilmesi gerektiği sonucuna ulaşıldı. Ulaştırma Bakanlığının elinde bu hatlar için gerekli malzeme olmadığından İngiltere'den destek alınması düşünüldü. Bu konuyla ilgili olarak İngilizlerle yapılan müzakerelerde İngiliz heyeti, İngiltere'den alınacak ve bir hat üzerinde aynı anda birden fazla haberleşme yapılmasına olanak sağlayacak makinalardan, yeterli miktarda sağlandığı takdirde ilave hatlara gerek kalmayacağını belirtti.¹⁰⁰⁰

İngiliz yetkililerle sağlanan mutabakat uyarınca Ankara ve Mısır arasındaki haberleşme bağlantılarını desteklemek amacı ile Ankara- Selanik- Sakız Adası hattına ek olarak inşa edilecek olan, Kartal- Çanakkale (Nara)- Sakız Adası hattının bakımı ve mevcutta bulunan fakat kullanılmayan Kartal- Nara kablosunun bakımı için Retriever kablo gemisinin Marmara'ya gelerek çalışmalara başlayacağı bildirildi.¹⁰⁰¹ Bu sırada Çanakkale Eceabat arasında mevcut 2 deniz kablosundan birisi 9 Nisan 1941 tarihinde koptu. İki sahil arasında hayati öneme sahip muhaberenin tek kabloya düşmüş olması kritik bir sorunun doğmasına neden oldu.¹⁰⁰²

Yakın zamanda Türkiye'ye gelmesi planlı olan Retriever kablo gemisi ile yapılacak işlerle ilgili görüşmek üzere mühendis Emin Sözen ve mühendis Hasan Aktan görevlendirildi. Bu kişiler İstanbul (Kartal)-Çanakkale arasında bulunan eski Estern firmasının çektiği kablonun tamiri, eğer tamiri mümkün değil ise kablonun yenilenmesi, hali hazırda eskimiş ve değiştirilmesi gereken Geyikli-Bozcaada, Kumkale-İmroz-Çanakkale Boğazı'nda bulunan kabloların onarımı için Retriever kablo gemisindeki

⁹⁹⁹ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:130, Fhn.:4, T.: 24 Şubat 1941. Türkiye'nin kablo gemisi ihtiyacı Fransızlardan satın alınan Kaldray ağ gemisinin kablo gemisi olarak kullanılmasıyla karşılandı. Bkz., *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C.II, Dosya I, s.140-141; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.88; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:35, Bn.:1, T.: 25 Ekim 1945; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:40, Bn.:1, T.: 26 Kasım 1945.

¹⁰⁰⁰ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:130, Fhn.:5, T.: 24 Şubat 1941.

¹⁰⁰¹ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:130, Fhn.:1, T.: 6 Mart 1941.

¹⁰⁰² ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:129, Fhn.:1, T.: 15 Nisan 1941.

İngiliz görevliler ile mali ve teknik konularda da görüşme yapmak üzere yetkilendirildi.¹⁰⁰³

Donanma Komutanlığı bünyesinde haberleşme sağlanırken gizliliğin korunması amacıyla, 1 Mayıs 1941 tarihinden itibaren uygulanmak üzere “Askeri Posta Servisi” kuruldu. Bir şef ve iki memurdan oluşan teşkilat yapısıyla yeni servis, tüm gemi ve kara birliklerine verilen numaralar aracılığıyla resmi yazı ve evrakları iletcekti. Evraklar önce Askeri Posta Servisine gelecek, buradan ilgili yere ulaştırılacaktı. Ayrıca gemi ve kara birlikleri için verilen numaraların, belli zamanlarda değiştirilmesi planlandı.¹⁰⁰⁴

Ordu telsizleri ile posta ve hava yolları telsizleri arasında tatbikat yapılması kararlaştırıldı. 10, 11, 14 ve 15 Mart 1941 günlerinde yapılan denemelerde bazı teknik sorunlarla karşılaşıldı. Sorunun kaynağı hakkında daha iyi bir kanaate varmak ve gereken tedbirleri almak için yeni bir telsiz denemesine ihtiyaç duyuldu. Bu denemelerde uyulması gereken kurallar belirlenerek denemelerde; cevap verme sırasında açık olarak hiçbir şey yazılmaması ve yazılan telsiz haberine yine aynı telsizin vakit kaybetmeden cevap vermesi gerektiği belirtildi. Denizden Kangırlı sadece birinci denemeye, Donanmada bulunan muhriplerden birisi de, birinci ve ikinci denemeye iştirak edecek, muhrip Donanma Komutanlığı Karargahı telsiz merkezi olan Gölcük’ü temsil edecek ve yine bu muhrip deneme sırasında programda yazılı olan “MUS” çağırma ismini kullanılacaktı. Denemeler sonrasında Donanma Komutanlığı, bu denemelerde kara, deniz havayolları ve P.T.T.’ye ait muhaberatı tespit ederek, kaydını kendi tespitleriyle birlikte bir rapor halinde Genelkurmay Başkanlığı Deniz Müşavirliği’ne gönderecekti.¹⁰⁰⁵

Benzer bir telsiz tatbikatının 7, 8, 11 ve 12 Temmuz 1941 günlerinde yapılması planlandı. Denemeler için Kocatepe muhribinin kullanılması ve deneme esnasında “MUS” çağırma isminin kullanılması kararlaştırıldı. Kocatepe muhribinin telsizinde bir sıkıntı olması durumunda yedek gemi olarak Yavuz kruvazörü belirlendi. Ayrıca Yavuz kruvazörü ve Gölcük Telsiz İstasyonunun tatbikat günlerinde iletişimi başından sonuna kadar kaydetmeleri ve deneme sonunda hazırlanan raporu ikişer nüsha olarak Donanma Komutanlığına göndermeleri istendi.¹⁰⁰⁶

¹⁰⁰³ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:128, Fhn.:1, T.: 17 Nisan 1941.

¹⁰⁰⁴ Gemi ve kara birliklerine verilen askeri posta numaraları için bkz.,LDGAM., Ktn.:1941-144, Gmn.:1, Bn.:54, 55, 56, 57, T.: 7 Nisan 1941.

¹⁰⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:186, Bn.:2, 2-1, T.: 19 Haziran 1941.

¹⁰⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:186, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 30 Haziran 1941

Donanma Komutanlığı 1942 yılında gemilerin telsiz kullanmalarıyla ilgili bir emir yayınlayarak telsiz kullanım usullerini belirledi. Buna göre filo komutanlarının bulunduğu Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri ile Erkin denizaltı ana gemisi Donanma kısa dalgası 57 ve uzun dalgası 1100 metreyi daimi şekilde dinleyecekti. Manevra, tatbikat ve çok önemli olaylar haricinde hiçbir şekilde telsiz muhaberesi yapılmayacaktı. Belirtilen gemiler haricinde limanda bulunan gemiler dinleme yapmayacak, limandan hareket saatinden 4 saat önce dinlemeye başlayarak bütün seyir süresince dinlemeye devam edecek ve diğer limana demir attıktan iki saat sonra telsiz kapatılacaktı. Bununla birlikte herhangi bir sebeple birliğinden ayrılan her gemi Donanma dalgalarını sürekli olarak dinleyecekti. Seferberlik emri verilince bütün gemiler daimi şekilde Donanma dalgalarını dinleyeceklerdi.¹⁰⁰⁷

İki telsiz istasyonunun gerektiği zaman birbirleriyle iletişim kurlmaları çok önemliydi. Dolayısıyla telsiz istasyonları arasında zaman zaman tecrübeler yapılarak istasyonların iletişim kurlmalarında bir sorun olup olmadığı test edilirdi. Bu tecrübelerden biri 25-26 Haziran 1942 tarihlerinde Gölcük Telsiz İstasyonu ile Midye Telsiz İstasyonu arasında yapıldı. 25 Haziran 1942 tarihlerinde yapılan tecrübe genel itibariyle başarılı oldu. 26 Haziran günü yapılan tecrübeye bazı sorunlar görülse de tecrübe başarıyla icra edildi. Her iki tecrübe de Gölcük'te bulunan Yavuz kruvazörü tarafından takip edilerek telsiz görüşmeleri kayıt altına alındı.¹⁰⁰⁸

Genelkurmay Başkanlığı tarafından I. Ordu Komutanlığının idaresinde “Tehlike Haberi” başlıklı bir telsiz tatbikatı yapılması planlandı. Bu tatbikatın amacı; ani bir vakanın gelişmesi durumunda, vaka hakkındaki bilginin süratle eksiksiz ve yanlışsız olarak iletilmesinin denenmesiydi. Donanma Komutanlığının da katıldığı tatbikat 12 Kasım 1942 tarihinde saat 10:30'da başladı. İzmir Hava Tugayı Komutanlığının eksik bilgi alıp eksik şekilde aktarması haricinde tatbikat genel itibariyle sorunsuz geçti.¹⁰⁰⁹

Gemilerin telsizlerinin durumu sürekli olarak kontrol edilir, varsa arızaları giderilirdi. 1942 yılında yapılan gemi telsizleri incelemesinde; Berk torpido kruvazörünün telsizindeki arızanın giderildiği, Mecidiye kruvazörünün 5G tipi telsizinin arızasının olmadığı fakat telsiz anteninin geminin iki bacasının arasına konulmasından

¹⁰⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1942-59, Gmn.:3, Bn.:20, T.: 18 Haziran 1942.

¹⁰⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:9, T.: 2 Temmuz 1942; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 25-26 Haziran 1942.

¹⁰⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:8, T.: 17 Kanunievvel 1942.

kaynaklı güç kaybı görüldüğü, Zafer muhribinin telsiz arızasının giderildiği, Atılay denizaltısının ise telsiz mesafe ölçümlerinin yapılması gerektiği tespitleri yapıldı.¹⁰¹⁰

Donanma Komutanlığı karargahı telsiz istasyonunun faal hale getirilmesi için tüm çalışmalar devam etmekteydi. 1943 yılı Mart ayı sonunda telsiz cihazının montajı tamamlandı. Cihazın tecrübelerinin 15-16 Nisan günlerinde yapılması kararlaştırıldı. Ancak telsiz istasyonunun üçüncü direği henüz dikilmemişti. Ayrıca yedek anten için ayrı bir direkte yoktu. Herhangi bir hava hücumunda mevcut direklerin zarar görmesi durumunda telsiz istasyonunun çalışamaz hale geleceği ortadaydı. Bu sebeple bu işlerin bir an önce tamamlanması için Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan sürecin hızlandırılması için emir verdi.¹⁰¹¹

II.Dünya Savaşı'ndan önce gemilerde 26 gemi telsizi mevcuttu. Bu sayı 1944 yılı başında 1,5 kat artırılarak, İngiltere'den beklenen ve bir kısmı da gelmiş olan cihazlarla birlikte 85'e yükseltildi. Mevcut telsizlerin hepsi faal olup, yeterli miktarda yedek ahize ve mürsile lambaları da vardı. Lambalı telsizi olan gemiler için İngiltere'den istenen 10 adet telsiz ise bazı eksikleriyle geldi. Bunlardan eksiği bulunmayan bir tanesi Yavuz kruvazörüne monte edildi. Bu arada Donanma kadrosuna dahil edilen ticari gemilerden Hora, Saros, Kilyos, Kemal, Karınca ve Tayyar karakol gemilerinin dördüne Deniz Fabrikaları imali orta dalga telsizler konuldu. Ayrıca savaşta Donanma kadrosuna dahil edilmesi planlı ticari gemiler için de telsiz tedarikine başlandı ve İngiltere'den sipariş edildi.

Sahil telsiz istasyonlarının sayısı da II.Dünya Savaşından önce 3'tü. Bu sayı 1944 yılında 18'i buldu. İngiltere'den alınan 4 cihaz ile Çanakkale ve Gölcük telsiz istasyonları tesis olunarak faaliyete geçirildi. Zonguldak Telsiz İstasyonu da İngiltere'den beklenen malzemenin gelmesiyle oluşturulacaktı. Karadeniz Boğazı Telsiz İstasyonu da kurulum aşamasına geldi. Önceden Çanakkale'de bulunan Kangırlı Telsiz İstasyonu, Devlet Müdafaa Telsiz Şebekesine tahsis edilerek Ankara'da kuruldu. Bunlardan başka Zonguldak'taki kısa dalga istasyonunun, asıl istasyonun tesisinin ardından Samsun'a nakledilmesi kararlaştırıldı. Trabzon Telsiz İstasyonunun montajı 1943 yılının Aralık ayında tamamlandı ve 1944 yılının Şubat ayından itibaren de faaliyete geçirildi. Bu sırada yeni kurulan telsiz istasyonları için telsiz tatbikatlarının icra edilmesi planlandı. Bu kapsamda yapılan Zonguldak Sahil Telsiz İstasyonu, Donanma Komutanlığı Karargah Telsizi, Donanma Komutanlığının seçeceği gemiler,

¹⁰¹⁰ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:145, Bn.:3, T.: Trhz.

¹⁰¹¹ LDGAM., Ktn.:1943-99, Gmn.:52, Bn.:1, T.: 31 Mart 1943.

Çanakkale Telsiz İstasyonu ve istasyonlar gemiler, Karadeniz Boğazı Telsiz İstasyonu, Midye ve Şile telsizleri, Kefken telsizi, Trabzon telsizi, Mersin telsizi ve Deniz Fen Okulu telsizinin dahil olduğu telsiz tatbikatı başarı ile sonuçlandı. İmroz, Bozcaada ve Seddülbahir'deki üç küçük telsiz, Boğaz ileri karakolunun istasyonu olarak çalışmaktaydı. Mersin'de bulunan orta dalga cihazın ileride İngiltere'den gelecek bir 250 vatlık telsizle değiştirilmesi gerekiyordu. Aynı şekilde İskenderun, Antalya ve İzmit'te de birer istasyon tesis edilecekti. Bu arada Üssü Bahri Komutanlığı karargahına bir portatif kısa dalga cihaz konuldu ve Gölcük ile yapılan haberleşme denemesi başarılı oldu. Diğer taraftan yeni mayın ihraç motorlarındaki telsizlerin de sahil istasyonu olarak kullanılıp kullanılmayacakları konusu incelenmeye başlandı. İlâveten telefon hatları da elden geçirilmekteydi. Deniz ve Deniz Mıntıka Komutanlıkları emrindeki sahil gözetleme ve işaret istasyonlarının neredeyse tamamı telefona kavuştu. Ayrıca 1944 yılı içerisinde Gölcük Derince arasına bir denizaltı telefon kablosunun döşenmesi planlandı.¹⁰¹²

Filolara bağlı gemilerin telsizleri belli periyotlarla elden geçirilerek eksikleri ve arızaları tespit edilirdi. Bu kapsamda İhtiyat Filoya bağlı gemilerden Mecidiye kruvazörünün Markoni ve G5, Hamidiye kruvazörünün G5, Berk ve Peyk torpido kruvazörlerinde bulunan Markoni ve G5 telsizleri mekanik olarak kontrol edilerek, dalga uzunluğu ve anten gücü bakımlarından teste tabi tutuldu.¹⁰¹³

Donanma Komutanlığı ve Marmara Üssü Bahri Komutanlığının bir savaş durumunda havadan gelebilecek saldırılara karşı kendi radar sistemlerine ilâveten Yeşilköy Bölge Radar Müdürlüğü ile irtibat halinde olması konusunda çalışma başlatıldı. Bu kapsamda Donanma Komutanlığı ile Marmara Üssü Bahri Komutanlıklarının Yeşilköy Bölge Radar Müdürlüğü ile telli telefon hattı bağlantısının sağlanması ve telsiz muhaberesinin yapılması konusunda 1945 yılı Haziran ayında ciddi mesafe kaydedildi. Hatta bu bağlantı şebekesine İzmit ve Gölcük bölgesinde ve çevresinde bulunan gemilerin de dahil edilmesi için girişimler oldu. Bu kapsamda kullanılacak olan dalga uzunlukları, kodlar ve mevki verme usullerinin tespit edilmesi için toplantılar yapılmaya başlandı.¹⁰¹⁴

¹⁰¹² LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 21 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:141, Bn.:1, 2, T.: 6 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-50, Gmn.:137, Bn.:1, T.: 22 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:172, Bn.:1, T.: 14 Teşrinisani 1944.

¹⁰¹³ LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:130, Bn.:1, T.:27 Teşrinievvel 1944.

¹⁰¹⁴ LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:129, Bn.:3, T.:21 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:129, Bn.:2, T.:16 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:129, Bn.:1, T.:23 Ağustos 1945.

Bu süreçte yapılan incelemelerde Arama Tarama Filosu gemilerindeki telsizlerin uzak ve yakın haberleşmede sorun yaşadığı görüldü. Uzak haberleşme için kısa ve uzun dalgalarda çalışan daha güçlü telsiz cihazlarının, yakın haberleşme için ise Aldis lambalı çok kısa dalgalı telsiz cihazlarının bu gemilerine konulması gerektiği tespit edildi. Bu problemin Mecidiye kruvazörüyle, Peyk ve Berk torpido kruvazörlerine İngiltere'den gelecek telsizlerin monte edilmesiyle, bu gemilerden çıkacak telsizlerin Arama Tarama Filosu gemilerine verilmesiyle çözülmesi kararlaştırıldı.¹⁰¹⁵

Aynı periyotta Türkiye ile Kıbrıs arasındaki iletişimin güçlendirilmesi için iki noktanın deniz kablosu ile birbirine bağlanması çalışmaları devam ediyordu. Mersin'den Kıbrıs'a çekilmesi planlı deniz kablosunun döküm faaliyetleri 1945 yılı Nisan ayında tamamlandı. Kablonun zarar görmemesi için de gemilerin demirlemesinin yasak olduğu noktalar belirlenerek Donanmaya ve sivil gemilere bildirildi.¹⁰¹⁶

1.4. Boğazlar, Körfezler Ve Kıyılarda Yapılan Çalışmalar

II.Dünya Savaşı süresince İstanbul ve Çanakkale Boğazları, körfez girişleri ve kıyılarda, güvenliğin sağlanması amacıyla birçok önlem alındı. Almanya'nın 1939 yılı Mart ayında Çekoslovakya'yı, İtalya'nın 1939 yılı Nisan ayında Arnavutluk'u işgal etmesi, İngiltere ile Fransa'yı Türkiye'ye yakınlaştırdı. Türkiye'de bu noktada kıyılarında yaşanabilecek bir tehlike durumuna göre çalışmalarını hızlandırdı. İngiltere ve Fransa'nın Türkiye'yi yanına çekmek üzere 13 Nisan 1939 tarihinde Türkiye ile başlattığı görüşmeler, 12 Mayıs 1939 tarihinde bir deklarasyon olarak imza altına alındı. Böylece taraflar, savaşın Akdeniz'e sıçraması durumunda karşılıklı yardım ve işbirliği konularında anlaşmış oldu.¹⁰¹⁷

Deklarasyon sonrası deklarasyonun mimarı İngiltere, Türkiye'nin kendi kıyıları ile ilgili alacağı tedbirleri öğrenmek için girişimlerde bulunarak, Genelkurmay Başkanlığı'na çeşitli sorular sordu.¹⁰¹⁸ Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın İngilizlerin sorularına verdiği cevaplar, Türkiye'nin kendi Boğazları ve kıyılarında

¹⁰¹⁵ LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:178, Bn.:2, T.: 6 Ağustos 1945.

¹⁰¹⁶ LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:184, Bn.:2, T.: 4 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:184, Bn.:1, T.: 23 Nisan 1945.

¹⁰¹⁷ Yavuz Özgüldür, "İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikasını Belirleyen İki Antlaşma ve Sonuçları: Türk-İngiliz-Fransız İttifak Antlaşması ve Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Ankara 1999, s.83, 84; İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları (1920-1945)*, C., I, TTK Basımevi, Ankara 2000, s.591.

¹⁰¹⁸ ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:33, Fhn.:1, T.:18 Haziran 1939; ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:34, Fhn.:1, 2, T.:18 Haziran 1939; ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:40, Fhn.:1, 2, 36, 4, 5, 6, 7, 8, 9, T.:20 Haziran 1939.

alacağı önlemlerle ilgili olarak bilgiler içerir. Sorulara verilen cevaplar şöyledir; Çanakkale ve İzmir'e deniz, hava ve karadan yapılacak saldırılarda esas amaç düşmanı karaya çıkarmamak, Marmaris'in Almanya, olmazsa İngiltere'den alınacak ağır bataryalarla savunulması, İngiltere ile bir ittifak kurulması durumunda İngiliz Deniz Kuvvetlerinin Çanakkale, İzmir ve Marmaris'i kullanabilecek olması sebebiyle bu sahillerin ortak bir şekilde tahkim edilmesi, Bulgarların Türkiye'ye saldıracağı en uygun anın Türkiye'nin Boğazlar ve Ege'de çalışmalarını yoğunlaştırdığı an olacağı ve buraların tahkimatının önceden tamamlanması gerektiği ile On İki Adanın Türk-İngiliz ortak çalışması neticesinde alınabilmesi için Türk Donanmasının takviyeye ihtiyacı olduğudur.¹⁰¹⁹ Fakat İngiltere, verilen bu cevaplardan tatmin olmayarak nakil cetvelleri, konuş-kuruluş değişiklikleri gibi daha ayrıntılı bilgiler ister. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı verilen bilgilerin yeterli olduğunu, daha fazla ayrıntıya girilemeyeceğini bildirir.¹⁰²⁰ Fakat ilerleyen süreçte, İngiltere ve Fransa ile Türkiye'nin gittikçe daha fazla yakınlaştığı görülür. Hatta 12 kişilik İngiliz ve Fransız askeri heyetinin 27-30 Ocak 1940 tarihleri arasında İstanbul, Edirne, Şarköy, Gelibolu, Eceabat, Çorlu, Bandırma ve Erdek'te bulunan askeri üslerle limanları gezmesi için Genelkurmay Başkanlığı tarafından izin verilir.¹⁰²¹

Bu görüşmeler gerçekleşirken Türkiye bir taraftan kendi kıyılarındaki çalışmalarına devam ediyordu. Bu çalışmalar arasında, limanlarda bulunan iskelelerin modernize edilmesi de vardı. Çanakkale'de yenilenmekte olan Nara ve Umurbey iskelelerine daha büyük gemilerin yanaşması için iskele önü derinliğinin artırılması maksadıyla, tarak işlemi¹⁰²² uygulanarak zeminin kazılması gerekmekteydi. Bu iş için Eti Bank'a ait Tarak ve Çamur dubalarının kiralanması çalışmaları başlatıldı.¹⁰²³ Ayrıca yine Çanakkale Nara limanı yakınlarında bulunan Üsküdar vapuru batığı, Donanmanın bölgede manevra yapmasında ve demirlemesinde engel teşkil etmekteydi. Yapılan

¹⁰¹⁹ ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:26, Fhn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, T.:24 Haziran 1939; ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:26, Fhn.:21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, T.:24 Haziran 1939.

¹⁰²⁰ ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:13, Fhn.:1, T.:1 Temmuz 1939; ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:19, Fhn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, T.:29 Haziran 1943.

¹⁰²¹ LDGAM., Ktn.:1940-148, Gmn.:1, Bn.:1, T.:25 Kanunisanı 1940; LDGAM., Ktn.:1940-148, Gmn.:1, Bn.:1-1, T.:27 Kanunisanı 1940. Bununla birlikte, savaşın başlaması ve gelişmesiyle Türkiye İngiltere yakınlaşması artınca, Türkiye'nin İngiltere'den aldığı silah ve teçhizatla birlikte uzman personel desteğinin de gerçekleşmesi, Türk Donanması hakkında İngilizlerin bilgi seviyesini artırdı. Bu konuyla ilgili olarak örnek belgeler için bkz., ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:76, Fhn.:1, T.:17 Mayıs 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:72, Fhn.:1, 2, T.:28 Mayıs 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:71, 72, Fhn.:1, T.:1 Haziran 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:70, Fhn.:9, 10, T.:21 Haziran 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, Dosn.:70, Fhn.:1, T.:30 Haziran 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:69, Fhn.:4, 5, T.:24 Ağustos 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:69, Fhn.:2, 3, T.:14 Teşrinievvel 1943; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:69, Fhn.:1, T.:28 Teşrinievvel 1943.

¹⁰²² Tarak İşlemi: Kum, çakıl, çamur ile zamanla dolmuş olan liman içlerini ya da yanaşılmaz derecede sığlaşmış, nehir ve dere ağızlarını temizleme ve derinleştirme faaliyetidir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.467.

¹⁰²³ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:92, Bn.:1, T.:8 Ağustos 1939.

incelemede üzerinde 6 kulaç su bulunan batığın şimdilik çıkarılmamasına, üzerine batık gemi şamandırası konulmasına karar verildi.¹⁰²⁴ 1940 yılı Aralık ayında Çanakkale'deki iskelelerin çalışması sürüyordu. Teke, Morto ve Kilitbahir iskeleleri ile iskele önlerinin tarak işlemleri bitmemişti.¹⁰²⁵

Çanakkale Boğazı girişinde yabancı devletlere ait denizaltıların habersizce girişlerini ve varlıklarını tespit etmek üzere, denizaltı dinlemesi yapabilen motorlar görevlendirildi. Bu dinleme faaliyeti 2 açık deniz ve 2 liman motoruyla yürütülecekti. Ayrıca Boğaz çevresi, uçaklar tarafından da gözetlenmekteydi. Fakat liman motorlarının denizaltı dinleme faaliyetinde tekne yapısı itibarıyla yetersiz kaldığı görülerek, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından, denize dayanıklılık bakımından daha güçlü olan avcı botların bu göreve verilmesi talep edildi.¹⁰²⁶

Bir taraftan da savaş sırasında Çanakkale çevresinde oluşturulması planlanan işaret istasyonlarının hazırlıkları sürüyordu. Oluşturulması planlı işaret istasyonları Gelibolu, Beşiğe, Kara Burun, Kumkale, Kepez ve Nara'da kurulacaktı.¹⁰²⁷ 1940 yılı Eylül ayında Kumkale, Kepez ve Nara'daki işaret istasyonları faal hale getirildi. İlaveten İmroz ve Bozcaada'da oluşturulmaya çalışılan işaret istasyonlarının inşaat çalışmaları devam etmekteydi.¹⁰²⁸

İstanbul Boğazı ve Zonguldak kömür havzasının bir savaş durumunda havadan korunmasını temin için, İzmir Tayyare Tugayına bağlı V.Müstakil Deniz Taburunun, İznik Gölü'ne nakledilmesi ve buradan Zonguldak ile İğneada arasındaki sahayı koruması kararlaştırıldı. Bu taburun İstanbul, Trakya sahilleri ve kömür havzasını korumak üzere, İstanbul'daki Büyükdere Tayyare Bölüğüyle birlikte hareket edeceği, malzeme ve teknik destek alabileceği ifade edildi. V.Müstakil Deniz Taburu uçaklarının, gerektiğinde Karadeniz Ereğlisi, Terkos Gölü, Küçükçekmece, İzmit, Gölcük ve Sapanca göllerine inebilmeleri imkanlarının araştırılarak gerekli önlemlerin alınması bildirildi. Ayrıca Şile, Gemlik, İzmit ve Çatalca çevresi dahilindeki meydanların da süratle keşif ve uçuşa hazırlanması için çalışma başlatılması istendi.¹⁰²⁹

İznik'e 1940 yılı Temmuz ayında taşınma faaliyetleri tamamlanan V.Müstakil Deniz Taburunun, geçici olarak Büyükdere'ye alınması planlandı. Bu uçaklar İstanbul

¹⁰²⁴ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:186, Bn.:1, T.:27 Eylül 1939.

¹⁰²⁵ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:29, T.:11 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:30, T.:12 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:31, T.:13 Kanunievvel 1940.

¹⁰²⁶ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:104, Bn.:1, T.:4 Haziran 1940.

¹⁰²⁷ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:159, Bn.:3, T.:17 Haziran 1940.

¹⁰²⁸ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:104, Bn.:2, 2-1, T.:7 Eylül 1940.

¹⁰²⁹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:159, Bn.:3, T.:11 Temmuz 1940.

Boğazının denizaltı emniyeti ile yakın keşif ihtiyacını karşılayacaktı. Uçaklar, Büyükdere koyu ve civar yerlerde dağıtılmış olarak bulunacak ve her gün Doğuda Anadolu Fenerinden 10 mil, Batıda Rumeli Fenerinden 10 mil, Kuzeyde Anadolu ve Rumeli Fenerlerinden 15 mil olan sahayı tarayacaktı. Uçuşlar sabah ve akşam yapılacaktı. Uçuşlarda yabancı denizaltılar, yabancı savaş gemileri, her türlü ticaret ve diğer tür gemiler ile Boğaz girişi ve içinde mayın tespit edilmeye çalışılacaktı. Hazırlanan rapor her gün İstanbul Komutanlığı aracılığıyla Genelkurmay Başkanlığı'na gönderilecekti. Ayrıca İstanbul Komutanlığı emrinde her an harekete hazır bir uçak bekletilecekti.¹⁰³⁰

İstanbul Boğazı girişinde ilave bir haber alma yöntemi düşünüldü. Boğaz girişinde 15 mil açıktaki bulunan fenerin, geçici olarak tamir edileceği bahanesiyle, yerine eskiden kullanılmakta olan “duba feneri” konulması kararlaştırıldı. Duba fenerinin fener görevi yanında, gizli bir şekilde Boğaz girişinde ileri bir gözetleme noktası olması kararlaştırıldı. Bu maksatla dubaya, İzmit Deniz Komutanlığından 2 adet denizaltı dinleme cihazı ile cihazı kullanabilen personel ve İstanbul Komutanlığı ile iletişim sağlamak için küçük bir telsiz verilmesi planlandı. Ayrıca 10 tüfek, 1500 tüfek mermisi, 1 ağır makineli tüfek, 6000 ağır makineli tüfek mermisi, 1 sıhhiye çantası, 1 dürbün, 1 simafor, 1 harp gemileri kataloğu ve 1 uçak tanıma kataloğu verilecekti. Dubada iki ekip halinde 10 günde bir değiştirilmek üzere sürekli nöbet tutulacaktı. Dubada görevlendirilmek üzere Ulaştırma Bakanlığı da 4 kaptan ve 2 teknisyen görevlendirecekti. Bu kişilerin temini İstanbul Deniz Komutanlığınca sağlanacaktı. Dubanın Boğaz girişindeki yerine konulması ise İstanbul Liman İşletmesi Umum Müdürlüğüne yapılacaktı.¹⁰³¹

İstanbul'da kurulan dubadaki telsiz istasyonunun bir benzerinin Mersin'de oluşturulması kararlaştırıldı. Ancak bu istasyon İstanbul'dakinden farklı olarak, benzer telsiz cihazı ve personel kadrosuyla, karada kurulacaktı. Bu istasyonun Mersin Gümrük Muhafaza Mıntika Deniz Komutanlığı bünyesinde oluşturulması planlandı. Telsiz istasyonunun görevleri arasında; Doğu Akdeniz'de faaliyette bulunacak Türk savaş ve ticaret gemileriyle teması temin etmek, acil durumlarda gemileri bilgilendirmek, denizde yaşanacak tehlike ve kaza bilgilerini almaktı.¹⁰³²

¹⁰³⁰ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:159, Bn.:1, T.:3 Temmuz 1940.

¹⁰³¹ LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:3, Bn.:4, T.:16 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:3, Bn.:1, 2, T.:18 Temmuz 1940.

¹⁰³² LDGAM., Ktn.:1940-8, Gmn.:122, Bn.:1, 2, T.:31 Temmuz 1940.

Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile İzmir’de oluşturulması planlanan ihbar istasyonlarının kurulacağı yerlerin tespit çalışmaları, İngiliz heyet nezaretinde devam ediyordu. Heyete Genelkurmay Başkanlığı VI. Şubeden Kur.Bnb. Tevfik Sargut eşlik etmekteydi.¹⁰³³

Donanmaya ait küçük deniz vasıtalarının acil bir durumda denize dökülen ırmak ve derelerden içeriye girerek saklanmaları düşünüldü. Bu kapsamda bazı derelerde incelemeler yapıldı ve Ağva, Şile ve Riva derelerinin ağız kısımlarının alüvyonlarla dolduğu tespit edildi. Bu dere ağızlarının taranarak küçük deniz vasıtalarının girebilecekleri hale getirilmeleri planlanarak gerekli çalışma başlatıldı.¹⁰³⁴ Ancak tarama çalışmalarını yapacak Tarak ve Çamur dubaları, 1940 yılı Ekim ayı itibariyle Çanakkale’de çalışmalarına devam etmekteydi. Bu çalışmanın ardından Bandırma mendireği çevresinin taranması ve sonrasında da İstanbul Boğazı Hünkar İskelesi önünün taranması faaliyetleri yapılacaktı.¹⁰³⁵

Donanmanın yürüttüğü en önemli projelerden biri de Paşalimanı adasında mania hattı oluşturulma çalışmaları oldu. Bu adanın Türkiye’nin savaşa girmesi durumunda savaş gemilerinin sığınacağı bir üs durumuna getirilmesi planlandı. Bir savaş durumunda gemilerin adadaki limanı bir üs olarak kullanacakları düşünülerek, limanın kuzey ve batı girişlerinin torpido şıpka ağları ile kapılması gerektiği değerlendirildi. Bu iş için eldeki mania ağlarının yetersiz olması nedeniyle, ağ döşemenin yanında, liman içerisinde ağ görevi yapmak üzere eski gemilerin batırılması kararlaştırıldı. Bu maksatla mania ağları ile kapatılacak alanın incelenmesiyle birlikte, iskandille derinlik ölçüm çalışmaları başlatıldı.¹⁰³⁶ Bu çalışmalar sonrasında hazırlanan teklif kapsamında yapılan incelemede; limandaki burundan buruna mesafenin 1068 metre olduğu, bu hattın 1000 metrelik kısmının mania ağları ile kapatılabileceği, Kukumar burnunda 46 ve Şıpka burnunda 22 metrelik kısmın kazıkların çakılması ve aralarına tellerin dolanması suretiyle kapatılmasının uygun olacağı ve manianın uç kısımlarının eski gemileri batırarak kapatılmasının mümkün olmadığı sonucuna ulaşıldı. Bunun üzerine yeni bir mania ağı dizaynı yapıldı. Bu dizaynda Taşoz, Basra, Samsun torpidobotlarının batırılmasıyla 55,5’er metre, Zuhaf korvetinin batırılmasıyla 58,3 metre, Reşitpaşa vapurunun batırılmasıyla 113 metre ve Giresun vapurunun batırılmasıyla 107 metrelik

¹⁰³³ LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:4, Bn.:1, T.:30 Eylül 1940; LDGAM., Ktn.:1940-2, Gmn.:4, Bn.:2, T.:1 Teşrinievvel 1940.

¹⁰³⁴ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:26, Bn.:7, T.:11 Teşrinievvel 1940.

¹⁰³⁵ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:26, Bn.:6, T.:18 Teşrinievvel 1940.

¹⁰³⁶ Mania hattının çekileceği noktada yapılan iskandil ölçümünde elde edilen derinlikleri gösteren çizelge için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:18, 19, 20, 21, T.:27 Teşrinievvel 1940.

kısmın kapatılmasıyla mania hattının tamamlanabileceği değerlendirildi. Ancak yine de mania hattında Zuhaf korvetiyle Reşitpaşa vapuru arasında kalan 110 metrelik bir alan kapatılamıyordu. Burası için eski gemilerden Trabzon vapuru düşünüldü. Trabzon vapurunun batırılmasıyla 84,5 metrelik alan kapatılacak, kalan 25,5 metrelik alana da mania ağları çekilmesi teklif edildi.¹⁰³⁷ Bu plan ile Paşalimanı maniasının Kuzey hattının 900 metre ve Batı hattının 500 metre olması ile toplam 1400 metrelik mania ağı çekilmesinin gerektiği tespiti yapıldı.¹⁰³⁸

Genelkurmay Başkanlığı Paşalimanı maniasının yapılmasına çok önem veriyordu. Gerekli mania ağının, Gölcük'teki havuzun etrafına dökülen ikinci hattın kaldırılıp Paşalimanı'na getirilmesiyle karşılanması düşünüldü.¹⁰³⁹ Ayrıca 1941 Mayıs ayında İstanbul Boğazı'nda devam eden mania ağ çalışmaları nedeniyle, Paşalimanı maniası için ayrılacak personel ve mania işlerinde çalışacak gemi bulunamıyordu. Bu sırada Reşitpaşa ve Giresun vapurlarının batırılarak bir mendirek oluşturulması kararlaştırıldı. İlaveten İngiliz ve Almanların torpido ve yakın mesafeye düşecek bombaların tesirlerini engellemek için savaş gemilerinin bordalarına ticaret gemilerini bağlayarak limanda veya demir yerlerinde durmaları yönteminin de değerlendirilmesi istendi.¹⁰⁴⁰ Bu değerlendirmeler yapılırken Donanma Komutanlığı, daha önce teklif edilen projelerde yer alan, Yavuz kruvazörünün demirleme yönüne göre, mania hatlarının sayısı ve yönlerinden hangisinin uygulanılmasının istendiğinin, Milli Savunma Bakanlığı tarafından bildirilmesini talep etti.¹⁰⁴¹ Fakat Milli Savunma Bakanlığı eldeki mania ağ malzemesinin az olması, mania ağ malzemesi için tamamen dışarıya bağımlı olunması, bir çok yerde mania ağ hatlarının oluşturulmuş olması ve mania ağlarının kısa süreler içinde yıprandığı için yenilenmesi ihtiyaçları nedenleriyle, Paşalimanı mania ağ hattının kurulması için emir vermedi. Esasında bu proje Genelkurmay Başkanlığı'nın 1939 yılı Eylül ayında hazırladığı, Gölcük haricinde Donanma için Erdek Çınar limanının ana üs olması ve gerektiğinde başta Yavuz kruvazörü olmak üzere bir kısım gemilerin Paşalimanı'nı ikinci bir üs olarak kullanması planına dayanıyordu.¹⁰⁴² Bu iki limanın mania ağları ile çevrilmesi planlanmıştı. Ancak

¹⁰³⁷ Yapılan teklife, Paşabahçe sahilinde baştan kara vaziyette duran Türkiye vapuru ile Devlet Deniz Yollarına ait Kocaeli vapuru da gerekmesi durumunda kullanılabilir düşüncesiyle eklendi. Listenin ekinde bahsi geçen gemilerin boyları, enleri ve umkları verildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:15, 16, T.:27 Teşrinievvel 1940.

¹⁰³⁸ LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:17, 17-1, 17-2, 17-3, 17-4, 17-5, 17-6, T.:27 Teşrinievvel 1940. Paşalimanı mania hattı için hazırlanan mania hatlarının geçeceği yerleri gösteren liman krokisi ve mania ağlarının teknik çizimleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:22, 23, 24, 25, 26, T.:27 Teşrinievvel 1940.

¹⁰³⁹ LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:8, T.:30 Nisan 1941.

¹⁰⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:14, T.:10 Mayıs 1941.

¹⁰⁴¹ LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:11, 12, T.:9 Temmuz 1941.

¹⁰⁴² LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:4, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:4 Mayıs 1942.

önce Erdek Çınar limandaki mania ağları sökülerek Gölcük'teki mania ağlarının yapımına gönderildi, ardından Paşalimanı mania ağ hattı oluşturulması çalışması uygulanamadı.

İzmit Körfezi'nin güvenliği de Donanma için büyük önem taşımaktaydı. Çünkü savaş gemilerinin bulunduğu en önemli üs olan Gölcük, bu Körfezin içindeydi. Bir savaş durumunda yabancı ülke denizaltılarının Körfez içerisine girerek gemileri batırması tehlikesi en önemli tehdit olarak değerlendiriliyordu. Bu tehlikeyi önlemek amacıyla Körfez girişine iki sıra şeklinde denizaltılara karşı mania ağları konulması planlandı. Bu iş için İngiltere'den malzeme ve uzman personel getirilerek çalışmalara başlandı. Ancak işin uzun süreceği düşünülerek ilave tedbir olarak gemilerin mümkün olduğunca Körfez içinde dağılık olarak bulunması, uçaklardan atılacak torpidolara karşı gemilerin bir tarafının karaya diğer tarafının ise iki hat mania ağıyla kapatılması ve olağan üstü durumlarda gemilerin sığ alanlarda bulundurulması gibi önlemlerin uygulamaya sokulması istendi.¹⁰⁴³

Mania ağları ile Gölcük'te tedbir alınması istenen yerlere yetecek kadar ağ malzemesi mevcut değildi. Hatta bu ağların 2 sıra halinde dökülmesi durumunda sadece 1300 metrelik bir alan kapatılabiliyordu. Bu ağ ile Gölcük burnundan havuzun bulunduğu yere kadar olan kısım korunabiliyordu. Bu küçük alana tüm gemilerin toplanması ise bir hava hücumunda Donanmanın tamamen yok olmasına neden olabilirdi. Bu sebeple, gemilerin buldukları yerde, parça parça ağ içine alınması kararı verildi. Havuz olduğu yerde, denizaltılarla Erkin denizaltı ana gemisi imla iskelesinin bulunduğu mevkide, Yavuz kruvazörü Gölcük-Kazıklı arasındaki sahilde, Filotilla ile Mecidiye kruvazörü bir arada mania ağları ile çevrilecekti.¹⁰⁴⁴ Hamidiye kruvazörü, gambotlar, Peyk ve Berk torpido kruvazörleri ise sabit duran Turgutreis zırhlısının iç tarafında veya Körfez içinde dağılık olarak bulunacaktı.¹⁰⁴⁵ Bu maksatla ağ malzemelerinin en kısa sürede temin edilmesi ile Ülkü kömür gemisi, Turgutalp maçunası, Seyyar algarına, Kaya römorkörü gibi bu işte çalışabilecek gemilerin İzmit'te görevlendirilmesi istendi.¹⁰⁴⁶ Gölcük bölgesinde yapılacak ağlar için süratle çalışmalara

¹⁰⁴³ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:26, T.:26 Teşrinisani 1940.

¹⁰⁴⁴ Bu iş için hazırlanmış mania ağlarını gösteren kroki için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:37, T.:26 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:40, 41, 42, T.:28 Teşrinisani 1940.

¹⁰⁴⁵ Gemilerin Körfez içerisindeki düşünülen dağılıma noktaları şöyleydi; İhtiyat Filo: Derince-Tütünçiftlik, Seymen-İzmit veya Yarımcı mıntıklarına, Arama Tarama Filotillası: Gölcük veya Yarımcı mıntikasına gidecekti. Gemilerin bu mıntıklarda asgari olarak 1500 metre aralıklarla bulunmaları gerekmekteydi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:44, 45, T.:16 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:35, T.:26 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:25, T.:27 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:24, T.:28 Teşrinisani 1940.

başlanması ve gerekli malzeme nakillerinin tamamlanması direktifi Milli Savunma Bakanlığı tarafından verildi.¹⁰⁴⁷

Bu mania hatları için, plan üzerinde küçük değişiklikler yapılabileceği ihtimali de düşünüldüğünde, 1900 ile 2600 metre arasında mania ağının kullanılacağı anlaşıldı.¹⁰⁴⁸ Yapılan incelemede ambarlarda 2738 metre mania ağı oluşturabilecek malzeme olduğu görüldü. Bu durumda mania ağlarının, önceden Erdek Çınar limanına Yavuz kruvazörü için konulmuş olan torpido şıpkası ağlarının sökülmesiyle karşılanması kararlaştırıldı.¹⁰⁴⁹ Ağların gelmesi sonrası, ağların ana şamandıralarının atılmasından önce bütün şıpkanın küçük şamandıralarla markalanıp şeklinin görülmesi ve ardından yapılacak değerlendirme neticesinde ana şamandıraların atılması direktifi verildi.¹⁰⁵⁰

Erdek'ten getirilecek mania malzemelerinin bir an evvel Gölcük'e nakledilmesi için Deniz Müsteşarlığı müsait vasıtaların Erdek'e gönderilmesi ve römorkör kiralanması gibi yöntemlerin bir an önce uygulanması emrini verdi.¹⁰⁵¹ Ardından Kaya römorkörü ve Ülkü kömür gemisi bahsi geçen mania malzemelerini Gölcük'e taşıdı. Malzemelerin Gölcük'e ulaşması sonrasında, mania ağlarının ilk hattı 23 Şubat 1941 tarihinde tamamlandı ve içerisine Yavuz kruvazörü girebilecek hale getirildi. İkinci hattın dökülmesi de 15 Mart 1941 tarihinde bitirildi. Bu sırada Yavuz kruvazörü için planlanan ikinci hat mania ağının planında küçük bir değişiklik yapılması gerektiği düşünüldü. Plan üzerinde yapılan incelemede, iki hattın arasının 50 metre olduğu ve bunun 30 metre olması gerektiği bildirildi.¹⁰⁵² Ancak Harp Silah ve Vasıtaları Komutanı Tuğamiral Hüsnü Gökdenizer, Gölcük'teki hatların mania şamandırası yerine bidon şamandıralardan yapıldığını belirterek, bu şamandıraların daha zayıf olması nedeniyle mesafenin 50 metre bırakıldığını açıkladı. İlaveten hatlar arasının 30 metreye indirilmesinde ısrarcı olunursa, çok iyi şekilde tesis edilen şıpkanın zarar görebileceğini, 5 adet 40 metrelik gergi teliyle şamandıraların çektirilmesi suretiyle mania hat aralığının 40 metreye düşürülebileceğini ifade etti.¹⁰⁵³ Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı en kısa sürede mania hatları arasındaki mesafenin 40 metreye, bundan sonraki adımda da 30

¹⁰⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:27, 28, T.:4 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:32, 33, T.:19 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁴⁸ Yavuz kruvazörü torpido şıpkası için 700 metre, Havuz torpido şıpkası için 1200 metre ve denizaltılar ile Erkin denizaltı ana gemisi için 700 metre ağ gitmesi planlandı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:21, T.:24 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:47, 52, 53, 54, T.:11 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:47, T.:11 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:48, T.:14 Teşrinisani 1940.

¹⁰⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:40, T.:16 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:58, T.:24 Kanunievvel 1940..

¹⁰⁵¹ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:34, T.:31 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁵² LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:16, T.:11 Mart 1941.

¹⁰⁵³ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:55, 56, T.:1 Nisan 1941.

metreye indirilmesi için gerekli çalışmanın yapılması emrini verdi.¹⁰⁵⁴ Ayrıca bu maniaların şamandıraları arasından geçilmemesi ve şamandıraların en az 120 metre uzağında demirlenmesi gerektiği bildirildi. Bu arada Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ta Yavuz kruvazörü mania ağları hakkında yaptığı değerlendirme neticesinde, Kazıklı önündeki ağların bulunduğu noktaya bir parça daha ağ atılması direktifini verdi. Bu ağın Yavuz kruvazörünün giriş ve çıkışında kaldırılabilir şekilde olması planlandı. Bu sırada havuz, denizaltı iskelesi ve Derince önüne de torpido şıpkaları konulması için çalışmalar devam etmekteydi.¹⁰⁵⁵

Denizaltı iskelesi önünü için yapılacak mania ağları planında yapılan inceleme neticesinde, gemilerin demirleme ve manevra alanlarının kısıtlandığı görülerek, planda tadilat yapılması gerektiği anlaşıldı ve yeni planın hazırlanması için çalışma başlatıldı.¹⁰⁵⁶ Yeni mania hatları ve geçitlerin belirlenebilmesi için denizaltı iskelesinin önünde bir deneme yapıldı. Şıpka hatlarını tanzir etmek üzere Mania Ağları Komutanlığınca atılan şamandıralarla, Erkin denizaltı ana gemisi arasındaki sahada, en uzun boylu denizaltılardan Saldıray denizaltısı ile yapılan manevradan sonra elde edilen neticeye göre, yeni şıpka hatları ve geçitler belirlendi. Buna göre hazırlanan kroki onaylanmak üzere Milli Savunma Bakanlığına gönderildi.¹⁰⁵⁷ Daha sonra, diğer yerlerde kurulacak mania hatları düşünülerek, planlanan iki sıra mania hattının bir hata indirilmesi teklifi yapıldı.¹⁰⁵⁸

Bir taraftan da İzmit Körfezi'nin yabancı ve şüpheli denizaltılara karşı emniyetini temin etmek amacıyla mania ağlarının atılması faaliyetleri devam ediyordu. Bunun yanında kılavuzluk, dinleme ve denizaltı avcılık faaliyetlerini yürütecek birimler oluşturuldu. Mania ağları; Dilburnu-Dil İskelesi hattı ile Tütünçiftlik-Kava Burnu hattı olmak üzere 2 hat şeklinde atıldı.¹⁰⁵⁹ Tütünçiftlik-Kava

¹⁰⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:57, T.:9 Nisan 1941.

¹⁰⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:146, Bn.:1, T.:23 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1940-141, Gmn.:4, Bn.:14, 5, T.:27 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:6, Bn.:3, T.:1 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:15, T.:7 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:6, Bn.:3, T.:10 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:6, Bn.:6, T.:15 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:39, T.:3 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:17, T.:14 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:20, T.:19 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:36, T.:14 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:50, T.:24 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:51, T.:29 Temmuz 1941. Yavuz kruvazörü, havuz, denizaltı iskelesi ve Derince önündeki mania hatlarının bağlandığı bidonların sayıları için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:36, Bn.:1, 2, T.:28 Mayıs 1942.

¹⁰⁵⁶ Hazırlanan yeni plan ve krokileri için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:2, Bn.:2, 3, T.:8 Nisan 1941.

¹⁰⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:2, Bn.:4, T.:22 Nisan 1941.

¹⁰⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:2, Bn.:6, T.:7 Haziran 1941

¹⁰⁵⁹ Bu mania hatların ömürleri, hatlarda kullanılan şamandıra, tel aksam, kelepçeler ve sephiye tahtalarının çürümesi nedeniyle 6 ay kadardı. 6 ayda bir mania hatları neredeyse tamamen yenilenmek durumundaydı. Ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:1, 2, 3, T.:14 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:4, T.:21 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:4, 5, T.:14 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:19, T.:14 Ağustos 1941.

Burnu hattının geçidi Değirmendere tarafında olup daima açık tutulacaktı. Dilburnu-Dil İskelesi hattının geçidi ise daima kapalı tutulup, her gün sabahları saat 10:00'da açılacak ve saat 11:00'de kapanacaktı. Geçidin açılıp kapanmasında Açıl motoru görevlendirildi. Körfeze girecek ve körfezden çıkacak gemiler, 18 Kasım 1940 sabahından itibaren (mavna ve küçük deniz vasıtaları hariç) geçitten bu saatler arasında girip çıkabileceklerdi. Bu saatler haricinde körfeze girmek ve çıkmak yasaklandı. Körfeze giriş çıkış için kılavuzluk hizmeti oluşturuldu. Kılavuzluk hizmeti için Darıca römorkörüyle Deniz Komutanlığından 17 numaralı motorbot tahsis edildi. Motorbotun daha sonra Engin römorkörü ile değiştirilmesi kararlaştırıldı. Engin römorkörünün görevi almasını müteakip, onu yedeği olarak da Haliç römorkörü belirlendi. Kılavuzlardan Darıca römorkörü Darıca'da, 17 numaralı motorbot Derince'de bulunacaktı. Körfeze girecek gemiler Darıca burnu ile Yelkenkaya feneri arasındaki sahada ve körfezden çıkacak gemiler de Derince'de toplanacaklar ve kılavuzlar tarafından geçitlere sevk edileceklerdi. Burada en önemli nokta, kılavuzların geçidin açık olduğu anlamına gelen "mahrut" adı verilen tabanı daire olup, yan kenarları bir noktada birleşen koni şeklindeki bayrakları işaret istasyon direklerinde görmeden, peşine gemileri takip hareket etmeyecek olmalarıydı. Aksi takdirde gemilerin mania ağlarına takılmaları ve ciddi zararlar görmeleri mümkündür.¹⁰⁶⁰

İzmit Körfezi'ndeki mani ağlarının muhafazası, idamesi, açılıp kapatılması, geçitlerin açılması ile kapanması ardından Kava işaret istasyonu ve Değirmendere işaret postasını haberdar etmekten, Mania Bölüğü sorumluydu. Bu işler için mania bölüğüne Haliç motoru verildi. Ayrıca Kava işaret istasyonuna acil olarak mahrut bayrakları ile pırıldak verilerek, istasyona telefon hattı çekilmesi kararlaştırıldı. Bu sırada mavna ve küçük deniz vasıtaları için her iki mania hattında da sürekli açık kalacak bir geçit bırakıldı ve geçitler işaretlendi.

Körfeze yaklaşan yabancı ve şüpheli denizaltıların dinlenmesi için 17 numaralı motorbot ile Hereke motoru görevlendirildi. Bu botlar değişmeli olarak Dilburnu-Dil İskelesi mania hattı dışında dinleme görevi yapacaklar ve denizaltı gürültüsü işitir işitmez, dinleme botu 3 kırmızı veri fişeği atacak, canavar düdüğü çalacak ve geceleri uzun fasılalı mors işareti verecekti. Bunu gören ve hat başına yakın bir yerde beklemekte olan hücumbot kuru sıkı 2 top atmakla beraber, ışıldağı ile uzun fasılalı işaretler verecekti. Aynı zamanda bu işaretleri gören ve duyan nöbetçi Kava ve Hersek

¹⁰⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:112, Bn.:1, T.:18 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:198, Bn.:1, T.:11 Mart 1941.

set bataryaları, kuru sıkı 3 top atacaktı. İşaret istasyonları ise bu işaretleri Donanma Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri Komutanlığı ve Deniz Komutanlığına iletecekti. Bu sırada Deniz Komutanlığı tarafından tahsis edilen ve değişmeli olarak nöbet tutan 2 hücumbottan biri, denizaltı görülen noktaya giderek su bombalarıyla denizaltıyı imha etmeye çalışacaktı. Hücumbotların müsait havalarda bağlanması için mania hattı başına yakın bir yere şamandıra atılacaktı.¹⁰⁶¹

İzmit Körfezi önünde bulunan Donanma gemileri, denizaltı ve uçak tespit ettiklerinde 2 kuru sıkı top atıp, canavar düdüğü¹⁰⁶² ve sirenle alarm verecekti. Sonra tehlikenin cinsini belirtmek için denizaltı ise 3 beyaz, uçak ise 3 kırmızı veri fişegi atacaktı. Hastane önü işaret postası ve Hamidiye kruvazörü, tehlike anında direklerine gerekli işaretleri çekecekti. Bu arada mania hatlarının çekilmesinden sonra denizaltıların ilk tatbikatının, 1940 yılı Aralık ayında, mania hatları arasında kalan bölgede yapılması planlandı. Bu noktada denizaltıların 2 mania hattı arasındaki hareket tarzları belirlendi. Buna göre denizaltılar; saat 12:00'den sonra su altında, saat 14:00'den sonra su üstünde kalmayacaktı Ayrıca ara bölgenin batı tarafında ise ne su üstünde ve ne de su altında bulunulacaktı. Bununla birlikte denizaltılar, Tütünçiftlik-Kava Burnu mania hattını kılavuzsuz olarak geçebileceklerdi.¹⁰⁶³

İzmit Körfezindeki mania hatlarında 28/29 Kasım 1941 gecesinde büyük bir hasar oluştu. En büyük hasar Dilburnu-Dil İskelesi mania hattında gerçekleşti. Tahminen 2,5 mil süratle akan akıntı ile Dilburnu-Dil İskelesi mania hattından kopan ağ parçaları ve şamandıralar, körfezin içine dağıldı. Yapılan aramalar sırasında, mania hattının diğer kısımları kaldırılarak Mania Ağı İşleri Komutanlığı arazisine getirildi. Bu sırada hatlara ait şamandıralar Hersek, Topçular, Çiftlikköy ve Baltacı Çiftliği sahillerinde bulunarak toplanmaya başladı. Bu sahillerden toplanan şamandıralardan 10 Şubat 1941 tarihinde Hersek'ten 61 adet, Topçular'dan 83 adet ve 13 Şubat 1941 tarihinde Hersek'ten 91 adet, Topçular'dan 33 adet şamandıra Darıca römorkörüne teslim edildi. İlaveten 15 Şubat 1941 tarihinde 27 adet daha şamandıra Topçular'dan Darıca römorkörüne teslim alındı. Daha sonra yapılan onarım faaliyetinde ve mania hattının yeniden çekilmesinde Robert Jhonson ve John Meade isimli İngiliz ağ

¹⁰⁶¹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:112, Bn.:2, T.:18 Teşrinisani 1940.

¹⁰⁶² Canavar Düdüğü (Boru) (Siren): Liman içi ve deniz trafiğinin yoğun olduğu mevkilerde, gemilerin sise girdiklerinde konumlarını diğer deniz araçlarına bildirmek amacı ile kullandıkları hava basıncı ya da sitimle çalışan borulardır (ses uyarı araçları). Bunların çalışma yöntemleri, "Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural-35"e göre, "Kısıntılı görüş sahasına giren seyir halindeki gemiler iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla bir uzun düdük (sis borusu) çalacaklardır. Burhanettin Seri, a.g.a., s.95.

¹⁰⁶³ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:146, Bn.:1, 1-1, 2, T.:25 Teşrinisani 1940.

ustabaşları da çalıştı.¹⁰⁶⁴ Sonuç olarak Dilburnu-Dil İskelesi mania hattı 1 Mart 1941 tarihinde yeniden tesis edildi. Hattın çekilmesinden sonra İngiliz ustabaşlar Türkiye’den ayrıldı. Daha az hasar gören Tütünçiftlik-Kava Burnu mania hattının açılışı ise 15 Mayıs 1941 tarihini buldu.¹⁰⁶⁵

İzmit Körfezindeki mania hatlarında uygulanan kurallar, zaman içerisinde değişiklikler gösterdi. 15 Nisan 1941 tarihinden itibaren Dilburnu-Dil İskelesi mania hattından geçişler, saat 12:00 ile 14:00 arasında yapılmaya başlandı. Bu zaman haricinde geçit kapalı tutulacaktı. Körfeze girecek gemiler saat 11:00’de Darıca’dan kabile halinde hareket edip, kılavuz eşliğinde geçidi geçecekti. Körfezden çıkacak gemiler ise saat 10:00’da Derince’den kabile halinde kılavuzla geçide götürülecekti. Bunun yanında Donanma gemileri ile görevli diğer gemiler, her saat kılavuz eşliğinde geçitlerden çıkış ve giriş yapabilecekti.¹⁰⁶⁶

Dilburnu-Dil İskelesi mania hattı ile Tütünçiftlik-Kava Burnu mania hattı, kuruldukları tarihten itibaren 1941 yılı sonu gelmesine rağmen ciddi bir bakıma alınmamıştı. Bu ağlarda kullanılan malzemelerin neredeyse 6 ayda bir deniz şartları nedeniyle çürüyüp yıprandıkları bilinmekteydi. Ağlar üzerinde yapılan incelemelerde de bu durum tespit edildi. Bu nedenle ağlara bakım yapmak maksadıyla, bu 2 ağ hattından önce Dilburnu-Dil İskelesi mania hattının tamamen kaldırılarak bakıma alınması ve bu sırada İzmit Körfezinin tek mania hattıyla kalması ile Dilburnu-Dil İskelesi mania hattının bakım sonrasında yerine çekilmesi ve Tütünçiftlik-Kava Burnu mania hattının bakım için kaldırılması hususları Milli Savunma Bakanlığına soruldu.¹⁰⁶⁷ Bu teklif Dilburnu-Dil İskelesi mania hattının mümkünse parça parça bakıma alınması, değilse tamamen kaldırılması ve bakım sonrası yerine çekilmesi, ardından aynı uygulamanın Tütünçiftlik-Kava Burnu mania hattı için de yapılması şeklinde kabul edildi.¹⁰⁶⁸

İzmit Körfezinde bulunan gemi batıkları da Donanma için sorundu. Bunlardan Konca iskelesi yakınlarında bulunan Galata yatı batığının çıkarılması için 1940 yılı Mayıs ayı içinde açılan ihaleyi alan şirket söküme başladı ise de yarıda bıraktı. Galata yatı batığı, Ana Mayın Gurup ve Depolama Komutanlığının mayın yükleme ve indirme

¹⁰⁶⁴ Robert Jhonson ve John Meade isimli İngiliz ağ ustabaşlarının Türkiye’de çalışma izin belgesi için bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:93, Dosn.:110, Sn.:10, Bn.:1, T.:30 Teşrinisani 1940.

¹⁰⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:121, Bn.:1, 2, T.:13 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:121, Bn.:3, T.:15 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:121, Bn.:4, T.:17 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:6, Bn.:1, T.:1 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:5, Bn.:140, T.:1 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:6, Bn.:7, T.:15 Mayıs 1941.

¹⁰⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:21, Bn.:1, T.:5 Nisan 1941.

¹⁰⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:7, 8, T.:7 Teşrinisani 1941.

¹⁰⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:9, T.:11 Teşrinisani 1941.

işlerinde kullanılan vasıtalar için yapılmakta olan çekek yeri inşaatına da engel olacak noktadaydı. Bu nedenle enkazın kaldırılması için girişimlerde bulunuldu.¹⁰⁶⁹

İzmit Körfezi 18 Kasım 1940 tarihinden itibaren, gizlice Körfeze girecek yabancı devlet denizaltılarına karşı mania ağları ile kapatılmıştı. Ancak İstanbul Boğazı, Türkiye'nin savaşta tarafsız olması nedeniyle 1941 yılı Şubat ayında denizaltı mania ağları ile kapatılmamıştı. Türkiye Hükümetinin, döşenecek mania ağlarının Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olabileceği kaygısı bulunmaktaydı.¹⁰⁷⁰ Bununla beraber hem İstanbul hem de Çanakkale Boğazlarına mania ağları döşenmesi için gerekli hazırlıklar yapılmaktaydı. Bu kapsamda ilk ve en önemli ihtiyaç olan şamandıraların temin edilmesi gerekmektedir. Bunun için Milli Savunma Bakanlığı, İstanbul bölgesinde bulunan tüm şamandıraların kaldırılarak askeri makamlara teslim edilmesi emrini verdi.¹⁰⁷¹ Bunun yanında İstanbul Boğazı için getirilen mania ağları malzemelerinin konulması ve ağ çalışmalarının yapılabilmesi maksadıyla, Anadolukavağı'nda bir mania pisti inşaatı 1940 yılından itibaren sürmekteydi. Bu inşaatta İngiliz uzmanlardan Mr.Davit Parker ve Mr.Keçil'de çalışmaktaydı. Yapılan çalışmalar neticesinde 1940 yılı Aralık ayında hem mania pisti tamamlandı hem de ilk planlamaya göre Boğaza konulması düşünülen ağır mania ağlarının 39 parçasından 34'ü bitirildi.¹⁰⁷² 1941 yılı Şubat ayında ise imalatları tamamlanan mania ağları dökülmeye hazır vaziyete getirildi ve Beykoz Kasrı arazisine konuldu.¹⁰⁷³ İlerleyen süreçte Anadolukavağı'ndaki mania pistinin geceleri de çalışılması gerekebileceği için aydınlatılması teklifi yapıldı. Bu aydınlatma işi için dizel motor jeneratör temin edilmesi düşünülse de bunun yerine, şehir elektrik şebekesinin kullanılması için girişimlerde bulunuldu.¹⁰⁷⁴ Bu tarihlerde elektrik şebekesi Beykoz'a kadar getirilmişti.

¹⁰⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:178, Bn.:1, T.:28 Kanunisanı 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:178, Bn.:2, T.:3 Şubat 1941.

¹⁰⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1941-34, Gmn.:130, Bn.:1, 2, T.:18 Şubat 1941.

¹⁰⁷¹ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:16, 17, T.:28 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:14, 15, T.:3 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:13, T.:4 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:9, T.:14 Mart 1941.

¹⁰⁷² LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:4, Bn.:22, T.:24 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁷³ LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:148, T.:14 Kanunisanı 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:149, T.:18 Kanunisanı 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:146, T.:10 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:83, Bn.:1, T.:11 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-61, Gmn.:36, Bn.:4, T.:11 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:83, Bn.:2, 3, T.:14 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-61, Gmn.:36, Bn.:1, 3, T.:14 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:83, Bn.:4, T.:18 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-19, Gmn.:36, Bn.:2, T.:18 Şubat 1941. Beykoz Kasrı arazisinde bulunan mania ağları istasyonunun gece aydınlatılması için yapılan çalışmalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:51, Bn.:1, T.:8 Temmuz 1941. Beykoz Kasrı arazisinin mania ağları için depo ve pist sahası yapılmak üzere istimlak edilmesi sonrası, arazinin yetersiz gelmesi üzerine Beykoz Kasrı ile yakınındaki dere arasındaki sahanın istimlak edilmesi ile ilgili kararname sureti için bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:93, Dosn.:17, Sn.:3, Bn.:1, T.:18 Kanunievvel 1940.

¹⁰⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1942-44, Gmn.:122, Bn.:1, T.:31 Kanunisanı 1942.

Elektrik şebekesinin Beykoz'dan Anadolukavağı'na kadar götürülmesi için 151.600 Türk Liralık bir keşif bedeli çıkarıldı.¹⁰⁷⁵

Bir yandan da İstanbul Boğazı'ndaki mania ağ çalışmaları sürmekteydi. Yapılan hesaplamalara göre ağır mania ağı için 8 ve serseri mayınlar için yapılacak emniyet ağı için 6 ve bunların birer de yedeği olmak üzere toplam 16 ana şamandıraya ihtiyaç duyuluyordu. Ana şamandıraların 120 metrede bir konulması ve bu alan için de 124 metrelik ağ hazırlanması kararlaştırıldı. Bu ağın sağ ve soldan kalan 2 metrelik kısımlarının yandaki ağ ile bağlantı yapılmak üzere düşünüldüğü belirtildi.¹⁰⁷⁶ Serseri mayınlar için yapılması kararlaştırılan emniyet ağının imalatı da devam etmekteydi. Bu ağın geçidi ağır mania ağına uygun bir şekilde planlanmıştı. Ağın döşemesinin tamamlanmasıyla akıntı, rüzgar ve dalga durumuna göre serseri mayınları yakalama derecesini anlamak üzere tecrübesinin yapılması istendi. Bu mania hattının dökümünün, ağır mania ağlarının dökülmesinden sonra başlamasına karar verildi.¹⁰⁷⁷

İngiliz Donanmasında "Barbetta" adıyla kullanılan ve 1941 yılı Mart ayında Türkiye'ye getirilerek "Ağ-1" adıyla Donanmaya katılan ağ gemisi, mania ağları işi için İstanbul Boğazı'nda görevlendirildi. Ağ-1 ağ gemisiyle birlikte Türkiye'ye gelen İngiliz ağ uzmanı Üsteğmen Peter Strachan'ın da, İstanbul'daki ağ işleri bitinceye kadar burada çalışması uygun görüldü. Kendisiyle ilgili resmi işlemler yapılarak göreve başlaması için Milli Savunma Bakanlığından izin alınması noktasında girişimler başlatıldı.¹⁰⁷⁸

Yapılan değerlendirmeler sonucunda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı bir durum oluşmayacağı sonucuna ulaşılarak, İstanbul Boğazına denizaltılar için konulacak Türk tipi ağır mania ağının Telli Tabya ile Macar Tabya arasına, İngiliz tipi ağır mania ağının Yenimahalle ile Macar Tabya arasına çekilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca serseri mayınlar için emniyet ağı ile hücumbotlar için "B Tipi" ya da "Sal Maniası"¹⁰⁷⁹ denilen mania hatlarının döşenmesi planlandı.¹⁰⁸⁰ Ancak sal maniası ile ilgili tereddütler vardı.

¹⁰⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:102, Bn.:3, T.:16 Nisan 1942.

¹⁰⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:4, Bn.:4, 5, T.:28 Mart 1940.

¹⁰⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:4, Bn.:40, T.:22 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:4, 5, T.:27 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:39, T.:4 Mart 1941.

¹⁰⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:5, Bn.:135, T.:21 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:5, Bn.:139, T.:24 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:5, Bn.:137, T.:26 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:134, T.: 3 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:125, T.:9 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:126, 127, 128, T.:11 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:117, T.:15 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:123, 124, T.:18 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:116, T.:24 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:115, T.:28 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:111, T.:12 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-170, Gmn.:5, Bn.:110, 114, T.:14 Mayıs 1941.

¹⁰⁷⁹ "B Tipi" ya da "Sal Maniası" hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., *Ağ ve Mania Müdafası Bilgileri Tarifnamesi*, s.75.

¹⁰⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:4, T.:15 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:6, T.: Trhz. İstanbul Boğazına döşenecek ağır mania ağları ile serseri mayınlar için dökülecek emniyet ağının yerlerini gösteren kroki için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:5, T.:4 Mart 1941.

Sal manialarının hücumbotları durdurmakta fazlaca başarılı olamadıkları yönünde bilgiler bulunmaktaydı. Bu konuda yapılan inceleme ve araştırmalarda ilk olarak olumsuz görüşler bildirildi.¹⁰⁸¹ Deniz Müsteşarlığı sal maniaları hakkında daha ayrıntılı bir değerlendirme yapılması için bir deneme yapılması direktifini verdi. Bu deneme için düşünülen avcıbotların kullanılması ise uygun görülmedi.¹⁰⁸² Bahsi geçen denemenin Derince’de 24 Nisan 1941 tarihinde saat 09:00’da yapılması kararlaştırıldı. Deneme için 17 numaralı motor gambotun maniaların birinden geçmek üzere, Hereke motorunun manianın diğerinden geçmek üzere, Engin römorkörünün maniadan geçen vasıtalarda meydana gelecek bir sıkıntı halinde vasıtaları yedeklemek üzere ve Sancaklı motorunun mania işlerinde kullanılmak üzere görevlendirilmesi Milli Savunma Bakanlığında talep edildi.¹⁰⁸³ Plana uygun olarak 24 Nisan günü öğlen vakti Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan ve Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen’in katılımıyla Derince’de yapılan denemede; ilk olarak 17 numaralı motor gambot, ikinci olarak Hereke motoru manialardan geçmeye çalıştı. Her iki denemede de ağırlar motorların pervanelerine sarıldı ve motorların makineleri kendiliğinden stop etti. Ancak bu ağırların fazlaca akıntılı Boğaz gibi yerlerde kullanılmasının zor olacağı görüşü kırılmadı.¹⁰⁸⁴

İstanbul Boğazı’ndaki mania ağırlarının tesisi ve kılavuzluk hizmetlerinde kullanılmak üzere, Devlet Denizyolları ile Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü sorumluluğunda olan Kudret römorkörü, 3 numaralı motor, 689 ve 685 numaralı şatlar, Kartal römorkörü, Kuvvet maçunası ve Nihat layterinin İstanbul Deniz Komutanlığı emrine verilmesi gerektiği bildirildi. Ancak yapılan incelemede bu vasıtalarından bir kısmının arızalı, bir kısmının özel şahısta kirada, bir kısmının da bakımda olduğu anlaşıldı.¹⁰⁸⁵

Mania ağırlarının dökülmesinin planlandığı yerlerde, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak’ın onaylamasının ardından çalışmalar başladı.¹⁰⁸⁶ 1941 yılı Mayıs ayı içerisinde Ağ-1 ağ gemisi İngiliz tipi ağır mania ağırlarının dökümüyle, Geyve algarinası da serseri mayınlar için emniyet ağı dökümü ve Türk tipi mania ağırlarının

¹⁰⁸¹ Sal manialarının olumsuz yönlerini anlatan örnek bir rapor ve ekindeki çizimler için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, T.:21 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:20, 21, 22, 23, 24, 25, T.:3 Nisan 1941.

¹⁰⁸² LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:18, T.:11 Nisan 1941.

¹⁰⁸³ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:17, T.:18 Nisan 1941.

¹⁰⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:8, 9, 10, 11, 12, T.:13 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:1, Bn.:26, T.:21 Haziran 1941.

¹⁰⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:3, Bn.:2, T.:22 Şubat 1941.

¹⁰⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:8, T.:7 Mart 1941. İstanbul Boğazına dökülecek mania ağırlarının teknik çizimleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:9, 10, T.:10 Mart 1941.

bakımı işlerinde çalışıyordu.¹⁰⁸⁷Çalışmalar daha önceden hazırlanan; şamandıra sayıları, şamandıra mevkilerindeki derinlik, atılacak demir, dökülecek zincir, anele ve ağ ölçülerini gösteren planlar üzerinden ilerledi.¹⁰⁸⁸

Serseri mayınlar için emniyet ağı döküm çalışmaları, planlandığı Çalı burnu-Keçili limanı arasında 14 Mayıs 1941 tarihinde tamamlandı. Ağın geçit kısmı Keçili limanı ile Filburnu sahili arasında bırakıldı. En kısa sürede ağın, mayınları durdurup durduramayacağını denemesinin yapılması için plan hazırlandı.¹⁰⁸⁹ Serseri mayın maniası için sahilden itibaren 170'er metre aralıkla atılmış 6 şamandıraya, 175 metre uzunluğunda 6 ağ ve 6'ncı şamandıradan itibaren 88 metre aralıkla 7'nci bir şamandıra atılarak, bu kısma 90 metrelik ağ konuldu. Bu suretle 1108 metrelik sahaya 1140 metrelik ağ gerilerek hat tesis edildi. Şamandıralar arasındaki ağlarda hafif bir kavis vardı. Ağlara 10'ar metre aralıkla suyun üzerinde durmaları için bidonlar bağlandı. Bu durumda ağlar, üst tarafı su yüzeyinden 70 cm. kadar suyun içindeydi. Sadece ağların ana şamandıraya bağlı olan tarafları suyun üstündeydi. Tel ağların gözleri ise 70 cm. civarındaydı.¹⁰⁹⁰

Serseri mayın maniasının ilk denemesi 20 Mayıs 1941 tarihinde yapıldı. Denemenin yapıldığı saatte rüzgarın istikameti lodos, şiddeti 4, dalga kuvveti 3 ve akıntı hızı 3 mildi. Ağ gözlerinin 70. cm. olması nedeniyle, küçük mayınların gözlerden geçtiği görüldü. İngiliz mayınlarını temsilen ve bu mayınlara benzer özellikte hazırlanan 85 cm'lik modelle yapılan denemede, mayın ağın üzerinden geçti. İkinci denemede de mayın ağları aştı. Ayrıca 130 cm.'lik Bulgar tipi mayının modeli ağlara takılsa da dalgaların fazla olduğu bir günde ağı aşacağı değerlendirildi. 160 cm.'lik Rus mayın modelinin denemesinde ise mayın ağlara takıldı. Son olarak filadorlu mayın modeli ile yapılan denemede de mayının ağlara takıldığı görüldü. Denemeler sonunda yapılan değerlendirmede, ağın her türlü mayına karşı etkili olabilmesi için, mania ağının deniz seviyesinden 30 cm. yukarıya kaldırılması ve ağların 70 cm. civarındaki gözlerinin daraltılması gerektiği teklif edildi.¹⁰⁹¹ Bu teklif kabul edilerek en kısa sürede uygulamaya geçirilmesi için Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına emir verildi.¹⁰⁹²

¹⁰⁸⁷ Geyve algarinası "İbrahim Kalkavan Vapur İşletmesi"ne aitti. Mania ağ dökme işlerine elverişli bir gemi olduğu için bu algarınaya daha sonra Milli Savunma Bakanlığınca bedeli ödenerek el konuldu. Bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:17, Sn.:15, Bn.:1, 2, T.:10 Şubat 1943.

¹⁰⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:12, T.:10 Mart 1941.

¹⁰⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:28, T.:14 Mayıs 1941.

¹⁰⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:29, T.:26 Mayıs 1941.

¹⁰⁹¹ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:28, 34, 35, 36, 37, T.:26 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:30, T.:7 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:31, T.:14 Haziran 1941.

¹⁰⁹² Aynı emir, Ankara'da Milli Savunma Bakanlığında toplantı için bulunan Sn.Hr.Bnb. Kemal Bener'e de şifahi olarak verildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:32, T.:19 Haziran 1941. Daha sonra imal edilen yedek

Bu denemelerden 1 ay kadar sonra ince tellerden yapılan serseri mayın maniasının çabuk yıprandığı tespiti yapıldı. Bu sebeple ağların yedeklerinin imali için girişimde bulunuldu. 1941 yılı Haziran ayı ortasında 6 adet 175 metre ve 1 adet 90 metrelik ağ imali tamamlandı. Ortalama 3 ay dayanabilen serseri mayın maniasının yedekleri, eskileriyle değiştirilmek üzere 1941 yılı Haziran ayı sonunda istendi. Hemen ardından yeni ağların imali için gerekli olan 10 roda 3 burgatalık çelik tel halat, 1000 kilo 1,2-1,4 milimetrelik galvanizli yumuşak tel ve 20 adet 3 burgatalık galvanizli ransanın alımına çıkıldı.¹⁰⁹³

Tüm imkanlar zorlanarak İstanbul Boğazına dökülmesi planlı İngiliz tipi ağır denizaltı mania ağlarının dökülme çalışmaları, eldeki Türk tipi mania ağlarıyla, 1941 yılı Haziran ayının ilk haftasında tamamlandı.¹⁰⁹⁴ Bu ağların ilerleyen süreçte İngiliz tipi ağlar ile değiştirilmesi planlanmıştı. Hattın dökülmesinden sonra mania hattının dökümünde görevli İngiliz ağ uzmanı Binbaşı Cameron, Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen'e 5 Haziran tarihinde bir rapor yolladı. Raporunda; Boğazdaki akıntı ve poyraz rüzgarının şamandıralara olan etkisi nedeniyle, ana geçit kısmındaki kapı ile kapıları açıp kapayacak kapı gemilerinin ve bu gemilerin bağlanacağı şamandıraların iptal edilmesini teklif etti. Binbaşı Cameron, sadece 3 ve 4 numaralı şamandıra gurupları arasındaki geçidin kullanılması gerektiğini bildirdi.¹⁰⁹⁵ Aslında İstanbul Boğazına dökülecek denizaltı mania ağlarının esas planında, arası 600 kadem aralıklı demirlenmiş 2 gemi tarafından istenildiği anda 10 dakika gibi bir sürede açılıp kapatılabilen bir esas geçit yani "Main Gate" ve bu esas geçidin herhangi bir suretle kullanılamayacağı durumlarda devreye alınmak üzere ihtiyat geçidi yani "Emergency Gate" vardı. Yani Binbaşı Cameron, Boğazdaki akıntı ve rüzgar nedeniyle bu esas geçidin kullanılmasının mümkün olmadığını bildirmiş oldu. Bunun üzerine 600 kademlik esas geçidin iptal edilerek, 300 kademlik ihtiyat geçidinin kullanılması teklif edildi. Fakat bu durumda Yavuz kruvazörü ve emsali gemilerin bu geçitten geçmeleri mümkün olamıyordu. Bunun için de iptal edilecek esas geçidin 120 metre boyundaki 2

ağlarda üst yakadan itibaren 3 gözün 70 cm.'lik olan kısımlarının ortasından çelik tel geçirilerek bu genişlik yarıya indirildi. Böylece küçük mayınların buralardan geçmesi engellenmek istendi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:21, T.:18 Ağustos 1941.

¹⁰⁹³ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:23, T.:17 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:24, T.:24 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:25, T.:30 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:26, T.:8 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:27, T.:11 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:18, T.:2 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:7, Bn.:4, 5, T.:14 Ağustos 1941.

¹⁰⁹⁴ Ağların dökülme çalışmaları sürerken bazı kazalarda yaşandı. Örneğin dökümü tamamlanmış ağların bağlı olduğu kürevi şamandıraya Romanya vapuru çarparak hasar verdi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-34, Gmn.:157, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1941.

¹⁰⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:14, 15, T.:5 Haziran 1941.

adet Türk tipi mania ağı ile çekilmesi ve Yavuz kruvazörü ve emsali gemiler bu geçitten geçecekleri zaman, bunlardan birinin açılıp kapatılması ile sorunun çözüleceği yapılan teklife eklendi.¹⁰⁹⁶

Bu teklif Genelkurmay Başkanlığı tarafından 600 kademlik esas geçidin iptal edilmesi ve sadece Yavuz kruvazörü ve emsali gemilerin geçeceği zaman kullanılmak üzere 400 kadem genişliğe indirilmesi ve 300 kadem genişliğindeki ihtiyat geçidi olarak kullanılması planlı geçidin ise tüm gemilerin kullanımına açılması şeklinde kabul edilerek uygulanmaya başlandı.¹⁰⁹⁷ Yavuz kruvazörü ve emsali gemilerin geçeceği zaman kullanılması kararlaştırılan 400 kademlik esas geçidi açıp kapamada kullanılmak üzere, Tuna hububat dubalarından olup İstanbul Deniz Komutanlığınca kiralanan ve tadil ettirilen Armagnac dubası görevlendirildi.¹⁰⁹⁸ Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilen emir üzerine ağlarda gerekli tadilatların yapılmasına İngiliz ağ uzmanı Binbaşı Cameron başkanlığında girildi.¹⁰⁹⁹ Bu süreçte mania ağ işlerinde kullanılmak üzere Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünden 30 numaralı römorkör kiralandı ve ilaveten Geyve algarinası da İstanbul Boğazı'nda görevlendirildi.¹¹⁰⁰

Ancak Yavuz kruvazörü ve emsali gemilerin geçişi için ayrılan geçidin kullanılması sırasında akıntı nedeniyle güçlükler yaşanmaya başladı. Boğazda çalışan kılavuz kaptanların ve İngiliz ağ uzmanı Binbaşı Cameron'un yaptığı incelemeler neticesinde, bu geçidin kapatılması ve Anadolu Yakasındaki geçidin tadil edilerek tüm gemilerin geçişi için kullanılması teklifi yapıldı. Yapılan teklif 6 Ağustos 1941 tarihinde Genelkurmay Başkanlığınca kabul edilerek uygulamaya girdi. Bununla beraber bu geçidin yakınında ihtiyaç halinde emniyet için kullanılmak üzere bir geçidin açılabilir vaziyete getirilmesi istendi.¹¹⁰¹

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında kullanılan mania ağlarının imalatı, Derince'de bulunan Mania Ağı İşleri Komutanlığında devam etmekteydi. Ancak bu işler için ciddi miktarda demir ve kilite ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu ihtiyacın piyasadan temin edilmesine uğraşılırken deniz teşkillerine ait depo, ambar ve hurdalıklardan da mania işlerinde kullanılabilecek malzemeler bulunmaya çalışılıyordu. Hatta Çanakkale

¹⁰⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:13, T.:19 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:11, T.:21 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:10, T.:4 Temmuz 1941.

¹⁰⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:9, T.:9 Temmuz 1941.

¹⁰⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:8, T.:10 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:40, Bn.:7, T.:10 Temmuz 1941.

¹⁰⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:4, T.:16 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:12, T.:17 Temmuz 1941..

¹¹⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:2, Bn.:1, T.:1 Nisan 1942.

¹¹⁰¹ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:1, T.:6 Ağustos 1941.

Savaşı sırasında batan İngiliz zırhlısı Majestic ile Osmanlı zırhlısı Barbaros'a ait, seyyar algarına tarafından çıkarılan ve hurdalıkta duran zincirlerin de Derince'ye gönderilmesi için Milli Savunma Bakanlığına yazı yazıldı.¹¹⁰² İlaveten İstanbul Boğazı mania ağlarında iptal edilen 600 kademlik esas geçitten çıkan ağların da Çanakkale'ye gönderilmesi kararlaştırıldı.¹¹⁰³

Derince bu süreçte kritik bir öneme sahipti. Burada; Mania Ağı İşleri Komutanlığı ve yurt dışından gemilerle gelen askeri malzemelerin konulduğu transit ambarlar ile diğer birçok askeri malzeme tutuluyordu. Bu nedenle Derince'de bulunan iskeleye ilaveten, mania ağlarının bulunduğu alan önüne 72 metre uzunluğunda, 5 metre genişliğinde ve 5,20 metre derinliğinde, "geçici sınıfı"nda bir iskele yapılması planlandı. Ancak bu iskelenin bir savaş durumunda askeri bir hedef olacağı düşünüldüğünde söz konusu iskelenin, betonarme malzemenin "daimi iskele" sınıfında yapılması teklif edildi.¹¹⁰⁴ İlave olarak Mania Ağı İşleri Komutanlığı, askeri malzemelerin konulduğu transit ambarlar ve burada bulunan askeri malzemelerle ilgili olarak, geceleri de çalışma yapılması nedeniyle, Derince bölgesinin geceleri aydınlatılması maksadıyla bir dizel jeneratör alınması çalışması başlattı. Jeneratörün temini 1942 yılı Ocak ayını buldu.¹¹⁰⁵

Çanakkale Boğazı'ndaki mania ağlarının Nara'daki döküm çalışmaları tamamlandı. Buradaki kılavuzluk hizmetlerinde kullanılmak üzere Divrik römorkörü, Ümit römorkörü, Kudret römorkörü, Sayyat römorkörü, 3 ve 5 numaralı kılavuz motorları, Kartal römorkörü ve Değirmendere römorkörü kullanılmaktaydı. Ancak 1941 yılı Eylül ayı itibariyle bu römorkörlerden Divrik römorkörü Çardak'ta sahipleri tarafından tamir edilmekte, Ümit römorkörü bodoslamasından su aldığı için kullanılamamakta, 5 numaralı kılavuz motoru ile Kudret römorkörü de İstanbul'da tamirdeydi. Bu durumda Boğazda sadece Kartal ve Değirmendere römorkörleri faal haldeydi. Diğer römorkörlerin en kısa sürede görev yapabilecek duruma getirilmeleri

¹¹⁰² LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:89, Bn.:1, T.: 28 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:77, Bn.:1, T.:14 Nisan 1941. Benzer bir olay da Ereğli limanındaki batık gemilerden çıkartılan zincir, gemi demiri, ırgat ve rot gibi parçaların manialarda kullanılması için Ulaştırma Bakanlığına yazı yazılmasıyla yaşandı. Ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:30, Bn.:1, T.:20 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:57, Bn.:1, T.:29 Eylül 1942.

¹¹⁰³ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:4, Bn.:6, T.:15 Temmuz 1941.

¹¹⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1941-15, Gmn.:29, Bn.:1, 1-1, T.:22 Temmuz 1941.

¹¹⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1941-26, Gmn.:135, Bn.:2, T.:8 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-26, Gmn.:135, Bn.:1, T.:6 Kanunisani 1942.

için gerekli çalışmalara başlandı.¹¹⁰⁶ Bu sırada Çanakkale mania ağlarının incelenmesi için İngiliz ağ uzmanı Yzb. Jones'in Çanakkale'ye gönderilmesi kararlaştırıldı.¹¹⁰⁷

Çanakkale mania ağlarının 1942 yılı Ocak ayında bakım ve temizliğinin yapılması vakti geldi. Bu iş için gerekli bakım ve temizlik malzemelerinin Marmara Üssü Bahri Komutanlığı levazım depolarından karşılanması kararlaştırıldı.¹¹⁰⁸ Ayrıca mania şamandıralarının da bakımları yapılmalıydı. Bunun için mevcut şamandıraların yedek şamandıralarla değiştirilmesi için görüşmelere başlandı.¹¹⁰⁹ Bu kapsamda maniaların şamandıra ihtiyacının karşılanması yönünde girişimde bulunuldu. Bir taraftan şamandıralarla birlikte kullanılan bidonlar piyasadan satın alınmaya çalışılırken¹¹¹⁰, bir taraftan da Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğünden, T.C. tipi mayınların zarfları biçiminde sağlam şamandıralar yapılması talep edildi. Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğünden, şamandıra miktarının eldeki malzeme oranında yapılabilecek maksimum sayıda olması istendi.¹¹¹¹ Ancak Deniz Fabrikaları Fen Müdürlüğü hazırladığı raporda; T.C. tipi mayınların zarfları biçiminde şamandıra yapılmasının, eldeki malzeme, işçi sayısı ve yeterlilikleri düşünüldüğünde mümkün olmadığını bildirdi.¹¹¹² Bu süreçte mania ağlarında şamandıralarla ilgili bir de kaza yaşandı. 26 Aralık 1941 tarihinde ana ağ şamandıralarından biri kaza neticesinde yaralandı ve Gölcük'e gönderildi.¹¹¹³

Yapılan değerlendirmede Çanakkale mania ağlarındaki şamandıraların bakım için ve kısa süreli de olsa yerlerinden alınamayacağı sonucuna ulaşıldı. Sadece yeni şamandıra temin edilmesi durumunda bakımı yapılacak şamandıranın çıkartılabileceği, aksi durumda mevcut savaş nedeniyle mania ağlarının yerlerinden alınmasının mümkün olmadığı bildirildi.¹¹¹⁴

Ağ çalışmalarına ilaveten, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarıyla İzmir'de, dinleme ve ihbar istasyonları oluşturulması çalışmaları devam etmekteydi. Hatta bu

¹¹⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:84, Bn.:1, T.:9 Eylül 1941. Bahsi geçen kılavuz gemilerinden Kudret römorkörü ve 3 numaralı kılavuz motorunun tamiratları ile ilgili olarak Devlet Denizyolları İşletme İdaresi tarafından hazırlanan rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:84, Bn.:1, T.:18 Teşrinievvel 1941.

¹¹⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1941-176, Gmn.:5, Bn.:107, T.:4 Teşrinievvel 1941.

¹¹⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:156, Bn.:2, T.:22 Kanunisanı 1942; LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:156, Bn.:1, T.:2 Şubat 1942.

¹¹⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:85, Bn.:1, T.:6 Mart 1942.

¹¹¹⁰ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:128, Bn.:1, T.:1 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:128, Bn.:2, T.:10 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:128, Bn.:4, 6, T.:6 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:128, Bn.:5, 9, T.:14 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:128, Bn.:8, T.:19 Ağustos 1942.

¹¹¹¹ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:240, Bn.:1, T.:1 Nisan 1942.

¹¹¹² LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:144, Bn.:2, T.:10 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:144, Bn.:1, T.:13 Nisan 1942.

¹¹¹³ LDGAM., Ktn.:1941-57, Gmn.:119, Bn.:1, T.:23 Kanunisanı 1942.

¹¹¹⁴ LDGAM., Ktn.:1942-52, Gmn.:112, Bn.:2, T.:16 Mayıs 1942.

istasyonlarda görevlendirilecek personel seçimleri 1941 yılı Nisan ayı içerisinde tamamlandı. Bu personelin, İngiliz uzman Yzb. Rayder tarafından verilecek dinleme ve ihbar istasyonları kursuna katılmaları için emir verildi. Kurs müfredatları ve ders programları da Genelkurmay Başkanlığınca onaylandı.¹¹¹⁵ Bir taraftan da Boğazlara ve körfezlere girdiklerine tespit edilecek denizaltıların su bombalarıyla imha edilmelerinde görev yapacak hücum bot ve motorlar belirlendi. Bu motorlardan İstanbul Boğazı'nda görevlendirilen Sağın motoru, Sağlık Bakanlığına aitti ve 3 sivil mürettebat 2 de deniz eriyle görev yapmaktaydı. Motorun mürettebatı su bombalarını kullanabilecek seviyede eğitim görmüştü. Ayrıca Sağın motoru birçok kez denizaltı dalışlarına gitmiş ve personeli uzman olarak yetiştirmişti.¹¹¹⁶

Dinleme ve ihbar istasyonlarının en önemli kısmını oluşturan ve denizaltına döşenen "Indicator Loop" adlı kabloların döküleceği yerleri ve döküş faaliyetinin nasıl yapılacağını tespit etmek için İngiliz uzman Yzb. Rayder, kendisine refakat eden Ütğm. Fahir Karayel ile birlikte Çanakkale ve İzmir'de incelemelerde bulundu. İki kişiden oluşan heyet Çanakkale'deki incelemelerini 17 Nisan 1941 tarihinde tamamlayarak İzmir'e hareket etti. İzmir'deki incelemeler 21 Nisan 1941 tarihinde bitirildi ve heyet İstanbul'a geçti. İstanbul'a ulaştıktan sonra İngiliz uzman Yzb. Rayder, İstanbul Deniz Komutanlığına Çanakkale Boğazına dökülecek loop kabloları hakkında bir rapor sundu. Raporda; Çanakkale Boğazına loopların dökülmesi planlı yerin uygun olmadığı, yeni bir döküş mahalli belirlenmesi gerektiği, yeni yerin belirlenmesi için Aydınreis gambotunun ekosaunding cihazıyla taramalara başlamak üzere olduğu, kabloların dökülmesinde kullanılacak 10 adet makaranın sipariş edildiği ve kabloları Çanakkale'ye getirecek gemi geldiğinde Ütğm. Fahir Karayel'in Çanakkale'de bulundurulması gerektiği bildirildi.¹¹¹⁷

Çanakkale dinleme istasyonu inşaatında, 1941 yılı Nisan ayında ciddi bir ilerleme kaydedildi ve gözetleme istasyon binası bitti. Bu sırada cihazların konulacağı dairelerin Mayıs ortasında ve personel mahallerinin de Haziran başında tamamlanması planlıydı.¹¹¹⁸ Ayrıca döküleceği yerin değişmesi muhtemel olan loop kablolarının yeni

¹¹¹⁵ Hazırlanan kurs müfredatları ve ders programlarının ayrıntıları için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:20, 21, 22, 23, T.: Trhz..

¹¹¹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:77, Bn.:2, T.:4 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:115, Bn.:1, T.:12 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:115, Bn.:2, T.:16 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:3, T.:18 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:115, Bn.:3, 4, T.:22 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:2, T.:24 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:1, T.:25 Nisan 1941..

¹¹¹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:4, T.:24 Nisan 1941.

¹¹¹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:11, T.:25 Nisan 1941.

yerinin iskandille derinlik ölçümlerinin yapılması çalışmasına başlandı.¹¹¹⁹ İlaveten loop hatlarıyla birlikte Çanakkale Boğazına döşenecek telefon kablolarının durumu da incelendi. İnceleme sonucunda elde mevcut telefon kablosu olmadığı, kablolar gelince dökülebileceği anlaşıldı.¹¹²⁰

İngiliz uzman Yzb.Rayder kendisine refakat eden Ütğm.Fahir Karayel eşliğinde İstanbul Boğazı için de incelemeler yaptı. Yzb.Rayder incelemeleri sonunda bir rapor hazırladı. Ancak Yzb.Rayder'ın Boğaz girişine döşenecek loop kablolarının yeri ile ilgili verdiği rapor, savaş durumunda Boğaz girişine döşenecek mayın hatları planı ile karşılaştırıldığında çakışma olduğu tespit edildi. Bu durumda konunun daha ayrıntılı şekilde incelenerek karar verilmesi gerektiği ortaya çıktı.¹¹²¹ Bu konu ile loop kablo hattının durumu için, Türkiye'ye gelmiş olan malzemeler hakkında İngiltere Ataşeliğinden bilgi istendi.¹¹²² Yapılan değerlendirmeler neticesinde loop kablo hattının Anadolu ve Rumeli Fenerleri arasına döşenmesi kararı verilerek, loop hatlarının büyük kısmı ile buna bağlı cihazların kurulum işlemleri 3 Haziran 1941 tarihinde bitirildi.¹¹²³ Burada kablo döşeme işinde çalışan gemi Kaya gemisiydi ve gemi, çalışmalarını 1941 yılı Temmuz ayında bitirecekti. Kaya gemisinin buradan Çanakkale Boğazına giderek kablo işleriyle ilgilenmesi planlanmıştı.¹¹²⁴

İstanbul Boğazı Dinleme ve İhbar İstasyonunun yapıldığı Yom Burnunda da çalışmalar devam etmekteydi.¹¹²⁵ Cihaz ve motor daireleri, personel mahalleri ve gözetleme mevkiininin 1941 yılı Mayıs ayında kaba inşaatları bitmek üzereydi.¹¹²⁶ Bu sırada Yzb.Rayder'ın talebiyle Yom Burnu Dinleme ve İhbar İstasyonuyla birlikte çalışacak karakol gemilerine su bombası topu konulması için girişimler başlatıldı. Su bombası topları, Yzb.Rayder'ın tarifine ve çizeceği plana göre imal edilecekti.¹¹²⁷ Aynı zamanda istasyonda görev alacaklar için kadro çalışması sürmekteydi. Oluşturulan kadroda barış zamanında 2 subay, 3 astsubay ve 13 er bulunması kararlaştırıldı. Savaş zamanında bu sayılar artırılabilecekti.¹¹²⁸

¹¹¹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:9, T.:28 Nisan 1941.

¹¹²⁰ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:14, T.:28 Nisan 1941.

¹¹²¹ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:5, T.:24 Nisan 1941.

¹¹²² LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:6, T.:29 Nisan 1941.

¹¹²³ LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:15, Bn.:1, T.:16 Haziran 1941.

¹¹²⁴ LDGAM., Ktn.:1941-34, Gmn.:86, Bn.:1, T.:28 Temmuz 1941.

¹¹²⁵ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:12, T.:30 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:8, 13, T.:2 Mayıs 1941.

¹¹²⁶ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:15, 19, 24, T.:3 Mayıs 1941.

¹¹²⁷ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:123, Bn.:1, T.:15 Mayıs 1941.

¹¹²⁸ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:115, Bn.:5, T.: Trhz.

İstanbul Boğazı'ndaki mania ağlarında zaman zaman kazalar da yaşandı. Bu kazalardan biri 4 Ağustos 1942 tarihinde saat 22:00'de gerçekleşti. Boğazdan giren Albaro ve Çeleno isimlerindeki iki İtalyan gemisinden Çeleno, mania ağı geçidinden geçerken, geçidin Anadolu sahiline kadar olan ağlardan birinci parça üzerine bindirerek ağın yaka telini kopardı ve ağı bir miktar parçaladı. Yapılan incelemede bu kazanın, geçitte yapılan küçük bir değişiklik ardından, geçitte bulunan kırmızı ışık veren fenerin bakıma gönderilmesi sonrasında meydana geldiği anlaşıldı. Kaza esasen, geçidin başında bulunan şamandıranın kırmızı ışık veren fenerinin bulunmaması nedeniyle gerçekleşti. Bu noktaya fener konulması için girişimlere başlandı.¹¹²⁹

Meydana gelen fırtınaların da mania ağlarına zarar verdiği görüldü. Bu fırtınalardan biri 24 Kasım 1942 tarihinde İstanbul Boğazı'nda yaşandı. Fırtına, mania ağlarında ciddi bir tahribata neden oldu. Fırtına sonrası mania ağlarının 30-40 metre kadar güneye kayması, 2 silindir şamandırasının su alması, 1 adet vetetin parçalanması, mayın emniyet ağlarının hasar alması ve bidonlarının zarar görmesi gibi bir sonuçla karşılaşıldı. Fırtına sonrası bahsi geçen tüm hasarlar tamir edilerek, mania ağları yenilendi.¹¹³⁰

İzmir Körfezi için yapılan dinleme ve ihbar istasyonu inşaatı ise Foça Develi Burnunda sürmekteydi. Ayrıca Saipler'de de yardımcı bir dinleme istasyonu inşaatı devam etmekteydi. Bu iki istasyon arasında da iletişimi sağlamak için telefon hattı kurulması çalışmalarına başlanmıştı.¹¹³¹ Bunun yanında istasyon için kadro çalışmaları sürmekteydi. Hazırlanan kadro, İstanbul Boğazı Dinleme ve İhbar İstasyonu kadrosunun aynısı yani barış zamanında 2 subay, 3 astsubay ve 13 er şeklindeydi. Yine savaş zamanında bu sayıların artırılması kararlaştırıldı.¹¹³² Bu sırada İzmir Körfezi dinleme ve ihbar istasyonu için gerekli malzeme akışı devam etmekteydi. 1942 yılı Mayıs ayında İngiliz Yzb. Scothbrooke'ın dinleme ve ihbar istasyonunun testi ve bir kısım malzemelerin teslimi için İzmir'e gönderilmesi kararlaştırıldı.¹¹³³ Yzb. Scothbrooke 27 Nisan 1942 tarihinde İzmir Foça Dinleme ve İhbar İstasyonunda yaptığı incelemeler ve test neticesinde, bir rapor hazırlayarak Deniz Müsteşarlığına gönderdi. Raporda; denemelerin Uyanık mayın gemisiyle yapıldığı, geminin her kablo üzerinden geçirildiği

¹¹²⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:137, Bn.:1, T.:6 Ağustos 1942.

¹¹³⁰ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:83, Bn.:1, T.:15 Kanunievvel 1942.

¹¹³¹ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:18, T.:30 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:140, Bn.:25, T.:5 Mayıs 1941.

¹¹³² LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:115, Bn.:6, T.: Trhz.

¹¹³³ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:83, Bn.:1, T.:2 Mayıs 1942.

ve kablolardan gemi tespiti verisi alındığı hususları yer aldı.¹¹³⁴ Ayrıca istasyon personeline, yerinde uygulamalı eğitim verildi. Bununla beraber Yzb. Scothbrooke, Çanakkale ve İstanbul dinleme ve ihbar istasyonlarına gönderilmek üzere yanında getirdiği malzemeleri de teslim etti.¹¹³⁵

İzmir Foça Dinleme ve İhbar İstasyonunda Yzb. Scothbrooke'ın yaptığı teste ilaveten, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığında görevli Bnb. Vahdi Aytan'da incelemelerde bulunarak bir rapor hazırladı. Hazırlanan raporda; ihbar kablolarının sahile döşenmiş kısımlarının bulunduğu yerlere gemilerin demirlememeleri, istasyon tarafından elde edilen bir kaydın kontrol edilerek iletilmesi için ışıldakları bulunan iyi bir gözetleme teşkilatının oluşturulması, loop kablolarının yabancı istihbarat servisleri tarafından yerlerinin tespit edilmesi durumunda deniz dibinin taranması suretiyle bu kabloların imha edilebileceği düşünülerek karadan kabloları koruyacak top bataryaları monte edilmesi, bataryalar ile istasyon arasındaki irtibatı sağlamak için savaşta istasyonda bir irtibat subayının görevlendirilmesi, istasyonun havaya karşı kamufle edilerek hava savunma silahlarının konulması, kabloları koruyacak top bataryaları ile hava savunma toplarının, loop kablolarına zarar vermemesi için en az 200 metre uzağa konulması gerektiği hususları iletilti.¹¹³⁶

İzmir Foça Dinleme ve İhbar İstasyonunun Türk Donanmasına kesin teslimi yapılmadan önce Yzb. Scothbrooke, istasyonun son durumunu görmek için 25 Haziran 1942 tarihinde İzmir'e geldi. Ancak yapılan inceleme sonrası Yzb. Scothbrooke hazırladığı raporda, istasyonun henüz hazır hale gelmediğini bildirdi. Raporda; kontrol istasyonu inşaatının tamamlanmadığı, Foça ve Saipler yardımcı dinleme istasyonu için gönderilen 4 adet telsizin yerlerine monte edilmediği, monte edilmesi planlanan ikinci jeneratörün İzmir'e gelmediği ve istasyondaki bazı kritik cihazların kötü kullanıldığı yer aldı. Bununla birlikte raporda en dikkat çeken noktalardan biri, tüm loop kablolarının, telsiz tesisatlarında kullanılmak üzere ortadan ikiye kesilerek bir parçasının Gölcük'e gönderilmesi oldu. Raporda ilaveten, bu uygulama sonucunda İzmir Foça Dinleme ve İhbar İstasyonunun faal hale getirilmesinin mümkün olamayacağı belirtildi.¹¹³⁷ Bu rapor sonrasında; yapılan yanlışların düzeltilmesi ve istasyonun faal hale getirilmesi için çalışmalara başlandı. Bu çalışmaların sonucunda ciddi bir mesafe kaydedildi. Ayrıca

¹¹³⁴ Uyanık mayın gemisinin loop kabloları üzerinde gerçekleştirdiği seyrin krokileri için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:164, Bn.:3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:5 Mayıs 1942.

¹¹³⁵ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:164, Bn.:1, 1-1, 2, 2-1, T.:5 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:83, Bn.:3, T.:5 Mayıs 1942.

¹¹³⁶ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:9, Bn.:1, T.:22 Mayıs 1942.

¹¹³⁷ LDGAM., Ktn.:1942-94, Gmn.:67, Bn.:1, 1-1, 2, 2-1, T.:18 Temmuz 1942.

1943 yılı Temmuz ayında İngiliz Bnb. Oliphant, İzmir Foça Dinleme ve İhbar İstasyonuyla ilgili bir rapor hazırlayarak Deniz Müsteşarlığına sundu. Bu kapsamda; istasyonda bulunan cihazların mevcut binalardan faydalanılarak muhafaza altına alınmasının, binaların 60 cm. uzağına tuğladan infilak duvarı yapılmasının, binaların kum torbaları ile güçlendirilmesinin, motorlu araç, jeneratör ve top bataryası gibi materyallerin binaların uzağına konulmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşıldı.¹¹³⁸

Boğazlarda alınan önlemlerin artırılmasında, 1941 yılı Temmuz ayında şiddetli şekilde devam eden Alman-Rus savaşının etkisi çok fazlaydı. Genelkurmay Başkanlığı 11 Temmuz 1941 tarihinde yayınladığı bir emirle, Boğazlarda Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine göre hareket edilmesini istedi. Önceden haber veren devletlere ait savaş gemilerinin geçişlerinde bir sorun olmadığı bildirilerek, başvuru yapan ülkeye ait gemilerin isimleri, tipleri, adetleri, geçeceği tarih ve zaman bilgilerinin ilgili komutanlıklara gönderileceği ifade edildi. Ancak haber vermeden Boğazlardan geçmeye kalkan yabancı savaş gemilerinin zorla geçişlerinin engellenmesi gerektiğinin altı çizildi.¹¹³⁹ Ayrıca Genelkurmay Başkanlığı, söz konusu savaş nedeniyle ileride İstanbul Boğazı'nda karşılaşılması muhtemel senaryoları belirleyerek, Başbakanlığa bu senaryoların gerçekleşmesi durumunda izlenmesi gereken hareket tarzını sordu. Gerçekleşmesi muhtemel senaryolar şunlardı;

a) Hükümete haber vererek veya vermeden, Rus Donanmasına mensup gemi veya gemilerin, Karadeniz limanlarına veya İstanbul Boğazına gelmek suretiyle enterne olması.

b) Rus gemilerinin Boğazlardan yarma yapmak suretiyle geçmeye kalkması.

c) Almanların eline geçecek veya Almanlar tarafından teşkil edilecek Rus hükümetlerine iltihak edecek ve dolayısıyla yine Almanlar tarafından kullanılacak olan Rus savaş gemilerinin, İtalyan Donanmasıyla birleşmek amacıyla Boğazlardan geçmek istemesi.¹¹⁴⁰

İşaret istasyonlarının yapımı da ihmal edilmiyordu. Marmaris Yalancı Boğaza bitişik olan yarımadaının üzerinde inşa edilmesi planlı Kütük Burnu İşaret İstasyonunun yapımına 8 Temmuz 1941 tarihinde başlandı.¹¹⁴¹ Bu istasyon için gerekli telefon malzemesi gibi ihtiyaçların temin edilmesi için çalışmalar başlatıldı.¹¹⁴² Çalışmalar

¹¹³⁸ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:24, Bn.:1, 2, 3, T.:23 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:24, Bn.:4, T.:28 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:24, Bn.:5, T.:5 Ağustos 1943.

¹¹³⁹ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:20, Bn.:1, T.:24 Temmuz 1941.

¹¹⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:20, Bn.:2, T.: Trhz.

¹¹⁴¹ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:48, Bn.:1, T.:9 Temmuz 1941.

¹¹⁴² LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:67, Bn.:3, T.:10 Temmuz 1941.

neticesinde Kütük Burnu İşaret İstasyonu 14 Temmuz 1941 tarihinde faal hale getirildi.¹¹⁴³ Ayrıca Sömbeki adası karşısındaki Kızıl Burun ile Datça'nın İskandil Burnunda birer işaret ve gözetleme istasyonu kuruldu.¹¹⁴⁴ İstasyonların faaliyete geçirilmesine rağmen, bazı eksikleri bulunmaktaydı. Tespiti yapılan eksik malzemeler üst komutanlıktan talep edildi.¹¹⁴⁵

Limanların yüksek süratli motorlara karşı korunması için de önlemler alındı. Bu iş için liman girişlerine çekilmek üzere kablolar sipariş edildi. 1941 yılı Aralık ayında Derince'ye tren yoluyla 14 vagon halinde gelen kablolar, 9 Aralık günü İngiliz Binbaşı Cameron tarafından incelendi. İnceleme neticesinde kabloların 4 mil uzunluğunda olduğu ve liman girişlerinde kullanılabileceği bildirildi.¹¹⁴⁶

İskenderun ve Mersin'de de mania ağı depo ve iskeleleriyle dinleme ve ihbar istasyonları yapılması kararlaştırılmıştı. Bu istasyonlara ait binalar için keşif süreci 1942 yılı Mart ayında başlatıldı. Bu konularda İngiliz uzmanlarla yapılan görüşmelerde binalarla iskelelerin yerlerinin tespiti ve inşaatın ondan sonra başlaması gerektiği üzerinde anlaşıldı. Bunun öncesinde İngiliz uzmanlar bölgeleri incelemiş ve raporlarını hazırlamıştı.¹¹⁴⁷ Bu raporda belirtilen hususları da dikkate alır bir şekilde, 4 İngiliz uzman ile Yzb. Enver Gürkan, Harita Üsteğmen Halit ve Deniz Harp Okulundan İnşaat Mühendisi Sadi görevlendirilerek, incelemelere devam etmeleri emri verildi.¹¹⁴⁸

Yapılan inceleme neticesinde, belirlenen yerlerde süratle çalışmalara başlandı. Mersin'de yapılacak denizaltı dinleme istasyonu için Deniz Harita Yüzbaşı Hikmet Kocaoğlu ve Deniz Harita Yüzbaşı Senih Naziki saha çalışmasına başlayarak hazırladıkları raporları üst komutanlığa gönderdi.¹¹⁴⁹ Aynı zamanda İskenderun'a büyük gemilerin yanaşabileceği bir iskele ile küçük bir liman ve rıhtımların yapılması işi "United Kingdom Commercial Corporation" şirketine ihale edilmişti ve inşa çalışmaları 1942 yılı Mart ayında devam etmekteydi.¹¹⁵⁰ Bir taraftan da İskenderun ve Mersin dinleme ve ihbar istasyonları için gerekli malzemelerin Mısır'dan gönderildiği ve Türkiye'ye gelmek üzere olduğu bilgisi alındı. Bu gelişme üzerine İngiliz uzmanlar,

¹¹⁴³ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:40, Bn.:1-1, T.:14 Temmuz 1941.

¹¹⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:39, Bn.:1, T.:15 Teşrinisani 1941.

¹¹⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:67, Bn.:4, 5, T.: Trhz.

¹¹⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1941-26, Gmn.:4, Bn.:4, T.:23 Kanunievvel 1941.

¹¹⁴⁷ ATASE., İDHK., Kln.:4, Dosn.:108, Fhn.:2, T.:15 Teşrinievvel 1941; ATASE., İDHK., Kln.:4, Dosn.:108, Fhn.:1, T.:20 Teşrinievvel 1941; ATASE., İDHK., Kln.:4, Dosn.:103, Fhn.:1, T.:23 Şubat 1942.

¹¹⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:95, Bn.:1, T.:6 Mart 1942.

¹¹⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:13, Bn.:1, T.:29 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:83, Bn.:2, T.:3 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:61, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:126, Bn.:1, T.:24 Mayıs 1942.

¹¹⁵⁰ ATASE., İDHK., Kln.:4, Dosn.:104, Fhn.:2, T.:10 Mart 1942; ATASE., İDHK., Kln.:4, Dosn.:104, Fhn.:1, T.:23 Mart 1942.

özellikle loop kablolarının karaya hiç çıkarılmadan korunaklı ve bu kabloları denize dökmeye elverişli gemilerde tutulması gerektiği tavsiyesinde bulundu. Bunun üzerine Tuna hububat dubalarından 2 tanesinin İskenderun'a götürülmesi talep edildi.¹¹⁵¹ Ancak yapılan incelemede; Tuna hububat dubalarının bir İngiliz şirketinin malı olması nedeniyle el koyma yönteminin uygulanamayacağı, hacizli olduklarından satın alınmalarının da mümkün olmadığı, sadece kiralanabilecekleri anlaşıldı.¹¹⁵² Bu bilgiler neticesinde dubaların kiralanması girişimlerine başlandı.¹¹⁵³

İskenderun Dinleme ve İhbar İstasyonu için 1942 yılı Aralık ayı başında, döşenmekte olan loop kablolarının toplanacağı binanın belirlenmesi çalışmalarına geçildi. Ancak kıyıda seçilen binanın, dinleme istasyonu ile loop kablolarını korumak üzere oluşturulması planlı topçu bataryasına çok yakın olduğu anlaşıldı. Bu durumda topçu bataryasının yerinin değiştirilmesi için çalışma başlatıldı.¹¹⁵⁴ Aynı zamanda İskenderun ve Mersin Dinleme ve İhbar İstasyonunun korunması için de top bataryası oluşturulması istenmişti. Bu iş için İngiltere'den 16 adet 9,4 cm'lik İngiliz topunun getirilmesi için son aşamaya gelindi.¹¹⁵⁵ Derince araba vapuruyla getirilen 2 adet 5,7 cm'lik İngiliz Hoçkis topunun Mersin'e monte edilmesi emri verilmişti.¹¹⁵⁶ Ancak Mersin'de bulunan hava savunma taburu için de 9,4 cm'lik 8 adet İngiliz topu geldi. Bu durumda Mersin limanında yapılan loop tesisatının tam yerleri ile bataryaların nerelere konulması gerektiği hususları Deniz Müsteşarlığına soruldu.¹¹⁵⁷ Ayrıca İskenderun ve Mersin'e konulacak bataryalar için 200 derecelik korugan tipinin yapılması teklif edildi. Fakat istihkam müfettişliği 90 derecelik korugan tipinin yeterli olduğunu bildirdi.¹¹⁵⁸

İskenderun'da inşa edilen dinleme ve ihbar istasyonları ile bağlantılı olarak, İskenderun Körfezi dahilinde işaret istasyonlarının yapılmasına ihtiyaç duyuldu. Arsuz, İskenderun, Kınalıköy ve Payas mevkieğinde 4 adet işaret ve gözetleme istasyonu kurulması kararlaştırıldı.¹¹⁵⁹ İstasyonlar için bina yapılması için geçecek sürede, çalışmaların kurulacak çadırlarda yürütülmesi emri verilerek, istasyonlar için sevk

¹¹⁵¹ LDGAM., Ktn.:1942-13, Gmn.:88, Bn.:1, T.:30 Mart 1942.

¹¹⁵² LDGAM., Ktn.:1942-13, Gmn.:88, Bn.:2, T.:1 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-13, Gmn.:88, Bn.:3, T.:2 Nisan 1942.

¹¹⁵³ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:109, Bn.:1, 2, T.:8 Mayıs 1942.

¹¹⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1942-24, Gmn.:13, Bn.:1, T.:3 Kanunievvel 1942.

¹¹⁵⁵ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:24, Fhn.:1, T.:27 Mayıs 1942.

¹¹⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:17, Bn.:1, T.:8 Kanunievvel 1942. İngiltere Büyükelçisi, Türk Ordusuna teslim edilen bu tür silahların nakillerinde kendilerinden onay alınmasını ve bu tür silahların bulunduğu her tabura bir İngiliz teknisyenin verilmesini istedi. Bu teklif Dışişleri Bakanlığı tarafından reddedildi ve İngiltere Büyükelçisine de kabul ettirildi. Bkz., ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:26, Fhn.:1, 2, T.:14 Mayıs 1942; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:22, Fhn.:1, 2, 3, 4, T.:28 Mayıs 1942; ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:18, Fhn.:1, T.:13 Haziran 1942.

¹¹⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1942-40, Gmn.:17, Bn.:4, 4-1, T.:26 Kanunievvel 1942.

¹¹⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:99, Bn.:1, T.:20 Kanunisanı 1943.

¹¹⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:103, Bn.:1, T.:30 Mayıs 1942.

edilen erler, kurulan çadırlara yerleştirilmeye başlandı. Bir taraftan da istasyon binası ve telefon hatları için keşif çalışmasına başlandı.¹¹⁶⁰ Ayrıca Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, istasyonlar için gerekli işaret direği, mors feneri, gemi kataloğu, harita, dürbün, batarya düdüğü, megafon, sis düdüğü, pergel, saat, telefon ve kerteriz levhası gibi eşyaları sevk edilmek üzere hazır hale getirdi.¹¹⁶¹ İlâveten 16 Temmuz 1942 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nda yapılan toplantıda, İskenderun bölgesindeki işaret ve gözetleme istasyonlarının haberleşme usullerinin nasıl olması gerektiği, düşmanın çıkarma yapması durumunda raporlamanın yapılış şekli ve haber alma teşkilatının kurulması gibi konular görüşüldü.¹¹⁶² Toplantı sonrasında alınan kararlardan biri de işaret ve gözetleme istasyonu sayısının artırılması oldu. Sonuç olarak 1942 Ekim ayında İskenderun'da; Arsuz, İskenderun ve Payas işaret ve gözetleme istasyonlarına ilave olarak Karataş, Ayas, Harabe, Domuzburnu ve Süveydiye işaret ve gözetleme istasyonları faal hale getirildi.¹¹⁶³

İskenderun ve Mersin bölgelerinde kurulacak mania ağları için gerekli malzeme akışı 1942 yılı Ağustos ayında devam etmekteydi. Darıca ve Derince araba vapurlarının Eylül ayı başında Port Sait'e uğradıktan sonra Beyrut'a giderek orada bulunan 600 ton ağırlığındaki mania ağı tertibatını alarak İskenderun'a getirmesi planlandı.¹¹⁶⁴ Ayrıca bu gemilerden birinin ağların getirilmesi tamamlandıktan sonra mania ağlarının döşenmesi sırasında da görev yapabileceği düşünüldü ve Tuna hububat dubalarının kiralanmasından vazgeçildi.¹¹⁶⁵ Derince araba vapuru, ağ malzemesiyle birlikte 15 Eylül 1942 tarihinde İskenderun'a geldi. Darıca araba vapurunun ise yılsonuna doğru Port Sait'ten ayrılacağı İngiltere ataşesinden öğrenildi.¹¹⁶⁶ 1943 yılı Haziran ayında, ağ malzemelerinin gelişi devam etmekteydi. Beyrut'tan İskenderun'a gelecek ağ malzemeleri için Yzb. Strachan Beyrut'a gönderildi.¹¹⁶⁷

İskenderun ve Mersin'e dökülecek mania ağları işinde, Derince araba vapuru görevlendirildi. Zaten bu vapur, İskenderun'a gelmeden önce küçük bir karaya oturma

¹¹⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:50, T.:1 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:49, T.:9 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:48, T.:18 Haziran 1942.

¹¹⁶¹ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:103, Bn.:2, 3, T.:2 Haziran 1942.

¹¹⁶² LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:81, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:27 Temmuz 1942.

¹¹⁶³ Yapımı planlanan Kınalıköy işaret ve gözetleme istasyonu kurulmamıştır. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:20, Bn.:1, T.:9 Teşrinievvel 1942.

¹¹⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:12, 13, 17, T.:25 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:16, 18, T.:27 Ağustos 1942.

¹¹⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:10, 11, 14, 15, T.:5 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:9, T.:9 Eylül 1942.

¹¹⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:8, T.:15 Eylül 1942.

¹¹⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1943-170, Gmn.:5, Bn.:96, 97, 98, T.:29 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-170, Gmn.:5, Bn.:95, T.:30 Haziran 1943.

hadisesi atlatmış ve baş taraftan su almıştı. İlave olarak Darıca araba vapurunun da Beyrut'tan bir parti daha ağ malzemesi getirdikten sonra İskenderun'da görevlendirilebileceği iletildi.¹¹⁶⁸

Bu sırada diğer mania ağları için de malzeme temini çalışmaları yapılmaktaydı. 1942 yılı Kasım ayında Karadeniz Boğazındaki mania ağları için Altay vapuru ile 65 kilit ve 50 ton ağırlığında zincir getirildi. Bundan kısa süre önde de Derince'den Geyve algarinası bir miktar kilit ve zincir getirilmişti.¹¹⁶⁹ Ayrıca yine aynı ayda Çanakkale ve İzmir mania ağları için İngiltere'den İskenderun'a, oradan da tren yoluyla Derince'ye 14 parça işlenmiş ağır mania ağı geldi. İlaveten yine Çanakkale ve İzmir'e gönderilmek üzere İngiltere ve Amerika'dan 214 roda¹¹⁷⁰, çeşitli kalınlıklarda galvanizli çelik tel halat Derince'ye ulaştı.¹¹⁷¹ İstanbul Boğazı'ndaki mania ağlarının deniz ve akıntıya dayanıklı yeni tip ağır mania ağları ile değiştirilmesi kararı alınmıştı. Bunun için Çanakkale ve İzmir için alınan ve Derince'ye ulaşan yeni tip ağır mania ağlarından bir kısmı İstanbul'a gönderildi. Ancak bunlar yetersiz kalınca, İngiliz ağ uzmanı Binbaşı Cameron, Beykoz'da bulunan depolarda inceleme yaparak işe yarayacak malzeme tespitine çalıştı. Bir taraftan ağların eskleyen kısımları için tamirat, eldeki hurda ağlardan faydalanma yolları izleniyor ve yeni malzeme siparişi işi devam ediyordu.¹¹⁷² Bununla beraber İstanbul Boğazı'ndaki ağır mania ağları için gerekli malzemenin tamamlanması biraz zaman aldı. 1943 yılı Mart ayı sonunda bile hala malzeme gelişi bitmemiş ve Beykoz'a 4 vagon mania malzemesi getirilmişti.¹¹⁷³ Nihayet mevcut mania ağlarının, ağır mania ağları ile değişimine 1943 yılı Nisan ayında başlandı. Bu çalışmalar sırasında, yeni ağ personeli yetiştirilmesi için Gv.Yb. Mehmet ve Gedikli Subay Murat Giray'da İstanbul Boğazı'nda görevlendirildi.¹¹⁷⁴

Çanakkale Mania Ağları Gurup Komutanlığının ise önemli eksikleri bulunmaktaydı. Bu eksikler arasında; revir, bulaşikhane, çamaşırhane, hamam, 5 hayvan alacak ahır, kayıkhane, kumanyalık, eksik mobilyalar, 2 römorkör, 1 binek

¹¹⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:4, T.:23 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:3, T.:26 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:2, T.:22 Kanunievvel 1942.

¹¹⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:73, Bn.:2, T.:6 Teşrinisani 1942.

¹¹⁷⁰ Roda/Kangal (Coil): Halat, hortum, ip gibi cisimlerin dairesel olarak toplanması şeklidir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.280.

¹¹⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:73, Bn.:1, T.:11 Teşrinisani 1942.

¹¹⁷² LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:69, Bn.:1, T.:28 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:149, Bn.:1, T.:2 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:167, Bn.:2, T.:10 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:68, Bn.:2, T.:20 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:165, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:68, Bn.:1, T.:30 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:165, Bn.:2, T.:30 Kanunievvel 1942.

¹¹⁷³ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:89, Bn.:1, T.:29 Mart 1943.

¹¹⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:41, Bn.:1, T.:10 Nisan 1943.

motoru ve 1 sepetli motorsiklet göze çarpmaktaydı. Eksiklerin tamamlanması için girişimde bulunuldu.¹¹⁷⁵

Türkiye'deki mania ağları ile dinleme ve ihbar istasyonlarının kurulma aşaması ve faaliyete geçirilme sürecinde İngiliz uzmanlar görev yaptı. Çünkü bu materyaller İngiliz sistemi olup, Türk Donanmasında bu cihazları kullanabilecek yetişmiş uzman sayısı çok azdı. Türk personel de zaten İngiltere veya İngiltere'nin İskenderiye'de bulunan üslerinde eğitim görmüştü. 1942 yılı itibariyle mania ağlarında; Binbaşı Cameron, Yzb. Jones, Üsteğmen Peter Strachan, sivil mühendis Ersent Robert Ketchell ve oğlu Peter Robert Ketchell çalışmaktaydı. Dinleme ve ihbar istasyonlarında ise Yzb. Rayder, Yzb. Burgess, Yzb. West ve Yzb. Scothbrooke görev yapmaktaydı.¹¹⁷⁶ İngiliz personel bu hatlar için gerekli malzemelerin Beyrut gibi yerlerden nakillerde, hatların denize döşenmesinde, işletilmesinde ve bakımlarında görev almaktaydı.¹¹⁷⁷

Bu arada 1942 yılı Eylül ayı itibariyle Türkiye'de 4 adet dinleme ve ihbar istasyonu faaliyete geçirilmiş oldu. Bunlar; Yom Burnunda bulunan Karadeniz (İstanbul) Dinleme ve İhbar İstasyonu, Seddülbahir'de bulunan Çanakkale Dinleme ve İhbar İstasyonu, Foça'da bulunan İzmir Dinleme ve İhbar İstasyonu ile İskenderun'da bulunan Arsuz Dinleme ve İhbar İstasyonuydu.¹¹⁷⁸ Mersin Dinleme ve İhbar İstasyonu için ise çalışmalar devam etmekteydi.¹¹⁷⁹ Hatta 1943 yılı Ocak ayında, Mersin Dinleme ve İhbar İstasyonunda kullanılacak malzemeler gelmediği için bu istasyonun kuruluş sürecinde çalışacak Yzb.G.W. Houlgate'nin, Mersin'den İstanbul'a giderek burada çalışması kararlaştırıldı.¹¹⁸⁰

Dinleme ve ihbar istasyonları zaman zaman yabancı ülke denizaltısı tespitleri yaptı. Örneğin Karadeniz Dinleme ve İhbar İstasyonu, 20 Ekim 1942 tarihinde saat 11:38'de bir denizaltının, birinci loop kablo hattının bulunduğu bölgeden girdiğini ve saat 11:50'de aynı noktadan çıktığını tespit etti. Aynı denizaltı, saat 12:55'te tekrar

¹¹⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:149, Bn.:1, T.:10 Kanunievvel 1942.

¹¹⁷⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:91, Dosn.:42, Sn.:19, Bn.:1, T.:6 Mayıs 1940; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:98, Dosn.:25, Sn.:15, Bn.:1, T.:27 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:137, Bn.:1, T.:4 Mayıs 1942; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:101, Dosn.:25, Sn.:4, Bn.:1, T.:29 Nisan 1943; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:102, Dosn.:50, Sn.:11, Bn.:1, T.:8 Temmuz 1943. Süreç içinde İngiliz personele yenileri de eklendi. Örneğin 1943 yılında mania ağlarında görev yapan İngilizlerden arasında Alb. C.J.H. Boulay, Bnb. H.R. Groves, Bnb. O.Sullivan, Yzb. T.E. Little ve Astsubay G.R.T. Marwick sayılabilir. Bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:101, Dosn.:27, Sn.:15, 17, Bn.:1, 2, T.:19 Nisan 1943; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:102, Dosn.:42, Sn.:13, Bn.:1, 2, T.:12 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:29, Bn.:1, 2, T.:20 Eylül 1943; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:105, Dosn.:48, Sn.:18, Bn.:1, 2, T.:7 Temmuz 1944; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:106, Dosn.:57, Sn.:17, Bn.:1, T.:3 Ağustos 1944.

¹¹⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1942-170, Gmn.:5, Bn.:112, T.:5 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-170, Gmn.:5, Bn.:108, T.:8 Haziran 1942.

¹¹⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:127, Bn.:1, T.:4 Eylül 1942.

¹¹⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1942-67, Gmn.:46, Bn.:1, T.:14 Eylül 1942.

¹¹⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:36, Bn.:1, T.:11 Kanunisanı 1943.

birinci loop bölgesinden girerek saat 13:05'te ikinci loop bölgesinden çıktı. Bu gelişmeler yaşanırken denizaltı tespiti yapılır yapılmaz bölgeye bir uçak gönderildi. Ancak uçak, yaptığı aramalarda denizaltıya rastlayamadı.¹¹⁸¹ Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı, Boğazın denizaltılara karşı taranması emrini verdi. Donanma Komutanlığı da İtareis gambotunun tamirinin bitirilerek "O" tipi tarama cihazının monte edilmesini, Kemalreis gambotunun "O" tipi tarama cihazının monte edilmesini, Hızırreis gambotunun havuz işinin bitirilerek "O" tipi tarama cihazının monte edilmesini ve Gölcük'te bakımda olan Kavak ve Çanak mayın motorlarının işlerinin bir an önce bitirilerek İstanbul Boğazına gönderilmelerini istedi.¹¹⁸²

Karataş İşaret ve Gözetleme İstasyonu da 22 Mart 1943 tarihinde saat 08:00'de milliyeti bilinmeyen bir denizaltının 15 mil mesafeden su üstünden seyrettiğini belirledi ve bu konuyla ilgili rapor gönderdi.¹¹⁸³

İskenderun ve Mersin'de kurulmuş olan dinleme ve ihbar istasyonlarında bulunan telsizlerin tecrübeleri, 11-22 Kasım 1942 tarihleri arasında Yzb. Rayder'in katılımıyla gerçekleştirildi. Bu tecrübelerden Arsuz ile İskenderun arasında yapılanlarda, normal günlerde başarılı sonuçlar alındı. Havanın fırtınalı ve kapalı olduğu zamanlarda alınan neticeler ise çok iyi olmadı. Mersin ile Arsuz arasında yapılan tecrübelerde iki istasyon birbiriyle temas sağlayamadı. Bundan sonraki süreçte Arsuz-İskenderun ve Mersin-Arsuz arasındaki tecrübelere devam edilmesi kararı alındı. Ayrıca bu tecrübeler esnasında İskenderun'a kuvvetli bir alıcı ve verici özellikte telsiz alınması ve Ankara ile telsiz bağlantısının sağlanması hedeflendi. Böylece Ankara'ya, güney limanları ile doğrudan iletişim imkanı kazandırılmış olacaktı.¹¹⁸⁴ Bununla beraber tecrübeler sırasında Mersin Telsiz İstasyonunun şehrin merkezinde olması, binasının kötü durumda bulunması ve anteninin şehrin elektrik hatlarına yakınlığı nedenleriyle, istasyonun yerinin değiştirilerek, şehir dışındaki fener yakınında bulunan işaret istasyonunun içine alınması kararlaştırıldı. Fakat konunun araştırılarak daha etkili bir yöntemin de belirlenebileceği söylendi.¹¹⁸⁵

Dinleme ve ihbar istasyonlarının güvenlik durumları incelendiğinde sonuçlar pek yeterli seviyede değildi. Arsuz Dinleme ve İhbar İstasyonunun denize ve havaya

¹¹⁸¹ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:180, Bn.:1, T.:21 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:180, Bn.:2, T.:26 Teşrinievvel 1942.

¹¹⁸² LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:180, Bn.:3, T.:10 Teşrinisani 1942.

¹¹⁸³ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:105, Bn.:1, T.:22 Mart 1943.

¹¹⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:142, Bn.:4, 4-1, 5, 5-1, T.:30 Teşrinisani 1942.

¹¹⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:142, Bn.:3, T.:4 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:142, Bn.:2, T.:25 Kanunievvel 1942.

karşı emniyet tertibatı yoktu. Sadece istasyon, tepenin arkasına inşa ettirilmiş ve denizden görülmesinin önüne geçilmişti. Ayrıca havadan görülmemesi için de kamufle edilmişti. İstasyon denizden yapılacak çıkarmalara karşı da yetersizdi. İstasyonda 10 silahlı asker bulunmaktaydı. Bununla beraber istasyonun loop kablolarını koruyacak bir karakol botu da yoktu. İskenderun Dinleme ve İhbar İstasyonunun da durumu pek farklı değildi. Aynı şekilde deniz ve hava savunma sistemleri bulunmamaktaydı. Limanı torpido atışlarına karşı koruyacak şıpkalar da yoktu. Konulacak şıpkaların havadan atılacak torpidolara karşı da etkili korumayı sağlayacak şekilde monte edilmesi gerekmektedir. İlâveten cep denizaltılarına ve insan torpidolara karşı da tedbirler düşünülmeliydi.¹¹⁸⁶ İskenderun'da limanın korunması için konulacak 5,4 cm'lik ve 9,4 cm'lik set bataryalarının inşasına, 1943 yılı Haziran ayında da başlanamadı. Çünkü topların konulacağı yerleri gösteren plan ve keşif cetvelleri bitirilememişti.¹¹⁸⁷

Yapılan çalışmalar neticesinde Mersin limanını koruyacak bataryaların monte edilme işi, 1 Şubat 1944 tarihinde tamamlanarak bataryalar faal hale getirildi. Ardından bataryaların eksik kadroları ile malzemelerinin tamamlanması için girişimlerde bulunuldu. Bu arada Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığı tarafından belirtilen eksiklerden bazıları giderilerek Deniz Müsteşarlığına bildirildi. Bu süreçte Mersin ve İskenderun'a inceleme gezisi düzenleyen İngiliz Albay L.H. Heath, Mersin'deki toplardan Doğu tarafta bulunanın nişan çubuğu ve her iki topun ateşleme iğnelerinin değiştirilmesi gerektiğini bildirdi. Ayrıca aktif hale getirilen İskenderun limanındaki topların da eksikleri olduğunu belirleyerek eksik malzemelerin İngiltere'den gönderilebileceğini ifade etti. Bu sırada İskenderun limanında görevli 7 numaralı liman müdafaa motorunun da eksikleri vardı. Asdic cihazı çalışmıyordu ve personel eğitimsizdi. Motorda 8 adet su bombası bulunmaktaydı fakat yedekleri yoktu. İlâveten motorda bulunan toplarla, deniz hedeflerine atış yapılmamıştı. Bu eksiklerin bir an önce giderilmesi istendi.¹¹⁸⁸

Dinleme ve ihbar istasyonlarının sayısı çok az olduğundan, mevcut istasyonların özellikle bomba isabetlerine karşı güçlendirilmesi düşünüldü. Hem istasyona hem de yakınına düşecek mermilerin çok hassas olan cihazlara zarar vermesinin önüne

¹¹⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:72, Bn.:1, 2, T.:9 Kanunisanı 1943.

¹¹⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:156, Bn.:1, T.:11 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:155, Bn.:1, T.:12 Haziran 1943.

¹¹⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:30, Bn.:2, T.:1 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:95, Bn.:3, 4, T.:10 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:30, Bn.:1, T.:11 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:95, Bn.:5, T.:8 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:95, Bn.:6, T.:17 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:2, Bn.:1, T.:15 Mayıs 1944.

geçilmek istendi. Bu nedenle istasyonların inşa edilecek kapalı beton tesisler içine alınması kararlaştırıldı. Bu işe geçilmeden önce ise bazı bilgilere ihtiyaç duyularak gerekli bilgiler Deniz Müsteşarlığından talep edildi. Talep edilen bilgiler arasında; 2 tonluk bir bombanın patlamasından tesisin korunulup korunulamayacağı, patlamanın hava tazyikinin mi yoksa toprak sarsıntısının mı etkili olduğu, jeneratörlerin ne kadar uzaklığa monte edilmesi gerektiği ve beton binaların yapılması sonrasında cihazların sökülmesi ve montajını Türk personelin yapıp yapamayacağı ile bunun süresi yer almaktaydı.¹¹⁸⁹ Bu soruların cevapları için Denizaltı Müdafaa Okulu bir rapor hazırladı. Raporun başında, yapılması düşünülen “64 Tipi Korugan”ın ölçülerinin mevcut cihazları alacak şekilde değiştirilmesi gerektiği belirtilerek, gerekli ölçüler verildi. Ayrıca korugan koridorlarının 80 cm. olduğu ve bunun 120 cm’ye çıkartılmasına ihtiyaç duyulduğu ifade edildi. İlâveten raporda; 2 tonluk bombanın tesir gücü bilinmeden tam olarak bir şey belirtmenin mümkün olmadığı, infilak sonrası aletlerin bozulmasının hava tazyikinden değil toprak sarsıntısından olduğu ve korugan tamamlandıktan sonra 15 gün içerisinde Türk personel ile cihazların montajının tamamlanacağı bilgileri yer aldı.¹¹⁹⁰ Rapor sonrasında, raporda belirtilen hususlar doğrultusunda korugan içine alınması kararlaştırılan ilk istasyon, İzmir Dinleme ve İhbar İstasyonu oldu. En kısa sürede çalışmalara başlanması gerektiği Milli Savunma Bakanlığı tarafından Genelkurmay Başkanlığı’na bildirildi.¹¹⁹¹

II.Dünya Savaşına Türkiye’nin dahil olma ihtimali kapsamında, yapılan hazırlıklardan biri de Boğazların mayınlanmasıydı. Bu kapsamda hazırlanan planlardan biri de Çanakkale Boğazının mayın hatlarıyla kapatılmasıydı. 1943 yılı Mayıs ayında, önceden hazırlanmış mayın projeleri için geçit şamandıralarının temin edilmesine çalışılıyordu. Çünkü mayın hatları arasından gemilerin güvenle geçebilmesi için bırakılacak yolun, şamandıralar ile belirlenmiş olması gerekmektedir. Çanakkale Deniz Komutanlığı elinde, 2 adet geçit şamandırası bulunmaktaydı ve daha 8 adet geçit şamandırasına ihtiyaç duyulmaktaydı. Mayın hatlarının tesis edilebilmesi için ilk hamlede bu şamandıralara gerek vardı.¹¹⁹² Yapılan çalışmalar neticesinde, Çanakkale Boğazına atılacak geçit şamandıraları tamamlanarak, 29 Kasım 1943 tarihinde Silivri araba vapuru ile Çanakkale’ye gönderildi.¹¹⁹³ İlâveten 1944 yılı Ocak ayında 3 geçit

¹¹⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:32, Bn.:3, T.:5 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:32, Bn.:1, T.:11 Teşrinisani 1943.

¹¹⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:114, Bn.:1, 1-1, T.:6 Kanunievvel 1943.

¹¹⁹¹ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:114, Bn.:2, 2-1, T.:16 Kanunievvel 1943.

¹¹⁹² LDGAM., TÇDEEB., T.:31 Mayıs 1943.

¹¹⁹³ LDGAM., Ktn.:1943-75, Gmn.:79, Bn.:3, 3-1, 4, 5, T.:27 Kanunievvel 1943.

şamandırası daha Derince'den Çanakkale'ye ulaştırıldı.¹¹⁹⁴ Ancak yapılan incelemede, geçit şamandıralarının sayısının 8'e ulaştığı, 2 adet şamandıraya daha ihtiyaç olduğu, eldeki 8 adet şamandıradan da 3 adedinin kullanılamayacağı, sonradan gönderilen 3 adet şamandıranın da Boğazına akıntısı düşünüldüğünde küçük olduğu tespit edildi. Sonuç olarak elde kullanılabilir 5 adet şamandıra olduğu ve 5 adede daha ihtiyaç duyulduğu bildirildi.¹¹⁹⁵

İstanbul ve Çanakkale Dinleme ve İhbar İstasyonları sürekli olarak faaldi. Bu durumda özellikle loop kabloları ve bunlara bağlı makineler yıpranmaktaydı. Ayrıca bu malzemelerin yedekleri azalmıştı ve temin edilmeleri de büyük zorluklar doğurmaktaydı. Bu nedenle Boğazların girişindeki birer kablonun devamlı olarak, dış kabloların da ara sıra çalıştırılması düşünüldü ve onaylanmak üzere Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla Milli Savunma Bakanlığına yollandı. İlaveten loop kablo tesisatıyla ilgili malzemelerin bir an önce tedarik edilerek, kabloların tamamının aktif olarak kullanılmasının gerekliliği hatırlatıldı.¹¹⁹⁶ Ardından; Boğazların dışındaki loop kablolarının haftalık çalıştırılma süreleri için program hazırlanması, tüm kabloların çalıştırılması durumunda bu kabloların ne kadar süre hizmet verebileceği ve gerekli yedek parçaların miktarının belirlenmesi hakkında çalışma başlatıldı.¹¹⁹⁷ Ancak bu konuyla ilgili görüşü sorulan Denizaltı Müdafaa Okulu Müdürü Yzb. Mithat Üler, hazırladığı rapor ile loop kablolarının bazılarının ara sıra çalıştırılması uygulanmasının yanlış olacağını belirtti. Raporunda; bir istasyonun yalnız bir loop kablosunun çalışması ile bütün loop sisteminin çalışması arasında çok küçük bir fark olduğunu ifade etti. Ayrıca bu istasyonların devamlı çalışmak üzere kurulduklarını, çok kısa bir zaman bile devre dışı kalmalarının yabancı ülke denizaltısının geçmesi için yeterli olacağını altını çizdi.¹¹⁹⁸

Bu süreçte, dinleme ve ihbar istasyonları için şüpheli durumlarda alarm vermek üzere kullanılan sistem, standart hale getirildi. Artık tüm istasyonlar aynı yöntemi kullanacaktı. 1944 yılı Ağustos ayından itibaren, havadan gelen tehlike için kırmızı veri fişegi ve denizaltı tespitlerinde yeşil veri fişegi atılması kararlaştırıldı. Böylece Donanmanın tüm unsurları verilen alarmı anlayabilir hale gelmiş oldu.¹¹⁹⁹

¹¹⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:79, Bn.:2, T.:17 Kanunisani 1944.

¹¹⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:79, Bn.:1, T.:20 Kanunisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:79, Bn.:1-1, T.:22 Kanunisani 1944.

¹¹⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:133, Bn.:1, T.:27 Teşrinievvel 1943.

¹¹⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:133, Bn.:2, T.:1 Teşrinisani 1943.

¹¹⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1943-44, Gmn.:112, Bn.:1, 2, T.:17 Teşrinisani 1943.

¹¹⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:89, Bn.:1, T.:3 Ağustos 1944.

Dinleme ve ihbar istasyonlarında zaman zaman denemeler/denetlemeler yapılmaktaydı. Bu denetlemelerden biri 28 Ocak-5 Şubat 1944 tarihleri arasında, İngiliz Yzb. G.W. Houlgate ve Yzb. Fahir Karayel tarafından Çanakkale Dinleme ve İhbar İstasyonunda icra edildi. Bu denetlemede; kullanılan materyallerin bazılarının uzun zamandan itibaren kullanılmaktan kaynaklı olarak eskidiği ancak bakımlı olduğu, personelin iyi eğitilmiş ve çalışkan olduğu görüldü. Ayrıca Boğazda döşeli olan 5 adet loop kablosu üzerinden motor geçirilerek yapılan testlerde de başarılı sonuçlar elde edildi. İlaveten istasyona bağlı karakol gemileriyle istasyon arasında telsiz bağlantısının sağlanabilmesi de çok olumlu bulundu.¹²⁰⁰

Çanakkale Boğazı'nda bulunan mania ağlarının yeni tip denizaltı ağır mania ağlarıyla değiştirilmesi çalışmalarına, 1944 yılı Nisan ayında başlandı. Ağır mania ağları, Nara önünde bulunan mania hattına ilave olarak Akbaş Limanı ile Musa Deresi arasında kalan yere konulacaktı. Öncelikle mania ağları için gerekli şamandıraların atılması gerekmekteydi. Bu işin Kaldıray ağ gemisiyle yapılmasına imkan olmadığı anlaşılınca, İstanbul Boğazı'nda görevli Ağ I ağ gemisinin Çanakkale'ye sevk edilmesine karar verildi.¹²⁰¹ Bu iş için İngiliz ağ uzmanı Bnb. T.E. Little görevlendirilerek Çanakkale'ye gönderildi.¹²⁰² Ancak Çanakkale'deki işler çok yavaş ilerliyordu. 1944 yılı Mayıs ayında yapılan değerlendirmede; sadece şamandıraların atılacağı yerlerle ilgili çalışmanın 2 ay süreceği, çalışmaların hızlandırılması gerektiği ve buraya işinin uzmanı bir subayın tayin edilmesinin zorunlu olduğu tespit edildi. Bunun üzerine Çanakkale'ye Albay Avni Taşan tayin edildi. Ayrıca Ağ I ağ gemisine ilave olarak 15 Mayıs 1944 tarihinde Kaldıray ağ gemisi de Çanakkale'ye gönderildi.¹²⁰³

Çanakkale'deki ağır mania ağlarının dökülmesi sırasında ilk şamandıra guruplarının İngilizler tarafından, diğer şamandıraların ise Türk personel tarafından atılarak bu işin en iyi şekilde öğrenilmesi istendi. Bu işte tecrübe kazanmaları için 4 deniz subayı da Çanakkale'ye gönderildi. Ağların dökülmesi sırasında ise Boğazdan geçişlerin devam etmesi ve bu görevi yerine getiren kılavuz gemilerinin dikkatli

¹²⁰⁰ İngiliz Yzb. G.W. Houlgate ve Yzb. Fahir Karayel tarafından hazırlanan raporun Türkçe ve İngilizcesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-35, Gmn.:52, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, T.:21 Şubat 1944.

¹²⁰¹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:171, Bn.:3, T.:11 Nisan 1944.

¹²⁰² LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:30, Bn.:1, T.:11 Nisan 1944. Bu sırada İzmir'deki mania ağları fırtına dolayısıyla zarar görmüştü. Bu iş için İstanbul'da bulunan R I römorkörü görevlendirilerek İzmir'e gönderildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:171, Bn.:1, 2, T.:13 Nisan 1944.

¹²⁰³ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:130, Bn.:8, T.:7 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:130, Bn.:7, T.:9 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:130, Bn.:5, 6, T.:10 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:130, Bn.:3, 4, T.:15 Mayıs 1944.

olmaları gerektiği hatırlatıldı.¹²⁰⁴ 1944 yılı Mayıs ayı sonunda şamandıraların yerleri hazırlanarak şamandıraların atılma noktasına gelindi. Çalışmalar, manianın ana geçidinin Anadolu sahiline 9 gomina mesafede olacak şekilde ilerliyordu. Bir taraftan da bu geçidin her iki tarafından beşer şamandıralık dar bir geçit olarak planlanması nedeniyle, ışıklı şamandıra temin edilmeye çalışılıyordu.¹²⁰⁵ Deniz Müsteşarlığı, ışıklı şamandıra temin edilemediği için ışıklı şamandıralar temin edilinceye kadar, Nara’da bulunan şamandıraların Akbaş’taki mania ağına sevk edilmesi emrini verdi.¹²⁰⁶ Temmuz ayı sonunda ana şamandıralar arasında bulunan “ara şamandıralar” tamamlandı, Anadolu sahilindeki vetetlerde yapılan yanlışlık nedeniyle bazı şamandıraların yerleri yanlış tespit edildiği için yeni bir çalışma başlatıldı ve karada da tüm malzemelerin temizlik ve tasnifiyle tel dikişine devam edildi.¹²⁰⁷ Ağustos ayında da çalışmalar sürdü. Anadolu sahilindeki vetetlerde yapılan yanlışlık düzeltilerek şamandıra yerleri doğru biçime sokuldu ve şamandıraların atılma noktasına gelindi. Karadaki malzemelerin temizlik ve tasnifiyle tel dikiş işlerine devam edildi.¹²⁰⁸ Eylül ayında ağ örme işi ve şamandıraların boyanması dışında kayda değer bir ilerleme olmadı. Ekim ayında ise farklı derinliğe göre karada hazırlanan, bütün teferruatı üzerinde biri 4, diğeri 2 parçadan oluşan ve 600 kademlik 2 takım İngiliz ağır mania ağı şamandıralara bağlandı ve atılmaya hazır edildi. Böylece ağların örüldüğü pistin gereksiz yere işgali önlenmiş oldu. Ayrıca 5 parça mania ağı da hazır hale getirildi.¹²⁰⁹ Bu sırada mania hattındaki 10 adet geçit şamandırasının atılması için bir talimatname hazırlandı ve ağların atılma işine başlandı.¹²¹⁰

Bu çalışmalar yürütülürken, bir taraftan da II.Dünya Savaşı’nın sonu gelmekteydi. Almanlar 1945 yılı Ocak ayından itibaren savaşı kaybetmeye başlamıştı. Hatta Müttefik Devletlere ait ticaret gemilerinin Karadeniz limanlarına malzeme götürmek üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca Boğazlardan geçebilecekleri kararı verildi.¹²¹¹ Bununla beraber kısa bir süre sonra Almanya, 7 Mayıs 1945 tarihinde

¹²⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:130, Bn.:1, 2, T.:18 Mayıs 1944.

¹²⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:46, Bn.:2, T.:31 Mayıs 1944. Boğazdaki geçidi gösteren kroki için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:46, Bn.:1, T.:31 Mayıs 1944.

¹²⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:46, Bn.:1, T.:7 Haziran 1944.

¹²⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:200, Bn.:2, T.:26 Temmuz 1944; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:200, Bn.:1, T.:1 Ağustos 1944.

¹²⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:197, Bn.:1, T.:9 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:200, Bn.:2, T.:14 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-35, Gmn.:35, Bn.:1, T.:18 Ağustos 1944.

¹²⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:165, Bn.:2, T.:1 Teşrinisani 1944.

¹²¹⁰ Talimatname için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:79, Bn.:6, T.:Trhz.

¹²¹¹ Müttefik Devlet ticaret gemilerinin ait olduğu ülkeler; İngiltere, Amerika, Rusya, Fransa, İtalya, Belçika, Mısır, Danimarka, Yunanistan, Yugoslavya, Norveç, Hollanda’ydı. LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:79, Bn.:1, T.:28 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:5, Bn.:75, T.:16 Mart 1945.

teslim oldu ve savaş fiilen bitti.¹²¹² Bu gelişmeler yaşanırken, çok büyük zahmetlerle İstanbul ve Çanakkale Boğazlarıyla körfezlere dökülen mania ağlarının işlevinin kalmadığı ve kaldırılmaları gerektiği 1945 yılı Ocak ayından itibaren düşünölmeye başlamıştı. Netice itibariyle mania ağlarının kaldırılmasına karar verildi. Bu karar ilk olarak İstanbul Boğazı'nda uygulandı ve savaş henüz resmi olarak bitmeden 1945 yılı Mart ayında tamamlandı. Böylece İstanbul Boğazı'nda mania ağları ile şamandıralar kaldırılarak, bölgede savunma maksatlı bir geçit kalmadı. Sadece Telli Tabya ile Macar Tabya arasında serseri mayınlara karşı atılmış olan ağ, Karadeniz'deki serseri mayınlar bitene kadar kalmak üzere bırakıldı.¹²¹³ Bu durumda serseri mayınlara karşı atılmış olan ağın, Boğazın savunmasıyla bir ilgisi olmaması nedeniyle, Boğazdaki kılavuzluk hizmetlerinin Ulaştırma Bakanlığına geçmesi ve bu işin daha önce tecrübe edildiği gibi sivil kaptanlar idaresinde yürütölməsi hususu, Genelkurmay Başkanlığınca uygun göröldü. Kılavuzluk hizmetlerinin 1 Nisan 1945 tarihinden itibaren Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğunda idare edilmesi Başbakanlığa teklif edildi.¹²¹⁴

İstanbul Boğazı'ndaki mania ağları 1945 yılı Mart ayında kaldırılmıştı. Almanya'nın 7 Mayıs 1945 tarihinde teslim olmasından sonra ise Genelkurmay Başkanlığı'nın onayıyla Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, 8 Mayıs 1945 tarihinde, ilk olarak Çanakkale Boğazı, İzmir ve İzmit Körfezleri ve ardından İskenderun ve Mersin'de bulunan mania ağlarının kaldırılması emrini verdi.¹²¹⁵ Bununla birlikte mania ağlarının yeniden Boğaz ve körfezlere atılma durumu göz önünde tutularak, böyle bir durum için ihtiyaç duyulacak malzemeler hakkında çalışma yapılması, Deniz Müsteşarlığı tarafından emredildi.¹²¹⁶ İlaveten mania ağlarında uzun zamandır çalışan subay, astsubay ve erlerin de buldukları birliklerde tutulması gerektiği bildirildi. Çünkü manialarda çalışmamış bir personelin, tekrar mania ağlarının atılması emri verildiğinde, bu ağları atmalarının mümkün olamayacağı açıklandı. Hatta adı geçen personelin, yeni mania uzmanlarının yetiştirilmesi için Donanma personeline kurs vermesi teklif edildi.¹²¹⁷

¹²¹² Edip Çelik, a.g.e., s.118; Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.402.

¹²¹³ Ayrıca Genelkurmay Başkanlığı, 8 Kasım 1944 tarihinde İstanbul Boğazı ve Samsun arasındaki kıyılarda serseri mayınlara rastlanması nedeniyle koyduğu, geceleri seyir yapılması yasağını da kaldırmadı. Bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:177, Sn.:44, Bn.:1, T.:7 Mayıs 1946.

¹²¹⁴ LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:5, Bn.:75, T.:16 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:17, Bn.:1, 2, T.:16 Mart 1945.

¹²¹⁵ LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:23, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:209, Bn.:1, T.:14 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:211, Bn.:1, T.:21 Aralık 1945.

¹²¹⁶ LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:248, Bn.:1, T.:12 Temmuz 1945.

¹²¹⁷ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:50, Bn.:3, T.:3 Ağustos 1945.

Denizaltı mania ağları kaldırılırken, İstanbul ve Çanakkale Boğazları, İzmir ve İzmit Körfezleri ile İskenderun ve Mersin'deki dinleme ve ihbar istasyonları ile loop kablolarının yerlerinde bırakılmasına karar verildi. Hatta ilerleyen süreçte loop tesisatı için İngiltere'den malzeme talepleri yapıldı.¹²¹⁸ Bir taraftan da loop kablolarının özellikle havadan görünmesini engellemek için kamufle edilmesi düşünüldü. Bu maksatla loop kablolarını gizlemek için piyasadan tel kafesli ağların alınması için çalışma başlatıldı.¹²¹⁹ Piyasada bu tip ağ bulunamayınca, kara birliklerindeki silah ve teçhizatın havadan görünmesini engellemekte kullanılan ağlardan yaptırılması için girişimde bulunuldu.¹²²⁰ Ayrıca tüm ülkelere, İstanbul ve Çanakkale'de bulunan loop kablolarının zarar görmemesi için kabloların bulunduğu yerlerde demirleme ve balık avlamanın yasaklandığı bildirildi.¹²²¹

1.5. II.Dünya Savaşı Sürecinde Kıyılarda Yaşanan Olaylar

II.Dünya Savaşı meydana geldiği sırada Türkiye kıyılarında çeşitli devletlere ait uçaklarının düşmesi, Türk ve yabancı bandıralı gemilere milliyeti belirlenemeyen denizaltı saldırıları, esir değişimi ve yabancı istihbarat gemilerinin Türk Bayrağı çekerek Türk karasularında görülmesi gibi olaylar meydana geldi. Bu olaylar kronolojik olarak incelendiğinde;

a) Vichy Hükümeti'ne ait Saint Didier adlı vapur, Suriye ve Lübnan'daki Alman askerlerine silah, asker ve malzeme götürmek üzere Selanik'ten yola çıkmıştı. Gemide uçaksavar bataryaları, tanklar ve kamyonlar da bulunmaktaydı. İlaveten bir bölük de Fransız askeri gemideydi. 4 Temmuz 1941 tarihinde İngiliz uçakları vapuru Türk karasuları dışında batırmak için saldırıya başladı. Saldırlardan kaçmak için Türk karasularına giren ve Antalya limanı önüne gelen Saint Didier burada İngiliz uçakları tarafından batırıldı. Saldırı sonucunda gemideki 25 subay, 34 astsubay, 205 er ve 16 gemi mürettebatından 5 kişi hayatını kaybetti. Vapur enkazında bulunan malzemelerin çıkarılma işine Temmuz 1945 tarihinde başlandı. Ancak vapur ambarında patlayıcı maddelerin, bilhassa oksijen tüplerinin bulunması sebebiyle bunların özenle çıkarılması gerektiği, fakat çıkarabilecek alanında uzman kişiler görevlendirilinceye kadar bu

¹²¹⁸ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:8, T.:27 Eylül 1945.

¹²¹⁹ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:50, Bn.:2, T.:31 Mayıs 1945.

¹²²⁰ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:50, Bn.:1, T.:6 Temmuz 1945.

¹²²¹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:63, Dosn.:426, Sn.:14, Bn.:2, T.:14 Haziran 1945; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:63, Dosn.:426, Sn.:14, Bn.:1, T.:30 Haziran 1945.

malzemelerin iskeleeye getirilmesinin yasaklandığı Antalya Valiliği tarafından İçişleri Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığına bildirildi.¹²²²

b) İskenderun limanından kahve ve Milli Savunma Bakanlığına ait şamandıra yükü ile İstanbul'a hareket eden İstikbal vapuru Adrasan civarında 25 Temmuz 1941 tarihinde saat 08:45'de 3 motorlu bir bombardıman uçağının saldırısına uğradı. Saat 09:45'de ise aynı tipte 2 uçak İstikbal vapuruna saldırdı. Adrasan limanından 28 Temmuz günü saat 10:45'de ayrılan vapur Meis adası civarındayken yine aynı tip bir uçak gelerek saldırı gerçekleştirdi. Meis adasından açılan ateş sonrasında uçak Kıbrıs istikametine doğru uzaklaştı.¹²²³ Olay sonrasında İstikbal Vapuru gemi süvarisi tarafından Deniz Mıntıka Komutanlığına durum bildirilerek yardım talebinde bulunuldu.¹²²⁴ İstikbal vapuruna saldırı yapan uçakların Kıbrıs istikametine dönmesi ve uçakların üzerindeki işaretler, uçakların İngiliz uçağı olduğu kanaatinin doğmasına neden oldu.¹²²⁵

c) İtalyan bandıralı 3336 tonluk "Torçello" gaz şilebi boş olarak 3 Kasım 1941 tarihinde Selanik'ten İstanbul'a geldi. 5 Kasımda Burgaz için sefer evraklarını yaptırarak Karadeniz'e çıktı. 6 Kasım 1941 gecesi saat 21:00'de İğneada liman burnunun 18 deniz mili açığında faili meçhul bir denizaltı tarafından batırıldı. Mürettebattan 3'ü boğulup kalan 21 kişi de Bereket motoru tarafından İğneada'a getirilerek buradaki askeri birliğe teslim edildi.¹²²⁶

ç) Yenice vapuru İsviçre'ye gönderilecek üzüm ve incir yüküyle Burgaz'a gitti. 15 gün Burgaz limanında bekledikten sonra 18 Kasım 1941 tarihinde boş olarak yola çıktı. Vapur İğneada'ya 10 deniz mili kala sahilinden 1 deniz mili açıkta Vasillikos mevkiinde saat 15:30'da bir denizaltıyla karşılaştı ve sahile yaklaşmaya çalışırken denizaltının attığı bir torpido ile battı.¹²²⁷ Geminin 14 kişilik mürettebatından sadece iki kişi kurtulabildi.¹²²⁸ Geminin ikinci kaptanı Hayrullah Denizer "200 metre ileride suyun üzerinde torpidonun hızla gemiye geldiğini, gemiyi kurtarmaya vakit olmadığını, çaresiz gemiyi terk komutu verdiğini, az sonra da torpidonun geminin gövde kısmına

¹²²² LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:191, Bn.:2, 3, T.: 12 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:191, Bn.:1, T.: 27 Temmuz 1945; Ulus, 8 Temmuz 1941, s.1; Vakit, 8 Temmuz 1941, s.1; Cumhuriyet, 8 Temmuz 1941, s.1; Cumhuriyet, 14 Temmuz 1941, s.5.

¹²²³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:51, Dosn.:333, Sn.:31, Bn.:1, T.: 5 Ağustos 1941.

¹²²⁴ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:69, Bn.:1, T.: 29 Temmuz 1941.

¹²²⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:51, Dosn.:333, Sn.:31, Bn.:2, T.: 5 Ağustos 1941.

¹²²⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:156, Dosn.:100, Sn.:15, Bn.:1, T.: 7 Teşrinisani 1941.

¹²²⁷ Ulus, 22 Teşrinisani 1941, s.1; Vakit, 22 Teşrinisani 1941, s.1; Akşam, 22 Teşrinisani 1941, s.1.

¹²²⁸ Ulus, 23 Teşrinisani 1941, s.1, 5; Vakit, 23 Teşrinisani 1941, s.1, 2; Akşam, 23 Teşrinisani 1941, s.2, 3.

isabet ederek müthiş bir infilak olduğunu ve ısınmak için kazan dairesinde bulunan tayfaların kurtulamadığını” söyledi.¹²²⁹

d) Çankaya motoru Zonguldak’tan almış olduğu 225 ton demir ve İstanbul’dan yüklediği 30 ton kendir yükünü Burgaz limanına teslim ettikten sonra, Bulgaristan’dan 170 ton su borusu ve 30 ton tuğla alarak dönüşe geçti. Bu sırada 24 Şubat 1942 tarihinde milliyeti tespit edilemeyen bir denizaltı tarafından batırıldı. Denizaltı Çankaya motorunu batırdıktan sonra mürettebatın bindiği filikaya da ateş açtı. Fakat bu ateş sırasında 9 kişilik mürettebattan can kaybı yaşanmadı. Mürettebat Karaburun kıyısına ulaşarak İstanbul’a ulaştı.¹²³⁰

e) Harp esirlerini mübadele etmek için İzmir limanına gelmiş olan Lodavericasti adlı İngiliz hastane gemisi ve Gradisca adlı İtalyan hastane gemisi, kılavuz kaptan almak üzere Midilli - Sakız adaları arasına geldi. Gemilerin İzmir Limanına getirilmeleri için İzmir Deniz Komutanlığı tarafından 2 kılavuz kaptan görevlendirildi. Kösten motoru ile Uzunadaya giden kılavuz kaptanlardan Kaptan İsmail İtalyan gemisine, Kaptan Salih İngiliz gemisine geçti. Gemiler İzmir limanı Alsancak civarına getirildi ve saat 15:30’da Gradisca, saat 16:00’da Lodavericasti İzmir Deniz Üs Komutanlığı önüne demirledi. Mübadelenin yarına bırakılması kararlaştırıldı.¹²³¹ Esir değişimi 8 Nisan 1942 tarihinde saat 07:00’de başlayıp, saat 13:00’de tamamlandı. Değişim sırasında Bayraklı vapuru kullanıldı. İngiliz gemisinde 919 İtalyan ve İtalyan gemisinde 129 İngiliz esir bulunmaktaydı. Esir değişimleri tamamlandıktan sonra İtalyan ve İngiliz konsoloslar ve Kızılhaç temsilcilerinin ziyaretleri gerçekleştirildi. Ardından saat 15:30’da Lodavericasti adlı İngiliz hastane gemisi İzmir’den ayrıldı. Gradisca adlı İtalyan hastane gemisi ise 9 Nisan günü saat 14:00’de İzmir’den demir aldı.¹²³²

Türkiye’de yapılan birinci esir değişiminden sonra başka esir değişimleri de gerçekleştirildi. Cenevre Sözleşmesinin¹²³³ esir değişimine ait olan 68’inci maddesine

¹²²⁹ Cumhuriyet, 24 Teşrinisani 1941, s.1, 3; Akşam, 24 Teşrinisani 1941, s.1, 3; Vakit, 24 Teşrinisani 1941, s.1, 3; Ulus, 24 Teşrinisani 1941, s.1.

¹²³⁰ Cumhuriyet, 26 Şubat 1942, s.1; Cumhuriyet, 27 Şubat 1942, s.1, 2.

¹²³¹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:124, Dosn.:881, Sn.:11, Bn.:1, T.: 7 Teşrinisani 1941.

¹²³² Vakit, 6 Nisan 1942, s.1; Cumhuriyet, 8 Nisan 1942, s.1, 2; Vakit, 8 Nisan 1942, s.1, 2; Cumhuriyet, 9 Nisan 1942, s.1, 3; Vakit, 9 Nisan 1942, s.1, 2, 3; Vakit, 10 Nisan 1942, s.1; Ulus, 9 Nisan 1942, s.2, 3; Ulus, 10 Nisan 1942, s.1; Cumhuriyet, 11 Nisan 1942, s.1; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:124, Dosn.:881, Sn.:11, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:15 Nisan 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:235, Dosn.:587, Sn.:15, Bn.:1, 2, T.:5 Mayıs 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:235, Dosn.:587, Sn.:15, Bn.:3, T.:22 Mayıs 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:179, Dosn.:236, Sn.:2, Bn.:1, T.:8 Haziran 1943.

¹²³³ Cenevre Sözleşmesi 27 Temmuz 1929 tarihinde imzalanmıştır. Harp halindeki ordularda bulunan yaralı ve hastaların durumları hakkında bir sözleşmedir. Bkz., *12 Ağustos 1949 Tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve Ek Protokolleri*, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, s. 1.

göre İtalyan, Alman ve İngiltere hükümetleri arasında Türkiye'nin gözetiminde oluşturulan anlaşma üzerine, aşağıda belirtilen tarih ve yerlerde hasta ve yaralı esirlerin değişimi yapıldı;

10 Kasım 1942 tarihinde 12 Filistinli esirle 305 Alman ve İtalyan esir İstanbul'da,

21 Mart 1943 tarihinde 863 Alman ve İtalyan'la 863 İngiliz esiri Mersin limanında¹²³⁴,

18 Nisan 1943 tarihinde 1205 İtalyan'la 150 İngiliz esiri İzmir Limanında,

8 Mayıs 1943 tarihinde 1200 İtalyan'la 200 İngiliz İzmir Limanında,

2 Haziran 1943 tarihinde 5'i general olmak üzere 2269 subay ve erden oluşan İtalyan esir ile 455 İngiliz subay ve eri İzmir limanında mübadele edildi.¹²³⁵

Yapılan bu esir değişimleri sırasında Türkiye'nin almış olduğu tedbirlerle hiçbir olay meydana gelmedi ve değişim esnasında Kızılay tarafından esirlere incir, üzüm ve sigara gibi hediyeler verildi.¹²³⁶

f) Ticari eşya yüklü Duatepe motoru Bulgaristan'dan İstanbul'a gelirken meçhul bir denizaltı saldırısına uğradı. Hasan Kaptan idaresinde olan motorda 8 kişilik mürettebat bulunuyordu. Hasan Kaptan yaptığı manevralar sayesinde motoru batmaktan kurtardı ve İğneada civarında baştankara yaptı. Mürettebatın 5'i Bulgaristan tarafına geçerken, 3'ü İğneada'ya sığındı.¹²³⁷ Alman ve İtalyan haber ajansları tarafından 20 Mayıs 1942 gecesi Duatepe motorunun Sovyet denizaltısı tarafından batırıldığına ilişkin haberler yer aldı. Fakat Moskova'nın Tass Ajansı bu haberlerin asılsız olduğunu açıkladı.¹²³⁸ Kumluk ve sığılık bir alana oturmuş olan Duatepe motoru Türkiye'den giden vasıtalarla kurtarıldı ve 29 Mayıs 1942 tarihinde saat 11:00'de İstanbul'a ulaştı.¹²³⁹

g) Beycik motoru Burgaz'dan İstanbul'a gelirken 8/9 Aralık 1942 tarihinde Karaburun sahillerinin 10 deniz mili açığında meçhul bir denizaltının top atışıyla batırıldı. 7 kişiden oluşan mürettebattan 2 kişi yaralandı ve yaralılar Çatalca'da hastaneye kaldırıldı. Mürettebatın ifadelerinden anlaşıldığına göre saldırıyı gerçekleştiren denizaltının Ruslara ait olduğu düşünüldü.¹²⁴⁰

¹²³⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:179, Dosn.:236, Sn.:1, Bn.:1, T.:12 Nisan 1943.

¹²³⁵ Vakıf, 3 Haziran 1943, s.2; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:179, Dosn.:236, Sn.:4, Bn.:1, 2, T.:18 Haziran 1943.

¹²³⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:179, Dosn.:236, Sn.:2, Bn.:1, 2, T.:8 Haziran 1943.

¹²³⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:21, Bn.:1; Cumhuriyet, 20 Mayıs 1942, s.2.

¹²³⁸ Vakıf, 21 Mayıs 1942, s.5; Cumhuriyet, 22 Mayıs 1942, s.1; Cumhuriyet, 24 Mayıs 1942, s.1; Ulus, 24 Mayıs 1942, s.1; Vakıf, 24 Mayıs 1942, s.1; Cumhuriyet, 27 Mayıs 1942, s.1; Ulus, 29 Mayıs 1942, s.2.

¹²³⁹ Cumhuriyet, 29 Mayıs 1942, s.3; Cumhuriyet, 30 Mayıs 1942, s.1, 2.

¹²⁴⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:19, Bn.:1, T.:9 Kanunievvel 1942.

ğ) Adana şilebi kömür yüklü olarak 26 Ocak 1943 tarihinde hareket ettiği Zonguldak'tan İstanbul'a gelirken İstanbul Boğazı yakınlarında tespit edilemeyen bir sebeple battı. Alemdar arama kurtarma gemisinin tüm arama çalışmasına rağmen geminin 18 kişi olan mürettebatından haber alınamadı.¹²⁴¹

h) Sakarya şilebi Fethiye'den aldığı krom yüküyle Mersin'e giderken 20 Mayıs 1943 tarihinde Antalya'nın 50 deniz mili doğusunda bir mayın tespit etti. Şilep mayından kaçmak için manevra yaptığı esnada Karataş önlerinde kayalara çarptı ve battı. Bu esnada can kurtarma filikaları ile gemiden ayrılan 24 kişilik mürettebat kurtuldu.¹²⁴²

ı) Şişman motoru 5 Temmuz 1943 tarihinde Antalya Belediyesi adına çimento yüklü olarak Zeytinburnu'ndan hareket etti. 8 Temmuz 1943 tarihinde Antalya İnceburun civarında milliyeti bilinmeyen bir denizaltı saldırısıyla batırıldı. Mürettebattan 1 kişi ölürken, diğer 6 kişi Dumlupınar gemisi tarafından kurtarılıp Antalya'ya getirildi.¹²⁴³

i) Antalya'nın Manavgat sahiline bir Amerikan uçağının düşmesi sonrası, 2 Ağustos 1943 tarihinde saat 09:00'da 166 numaralı silahsız bir İngiliz motoru, aynı sahilin 200 metre açığına demirledi. Bu motorun sandalıyla 1 yüzbaşı ve 4 er karaya çıkarak Amerikan uçağı kazazedelerini aramaya başladı. Ancak İngilizler jandarmalar tarafından görülerek yakalandı. Bunun üzerine 166 numaralı İngiliz motoru sahili terk etmesi yönünde yapılan işaretler üzerine önce batıya bir süre sonra doğuya doğru ilerleyerek bölgeden uzaklaştı.¹²⁴⁴

j) Derviş isimli yelken kayığı 22 Ağustos 1943 tarihinde saat 21:00'de İstanbul Boğazının Karaburun mevki önünde sahile 2 deniz mili açıkta milliyeti bilinmeyen bir denizaltının açtığı makinalı tüfek ateşiyle saldırıya uğradı. Mürettebat sandalla karaya çıkarken tekne Karaburun'un batı tarafına sahile vurdu.¹²⁴⁵

k) Yılmaz adlı motor 24 Ağustos 1943 tarihinde saat 22:00'de İğneada'dan odun yüküyle boğaza doğru gelirken Karaburun'a 7 deniz mili mesafede milliyeti bilinmeyen bir denizaltının makinalı tüfekle saldırısına maruz kaldı. Motorun 8 mürettebatı ve 3 yolcusu 25 Ağustos 1943 tarihinde saat 05:30'da sandallarla Karaburun'a çıktı.¹²⁴⁶

¹²⁴¹ Cumhuriyet, 29 Kanunisanı 1943, s.3.

¹²⁴² Cumhuriyet, 21 Mayıs 1943, s.2.

¹²⁴³ Cumhuriyet, 10 Temmuz 1943, s.1, 3.

¹²⁴⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:63, Dosn.:426, Sn.:05, Bn.:1, T.:17 Eylül 1943.

¹²⁴⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:13, Bn.:1, T.:6 Eylül 1943.

¹²⁴⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:13, Bn.:1, T.:6 Eylül 1943.

l) Kırlangıç motoru Kaş açıklarında 30 Ağustos 1943 tarihinde saat 09:33'de bir İngiliz uçağı tarafından makineli tüfekle saldırıya uğradı. Saldırı sonucunda 1 ölü 2 yaralının olduğu İzmir Gümrük Muhafaza Alay Komutanlığınca bildirildi.¹²⁴⁷

m) Bodrum'dan aldığı tuz ve tütün yüküyle Datça'ya gitmekte olan Selim Kaptan idaresindeki Hüdaverdi adlı motor, 4 Aralık 1943 tarihinde Kızılağaç mevkiinin 1 deniz mili açığında bir Alman denizaltısının top ve makineli tüfek atışları sonucunda batırıldı. Bu atışlar sırasında 1 yolcu ile 1 tayfa ölürken, kaptan ve ayağından yaralı oğlu Kızılağaç sahiline çıktı.¹²⁴⁸

n) Karadeniz'de 16 Aralık 1943 tarihinde 2000 tonluk Kalkavan şilebi mayına çarpma neticesinde yaralandı. Mürettebat gemiyi sahile oturarak yardım istedi. Daha sonra Kalkavan şilebi Üsküdar vapuru tarafından kurtarıldı. Saldırıda can kaybı yaşanmadı.¹²⁴⁹

o) Marmaris'in Bozburun tarafında Oğlanboğuldu sahilinin kuzeyinde 11 Ocak 1944 tarihinde saat 10:00'da 3 motorlu 4 Alman uçağı su üstünde bir cisim bulunmadığı halde pike yapmak suretiyle makineli tüfek ateşi ile bomba atmış olduklarının tespiti, burada hayvan otlatan köylüler tarafından yapıldı. Bu saldırının bir denizaltıya karşı yapılmış olabileceği değerlendirildi.¹²⁵⁰

ö) Marmaris'e 13 Mart 1944 tarihinden itibaren çeşitli İngiliz hücumbot ve motorlarının izinsiz bir şekilde gelip gittikleri Donanma Komutanlığına iletildi. Bunlar arasında özellikle içerisinde 400 kadar İngiliz askeri bulunan ve bordasında "Türk İstanbul" yazan üç motor ile bir küçük layter dikkat çekti. Bunlar zaman zaman Marmaris'in Ayın Koyuna gelip gidiyordu.¹²⁵¹

p) Dinç isimli motor 21 Mart 1944 tarihinde Mersin'den İskenderun'a seyir halindeyken Karataş'ın doğu sahilinde milliyeti bilinmeyen bir denizaltının makinalı tüfekle saldırısına uğradı. Herhangi bir can kaybı olmayan motor, 22 Mart günü saat 14:00'de Kumnal Boğazı yakınında karaya oturtuldu ve yapılan muayenede arızası tam olarak tespit edilemedi.¹²⁵²

¹²⁴⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:235, Dosn.:589, Sn.:3, Bn.:1, T.:2 Eylül 1943.

¹²⁴⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:232, Dosn.:563, Sn.:9, Bn.:1, 2, T.:14 Ağustos 1943.

¹²⁴⁹ Cumhuriyet, 03 Kanunisani 1944, s.2; Cumhuriyet, 06 Kanunisani 1944, s. 2; Cumhuriyet, 09 Kanunisani 1944, s.2.

¹²⁵⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:232, Dosn.:563, Sn.:13 Bn.:1, 2, T.:26 Kanunisani 1944.

¹²⁵¹ LDGAM., Ktn.:1944-6, Gmn.:60, Bn.:1, T.: 31 Mart 1944.

¹²⁵² CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:21, Bn.:1; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:170, Bn.:1, 2, 3, T.: 22 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:157, Bn.:1, T.: 23 Mart 1944.

r) Devlet Deniz Yollarına ait Krom vapuru İskenderun'dan Toprak Mahsulleri Ofisine ait 3.678 ton kadar yulaf ve arpa ile İstanbul'a gelirken¹²⁵³ 31 Mart 1944 tarihinde saat 10:30'da Rodos'un kuzey tarafında yer alan Kızılada civarından geçerken milliyeti bilinmeyen bir denizaltının attığı torpido ile batırıldı. 43 kişiden oluşan mürettebatın 2'si ağır 1'i hafif yaralı olarak kurtarılarak Muğla'ya getirildi.¹²⁵⁴ Mürettebat daha sonra 6 Nisan'da Ege vapuruyla İstanbul'a götürüldü.¹²⁵⁵

s) Dedeoğlu ve İbrice Limanı arasındaki sahada, Nisan-Mayıs 1944 aylarında milliyeti tespit edilemeyen bir motorun Türk Bayrağı çekerek seyir yaptığı, Enes Liman Reisliği tarafından tespit edildi. Liman reisliği adı geçen motorun zaman zaman sahile çok yakın seyrettiği, motorda ellerinde dürbünle sahili gözetleyen personel bulunduğu ve balıkçılarla temas ettiklerini bildirildi.¹²⁵⁶

ş) Şemsi Bahri isimli yelkenli tekne 20 Temmuz 1944 tarihinde İstanbul Boğazının 7 deniz mili kuzey doğusunda milliyeti tespit edilemeyen bir denizaltı tarafından atılan torpido ile batırıldı. Bu saldırıda 3 mürettebat kayboldu. Yelkenlinin kaptanı oradan geçmekte olan Şahsı Bahri tarafından kurtarıldı.¹²⁵⁷

t) Romen Yahudi mültecilerini Köstence limanından İstanbul'a getirmekte olan Bülbül, Mefkure ve Morina motorlarından Mefkure ile Bülbül motorları 4 Ağustos'u 5 Ağustos 1944'e bağlayan gece saat 24:00'de milliyeti tespit edilemeyen üç denizaltı tarafından saldırıya uğradı ve Mefkure'nin batması sonucu 295 Yahudi ile 2 tayfa boğuldu. Saldırıdan kurtulan Bülbül motoru, yolcularından 410 Yahudi mülteciyi İğneada'ya götürdü. Mülteciler buradan Kırklareli üzerinden trenle İstanbul'a nakledildi. Ayrıca hadise esnasında Morina motorunun 305 mülteciyle Liman Adasına sığındığı bilgisine ulaşıldı.¹²⁵⁸ Sonrasında Morina motoru 305 mülteciyle 6 Ağustos 1944 tarihinde İstanbul'a geldi.¹²⁵⁹

¹²⁵³ Vakıf, 2 Nisan 1944, s.1; Vakıf, 3 Nisan 1944, s.1.

¹²⁵⁴ Ulus, 1 Nisan 1944, s.1, 3; Cumhuriyet, 1 Nisan 1944, s.1, 3; Tanin, 1 Nisan 1944, s.1, 2; Cumhuriyet, 2 Nisan 1944, s.2; Cumhuriyet, 3 Nisan 1944, s.2; Tanin, 3 Nisan 1944, s.1; Tanin, 5 Nisan 1944, s.1.

¹²⁵⁵ Ulus, 7 Nisan 1944, s.2; Tanin, 7 Nisan 1944, s.1, 3; Tanin, 8 Nisan 1944, s.3; Ulus, 8 Nisan 1944, s.2; Cumhuriyet, 9 Nisan 1944, s.2.

¹²⁵⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:22, Bn.:2, T.:14 Mayıs 1944; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:22, Bn.:1, T.:2 Haziran 1944.

¹²⁵⁷ Cumhuriyet, 22 Temmuz 1944, s.2.

¹²⁵⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:117, Dosn.:814, Sn.:22, Bn.:2, T.:6 Ağustos 1944;

¹²⁵⁹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:117, Dosn.:814, Sn.:22, Bn.:3, T.:7 Ağustos 1944; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:117, Dosn.:814, Sn.:22, Bn.:1, T.:9 Ağustos 1944.

1.6. Sahillere Vuran Serseri Mayınların İmhası

II. Dünya Savaşı sırasında çokça kullanılan “Serseri Mayın” tabiri, bağlı bulunduğu demirden çıkararak başıboş şekilde yol alan mayınlar için telaffuz edildi.¹²⁶⁰ Özellikle Karadeniz’in savaş sahası içinde yer alması nedeniyle, savaş halindeki ülkeler sahillerini korumak üzere mayınladı. Ancak kış şartlarından etkilenen mayınlar bağlı oldukları yerlerden koparak akıntı nedeniyle Türkiye sahillerine sürüklendi. Bu mayınlar zaman zaman tehlike yaratarak sivil ve asker kişilerin ölümüne neden oldu.

Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında serseri mayınlar için rutin taramalara başlandı. Çünkü Boğaz giriş çıkışları sivil ve askeri gemilerin sıklıkla kullandıkları yerlerdi ve akıntının getirdiği mayınlar özellikle bu dar sularda etkili oluyordu.¹²⁶¹ Bu mayınlar Karadeniz’den gelen üst akıntı nedeniyle, İstanbul Boğazını daha fazla tehdit ediyordu. Serseri mayınları Boğazdan içeriye girerken tutmak için emniyet ağı dökülmesi düşünüldü. Bu ağ planlandığı gibi Çalı burnu-Keçili limanı arasında 14 Mayıs 1941 tarihinde döküldü.¹²⁶² Ağın tamamlanması sonrası 1941 yılı Ağustos ayında, Rusya, Romanya ve Bulgaristan’ın Karadeniz’e döktüğü mayınların yerlerinden çıkararak akıntıyla sürüklenmesi nedeniyle İstanbul’a doğru geldikleriyle ilgili birçok ihbar alındı.¹²⁶³

Türkiye’nin neredeyse tüm kıyılarında serseri mayın tespitleri yapılmaktaydı. Sahillerde görülen 13 mayın ve bir bomba emniyete alınarak, şarjları boşaltıldıktan sonra Şakir Zümre Fabrikasına gönderildi. Bu mayınlardan 8 adedinin 1926 tipi Rus mayını olduğu anlaşıldı. Tüm aksamı ve gereçleri tam olan mayınların, şarjlarının doldurularak kullanılabilir hale getirilmesi için çalışılmaya başlandı.¹²⁶⁴

Serseri mayınlar Akdeniz açıklarında ve sahillerinde de görülmekteydi. Özellikle İskenderun sahilinde fazla sayıda serseri mayının tespit edilmesi nedeniyle, Mersin’de bulunan Mayın İmha Postasının bir benzerinin İskenderun’da oluşturulması gerektiği düşünüülerek, gerekli kadro çalışmasına başlandı.¹²⁶⁵ Bu sırada Mersin Mayın İmha Postasındaki kadro sayısının korunması için Deniz Müsteşarlığına yazı yazıldı.¹²⁶⁶ Ancak personel yetersizliği nedeniyle İskenderun’da oluşturulması teklif edilen Mayın

¹²⁶⁰ Müttekait Kaymakam Mazhar, *Mayın Notları*, Deniz Basımevi, İstanbul 1939, s.49.

¹²⁶¹ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:3, Bn.:1, T.:23 Temmuz 1942.

¹²⁶² LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:28, T.:14 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:29, T.:26 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:30, T.:7 Haziran 1941.

¹²⁶³ LDGAM., Ktn.:1941-141, Gmn.:6, Bn.:22, T.:4 Ağustos 1941.

¹²⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:45, Bn.:1, T.:2 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:141, Bn.:1, T.:10 Şubat 1942.

¹²⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:78, Bn.:1, T.:24 Nisan 1942.

¹²⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:80, Bn.:1, T.:10 Nisan 1942.

İmha Postasının açılması kabul edilmedi. Bununla beraber, mayınların daha çok İskenderun bölgesinde görülmesi nedeniyle, Mersin'deki Mayın İmha Postasının İskenderun'a kaydırılması direktifi verildi.¹²⁶⁷ Bu gelişmeler yaşanırken Mersin Mayın İmha Postasının arama tarama işlerinde kullanacağı deniz vasıtalarının temin edilmesi girişiminde de bulunuldu. Elde yeterince vasıta olmayınca Deniz Müsteşarlığı, Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığından bölgelerinde kiralanmaya uygun vasıtaların listesini göndermesini istedi.¹²⁶⁸ Yapılan araştırmada bölgede mayın arama tarama işine elverişli tekne bulunamadı. Sadece Mersin Limanına kayıtlı yedek römorkörlerden Kurtcebe römorkörünün uygun olduğu bildirildi.¹²⁶⁹

Mayın tespitlerinin arttığı süreçte, Milli Savunma Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı'nın teklifiyle, serseri mayınları etkisiz hale getirerek askeri makamlara teslim eden asker ve sivil şahıslara, 30 Türk Lirası ikramiye verilmesini kararlaştırdı. Bunun nedeni, Türkiye'nin elindeki mayın sayısının mayınlanması düşünülen yerleri mayınlamaya yetmemesiydi. Ayrıca elde edilen mayınların mevcut eksiklerinin Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına giderilmesi ve mayınların hazır hale getirilmesi emri verildi.¹²⁷⁰

Zonguldak'ta, Mayın İmha Postaları tarafından etkisiz hale getirilen mayınların ilgili birimlere gönderilmelerine kadar muhafaza edilmeleri için uygun bir yer yoktu. Bu mayınlar Zonguldak'ta Küçük Kapus denilen koyda sevk edilinceye kadar tutulmaktaydı. Zonguldak Deniz Mıntıka Komutanlığı, bu koyun küçük deniz vasıtalarının ulaşımına uygun olduğunu, buranın istimlak edilerek ambar ve denizaltıların yakıt almaları için bir üsse dönüştürülebileceğini bildirdi.¹²⁷¹

İngiltere'nin Akdeniz'de üslerinin bulunduğu sahillerde, havadan uçaklarla atılmış mahrut¹²⁷² şekilli patlayıcı maddeler görülmeye başlandı. Benzer maddelerin Türkiye sahillerinde de görülebileceği ve bu maddelere yaklaşılmaması, en kısa süre içerisinde askeri birliklere haber verilmesi hususu tüm askeri ve sivil makamlara bildirildi.¹²⁷³

Serseri mayınların imhası için yapılacak işlemler, hazırlanan E-43 talimatında belirtilmişti. Ancak yine de bazı kişiler bu talimata tam olarak uymadığından hayatlarını

¹²⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:78, Bn.:1, T.:29 Nisan 1942.

¹²⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:106, Bn.:1, T.:1 Nisan 1942.

¹²⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:180, Bn.:1, T.:15 Mayıs 1942.

¹²⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:70, Bn.:1, T.:27 Mart 1942.

¹²⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:149, Bn.:1, T.:8 Haziran 1942.

¹²⁷² Mahrut: Geometrik bir şekil olarak dikkonidir. Tabanı daire olup, yan kenarları bir noktada birleşen bir şekildir. Bkz., Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yay., Ankara 1998, s.570.

¹²⁷³ LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:62, Bn.:1, T.:22 Temmuz 1942.

kaybetti. 1942-1943 yılları arasında 5'i asker, 2'si küçük çocuk olmak üzere 7 sivil, toplamda 12 kişinin hayatını kaybettiği tutulan raporlara yansdı.¹²⁷⁴ Mayın imhası konusunda en ufak bir bilgisi olmayan kişilerin de mayınlar için verilen ödülü almak için hayatını riske arttığı gözlemlendi. Bunun üzerine, tespiti yapılan mayınlara görevli uzman kişiler dışında yetkisiz kişilerin müdahale etmesi yasaklanarak, bu karar tüm ordu birimlerine iletildi. Artık serseri mayınlardan kara suları içinde yüzer bir halde ve henüz karaya oturmamış olanların imhası görevi Liman Reisliklerine, kıyıya tamamen oturmuş durumdaki mayınların imhası görevi ise Mayın İmha Postalarına verildi.¹²⁷⁵

Sahillerde bulunarak patlatılmadan ele geçirilen serseri mayınlar, yeniden kullanılmak üzere Donanma içerisinde farklı yerlere gönderilerek aktif hale getirilmeye çalışılıyordu. Bu uygulamaya Deniz Müsteşarlığının 16 Mart 1943 tarihli emriyle son verildi. Artık ele geçirilen tüm mayınların (Rus tipi 1926 model olanlardan bir kısmı hariç) Şakir Zümre Fabrikası'na gönderilmesi istendi. Mayınların bu fabrikada yeniden kullanılabilir hale getirilmesine çalışılacaktı. Kullanılmayacak durumda olanların da parçaları, imal edilmekte olan su bombalarında değerlendirilecekti. Bu kapsamda Karadeniz'de ele geçirilen ve Zonguldak'ta tutulan birçok şarj aleti Şakir Zümre Fabrikası'na gönderildi.¹²⁷⁶

Özellikle Karadeniz'e ve bununla birlikte diğer sahillere vuran veya denizde dolaşan mayın miktarı, 1943 yılında çok yüksek sayılara ulaştı. Bu periyotta Donanma Komutanlığı, Türk kara sularında görülen mayınların imhası konusunda, emniyete çok dikkat edilmesi gerektiğini belirterek, imha edilme işlemi yapılırken azami dikkat gösterilmesine dair emirler verdi.¹²⁷⁷ Mayın imhasıyla ilgili olarak, Türkiye'nin tüm sahillerindeki Deniz Mıntıka Komutanlıkları, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığından tespit edilen mayınları imha etmek için artan bir şekilde kablo, bomba ve fûnye taleplerinde bulundu.¹²⁷⁸ Bu ihtiyaçlardan en önemlisi 1 kilogramlık mayın imha bombalarıydı. Bu süreçte bu bombalardan 1000 adedi, Şakir Zümre Fabrikası'ndan

¹²⁷⁴ Bafra'da mayın imhası sırasında şehit olan personel hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:191, Bn.:1, T.:17 Şubat 1943.

¹²⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:190, Bn.:1, T.:4 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-26, Gmn.:104, Bn.:1, T.:9 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-57, Gmn.:136, Bn.:1, T.:8 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:105, Bn.:1, T.:8 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:167, Bn.:1, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:167, Bn.:1, T.:19 Nisan 1943.

¹²⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1943-14, Gmn.:19, Bn.:3, T.:16 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-14, Gmn.:19, Bn.:4, T.:20 Mart 1943.

¹²⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:80, Bn.:1, T.:5 Mayıs 1943.

¹²⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:175, Bn.:1, T.:12 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:179, Bn.:3, T.:15 Haziran 1943.

teslim alınarak Deniz Mıntika Komutanlıklarına gönderildi.¹²⁷⁹ Ayrıca kabloların da gönderilme çalışmaları sürdü.¹²⁸⁰

Mayın imha bombaları en çok kullanılan malzemelerden biriydi. Sahilde veya denizde tespiti yapılan mayınların, sonradan kullanılacak şekilde kontrollü bir şekilde muhafaza altına alınması imkanı olmayanların imha edilmelerinde, mayın imha bombaları kullanılıyordu. 1941 yılı sonunda Şakir Zümre Fabrikasına sipariş edilen ve 1942 yılı Mayıs ayında teslim alınmış olan 1000 adet birer kiloluk mayın imha bombasından 600 adedi, iki partide Deniz Komutanlıkları ve Deniz Mıntika Komutanlıklarına gönderildi. Geri kalan 400 adedi Mayın Deposunda tutuldu. Ayrıca serseri mayınların sayısındaki artış nedeniyle 600 kadar daha sipariş edilmesi gerektiği, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı tarafından Deniz Müsteşarlığına yazıldı.¹²⁸¹

Doğu Karadeniz bölgesinin mayın imha işlerinin sorumluluğu Trabzon Deniz Mıntika Komutanlığında idi. Çok geniş bir alandan sorumlu komutanlığın elinde, yeterli miktarda mayın imha postası ve mayın imhasında kullanılan malzeme bulunmamaktaydı. Örneğin Trabzon, Giresun ve Hopa mayın imha postalarının kadroları çok eksik olduğu gibi, postaların ellerinde yeterli miktarda tahrip kalıbı, füyne, manyeto ve kablo yoktu. Bu malzemelerin İstanbul Deniz Yollama Memurluğu aracılığıyla bölgeye ulaştırılması gerekmektedir. Ancak patlayıcı maddelerin Deniz Yollarına ait vapurlarla gönderilmesi mümkün olmadığı için malzemelerin İstanbul'dan Trabzon'a ulaştırılması zaman almaktaydı. Bu problemin çözümü için askeri gemiler ile sivil yük taşıyan gemilerin daha etkin şekilde kullanılması için düzenleme yapılması gerektiği ortaya çıktı. Bu sırada patlayıcı özelliği olmayan kablo gibi malzemelerin de tren yoluyla en yakın noktaya gönderilmesi yöntemi belirlendi.¹²⁸² Ayrıca eksik mayın imha postası kadrolarının tamamlanması için çalışma başlatıldı.¹²⁸³

Mayınların imhası sırasında çok dikkatli hareket edilmesi gerekmektedir. Midye civarında sahile vuran bir mayının imhası çalışmasında, sahilde bulunan ağaçlar yanmaya başladı ve 700 dekarlık orman alanı tamamen yok oldu. Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı tüm Deniz Komutanlıklarına mayınların imhası sırasında milli servete zarar verebilecek uygulamalardan kaçınılması gerektiği konulu bir evrak gönderildi.¹²⁸⁴

¹²⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:173, Bn.:1, T.:23 Haziran 1943.

¹²⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:179, Bn.:2, T.:28 Haziran 1943.

¹²⁸¹ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:173, Bn.:1, T.:22 Haziran 1943.

¹²⁸² Trabzon Deniz Mıntika Komutanlığına gönderilen 750 metre tahrip kablosunun trenle Samsun'a oradan da ilk vasıta ile Trabzon'a gönderilmesi ile ilgili evrak için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:179, Bn.:3, T.:23 Eylül 1943.

¹²⁸³ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:180, Bn.:1, 2, T.:14 Temmuz 1943.

¹²⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1943-39, Gmn.:69, Bn.:1, T.:6 Eylül 1943.

Ele geçirilen mayınlar, yeniden kullanılmak üzere fabrikalarda bakıma alınıyordu. Kullanılabilecek olanlar ambarlara konulurken, diğerleri yedek parça olarak değerlendiriliyordu. Muhtelif tarihlerde sahillerden toplanan 1926 model Rus mayınlarından ağırlık olarak kullanılacak olan şarjlı mayın adedi 49'du. Bu mayınlardan çıkartılan mekanizma, hidrostatik cihazı, ağızotu, fûnye ve gatsiye tertibatı¹²⁸⁵ sonradan kullanılmak üzere ambarlara konuldu. Mayınlar için gerekli olan şekerliklerin¹²⁸⁶ yapılması için Mayın Fabrikasına yazı yazılması kararlaştırıldı. Ayrıca bu mayınlar için gerekli 6000 metre ağırlık telinin temin edilmesi için girişimler başlatıldı.¹²⁸⁷

Sahillerde tespit edilen mayınların imhası son derece önemliydi. Çünkü bu mayınlar sınırlı sayıda olan askeri ve sivil gemilere zarar verdiği gibi, kaybedilmelerine ve asker/sivil denizcilerle vatandaşların ölümlerine neden olmaktaydı. Bu sebeple tespiti yapılan bir mayının en kısa sürede etkisiz hale getirilmesi için gayret gösterilmekteydi. Bu duruma örnek olarak, Datça'nın Mesudiye Köyünün Adatepe mevkiinin Batı ucunun 200 metre güneyinde 23 Şubat 1944 tarihinde görülen 1 adet 5 memeli mayına yapılan işlem verilebilir.¹²⁸⁸ Yapılan işlem, mayının tespitinin gerçekleştirilmesi ve askeri birliğe rapor edilmesiyle başladı. Mayının "E-43 Talimatnamesi"nin birinci maddesi gereğince Liman Reisliği tarafından etkisiz hale getirilmesi gerekmekteydi ve bu iş için uzman talebinde bulunuldu.¹²⁸⁹ Bu haberin Marmaris Deniz Mıntıka Komutanlığına ulaşmasının ardından Marmaris Liman Reisliğine bağlı bir tekne 25 Şubat günü saat 12:00'de limandan ayrılarak, saat 18:00'de gecelemek üzere Serçe limanına girdi. Gece saat 23:00'de başlayan lodos fırtınası nedeniyle hareket edilmeyerek limanda kaldıktan sonra, 27 Şubat sabahı hareket edilmişse de Bozok Kale önüne sığıldı. Fırtınanın dinmesiyle 29 Şubat sabahı hareket edilerek saat 14:00'de Datça'ya ulaşıldı. Fırtınanın tekrar çıkmasıyla ancak 3 Mart günü saat 11:00'de, Datça Jandarma Komutanı ve yanındaki 3 erle hareket edilebildi. Saat 15:00'de mayının bulunduğu mevkie gelindi. Mayının tam olarak yüzeyde olmaması ve dalgalar nedeniyle yakındaki tepeye çıkılarak yukarıdan ateş edildi ve isabet alan mayın bir süre sonra dibe gitti.¹²⁹⁰

¹²⁸⁵ Gatsiye Tertibatı: Mayının dökülmüş olduğu yerden her hangi bir sebeple, istenmediği halde su sathına çıktığında, kendi kendini batırması için devreye giren sistemin adıdır. Bkz., Mütেকait Kaymakam, Mazhar, a.g.e., s.23.

¹²⁸⁶ Mayın Şekerliği: Mayınların karada patlamasını engelleyen bir güvenlik tertibatıdır. Mayınların karadayken patlamaması için geliştirilen yaylı emniyet tertibatının bulunduğu haznenin adıdır. Buraya yayı tutacak miktarda şeker konulurdu. Mayın denize atıldığında şeker erir ve yay serbest kalarak aktif hale gelirdi. Bkz., Mütেকait Kaymakam, Mazhar, a.g.e., s.21.

¹²⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:140, Bn.:1, 2, 2, T.:15 Teşrinievvel 1943.

¹²⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:104, Bn.:6, T.:23 Şubat 1944.

¹²⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:104, Bn.:1, 3, 4, 5, T.:24 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:104, Bn.:2, T.:25 Şubat 1944.

¹²⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:85, Bn.:1, T.:5 Mart 1944.

Serseri mayınların İstanbul Boğazı'nda bulunan gemilere zarar vermemesi için, akıntıyla gelen mayınların takılarak durdurulması maksadıyla, Telli Tabya ile Macar Tabya arasına şamandıralara tutturulmuş mania ağları çekilmişti. Zaman içerisinde eskiyen ağların tamirata hiçbir zaman aksatılmadı ve gerekli bakımlar yapıldı. Hatta savaşın son yıllarında da bu ağlara verilen önem azalmadı. 1944 yılı Kasım ayında 12 adet 18x90 metre alt ağ, 1 adet 18x45 metre alt ağ ve 50 adet 3,4x25 metre üst ağ Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığından gönderilerek ağların yenilenmesi istendi. İlaveten serseri mayın ağlarının çürüyen telleri için, Çanakkale Boğazı'nda kullanılan eski tip ağır mania ağlarından alınacak tellerin kullanılması düşünüldü. Bu tellerden bir miktarının incelenmek üzere Çanakkale'den Derince Mania Ağı İşleri Komutanlığına gönderilmesi kararlaştırıldı.¹²⁹¹

Tüm bu serseri mayın olayları yaşanırken, Almanların 7 Mayıs 1945 tarihinde teslim olmasıyla II.Dünya Savaşı fiilen sona erdi.¹²⁹² Böylece artık gerek kalmadığı düşünülen İstanbul ve Çanakkale Boğazlarıyla körfezlere dökülen denizaltı mania ağlarının kaldırılmaları çalışmalarına başlandı. Sonuç olarak İstanbul Boğazı'ndaki mania ağları 1945 yılı Mart ayında kaldırıldı. Fakat Telli Tabya ile Macar Tabya arasında serseri mayınlara karşı atılmış olan ağın, Karadeniz'deki serseri mayınların bitmesine kadar bırakılması direktifi verildi.¹²⁹³ Ayrıca Genelkurmay Başkanlığı, 8 Kasım 1944 tarihinde İstanbul Boğazı ve Samsun arasındaki kıyılarda serseri mayınlara rastlanması nedeniyle koyduğu, geceleri seyir yapılması yasağının da devamına karar verdi.¹²⁹⁴

Savaşın sona ermesi sonrasında, İstanbul dışında da serseri mayın kazaları yaşandı. 1945 yılı Ağustos ayında Bodrum yakınlarında yaşanan olay örnek olarak verilebilir. Bu olay İngilizlerin Sisam adasını da içine alacak şekilde 12 Adalar bölgesinde limanlar ve adaları çevreleyen karasuları dahilinde Almanlar tarafından dökülen mayınları taraması sürecinde gerçekleşti. Bu tarama sırasında gözden kaçan bazı mayınlar, serseri mayın olarak dolaşmaya başladı. Bu mayınlardan biri Silifke'ye gitmekte olan bir Türk motoruna Bodrum ile Hüseyin burnu arasında çarptı ve motor battı. Bu tip olaylara karşı dikkatli olunması için tüm askeri ve sivil gemiler uyarıldı.¹²⁹⁵

¹²⁹¹ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:47, Bn.:1, T.:7 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1945-75, Gmn.:118, Bn.:2, T.:19 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:5, Bn.:75, T.:16 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:17, Bn.:1, 2, T.:16 Mart 1945.

¹²⁹² Edip Çelik, a.g.e., s. 118; Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 402.

¹²⁹³ LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:5, Bn.:75, T.:16 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:17, Bn.:1, 2, T.:16 Mart 1945.

¹²⁹⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:177, Sn.:44, Bn.:1, T.:7 Mayıs 1946.

¹²⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:34, Bn.:1, T.:13 Ağustos 1945; Cumhuriyet, 13 Ağustos 1945, s.2.

Savaş süresince birçok serseri mayın ihbarı yapıldı ve bunlara müdahale edildi. Bu müdahalelerde mayınlar çoğu kez Mayın İmha Postaları tarafından başarıyla imha edildi. Ancak serseri mayınlara yapılan müdahaleler sırasında asker ve sivil şahıslar arasında şehit olanlar oldu. Kıyılarda tespit edilen mayınlarla ilgili yaşanan olaylardan bazıları şunlardır:

a) Akçakoca sahilinde görülen serseri mayının İngiliz tipi mayın olduğu, Liman Müdürlüğü tarafından atılan kurşunların tesiriyle batırıldığı bilgisi verildi.¹²⁹⁶

b) Sakarya sahilinde iki serseri mayın olduğu bildirildi. Mayın imha grubu tarafından imha edilen mayınların Rus yapımı 1926 model olduğu yapılan incelemelerde anlaşıldı.¹²⁹⁷

c) Adana Karataş sahilinin 14 kilometre Doğusunda bir mayın görüldüğü VII. Tümen tarafından Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'ne bildirildi.¹²⁹⁸

ç) Zonguldak Filyos civarında Türkalı sahilinde bir mayının karaya vurduğu bildirildi. Yapılan incelemede mayının 1,65 metre uzunluğunda ve 500 kilo ağırlığında son sistem bir Rus mayını olduğu tespit edildi. Mayın 18 Temmuz 1941 tarihinde İstanbul'a sevk edildi.¹²⁹⁹

d) Karadeniz Boğazı Kunduzdere mevkiinde bir mayın ile bir Alman subayı cesedinin bulunduğu, İstanbul Deniz Komutanlığı tarafından bildirildi.¹³⁰⁰

e) Mersin Pirinçli burnu mevkiinde iki adet serseri mayın olduğu belirlendi. 15 Nisan 1942 tarihinde mayın mevkiine gidilerek yapılan inceleme neticesinde, mayınların 7 memeli İtalyan mayını olduğu görüldü. Mayınlar tahrip bombalarıyla imha edildi.¹³⁰¹

f) Mersin Ovacık Kavelyera burnunda 30 Haziran 1942 tarihinde açık denizde mayın görüldü. Bu mayının sahillere yaklaşması durumunda gerekli tedbirlerin alınması istendi.¹³⁰²

g) Zonguldak Ereğli Limanı Bozhane mevkiinde, karaya çarpmasından dolayı bir mayının patlamasıyla, çevre evlerde cam ve çerçevelerin kırıldığı öğrenildi.¹³⁰³

¹²⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:86, Bn.:1-1, T.:12 Teşrinisani 1940.

¹²⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:86, Bn.:1, T.:12 Teşrinisani 1940.

¹²⁹⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:63, Dosn.:425, Sn.:29, T.:25 Kanunisani 1941; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:7, T.:30 Teşrinisani 1941.

¹²⁹⁹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:7, T.:25 Temmuz 1941.

¹³⁰⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:54, Dosn.:360, Sn.:23, T.:2 Teşrinievvel 1941.

¹³⁰¹ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:110, Bn.:1, T.:20 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:108, Bn.:1, T.:20 Nisan 1942.

¹³⁰² LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:158, Bn.:1, T.:31 Temmuz 1942.

¹³⁰³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:101, Dosn.:656, Sn.:26, Bn.:1, T.:18 Teşrinisani 1942.

h) Samsun Deniz Mıntıka Komutanlığı'nda Mayın İmha Postasında görevli 3 er, Bafra sahilindeki bir mayının imha edilmesi sırasında 9 Şubat 1943 tarihinde şehit oldu. Bu olay sonrasında Samsun bölgesinde mayın imhasında görevlendirilebilecek 2 er kaldı. Bu erlerin de eğitim seviyeleri yetersiz olduğu için mayın imhasında görevlendirilmeleri mümkün değildi. Deniz Müsteşarlığına yazı yazılarak Samsun Mayın İmha Postasının mevcudunun artırılması talep edildi.¹³⁰⁴

i) Zonguldak'ta 9 adet mayın şarjı denizden çıkarıldı. 22 Şubat 1943 tarihinde hazırlanan raporda bu şarjların iyi durumda oldukları ve kullanılacakları bildirildi.¹³⁰⁵

i) Sinop sahilinde serseri bir mayını imha etmeye çalışan, Sinop İmha Müfrezesi Postabaşı Astsubay Başçavuş Cemal Gürdilek ve ihtiyat er Hasan Balcı, mayının infilak etmesiyle şehit oldu. Başçavuşun ailesine ve 8 aylık bebeğine yetim maaşı bağlanması için çalışmalara başlandı. Bu süreçte Donanma personeli arasında para toplanarak ailelere yardım edilmesi kararı verildi. Yapılan yardımlar ailelere verilmek üzere Donanma Levazım Müdürlüğü'ne teslim edildi.¹³⁰⁶

j) Şile Telsiz ve İşaret İstasyonu sahilinde, 24 Nisan 1943 tarihinde ele geçirilen mayına müdahale edilirken, mayının patlamasıyla Telsiz Astsubay Başçavuş Mehmet Denizhan ve bir jandarma eri şehit oldu.¹³⁰⁷

k) Bodrum ve Güllük'te karaya vuran 5 mayın, Güzel Aydın motoruyla İzmir'e gönderildi.¹³⁰⁸

1.7. Türkiye'ye Sığınan/El Konulan Yabancı Ülke Gemileri

Türkiye'ye II. Dünya Savaşı yıllarında birçok gemi ve deniz vasıtası, mürettebatıyla birlikte iltica etti. Bu gemilerden bazıları enterne edilerek Donanmaya dahil edildi.

Savaş halinde olan ülkelerin yaptığı baskı sebebi ile Türkiye'ye iltica eden ordu mensupları ve beraberlerinde getirdikleri kara, deniz, hava taşıt araç ve malzemeleri, belirlenmiş uluslararası kurallara göre gözaltına alındı. Türkiye, kara sularına iltica eden

¹³⁰⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:140, Dosn.:6, Sn.:4. T.:10 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-14, Gmn.:19, Bn.:1, T.:17 Şubat 1943.

¹³⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1943-14, Gmn.:19, Bn.:1, T.:11 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-19, Gmn.:19, Bn.:2, T.:15 Mart 1943.

¹³⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1943-52, Gmn.:140, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:15 Mart 1943.

¹³⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:63, Bn.:6, T.:5 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:177, Bn.:1, T.:5 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-22, Gmn.:80, Bn.:1, T.:5 Mayıs 1943.

¹³⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:177, Bn.:2, T.:22 Mayıs 1943.

bu gemiler ve mürettebatını, uluslararası kanunlara göre, verilen zaman içerisinde kara suyundan çıkmamışlar ise gerekli yaptırımlara tabi tuttu.¹³⁰⁹ Bu kapsamda Ulaştırma Bakanı Cevat Kerim İncedayı tarafından Başbakanlığa gönderilen ve tüm askeri birliklere iletilen yazı, savaşan ülkelere ait deniz vasıtalarından Türkiye'ye geleceklere uygulanacak ana ilkeleri ortaya koydu.¹³¹⁰

Türkiye'ye iltica eden gemiler arasında Fransa'dan iltica edenler başta gelir. Bunun ana nedeni ise Fransa'da kurulan yeni hükümettir. Fransa, İngiltere ve Amerika'dan istediği yardımı alamayınca, 16 Haziran 1940 tarihinde Başbakan Reynaud istifasıyla, mütareke taraftarı olan Mareşal Petain'ın kurduğu yeni bir hükümet ile yola devam etti. Almanya yanlısı bu hükümetin kurulmasıyla, coğrafi olarak Türkiye'ye yakın bir noktada bulunan 11 adet Fransız gemisinin İngilizler tarafından ele geçirilmesinden çekinildi ve yeni hükümet gemilerin Türkiye'ye iltica etmesi emrini verdi.¹³¹¹

Böylece, Türkiye'ye iltica etmek üzere emir alan Fransız gemileri Türkiye'ye doğru harekete geçti. İlk olarak 9 Temmuz 1941 tarihinde saat 14:00'de Le Cid, saat 15:00'de Adour, saat 17:45'de Avocette, saat 21:30'da Elan, saat 23:15'de Marseillais 3 ve saat 23:29'da Marius Chambon adlarındaki 6 Fransız gemisi İskenderun'a gelerek Türkiye'ye iltica etti. Gemi komutanlarından alınan bilgiye göre başka Fransız gemilerinin de iltica etmek üzere gelmekte olduğu öğrenildi. Aynı gün saat 24:00 itibarıyla Türkiye'ye iltica eden gemi sayısı 6'ya ulaştı.¹³¹² 10 Temmuz'da saat 01:30'da Jean-Mic, saat 11:10'da Djabel Sanin, saat 12:00'de Waillante, saat 14:00'de Cynus, saat 15:00'de Massalia adlarındaki 5 gemi daha gelerek Fransız gemilerinin toplam sayısı 11'e ulaştı.¹³¹³

Fransız gemilerinin İskenderun'a gelmeye başladıkları 9 Temmuz 1941 tarihinde Hatay Valisi Şükrü Sökmensüer İskenderun Kaymakamlığına, gemilerin geliş sebeplerinin derhal öğrenilmesi, iltica maksadıyla geldilerse gemilerin silahtan

¹³⁰⁹ Ahmet Emin, Yaman, "II. Dünya Savaşında Türkiye'de Askeri Mülteciler ve Gözaltı Kampları (1941- 1942)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 21, S. 33, Ankara 2003, s.145.

¹³¹⁰ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:169, Dosn.:174, Sn.:37; Bn.:1, T.: 20 Haziran 1941.

¹³¹¹ Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.368; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.140; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.88.

¹³¹² BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:63, T.: 9 Temmuz 1941;BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:59, T.: 10 Temmuz 1941.

¹³¹³ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:61, T.: 10 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:65, T.: 10 Temmuz 1941. Türkiye'ye iltica eden 11 adet Fransız gemisinin cinsleri, tonajları, süratleri, makinelerinin tipleri, silahları, cephane miktarları, komutanlarının isimleri, personel sayısı ve gemilerin genel durumlarını gösterir çizelge için bkz., BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:42, 43, 44, T.: 26 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:26, 36, T.: 30 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:21, 24, 25, 35, T.: 5 Ağustos 1941;

arındırılması, iltica maksadıyla gelmedilerse 24 saatten fazla limanda kalamayacaklarının hatırlatılması ve alınan bilgilerin süratle bildirilmesi hususlarını içeren bir yazı gönderdi.¹³¹⁴

Yapılan görüşmeler neticesinde, gelen gemilerin Türkiye'ye iltica etmek üzere geldikleri öğrenildi. Bunun zerine 10 Temmuz 1941 tarihinde saat 15:00'de 11 Fransız gemisinin silahtan tecrit edilmesi işlemine başlandı ve işlemin bitişiyle gemilerdeki Fransız personelin sayısının minimuma indirileceği kendilerine iletildi.¹³¹⁵ Sonrasında İskenderun bölgesinden sorumlu 39.Tümen Komutanlığı, gemilerdeki güvenlik önlemlerini artırarak gemileri kontrolü altına aldı. Bu kapsamda ilk iş olarak, gemilerin cephaneleri gemilerden çıkarıldı ve cephaneliklere konuldu.¹³¹⁶

Fransa, İskenderun limanına iltica eden gemilerin bir fırtınaya maruz kaldıklarında bataabileceklerinden dolayı emin bir limana bir an önce nakillerinin gerektiğini bildirdi. Dışışleri Bakanı Numan Menemencioğlu, gemilerin çıkacak bir fırtına sebebiyle batması halinde Fransızların tazminat talebinde bulunabileceğini düşünerek, gemilerin iki partide Marmaris Limanına sevklerinin gerektiğini Deniz Müsteşarlığına bildirdi.¹³¹⁷ Bunun zerine Genelkurmay Başkanlığı tarafından ilk önlem olarak, İskenderun Limanında enterne edilmiş olan 11 Fransız gemisinin, Yumurtalık Limanına nakledilmesi ve orada muhafaza edilmesi kararlaştırıldı.¹³¹⁸

Nakledilecek gemiler için süratle bir nakil talimatı hazırlandı. Talimata göre nakliyat sırasında Türk heyete Fransız gemilerindeki en kıdemli komutan Yarbay Jiaud Jordan'ın destek vermesi kararlaştırıldı. Öncelikle gemilerin kaçırılma tehlikesine karşın gemilerden sökülen parçaların montajı ve mühürlü makine dairelerinin açılması istendi. Ayrıca seyir sırasında gemilerin kendi yakıtlarını kullanması, her gemide Türk deniz subayları ve personelinin bulunması ve gemiler Yumurtalık'a demirledikten sonra makinelerinin önemli parçalarının sökülerek gemilerin hareket edemez hale getirilmesi emri verildi.¹³¹⁹ İskenderun Limanında bulunan gemilerin ilk gurubu 24 Temmuz 1941

¹³¹⁴ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:64, T.: 9 Temmuz 1941.

¹³¹⁵ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:68, 69, T.: 10 Temmuz 1941; Cumhuriyet, 15 Temmuz 1941, s.1-5.

¹³¹⁶ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:70, 71, 72, 73, T.: 13 Temmuz 1941; Cumhuriyet, 11 Temmuz 1941, s.1-5

¹³¹⁷ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:17, Dosn.:96, Sn.:9; Bn.:1, T.: 18 Temmuz 1941.

¹³¹⁸ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:55, 56, T.: 21 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:6, T.: 23 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:13, T.: 26 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:6, T.: 27 Temmuz 1941. Bölgede artan iş yükü sebebiyle Mersin Gümrük Muhafaza ve Deniz Mntıka Komutanı Dz. Yarbay Halit Eyiceoğlu, bölgeye ek personel takviyesi istedi. Bunun zerine İskenderun'da VII.Deniz Mntıka Komutanlığı kuruldu. Bkz., BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:31, T.: 26 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:32, T.: 15 Ağustos 1941.

¹³¹⁹ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:57, 58, T.: 21 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:51, 52, 53, T.: 22 Temmuz 1941.

tarhinde, son gurubu ise 25 Temmuz 1941 sabahında Yumurtalık limanına hareket etti ve Yumurtalık limanında önceden belirlenen demir yerlerine demirledi.¹³²⁰ Fransız gemilerinin İskenderun'dan ayrılmaları sebebiyle alınan emniyet tedbirleri de kaldırıldı.¹³²¹ Yeni emniyet tedbirleri 39.Tümen Komutanlığı sorumluluğunda olmak üzere Yumurtalık'ta alındı. Mersin Deniz Komutanlığına da hazırlanan talimat uyarınca, Yumurtalık'ta bulunan gemilerin durumlarını kontrol ve tetkik etme görevi verildi. Bu tetkikler sırasında, özellikle gemilerin Fransız personeli tarafından gizlice limandan kaçırılma tehlikesine dikkat edilmesi üzerinde duruldu.¹³²²

Genelkurmay Başkanlığı, İskenderun'a iltica eden ve enterne edilip daha sonra Yumurtalık Limanına nakledilen 11 geminin, bu kez Yumurtalık'tan Erdek'e götürülmesi için emir verdi.¹³²³ Bu iş için Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla ayrı bir talimat hazırlanarak ilgili yerlere iletildi.¹³²⁴ Talimat kapsamında kafileleri himaye etmek için Hızırreis gambotu ile Sus gemisi görevlendirilerek, 10 Ağustos sabahı Çanakkale Boğazı'ndan çıkacakları bildirildi.¹³²⁵

Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından, Sus gemisi ile Hızırreis gambotunun aldıkları görev için İzmit'e giderek gerekli hazırlıklarını yapması emredildi. Sus gemisinin Deniz Yollarına ait baca ve diğer yerlerindeki işaretlerin çıkarılarak geminin harp boyası ile kamuflaj şeklinde boyanması istendi. Ayrıca Sus gemisine makineli tüfekli mürettebat verilmesi, paravanların gemide bulunması, geminin 2 torpido kovanı için 2 adet torpido verilmesi, 25 kilogramlık su bombalarından 20 adet ile 10 adet sis şamandırası verilmesi kararlaştırıldı.¹³²⁶ Hazırlıklar tamamlandıktan sonra Sus gemisi ve Hızırreis gambotunun direklerine büyük bir Türk Bayrağı çekerek, aynı zamanda güvertelerinin en az 2 yerine havadan iyi görünebilecek şekilde Türk Bayrakları koymuş olarak İzmir'e geçmeleri ve İzmir'de tekrar ikmal yaptıktan sonra Hızırreis gambotunun İzmir'de kalması ve Sus gemisinin Yumurtalığa dönmesi istendi. Gemilerinin iki kfile halinde götürülmesi, birinci kafilenin Adour, Elan, Le Cid, Cynus, Marseillais 3, Weillante gemilerinden oluşması,

¹³²⁰ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:5, T.: 24 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:2, 4, T.: 25 Temmuz 1941. Fransız gemilerinin Yumurtalık'ta demirledikleri yerleri gösterir kroki için bkz., BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:54, T.: 29 Temmuz 1941.

¹³²¹ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:3, T.: 26 Temmuz 1941.

¹³²² BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:45, 46, 47, 48, 49, 50, T.: 22 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:14, 76, 77, T.: 29 Temmuz 1941.

¹³²³ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:28, 29, 30, T.: 26 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:27, T.: 28 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:91, T.: 31 Temmuz 1941.

¹³²⁴ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:86, T.: 26 Temmuz 1941.

¹³²⁵ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:39, 40, 41, T.: 26 Temmuz 1941; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:365, Sn.:27, Bn.:1, T.:9 Ağustos 1941.

¹³²⁶ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, T.: Trhz.

Sus gemisi refakatinde İskenderun'a götürülmesi ve 25 Ağustos'ta İskenderun'dan hareket etmesi planlandı.¹³²⁷ Yapılan ilk planda Yumurtalık limanında kalacak olan gemilerin ikinci kafiye teşkil etmeleri ve Sus gemisi refakatinde Erdek'e götürülmeleri düşünülmüştü.¹³²⁸ Ancak daha sonra bu gemilerin de İskenderun'a götürülmeleri ve oradan Erdek'e hareketleri kararlaştırıldı. Bu kapsamda Erdek'e gitmek üzere Fransız gemilerinin ilk gurubunu oluşturan 6 gemi, 17 Ağustos günü Yumurtalık'a gelen Sus gemisi refakatinde 21 Ağustos tarihinde, ikinci gurubu oluşturan 5 adet gemisi ise 4 Eylül günü İskenderun'a getirildi.¹³²⁹

Birinci gurubu oluşturan gemiler, Hızırreis gambotu ve Sus gemisi refakatinde 25 Ağustos tarihinde İskenderun'dan Erdek'e doğru hareket etti. Seyir sırasında Alman ve İtalyan uçaklarının kafiye üzerinde yaptıkları alçak uçuşlar eşliğinde 7 Eylül 1941 tarihinde saat 08:00'de Erdek'e sorunsuz bir şekilde ulaşıldı. İskenderun'da kalan Avocette, Massalia, Djabel Sanin, Jean-Mic ve Marius Chambon adlı gemilerin ikinci kafiye olarak 16 Eylül 1941 tarihinde Erdek'e doğru Sus gemisi eşliğinde hareket etmeleri planlıydı.¹³³⁰ Birinci kafiye Erdek'e götüren Sus gemisi ikinci kafiye eşlik etmek üzere 14 Eylül günü İskenderun'a ulaştı. Bu sırada ikinci kafiye gemilerin ihtiyacı olan 220 ton kömürün Mersin'den Foça'ya kadar olan kısmının Mersin'den karşılanması, Foça'dan Marmara'ya kadar olan kısmının ise Foça'dan karşılanması konusunda planlama yapıldı.¹³³¹ İkinci kafiye oluşturan gemiler, Sus gemisi eşliğinde 16 Eylül 1941 tarihinde limandan hareket etti.¹³³² 29 Eylül 1941 tarihinde saat 17:00'de Kuşadası'nda olan bu gemiler, 4 Ekim 1941 tarihinde saat 10:00'da Erdek'e demirledi.¹³³³

¹³²⁷ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:26, 38, T.: 30 Temmuz 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:19, T.: 20 Ağustos 1941.

¹³²⁸ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:29, T.: 26 Temmuz 1941.

¹³²⁹ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:20, T.: 17 Ağustos 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:15, T.: 21 Ağustos 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:16, T.: 25 Ağustos 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:89, 90, T.: 1 Eylül 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:88, T.: 4 Eylül 1941.

¹³³⁰ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:17, T.: 21 Ağustos 1941; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:64, Dosn.:428, Sn.:5, Bn.:1, T.: 8 Eylül 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:83, T.: 8 Eylül 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:37, 82, T.: 10 Eylül 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:81, T.: 12 Eylül 1941; Şemsi Bargut, *Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları*, "İskenderun'a Sığınan Fransız Gemilerinin Erdek'e İntikali", Genelkurmay Basımevi, Ankara 1999, s.185-186.

¹³³¹ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:84, T.: 11 Eylül 1941.

¹³³² BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:79, T.: 14 Eylül 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:78, T.: 16 Eylül 1941.

¹³³³ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:117, Dosn.:812, Sn.:17, Bn.:1, T.:29 Eylül 1941; CDAB., Fn.:30.19.00., Ktn.:55, Dosn.:366, Sn.:36, Bn.:1, T.:6 Teşrinievvel 1941. İkinci kafilenin Erdek'e nakli sırasında Bodrum, Gümüşlük ve Yalıkavak burnu civarında 3 İtalyan karakol gemisi kafiye takip etmeye başladı. Gemiler kıyıya çok yakın seyrediyordu. Bu sırada kıyı gözetleme postaları bu olayı fark etti ve karadan yaya olarak çıkabilecek bir çatışma durumunda karadan ateş desteği sağlamak amacıyla, gemileri takip etmeye başladı. Ancak bir çatışma yaşanmadı ve ikinci kafiye Güllük'e demirledi. Bkz., Şemsi Bargut, a.g.e., s.185-186.

Erdek'te enterne edilmiş olan Fransız savaş gemilerinden Adour akaryakıt gemisi ile Elan gambotunun bakım ve arızalarının giderilmesi için Haliç tersanesine gönderilmesi kararlaştırıldı. Bu iş için Kemalreis gambotu görevlendirildi. Bu kapsamda söz konusu gemiler 4 Haziran 1942 tarihinde saat 18:00'de İstanbul'a geldi ve Elan gambotu Haliç'e, Ador akaryakıt gemisi de Haydarpaşa açığına demirledi.¹³³⁴

Donanma Komutanlığı, Erdek'teki diğer Fransız gemilerinin de Haliç'te bakım ve tamir faaliyetlerinin tamamlanmasını istedi. Bakım ve tamir çalışmaları tamamlanan Adour akaryakıt gemisinin Erdek'e götürülmesi ve burada tamir ve bakım faaliyeti için sırasını bekleyen gemilerin İstanbul'a getirilmesindeki refakat görevini ise Kemalreis gambotuna verdi. Bu kapsamda 27 Ekim 1942 tarihi itibariyle İstanbul'daki tamiri bitmiş olan Adour akaryakıt gemisinin Kemalreis gambotu refakatinde İstanbul'dan Erdek'e götürülmesi ve Erdek'te tamir ve bakım için sırasını bekleyen diğer Fransız gemisinin İstanbul'a götürülmesi ile kararlaştırılan sürecin başlatılması emri verildi. Bu iş için Kemalreis gambotunun 30 Ekim 1942 tarihinde Gölcük'ten hareket ederek Haydarpaşa'ya gitmesi kararlaştırıldı.¹³³⁵

Bir taraftan da Fransız gemilerinden alınan cephaneler hakkında çalışma yürütülüyordu. Gemilerden alınan cephanelerin ilk gurubu 24 Temmuz 1941 tarihinde tren yoluyla 2403, 132585 ve 10069 numaralı vagonlarla İzmit'teki Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına gönderilmişti.¹³³⁶ Cephanelerin ikinci gurubu ile gemilerden alınan top kamaları, tüfek, makineli tüfek, tabanca ve diğer silahların da Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına gönderilmesi emri verildi.¹³³⁷ Yıllar sonra alınan bu cephaneler hakkında Türk ve Fransız yetkililer arasında görüşmeler yapıldı. Bu görüşmeler Fransız Deniz Ataşesi Albay Blanchard ile yürütüldü. Alınan kararlara göre; nizami muayeneler yapılmaksızın uzun zaman beklemiş olmaları dolayısıyla bütün mühimmatın (8 milimetrelilik mühimmat hariç olmak üzere) denize atılması kararlaştırıldı. Yalnız cephanelerin sandıklarının tamir ettirilerek bir kısım diğer malzeme ile birlikte Fransa'ya sevk edilmesi üzerinde anlaşıldı.¹³³⁸

Fransız Hükümetiyle yapılan görüşmeler neticesinde bu gemilerin satın alınmasına karar verildi. Görüşmeleri Türkiye adına Dışişleri Bakanı Numan

¹³³⁴ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 15 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:76, Bn.:2, T.: 19 Haziran 1942.

¹³³⁵ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:79, Bn.:1, T.: 27 Teşrinievvel 1942.

¹³³⁶ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:8, T.: 24 Temmuz 1941.

¹³³⁷ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:12, T.: 1 Teşrinievvel 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:11, T.: 23 Teşrinievvel 1941; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:9, T.: 31 Teşrinievvel 1941.

¹³³⁸ LDGAM., Ktn.:1947-6, Gmn.:44, Bn.:3, T.:15 Mayıs 1947.

Menemencioğlu yürütürken, Fransa adına Ankara Büyükelçisi Gaston Bergery takip etti. Ankara’da 26 Mayıs 1943 tarihinde imzalanan ve 15 Eylül 1943 tarihinde Resmi Gazetede 4491 sayılı kanun şeklinde yayınlanan mukaveleye göre; Fransa savaş bittikten sonra ödediği parayı vererek gemileri geri alabilecek (gemilerin tekrar satın alınma bedeli satış bedelinin aynı olacak), gemilerin satın alınma bedelleri İsviçre Frangı olarak İsviçre Milli Bankasında Fransa hesabına yatırılacak (Gemilerin satın alma bedeli 5.800.000 Türk Lirası tutmaktaydı.), gemilerdeki silah ve mühimmat Türk ve Fransız Hükümetlerinin kabul edeceği bir yerde depolanacak, Isparta’daki “Mülteci Kampı”nda tutulan gemi personelinin Fransa’ya dönüşleri Türkiye tarafından sağlanacaktı. Elan karakol gemisi mukavele kapsamına alınmadı ve Fransa savaş sonunda 1944 yılının Aralık ayında bu gemiyi aldı.¹³³⁹

Satın alınan Avocette’e Durakreis arama tarama gemisi, Djabel Sanin’e R 1, Massalia’ya R 2 ve Jean Mic’e R 3 isimleri verilerek karakol gemisi olarak tadil edilmeleri kararlaştırıldı. Bununla beraber Milli Savunma Bakanlığı satın alınan diğer gemilere verilen isimlerin bildirilmesi istedi. Bu arada yapılan planlamaya göre R 1 karakol gemisi İskenderun Deniz Komutanlığı emrinde, R 2 karakol gemisi Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı emrinde ve R 3 karakol gemisi de Çanakkale Deniz Komutanlığı emrinde görevlendirildi.¹³⁴⁰

Fransızlarla yapılan anlaşma ve ilgili kanunun kabulünden sonra ilk iş olarak, Isparta’da tutulan Fransız gemilerinin personeli, Erdek’teki gemilerine nakledilmeye başlandı. Isparta’dan Bandırma’ya getirilecek Fransızların buradan Erdek’e vapur ile götürülmeleri planlanmıştı. Yine bu kişiler Erdek’ten Türkiye sınırına kadar Türkiye’nin temin ettiği vasıtalarla götürüldü.¹³⁴¹

¹³³⁹ Cumhuriyet, 4 Temmuz 1943, s.3; Cumhuriyet, 12 Eylül 1943, s.3; Resmi Gazete, “Fransız Hükümeti ile Gemi Satın Alınmasına Dair Yapılan Anlaşmanın Tasdiki Hakkında Kanun”, KN., 4491, KT., 15 Eylül 1943, S., 5514, YT., 22 Eylül 1943; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:27, Bn.:1, 2, T.:3 Ağustos 1945; https://en.wikipedia.org/wiki/Élan-class_sloop(Erişim: 19 Mayıs 2019). Elan karakol gemisi Haliç’te tutulmaktaydı. 25 Eylül 1944 tarihinde gemide bir patlama oldu. Bu patlamanın, gemi Türkiye’ye iltica ettiği zaman alınan cephanelerinden arta kalan ve bir dolapta tutulan su bombası fünyesi ile roket fişeklerinin gemide bulunan Topçu Astsubayı Vetter Joseph tarafından temizlenmesi sırasında yaşandığı belirlendi. Patlama sırasında topçu astsubayı yüzünden hafif şekilde yaralandı. Bkz., CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:24, Bn.:1, 2, T.:30 Eylül/20 Teşrinievvel 1944.

¹³⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:174, Bn.:3, T.:12 Teşrinievvel 1943; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:21, Bn.:1, T.: 15 Teşrinievvel 1943. Teslim alınan R 1, R 2 ve R 3 karakol gemilerinde yapılacak tadilatların kararları, karakol gemisi olmaları için tahsis edilen malzemelerin listeleri ve tadilatların ödenek yazışmaları için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:44, Bn.:1, T.:11 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:91, Bn.:11, T.:18 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:91, Bn.:1, T.:28 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:91, Bn.:2, T.:8 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:91, Bn.:3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, T.: Trhz.

¹³⁴¹ LDGAM., Ktn.:1943-4., Gmn.:13, Bn.:1, 2, 3, T.: Trhz. Fransız gemi personelinin tutulduğu Isparta’daki mülteci kampını ve 15 Temmuz 1942 tarihindeki mülteci sayısını gösterir harita için bkz., ATASE., İDHK., Kln.:1, Dosn.:31, Fhn.:1, T.:15 Temmuz 1942.

Fransa'dan satın alınan gemiler Haliç ve Gölcük'te bulunan tersanelerde kontrollere tabi tutuldu. Bu gemilerden bazılarının Türkiye'ye iltica ettiklerinde teknelerinde yara ve makinelerinde çeşitli arızalar mevcuttu. Özellikle Adour akaryakıt gemisinin gövdesinde 60 metrelik bir yara ile mazot pompa tertibatında arızalar vardı. Bu gemiler onarımları tamamlandıkça göreve başladı. En son vazifeye başlayabilen Adour akaryakıt gemisinin görev başı yapması 1944 yılının Mayıs ayını buldu.¹³⁴²

Donanma emrine alınan bu gemiler arasında yer alan üç tankerden Adour'a önce İstanbul ardından Akar, Cynus'a Beykoz ve diğer tankere de Başarı adları verildi. Beykoz isimli tanker uzun yıllar İstanbul adalara su taşıyarak görev yaptı.¹³⁴³ Ayrıca Marseillais 3 römorkörü Galata adı verilerek 1943 tarihinde Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne tahsis edildi. 1965 tarihine kadar hizmet verdikten sonra hurda olarak satıldı. Bununla birlikte Marius Chambon römorkörü Bozcaada adı verilerek 1943 tarihinde Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne verildi. İstanbul Liman İşletmesi'nde römorkör olarak çalıştı.¹³⁴⁴ Diğer gemiler ise Kaldıray ağ gemisi ve Kalkan römorkörü isimleriyle Ulaştırma Bakanlığı kadrosunda olarak Donanma hizmetine alındı. Daha sonra Kalkan römorkörü Fransız Donanmasında da mayın arama tarama işlerinde kullanıldığı için Donanma Komutanlığı kadrosuna aktarıldı. Kaldıray ağ gemisi ise P.T.T.'nin deniz kablosu ve şamandıra işlerinde kullanılması sebebiyle Ulaştırma Bakanlığı kadrosunda tutulmak istense de Donanma işlerinde de kullanılacak olması sebebiyle, günlük 280 Türk Lirası karşılığında 18 Ocak 1944 tarihinden itibaren Milli Savunma Bakanlığı tarafından kiralandı. Ardından Kalkan römorkörü ve Kaldıray ağ gemisindeki sivil personel gemiden ayrıldı.¹³⁴⁵

Fransızlardan satın alınan bu gemiler haricinde, Fransızlardan temin edilen deniz vasıtaları arasında, Chevalier Paul muhribine ait bir motorla 5 kürekli kik de sayılabilir. Bu iki vasıta Anamur'dan Mersin'e gitmekte olan Kudret motoru tarafından terk edilmiş

¹³⁴² LDGAM., Ktn.:1944-32., Gmn.:91, Bn.:3, T.: 8 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1944-32., Gmn.:91, Bn.:4, T.: 12 Mayıs 1944; BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:43, T.: Trhz.; Cumhuriyet, 21 Mart 1944, s.1-3. Adour akaryakıt gemisinin Ulaştırma Bakanlığı emrine verilmesi, özellikle makine ve elektrik işleri için Donanmadan personel sağlanması kararlaştırılmıştı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:21, T.: 29 Kanunisanı 1943; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:35, Bn.:1, 2, T.: 25 Teşrinievvel 1945; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:40, Bn.:1, 2, T.: 26 Kasım 1945.

¹³⁴³ Eser Tutel, Sey'i Sefain Öncesi ve Sonrası, a.g.e., s.210.

¹³⁴⁴ BDMA., Dmb., Ktn.:43, Gmn.:851, Bn.:63, T.: 9 Temmuz 1941; Eser Tutel, *Gemiler Süvariler İskeleler*, s.321.

¹³⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1944-77., Gmn.:188, Bn.:1, T.: 18 Kanunisanı 1944; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.140-141; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.88; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:35, Bn.:1, T.: 25 Teşrinievvel 1945; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:40, Bn.:1, T.: 26 Kasım 1945.

şekilde denizde bulundu. Bu vasıtaların Mersin’de bulunan Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığına verilmesi yönünde çalışma başlatıldı.¹³⁴⁶

Türkiye’ye iltica eden gemiler arasında Almanlara ait gemiler de bulunmaktadır. Bu gemilerin bazıları enterne edilirken bazılarının ise teçhizatları enterne edilmiştir. 28 Ocak 1943 tarihinde saat 13:00’de Şile’nin Akçakese bölgesindeki Askeri Posta L950 Komutanlığına bağlı sahil muhafaza gözetleme eratı tarafından, kömür deposuna saklanmış 4 asker görüldü. Bu askerlerin Türkçe bilmedikleri ve lisanlarından Alman oldukları anlaşıldı.¹³⁴⁷ Askerlerin ifadelerinden, mayın taramaya mahsus bir motorun mürettebatı oldukları, 7 Ocak 1943 tarihinde Odesa’dan Sivastopol’e giden bir konvoyun mayınlardan korunması için görevlendirildikleri ve diğer bazı motorlarla birlikte bu görevi icra ettikleri öğrenildi. Ayrıca gece fırtınadan dolayı motorlarının bozulması sebebiyle konvoydan ayrı düştükleri ve 27 Ocak’a kadar denizde kaldıktan sonra Türkiye kara sularına sürüklenerek Şile yakınlarındaki Mahmutdere ağzında motorlarının kayaya çarpıp parçalanması üzerine yüzerek kıyıya çıktıkları anlaşıldı.¹³⁴⁸ Botun enkazının Mahmutdere mevkiinde karaya çekilmesi çalışmalarına başlandı.¹³⁴⁹

Yapılan incelemede batan botun hücumbot olmadığı mayınbotu olduğu, ahşap ve dizel motorlu, içinin telsiz cihazı ve ağır makinalı tüfeklerle donatıldığı, sırf mayın patlatma ve temizleme işi için imal edildiği anlaşıldı. Bottaki askeri teçhizat ve eşyaların o bölgedeki askeri makamca muhafaza altına alınması istendi.¹³⁵⁰ Bahsi geçen teknenin motor, pusula ve diğer teçhizatlarının incelenmek üzere Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğüne vermesi istendi.¹³⁵¹ Gemi enkazından; 1 adet pusula, 1 adet manometre, çeşitli tipte tahlisiye simitleri, 7 adet cankurtarma yeleği, 1 adet boş dürbün kılıfı ve 1 adet teneke bidon çıkarılarak, Yzb. Kemal Kumkale tarafından Kandıra Tümen Komutanlığına gönderildi.¹³⁵² Gemi batmadan önce 1 adet makinalı tabanca, 7 adet dürbün ve 2 adet işaret tabancasının Alman mürettebat tarafından suya atıldığı öğrenildi.¹³⁵³ Bu malzemelerin yanında daha başka kıymetli ve faydalı teçhizatın

¹³⁴⁶ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:64, Dosn.:428, Sn.:3, Bn.:1, T.: 6 Eylül 1941.

¹³⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:18, T.: 1 Şubat 1943.

¹³⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:20, T.: 5 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:12, T.: 6 Şubat 1943.

¹³⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:11, 15, 16, T.: 8 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:8, 9, 10, T.: 10 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:7, T.: 13 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:17, 19, T.: 15 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:14, T.: 17 Şubat 1943.

¹³⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:15, T.: 18 Şubat 1943.

¹³⁵¹ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:13, T.: 25 Şubat 1943.

¹³⁵² Batıktan çıkarılan malzemeler hakkında hazırlanan rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:148, Bn.:1, T.: 6 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:148, Bn.:2, T.: 13 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:148, Bn.:3, T.: 21 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:148, Bn.:4, T.: 23 Kanunievvel 1943;

¹³⁵³ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:1, 2, T.: 1 Mart 1943.

bulunması yüksek bir ihtimal olduğundan dalgıçlar ile araştırma yapılması ve botun motoru ile diğer malzemelerin çıkarılmasının faydalı olacağı düşünüldü.¹³⁵⁴ Daha sonradan yapılan değerlendirme neticesinde ise batıktaki malzemelerin çıkarılmasından vazgeçildi.¹³⁵⁵

Yine Almanlara ait olan ve Türk karasularına girerek gözaltına alınan “Habicht römorkörü” ile “Katya motoru”, Alman Hükümetinin teslim olmasından ve halihazırda ortada bir devlet bulunmamasından ötürü, devletlerarası hukuka uygun bir şekilde savaş ganimeti sayılarak, Genelkurmay Başkanlığı'nın 8 Haziran 1945 tarihli emriyle Donanmaya dahil edildi. Habicht römorkörü kullanılabilir bir halde olduğundan “Görev” adı verilerek deniz kadrosuna katıldı. Katya motoru ise tamir edilemeyecek durumda olduğundan kadroya alınmadı.¹³⁵⁶

Türkiye'ye sığınan ve enterne edilen gemilerin içerisinde İngilizlere ait olanlar da bulunmaktadır. Türkiye'ye sığınan bu İngiliz gemilerinin bir kısmı enterne edilmiş bir kısmı ise ülkelerine dönmüştür. 10 Kasım 1943 tarihinde İngiliz Donanmasına mensup 17 adet küçük çapta savaş gemisi Bucak ve Bayındır limanlarına, 5 motor ve hücumbottan oluşan gurup da Bodrum Yalıkavak'a yanaştı. Bir gün sonra 2 hücumbot Bodrum Farilya mevkiine, 2 nakiye gemisi, 7 hücumbot, 3 torpidobot Güvercinlik'e, 1 torpido muhribi ile 1 hücumbot Gümüşlük'e, 3 torpido, 2 hücumbot da Güllük'e girdiler ve bu vasıtalar limanlarda bir müddet kaldıktan sonra ayrıldılar. Yine 10 Kasım günü saat 05:10'da içinde 50 İngiliz eri ve 16 mürettebatı ile top ve cephanesi bulunan 40 tonluk bir mayın tarama motoru, Kefaluka önündeki fener burnunda karaya oturdu. Erler 3 motor tarafından Gümüşlük'teki yaralı torpidoya nakledildi ve motorun kurtarılması için Kilyos tahlisiye gemisi tarafından çalışma başlatıldı ise de kurtarılamadı.¹³⁵⁷

14 Kasım 1943 tarihinde saat 07:30'da 1 İngiliz torpidosu, 15 Kasım 1943 tarihinde saat 07:30'da 3 İngiliz torpidosu ve 16 Kasım 1943 tarihinde saat 06:00'da 3 İngiliz torpidosu Güllük limanına girdi. Saat 08:00'de 1 İngiliz torpidosu Kuşadası'nın İlyasağa mevkiine, 17 Kasım 1943 tarihinde saat 09:00'da 1 İngiliz hücumbotu, Kazaklı'ya, 2 motor Akbük'e ve 1 motor da Alagün limanına girdi. 17 Kasım 1943 tarihinde saat 15:30'da 2 hücumbot Fethiye'nin Koçak mevkiine, yine aynı gün

¹³⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:5, T.: 4 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:143, Bn.:2, 3, 4, T.: 8 Mart 1943.

¹³⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1943-82., Gmn.:134, Bn.:1, T.: 19 Nisan 1943.

¹³⁵⁶ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:368, Sn.:28, Bn.:1, T.:20 Ağustos 1945.

¹³⁵⁷ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:367, Sn.:36, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:18 Teşrinievvel 1943.

makinasında arıza olan 1051 sayılı 1 İngiliz motoru da Fethiye'nin Sarsala mevkiine demirledi. Gemiler geldikleri günün akşamından sonra muhtelif istikametlere gitti.¹³⁵⁸

Bir başka İngiliz yelkenli gemisinin, Kaş'ın yaklaşık olarak 2 mil açığında ve Bayındır limanının dış sahilinde batmış olduğu tespit edildi. Geminin ve içinde bulunan askeri malzemenin İngilizler tarafından çıkarılmayacağı, arzu edilirse Türkler tarafından çıkarılabileceği Meis adasında bulunan İngiliz Deniz Komutanı Bnb. Piet tarafından bildirildi. Bunun üzerine askeri malzemenin ne olduğu ve çıkarıldığı takdirde işe yarayıp yaramayacağı konusunda çalışma başlatıldı.¹³⁵⁹

Ayrıca 20 Şubat 1944 tarihinde Bodrum'un Hüseyin Fenerinin doğusunda kıyıya 10 metre mesafede 183 numaralı İngiliz hücumbotu battı. Yapılan incelemede hücumbotun Sisam'a giderken karanlık ve fırtına dolayısıyla karaya oturduğu, komutanının yanındaki 10 erle sandala binerek Türkiye'ye sığındığı ve yardım istediği öğrenildi.¹³⁶⁰ Batan hücumbotun personeli, 22 Şubat 1944 tarihinde İngiliz bandralı 8 tonluk Dindari motoru ile Gümüşlük yakınlarında bulunan bir İngiliz hücumbotuna teslim edildi.¹³⁶¹ Ardından hücumbotta bulunan torpido, su bombası gibi teknedeki kolaylıkla ayrılabilir olan ve tehlikeli silahların emniyetle çıkarılması ve muhafaza altına alınması çalışmalarına başlandı. Bu silahlardan kullanılabilir olanlardan faydalanılması düşünülüyordu. Özellikle hücumbotta olması muhtemel R.D.F. (Radyo Lokasyon) cihazının bulunmasının çok önemli olduğu belirtilerek, cihazın bulunarak emniyete alınması gerektiği bildirildi.¹³⁶²

Türkiye'ye iltica eden gemilerin bir bölümü de İtalya'dan iltica etti. 10 Eylül 1943 tarihinde 34 deniz mili sürata sahip, sıfır numaralı benzin kullanan ve Rodos limanına mensup 161 ve 162 numaralı küçük boyutta ve silahsız iki motor iltica etti. Mürettebatı 1 üsteğmen, 1 başçavuş, 9 onbaşı ve 3 er olmak üzere toplam 14 kişiydi. Bunların enterne edilmesi ve motorların da gümrüğe teslim olması için çalışma başlatıldı. Yapılan sorgulamada Rodos'taki liman askerleriyle anlaşamadıklarından kaçtıkları ve benzinleri olmadığından Türkiye'ye iltica ettikleri anlaşıldı. 11 Eylül 1943 sabahı da Kaş'da bir iltica olayı yaşandı. Limana içinde 1 üsteğmen, 1'i deniz ve 9'u hava eri olmak üzere toplam 11 kişiden oluşan mürettebatı ve 10 piyade tüfeği ile Kızılhaç işareti taşıyan bir İtalyan motoru iltica etti. 11 Eylül 1943 tarihinde gerçekleşen

¹³⁵⁸ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:367, Sn.:37, Bn.:1, T.:20 Teşrinievvel 1943.

¹³⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:174, Bn.:1, T.:25 Kanunievvel 1944.

¹³⁶⁰ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:235, Dosn.:589, Sn.:20, Bn.:1.

¹³⁶¹ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:235, Dosn.:590, Sn.:3, Bn.:1.

¹³⁶² LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:139, Bn.:1, T.:15 Mart 1944.

bir diğ er iltica vakası da Marmaris'te yaş andı. Sabah saat 15:00'de 10 kadar savaş gemisi Rodos'u bombalayınca, 1 İtalyan hücumbotu ile 2 motor Marmaris'in Kadırğa limanına iltica etti.¹³⁶³ 16 Eylül 1943 tarihinde ise Rodos'tan tedarik ettikleri Kızıllaç iş aretli 30 Numaralı Rahin adlı motorla 5 subay, 5 astsubay ve 8 er Fethiye'ye gelerek iltica etti.¹³⁶⁴

17 Kasım 1943 tarihinde saat 08:00'de Leryos Adasından kaç an 3 İtalyan hücumbotu, 14 subay, 22 astsubay ve 45 erden oluş an mürettebatıyla birlikte Kuşadası'na iltica etti. İltica eden 3 İtalyan hücumbotu mürettebatı ile birlikte 5086 Askeri Posta Komutanlığına teslim edildi. Kuşadası Kaymakamlığı, gemilerin silahtan tecridi için oluşturulan komisyonun görevine başladığını bildirdi. Ayrıca saat 10:00'da Sisam istikametinden gelen 1 İtalyan motoru 37 mürettebatıyla, Leryos adasından 1 sandalla gelen 18 İtalyan askeri ile İtalya'ya ait 2 hücumbot ile 1 motor Karine'ye iltica etti. İlaveten yine 17 Kasım 1943 tarihinde Leryos'tan kaç an 65 ve 68 tonluk 2 motor 150 İtalyan askeriyle birlikte Güllük'e iltica etti.¹³⁶⁵

Bodrum'un Kargıncık civarında bir İtalyan dalgıç motoru karaya oturdu. Yapılan incelemede motorun kötü hava şartları nedeniyle karaya oturduğu ve bu bölgenin kayalık olması nedeniyle teknenin tamamen parçalandığı, sadece bir benzin makinasının sahilde iki kulaç su içinde durmakta olduğu anlaşıldı.¹³⁶⁶

Marmaris ve Bodrum bölgelerine iltica eden askeri ve sivil şahısların kullandığı motor, gemi, kayık ve sandalların sayıları ve iltica etme tarihleri hakkında sağlıklı bir veri yoktu. Bunun sebebinin askeri makamlar, Kaymakamlıklar, mahalli Gümrük ve Liman Reisliklerinin ellerindeki bilgiyi merkeze göndermemeleri olduğu anlaşıldı. Ayrıca denizden gelen vasıtaların ıssız sahillerde karaya çıkmaları da bu vasıtaların hem koruma altına alınarak faydalanılmasını hem de sayılarının tespitini güçleştiriyordu.¹³⁶⁷ İtalyan gemilerinden gözaltı iş lemleri daha önce yapılan ve İzmir'e getirilen Azyo, Leda, Avadecemento, Sukuato, R 5, Trendil gemileriyle 520, 521 numaralı hücumbotlar, 9 Eylül 1945 tarihinde, bu gemilerin mürettebatını getirmiş olan Grecale muhbirinin refakatinde İzmir'den İtalya'ya hareket etti. D.N. 15 numaralı motor ise tamire ihtiyacı olması nedeniyle, bu kafiye ile İtalya'ya götürülmedi. İtalyanlar bu

¹³⁶³ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:367, Sn.:24, 25, Bn.:1, 2, T.:14 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:126, Bn.:1, T.:14 Kanunievvel 1944.

¹³⁶⁴ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:367, Sn.:32, Bn.:2, T.:24 Eylül 1943.

¹³⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:140, Bn.:1, T.:18 Teşrinisani 1943; CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:367, Sn.:38, Bn.:1, T.:20 Teşrinisani 1943.

¹³⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:136, Bn.:2-3, T.:31 Mart 1944.

¹³⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:136, Bn.:1, T.:31 Mart 1944

motoru, daha sonra götürmek veya satmak düşüncesiyle İzmir Deniz Komutanlığı kontrolünde bıraktı. Ayrıca İtalyan Hava Kuvvetlerine ait Kızılhaç motoru, uçak çekme motoru, motorlu filika, Korsanero adlı tekne de İzmir Deniz Komutanlığı kontrolünde bırakıldı. Bu motorların da satılması veya daha sonradan İtalya'ya götürülmesinin kararı beklenmeye başladı. Bu gelişmeler sırasında, İtalyan gemilerinin Türkiye'den ayrılmasından önce o zamana kadar gemilere ne kadar masraf yapılmış ise bunların karşılıklı olarak imza altına alınıp tutanakla tespit edilmesi yöntemi uygulandı.¹³⁶⁸

Kızılhaç'a ait 2 adet sıhhiye motoru, 9 Eylül 1943 tarihinde Rodos Adasından iltica etmek üzere Türkiye'ye gelirken, Fethiye'ye 60 deniz mili mesafede benzinleri biterek durmak zorunda kaldı. Bir motor tarafından görülen bu motorlar, Kalkan'a getirildi ve Gümrük Muhafaza Takım Komutanlığına teslim edildi. Motorlardan büyük olanın adı R.A.İ 161'di. Motorun ağırlığı 3 ton olup, teknenin uzunluğu 11,5 metre, genişliği 2,65 metre, umku 1,40 metreydi. 8 silindirli, 160 beygir kuvvetinde, 42 mil süratindeydi. Küçük olan motorun adı ise R.A.İ. 126 idi. Bu motorun uzunluğu 10 metre, genişliği 2,5 metre, umku 1,25 metre ve ağırlığı 2 tondur. Bu tekne 8 silindirli ve 110 beygir gücündeydi. Bu motorların gerek makinalarının beygir gücü gerekse de süratlerinin fazla olması nedeniyle Tayyare Alayının veya uçakların acil inişlerinde ya da kazaya uğrayan pilotların kurtarılmasında çok işe yarayabileceği düşünüldü. Ancak her iki motor Kalkan'da bağlı oldukları yerde, mahalli idarecilerin de bilgisi dahilinde ana makineleriyle tekne kısımları hariç diğer tüm aksamaları tahrip edildi. Motorların uzun süre boyunca da bakımsız kalmaları, mevcut tahribatı daha da artırdı. Bu nedenle motorların hareket kabiliyetlerini yitirmiş olmaları sebebiyle bir deniz vasıtasıyla İzmir'e veya İzmit'e nakledilmeleri gerektiği bildirildi.¹³⁶⁹

İzmir bölgesinde enterne edilen İtalyan Hükümetine ait deniz taşıtlarının İtalya Başkonsolosluğu aracılığıyla Türkiye tarafından satın alınabileceği, 24 Ekim 1946 tarihinde İtalya Büyükelçiliğine bildirildi. Ancak 26 Ekim 1946 tarihinde bu deniz taşıtlarının Alfredo Pellegrino adlı İtalyan vatandaşına 15000 Türk Lirası karşılığında satılmış olduğu öğrenildi. Bunun üzerine İtalya Başkonsolosluğu'na yapılan müracaat ile deniz taşıtların Deniz Müsteşarlığı tarafından satın alınmak istendiği bildirildi. Fakat İtalya Büyükelçiliği, yapılan satışın tamamlandığını belirterek bunun mümkün olmadığını ilettiler.¹³⁷⁰

¹³⁶⁸ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:64, Dosn.:428, Sn.:24, Bn.:1, 2, T.:2 Ekim 1945.

¹³⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:144, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 25 Nisan 1944.

¹³⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:1, T.: 19 Aralık 1946; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:18, 19, T.: 18 Şubat 1947.

Deniz Levazım Şube Müdürlüğü ise 30 Aralık 1946 yılında, 4104 sayılı kanun hükümlerine uygun olarak, deniz bütçesinden muhtelif yıllarda yapılmış olan masrafları gösteren çizelgeyi gönderdi.¹³⁷¹ İtalya Deniz ve Hava Bakanlığı, bahsi geçen gemilerin Pellegrino'ya satış muamelesinin tamamlandığını ve bundan sonra kanuni mal sahibi olduğunu bildirdi.¹³⁷² İtalya Deniz, Kara ve Hava Ataşesi Amiral Sesto Sestini, gemileri yeni sahibine verilmek üzere İtalya Başkonsolosluğuna teslim edilmesini ve bu gemilerin muhafazasından dolayı Türk Bahriyesine teşekkür ettiğini ve muhafaza sırasındaki masrafların karşılanması için, masrafların bildirilmesini istedi.¹³⁷³ Deniz Müsteşarlığı tarafından Alfredo Pellegrino'ya tekne ve motorlara yapılacak yüksek bakım ve onarım masrafları karşısında İzmir'de bulunan 5 tekne için 20.000 Türk Liralık teklif sunuldu. Pellegrino ise 17 Mart 1947 tarihli cevabında, İzmir'de bulunan teknelerin satın alınması için teklif edilen miktarın zararına olduğunu ve teklifi kabul edemeyeceğini bildirdi.¹³⁷⁴ Deniz Müsteşarlığı, teknelerin Pellegrino'ya teslim edilmesi için gerekli emri verdi ve bahsi geçen teknelerin bakım onarımı için Deniz Müsteşarlığının 1943 yılı giderlerinden 1376 lira 81 kuruş ve 1945 yılı giderlerinden de 6035 lira 22 kuruş sarf edildiğini belirtti.¹³⁷⁵ Sonuç olarak Alfredo Pellegrino tarafından satın alınan İtalyan Hükümetine ait deniz taşıtlarının Türkiye tarafından satın alınmasından vazgeçildi. İtalyan Hükümetine ait diğer deniz taşıtlarının ise satılarak elde edilecek tutarın, İtalyan mültecileriyle deniz taşıtlarının bakım ve nakilleri için yapılan masraflarda kullanılması kararlaştırıldı.¹³⁷⁶

Türkiye'ye iltica ve enterne edilen gemilerin çoğunluğunu Fransız, İtalyan, İngiliz ve Alman gemileri oluşturmuştur. Bununla beraber sözü geçen ülke gemilerinin yanı sıra diğer ülkelere ait gemilerden de Türkiye'ye iltica etmek durumunda kalanlar olmuştur. Rusya ve Yunanistan gibi ülkelerin gemileri de bu gemiler arasındadır. Rusya'ya ait olan ve Türkiye'ye iltica eden vasıtalardan ilki, 13 Ekim 1941 tarihinde Zizestnol isminde Sivastopol Deniz Komutanlığına mensup 1000 tonluk askeri bir motor oldu. Motor, 1 astsubay başçavuş ve 9 silahlı mürettebatı ile Samsun'a gelerek Türkiye'ye iltica etti. Yapılan incelemede bu motorun 4501, 4502 ve 4503 numaralı

¹³⁷¹ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:15, T.: 30 Aralık 1946.

¹³⁷² LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:15, T.:30 Aralık 1946.

¹³⁷³ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:12, T.: 27 Şubat 1947.

¹³⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:24, T.: 17 Mart 1947.

¹³⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:23, T.: 26 Mart 1947.

¹³⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:11, T.: 7 Mart 1947; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:14, 15, 16, T.: 10 Mart 1947; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:25, T.: 21 Mart 1947; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:21, T.: 27 Mart 1947; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:2, T.: 17 Haziran 1947; LDGAM., Ktn.:1947-47, Gmn.:3, Bn.:26, T.: 23 Haziran 1947.

motorlarla Batum'un Tuapsu Limanına gitmek üzere Pazar günü saat 14:00'de hareket ettiği, yolda fırtınadan dolayı 4502 numaralı motoru kaybettiği, diğer iki motordaki malzemeleri ve personeli kendi motorlarına alıp bunları batırdıktan sonra yola devam etmeye çalıştıkları öğrenildi. Fakat havanın şiddetinden Bafra önüne düştükleri, yakıtları bittiği için ilticaya mecbur kaldıkları anlaşıldı. Batum'a kadar gidebilmek için yakıt ve yiyecek isteyen askerlerin motoru karaya çekildi. Ayrıca bu sırada İnebolu limanına da bir Rus römorkörü iltica etti.¹³⁷⁷

Rusya'dan gerçekleşen ikinci iltica vakası 14 Aralık 1941 tarihinde M.B markalı 4 numaralı bir motorla, direkli bir motorun Sivastopol'den kaçarak İnebolu'ya gelmesiyle yaşandı. Bu iki teknenin de asker olan mürettebatı enterne edildi. Ayrıca mültecilerin hava bombardımanı sebebi ile kaçtıkları, şiddetli poyraz fırtınası nedeniyle teknelerin karaya çekilemediği bildirildi.¹³⁷⁸

Rusya'dan gerçekleşen bir diğer iltica vakası 2 Temmuz 1942 tarihinde, içerisinde Sovyet askerleri ile sivillerin bulunduğu bir Rus motoru oldu. 127 numaralı, 57 tonluk bu motorun, Sivastopol'den Batum'a kaçarken Alman uçaklarının taarruzuna uğradığı ve aldığı yaralar yüzünden Zonguldak'a gelerek iltica etmeye mecbur kaldığı anlaşıldı. Gemide 35 yolcu ve mürettebat bulunmakta olup, bu yolculardan 8'1 subay, 9'u erdi. Motordakilerden 12'si ağır yaralıydı. Ayrıca motordaki telsiz kullanılmayacak bir hale gelirken, motor içinde makinalı tüfek, silah, tabanca ve benzeri askeri malzemelerin bulunduğu tespit edildi.¹³⁷⁹

1942 Ocak ayında Krasni Dovelı isimli Rus yardımcı gemisi Sinop'ta enterne edildi. Geminin kazanlarının incelenmesi için Gölcük Deniz Fabrikaları Fen Müdürlüğü Kazan Fabrikası ustalarından Ahmet Özdemir, Sinop'a gönderildi. Ustanın yaptığı inceleme sonucunda geminin seyre engel bir durumunun bulunmadığı bildirildi.¹³⁸⁰

Yunanistan'dan gerçekleşen bir deniz vasıtasının sığınması olayı ise 21 Aralık 1943 tarihinde yaşandı. Çeşme'nin Köste Limanına bir Yunan motorunun sığındığı, bu motorun Selanik'e gitmek üzere yola çıktığı fakat motor içindeki Yunanlıların, gemiden sorumlu olan Alman askerlerinin uyumasından istifade ederek motoru Türkiye'ye getirdiği ve mürettebatın mahalli makamlara teslim edildiği bildirildi. Sonrasında motor, havanın açmasıyla tekrar yoluna devam etti.¹³⁸¹

¹³⁷⁷ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:366, Sn.:58, Bn.:1, T.:24 Teşrinisani 1941.

¹³⁷⁸ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:55, Dosn.:366, Sn.:57, Bn.:1, T.:21 Teşrinisani 1941.

¹³⁷⁹ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:64, Dosn.:428, Sn.:13, Bn.:1, 2, T.:3 Temmuz 1942.

¹³⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:55, Bn.:3, T.: 4 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:55, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:55, Bn.:2, T.: 30 Temmuz 1942.

¹³⁸¹ CDAB., Fn.:30.10.00., Ktn.:117, Dosn.:814, Sn.:1.

1.8. Yüksek Denizcilik Okulu Öğrencilerine Verilen Askerlik Dersleri/Stajları

Osmanlı İmparatorluğu içerisinde sivil denizcilerin ilk kez bir okul çatısı altında eğitime başlamları, 1848 tarihinde Sakız adası halkından Ali Çelebizade Mehmed Efendi adındaki bir denizcinin, Tersane-i Âmire'ye başvurarak Sakız'da denizci olmak isteyen gençlere; deniz seyri, gemicilik ve deniz fenerlerine dair dersler vermek için izin istemesiyle başladı. Süreç içerisinde birçok kişi tarafından çeşitli isimlerle okullar açıldı. II.Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde sivil denizciler, Ortaköy'deki Feriye Sarayı'nda Yüksek Deniz Ticaret Mektebi adı altında 3 yıl eğitim veren okulda yetiştiriliyordu.¹³⁸²

II.Dünya Savaşı sürecinde sivil denizci yetiştiren Yüksek Deniz Ticaret Mektebi, eğitime ara vermedi.¹³⁸³ Okulun öğrencileri, Genelkurmay Başkanlığı'nın "D-60 Askerliğe Hazırlık Dersleri Talimatı" kapsamında, her sene Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı ile Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü bünyesinde uygulamalı staj devresi geçirdi. Bu öğrencilerin askerliklerini asteğmen olarak Donanmada yapmaları planlandığı için okul dönemleri içerisinde kendilerine askerlikle ilgili dersler verilerek, Donama hakkında bilgi sahibi olmaları düşünüldü.

Yüksek Deniz Ticaret Mektebi güverte sınıfı öğrencilerinin eğitim programı, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı tarafından okulun askerlik dersleri öğretmeni olan deniz subayı ile birlikte hazırlandı. Okulun makine sınıfı öğrencilerinin eğitim programı ise Fabrikalar Umum Müdürlüğüne belirlendi. Dersler sonundaki sınavlar ise uygulamalı ve sözlü şekilde icra edildi.¹³⁸⁴

Savaş yıllarında başarıyla icra edilen bu eğitim periyodunda, Yüksek Deniz Ticaret Mektebi öğrencilerine ortalama 20 günlük bir program uygulanıyordu.¹³⁸⁵ Öğrencilerin dersleri fabrikalarda işlenmekte, öğrencilere eğitim sonunda hem uygulama için hem de yapılan sözlü sınav için ayrı ayrı 1 ile 10 arasında başarı puanı verilmekte, ilaveten öğrenciler dersi veren fabrika personelinden kanaat notu almaktaydı. Derslerin işlendiği fabrikalar ise şunlardı: Torpido Fabrikası, Motor Fabrikası, Elektrik Fabrikası, Mayın Fabrikası, Kazan Demir Fabrikası, Döküm

¹³⁸² Eser Tutel, *Gemiler Süvariler İskeleler*, s.365-372.

¹³⁸³ Yüksek Deniz Ticaret Mektebinin savaş yıllarında icra ettiği eğitim ve mezuniyet törenleri için bkz., Cumhuriyet, 2 Mayıs 1941, s.1; Cumhuriyet, 30 Nisan 1944, s.1, 3; Cumhuriyet, 1 Teşrinisani 1943, s.2; Cumhuriyet, 20 Şubat 1944, s.1, 3; Cumhuriyet, 22 Şubat 1944, s.1, 3; Cumhuriyet, 23 Şubat 1944, s.2.

¹³⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:150, Bn.:2, T.:17 Haziran 1940.

¹³⁸⁵ Yüksek Deniz Ticaret Mektebi öğrencilerinin 1940 yılı eğitim takvimi 3-20 Temmuz 1940 tarihleri arasında gerçekleştirildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:150, Bn.:1, T.:16 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:91, Bn.:1, T.:19 Temmuz 1940.

Fabrikası, Tekne Fabrikası, Makina Fabrikası, Akü Fabrikası, Telsiz Fabrikası, Model Fabrikası, Boru Fabrikası, Santral Fabrikası.¹³⁸⁶

1.9. Kültür, Spor, Adli Ve Sağlık Alanındaki Gelişmeler

Donanma bünyesinde personelin sağlık durumuyla ilgili çalışmalar çok titiz bir şekilde yürütülmekteydi. Çünkü bir askerin verilen görevleri yapabilmesi için en başta sağlıklı olması gerekmektedir. Bu noktada savaş yıllarında Türkiye’de ve doğal olarak Donanmada çok ciddi sağlık problemleri görülmekteydi. Özellikle tifüs, sıtma, zatürre, bronşit, soğuk algınlığı, uyuz, bitlenme gibi sorunlar, mücadele verilen en önemli sağlık sorunlarıydı. Bu sorunları gidermek için temizlik ve sağlık hizmetinin geliştirilmesi, yurtdışından ilaç ve sağlık malzemelerinin temin edilmesi gibi çalışmalar yapıldı.

Donanma Komutanlığı, Türkiye’nin çeşitli bölgelerinde görülen tifüs vakaları nedeniyle yayınlanan emirlerin tam manası ile takip ve tatbik edilmediğini, bazı birliklerin bu hastalığı yayan bit ile mücadele etmekte disiplinli davranmadıklarının görüldüğünü bildirdi. I.Dünya Savaşı’nda cephe zayıtı kadar zayıtı verilmesine neden olan bu hastalığa karşı çok hassas davranılması, komutanların esas vazifeleri arasına bu mühim mücadeleyi de koyarak tedbirler alınması ve uygulanması istendi. Verilen emirde; her birliğin askerin bit muayenesinden geçirilmesi ve bu uygulamanın birlik komutanları tarafından kontrol edilmesi bildirildi. Bunun yanında Deniz Birliklerindeki tabipler, buldukları bölgede sivil halk arasında tifüs hastalığı olup olmadığını ilgili makamlardan öğrenecek ve ona göre önlem alacaktı. Tüm komutanlıklar haftalık olarak bit mücadelesi raporu gönderecekti.¹³⁸⁷ Ayrıca talimlerde ve tatbikatlarda sıhhiye hizmetine önem verilmesi üzerinde duruldu.¹³⁸⁸

Deniz Müsteşarlığının emriyle Gölcük Deniz Fabrikaları içindeki subay yatakhane boşaltıldı ve burası acil olaylara müdahale edilmesi amacıyla revir haline getirildi.¹³⁸⁹ Oluşturulan revir binası ve müstemilatının çatısı, dış sıvası, pervazları ve kiremitleri onarıma ihtiyaç duyuyordu. Bununla beraber koğuşları, koridorları ve helâları da tamir, sıva ve badanaya ihtiyaç göstermekteydi ve döşemesi üzerindeki

¹³⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:91, Bn.:2, T.:19 Temmuz 1940.

¹³⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:7, Bn.:1, T.:14 Mart 1940. Birliklerde yapılan denetlemelere örnek olarak İstanbul Deniz Komutanlığı ve bağılı birliklerde 20 Ağustos 1940 tarihinde yapılan bit ve temizlik muayenesi raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:123, Bn.:1, T.:20 Ağustos 1940.

¹³⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:158, Bn.:1, T.:2 Nisan 1940

¹³⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1946-75, Gmn.:28, Bn.:1, T.:13 Mayıs 1940.

linolyumda kullanılmayacak bir haldeydi. Bu eksiklerin giderilmesi için çalışma başlatılması istendi.¹³⁹⁰

Ordunun beş yıllık sıhhi istatistikleri incelendiğinde zatürreden hastaneye yatırılanların oldukça fazla olduğu görüldü. Hastaneye yatırılan ve bu hastalıktan ölenlerin %79,46'sının yeni erlerden oluştuğu belirlendi. Donanma Komutanlığı bünyesinde ise zatürreden hastaneye yatanların %35'inin yeni, %47'sinin eskilerden, bu hastalıktan ölenlerin %18,75'inin yeni, %21,42'sinin ise eski askerlerden oluştuğu tespit edildi. Yeni erlerdeki ölüm vakaları değerlendirildiğinde, erlerin hastalığın ilerlemiş evrelerinde hastaneye yatırılmış olduğu görüldü. Bütün birliklerde kış mevsiminde bu hastalığa karşı "Sıhhati Koruma Talimatı"nda yazılı tedbirlerin uygulanmasına ve hasta olanların da vakit geçirmeden garnizon hastane ve revirlerine yatırılmasına dikkat edilmesi gerektiği iletilti.¹³⁹¹

Askerler arasında oluşan bulaşıcı hastalık vakalarının bazı askeri birliklerde sivil sağlık kuruluşlarına bildirilmediği tespit edildi. İstanbul, Kars ve Samsun'da çıkan karahumma ve benzeri bulaşıcı hastalık vakalarının mahalli sıhhat müdürlüklerine bildirilmediği anlaşıldı. Sivil sıhhi teşkilat ile askeri sıhhi teşkilat arasında karşılıklı bulaşıcı hastalıklar ihbarının, bu hastalıkların önlenmesi ve vaktinde karşılıklı tedbirler alınması bakımından çok önemli olduğunun altı çizildi.¹³⁹²

Erlerin temizlikleri, sağlık durumları ve bit mücadelesi, tüm birliklerin üzerinde en fazla durduğu konular arasındaydı.¹³⁹³ Bit mücadelesi ve birliklerde yürütülen temizlik çalışmaları sayesinde, bitlenmenin %1 ile %5 arasına indiği birlikler görülmeye başlandı. Askerin kullandığı meşin cüzdan, pantolon kayışı ve muska gibi aksesuarlarda sirke bulunduğu görüldüğü için biti önlemek amacıyla kayış kullanımı yasaklanarak, mevcut olanlarının imha edilmesi ve bunların yerine Amerikan bezi veya buna benzer bağların kullanılması emri verildi.¹³⁹⁴ Bununla beraber hava değişiminden dönen ve Deniz Hastanesi'nden taburcu edilen erlerin, gemilerde yapılan muayenelerinde bit tespit edilmekteydi.¹³⁹⁵ Ancak genel olarak, alınan önlemler sayesinde bit sorunu kontrol altına alınmaya başlandı. Örneğin Yavuz kruvazöründe 6 Mayıs 1941 tarihinde yapılan kontrollerde, bitli ere rastlanılmadığı bildirildi.¹³⁹⁶ İlaveten Filotilla

¹³⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:39, Bn.:1, T.:3 Haziran 1940.

¹³⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:9, Bn.:1, T.:12 Teşrinisani 1940.

¹³⁹² LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:110, Bn.:1, T.:13 Ağustos 1941.

¹³⁹³ LDGAM., Ktn.:1941-44, Gmn.:28, Bn.:1, T.:14 Kanunisani 1941

¹³⁹⁴ LDGAM., Ktn.:21, Gmn.:27, Bn.:1, T.:7 Şubat 1941.

¹³⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:22, Bn.:2, T.:10 Mayıs 1941

¹³⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:22, Bn.:6, T.:6 Mayıs 1941

Komodorluğuna bağlı birlik gemileri askerinin (Adatepe muhrihi hariç) haftalık bit ve genel temizlik muayenesinde asker genel itibariyle temiz görüldü ve hiçbir erde bite rastlanmadı.¹³⁹⁷

Sıtma hastalığı da Donanma personeli arasında sıkça görülen rahatsızlıklardan idi. Ülke genelinde de yaygın olan sıtma hastalığına karşı, sıtma mücadele cemiyetleri kurularak hareket edilmesine rağmen tam bir netice alınmadı. Donanma üssünün bulunduğu Gölcük bölgesinde de sıtma oldukça yaygındı. Gölcük'teki Donanma personelinin ve Gölcük halkının sağlığını korumak amacıyla ciddi bir çalışma başlatıldı. Alınan tüm önlemlere rağmen sıtma hastalığı tam olarak bitirilemedi. Özellikle hastalığı yayan bitlenme probleminin çözümü üzerinde duruldu.¹³⁹⁸

Gemilerdeki askerler arasında 1941 Kasım ayında yapılan denetlemelerde uyuz hastalığı tespit edildi. Bu hastalık ile ilgili teşhis, gemilerde ve Donanma Karargahındaki 30'dan fazla kişiye kondu.¹³⁹⁹ Gemilerdeki % 10 oranındaki fazla personel de düşünüldüğünde, uyuz hastalığının bulaşıcı bir hastalığa dönüşme ihtimalini yükseltti. Özellikle Gölcük'te asker için ayrılmış özel bir yıkanma yeri mevcut olmadığından, gemi komutanları fırsat buldukça işçiler için yapılmış duşları kullanma yolunu aramaktaydı. Bu durum da bulaşıcı hastalık tehlikesini yükseltiyordu.¹⁴⁰⁰

Havaların soğumasıyla birlikte askerlerde bronşit ve soğuk algınlığı gibi solunum hastalıkları yanında ayakkabı vuruklarından kaynaklı yaralar çoğaldı. 1941 yılı Aralık ayında revire müracaat edenlerin %30'u bronşit, %20'si de ayakkabı vurmasından şikayet ediyordu.¹⁴⁰¹

Savaş gemilerinin her an çıkabilecek bir savaş için bünyesinde bulundurması gereken sağlık ekipmanlarıyla ilaçlar belirlenmişti. Gemiler bu ihtiyaçlarını eksiksiz bir şekilde bulundurmaya durumundaydı. Yapılan denetlemelerde gemi revirleri özellikle kontrol edilmekteydi. Yavuz kruvazöründe yapılan denetlemede savaşa hazırlık talimatı gereğince savaş sargı yerlerinde ve revirlerde bulunması gereken eşyalardan bulunmayanlar denetleme heyetince kritik edildi.¹⁴⁰² Buna göre Yavuz kruvazöründe bulunmayan malzeme listesi şu şekildeydi; 5 adet esmark bandı, 9 adet bisturi, 7 adet cerrahi makası, 2 adet buz kesesi, 12 adet çaydanlık, 5 adet el fırçası, 2 adet sterilisatör, 2 adet stile, 8 adet emaye küvet, 6 adet adi makas, 3 adet mantar burgusu, 10 adet

¹³⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:22, Bn.:5, T.:11 Mayıs 1941

¹³⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:144, Bn.:1, T.:5 Ağustos 1941

¹³⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:42, Bn.:2, T.:23 Kanunievvel 1941

¹⁴⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:106, Bn.:1, T.: Trhz.

¹⁴⁰¹ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:109, Bn.:1, T.:24 Kanunievvel 1941.

¹⁴⁰² LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:44, Bn.:1, T.:14 Teşrinisani 1941.

oturak, 3 adet ördek, 2 adet port coton, 4 sont kanule, 18 adet emaye su kadehi, 17 adet farklı ebatlarda şırınga pravaz, 7 adet emaye tencere, 15 adet beden termometresi, 16 adet tükrük hokkası, 8 adet damlalık, 15 adet havlu, 4 adet kaçarola, 3 adet şırınga regor, 28 adet hasta donu, 28 adet Amerikan gömlek, 2 adet kum torbası, 3 adet hokka takımı, 6 adet yaralı kayıt defteri, 1 adet sıcak su termosu, 4 adet sabunluk ve 14 adet ameliyat gömleği.¹⁴⁰³

Gölcük bölgesinde hastane ve revir yetersizliği nedeniyle yaşanan sağlık sorunlarını çözmek için Deniz Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan protokol kapsamında Etrüsk vapuru, hastane gemisi yapılmak üzere kiralandı.¹⁴⁰⁴ Etrüsk vapurunun hastane gemisi olabilmesi için bünyesinde esaslı olarak tadilat yapılması gerekli görüldü. Yapılan incelemeler sonucunda tespit edilen işler listelendi ve tadilata başlanmasına karar verildi. Bu sırada vapurun ileride yeniden Ulaştırma Bakanlığına iadesi söz konusu olabileceği düşünülerek, vapurdan çıkartılan teçhizat ve eşyanın Deniz Fabrikaları ambarlarında tutulması planlandı.¹⁴⁰⁵ Bu sırada Etrüsk hastane gemisine ait bir talimat hazırlandı. Talimata göre, hastane gemisinin Donanma Komutanlığı personelinin hasta ve yaralıları tedavi etmesi, icabında hasta ve yaralıları limanlara nakil ve teslim etmesi ve bu sırada gerekli tedavileri uygulaması kararlaştırıldı. Ayrıca hastane gemisinin, idari ve tıbbi konularda Donanma Komutanlığı baştabibinin kontrolünde olması gerektiği bildirildi. Hastane gemisi için düşünülen yapı şu şekildeydi;

1. Gemi flandra taşımayacak.
2. Gemi personeli sivil olacak (kaptanı, makinisti, ateşleyicisi vb.).
3. Hastane kadrosu, geminin şartları ve yatak sayısı ile belirlenecek.
4. Baştabip tercihen Deniz Komutanlığında çalışmış tabip olacak.
5. Gemi deposu her türlü gıda ve ilaç ihtiyacını karşılayacak şekilde hazırlanacak.
6. Gemi, Donanmanın emrinde olduğu sürece Donanmaya hizmet edecek.
7. Donanma dışında bir limana gidilmesi gerekirse hastane trenlerindeki uygulama yapılacak.¹⁴⁰⁶

¹⁴⁰³ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:44, Bn.:3, T.:14 Teşrinisani 1941.

¹⁴⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:89, Bn.:1, T.:13 Kanunisani 1941.

¹⁴⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:122, Bn.:1, T.:2 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-54, Gmn.:14, Bn.:1, T.:18 Şubat 1941.

¹⁴⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:115, Bn.:1, T.:28 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:59, Bn.:1, T.:22 Mayıs 1941.

Bu süreçte hastane gemisinin gerektiğinde hasta nakli sırasında dengesinin sağlanması ve bir kazaya meydan verilmemesi için gemiye 200 ton çakıl veya bunun yerine aynı miktarda kömürün safra olarak verilmesi talep edildi.¹⁴⁰⁷ Talep edilen 200 ton kömürün safra olarak verilmesi uygun görülse de¹⁴⁰⁸, geminin esasen ticari gemi olması nedeniyle, yük taşırken dengesini sağlamak için dabil batımlarına su alabilecek şekilde imal edildiği için ayrıca safraya gerek kalmayacağı bildirildi.¹⁴⁰⁹

Etrüsk Hastane gemisinin Haliç'te havuzda devam eden tadilat işlerinin¹⁴¹⁰ tamamlanmasından sonra, gemiye 9 Haziran 1943 tarihinde 125 ton kömür alındı. 11 Haziran tarihinde havuzdan çıkan gemiye, 16 Haziran tarihinde 80 ton su alındı ve gemi hastane gemisi olarak 1 Temmuz 1943 tarihinde saat 07:00'de Maltepe önüne demirleyerek Donanmaya katıldı. Ancak gemi kadrosu henüz tamamlanmamıştı. Gemide bir başhekim ve bir röntgen uzmanından başka doktor yoktu. Geminin eczacısı da mevcut değildi. Hastane gemisinin kadrosunun bir an önce tamamlanması ve şayet buna imkan yoksa hiç olmazsa 1 dahiliye uzmanı ile 1 eczacının acilen tayini ve hizmet eri olarak da ilaveten 10 askerin bu gemiye verilmesi talep edildi.¹⁴¹¹ Acil bir çözüm olarak da Yavuz kruvazöründe görevli Eczacı Yzb. Safa Yiğit, geçici olarak Etrüsk hastane gemisinde görevlendirildi.¹⁴¹² Savaş boyunca Donanma Komutanlığı emrinde görevlendirilen Etrüsk hastane gemisinin, 1945 yılı içerisinde savaşın sona ermesiyle yeniden yolcu gemisi olmak üzere Ulaştırma Bakanlığına iade edilmesi çalışmalarına başlandı. Ayrıca gemi üzerindeki Kızılay işaretlerinin sökülmesi ve geminin hastane gemisi kadrosundan çıkarıldığı yabancılara bildirilmesi istendi.¹⁴¹³

Kullanılan ilaç ve tıbbi malzemenin alındığı ülkelerin başında İngiltere gelmekteydi. Deniz Müsteşarlığı tarafından İngiltere'ye yapılması düşünülen sipariş öncesi, Donanma hastane ve revirlerinde bulunan ilaç, sıhhi malzeme, tıbbi alet ve teçhizat miktarlarının tespit edilmesi kararlaştırıldı. Bu nedenle Donanma Komutanlığına bağlı tüm hastane ve revirlere mevcut durumu gösteren bir liste hazırlaması emri verildi. Bu liste hazırlanırken listeye iç kaynaklardan tedarik edilen malzeme, ülkeye dışarıdan ithal edilen fakat piyasada mevcut bulunan malzeme ile ülkede imali mümkün olan sağlık malzemelerinin eklenmemesi istendi. Ayrıca

¹⁴⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:39, Bn.:1, T.:2 Haziran 1941.

¹⁴⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:39, Bn.:2, T.:11 Haziran 1941.

¹⁴⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:39, Bn.:3, T.:11 Temmuz 1941.

¹⁴¹⁰ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:142, Bn.:1, T.:17 Eylül 1941

¹⁴¹¹ LDGAM., Gjb., EHGGJ., Kytn.: 33982, T.: 9,11,16 Haziran-1Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:144, Bn.:1, T.:2 Temmuz 1943.

¹⁴¹² LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:144, Bn.:2, T.:2 Ağustos 1943.

¹⁴¹³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:38, T.:12 Ekim 1945.

hastanelerde bulunan röntgen makineleri, sterilizasyon cihazları, elektrokardiyografi aletleri ve bazal metabolizma cihazları ile diğer tüm tedavi ve muayene cihazlarının dikkatle gözden geçirilerek, bunlara ait yedek parça ve yedek lamba eksiklerin ayrıntılı bir şekilde listeye eklenmesi bildirildi. İlaveten, motorlu ve motorsuz kara ve deniz hasta nakil vasıtaları, sedye, ameliyathanelerde kullanılan tekerlekli sedye gibi hasta ve yaralı taşıma vasıtaları ile malzeme ihtiyaçlarının da tespit edilerek hazırlanacak listeye eklenmesi ve listelerin Deniz Müsteşarlığına gönderilmesi istendi.¹⁴¹⁴

Askerlerin beslenmesinden kaynaklanan sağlık sorunları da yaşandı. Yavuz ve Hamidiye kruvazörlerinin 1944 yılı Temmuz ayına ait sıhhi raporlarının incelenmesi neticesinde personele devamlı olarak yedirilen kuru sebzelerden dolayı göz hastalıklarının yaygınlaştığı ve diğer gemi personellerinde de dış hastalıklarının çoğalmaya başladığı görüldü. Bunun üzerine Donanma Komutanlığı Baştabipliğinin yaptığı incelemede, yeterli miktarda sebze ve meyvenin mevsiminde yedirilmediği ve sorunun vitamin eksikliğinden kaynaklandığı tespit edildi. Çözüm önerisi olarak en az haftada 3 gün taze sebze ve meyvenin yemeklerde verilmesi gerektiği bildirildi.¹⁴¹⁵ Bundan sonra Donanmanın et ve sebze ihtiyacını karşılamak için daha titiz bir yöntem izlenmeye başladı. Hatta Donanmanın Gölcük dışında bulunduğu dönemlerde de et ve sebzelerin gemilerin bulunduğu bölgede satın alma heyetlerince pazarlık usulüyle alınarak taze olarak temin edilmesine dikkat edildi.¹⁴¹⁶

Denizaltı Filosu Komutanlığı bağlısı askerinin sağlık şartlarını iyileştirerek bulaşıcı hastalıklardan uzak tutmak maksadıyla, Erkin hastane gemisinde 12 çeşmeli 1 hamam yapıldı. Ancak gerek maksadın temini gerekse suyu tasarruflu kullanmak için tedbirlerin alınmasına lüzum görülerek bir planlama yapıldı. Yapılan plana göre Denizaltı Filosu Komutanlığı bağlısı birliklerin askerlerinin haftanın yedi gününe yayılmış bir kullanım çizelgesi hazırlandı. Hamam her gün 17:00 ile 20:00 saatleri arasında açık olacaktı. Hamamda 20 dakikalık yıkanma ve 10 dakikalık giyinme ile çeşme başında yer alma süresi belirlendi.¹⁴¹⁷

Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, 1945 yılının Mayıs ayının ilk haftasında Donanmayı teşkil eden filoların sağlık işlerinin Donanma Baştabipliğince denetlenerek, alınan sonuçların bildirilmesini istedi. Yapılan denetlemelerde Harp Filosunun baştabibi ile gemilerde görevli tabiplerin sağlık sorunlarıyla yeterince

¹⁴¹⁴ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:58, Bn.:1, T.:12 Haziran 1944.

¹⁴¹⁵ LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:52, Bn.:1, T.:11 Ağustos 1944.

¹⁴¹⁶ LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:153, Bn.:1, T.:20 Haziran 1945.

¹⁴¹⁷ LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:90, Bn.:1, T.:31 Temmuz 1945.

ilgilenmedikleri, kayıtların muntazam tutulmadığı, sıtma mücadelesinde zayıf kaldıkları tespit edildi. İhtiyat Filoda ise Mecidiye kruvazörüyle, Berk torpido kruvazöründe denetleme yapılabilirdi. Bu iki gemiye de bakan Tabip Üsteğmen Kemal Şenyaprak'ın sağlık işlerinde gerekli tüm çalışmaları yaptığı görüldü. Denizaltı Filosunda icra edilen denetlemelerde de muntazam bir sağlık teşkilatı kurulduğu tespit edildi. Son olarak Arama Tarama Filotillasında yapılan denetlemelerde, sağlık işlerinin yerine getirilmesi için gayret sarf edilse de bazı aksaklıkların bulunduğu sonucu elde edildi.¹⁴¹⁸

Akerlerin iâşesinde kullanılan et, sebze, süt ve süt ürünleri gibi yiyecek maddelerinin muayene edilerek alınması, askerlerin sağlık şartlarının korunması için son derece önemliydi. Bunun için Donanma Komutanlığı bünyesinde kullanılan yiyecek maddelerinin muayene işleri “Garnizon Muayene Komisyonu” tarafından yapılmaktaydı. Gemilerin ve personelin çoğunlukta bulunduğu Gölcük'te de yiyecek maddelerinin alımının yapılarak zaman ve nakliye masraflarından tasarruf etmek üzere bir muayene komisyonu kurulması için girişimlere başlandı.¹⁴¹⁹

Savaş durumu nedeniyle bir haftalık peksimetin gemilerde hazır bulundurulması istenmişti. Bu emir nedeniyle İstanbul Deniz Fırınında 20 ton ve İzmit Deniz Fırınında 5 ton peksimet bulunmaktaydı. Ancak bazı zamanlar bu peksimetler küflenerek ziyan olmakta, bazen de küflendiği anlaşılmayarak personele verilmekte ve çeşitli sağlık sorunları yaşanmaktaydı. Bahsi geçen 25 ton peksimetin küflenerek ziyan olmaması için birliklerde Pazartesi ve Çarşamba günleri ekmek yerine peksimet verilmesi kararlaştırıldı. Bu peksimetlerin bitirilmesinden sonra, peksimet imalinin devam etmesi ve yeni üretilen peksimetlerin bayatlamadan dağıtılması uygulamasının sürdürülmesi emri verildi.¹⁴²⁰

Donanma Komutanlığında spor da önem verilen konulardandı. Gerçekleştirilen çeşitli spor faaliyetleri arasında karada yapılanlarla beraber deniz sporları da yer almaktaydı. Karada yapılan sporlar içerisinde atletizm, gülle, disk, halat çekme, futbol, jimnastik, boks, güreş ve voleybol ön plana çıkmaktaydı. Su sporları içerisinde de yelken, kürek ve yüzme ağırlıktaydı. Bunun yanında eğlence amaçlı yapılan çuval yarışı, kaşıkla yumurta taşıma, yoğurt yeme, laz oyunları, zeybek oyunları, iğneden iplik geçirme, iptekmek yeme gibi oyunlarda oynanırdı.

¹⁴¹⁸ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:195, Bn.:1, T.:10 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:166, Bn.:1, T.:10 Mayıs 1945.

¹⁴¹⁹ LDGAM., Ktn.:1946-75, Gmn.:54, Bn.:1, T.:23 Mart 1946.

¹⁴²⁰ LDGAM., Ktn.:1946-12, Gmn.:93, Bn.:1, T.:5 Temmuz 1946.

Kocaeli bölgesinde 27 Aralık 1939 tarihinde yapılan ve Donanma Komutanlığını da temsil eden atletlerin katıldığı Atatürk koşusunda, 31. Piyade Alayı İdman Yurdu atletleri bireysel sıralamada birinci ve ikinci, takım sıralamasında ise birinci oldu. Askerlerin bedeni gücünü artırmaya yarayan arazi koşuları muharebe talim ve terbiyesinin önemli bir kısmını teşkil ettiğinden, spor çalışmalarının düzenlenmesinde bu koşulara özellikle önem verilmekteydi.¹⁴²¹

Donanma içerisinde spor faaliyetlerinin bir yarışma havasında icra edilmesi için “Spor Kümeleri” oluşturuldu. Oluşturulan bu kümeler, Yavuz Kümesi, Harp Filosu Kümesi, Denizaltı Kümesi, Filotilla Kümesi ve İhtiyat Filo Kümesiydi. Gemilerin uzun kış müddeti ve gemilerin bakım devresinin tamamlanmasıyla 1 Eylül 1940 tarihinden itibaren spor faaliyetlerine başlanması kararlaştırıldı. Yarışmalara başlanmadan önce ilk olarak askerlere, daha önceden kurs verilen astsubaylar tarafından sabah idmanları yaptırılacaktı. Ardından spor saatlerinde, gemilerin bulunduğu mevkilerin spor sahalarında 100 metre koşu, gülle, disk ve halat çekme gibi saha sporları ile kürek ve yelken gibi deniz sporları yaptırılacaktı. İlaveten kümeler spor saatlerinde egzersiz mahiyetinde koşu ve voleybol gibi sportif faaliyetler düzenleyecekti. 7-14-21-28 Nisan 1940 tarihlerinde ise kümeler arası spor yarışmaları yapılacaktı. Yapılacak yarışmalar arasında 100-200-400 metre sürat koşuları, 4x400 bayrak yarışı, halat çekme, gülle atma, disk atma ve futbol maçları yer alıyordu.¹⁴²² Ancak daha sonradan Donanma programında yapılan değişiklik nedeniyle, Nisan ayında yapılacak kümeler arasındaki yarışmalar ertelendi.¹⁴²³

Donanma spor kümeleri arasında 1941 yılının Mart ayında futbol, voleybol, güreş, atletizm müsabakaları düzenlenmesi planlandı.¹⁴²⁴ Bu yarışmalar için tüm gemiler hazırlık yapıyordu. Örneğin Peyk torpido kruvazöründe 1941 yılı Ekim ayında, spor subayı eşliğinde 15 saat beden terbiyesi, 46 saat kürek, 8 saat yürüyüş ve 4 saat halata tırmanma eğitimi yapıldı.¹⁴²⁵ Denizaltı Filosu Komutanlığı da 1941 yılı Kasım ayı içerisinde voleybol maçları yapılması için bir plan hazırladı. Plana göre 11-12-13-17-18-19 Kasım günlerinde tüm denizaltı gemileri birbirleriyle olan maçlarını tamamlayacaktı. Yedek gün olarak da 20 Kasım günü belirlenmişti.¹⁴²⁶

¹⁴²¹ LDGAM., Ktn.:1940-1, Gmn.:113, Bn.:1, T.:5 Şubat 1940.

¹⁴²² LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:21, Bn.:1, T.:28 Mart 1940.

¹⁴²³ LDGAM., Ktn.:1940-81, Gmn.:21, Bn.:3, T.:8 Nisan 1940.

¹⁴²⁴ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:72, Bn.:1, T.:15 Mart 1941.

¹⁴²⁵ LDGAM., Ktn.:1941-144, Gmn.:1, Bn.:23, T.:11 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-144, Gmn.:1, Bn.:30, T.: 1 Teşrinisani 1941.

¹⁴²⁶ LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:176, Bn.:1, T.:9 Teşrinisani 1941.

Kış mevsiminin ve gemilerin tersanedeki bakımlarının bitmesiyle 1942 yılında da spor faaliyetlerine devam edildi.¹⁴²⁷ Bu sırada Denizaltı Filosu Komutanlığında spor ve eğlence amacıyla bir balıkçılık kuruluşu oluşturulması düşünüldü. Filo personelinin vereceği parayla oluşturulacak kuruluş, dip ağı ve oltacılık sistemiyle balıkçılık yapacaktı. Spor ve eğlence amaçlı yapılacak faaliyet sırasında tutulan balıkların satılmasıyla elde edilecek gelir ile önce personelin verdiği para karşılanacak, sonrasında ise elde edilen gelir birlik kantinine devredilecekti.¹⁴²⁸ Bu arada Gölcük'te, Donanma personelinin spor yapması için bir açık saha ve bir jimnastik salonu yapılması yönünde de bir girişimde bulunuldu. Esasen Gölcük bölgesi için hazırlanan gelişim planında modern spor tesisleri bulunmaktaydı. Yapılması istenen açık saha ve jimnastik salonu, modern tesisler tamamlanana kadarki ihtiyacı karşılamak için düşünüldü. Projeyi hazırlama görevi verilen 4 kişilik heyetin, ilk toplantısını Donanma Komutanlığı Karargahında 7 Temmuz 1942 tarihinde yapması kararlaştırıldı.¹⁴²⁹

Donanma yelken ve kürek yarışmalarının 1942 Ekim ayının ikinci haftası içinde yapılması planlandı. Yarışmaların gün ve saatleri daha sonra tespit edilecekti. Yarışma programının hazırlanması ve hakemlerin tespiti için Yavuz kruvazörü ikinci komutanı Kur.Yb. Münici Ülhan'ın başkanlığında bir heyet belirlendi. Hazırlanan plana göre kürek yarışmalarında; Yedi çifteler ve işkampavyalar, beş ve altı çifteler, Erkin denizaltı ana gemisinin tahlisiyeleri, kikler, iki çifte botlar, tek ve iki çifte dengi botlar yarışacaktı. Yelken yarışmalarında ise yedi çifteler ve işkampavyalar, kikler, beş ve altı çifteler ve yelkenli botlar yarışacaktı.¹⁴³⁰ Donanma Komutanlığının emri üzerine tüm spor kümeleri yarışma hazırlıklarına başladı. Yarışmalara en ciddi yaklaşan kümelerden biri Denizaltı kümesi oldu. 3 Eylül 1942 tarihinde çıkartılan emirle yarışmalara katılacak takımlar için hazırlık ve yarışma programı belirlendi. 7 Eylül gününden itibaren başlaması istenen çalışmaların 6 Ekim gününe kadar tamamlanması bildirildi.¹⁴³¹

Yelken ve kürek yarışmalarının hazırlıkları sürerken karada yapılan spor yarışmaları 24-28 Ağustos 1942 haftasında icra edildi. Yarışmalar genel olarak iyi geçti. Ancak Denizaltı ve İhtiyat Filo kümeleri haricinde geçit resmine tam kadro ile katılımın

¹⁴²⁷ LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:175, Bn.:1, T.:20 Kanunisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:270, Bn.:1, T.:1 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:271, Bn.:1, T.:1 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:267, Bn.:1, T.:28 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:6, T.:4 Teşrinisani 1942.

¹⁴²⁸ LDGAM., Ktn.:1942-75, Gmn.:97, Bn.:1, T.:5 Mart 1942.

¹⁴²⁹ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:266, Bn.:1, T.:25 Haziran 1942.

¹⁴³⁰ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:7, Bn.:3, T.:28 Ağustos 1942.

¹⁴³¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:7, Bn.:1, T.:3 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:7, Bn.:2, T.:4 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:155, Bn.:1, T.:18 Eylül 1942.

olmaması, bazı kümelerdeki sporcuların kıyafet ve saçlarının düzgün olmadığı, yarışmaları izlemek için çok az sayıda subay, astsubay ve er geldiği, yarışma hakemlerinin geç geldiği, güreşçileri tartacak baskül, megafon ve simafor gibi malzemelerin zamanında getirilmedi, futbol maçlarında bazı genç subayların rakip takımındaki astsubay ve erlere amiriyet hissettirdikleri, bazı zamanlarda tezahüratların askerlik ve spor centilmenliğini aştığı gibi durumlar gözlemlendi. Donanma Komutanlığı tarafından, ileriki dönemlerde bu hatalara yer verilmemesi bildirildi.¹⁴³²

Subay, astsubay ve erler için her yıl spor testleri yapılmaktaydı. Bu testlerin sonuçları “Birlik Spor Faaliyet İstatistik Cetveli” ile Donanma Komutanlığına gönderilmekteydi. 1942 yılındaki spor testleri 22 Haziran ile 15 Kasım tarihleri arasında yapıldı. Yapılacak spor testleri 4 ana bölümden oluşmaktaydı ve süreleri/biçimleri/mesafeleri/tekrar sayıları şu şekildeydi¹⁴³³;

I) Jimnastik.

- a) Beden terbiyesi (Kol, bacak, gövde, omuz, boyun hareketleri.)
- b) Tüfek, sağlık topu ve gülle ile jimnastik.
- c) Barfiks, paralel, halata çıkmak, beygirden atlamak.

II) Atletizm.

a) Koşmalar (100 metre 14 saniye, 400 metre 73 saniye, 1500 metre 5 dakika 30 saniye.)

- b) Atmalar (7,25 kilogramlık gülle 7 metreye.)
- c) Atlamalar (Hız alarak uzun atlama 4,25 metreye.)
- ç) Yüksek Atlama (1,25 metre.)

III) Boks, serbest güreş, silahsız müdafaa (Ninjutsu)

IV) Su sporları (Yüzme, atlama, kürek çekme, yelken.)

Spor faaliyetlerinin, gemilerin çok yoğun bir tempo içerisinde çalıştıkları dönemlerde bile ihmal edilmemesi isteniyordu. Örneğin Arama Tarama Filotillasına mensup gemilerin aldıkları görev dolayısıyla, uzun zaman Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarında mayın arama tarama görevlerinde oldukları ve sık sık Fransız gemilerine refakat ettikleri 1942 yılı içerisinde, spor faaliyetlerini ihmal etmemeleri emri verildi. Bu gemilerdeki personel de uzun zaman üslerinden ve spor sahalarından uzak kaldıkları için kara sporları ve atletizm yerine, daha çok yelken, kürek ve yüzme sporlarına ağırlık

¹⁴³² LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:57, Bn.:1-1, T.:4 Eylül 1942.

¹⁴³³ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:275, Bn.:1, T.:8 Eylül 1942. Gür denizaltısına ait örnek bir “Birlik Spor Faaliyet İstatistik Cetveli” için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-90, Gmn.:1, 2, Bn.:1, T.:15 Teşrinisani 1944.

verdi. Ayrıca gemi dahilinde yapılması mümkün sporlardan güreş, boks ve jimnastik yapıldı.¹⁴³⁴

Spor faaliyetleri yanında, bununla iç içe geçmiş olan gemicilik talimleri de bütün titizliğiyle tüm Donanma gemilerinde uygulanmaktaydı. Gemicilik talimleri çeşitli gemi hizmetlerinin hatasız olarak yapılabilmesi için personel tarafından yapılan eğitimlerdi. Bir çeşit sportif faaliyet olarak da nitelendirilebilecek bu çalışmalar, gemilerin havuzda veya bakımda olmadıkları dönemde, gemilerin spor saatlerinde gerçekleştirildi. Örnek olarak 1943 yılı İhtiyat Filo Komutanlığına ait Şubat ve Mart ayları gemicilik talim terbiye programı incelendiğinde, her Salı ve Perşembe günü spor saatlerinde; kürek talimi, yanaşmak ve kalkmak, filika ile halat nakletmek ve şamandıraya bağlamak, gemi içinde halat hazırlamak, usturmaça kullanmak ve nakletmek, gemi dahilinde halatı volta etmek, ırgata vurmak ve ince atmak eğitimlerinin yapılacağı görülür.¹⁴³⁵

Kümeler arasında yapılan yarışmalarda birinci olan takım ve kişilere, düzenlenen tören ile ödülleri verilirdi. 1942 yılı Donanma spor birincilerinin ödül töreni için 5 Mayıs 1943 tarihi saat 17:30 belirlendi. Törenin Gölcük spor sahasında Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan'ın katılımıyla gerçekleştirilmesi planlandı. Tören, Harp Filosu Komutanlığı bandosunun çalacağı İstiklal Marşı ile başlayacak, ardından birinci olan takım ve kişilere ödülleri verilecekti. Ödüllerin verilmesinden sonra, Donanma karmasıyla Gölcük Deniz Fabrikaları takımı arasında yapılacak futbol maçı ile tören bitecekti.¹⁴³⁶

Donanmada bahar mevsiminin başlangıcında kutlanan ve “Kuzu Günü” olarak isimlendirilen günde, spor müsabakaları ile eğlenceli oyunlar oynanırdı. Faaliyet tüm personelin birlikte yediği kuzu yemeği ile son bulurdu. Örnek olarak Çanakkale Deniz Komutanlığının kuzu günü etkinliği incelendiğinde, yapılan spor yarışmaları ve eğlenceli oyunlar hakkında bilgi edinilebilir. Kuzu günü için yapılan planlamada faaliyetin, 14 Mayıs 1943 Cuma günü Telsiz İstasyonu, Dinleme ve İhbar İstasyonu, Seddülbahir İşaret İstasyonu, İmroz ve Bozcaada İşaret İstasyonları hariç tüm deniz birlikleri askerinin katılımıyla, Akbaş mevkiinde yapılması kararlaştırıldı. Belirtilen istasyonların kuzu gününü mevkilerinde kutlaması istendi. Etkinlik sırasında yapılacak yarışmalar; çuval yarışı, kaşıkla yumurta taşıma, yoğurt yeme, laz oyunları, zeybek

¹⁴³⁴ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:276, Bn.:1, T.:29 Eylül 1942.

¹⁴³⁵ LDGAM., Ktn.:1943-57, Gmn.:120, Bn.:1, T.:18 Şubat 1943.

¹⁴³⁶ LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:130, Bn.:2, T.:3 Mayıs 1943.

oyunları, voleybol, halat çekme, iğneden iplik geçirme ve ipte ekmek yemeden oluşmaktaydı.¹⁴³⁷

Kabotaj Bayramında Donanma Komutanlığı gemileri deniz yarışları yapardı. 1943 yılında kutlanacak Kabotaj Bayramında yapılacak deniz yarışlarına hazırlanabilmek için Donanma gemileri arasında kürek ve yelken yarışlarının yapılmasına karar verildi. Yarışmaların Haziran ayı içerisinde, Donanmanın Maltepe’de tatbikat maksadıyla bulunduğu dönemde yapılması kararlaştırıldı. Yarışlar Maltepe’de demirli Yavuz kruvazörü ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri arasındaki sahada yapılacaktı. Kürek yarışları 1500 ve 2000 metre mesafede beş ve yedi çiftelerle icra edilecekti. Yelken yarışları da yine aynı sahada, hakem heyetinin belirleyeceği tur sayısında gerçekleştirilecekti.¹⁴³⁸

Donanma Komutanlığı tarafından, spor kümelerinin birincilerinin yapacağı yarışmaların, 9-10-11 Ağustos 1943 tarihlerinde Gölcük Fabrikalar Spor Sahasında yapılması planlandı. Yarışmaların 9 Ağustos günü kümelerde bulunan tüm sporcuların katılacağı geçit töreni ile başlaması kararlaştırıldı. Geçit töreninde önde Harp Filosu kümesi, ortada İhtiyat Filosu kümesi ve en arkada Denizaltı Filosu kümesi sporcuları yer alacaktı. Yapılacak yarışmalar arasında kısa ve uzun mesafe koşuları, bayrak yarışları, tek adım atlama, üç adım atlama, yüksek atlama, gülle atma, disk atma, serbest, sırt üstü ve kurbağalama yüzme, serbest ve grekoromen güreş, voleybol, futbol, yelken ve kürek yarışmaları yer alır. Bu yarışmalara katılacak takım ve sporcularını belirlemek için tüm kümeler, kendi içindeki yarışmaları yapmak üzere harekete geçerek gerekli hazırlıklara başladı.¹⁴³⁹

Donanma Komutanlığı bünyesinde oluşturulan Harp Filosu, İhtiyat Filo ve Denizaltı Filosu spor kümeleri futbol takımlarının, Kocaeli bölgesinin “1943-1944 Futbol Ligi”ne katılmaları kararlaştırıldı. Böylece Donanma Komutanlığı spor kümesi takımları, “Gölcük Fabrikalar”, “İzmit Kâğıt Spor”, “İzmit Gençlik” ve “Adapazarı Gençlik” futbol takımlarından oluşan futbol ligine dahil oldu. Oluşturulan maç fikstürünün eğitim ve tatbikat dönemine denk gelen kısımlarında, sporculara gerekli izinlerin verilmesi istendi. Maçlar İzmit Şehir Stadyumunda yapılacaktı. Ayrıca maçları Donanma personelinin izlemesi için de imkanlar nispetinde gerekli önlemler alındı.¹⁴⁴⁰

¹⁴³⁷ LDGAM., Ktn.:1943-63, Gmn.:4, Bn.:1, T.:11 Mayıs 1943.

¹⁴³⁸ LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:80, Bn.:1, 3, T.:3 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:80, Bn.:2, T.:7 Haziran 1943.

¹⁴³⁹ LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:75, Bn.:1, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:75, Bn.:2, T.:9 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:39, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

¹⁴⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:134, Bn.:1, 2, T.:22 Eylül 1943.

Ankara’da yapılması planlı su sporları gösterinin 1945 yılı içerisinde Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin katılımıyla “Harp Kuvvetleri Su Sporü” adı altında Karadeniz Havuzu’nda yapılması planlandı. Ankara’da yapılacak olan su sporları gösteri ve müsabakalarına Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün de katılımı planlandı. Bu gösterilere Dz. Harp Okulu ve Lisesi ile Gedikli Okulu ve Donanma Komutanlığından oluşan bir ekiple katılım sağlanacaktı. Daha sonra yapılan düzenlemeyle Gedikli Okulu’nun katılımı iptal edildi ve Dz. Harp Okulu ve Lisesi takımının Donanma Komutanlığı takımı ile çalışmalarını ortak bir şekilde yürütebilmesi için hazırlıkların Gölçük’teki tesislerde yapılması yönünde girişimde bulunuldu. Sonrasında takımlar için gerekli malzeme ve teçhizat alımı yapıldı. Takımlardaki sporcuların seçim aşamalarının ardından yarışma ve gösterilerde Donanma Komutanlığından 30 ve Dz. Harp Okulu ve Lisesi’nden 50 sporcunun katılımı kararlaştırıldı. Hazırlanan yarışma ve gösteri programı şu şekildeydi;¹⁴⁴¹

1. İstiklal Marşı.
2. Geçit Töreni.
3. Müzikle yüzme hareketleri (Karada)
4. Hoparlörle açıklamalı gurup halinde teknik yüzme şekillerinin gösterilmesi.
5. Yüzme yarışmaları (100 metre serbest, 100 metre sırt üstü, 200 metre kurbağalama, 400 metre mukavemet, 800 metre mukavemet, 200 metre serbest, Donanma bayrak yarışı.)
6. Trampfen ve kule atlama yarışmaları.
7. Trampfen ve kule gösteri atlayışları.
8. Alev çemberinden geçerek atlama.
9. Halatla sallanarak atlayış şekilleri.
10. Kuleye halatla tırmanma.
11. Elbise ile atlama, yüzme, su içerisinde soyunma ve su altında yüzme yarışları.
12. Denizde yardım, denizde boğuşma.
13. Su üstünde muhtelif şekiller.

¹⁴⁴¹ LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:88, Bn.:3, 4, T.:23 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:88, Bn.:2, 5, 6, T.:12 Kanunisani 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:88, Bn.:7, T.:18 Ocak 1945; LDGAM., Ktn.:1945-17, Gmn.:200, Bn.:3, 4, T.:10 Şubat 1945; LDGAM., Ktn.:17, Gmn.:200, Bn.:2, T.:22 Şubat 1945; LDGAM., Ktn.:1945-17, Gmn.:200, Bn.:1, T.:28 Şubat 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:177, Bn.:3, T.:25 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:177, Bn.:2, T.:3 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:177, Bn.:1, T.:5 Mayıs 1945.

14. Denizde halat çekme, mastalya¹⁴⁴² yarışları.
15. Sörf bordlarında savaş gemilerinin manevra ve seyir şekilleri.
16. Sörf bord yarışları ve sörf bordlarıyla adam kurtarma.
17. Su altı dalma cihazıyla dalış gösterileri.
18. Su topu maçı.
19. Bot yarışları.
20. Gemicilik marşı.

Türkiye’de 1924 yılından itibaren düzenlenen ve ilk milli futbol şampiyonası olan “Türkiye Futbol Birinciliği” müsabakalarına, 1945 yılında Harp Filosu Futbol takımı da katıldı. Ankara’da yapılan turnuvada çok güzel ve enerjik bir oyun sergileyen takım, müsabakaların sonucunda ikinci oldu. İkinci olan takım Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal ve Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan tarafından özel olarak tebrik edildi.¹⁴⁴³

Spor takımlarının, spor malzemesi ve materyal olarak da güçlenmesi için çeşitli çalışmalar yapıldı. Örneğin Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü spor takımına harcanmak üzere, para toplayabilmek için hediye çekilişi yapılması kararlaştırıldı. Çekiliş biletleri 1 Türk Lirasından 25 Mayıs 1946 tarihinde satışa çıkarıldı. Çekilişin, bilet alan herkesin huzurunda 15 Haziran günü sinema salonunda yapılması planlandı.¹⁴⁴⁴

Donanma bağlısı birliklerde çeşitli adli olaylar da yaşandı. Bu olayları incelemek üzere oluşturulmuş Donanma Komutanlığı Askeri Mahkemesine gerekliatamalar yapılmıştı ve tüm adli vakalar bu mahkemeler aracılığıyla değerlendiriliyordu. Bakılacak cezalar “Ağır Ceza” ve “Ağır Ceza Olmayan” şeklinde iki bölümde ele alınıyordu.¹⁴⁴⁵ İçerisinde Donanma Komutanlığının da yer aldığı “1939 Yılı Ordu Adli İstatistikleri ve Grafikleri” incelendiğinde, işlenen suçların miktarı, türleri, önceki yıllarla mukayesesi ve Donanma mevcudu içindeki dağılımı görülüyordu. Bununla birlikte 1939 yılında Ordu içindeki askeri hakimlerin sayısı 61 iken bunların 3 tanesi Donanma Komutanlığı bağlısı mahkemelerde görevliydi.¹⁴⁴⁶

¹⁴⁴² Mastalya: Eski gemilerde personelin çamaşırlarını yıkadığı ağaçtan yapılmış, kesik fiçı biçiminde leğenlerdir. Çevreleri saç çemberlerle çevrilmiş olan bu leğenlerin kullanılmadığı zamanlarda kuruyup sızdırmazlıklarını kaybetmemeleri için içinde su bulundurulurdu. Daha eski gemilerde de kandil altlarına konan oval şekilde daha küçüklerine “Kayık” adı verilirdi. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.350.

¹⁴⁴³ LDGAM., Ktn.:1945-173, Gmn.:1, Bn.:4, T.:9 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:66, Bn.:1, T.:14 Haziran 1945.

¹⁴⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1946-75, Gmn.:33, Bn.:1, T.:21 Mayıs 1946.

¹⁴⁴⁵ BDMA., Dmb., Ktn.:118, Gmn.:2785, Bn.:1, 2, T.: 8 Teşrinisani 1939.

¹⁴⁴⁶ 1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1940, s.3.

Adli olaylara ait istatistiki bilgiler incelendiğinde askeri personel tarafından işlenen suçlarda önceki yıllara göre artış olduğu görülür. 1939 yılında Donanma Komutanlığı Mahkemesi'nde görülen davalarda en çok 160 adetle izinsizlik ve firar suçunun işlendiği göze çarpar. Ayrıca üst ve amire hürmetsizlik suçu 28 kere, askeri disiplini bozmak suçu 130 kere, askeri itaat ve inkıyadı bozmak suçu 13 kere, makam ve memuriyet nüfuzunu suiistimal suçu 20 kere, hizmete mahsus eşyayı tahrip suçu 3 kere, üst ve arkadaş malı çalmak 2 kere, dikkatsizlik ve ihmal suçu 14 kere, şeref ve haysiyeti bozan suçlar 18 kere, esrar ve eroin kullanmak 3 kere, zimmet suçu 5 kere, müessir fiil 8 kere, sahtekarlık 1 kere, tahkir suçu 2 kere, hırsızlık 4 kere, dolandırıcılık 2 kere, emniyeti suiistimal suçu 2 kere ve yoklama kaçağı ve bakaya suçu 18 kere işlendi.¹⁴⁴⁷ 1941 yılında ve 1942 yılında yayınlanan adli istatistiklerde, işlenen suç oranının arttığı belirlendi.¹⁴⁴⁸

Donanma Komutanlığının 1938-1943 yılları arasındaki tutuklu ve hükümlü miktarlarının tablosu şu şekildeydi¹⁴⁴⁹;

1939 Yılı	1938 yılından devir	1939 yılı gelen	1940 yılına devir	Çıkanlar
Mahkum	40	273	10	303
Tutuklu	35	28	6	57
1941 yılı	1940 yılından devir	1941 yılı gelen	1942 yılına devir	Çıkanlar
Mahkum	15	235	13	237
Tutuklu	0	22	2	20
1942 yılı	1941 yılından devir	1942 yılı gelen	1943 yılına devir	Çıkanlar
Mahkum	15	295	31	279
Tutuklu	2	45	5	42

Donanma Komutanlığı bünyesinde 1939-1942 tarihleri arasında işlenen suçların Donanma mevcudu içindeki dağılımı şu şekildeydi¹⁴⁵⁰;

¹⁴⁴⁷ 1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.14-25.

¹⁴⁴⁸ 1941 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1942; 1942 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1943.

¹⁴⁴⁹ 1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.9; 1941 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.7; 1942 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.7.

¹⁴⁵⁰ 1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.26; 1941 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.22; 1942 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.22.

	1939 yılı	1941 yılı	1942 yılı
Subay	54	31	27
Astsubay/ Er	249	316	463
Öğrenci	2	1	0

Donanma Komutanlığında disiplin yoluyla ceza alanlar ise 1939 yılında 18 subay ve 112 astsubay/er, 1941 yılında 11 subay ve 61astsubay/er, 1942 yılında 8 subay ve 108 astsubay/erdi.¹⁴⁵¹

Donanmada kültürel faaliyet ve çalışmalar da sürekli olarak devam etti. Bu faaliyetler arasında en dikkat çekici olanı Preveze Deniz Zaferi'nin Donanma Komutanlığı tarafından kutlanmaya başlanması oldu. Alınan karar ile Donanmadaki standart anma törenleri içinde yer almayan Preveze Deniz Zaferi'nin yıldönümü her yıl anılmaya başlandı. Kutlamaların ilki Preveze Deniz Zaferi'nin 400. yıldönümü olan 1938 tarihinde yapıldı. Bu konudaki öneri, sürekli olarak Donanma ve denizcilik meseleleri üzerine yazılar yazan ve "Sivil Amiral" lakabıyla anılan, uzun yıllar gazetecilik, yazarlık, bürokratlık ve milletvekilliği yapan Abidin Daver'den geldi. Önerinin hükümetçe kabul edilmesi üzerine, ilk tören, 27 Eylül 1938 tarihinde Beşiktaş'ta Barbaros Hayrettin Paşa'nın Türbesi önünde icra edildi. Tören sonrası Hamidiye kruvazörü ile Peyk torpido kruvazörleri geçit resmi gerçekleştirdi.¹⁴⁵²

Preveze Deniz Zaferi töreni, 27 Eylül 1939 tarihinde yine Beşiktaş'ta Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesi önünde yapıldı. Program dahilinde 2 deniz eri Barbaros Hayrettin Paşa dönemine ait kıyafetlerle türbe önünde bulunduruldu. Törende deniz bandosu yer alırken, İstanbul Deniz Komutanlığınca seçilen bir deniz subayı konuşma yaptı.¹⁴⁵³ Bahse konu tören II.Dünya Savaşı süresince ve sonrasında günümüze kadar kutlanmaya devam etti.¹⁴⁵⁴

¹⁴⁵¹ 1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, a.g.e., s.13; 1941 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, s.10; 1942 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, a.g.e., s.10.

¹⁴⁵² Cumhuriyet, 28 Eylül 1938, s.1, 3, 6; Cumhuriyet, 28 Eylül 1938, s.3.

¹⁴⁵³ Cumhuriyet, 27 Eylül 1939, s.2; Cumhuriyet, 28 Eylül 1939, s.1, 5.

¹⁴⁵⁴ Cumhuriyet, 30 Haziran 1941, s.2; Cumhuriyet, 27 Eylül 1942, s.1; Cumhuriyet, 27 Eylül 1943, s.2; Cumhuriyet, 27 Eylül 1945, s.1, 3; Cumhuriyet, 28 Eylül 1945, s.3; Akşam, 27 Eylül 1945, s.2. 1948 yılına gelindiğinde, Preveze Deniz Zaferi "Donanma Günü" adıyla kutlanmaya başlandı. Bu kararın alınmasında gazeteci Abidin Daver'in dönemin Başbakanı Recep Peker ve Donanma Komutanı Oramiral Mehmet Ali Ülgen ile yaptığı temaların etkisi oldu. Bu karar ilk defa, yine Abidin Daver tarafından duyuruldu. Abidin Daver, Cumhuriyet gazetesindeki 4 Eylül 1948 tarihli köşe yazısında, Deniz Kurmay Başkanı Tümamiral Necati Özdeniz'den, 27 Eylül gününün "Donanma Günü" olarak kutlanacağı haberini aldığını yazdı. Abidin Daver tarafından duyurulan haber, Donanma Komutanı Oramiral Mehmet Ali Ülgen tarafından 10 Eylül 1948 tarihinde doğrulandı. İzmir'de Yavuz kruvazöründe gazetecileri kabul eden Donanma Komutanı, "Bu sene ilk defa olarak 27 Eylül'de İstanbul'da bir "Donanma Günü" yapılacaktır." şeklinde açıklamalarda bulundu. Bkz., LDGAM., Ktn.:1948-67, Gmn.:96, Bn.:1, 2, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1948-84, Gmn.:130, Bn.:1, 2, T.:12 Eylül 1948; LDGAM., Ktn.:1948-47, Gmn.:200, Bn.:1, T.:16 Eylül 1948; LDGAM., Ktn.:1948-47, Gmn.:200, Bn.:1, 2, T.:21 Eylül 1948; LDGAM., Ktn.:1948-47, Gmn.:172,

Personelin her alanda bilgilendirilmesi için Donanma içerisinde konferanslar verildi. Savaş nedeniyle verilen konferans sayısı bir hayli azalmıştı. Verilmesi planlanan bu konferanslardan birinin, 1942 yılı içerisinde Deniz Harp Akademisi deniz tabiyesi öğretmeni Binbaşı F.J.C. Hallahan tarafından verilmesi düşünüldü. “Muhrip ve Denizaltıların II.Dünya Savaşında Kullanılan Yeni Metotları” konulu konferansın Marmara Üssü Bahri Komutanlığının İzmit’teki konferans salonunda verilmesi kararlaştırıldı. Konferansa Deniz Harp Akademisi öğrencileri de katılacaktı.¹⁴⁵⁵

II.Dünya Savaşı’nın çıkması ile personel ağırlıklı olarak birliklerinde bulunmaya başladı. Bu noktada personelin boş vakitlerini değerlendirebilmesi için Denizaltı Filosu Komutanı Kurmay Tuğbay Sadık Altıncan, Gölcük Deniz Fabrikaları sahasının batı sınırında filo subaylarının faydalanacağı bir tesis, o dönemki isimlendirmeyle “Gazino” yaptırmayı düşündü. Böylece Binbaşı Mazlum Özar başkanlığındaki bir heyet idaresinde gazinonun temeli atıldı. Yüzbaşı Celal Akdoğan tarafından çevre düzenlemesi yapılan gazino, 12 Ağustos 1943 tarihinde saat 17:30’da yapılan törenle hizmete girdi.¹⁴⁵⁶

Gölcük’te Donanma Komutanlığı bünyesindeki en önemli kültür tesisi olacak, bir kütüphane ve konferans salonunun inşa edilmesi için girişimlerde bulunuldu. Yapılan girişimler neticesinde Milli Savunma Bakanlığı, 14 Ekim 1944 tarihinde kütüphane ve konferans salonu yapılması teklifini kabul etti. Bu iş için Bakanlar Kurulu 25 Aralık 1944 tarihinde 78338 Türk Lirası 25 Kuruş keşif bedelli inşaat iznini verdi. Yapılan çalışmalar neticesinde Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan’ın katılacağı temel atma töreninin 18 Mayıs 1945 tarihinde saat 10:00’da yapılması planlandı.¹⁴⁵⁷

Bn.:1, 1-1, 1-2, T.:24 Eylül 1948; LDGAM., Ktn.:1948-47, Gmn.:199, Bn.:1, T.:24 Eylül 1948; LDGAM., Ktn.:1948-47, Gmn.:196, Bn.:1, T.:25 Eylül 1948; Cumhuriyet, 29 Ekim 1946, s.2; Cumhuriyet, 2 Temmuz 1947, s.2; Cumhuriyet, 28 Eylül 1947, s.2; Cumhuriyet, 4 Eylül 1948, s.2; Cumhuriyet, 11 Eylül 1948, s.1, 3; Akşam, 11 Eylül 1948, s.1; Ulus, 14 Eylül 1948, s.2; Ulus, 23 Eylül 1948, s.3; Cumhuriyet, 24 Eylül 1948, s.2; Ulus, 25 Eylül 1948, s.8; Akşam, 25 Eylül 1948, s.1, 3; Cumhuriyet, 26 Eylül 1948, s.2; Akşam, 26 Eylül 1948, s.3; Yeni Gazete, 26 Eylül 1948, s.2; Cumhuriyet, 27 Eylül 1948, s.1, 3; Ulus, 27 Eylül 1948, s.1, 4; Akşam, 27 Eylül 1948, s.1; Yeni Gazete, 27 Eylül 1948, s.1; Cumhuriyet, 28 Eylül 1948, s.1, 3; Ulus, 28 Eylül 1948, s.1, 3; Yeni Gazete, 28 Eylül 1948, s.1.

¹⁴⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:27, Bn.:1, T.:27 Mayıs 1942.

¹⁴⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1943-27, Gmn.:12, Bn.:1, T.:05 Ağustos 1943; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.146. Denizaltı gazinosunun açılış töreninde verilen konuşmalarda, Donanmanın “Donama Evi” olarak isimlendirilen büyük bir sosyal tesise olan ihtiyacı ortaya kondu. Bu fikir zamanla gelişti ve Milli Savunma Bakanlığı tarafından kabul edilerek, Donama Komutanlığının belirleyeceği bir alanda inşa edilmesine karar verildi. 17 Eylül 1945 tarihinde temeli atılan Donanma Evi, 26 Eylül 1950 tarihinde yapılan büyük bir törenle hizmete girdi. Genelkurmay İkinci Başkanı Orgeneral Zekai Okan’ın bir gezisi sırasında yaptığı konuşma üzerine, binanın adının “Ordu Evi” olmasının daha doğru olacağı düşünüldü ve bina “Gölcük Orduevi” olarak isimlendirildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1949-30, Gmn.:179, Bn.:2, T.:13 Ağustos 1949; LDGAM., Ktn.:30, Gmn.:179, Bn.:1, T.:9 Eylül 1949; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.148.

¹⁴⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1946-47, Gmn.:42, Bn.:2, T.:14 Mayıs 1945; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:107, Dosn.:83, Sn.:1.

Donanma personeli arasından çeşitli konularda kitap yazarlar da oldu. Örneğin Dalgıç Kıtası Komutanı Bnb. Tacettin Baysal dalgıçlık hakkında bir kitap yazmak istediğini belirten bir dilekçe hazırladı. Türkçe olarak küçük bir dalgıç talimatından başka bu konu hakkında yazılmış olan bir kitap mevcut değildi. Uzun bir süredir dalgıçlık işlerinde çalışan bir subayın tecrübelerine dayanarak yazacağı kitabın yararlı olacağı düşünülerek kitabın yazılmasına izin istendi.¹⁴⁵⁸ Bu kitap yazma girişiminin yanında Saldıray denizaltısı komutanı Kurmay Binbaşı Afif Büyüktuğrul'un yazdığı "Deniz Harbi Esasları" adlı kitap da örnek olarak gösterilebilir. Hazırlanan bu kitap, personelin faydalanması için birliklere ve gemilere gönderildi.¹⁴⁵⁹

Personel ve ailelerinin moral seviyesini yükseltmek için yapılan girişimlerden biri de, Dünyaca ünlü Türk Sihirbazı Zati Sungur'a¹⁴⁶⁰ Gölcük'te Donanma Komutanlığında gösteri yaptırılması oldu. Zati Sungur, ilk gösterisi Çocuk Esirgeme Kurumu yararına olmak üzere, sihirbazlık gösterileri yapmak amacıyla Donanma Komutanlığına davet edildi. 14 Mart 1946 tarihinde Gölcük Deniz Fabrikaları sinema salonunda saat 21:00'de yapılacak gösteri subay, memur ve ailelerine sunulacaktı. Aynı salonda 15 Mart günü saat 20:00'de yapılacak gösteri ise erler, işçiler ve ailelerine yapılacaktı. Diğer gösterilerin ise gelecek talepler doğrultusunda planlanması düşünüldü.¹⁴⁶¹

1.10. Donanmanın Eksiklerinin Giderilmesi İçin Yapılan Faaliyetler

II.Dünya Savaşıyla beraber dünya siyasi durumu dolayısıyla, her ülkede olduğu gibi Türkiye'de de Donanmaya gereken önem verildi. Gemilerin bakım onarımlarının yanı sıra eksik veya daha modern olan parçaları tedarik edilerek, gemiler yeni cephanelerle donatıldı. Askerlerin de sürekli olarak harbe hazır bulundurulmaları için düzenli olarak eğitimler icra edildi. Ayrıca yapılan çalışmalarla birlikte Donanmanın kapasitesi de artırılarak, eksik olan subay ve er kadroları da tamamlanmaya çalışıldı.

¹⁴⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1942-139, Gmn.:2, Bn.:11, T.:4 Mayıs 1942.

¹⁴⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1943-82, Gmn.:41, Bn.:1, T.:11 Teşrinisani 1943.

¹⁴⁶⁰ Zati Sungur 10 Mart 1898 tarihinde Bursa'da doğdu. İstanbul'daki Deniz Gedikli Makine Okulu'nu kazandı. 1916 tarihinde okulu bitirdi. Denizaltı eğitimi almak üzere Almanya'ya gönderildi. I.Dünya Savaşı çıkınca ülkeye dönemedi ve daha sonra Donanmadan ayrılarak, illüzyonla ilgilenmeye başladı. Zaman içerisinde çok ünlü bir sihirbaz oldu. 1975 yılında, Avrupa'nın en saygın illüzyon kongrelerinden olan Karlovy Vary İllüzyonistler Kongresi'nde "Dünya Sihirbazlar Birincisi" seçildi. 1981 yılında da yine Karlovy Vary İllüzyonistler Kongresi'nde "Sihirbazlar Kralı" seçildi. 6 Temmuz 1984 yılında İstanbul'da vefat etti. Bkz., DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1946-3, Gmn.:1, Bn.:1, 2, T.:1946; Cumhuriyet, 11 Temmuz 1984, s.6; <https://www.biyografi.info/kisi/zati-sungur> (28 Mayıs 2019)

¹⁴⁶¹ LDGAM., Ktn.:75, Gmn.:82, Bn.:1, T.:12 Mart 1946.

İlaveten askerlerin yemesi, içmesi, barınması gibi hususlarda da çalışmalar ve düzenlemeler gerçekleştirildi.

Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığına, bazı gemilerin top nişangah göz lastiklerinin yerlerine uymadıkları ve bazılarının da eksik olduğu bildirildi. Lastiklerin sipariş edilmesi planlandı ve lastiklerin incelenerek buna göre fabrikada kalıplarının yapılması istendi.¹⁴⁶² Yapılan inceleme sonucunda hazırlanan raporla nişangah lastiklerinin listesi gönderildi.¹⁴⁶³ Daha sonra Harp Filosu Komutanlığı'na gönderilen raporda; gemilerin ihtiyacı olan lastiklerin alındığı, gemilerden sadece Zafer muhribine verilen lastiğin uymadığı ve bunun da Mecidiye kruvazörüne uyduğu,¹⁴⁶⁴ Sakarya denizaltısına uymayan lastiğin yerine yenisinin verilmesi, II.İnönü denizaltısına verilen lastiklerin büyük gelmesi nedeniyle tüm gemiler için eskileriyle birlikte toplam 12 adet lastiğin eksik kaldığı bildirildi.¹⁴⁶⁵ Milli Savunma Bakanlığı, I. ve II.İnönü, Sakarya denizaltıları ile Hamidiye ve Berk kruvazörlerine verilen numunelerin incelenerek, bunlarda bir hata bulunmadığı takdirde fabrikaca onarılması talep edildi.¹⁴⁶⁶

Deniz Lisesi Komutanlığının öğrenci kadrosu 1938 yılında 250'ye çıkarıldığından okulun 250 öğrenciyi alacak şekilde kapasitesinin artırılması gerekiyordu. Bunun için 150-200 kişilik dersane, yatakhane ve yemekhaneyi kapsayacak bir inşaat çalışmasının yapılması gerektiği bildirildi. Gedikli Erbaş Hazırlama Okulu öğrenci kadrosu da 600'e çıkarıldığından, yatakhane kısmının ayrı bir bina olarak yapılmasının uygun olduğu düşünüldü. Ayrıca Harp Okulu laboratuvarı için bir bina yapılması, Asker Talim Taburu Kışlasının ve Deniz Sevk Memurluğu Misafirhanesinin tamiri veya yeniden yapılması,¹⁴⁶⁷ İzmit ve İstanbul Deniz Komutanlıkları Seferi Ambarları binasının inşası, Deniz Telsiz ve Elektrik Fen Tatbikat Okulunda kurs gören gedikli erbaşlar için bina inşa edilmesi gerektiği açıklandı. Ayrıca 1 ağ gemisi, 1 yağ gemisi, 7 binek motoru, 6 dalgıç motoru, 3 motorlu filika, 7 altı çifte filika, 4 beş çifte filika, 17 bot, 1 şalopa, 1 stimbot veya römork ve 1 mazotlu ulaşım motorunun temin edilmesi istendi.¹⁴⁶⁸

Dünya siyasetinin II.Dünya Savaşı yılları durumu göz önünde tutularak kara ve deniz harp vasıtalarının daima savaşa hazır bulundurulmaları gerekiyordu. Bu sebeple

¹⁴⁶² LDGAM., Ktn.:1938-8, Gmn.:176, Bn.:1, T.: 3 Kanunisani 1938.

¹⁴⁶³ LDGAM., Ktn.:1938-8, Gmn.:176, Bn.:2, T.: 3 Kanunisani 1938.

¹⁴⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1938-8, Gmn.:176, Bn.:3, T.: 3 Kanunisani 1938.

¹⁴⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1938-8, Gmn.:176, Bn.:4, T.: 3 Kanunisani 1938.

¹⁴⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1938-8, Gmn.:176, Bn.:6, T.: 17 Kanunisani 1938.

¹⁴⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:53, Bn.:1, T.:26 Kanunievvel 1938.

¹⁴⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:53, Bn.:2, T.:26 Kanunievvel 1938.

Milli Savunma Bakanlığı, tüm savaş gemileriyle mayın gemileri ve motorlarının tamir ve bakım işlerinin acele şekilde tamamlanmasını ve daima savaşa hazır bulundurulmaları gerektiğini bildirdi.¹⁴⁶⁹ Ayrıca tüm savaş gemilerinin gereksiz yere yıpranmasının önüne geçilmesi gerektiği açıklandı.¹⁴⁷⁰ Bunun üzerine Donanma Komutanlığı, tüm gemilerin her an savaşa hazır durumda tutulmasını istedi. Ancak Gölcük Deniz Fabrikaları Müdürlüğü mevcut yoğunluk nedeniyle¹⁴⁷¹, bu görevin tam olarak yerine getirilmesinin zor olduğunu belirten bir açıklama yaptı.¹⁴⁷² Milli Savunma Bakanlığı, her ne olursa olsun gemilerin tamiratlarının en kısa sürede bitirilmesi için Fabrikalar Müdürlüğü'nün gayret sarf etmesi gerektiğini bildirdi.¹⁴⁷³ Ayrıca Milli Savunma Bakanlığı, Gölcük Tersane, Liman ve Fabrikalarının inşaatının yakın zaman içerisinde başlayacağını ve bu çalışmaların tamamlanmasıyla gemilerin işlerinin daha rahat tamamlanacağını ifade etti.¹⁴⁷⁴

Bu sırada Milli Savunma Bakanlığı gambotlar, muhripler ve kruvazörlerin havuzda bakımda buldukları süreçte Gölcük'te fabrikalardan, İzmit ve İstanbul'da ise şehir şebekesinden elektrik alacağını bildirdi.¹⁴⁷⁵

Donanmanın en önemli eksiklerinden olan ve İngiltere'den alınması planlanan iki takım jeneratörün dizel motorlarının tamamlanmak üzere olduğu ve elektrikli aksamının ise 9 ay içerisinde tamamlanacağı Londra Deniz Ataşeliğinden gelen haberdan öğrenildi.¹⁴⁷⁶ Deniz Müsteşarlığı, denizaltılar için gerekli aküler için de azami mesai harcanarak bu ihtiyacın birkaç ay içinde tamamlanmasını istedi.¹⁴⁷⁷ Bu sırada Donanma Komutanlığı, mıknatıslı mayınların Donanma ve ticaret gemileri için çok tehlikeli olacaklarını ve bunlardan gemileri koruyacak sistemlerin alınmasının faydalı olacağını belirtti.¹⁴⁷⁸ Genelkurmay Başkanlığı da, bu talebin uygun bulunduğunu ve bu cihazların temin edilmesinin, personelinin yetiştirilmesinin ve eğitiminin de uzun bir zaman alacağı için bu cihazların en kısa zamanda temin ve tedarikinin zorunlu olduğunu bildirdi.¹⁴⁷⁹

¹⁴⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1939-11, Gmn.:27, Bn.:1, T.:28 Mart 1939.

¹⁴⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:121, Bn.:1, T.:28 Mart 1939.

¹⁴⁷¹ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:5, Bn.:5, T.:23 Mayıs 1939.

¹⁴⁷² LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:5, Bn.:6, T.:23 Mayıs 1939.

¹⁴⁷³ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:5, Bn.:2, T.:30 Mayıs 1939.

¹⁴⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:8, Bn.:1, T.: 6 Haziran 1939.

¹⁴⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:68, Bn.:1, T.: 15 Nisan 1939.

¹⁴⁷⁶ DGAM., Ktn.:1940-34,Gmn.:30, Bn.:2, 2-1, T.: 18 Mart 1940.

¹⁴⁷⁷ DGAM., Ktn.:1940-30,Gmn.:30, Bn.:1, T.: 23 Mart 1940.

¹⁴⁷⁸ DGAM., Ktn.:1940-2,Gmn.:31, Bn.:1, T.: 29 Mart 1940.

¹⁴⁷⁹ DGAM., Ktn.:1940-149,Gmn.:68, Bn.:1, T.: 6 Nisan 1940.

Deniz Levazım Satın Alma Komisyon Başkanlığı, satın alınması emredilen 12 adet dürbünün piyasadan araştırıldığı fakat istenilen cinsten sadece 6 adet dürbün bulunduğunu açıkladı.¹⁴⁸⁰ Deniz Müsteşarlığı, 6 adet dürbünün satın alınmasını bildirdi ve diğer 6 adedin alımını iptal etti.¹⁴⁸¹

Deniz Müsteşarlığı tarafından fabrika stoklarının tamamlanması için her ay gönderilen aylık malzeme ücreti yanında, ek tahsisatlar da gönderilmeye başlandı. Ancak artan giderler gemi tamir ve inşa ihtiyaçlarını karşılayamamaya başladı. Bu nedenle fabrikalara ayda 40.000 Türk Lirası işçi ücreti ve 10.000 Türk Lirası malzeme ücreti olarak toplam 50.000 Türk Lirası gönderilmesine karar verildi.¹⁴⁸² Milli Savunma Bakanlığı, satın alınmasına ihtiyaç duyulan ufak tefek malzemeler için tahsisat yetmeyecek olursa, ilaveten 5.000 Türk Lirası daha tahsisat ayrılabilmesinin mümkün olduğunu bildirdi.¹⁴⁸³

Donanma Komutanlığı, Zafer muhribinde bulunan cankurtaran sallarından bütün gemilere yaptırılması için Zafer muhribindeki sallardan birinin fabrikaya numune olarak verilmesini istedi.¹⁴⁸⁴ İmal edilecek cankurtaran sallarının miktarı için yapılan incelemede; Yavuz kruvazörü için daha önceden 8 adedinin sipariş edilmiş olmasından dolayı 6 adet, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerine 4, Peyk ve Berk torpido kruvazörlerine 2 ve Erkin denizaltı ana gemisine 4 adet cankurtaran salı gerektiği tespit edildi.¹⁴⁸⁵

1940 tarihinde Donanmadaki subayların yetersiz olduğu¹⁴⁸⁶ ve en kısa sürede kadroya takviye yapılması gerektiği belirlendi.¹⁴⁸⁷ 1940 yılında deniz ordusu kadrosunda 1404 subay olmasına karşın kadroda 796 subay bulunmakta ve bunlardan da 120'si Donanma dışındaki kadrolarda görevli olduğundan Donanmanın subay sayısı yetersiz kalmaktaydı.¹⁴⁸⁸

Subay sayısı gibi yardımcı gemi sayısı da oldukça yetersizdi. Eldeki hücumbotların yıpranmasının önüne geçmek ve yakıt sarfiyatını azaltmak için demirleme veya şamandıraya bağlama görevini yapacak 12 adet mavna kiralanması düşünüldü. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile İzmit ve İzmir Deniz Komutanlıkları

¹⁴⁸⁰ DGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:9, T.:26 Haziran 1940.

¹⁴⁸¹ DGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:8, T.:1 Temmuz 1940.

¹⁴⁸² DGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:55, Bn.:1, T.: 2 Temmuz 1940.

¹⁴⁸³ DGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:56, Bn.:1, T.: 9 Temmuz 1940.

¹⁴⁸⁴ DGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:85, Bn.:1, T.: 10 Temmuz 1940.

¹⁴⁸⁵ DGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:85, Bn.:3, T.: 5 Teşrinisani 1940.

¹⁴⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:200, Bn.:1, T.:11 Teşrinisani 1940.

¹⁴⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:200, Bn.:1-1, T.:11 Teşrinisani 1940.

¹⁴⁸⁸ LDGAM., Ktn.: 1940-148, Gmn.:1, Bn.:11, T.: 7 Kanunievvel 1940.

emrine 3'er adet verilmesi planlanan mavnaların, en az 6 ay kiralanmaları durumunda kaç paraya kiralanabileceklerinin araştırılması İstanbul Deniz Nakliyatı Askeriye Komiserliğinden istendi.¹⁴⁸⁹

Savaşın başlamasıyla boğaz ve körfezlere mania hatları çekilme çalışmaları hızlandı. Bu çalışmalar için bir mania depo gemisine ihtiyaç duyulmaya başlandı. Burakreis gambotunun mania depo gemisine çevrilip çevrilemeyeceği konusu 1941 yılı Şubat ayında incelendi. Yapılan incelemede; bir kısım işlerinin mania personeline ve bir kısım işlerinin de tersanede yapılması kaydıyla geminin mania malzemelerini taşıyabileceği, bu malzemelerin işlenmesinde kullanılabileceği, mania personelinin iâşe ve ibatesinde görev alabileceği belirtilerek, mania depo gemisi olabileceği sonucuna ulaşıldı. Bunun için; geminin üst güvertesindeki direk, baca, makine kaportası gibi çıkıntılı şeylerin sökülerek üst güvertenin bir iş sahası haline getirilmesi, filika mataforalarının sağlamlaştırılması, kamaraların elden geçirilerek personelin kalabilecekleri hale getirilmesi, cephane asansörünün sökülmesi, makine ve kazanların çıkartılması ve buraların ambar haline getirilmesi gerektiği bildirildi.¹⁴⁹⁰

Donanma envanterine yeni giriş yapan degaussing cihazı ile ilgili çalışmaların son safhası ve bundan sonra izlenecek yolun tespit edilmesi için Binbaşı Hüsnü Evrenos ile Yüzbaşı Jonson Ankara'ya gönderildi ve alınan netice Donanama Komutanlığına bildirildi. Donanma Komutanlığı degaussing cihazı ile ilgili malzemenin satın alınmasına karar vererek, Deniz Levazım Satın Alma Komisyonuna gerekli tahsisatı gönderdi.¹⁴⁹¹ Donanma Komutanlığı bu işten anlayan personel yetiştirilmesi için elektrik ve makineden anlayan ve aynı zamanda İngilizce bilen üsteğmen veya teğmen rütbesinde iki makine subayının seçilerek, İngiliz uzman Jonson'un yanında çalışmak üzere gönderilmelerini istedi.¹⁴⁹² Ayrıca Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, gemilerin hazırladıkları harp kifayet raporları arasına degaussing cihazının girmesi gerektiğini bildirdi.¹⁴⁹³

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, Erkin denizaltı ana gemisinin Degaussing kablo sargılarının muhafaza içerisine alındığı ve 25 Kasım 1944 tarihinde işlerin bitirileceğini ilettiler. Bunun yanında Yavuz kruvazörünün geçici olarak yapılan ve 2 yıl

¹⁴⁸⁹ LDGAM., Ktn.: 1940-14, Gmn.:6, Bn.:1, T.: 16 Kanunievvel 1940.

¹⁴⁹⁰ LDGAM., Ktn.: 1940-40, Gmn.:17, Bn.:1, T.: 4 Şubat 1940. Bu döneme ait tarihi vesikalar incelendiğinde, bu teklifin uygulanmadığı tespit edilebilir.

¹⁴⁹¹ LDGAM., Ktn.:1941-21,Gmn.:77, Bn.:8, T.: 13 Mart 1941;LDGAM., Ktn.:1941-21,Gmn.:77, Bn.:7, T.: 21 Mart 1941;LDGAM., Ktn.:1941-21,Gmn.:77, Bn.:6, T.: 24 Mart 1941.

¹⁴⁹² LDGAM., Ktn.:1941-21,Gmn.:77, Bn.:5, T.: 22 Nisan 1941.

¹⁴⁹³ LDGAM., Ktn.:1942-159,Gmn.:2, Bn.:37, T.: 12 Ağustos 1942.

kullanılabileceği değerlendirilen Degaussing tesisatı için önceden sipariş edilmiş olan bakır lama ve levhaların geldiği ifade edilerek, geminin güvertesinde bulunan kabloların bir veya iki kat daha branda ile sarılarak emniyetinin artırılması planlandı. Ayrıca tesisatta kullanılan bakır lamaların bir kısmının tamamlandığı, sistemin çalışması için gerekli jeneratörlerin ise yerine konulmak üzere olduğu açıklandı.¹⁴⁹⁴

Milli Savunma Bakanlığı, tersanede bakıma alınacak gemilerin evrak işlerinin bakım sürelerini çok uzattığını ve zaman kaybına neden olduğunu belirterek, bakıma alınacak gemilerin en az bir ay önceden bildirilmesini ve evrakların daha hızlı iletilmesi üzerinde çalışılmasını isteyerek, bakım sürelerini hızlandırmayı amaçladı.¹⁴⁹⁵

Donanmanın en büyük insan gücü erlerden karşılanmaktaydı. Askerlik görevini bitiren erlerin terhis işlerinde sıkıntı yaşanmaması için gerekli tedbirler alınmaktaydı. Askerlik süresi 21 Ocak 1942 tarihinde uzun dönem erler için 3, kısa dönem erler için 2 seneye indirildi.¹⁴⁹⁶ Askerlik süresi indirilince, Milli Savunma Bakanlığının talebiyle 5 Şubat 1942 tarihinden itibaren erlerin terhis işlemlerine başlanması istendi. Bu konuda Deniz Müsteşarlığı, Nisan 1938 ve Ekim 1938 girişli erlerin askerlik sürelerini tamamlamış olmaları sebebiyle terhis edileceğini fakat terhis edilecek asker sayısının fazla olması sebebiyle izdihama engel olmak için 2 Mart 1942 tarihindeki terhis başlangıcına kadar gereken hazırlıkların bitirilmesi gerektiği bildirildi.¹⁴⁹⁷ Özellikle iyi eğitilmiş personel ile çalışan denizaltılarda yaşanacak eksikliğin önüne geçmek için bir takım tedbirler alındı. Toplamda 86 astsubayın denizaltıcılığa ayrılması kararlaştırıldı.¹⁴⁹⁸ Bu sebeple ihtiyacın dörder ay süreli üç kurs açılarak bir sene içerisinde tamamlanması amaçlandı.¹⁴⁹⁹ Donanma Komutanlığı ayrıca su üstü gemilerindeki asker eksikliği için de girişimlerde bulundu. Sağlık durumlarından dolayı kara hizmeti alan askerlerin de su üstü gemilerine alınması istendi.¹⁵⁰⁰

Bu sırada Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü gemilerin asdic cihazı ile donatılması çalışmalarını yürütüyordu. Asdic cihazı monte edilmesi düşünülen gemiler için hazırlanan teknik çizimlerden Sakarya, Gür, Dumlupınar ve İnönü denizaltılarına ait

¹⁴⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:35, Bn.:1, T.: 31 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1944-57,Gmn.:36, Bn.:1, T.: 30 Teşrinisani 1944.

¹⁴⁹⁵ DGAM., Ktn.:1941-49,Gmn.:49, Bn.:1, T.:27 Eylül 1941.

¹⁴⁹⁶ LDGAM., Ktn.: 1942-46, Gmn.:185, Bn.:2, T.: 21 Teşrinievvel 1942.

¹⁴⁹⁷ LDGAM., Ktn.: 1942-46, Gmn.:185, Bn.:3, T.: 20 Şubat 1942.

¹⁴⁹⁸ LDGAM., Ktn.: 1942-2, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 3 Temmuz 1942.

¹⁴⁹⁹ LDGAM., Ktn.: 1942-2, Gmn.:127, Bn.:1-1, T.: 3 Temmuz 1942.

¹⁵⁰⁰ LDGAM., Ktn.: 1942-2, Gmn.:127, Bn.:1-2, T.: 3 Temmuz 1942. Harp Filosu Komutanlığı bağlı gemilerdeki silahların ve istasyonların donatılabilmesi için 1943 yılı başında 130 astsubay ve 252 er olmak üzere toplam 382 personele ihtiyaç duyulmaktaydı. Bkz., LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:78, Bn.:1, T.: 4 Kanunisani 1943.

resimlerin tamamlandığı bildirilerek Deniz Müsteşarlığına gönderildi.¹⁵⁰¹ Müsteşarlık bu resimleri Londra Deniz Ataşeliğine ilettiler.¹⁵⁰² Bu sırada İngiltere'den Slemmestad gemisiyle 3, Jeypore gemisiyle 4, City of Hankow gemisiyle 2, Marietta gemisiyle 4, Empire Ortolan gemisiyle 3 ve Türkistan gemisiyle 3 asdic cihazı yola çıktı.¹⁵⁰³ Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü, Londra Deniz Ataşeliği vasıtasıyla gönderilen 19 asdic cihazının hepsinin gelmiş olduğunu açıkladı. En kısa sürede asdic cihazları monte edilmesi planlanan gemilerden savaş gemileri Adatepe, Kocatepe, Zafer, Tınaztepe muhripleri, Martı, Denizkuşu, Doğan hücumbotları, Peyk torpido kruvazörü ve Akın römorkörüydü. Yardımcı gemiler ise Sus, Trak, Marakas, Kemal, Tayyar, Balık vapurları, Hora, Saros ve Kilyos tahlisiye gemileriydi.¹⁵⁰⁴ Ayrıca asdic okulunda, asdic ile teçhiz edilen su üstü ve su altı gemi komutanlarının katılacağı iki haftalık bir kurs açılması planlandı.¹⁵⁰⁵ Bu arada Genelkurmay Başkanlığı, Donanmaya yeni girmiş bulunan asdic cihazlarının gizliliği hakkında dikkat edilmesi gereken hususları Donanma Komutanlığına ilettiler.¹⁵⁰⁶

Milli Savunma Bakanlığı ise asdic cihazlarının montajı sırasında gerekli tavsiyelerde bulunmak üzere İngiliz Yüzbaşı Scotchbrook ve Yüzbaşı Mitat Üler'in görevlendirildiğini, Donanma Komutanlığı ve asdic kursu ile temasa geçilerek hazırlıkların yapılmasını, gemiler Gölcük'te havuza alındıkça asdiclerin takılması emrini verdi.¹⁵⁰⁷ Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü, asdic cihazları monte edilecek olan muhrip, denizaltı, karakol gemisi ve avcı botların en kısa zamanda asdic montajlarının tamamlanması için planlama yaptı.¹⁵⁰⁸

Gemilere montajları süren asdic cihazının tepe sınıfı muhriplere en seri ve en sağlıklı bir şekilde monte edilmesi için uzman subaylardan oluşan bir komisyon 10 Eylül 1943 tarihinde toplanarak asdic cihazının montajı hakkında bir çalışma yaptı. Montajın Adatepe muhribinden başlanmasına karar verildi.¹⁵⁰⁹ Fakat eldeki mevcut işlerin çokluğu, personel sayısının azlığı, malzemelerin tedarikindeki zorluklar nedeniyle işlerin yapılması için bir zaman belirlemek mümkün değildi.¹⁵¹⁰ İngiltere'de inşa

¹⁵⁰¹ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:115, Bn.:1, T.: 21 Şubat 1942.

¹⁵⁰² LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:115, Bn.:2, T.: 25 Şubat 1942.

¹⁵⁰³ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:136, Bn.:1, T.: 11 Mart 1942.

¹⁵⁰⁴ LDGAM., Ktn.: 1942-61, Gmn.:154, Bn.:1, T.: 8 Mayıs 1942.

¹⁵⁰⁵ LDGAM., Ktn.: 1942-17, Gmn.:102, Bn.:1, T.: 10 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.: 1942-5, Gmn.:90, Bn.:1, T.: 16 Eylül 1942.

¹⁵⁰⁶ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:12, Bn.:1, T.: 5 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:111, Bn.:1, T.: 16 Nisan 1943.

¹⁵⁰⁷ LDGAM., Ktn.: 1942-159, Gmn.:3, Bn.:9, T.: 25 Mayıs 1942.

¹⁵⁰⁸ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:111, Bn.:3, T.: 20 Nisan 1943.

¹⁵⁰⁹ LDGAM., Ktn.: 1943-68, Gmn.:39, Bn.:1, T.: 10 Eylül 1943.

¹⁵¹⁰ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:110, Bn.:4, T.: 16 Teşrinisani 1943.

edilen, savaş gemilerinin yeni cihazlarını mürettebata öğretmek amacıyla Türkiye'ye gelmiş olan İngiliz personelinden İ.Sutherland adındaki gemicinin, asdic cihazlarının gemilere monte edilmesine ve mürettebatın bu aletleri kullanmaya alışmalarına kadar Türkiye'de kalmasına, Gölcük ve İstanbul'daki tersanelere girmesine izin verildi.¹⁵¹¹ Yine İngiliz vatandaşı, Başgedikli Arthur Thomas'ın Savunma Okulu ile Boğazlardaki sualtı dinleme ihbar istasyonlarında ve savaş gemilerindeki asdic cihazlarına ait işlerde çalışabilmesi için de izin verildi.¹⁵¹²

Asdic cihazı takılan gemiler için planlanan eğitimler de sürdürülüyordu. Yapılan D.S.A. tatbikatlarında gemilerin günlük, haftalık ve aylık bakımlarının yapıp yapılmadığı ve kullanılan bataryaların durumu kontrol ediliyordu. Eğer tespit edilen aksaklıklar varsa cihazdan sorumlu personel cezalandırılırken, eksiklerin de bir an önce giderilmesi emri veriliyordu.¹⁵¹³ Özellikle yardımcı gemilerdeki eksiklikler çoğalınca bu cihazı taşıyan ya da taşıyacak olan 9 yardımcı sınıf gemiye birer subay verilmesi planlandı.¹⁵¹⁴ Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı ise asdic cihazlarının montaj işlerinin diğer işlerle birlikte yürütülebilmesi amacıyla sürekli olarak bir havuzun temin edilmesi konusunda girişimde bulundu.¹⁵¹⁵

Bu sırada denizaltılara ait asdic cihazlarından 2 tanesinin, avcıbotlara ait ise 3 cihazın hazır bulunduğu bildirilerek, bu işte çalışacak işçilerin görevlendirilmesi istendi.¹⁵¹⁶ Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü de bu konuda gerekli çalışmalara başladığını açıkladı.¹⁵¹⁷ I. ve II. İnönü ile Sakarya, Dumlupınar ve Gür denizaltıları için İngiltere'den beklenen asdic cihazlarından sadece 2 tanesinin gelmesi üzerine, cihazların takılması için uygun durumda bulunan Gür ve Dumlupınar denizaltılarının Aralık ayı içerisinde İstanbul'da havuza alınması, diğer denizaltıların ise cihazlar geldiğinde planlamaya dahil edilmesi kararlaştırıldı.¹⁵¹⁸

Daha önceden planlandığı üzere Adatepe muhribine monte edilen asdic cihazının yapılan denemelerde uygun netice verdiği,¹⁵¹⁹ Peyk torpido kruvazöründe bulunan asdic cihazının bir eşinin Berk torpido kruvazörüne monte edilmesinin uygun olacağı, teklifin kabul edilmesi durumunda montajın geminin tamiri sırasında yapılması hususu

¹⁵¹¹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 99, Dosn.: 64, Sn.: 6, Bn.:1, T.: 20 Temmuz 1942.

¹⁵¹² CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 110, Dosn.: 12, Sn.: 4, Bn.:1, T.: 9 Şubat 1946.

¹⁵¹³ LDGAM., Ktn.: 1943-26, Gmn.:193, Bn.:1, T.: 30 Teşrinisani 1943.

¹⁵¹⁴ LDGAM., Ktn.: 1943-32, Gmn.:161, Bn.:2, T.: 30 Teşrinisani 1943.

¹⁵¹⁵ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:110, Bn.:5, T.: 1 Kanunievvel 1943.

¹⁵¹⁶ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:110, Bn.:3, T.: 7 Kanunievvel1943.

¹⁵¹⁷ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:110, Bn.:1, T.: 15 Kanunievvel 1943.

¹⁵¹⁸ LDGAM., Ktn.: 1943-44, Gmn.:110, Bn.:2, T.: 16 Kanunievvel1943.

¹⁵¹⁹ LDGAM., Ktn.: 1944-20, Gmn.:70, Bn.:1, T.: 25 Nisan 1944.

Donanma Komutanlığına bildirildi.¹⁵²⁰ İngiltere'den alınarak Donanmaya dahil edilen asdic cihazlarının tamir ve eğitim işleriyle meşgul olunması için Genelkurmay Başkanlığı'nın 5 Mayıs 1942 tarihli emri ile Denizaltı Savunma Okulu tesis edilmişti. Bu okul kuruluşundan itibaren çok yararlı işlere imza atmış, fakat çıkan tayinler ile kadrosundaki tecrübeli subayların azalması dolayısıyla¹⁵²¹, okulun gün geçtikçe özünü kaybettiği belirtilerek, bunun önüne geçilmesi istendi.¹⁵²²

Önemli ihtiyaçlardan biri de kömürdü. Kömür zor temin edildiğinden bazıtedbirlerin alınması gerekmektedir.¹⁵²³ Kömür ihtiyacı çok zor şartlar altında Zonguldak'tan karşılanıyordu. Milli Savunma Bakanlığı kömür ihtiyacının karşılanması konusunda hassas olunması gerektiğini bildirerek, %9 küllü kömürün temininin zor olması nedeniyle, bu kömürün sadece Yavuz kruvazöründe kullanılması, diğer bütün gemilerde ise %14 küllü kömürün kullanılması emrini verdi.¹⁵²⁴ Bu karar uygulanırken bazı zorluklarla da karşılaşıldığı oldu. Örneğin Çanakkale'de bulunan arama tarama gemilerine verilen %14 küllü kömürün gemi kazanlarında yakılamadığı görüldü. Bu nedenle bahsi geçen kömür, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı Kimyaevi Müdürlüğünde tahlile gönderildi. Tahlil sonucunda kömürün gemi kazanlarında yakılmasının çok zor olduğu sonucu çıktı. Bunun üzerine Çanakkale'ye 155 ton %9 küllü kömür gönderilerek, bu kömürün %14 küllü kömürle %25-30 oranında karıştırılarak yakılması istendi.¹⁵²⁵

Milli Savunma Bakanlığı her ay, erlerin yeme, içme, barınma ve ısınma ihtiyaçları için gemilere verilen tayın bedellerini belirlerdi. Örneğin 30 Nisan 1943 tarihinde belirlediği Mayıs ayına ait tayın bedelini, savaş gemilerindeki erler için toplamda 41 Türk Lirası 94 Kuruş, yardımcı gemiler ve kara teşkillerindeki erler için ise toplamda 36 Türk Lirası 52 Kuruş olarak hesapladı.¹⁵²⁶

Donanmadaki eğitim ihtiyacını karşılamak için de bazı girişimler oldu. Bu konudaki eksikliği gidermek için Yüzbaşı Hikmet Dağada "Karada Hücum Mümaresesi Yaptıran" isimli bir cihaz geliştirdi. Bu cihazın görevi, bir denizaltının su üstü ve su altı

¹⁵²⁰ LDGAM., Ktn.: 1944-39, Gmn.:155, Bn.:1, T.: 7 Eylül 1944.

¹⁵²¹ LDGAM., Ktn.: 1944-69, Gmn.:163, Bn.:2, T.: 13 Teşrinievvel 1944.

¹⁵²² LDGAM., Ktn.: 1944-69, Gmn.:163, Bn.:3, 4, T.: 13 Teşrinievvel 1944. Asdic cihazının kullanılmasının öğretilmesi maksadıyla yapılan eğitimler için bir talimatname hazırlandı. Bu talimatname ve talimatnameye yapılan eklemeler için bkz., LDGAM., Ktn.: 1945-67, Gmn.:103, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, T.: 6 Temmuz 1945.

¹⁵²³ LDGAM., Ktn.: 1943-54, Gmn.:163, Bn.:1, T.: 21 Haziran 1943.

¹⁵²⁴ LDGAM., Ktn.: 1942-35, Gmn.:97, Bn.:1, T.: 15 Kanunisanı 1943.

¹⁵²⁵ LDGAM., Ktn.: 1942-67, Gmn.:74, Bn.:6, T.: 23 Ağustos 1945;LDGAM., Ktn.: 1945-67, Gmn.:74, Bn.:5, T.: 12 Eylül 1945.

¹⁵²⁶ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:49, Bn.:1, T.: 30 Nisan 1943. 1944 yılının Ocak ayı için belirlenen tayın bedelleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:21, Bn.:1-1, T.: 16 Kanunievvel 1943.

gemilerine hücum yapmasının eğitimini vermektir. Eğitimin böyle bir cihaz ile verilebilmesi zaman ve paradan büyük ölçüde tasarruf etme imkanı sağlayacaktı. Hatta cihazın küçük bir tadilatla su üstü gemileri içinde kullanılabilecek hale getirilmesi mümkündür. Cihaz için oluşturulan inceleme heyeti, cihazın taslağı ile resim ve tarifnamelerini inceleyerek cihazın rota, sürat, mesafe gibi hücum unsurlarını tahmin etmek hususunda gerçeğe uygun bilgiler verdiği ve aletin çok basit malzemelerden tamamıyla Türkiye’de yapılabileceğı kanaatine ulaştı.¹⁵²⁷

II.Dünya Savaşı’ndan önce 26 adet olan gemi telsizlerinin sayısı 1944 yılına gelindiğinde, İngiltere’den gelmiş olan ve gelmesi beklenen cihazlar ile birlikte 85’e yükseldi. Savaştan önce 3 adet olan sahil telsizlerinin sayısı ise 18’e ulaştı. Donanma tarafından el konulan Hora, Saros, Kilyos, Kemal, Karınca ve Tayyar gemilerinde Deniz Fabrikaları imali olan orta dalga telsizler vardı. İngiltere’den alınan 4 cihaz ile de Çanakkale ve Gölcük telsiz istasyonları faaliyete geçirildi.¹⁵²⁸Sualtı haberleşme ve dinleme cihazlarının sayısı önceden 20 iken 41’e yükseltildi. Asdic cihazları ise 21 adedi tam ve 3 adedi de eksik olarak İngiltere’den getirildi. Ayrıca gemilerinde bulunan dalgıç takımlarına ilave olarak Mersin ve İskenderun’da birer dalgıç teşkilatı kuruldu. Dalgıç elbisesi ve diğer çeşitli tahlisiye cihazları da İngiltere’den temin edildi. Bununla beraber Gölcük’le Derince arasında bir denizaltı telefon kablosunun döşenmesi ve gerekli malzemenin de İngiltere’den getirilmesi kararlaştırıldı.¹⁵²⁹

Donanma Komutanlığı, savaş gemilerinde kıdemli subay oranının azaldığı ve özellikle yüzbaşı rütbesindeki subayların çok azının gemilerde çalıştığı tespitinde bulundu. Bu eksikliğin giderilerek kıdemli subayların gemilerde görev yapmaları için kara görevinde bulunan subaylardan gemilerdeki eksik kadroların tamamlanması noktasında girişimde bulunuldu.¹⁵³⁰ Ancak Deniz Müsteşarlığı, mevcut olan miktarların Donanma gemilerinde % 41, karada ise % 60 eksik olduğunu, çok eksik olan kara teşkillerinden bir miktar daha yüzbaşı alınıp gemilere verildiği takdirde karadaki görevlerin de yürütülemeyeceğini bildirdi.¹⁵³¹

Denizaltılarda komutan eksikliği yaşanmaması için denizaltılara yeni komutan yetiştirmek amacıyla Denizaltı Filosu Komutanlığınca çalışma başlatıldı. Yedek

¹⁵²⁷ LDGAM., Ktn.: 1944-61,Gmn.:25, Bn.:4, 5, T.: 6 Kanunisani 1944. Benzer bir hücum cihazı, Kocatepe muhribi II.Komutanı Kur.Ön.Yzb. Bahri Geyer tarafından imal edildi. Bkz., LDGAM., Ktn.: 1944-61,Gmn.:25, Bn.: 6, 7, 8, 9, 10, T.: 6 Kanunisani 1944.

¹⁵²⁸ DGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:141, Bn.:1, T.: 6 Mart 1944.

¹⁵²⁹ DGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:141, Bn.:2, T.: 6 Mart 1944.

¹⁵³⁰ LDGAM., Ktn.: 1945-36, Gmn.:151, Bn.:1, T.: 10 Kanunisani 1945.

¹⁵³¹ LDGAM., Ktn.: 1945-87, Gmn.:9, Bn.:1, T.: 31 Ocak 1945.

kadroda denizaltı komutanlığı yapacak subay kalmamış olduğu için 1 yıllık staj süresinin 8 aya indirilmesi zorunlu görülerek, eksiklerin hızlı bir şekilde tamamlanması amaçlandı. 15 Mayıs 1945 tarihinde başlayacak olan 8 aylık staj devresinin ilk 4 aylık periyodunda denizaltılarda uygulamalı eğitim, ikinci 4 aylık periyotta ise nazari eğitim verilmesi planlandı.¹⁵³²

Denizaltı Filosu Komutanlığı tarafından yapılan incelemede, denizaltılarda muhabere ve gürültü dinleme cihazı olarak kullanılan “Ultra Sounding” aleti yerine asdic cihazının kullanılmasının daha faydalı olduğu tespiti yapıldı. Ultra Sounding cihazının sadece mesafe ölçmekte kullanılabileceği belirtilen rapor sonucunda, imalatı devam eden Yıldırım denizaltısına da asdic cihazı montajının yapılması istendi.¹⁵³³

Deniz Müsteşarlığı, hazırlanan bütçenin daha dikkatli hazırlanmasını istedi. Her yıl yapılan bütçede göz önüne alınmayan ihtiyaçlar ve eksikler için ödenek istenilmesinin büyük sıkıntılara sebep olduğu bildirilerek, bütün ihtiyaçların belirtilerek bütçe hazırlanması gerektiği iletildi. Bu nedenle 1946 yılı için gerekli bütün ihtiyaç ve eksiklerin tutarları ve üç kopyalı gerekçelerinin en kısa zamanda Deniz Müsteşarlığına gönderilmesi istendi.¹⁵³⁴ Bu arada tüm Donanma başlısı birliklerin sonraki yıllara borç devretmemesi emri verildi. Alınacak malların veya yaptırılacak inşaat ve hizmetlerin verilen ödeme emirleri dahilinde olması ve zamanında yaptırılarak karşılığının da hemen ödenmesi sistemine geçilmesi gerektiği bildirildi.¹⁵³⁵

II.Dünya Savaşı dönemi, Donanmada en çok savaş gemilerinin hazırlıklı olmasının gerektiği bir süreç yaşanmasına neden oldu. Bir taraftan sürekli talim ve tatbikatlar yapılarak personel savaşa hazır tutulmak istenirken, bir taraftan da yıpranan gemilerin acil olarak eksiklerinin tamamlanması ihtiyacı doğdu. Bu yıllarda gemilerin eksikliklerini karşılamak amacıyla çeşitli çalışmalar yapıldı. Donanmaya yeni gemilerin de katıldığı bu dönemde, gemiler düzenli olarak tamir, bakım ve onarıma alınarak, haftalık, aylık ve yıllık bakımları ihmal edilmedi. Donanmayı teşkil eden gemilerdeki çalışmalar gemi bazında incelendiğinde;

Yavuz kruvazörü: Harp Filosu Komutanlığı, 1940 yılı Temmuz ayından itibaren Yavuz kruvazörünün normal durumlarda 10 deniz mili, gerektiğinde 13 deniz miline kadar seyir yapabileceğini, filotillanın normal durumlarda 13 deniz mili, gerektiğinde 15 deniz mili hızda seyir yapacağını bildirdi. Ayrıca gemilerde ihtiyaç

¹⁵³² LDGAM., Ktn.: 1945-80, Gmn.:191, Bn.:1, T.: 10 Mayıs 1945.

¹⁵³³ LDGAM., Ktn.: 1945-171, Gmn.:11, Bn.:27, T.: 24 Ekim 1945.

¹⁵³⁴ LDGAM., Ktn.:1946-12, Gmn.:94, Bn.:1, T.: 7 Ağustos 1945.

¹⁵³⁵ LDGAM., Ktn.:1946-12, Gmn.:94, Bn.:3, 4, T.: 8 Ağustos 1945.

duyulacak tadilat ve tamiratların öncelikle gemi personeline giderilmesine çalışılacağı, zorunlu kalınan durumlarda tersanenin devreye gireceğini ifade etti.¹⁵³⁶

Geminin 1941 yılı Nisan ayı harp kifayet raporu incelendiğinde; kazan daireleri ve cephanelikleri birbirinden ayıran bölmelerde çürükler olduğu, bölme kapı ve kaportalarının mezarnalarının¹⁵³⁷ incelendiği ve deforme olduğu, gemideki eksik subayların sayısı ve yapılması gereken işler hakkında bilgiler verildi.¹⁵³⁸

Geminin azami ve daimi süratinin ekonomik olarak temini hususunda kullanılan manzume isimli cihazın çalıştırılarak bir heyet tarafından incelenmesi ve uygun görüldüğü takdirde bir kere de tecrübe seyri yapılmasının uygun olacağı bildirildi.¹⁵³⁹ Bu kapsamda oluşturulan heyet tarafından hazırlanan raporda, cihazın daha ayrıntılı şekilde incelenerek yeniden kapsamlı bir rapor hazırlanması gerektiği sonucuna ulaşıldı.¹⁵⁴⁰ Bu sırada Genelkurmay Başkanlığı tarafından yapılan Donanma denetleminde Yavuz kruvazörünün hava savunma silahları cephanesinin az olduğu, en azından dört hava hücumu karşılayacak cephaneye bulundurulması gerektiği belirtilerek, fazla cephaneye için gemide uygun bir yer tespiti yapılması gerektiğini bildirdi.¹⁵⁴¹

Yavuz kruvazörünün 1941 yılı içerisinde havuzlanması için havuzun hazırlanması noktasında yazışmalar yapıldı.¹⁵⁴² Bunun üzerine havuzun tamiratta olduğu ve Ekim ayı sonuna doğru havuzdaki tamiratın biteceği ve 15 gün içerisinde havuzun hazır olacağı öğrenildi.¹⁵⁴³

Gemi komutanının manevra sırasında etrafı daha iyi görebilmesi için en hakim mevkide yer alması gerektiği bildirilerek¹⁵⁴⁴, Yavuz kruvazörünün köprü üstünde miyar pusulasının iki tarafına ufak bir ilave komuta mevki yeri yapılması düşünüldü.¹⁵⁴⁵ Donanma Komutanlığı, bu tespiti Milli Savunma Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'na bildirerek, bu işin bir an evvel yapılması gerektiğini ifade etti.¹⁵⁴⁶

¹⁵³⁶ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:88, Bn.:1, T.: 7 Temmuz 1940.

¹⁵³⁷ Mezarna (Coaming - Hatch coamin): Gemilerin güvertesinin yıkanmasında ya da denizli havalarda denizlerin güverteye yığıldıklarında gemi içine su girmemesi için kaporta ve ambar ağızlarının etrafına güvertede bulunan kamara kaportalarının alt taraflarına çevrilmiş yüksekçe çerçevelere denir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s. 361.

¹⁵³⁸ LDGAM., Ktn.:1941-70,Gmn.:161, Bn.:1, T.: 1 Nisan 1941; LDGAM., Ktn.:1941-78,Gmn.:89, Bn.:3, T.: 9 Nisan 1941.

¹⁵³⁹ LDGAM., Ktn.:1941-145, Gmn.:8, Bn.:65, T.: 13 Kanunisanı 1941.

¹⁵⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1941-145, Gmn.:8, Bn.:64, T.: 18 Haziran 1941.

¹⁵⁴¹ LDGAM., Ktn.:1941-2,Gmn.:28, Bn.:3, T.: 18 Haziran 1941.

¹⁵⁴² LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:27, Bn.:1, T.: 24 Eylül 1941.

¹⁵⁴³ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:27, Bn.:2, T.: 2 Teşrinievvel 1941.

¹⁵⁴⁴ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:14, Bn.:3, T.: 31 Ağustos 1942.

¹⁵⁴⁵ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:14, Bn.:4, T.: 18 Eylül 1942.

¹⁵⁴⁶ LDGAM., Ktn.: 1942-54, Gmn.:14, Bn.:5, T.: 7 Teşrinievvel 1942.

1943 Aralık ayında Yavuz kruvazörünün havuza girinceye kadar talim ve tatbikatlara katılmaması emredildi.¹⁵⁴⁷ 1945 yılının Kasım ayında ise geminin taretleri üzerine koyulan 40 mm'lik uçaksavar topları ile baş 7.6 cm'lik topların, alçak irtifalı hava taarruzlarında makineli tüfek atışlarına karşı korunaksız olduğu tespiti yapıldı. Bu eksikliği gidermek için yapılan çalışma Harp Filosu Komutanlığına gönderildi.¹⁵⁴⁸

Mecidiye kruvazörü: Mecidiye kruvazörü uzun yıllardan itibaren devam eden denge sorununun halledilmesi için 26 Nisan 1936 tarihinde tersaneye alındı. Tersaneden çıktıktan sonra aynı sorunları devam eden Mecidiye kruvazörü 24 Mart 1937 tarihinde yeniden tersaneye girdi. Yapılan incelemeler neticesinde Donanma Komutanlığı bir çalışma hazırladı. Denge sorununu çözmek amaçlı hazırlanan bu çalışma, 14 Aralık 1937 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı tarafından kabul edildi. Buna göre geminin baş ve kış köprüleri arasında devam eden asma köprüünün kaldırılması, geminin bir bordadan diğer bordaya kadar devam eden su sarnıçlarının saclar kaynatılarak bölmelere ayrılması, güvertede erlerin hamaklarını koydukları 3,5 ton ağırlığı bulan teçhizatın erat mangasına alınması, dabil botumlara çimento sıvanması şeklinde yapılan safraların yerine blok şeklinde hazırlanan safraların imal edilecek metal gözlerle konması ve 8 ton ağırlığındaki stimbotun yerine hafif bir binek motoru ile hizmet motoru verilmesi uygun bulundu.¹⁵⁴⁹ Hatta bahsi geçen motorların alınması için hemen gerekli girişimlere de başlandı.¹⁵⁵⁰

Hazırlanan rapor doğrultusunda geminin esaslı tamiri için vakit geçirmeden faaliyete girişildi. Gemideki inşaat işleri¹⁵⁵¹, henüz başlanmamış ve yapılması planlanan tesviye işleri¹⁵⁵², ağaç işleri¹⁵⁵³, yapılacak olan ve ¹⁵⁵⁴ yapılmakta olan inşaat işleri,¹⁵⁵⁵ yapılmış olan ve yapılacak olan makine işlerine dair raporlar ayrıntılı olarak Donanma Komutanlığına bildirildi.¹⁵⁵⁶ Onaylanan işlerle ilgili olan tadilatlar aksatılmadan devam ettirildi.¹⁵⁵⁷ Bu sırada geminin tadili için önceden kararlaştırılan tahsisatın bir an önce verilmesi, aksi taktirde tamirat işinin uzayacağı iletildi.¹⁵⁵⁸ Ayrıca Deniz Fabrikaları

¹⁵⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1945-57,Gmn.:95, Bn.:3, T.: 17 Teşrinievvel 1943.

¹⁵⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1945-57,Gmn.:98, Bn.:1, T.:13 Kasım 1945.

¹⁵⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:162, Bn.:2, 2-1, T.:11 Mart 1938; LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:162, Bn.:1, T.:18 Mart 1938; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:210, Bn.:1, T.: 5 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:120, Bn.:1, 2, T.: 28 Kanunisanı 1939.

¹⁵⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:34, Bn.:1, T.:1 Temmuz 1938.

¹⁵⁵¹ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:2, T.:19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵² LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:3, 4, T.:19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵³ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:5, T.:19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:6, T.:19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:6-2, T.: 19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:8, T.:19 Temmuz 1938.

¹⁵⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:6, Bn.:1, T.:29 Temmuz 1938.

¹⁵⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:8, Bn.:1-1, T.:2 Ağustos 1938.

Genel Müdürlüğü, geminin tersanede esaslı bir tamirden geçirildiğini ve tamiratın devam etmekte olduğunu, fakat gemideki iki adet elektrik makinesinin artık tamir edilemeyecek duruma geldiğinden iki adet dinamo alınması gerektiğini bildirdi.¹⁵⁵⁹ İhtiyat Filo Komutanlığı 1939 yılında, geminin devam etmekte olan tamiri sebebiyle toplarının ve seyir aksamının tamirine nezaret etmek üzere bir topçu subayı ile bir seyir subayının gemiye tayin edilmesini talep etti.¹⁵⁶⁰ Bunun yanında İhtiyat Filo Komutanlığı, sürekli arızalanan ve çok kısa menzilli olan 7.5 cm'lik Şinayder toplarının yerine, 10.2 cm'lik İngiliz hava savunma toplarının monte edilmesini istedi.¹⁵⁶¹ Bu teklifin kabul edilmesiyle Mecidiye kruvazöründen 4 adet 7.5 cm'lik top söküldü ve yerlerine 7.6 cm.'lik uçak savar topu konuldu. Sonrasında yeni toplar için cephaneliklerde tadilat yapıldı.¹⁵⁶²

Büyük onarımı tamamlanan Mecidiye kruvazörünün Donanmaya katılmasından sonra 4 Mayıs 1941 tarihinde dikme donanımında arıza meydana geldi. Gemiye ait beş çiftenin kaldırılması esnasında pininin kopması yüzünden beş çifte denize düştü ve hasar oluşmadan kurtarıldı.¹⁵⁶³ Mecidiye kruvazörü komutanı Yarbay Osman Aksu, kazadan sonra yeni bir pinin imal edildiğini fakat bunun da eğrildiğini, dikme tertibatının değiştirilerek tecrübe edilmesi gerektiğini bildirdi.¹⁵⁶⁴ Ayrıca İhtiyat Filo Komutanlığı, Mecidiye kruvazörünün büyük onarımdan sonraki her seyrinde krank pin yataklarının önemli miktarda boşluk yaptığını ve bazılarında çatlaklar oluştuğunu belirten bir rapor hazırladı. İlaveten kazan borularından 3 adedinin de delindiği iletili.¹⁵⁶⁵ Tüm arızaların giderilmesi için yapılan plan çerçevesinde çalışmalar başlatıldı.¹⁵⁶⁶

Mecidiye kruvazörünün planlı havuzlanma faaliyeti 1941 yılı Kasım ayında yapıldı. Gemi, karinasına 2 kat zehirli boya sürülmesi, şaft ve pervanelerinin bakım için sökülmesi ve işlemlerin bitimiyle yerine takılması için 15 Kasım 1941 tarihinde havuza

¹⁵⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1938-4, Gmn.:4, Bn.:1, T.:10 Ağustos 1938.

¹⁵⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:12, Bn.:1, T.: 26 Nisan 1939.

¹⁵⁶¹ LDGAM., Ktn.:1940-2,Gmn.:18, Bn.:2, T.: 12 Şubat 1940;LDGAM., Ktn.:1940-2,Gmn.:18, Bn.:1, T.: 14 Şubat 1940.

¹⁵⁶² LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 16 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:2, T.: 18 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:3, T.: 19 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:5, T.: 7 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:6, T.: 10 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:7, T.: 11 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 21 Kanunievvel 1940;LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:87, Bn.:13, T.: 22 Kanunisani 1941.

¹⁵⁶³ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:57, Bn.:1, T.: 6 Mayıs 1941;LDGAM., Ktn.:1941-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.: 8 Mayıs 1941.

¹⁵⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1941-57, Gmn.:57, Bn.:3, T.: 9 Mayıs 1941.

¹⁵⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:60, Bn.:2, T.: 22 Mayıs 1941.

¹⁵⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:60, Bn.:3, T.: 29 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:60, Bn.:4, T.: 30 Mayıs 1941.

girdi. Şaftların takılması sırasında şaft kovan dairesinin darlığından ve kovana ısıtılarak geçirilmesi nedeniyle çalışmalar esnasında bir işçi zehirlendi. Bu sebeple işler ve sürat tecrübesi ile kömür ve cephane ikmal için İzmit'e gidilmesinde gecikme yaşandı. Şaft ve pervanelerin takılmasının ardından gemi, 28 Kasım günü havuzdan çıkararak kömür alımına ve sürat tecrübesi hazırlıklarına başladı.¹⁵⁶⁷

Hamidiye kruvazörü: Tersanede 23 Ocak 1938 tarihinde yıllık bakıma alınan Hamidiye kruvazörü, 4 Nisan 1938 tarihinde bakımdan çıktı.¹⁵⁶⁸ Ancak uzun yıllardan itibaren devam eden ana ve yardımcı kazanlarının eskimesinden kaynaklı arızalar halledilemedi. Geminin İskenderun seyahatinde icra edilen manevralar sırasındaki 7,5 cm'lik toplarıyla yapılan atışlar esnasında, 3 ve 4 numaralı kazanlarında çatlama ve sızdırmalar oluştu. Yapılan inceleme neticesinde geminin 1940 yılı içerisindeki top atışlarına katılması, böylelikle kazanlarda meydana gelecek sızıntıların daha kolay ortaya çıkması ve geminin en kısa zamanda tersanede bakıma alınması kararlaştırıldı.¹⁵⁶⁹

Hamidiye kruvazörünün eskimiş olan haberleşme ışıldaklarının değiştirilmesi düşünüldü. Bu kapsamda yeni alınan 10 pusluk haberleşme ışıldaklarının muhriplere takılması, muhriplerden çıkacak haberleşme ışıldaklarının ise Hamidiye kruvazörüne monte edilmesine karar verildi.¹⁵⁷⁰

Dumlupınar Denizaltısı: 4 Kasım 1938 tarihinde Dumlupınar denizaltısı acil dalış eğitimi sırasında hava firar valfinden görülen arıza sebebiyle büyük bir tehlike atlattı. Deniz Fen ve İmalat Şube Müdürlüğü olay sonrası kısa süre içerisinde arızayı gidermek için çalışmalara başladı.¹⁵⁷¹ Ayrıca 8 Aralık 1938 tarihinde Akü Fabrikaları Müdürlüğü, denizaltının bataryalarında yaptığı inceleme sonrasında bataryaların normal bir vaziyette olduğunu bildirdi.¹⁵⁷² İlaveten denizaltıya ait periskopta arıza görüldü. Arızanın ikinci defa tekrar etmesiyle periskobun fabrikaya gönderilmesi kararlaştırıldı.¹⁵⁷³ 1941 yılında esaslı bir bakıma alınması planlanan Dumlupınar

¹⁵⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:63, Bn.:1, T.: 16 Teşrinisani 1941; LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:63, Bn.:2, T.: 19 Teşrinisani 1941; LDGAM., Ktn.:1941-58, Gmn.:63, Bn.:5, T.: 22 Teşrinisani 1941.

¹⁵⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:210, Bn.:1, T.:5 Mayıs 1938.

¹⁵⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:29, Bn.:1, T.: 16 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:29, Bn.:2, T.: 25 Nisan 1940

¹⁵⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1944-20, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 14 Eylül 1944.

¹⁵⁷¹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:103, Bn.:2, T.:4 Teşrinisani 1938.

¹⁵⁷² LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:103, Bn.:3, T.:10 Kanunievvel 1938.

¹⁵⁷³ DGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:47, Bn.:1, T.:11 Kanunisani 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:174, Bn.:14, T.:14 Ağustos 1940.

denizaltısının yedek parça ihtiyacının imalatla veya sipariş edilerek karşılanması istendi.¹⁵⁷⁴

Dumlupınar denizaltısının 1942 yılında yapılan bakım çalışmaları sırasında işçilerin dikkatsizliğinden kaynaklanan bazı arızalar yaşandı. Bu arızalar; denizaltının trim ve tahliye tulumbalarından bir tanesinin içerisinden bir demir parçası çıkması, hava şişeleri valfinin altından bir kurşun parçası çıkması ve su borularından birinin delinmesiydi.¹⁵⁷⁵ Bu olaylara sebep olanların tespit edilmesinin zor olduğu ve daha dikkatli çalışılması konusu üzerinde duruldu.¹⁵⁷⁶ Ayrıca denizaltının kış mazot sarnıçları tazmin suyu borularının muayeneleri sırasında bağlantıların söküldükten sonra yanlış bağladığı tespit edildi.¹⁵⁷⁷ Bu tür özensiz işler sebebiyle fabrikanın yaptığı işlere itimat edilemeyeceği ve sorumluların hemen bulunarak cezalandırılmaları gerektiği Fabrikalar Müdürlüğüne bildirildi.¹⁵⁷⁸ Bunun üzerine Donanma Komutanlığı, subay ve astsubayların işçileri yakından takip etmeleri ve herhangi bir hata durumunda cezalandırılmak üzere bildirimeleri gerektiği emrini verdi.¹⁵⁷⁹

1942 yılında ayrıca denizaltının baş ufki dümeninde tadilat yapılmasına karar verildi. Tadilat başarılı olmayınca, denizaltının havuza alınarak incelenmesi gerektiği anlaşıldı. Bunun üzerine havuz programında değişiklik yapılarak Dumlupınar denizaltısının alınması konusu değerlendirildi.¹⁵⁸⁰

Denizaltının 1943 yılında hücum ve uçak periskoplarının bakımının yapılması gerekiyordu. Bu iş için Alman vatandaşı uzman montör Erich Bicler'in Türkiye'ye girişi ve çalışması için gerekli izinler 28 Mayıs 1943 tarihinde izin verildi.¹⁵⁸¹ Gerekli bakım ve onarım çalışmalarını tamamlayan Erich Bicler, 7 Haziran 1943 tarihinde Almanya'ya gitmek üzere ülkeden ayrıldı.¹⁵⁸²

Dumlupınar denizaltısında, elektrik kablolarının kaçak yapması sebebiyle arıza meydana geldi. Bu sebeple ilgili kabloların değişmesi için girişimlere başlandı.¹⁵⁸³ Ayrıca 2 Mart 1945 tarihinde denizaltıya malzeme alırken ırgat motorunun bir anda durması ve bütün uğraşlara rağmen arızanın giderilmemesi ile bronzdan yapılan dümen

¹⁵⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1941-34,Gmn.:143, Bn.:2, T.: 31 Mayıs 1941.

¹⁵⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:65, Bn.:2, T.: 28 Temmuz 1942.

¹⁵⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:65, Bn.:1, T.: 1 Ağustos 1942;LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:65, Bn.:3, T.: 5 Ağustos 1942.

¹⁵⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:65, Bn.:4, T.: 5 Ağustos 1942.

¹⁵⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:64, Bn.:5, T.: 7 Ağustos 1942.

¹⁵⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1942-45,Gmn.:64, Bn.:6, 7, T.: 7 Ağustos 1942.

¹⁵⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1942-5,Gmn.:102, Bn.:2, T.: 9 Teşrinisani 1942.

¹⁵⁸¹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.: 102, Dosn.: 39, Sn.: 2, Bn.:1,T: 28 Mayıs 1943.

¹⁵⁸² CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.: 201, Dosn.: 374, Sn.: 37, Bn.:1,T: 1 Temmuz 1943.

¹⁵⁸³ LDGAM., Ktn.:1946-38,Gmn.:115, Bn.:14, T.: 3 Mart 1945.

pistonlarının 2 Mart 1945 tarihindeki seyir sırasında arıza vermesi olayları da görüldü.¹⁵⁸⁴

Donanma Komutanlığı, Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarına 7.7 cm'lik "Bren" marka hafif makineli tüfeklerin yerleştirilmesini uygun buldu.¹⁵⁸⁵ Aynı zamanda denizaltının 1945 yılı bakım planlamaları yapıldı.¹⁵⁸⁶ Havuzlanma sırası gelmiş olan I.İnönü ve Dumlupınar denizaltılarının Gölcük'te havuza alınması için düzenlemeye gidildi.¹⁵⁸⁷ Havuza alınan Dumlupınar denizaltısının egzoz borularının Motor Fabrikası tarafından yapılan tazyik tecrübesinde gerekli olanların değiştirilmesi, torna yapılması icap eden yakıt valfleri ile ana egzoz baş ve ayak valflerinin sökülerek elden geçirilmesi çalışmaları yürütüldü ve çalışmalar 1945 yılının Ağustos ayında tamamlandı. İlaveten bu süreçte 1, 2, 3, 4 nolu mayın arama ve tarama botlarının da bakım çalışmaları bitirildi.¹⁵⁸⁸

I. ve II. İnönü denizaltıları; 1939 yılında I.İnönü denizaltısının sancak pervanesinde arıza meydana geldi. Denizaltı Filosu Komutanlığı, bu arıza nedeniyle denizaltıya savaş zamanında görev verilebileceğini, fakat barış zamanında denizaltının yıpratılmayarak havuza alınmasının uygun olduğunu bildirdi.¹⁵⁸⁹ Sonrasında havuza alınan denizaltının arızası giderilerek, makine raporu Donanma Komutanlığına gönderildi.¹⁵⁹⁰

I.İnönü denizaltısının 1939 yılı içerisinde hücum periskobu arızalandı. Süratle çıkarılan arızalı periskop yerine geçici periskop takılarak denizaltı aktif görevine devam etti. 1940 yılı içerisinde tamiri biten periskop denizaltıya monte edilince yedek periskop Gölcük'e fabrikaya gönderildi. Fabrikada yapılan incelemede, ileride yeniden kullanılması muhtemel yedek periskopta bazı arızalar tespit edildi.¹⁵⁹¹ Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı, Askeri Fabrikalara periskobun tamir edilmesi direktifini verdi.¹⁵⁹² Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü ise optik atölyesinin çok yoğun olduğunu ve yıl içerisinde yeni bir işi bitirmelerinin mümkün olmadığını bildirdi.¹⁵⁹³ Bu sırada I.İnönü denizaltısının hücum periskobu yeniden su alarak arızalandı.¹⁵⁹⁴ Tekrar tamire

¹⁵⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1945-16,Gmn.:115, Bn.:15, 16, T.: 3 Mart 1945.

¹⁵⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1945-71,Gmn.:95, Bn.:1, T.: 10 Mayıs 1945.

¹⁵⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1945-38,Gmn.:115, Bn.:6, T.: 14 Mayıs 1945.

¹⁵⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1945-38,Gmn.:115, Bn.:5 T.: 28 Mayıs 1945.

¹⁵⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1945-38,Gmn.:115, Bn.:2, T.: 16 Haziran 1945;LDGAM., Ktn.:1945-3,Gmn.:21, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:5 Ağustos 1945.

¹⁵⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 26 Eylül 1939.

¹⁵⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:175, Bn.:6, T.: 1 Kanunievvel 1939.

¹⁵⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:1, T.:8 Mart 1940.

¹⁵⁹² LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:2, T.:14 Mart 1940.

¹⁵⁹³ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:3, T.:21 Mart 1940.

¹⁵⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:6, T.:18 Haziran 1940.

gönderilmesi kararlaştırılan periskobun yedek malzemesinin Zeis firmasından satın alınmasına karar verildi.¹⁵⁹⁵ Milli Savunma Bakanlığı, geminin periskopsuz kalmaması için bu işlerin süratle tamamlanmasını istedi.¹⁵⁹⁶ Bunun üzerine Donanma Komutanlığı, su sızdıran hücum periskobunun askeri fabrikalara gönderildiğini ve tamirinden sonra yedek periskobun tamire gönderileceğini bildirdi.¹⁵⁹⁷

3 Ocak 1941 tarihinde başlayıp Karadeniz’de bir hafta devam eden tatbikat boyunca havanın çok kötü olması nedeniyle denizaltılarda çeşitli arızalar görüldü. I.İnönü, II. İnönü, Dumlupınar, Saldıray ve Atılay denizaltılarında ortaya çıkan arızalar bir rapor şeklinde Milli Savunma Bakanlığına gönderildi.¹⁵⁹⁸ Milli Savunma Bakanlığı, kısa sürede toplam 6 denizaltıdan ibaret olan filotillada, 5 denizaltının arızalanmasının endişe verici olduğunu, özellikle bakımdan yeni çıkan I.İnönü denizaltısında arıza çıkmasının normal bir durum olmadığını, hemen tamir işlerine başlanması gerektiğini bildirdi.¹⁵⁹⁹ Bunun üzerine başta I.İnönü denizaltısı olmak üzere denizaltılarda görülen arızalar kısa süre içinde giderildi.¹⁶⁰⁰

II.İnönü denizaltısının 3 Eylül 1940 tarihinde yapılan dalışında, kış ufki dümeni arıza yaptı. Yapılan incelemede elektrik kablolarında kaçak olduğu ve bazı elektrik kablolarının değiştirilmesi gerektiği bildirildi.¹⁶⁰¹ Bunun üzerine bahsi geçen kabloların acele şekilde değiştirilmesi için çalışma başlatıldı.¹⁶⁰²

I.İnönü denizaltısının 1942 yılı bakımlarında havuza alınarak tekne tamirinden sonra boyanmasına karar verildi. Yapılan keşifte, denizaltının 1382 Türk Lirası 40 Kuruş karşılığında zehirli boya ile iki kat boyanabileceği ve işe başlandığı tarih itibariyle yaklaşık olarak 4 işçi ile 15 günde tamamlanabileceği bildirildi.¹⁶⁰³

Muratreis denizaltısı: Muratreis denizaltısı 21 gün süresince yıllık bakım çalışmaları için havuzda kaldıktan sonra, 5 Eylül 1944 tarihinde havuzdan indirildi. Zaman darlığı sebebiyle denizaltının sarnıç boya ve raspa işi Denizaltı Filosu Komutanlığının temin ettiği yedek kadro askerleri tarafından yapıldı ve bu sebeple bu

¹⁵⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:11, T.: 1 Temmuz 1940.

¹⁵⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:10, T.:3 Temmuz 1940.

¹⁵⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-56,Gmn.:174, Bn.:12, T.:5 Ağustos 1940.

¹⁵⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-68,Gmn.:124, Bn.:1, T.: 13 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:120, Bn.:1, T.:19 Şubat 1941.

¹⁵⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1941-44,Gmn.:62, Bn.:1, T.: 20 Şubat 1941.

¹⁶⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1941-68,Gmn.:123, Bn.:1, T.: 25 Şubat 1941.

¹⁶⁰¹ LDGAM., Ktn.:1940-65,Gmn.:16, Bn.:1, T.:10 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁰² LDGAM., Ktn.:1940-65,Gmn.:16, Bn.:3, T.:10 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁰³ LDGAM., Ktn.:1944-75,Gmn.:7, Bn.:1, T.: 16 Haziran 1942.

askerler için uygun bir ikramiye verilerek, çalışmalar sırasında giydikleri ve kullanılmaz hale gelen iş başı elbiselerinin yenilenmesi istendi.¹⁶⁰⁴

Muratreis denizaltısının arızalanan hücum periskobu tamir edilmesi için Askeri Fabrikalar Müdürlüğüne gönderildi. Fabrikanın telemetre kısmında tamir edilen periskop yerine monte edilmek üzere iade edildi.¹⁶⁰⁵ Aynı süreçte Oruçreis denizaltısının uçak periskobunun da tamir edilmek üzere fabrikaya gönderilmesi istendi.¹⁶⁰⁶

Gür denizaltısı: Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, Gür denizaltısının bakım için teslim edilen torpidolarının harp başlıkları ile ağız otları¹⁶⁰⁷ üzerinde dikkatsizlik ve bakımsızlık yüzünden arızalar meydana geldiğini, bu konuda daha dikkatli olunması gerektiğini bildirdi.¹⁶⁰⁸ Bunun üzerine Deniz Müsteşarlığı, denizaltı gemilerindeki tüm torpidoların sürekli olarak kontrol edilmesini ve her aybaşında torpidoların durumlarını gösteren bir raporun gönderilmesini, ihmalleri görülen tüm personelin de cezalandırılmasını istedi.¹⁶⁰⁹

Gür denizaltısı 21 Ocak 1941 tarihinde iskelede bağlıyken imla yelpazelerinin bulunduğu kısımdan su alarak yan yattı. Bu sebeple günde iki defa sarnıç tahliyesi yapılmaya başlandığı Donanma Komutanlığına bildirildi. Denizaltının havuz müddetinin 4 ay geçmiş olduğu da hatırlatılarak, bir an önce havuza girilmesi gerektiği ifade edildi. Bu konuda gerekli çalışmalara başlandı.¹⁶¹⁰ Yine bu süreçte denizaltının hazırlık cephanelikleri incelenerek, cephaneliklerin ay sınıfı denizaltılarda olduğu gibi tadil edilmesine karar verildi.¹⁶¹¹ Ancak denizaltının imla yelpazelerinin bulunduğu kısımdan su alması sorunu, 1943 yılına gelinmesine rağmen çözüme kavuşturulamadı. Sarnıçlara dolan su, günde iki defa boşaltılmaya devam etti.¹⁶¹² Donanma Komutanlığı denizaltının kısa bir zamanda havuzlanması ve gerekli parçaların değiştirilmesi emrini verdi.¹⁶¹³ Sorunun çözümü için Askeri Fabrikadan malzeme tedariki yönünde girişim

¹⁶⁰⁴ DGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:87, Bn.:1, T.: 6 Eylül 1944.

¹⁶⁰⁵ LDGAM., LDGAM., Ktn.:1945-6,Gmn.:148, Bn.:2, 3, T.: 21 Şubat 1945.

¹⁶⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1945-6,Gmn.:148, Bn.:1, T.: 28 Şubat 1945.

¹⁶⁰⁷ Ağız Otu (Cap explosive): Bir torpidonun paralayıcı, topların itici ana barutunu ateşlemede kullanılan çabuk parlayıcı baruttur. Fünyenin ateşlenmesiyle bu barut ateşlenip cephanenin ana barutunun ateşlenmesini çabuklaştırır. Ağız otu olarak genelde kara barut kullanılır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.9.

¹⁶⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:1, Bn.:1, 2, T.: 30 Kanunisanı 1940.

¹⁶⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:1, Bn.:3, T.: 3 Şubat 1940.

¹⁶¹⁰ LDGAM., Ktn.:1941-34,Gmn.:171, Bn.:1, T.:23 Kanunisanı 1941.

¹⁶¹¹ LDGAM., Ktn.:1941-48,Gmn.:154, Bn.:2, T.: 17 Şubat 1941.

¹⁶¹² LDGAM., Ktn.:1943-27,Gmn.:81, Bn.:1, T.: 18 Ağustos 1943.

¹⁶¹³ LDGAM., Ktn.:1943-27,Gmn.:81, Bn.:3, T.:20 Ağustos 1943.

başlatıldı.¹⁶¹⁴ Sonrasında ise denizaltının havuzlanması için bir havuz ayarlanmaya çalışıldı.¹⁶¹⁵

Sakarya denizaltısı: Denizaltı yıllık bakımlarının yapılması maksadıyla 10 Ekim 1938 tarihinde girdiği tersaneden 1939 yılı Mart ayı içerisinde tecrübe yapılmak üzere çıkarıldı.¹⁶¹⁶ 1941 yılında ise geminin şaft laynının değiştirilmesi gerektiği anlaşıldı. Yapılan incelemede şaft laynının denizaltının İstanbul'da havuzlandığı sırada değiştirilmesine karar verildi.¹⁶¹⁷ Deniz Müsteşarlığı da denizaltının havuzlanmasından önce Gölcük'e gittiğinde burada tersaneden oluşturulacak bir heyet tarafından seyir tecrübesi sırasında incelenmesi ve neticenin bildirilmesini istedi.¹⁶¹⁸

Sakarya denizaltısının akülerinde kullanılan 4 çeşit elementin yenilenerek akülerin daha sağlıklı kullanılması planlandı. Ancak aküler için İngiltere'den gelen 4 element nakliye sırasında zarar gördü. Bu elementlerden 2 tanesinin Akümülatör Fabrikasında bulunan malzeme ile tamamlanabileceği ve denizaltının bu şekilde çalışmasında büyük bir sıkıntı olmadığı bildirildi.¹⁶¹⁹

Saldıray ve Atılay denizaltıları: Saldıray denizaltısının 1940 yılı Şubat ayının sonunda yıllık bakımı için havuzlanması planlandı.¹⁶²⁰ Bu kapsamda denizaltının havuzda yapılması planlanan tamiratları için bir liste oluşturuldu. Listede dikkat çeken onarımlar arasında denizaltının raspa ve boyasının yapılması, omurga saclarının sökülerek omurganın muayenesi, torpido kovan kapaklarının muayene edilmesi, dümen donanımının elden geçirilmesi, dalma sarnıçlarının kontrolü, tüm valflerin elden geçirilmesi, pervane ve şaft muayenesinin ön plana çıktığı görüldü.¹⁶²¹

Atılay ve Saldıray denizaltılarında bulunan 10,5/45 cm'lik Rheinmetall- Borsig toplarının irtifa donanımlarıyla, mesafe ölçerlerinde fazla miktarda boşluk olduğu tespit edildi. Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı her iki denizaltının topunun 45 günde, yalnız bir denizaltının topun ise 30 günde tamir edilebileceğini bildirdi.¹⁶²²

¹⁶¹⁴ LDGAM., Ktn.:1943-27,Gmn.:146, Bn.:4, T.: 25 Eylül 1943.

¹⁶¹⁵ LDGAM., Ktn.:1943-44,Gmn.:110, Bn.:2, T.: 7 Kanunievvel 1943.

¹⁶¹⁶ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:77, Bn.:2, T.:16 Mart 1939.

¹⁶¹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-3,Gmn.:12, Bn.:2, T.:11 Şubat 1941.

¹⁶¹⁸ LDGAM., Ktn.:1941-3,Gmn.:12, Bn.:1, T.: 14 Şubat 1941.

¹⁶¹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-62,Gmn.:98, Bn.:1, T.: 25 Teşrinisani 1942;LDGAM., Ktn.:1942-62,Gmn.:98, Bn.:2, T.: 1 Kanunievvel 1942.

¹⁶²⁰ LDGAM., Ktn.:1940-15,Gmn.:17, Bn.:10, T.:7 Şubat 1940.

¹⁶²¹ LDGAM., Ktn.:1940-15,Gmn.:17, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, T.:23 Şubat 1940.

¹⁶²² LDGAM., Ktn.:1941-62,Gmn.:54, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1941.

Atılay denizaltısının 1942 yılındaki faaliyetleri sırasında her iki trosa çemberi¹⁶²³ koptu. Yapılan incelemede trosa çemberlerinin çelik levhadan yapılmış olması ve fazla perçin konmasından dolayı koptuğu, bu trosaların yerine tel örgü trosa verilmesi gerektiği bildirildi.¹⁶²⁴ Deniz Müsteşarlığı, herhangi bir kazaya sebebiyet verilmemesi için bu trosaların yeniden yaptırılarak en kısa sürede monte edilmesini istedi.¹⁶²⁵

Saldıray denizaltısının aküleri uzun zamandır kullanıldığı için değiştirilmesi gerekiyordu. İmalatı devam eden Yıldray denizaltısının uzun zamandır kullanılmayan aküleri çıkartılarak Saldıray denizaltısına monte edildi. Saldıray denizaltısından çıkartılan aküler ise en fazla 1 yıl daha kullanılabileceğinden Yıldray denizaltısına konulmayarak fabrikaya alındı. İngiltere'ye sipariş edilen aküler geldiğinde ise bu akülerin Sakarya denizaltısına monte edilmesi, Sakarya'dan çıkarılacak akülerin de Yıldray denizaltısına monte edilmesi Milli Savunma Bakanlığına teklif edildi.¹⁶²⁶

Ayrıca genel olarak tüm denizaltıların eksiklerinin tamamlanması için Denizaltı Filo Komutanlığı bir emir hazırladı. Bu emirde, tüm denizaltıların bir savaş durumunda süratle hazır olması için yapılması gerekenlerin neler olduğu ve mevcut eksikler Donanma Komutanlığına bildirildi. Donanma Komutanlığı gerekli çalışmaların yapılarak tüm eksikliklerin giderilmesi ve tedbirlerin alınması yönünde direktif verdi.¹⁶²⁷

Erkin denizaltı ana gemisi: Ana gemide çeşitli tamiratların yapılabilmesi için bir atölye kurulması kararlaştırıldı. Donanma Komutanlığı atölye için gerekli olan malzemelerin ambarlardan ve Deniz Fabrikalarında bulunamayanların ise piyasadan satın alınması direktifini verdi.¹⁶²⁸ Ayrıca teşkil edilmekte olan atölyeye, fabrikalarda bulunan tezgahlardan işe yarayanlarının alınması için bir subayın görevlendirilmesini ve bu tezgahlar için gerekli elektrik motorunun satın alınabilmesi için şartname hazırlanarak gönderilmesini istedi.¹⁶²⁹ Gemiye konması planlı tezgahların geminin dengesini bozma ihtimaline ve geminin yük taşıma gemisi olarak yapılması ve artık asli görevinin yük taşımak olmaması nedenleriyle, geminin dengesini sağlamak amacıyla, ileride gemiden çıkartılmak üzere sahra konulması ve filikaların yerlerinde düzenleme

¹⁶²³ Trosa Çemberi (Parrel - Tros hoop): Bir teknede bir direği bulunduğu mevki ve pozisyonda tutmak için gemi ya da donanım üzerinde kullanılan bağlama çemberleridir. Bir gemiye alınacak torpidoyu kaldırmak için kullanılan palete de "Trosa paleti" denir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.484.

¹⁶²⁴ LDGAM., Ktn.:1942-17,Gmn.:45, Bn.:2, T.: 20 Kanunisani 1942.

¹⁶²⁵ LDGAM., Ktn.:1942-17,Gmn.:45, Bn.:1, T.: 26 Kanunisani 1942.

¹⁶²⁶ LDGAM., Ktn.:1942-62,Gmn.:98, Bn.:1, T.: 25 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-62,Gmn.:98, Bn.:2, T.: 1 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1943-35,Gmn.:123, Bn.:1, T.: 8 Mart 1943..

¹⁶²⁷ LDGAM., Ktn.:1944-15,Gmn.:113, Bn.:1, T.: 23 Teşrinisani 1944.

¹⁶²⁸ LDGAM., Ktn.:1940-44,Gmn.:9, Bn.:1, T.: 29 Kanunisani 1940.

¹⁶²⁹ LDGAM., Ktn.:1939-13,Gmn.:181, Bn.:1, T.:25 Kanunievvel 1939.

yapılması gerektiği bildirildi.¹⁶³⁰ Gemiye konması planlanan 2000 tonluk safranın 20.000 Türk Lirasına mal olacağı hesaplandı.¹⁶³¹

Ana gemide 1941 yılında yapılan bakım çalışmaları sırasında, geminin 3 pusluk toplarının gece nişangah tertibatı ile hazırlık cephanelikleri yenilendi.¹⁶³² Ancak yangın donanımında büyük su kaçakları bulunmaktaydı. Bununla beraber 1941 yılı içerisinde 900'den fazla personelin yatak gemisi olarak kullandığı geminin genel tadilatına başlanamadı. Özellikle tuvalet tadilatı, sıhhi durum düşünüldüğünde öncelik arz etmekteydi.¹⁶³³ Ancak tadilat çalışmaları imkanlar dahilinde ilerliyordu. Geminin filika güvertesinin kalafatı yapılırken, güverte tahtalarının sökülmesi sonucu alttaki sacın pas tuttuğu ve çürüdüğü görüldü. Bu sebeple kalafat işi durdurularak öncelikle bu sacların halledilmesi gerektiği bildirildi.¹⁶³⁴ Bu arada geminin rüşvet güvertesinde¹⁶³⁵ bulunan beş adet vincin sökülerek temizlenmesi ve bunlardan 3 adedinin Ülkü kömür gemisine, 2 adedinin de Kanarya kömür gemisine monte edilmesine karar verildi.¹⁶³⁶ Bu işin 2003 Türk Lirası 55 Kuruşa, 10 işçi ile 21 günde bitirileceği hazırlanan keşifnamede belirtildi.¹⁶³⁷ Erkin denizaltı ana gemisinden sökülerek Ülkü kömür gemisine monte edilecek 3 adet vincin gemi personelince sökülerek Ülkü kömür gemisine monte edilmesi çalışmalarına başlandı.¹⁶³⁸

1942 yılı içerisinde Erkin denizaltı ana gemisinde elektrikten kaynaklanan kısa devre neticesinde iki üç defa yangın tehlikesi baş gösterdi. Bu sebeple olası bir yangına karşı dikkat edilmesi konusunda gerekli tedbirleri içeren bir rapor hazırlandı.¹⁶³⁹ Yine aynı yıl geminin boyanmasına karar verildi. Bu iş için 4.634 Türk Lirası 90 kuruş ayrılarak, işin 5 işçi ile 20 günde tamamlanabileceği bildirildi.¹⁶⁴⁰

Deniz Müsteşarlığının emriyle 1943 tarihinde Erkin denizaltı ana gemisinde torpido regüle atölyesi kuruldu. Atöyle için gerekli olan yüksek basınca dayanıklı hava tevzi sandığının döküm işi Gölcük Deniz Fabrikalarında yapılmadığından, dışarıda ihale

¹⁶³⁰ LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:4, Bn.:2, T.: 25 Nisan 1940.

¹⁶³¹ LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:4, Bn.:1, T.: 26 Nisan 1940.

¹⁶³² LDGAM., Ktn.:1941-48,Gmn.:154, Bn.:2, T.: 17 Şubat 1941.

¹⁶³³ LDGAM., Ktn.:1941-78,Gmn.:89, Bn.:2, T.: 9 Nisan 1941.

¹⁶³⁴ LDGAM., Ktn.:1941-58,Gmn.:4, Bn.:1, T.: 9 Haziran 1941.

¹⁶³⁵ Rüşvet Güverte: Ana güverte üzerinde kesikli olarak oluşan güvertelere rüşvet ya da kasara güverte denir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.233.

¹⁶³⁶ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:12, Bn.:1, T.: 23 Haziran 1942.

¹⁶³⁷ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:12, Bn.:2, T.: 23 Haziran 1942.

¹⁶³⁸ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:17, Bn.:1, T.: 10 Eylül 1942;LDGAM., Ktn.:1942-52,Gmn.:13, Bn.:1, T.: 7 Teşrinievvel 1942.

¹⁶³⁹ LDGAM., Ktn.:1942-13,Gmn.:18, Bn.:1, T.: 19 Ağustos 1942

¹⁶⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1944-75,Gmn.:7, Bn.:2, T.: 28 Ağustos 1942.

ile yaptırılması kararlaştırıldı. İmalatın bitiminden sonra ise tazyik tecrübesinin Torpido Fabrikasında yapılarak, uygun bulunması sonrası teslim alınması istendi.¹⁶⁴¹

Erkin denizaltı ana gemisi sürekli olarak faal bulunması dolayısıyla 1945 yılına gelindiğinde, boru donanımlarının önemli bir kısmı çürüdü ve geminin 5 kazanına su taşıyan boruların tamamı akıtmaya başladı. Denizaltı Filosu Komutanlığı, bu boruların değişmesi gerektiğini bildirdi.¹⁶⁴² Bunun üzerine Donanma Komutanlığı en uygun zamanda gereken tamirat işlerinin yapılmasını Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğüne ilettili.¹⁶⁴³ Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü yaptığı inceleme sonucunda, bütün boruların değişimi için yeterli miktarda boru olmadığından, fazla akıtan 1 numaralı kazan borularına kaynak yaparak tamir edilmesini, neticeye göre de bu uygulamanın diğer kazanlara da yapılmasının düşünüldüğünü ve en son da boruların su tazyik tecrübesine tabi tutulacağını bildirdi.¹⁶⁴⁴ Bu düşüncenin hayata geçirilmesinden sonra 23-26 Haziran 1945 tarihleri arasında yapılan seyirde 5 kazanın günde 75 ton su akıttığı görüldü. Bunun üzerine boruların kesinlikle değişmesine karar verildi ve bu karar Gölcük Deniz Fabrikaları Müdürlüğüne bildirildi.¹⁶⁴⁵

Kocatepe muhribi: Kocatepe sınıfı muhriplere birer elektrik dizel makinesi ilavesinin yapılması düşünüldü. Yapılan incelemede gemilerdeki hava makinelerinden birisinin çıkartılmasının gerektiği anlaşıldı.¹⁶⁴⁶ Fakat Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü, bu sınıf gemilerin ana silahı olan torpidolara hava basmakta kullanılan makinelerden birisinin sökülmesinin büyük bir hata olacağını, tek bir hava makinesine güvenilmeyeceğini ve bu konuda fedakarlık yapılamayacağını bildirdi.¹⁶⁴⁷

Kocatepe muhribinin İngiltere'ye, Adatepe muhribinin Yugoslavya'ya olan seyahatleri dolayısıyla bu iki gemide fare ilaçlamaları yapılamadı ve fareler çoğalmaya başladı. Harp Filosu Komutanlığına gönderilen yazıyla gemilerin gazla ilaçlanarak farelerden temizlenmesi istendi.¹⁶⁴⁸ Gemilerin ilaçlanma talebi onaylanarak Adatepe muhribinin Gölcük'te, Kocatepe muhribinin İstanbul'da hazır bulundurulması bildirildi.¹⁶⁴⁹ Adatepe muhribinin Gölcük'te gazla ilaçlanmasının ardından 20 Ağustos

¹⁶⁴¹ LDGAM., Ktn.:1943-32,Gmn.:73, Bn.:1, T.: 1 Mart 1943.

¹⁶⁴² LDGAM., Ktn.:1945-89,Gmn.:190, Bn.:2, T.: 30 Ocak 1945.

¹⁶⁴³ LDGAM., Ktn.:1945-89,Gmn.:190, Bn.:1, T.: 12 Şubat 1945.

¹⁶⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1945-89,Gmn.:187, Bn.:2, T.: 28 Haziran 1945.

¹⁶⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1945-89,Gmn.:187, Bn.:4, T.: 3 Temmuz 1945;LDGAM., Ktn.:1945-89,Gmn.:187, Bn.:3, T.: 5 Temmuz 1945.

¹⁶⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:193, Bn.:1, T.:6 Nisan 1938.

¹⁶⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:193, Bn.:2, T.:12 Nisan 1938.

¹⁶⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 4 Mayıs 1938;LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:54, Bn.:2, T.: 13 Mayıs 1938.

¹⁶⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:54, Bn.:3, T.: 22 Haziran 1938.

1938 tarihinde Kocatepe muhribi Kasımpaşa'da kıçtan kara bağlı vaziyette tüm kaporta ve lumbuzları kapalı olarak saat 09:00'da uzman heyet tarafından gazla ilaçlandı.¹⁶⁵⁰

Kocatepe sınıfı gemilerin fırtınalı denizlere karşı dayanıklılığını takviye için bir çalışma başlatıldı. Çünkü zaman zaman bu sınıf gemilerin iki baca arası fazla esneme yaptığı için kemelerden biri kırılıp, kemereye bağlı sacta da yırtılmalar görülmekteydi. Gemilerin orta kısımlarının esnemesini engellemek için gemilerin orta bölümlerine çelik parça ilavesi yapıldı. Ancak konulan parçanın kemelere veya ana güverteye bağlanması gerekirken baca fistanına¹⁶⁵¹ tutturulması, beklenen etkinin oluşmasını engelledi. Bu nedenle yeni bir çalışma yapılması için girişimler başlatıldı.¹⁶⁵²

Kocatepe muhribi 1938 yılının tersane işleri için 14 Kasım 1938 tarihinde Gölcük'te tersaneye girdi. Aralık ayı ile 1939 yılı Mart ayında geminin standart bakım faaliyetleri tamamlandı.¹⁶⁵³ Bu sırada geminin kırılan harp iskelesinin tamir edilmesi için de girişimlerde bulunuldu.¹⁶⁵⁴

Yapılan kontrollerde Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin çelik ve pirinç borularında eskimeler tespit edildi ve bunun üzerine pirinç boru alım faaliyetlerine başlandı. Alımı tamamlanan pirinç borular muayeneye gönderildi.¹⁶⁵⁵ Satın alınan çelik ve pirinç hiter boruların muayenesi tamamlanarak bütün boruların şartnameye uygun olduğu bildirildi.¹⁶⁵⁶

Bandırma'da 8 Ekim 1942 tarihinde saat 10:20 ile 14:45 arası yapılan hava atışlarında

Kocatepe muhribinin 40 mm'lik topunda arıza oluştu. Yapılan incelemede uçları sivri olmayan mermilerde topun takılma yaptığı, uçları sivri mermilerde ise bir sorun olmadığı görüldü. 9 Ekim günü saat 15:00 ile 16:35 arası yapılan atışlarda da yapılan

¹⁶⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:54, Bn.:4, T.: 23 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:88, Bn.:2, T.: 12 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:88, Bn.:1, T.: 14 Temmuz 1938; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20330, T.: 20 Ağustos 1938..

¹⁶⁵¹ Baca Fistanı (Funnel casing - Case of funnel): Bacanın güverteden çıktığı mevkide, bacayı çevre saran bacanın alt tarafındaki duman sandığını içine alan koruyucu kısımdır. Bu kısım bacadan yayılacak sıcaklığı önlediği gibi baca ile fistan arasındaki hava ceyyanı yardımı ile soğumayı sağlar. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.46.

¹⁶⁵² LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:8, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1938;LDGAM., Ktn.:1938-29, Gmn.:68, Bn.:1, T.: 21 Teşrinievvel 1938.

¹⁶⁵³ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:22, Bn.:2, 2-1, 3, T.: 15 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:22, Bn.:1, T.:6 Kanunisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:22, Bn.:2, 3, T.: 15 Kanunisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:120, Bn.:1, T.: 28 Kanunisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:204, Bn.:1, 1-1, T.: 28Şubat 1939.

¹⁶⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:44, Bn.:1, T.: 10 Eylül 1939.

¹⁶⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1940-44 Gmn.:61, Bn.:4, T.: 10 Mart 1940;LDGAM., Ktn.:1940-3, Gmn.:175, Bn.:1, T.: 11 Mart 1940;LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:61, Bn.:5, T.: 14 Mart 1940.

¹⁶⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:61, Bn.:2, T.: 4 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:81, Bn.:1, T.: 9 Nisan 1940.

tespitin doğruluğu teyit edildi. Böylece topların tutucu damak yaylarının değiştirilmesi gerektiği anlaşılmış oldu.¹⁶⁵⁷

Adatepe muhribi: Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü, Adatepe gemisinin seyir tecrübesinin 1 Kasım 1938 tarihinde yapıldığını bildirdi. Geminin bazı işlerinin devam ettiği belirtilen açıklamada, geminin havuza alınması gerektiği ve yüksek hız tecrübesinin yapılması istenirse, gemi havuzdan çıktıktan sonra yapılabileceği ifade edildi.¹⁶⁵⁸ Ayrıca Nisan ayında gemi kazanlarının temizlenmesinden sonra geminin boyanması planlandı.¹⁶⁵⁹

Adatepe muhribinin 3 Ocak 1940 tarihinde yüksek sürat tecrübesi yapıldı ve 13 deniz mili sürat elde edildi. Bu tecrübe sırasında herhangi bir arıza meydana gelmedi.¹⁶⁶⁰ 18 Aralık 1941 tarihinde yapılan muhaberede ise telsiz cihazının arızalandığı bildirildi ve arızanın telsiz fabrikası tarafından yapılması için girişimde bulunuldu.¹⁶⁶¹ Bu arızaların sıklaşması neticesinde, Adatepe ve Zafer muhriplerine İngiltere'den yeni telsiz cihazlarının alınmasına karar verildi.¹⁶⁶²

Tınaztepe muhribi: Tınaztepe muhribinin 18 Eylül 1937 tarihindeki havuzlanmasından sonra, 18 Mart 1938 tarihinde havuza alınması gerekmekteydi. Bu konuda gerekli girişimler başlatıldı.¹⁶⁶³ Ancak gemi belirlenen tarihte havuza alınamadı. Bu sırada tatbikatlarda Tınaztepe muhribinin özellikle sancağa dönüşlerde köprü üstünün sallandığı fark edildi. Havuz zamanı da geçen geminin, Adatepe muhribinden sonra havuza alınması ve gemi havuza alınıncaya kadar tatbikat ve eğitimlere daha seyrek katılması kararı alındı.¹⁶⁶⁴ Gemide yapılan incelemede arızasının dümen kaynaklandığı ve dümenin tamir edilmesinden sonra sorunun ortadan kalkacağı anlaşıldı.¹⁶⁶⁵

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, 1940 yılında tamire giren Tınaztepe muhribinin teslim edilen torpidolarının harp başlıkları ile ağız otları üzerinde dikkatsizlik ve bakımsızlık yüzünden arızalar meydana geldiğini ve bu konuda dikkatli

¹⁶⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:57, Bn.:1, 2, T.: 9 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 8-9 Teşrinievvel 1942.

¹⁶⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1938-23, Gmn.:20, Bn.:1, T.: 2 Kanunievvel 1938.

¹⁶⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:171, Bn.:2, T.:26 Nisan 1939.

¹⁶⁶⁰ LDGAM., Ktn.:19340-20, Gmn.:61, Bn.:2, T.: 7 Kanunisani 1940;LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:61, Bn.:1, T.: 10 Kanunisani 1940.

¹⁶⁶¹ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:48, Bn.:1, T.: 19 Kanunievvel 1941;LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:48, Bn.:2, T.: 20 Kanunievvel 1941.

¹⁶⁶² LDGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:150, Bn.:3, T.: 8 Eylül 1944.

¹⁶⁶³ LDGAM., Ktn.:1938-23, Gmn.:11, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1938.

¹⁶⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1939-24, Gmn.:118, Bn.:1, T.: 25 Mart 1938.

¹⁶⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1939-24, Gmn.:118, Bn.:2, T.: 19 Mayıs 1938.

davranılması gerektiğini açıkladı.¹⁶⁶⁶ Ayrıca 1942 tarihinde yaşanan bir arıza sebebiyle Tınaztepe muhribinin İstinye tersanesine girmesi planlandı.¹⁶⁶⁷

Zafer muhribi: Zafer muhribinin 28 Kasım-2 Aralık 1938 tarihleri arasında Batı ve Güney Karadeniz’de icra edilen tatbikatta çıkan fırtına dolayısıyla, güverte kısmında hasar oluştu. Güverte hasarı ile iskelenin indirilip kaldırılmasını sağlayan yan mataforanın¹⁶⁶⁸ bir an evvel yapılması için girişimler hızlandırıldı.¹⁶⁶⁹

Zafer muhribinin sorun çıkarıcı kış taraftaki kazanına ait borular değiştirildi ve muhribin önemli bir sorunu çözülmüş oldu.¹⁶⁷⁰ Muhribin 1940 yılındaki bakım tutum vaziyeti, üç aylık olarak tutulan raporlar incelendiğinde iyi durumdaydı.¹⁶⁷¹ Geminin tersane ve kendi personeli tarafından yapılan işleri gösteren üç aylık makine iş raporunda da geminin makine vaziyeti yeterli olarak değerlendirildi.¹⁶⁷² Raporda gemi personeli tarafından yapılan işler¹⁶⁷³ ve tersane işçileri tarafından yapılan işler ayrı ayrı yer almaktaydı.¹⁶⁷⁴

1942 yılında, Zafer muhribinin 40 mm’lik uçaksavar toplarında, atışlar sırasında mermi şeritlerinden kaynaklanan zaman kaybını engellemek için küçük bir tadilat yapılması teklif edildi. Teklif edilen tadilat sonrasında hava saldırıları sırasında çok daha süratli karşılık verilebileceği ifade edildi.¹⁶⁷⁵

Muhriplerde görülen bütün bu eksikliklerin yanında, tüm muhriplerin top manzumelerinin oluşturulacak bir heyet ile tecrübelerinin yapılması kararlaştırıldı. Fakat müsait gemi bulunamadığından, tamirden çıkan ilk muhrip ile tecrübenin yapılması düşünüldü.¹⁶⁷⁶ Harp Filo Komutanlığının havuzdan çıkacak ilk muhribin Zafer muhribi olduğunu bildirmesi üzerine tecrübenin bu gemide yapılması kararlaştırıldı.¹⁶⁷⁷ Bunun yanında 1940 yılı içinde tüm muhriplerin sarnıçlarının elden

¹⁶⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1940-90,Gmn.:1, Bn.:1, 2, T.:30 Kanunisani 1940.

¹⁶⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:97, Bn.:2, T.: 24 Nisan 1942;LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:97, Bn.:1, 25 Nisan 1942.

¹⁶⁶⁸ Matafora (Davit): Gemilerde gemi iskele, vasıta ve filikalalarının gemi seyir halinde iken üzerlerine asıldıkları gereğinde üzerinden deniz indirildikleri sistemlerdir. Ayrıca gemi bordasından ya da kış tarafından denizde bulunan vasıtaların bağlandığı bordaya dik ve denize paralel olarak açılan deniz vasıtalarına personelin girip çıkışını sağlayan yan matafora ya da kış matafora şekilleri vardır. Bunlar kullanıldıkları işe göre isimlendirilirler. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.350.

¹⁶⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, T.:26 Teşrinisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:122, Bn.:1, 1-2, T.:26 Teşrinisani 1938; LDGAM., Gjb., TMGJ., Kytn.: 6303, T.: 28,29,30 Teşrinisani-1,2 Kanunievvel 1938; LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23393, T.: 28,29,30 Teşrinisani-1,2 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1939-8, Gmn.:92, Bn.:1, T.: 23 Kanunisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:91, Bn.:1, T.: 30 Mart 1939.

¹⁶⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:150, Bn.:1, T.: 8 Haziran 1939.

¹⁶⁷¹ LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:23, Bn.:1, T.: 16 Haziran 1940.

¹⁶⁷² LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:28, Bn.:1, T.: 8 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁷³ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:28, Bn.:2, T.: 8 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:28, Bn.:2-2, T.: 8 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1942-8,Gmn.:92, Bn.:5, T.: 2 Haziran 1942.

¹⁶⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 1 Mart 1939.

¹⁶⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 12 Nisan 1939.

geçirilmesi ve tamamının birer ay havuza alınması gerektiği tespiti yapıldı. Bu tadilatın en müsait zamanda yapılmasına karar verilerek, şimdilik geçici tedbirlerle yetinilmesi istendi.¹⁶⁷⁸

Peyk torpido kruvazörü: Donanma Komutanlığı, Peyk torpido kruvazörünün 1 Ağustos 1938 tarihinde başlanması gereken senelik bakım faaliyetlerinin, geminin planlı görevlerde kullanılacak olması dolayısıyla, 20-25 Ağustos tarihleri arasında yapılacağını bildirdi.¹⁶⁷⁹ Ancak daha sonra Donanma Komutanlığı, İngiliz savaş gemilerini karşılama ve Beşiktaş'ta yapılacak Preveze Deniz Zaferinin yıldönümü törenlerinde bulunmak üzere Hamidiye kruvazörü ve Peyk torpido kruvazörünü görevlendirdiği için Peyk torpido kruvazörünün bakım çalışmalarının bu görevlerden sonrasına bırakılması emrini verdi.¹⁶⁸⁰

İhtiyat Filo Komutanlığı, Peyk ve Berk torpido kruvazörlerinin hava savunma sistemlerinin güçlendirilmesi için bu gemilere İngiliz yapımı 40 mm'lik uçaksavar topları monte edilmesini teklif etti.¹⁶⁸¹ 1942 yılında Peyk torpido kruvazörüne konulan üçüncü top ilavesi ve gemide daha önceden yapılan tadilat neticesinde geminin artık 40 mayın yerine 36 mayın alabileceği bildirildi.¹⁶⁸²

Peyk torpido kruvazörünün asdic cihazı, Çanakkale'deki görev nedeniyle yerinden çıkartılarak güverteye alınmış ve cihazın olduğu yere kör kapak takılmıştı. 10 Haziran 1943 tarihinde asdic cihazının yerine takılması esnasında cihazın yerinin paslanmaya başladığı görüldü. Kör kapağın su sızdırması neticesinde meydana gelen bu olayın süratle çözüme kavuşturulması için girimde bulunuldu.¹⁶⁸³

Berk torpido kruvazörü: Berk ve Peyk torpido kruvazörlerinin kış üstlerine 1942 tarihinde 8.8 cm'lik toplar konuldu. Bu topların platformlarının atışlar sırasında zarar görme ihtimallerine karşı takviye edilmesi ihtiyacı duyularak girişimlerde bulunuldu. Bu maksatla Berk torpido kruvazörüyle 28 Şubat 1942 tarihinde 3 adet tam atım ile top tecrübesi yapıldı. Bu denemede topu sabitlemek için kullanılan 2

¹⁶⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1940-24, Gmn.:100, Bn.:1, T.: 21 Teşrinievvel 1940.

¹⁶⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1938-12, Gmn.:171, Bn.:1, T.:28 Temmuz 1938.

¹⁶⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:70, Bn.:3, T.:10 Eylül 1938;LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:70, Bn.:1, T.: 12 Eylül 1938.

¹⁶⁸¹ LDGAM., Ktn.:1940-2,Gmn.:18, Bn.:2, T.: 12 Şubat 1940;LDGAM., Ktn.:1940-2,Gmn.:18, Bn.:1, T.: 14 Şubat 1940.

¹⁶⁸² LDGAM., Ktn.:1942-1, Gmn.:82, Bn.:1, T.: 8 Temmuz 1942;LDGAM., Ktn.:1942-159,Gmn.:3, Bn.:6, T.: 17 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2,Gmn.:77, Bn.:1, T.: 17 Temmuz 1942.

¹⁶⁸³ LDGAM., Ktn.: 1943-58, Gmn.:131, Bn.:1, T.: 12 Haziran 1943;LDGAM., Ktn.: 1943-57, Gmn.:1, Bn.:1, T.: 12 Haziran 1943.

saplamanın koptuğu, kopan iki saplamanın yenileriyle değiştirildiği ve başka bir tadilata gerek olmadığı bildirildi.¹⁶⁸⁴

1929 yılında mayın gemisi olarak tadil edilen Berk torpido kruvazörünün 1942 yılında yapılan tadilattan sonra, envanterde bulunan bir kısım mayınları dökemeyeceği anlaşıldı. Bunun üzerine geminin her çeşit mayını dökebilmesi için gerekli çalışmaların yapılmasına başlandı.¹⁶⁸⁵ Aynı zamanda Berk ve Peyk torpido kruvazörlerinin kış taraflarına bomba düşürme cihazı monte edilmesi düşünüldü. Yapılan incelemede gemilerin kış taraflarının dar ve aynı noktada mayın düşürme rayları olması nedenleriyle bunun mümkün olmadığı belirlendi. Ancak liman müdafaa motorlarındaki yeni tip tekli bomba düşürme cihazlarının, gemilerde mevcut mayın raylarının bağlandığı platformların sağ ve sol taraflarının 40-50 cm. genişletilerek takılabileceği tespit edildi. Bu konuda gerekli çalışmalara başlandı.¹⁶⁸⁶

Berk torpido kruvazörü 1944 yılı tersane bakımında, 21 gün havuzda kaldıktan sonra 5 Eylül 1944 tarihinde diğer gemilerin havuzlanması için havuzdan indirildi. Havuzda bulunduğu süre içerisinde geminin sancak kovanı da dahil olmak üzere 14 sacı değiştirildi.¹⁶⁸⁷ Aynı zamanda Peyk torpido kruvazöründe bulunan asdic cihazının bir eşinin Berk torpido kruvazörüne de takılması için girişimde bulunuldu.¹⁶⁸⁸ İlaveten Berk torpido kruvazörüne yeni alınmış olan 10 pusluk haberleşme ışıldakları yerine, muhriplerden çıkartılarak tamir edilmesi planlanmış olan kullanılmış ışıldakların verilmesine karar verildi.¹⁶⁸⁹

Çanakkale’de bulunan Berk torpido kruvazöründe kazan, tekne ve kondenser arızaları çıkınca tersaneye alınması gerekli görülerek, geminin en kısa zamanda tersaneye gönderilmesi uygun bulundu.¹⁶⁹⁰

Yıldırım hücumbotu: Yıldırım hücumbotunun vasat makinesi 14 Şubat 1942 tarihinde Gölcük’ten Heybeliada’ya giderken ani bir gürültü ile durdu ve yapılan muayene sonucunda da silindir pistonunun rotunun kırıldığı ve karterinin delindiği görüldü. Arızanın giderilmesi için çalışmalara başlandı.¹⁶⁹¹

¹⁶⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:72, Bn.:3, T.: 20 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:75, Bn.:1, T.: 26 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:72, Bn.:1, T.: 22 Kanunievvel 1942.

¹⁶⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:152, Bn.:1, T.: 3 Şubat 1943.

¹⁶⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1943-147, Gmn.:56, Bn.:1, T.: 29 Eylül 1943.

¹⁶⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 6 Eylül 1944.

¹⁶⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:155, Bn.:1, T.: 7 Eylül 1944.

¹⁶⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1944-20, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 14 Eylül 1944.

¹⁶⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:15, Bn.:1, T.:8 Ağustos 1945.

¹⁶⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:22, Bn.:2, T.: 22 Nisan 1942.

Değirmendere römorkörü: Değirmendere ile Dalgıç römorkörlerinin 1940 yılı havuzlanma zamanları gelince¹⁶⁹², Milli Savunma Bakanlığı bu vasıtaların havuza alınmasını ve gerekli bakımlarının yapılması direktifini verdi.¹⁶⁹³ Deniz Fabrikaları Müdürlüğü, Değirmendere römorkörünün makine ve kazan tamiratına ait liste hazırlayarak Deniz Müsteşarlığına gönderdi.¹⁶⁹⁴ Hazırlanan liste onaylanarak Değirmendere römorkörü havuza girdi.¹⁶⁹⁵

Akın römorkörü: Denizaltılar için emniyet botu görevi yapan Akın römorkörü¹⁶⁹⁶ bu görev için eksik bulunan malzemelerinin tamamlanmasını istedi.¹⁶⁹⁷ Özellikle iki adet tahlisiye ceketinin öneminin vurgulandığı yazıya Milli Savunma Bakanlığı, yapılan siparişlerin gelmesiyle işlem yapılacağını açıkladı.¹⁶⁹⁸ 1939 Aralık ayında, geminin kırılan kış direği Gölcük'e gönderildi ve bu tamiratın bir an önce yapılması gerektiği iletildi.¹⁶⁹⁹ 1941 yılı Temmuz ayında ise Nisan, Mayıs, Haziran aylarında yapılan bakıma ait iş raporları Donanma Komutanlığına gönderildi. Bu raporlarda ana makine, yardımcı makineler ve kazanlarda yapılan işler hakkında bilgiler verildi.¹⁷⁰⁰ 1942 yılında da gemi, 8 Eylül'den 15 Eylül'e kısa süreli bir bakıma alındı.¹⁷⁰¹ Bakım sonrasında hazırlanan raporda, fabrika işçileri ve gemi personeli tarafından yapılan işler bildirildi.¹⁷⁰²

Doğanarslan römorkörü: 1942 yılı Aralık ayında Doğanarslan römorköründe mevcut arızaların Taşkızak tersanesinde havuzlanarak giderilmesinin uygun olduğu ve havuz müddeti sırasında elektrik arızalarının da giderilmesi için planlama yapıldığı bildirildi. Ayrıca arızalı olan akümülatör bataryalarının tamiratının da Gölcük'te yapılacağı bilgisi verildi.¹⁷⁰³

Dalgıç motoru: 1940 yılında Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü, Dalgıç motorunun kazan, yardımcı makine, ana makine ve hatta tekne kısımlarının iyice elden geçirilmesi ve bir cer kancasının¹⁷⁰⁴ konmasının faydalı olacağını bildirdi.¹⁷⁰⁵ Gemi için

¹⁶⁹² LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:45, Bn.:1, T.: 29 Mart 1940.

¹⁶⁹³ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:45, Bn.:2, T.: 4 Nisan 1940.

¹⁶⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:3, T.: 16 Nisan 1940.

¹⁶⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:4, T.: 24 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:5, T.: 13 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:6, T.: 17 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:7, T.: 15 Temmuz 1940.

¹⁶⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 22 Teşrinisani 1939.

¹⁶⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:127, Bn.:2, T.: 22 Teşrinisani 1939.

¹⁶⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:127, Bn.:8, T.: 18 Kanunievvel 1939.

¹⁶⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1938-5, Gmn.:31, Bn.:1, T.: 22 Kanunievvel 1939.

¹⁷⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:56, Bn.:2, T.: 4 Temmuz 1941.

¹⁷⁰¹ LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:48, Bn.:1, T.: 15 Ağustos. 1942.

¹⁷⁰² LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:48, Bn.:2 T.: 15 Ağustos. 1942.

¹⁷⁰³ LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:3, Bn.:5, T.: 24 Kanunievvel 1942.

¹⁷⁰⁴ Cer Kancası (Draft hook): Bir yükün çekilmesi ya da bir halatın, zincirin çekme gücünün denenmesinde kullanılan kuvvetli bir kanca türüdür. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.101.

hazırlanan makine ve kazan tamiratına ait listeler incelenmesi için Milli Savunma Bakanlığına gönderildi.¹⁷⁰⁶

Selanik mayın gemisi: Selanik mayın gemisi 2-15 Mayıs 1940 tarihleri arasında İzmit Mayın Bölüğü ile Konca Ana Mayın Guruplarının tatbikatında görev aldı.¹⁷⁰⁷ Tatbikat bittikten sonra gemi bakım maksadı ile 18 Mayıs 1940 tarihinde Haliç tersanesine girdi.¹⁷⁰⁸ Tersanede yapılan karine ve şaft tamirati sonrası hazırlanan rapor Deniz Müsteşarlığına gönderildi.¹⁷⁰⁹

Uyanık mayın gemisi: Uyanık mayın gemisine iki su bombası topu konulması düşünüldü. Yapılan inceleme sonucunda rüşvet güverte ile aynı seviye olmak ve alabandalara doğru çıkmak üzere iki kuvvetli platform yapılması ve topların buralara monte edilmesi üzerinde duruldu. Ancak bu uygulama sonrasında geminin dengesinin korunması için üst güvertedeki her biri 1,2 ton ağırlığı bulan 10 mayının çıkarılması gerektiği bildirdi. Bu teklifin uygulanması için Genelkurmay Başkanlığı'ndan onay alınması için girişimlerde bulunuldu. Ayrıca aynı yöntem uygulanarak su bombası toplarının Nusret ve Atak mayın gemilerine de monte edilmesi değerlendirildi.¹⁷¹⁰

Atak mayın gemisi: Atak mayın gemisinin kamuflaj maksadıyla harp boyası rengine boyanması için yapılan girişim üzerine, 1000 kilogram krom yeşili boyanın temin edilmesi gerektiği anlaşıldı.¹⁷¹¹ Bunun üzerine Deniz Boya İmalathanesi, Atak mayın gemisi ve denizaltıların harp boyalarının imali için 200 kilo kadar krom yeşili boyaya ihtiyaç olduğunu açıkladı.¹⁷¹² Böylece yapılan girişimler hızlandırılarak harp boyasının imal edilmesine başlandı.¹⁷¹³

1942 yılında Atak mayın gemisinin seyyar pusulasının sağlıklı çalışmadığı anlaşıldı.¹⁷¹⁴ Deniz Teçhizat Şube Müdürlüğü, pusulanın en kısa sürede gözden geçirileceğini Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı'na bildirildi.¹⁷¹⁵ Ayrıca 1942 Ekim

¹⁷⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:8, T.: 2 Ağustos 1940.

¹⁷⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:9, 10, T.: 15 Ağustos 1940;LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:44, Bn.:11, T.: 20 Ağustos 1940.

¹⁷⁰⁷ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytn.: 10337, T.: 2-15Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:4, Bn.:1, T.: 27 Nisan 1940.

¹⁷⁰⁸ LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytn.: 10337, T.: 18 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:4, Bn.:3, T.: 9 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:4, Bn.:4, T.: 10 Mayıs 1940.

¹⁷⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:4, Bn.:5, T.: 14 Haziran 1940;LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:4, Bn.:6, T.: 19 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:4, Bn.:7, T.: 5 Ağustos 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:6, Bn.:8, T.: 10 Ağustos 1940.

¹⁷¹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-68,Gmn.:1, Bn.:1, T.: 9 Temmuz 1943.

¹⁷¹¹ LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:1, T.: 28 Eylül 1940.

¹⁷¹² LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:2, T.: 10 Teşrinievvel 1940;LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:4, T.: 19 Kanunievvel 1940.

¹⁷¹³ LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:5, T.: 19 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:7, T.: 25 Kanunievvel 1940;LDGAM., Ktn.:1940-1,Gmn.:44, Bn.:8, T.: 27 Kanunievvel 1940.

¹⁷¹⁴ LDGAM., Ktn.:1942-84,Gmn.:23, Bn.:1, T.: 16 Temmuz 1942.

¹⁷¹⁵ LDGAM., Ktn.:1942-84,Gmn.:23, Bn.:2, T.: 21 Temmuz 1942.

ayında geminin savaşa hazır vaziyette olduğu hakkında hazırlanan rapor Donanma Komutanlığına gönderildi.¹⁷¹⁶

1943 yılında ise gemiye su bombası topunun konulması için çalışma başlatıldı. Yapılan incelemede bu iş için güverte ile aynı seviyede iki platformun yapılması ve bu sırada geminin dengesinin bozulmaması için üst güvertedeki 4 mayının çıkartılması gerektiği bildirildi.¹⁷¹⁷

Yüzbaşı Hakkı mayın gemisi: 1942 yılı Mart ayında Yüzbaşı Hakkı mayın gemisinde bir dizi makine arızası görüldü. Bu konu hakkında hazırlanan heyet raporu ile tamirat listesi Milli Savunma Bakanlığı'na gönderilerek, geminin tamire alınıp alınmayacağına bildirilmesi istendi.¹⁷¹⁸ Milli Savunma Bakanlığı tamirde bulunan Atak mayın gemisinin işinin bitirilmesi sonrasında, Yüzbaşı Hakkı mayın gemisinin havuzlanacağını ve arızaların tespit edilerek giderileceğini bildirdi.¹⁷¹⁹

İsareis gambotu: İsareis gambotunun 1939 yılı tersane bakımı öncesi hazırlanan güverte, telsiz, top ve kazan tamirat listeleri Donanma Komutanlığına iletildi. Geminin bir an önce tersaneye girmesi planlandı.¹⁷²⁰ 1943 yılında ise uzun süredir bakıma girememiş olan gambotun, tamirat işlerinin her geçen gün fazlaştığı bildirildi. Ayrıca tamiratlar arasında önceliğin güverte ve makine tamiratına verilmesi gerektiği hatırlatıldı.¹⁷²¹

Gelibolu'dan 15 Temmuz 1944 tarihinde hareket eden İsareis gambotu, 16 Temmuz günü saat 05:30'da tulumbalarında meydana arıza nedeniyle Hayırsız ada yakınlarında yolda kaldı. Ülgen vapuru tarafından yedeklenen İsareis gambotu Yenikapı önlerine kadar getirildi. Burada vapurdan ayrılan İsareis gambotu, Haydarpaşa'ya ulaştı. Yapılan inceleme sonrasında hazırlanan raporda geminin esaslı bir tamirata ihtiyaç duyduğu vurgulandı.¹⁷²² Ayrıca arızanın gemi personeli tarafından giderilmesinin mümkün olmadığı belirtildi.¹⁷²³

Hızırreis gambotu: Hızırreis gambotunun 1941 yılında tersanedeki bakım çalışmalarında geminin salon, kamara ve banyolarının elden geçmesi, su bombası

¹⁷¹⁶ LDGAM., Ktn.:1942-42,Gmn.:91, Bn.:1, T.: 20 Teşrinievvel 1942.

¹⁷¹⁷ LDGAM., Ktn.:1943-68,Gmn.:1, Bn.:1, T.: 9 Temmuz 1943.

¹⁷¹⁸ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:116, Bn.:2, T.: 24 Mart 1942.

¹⁷¹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57,Gmn.:116, Bn.:1, T.: 6 Nisan 1942.

¹⁷²⁰ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:32, Bn.:2, 3, 4, T.: 12 Teşrinievvel 1939.

¹⁷²¹ LDGAM., Ktn.:1944-57,Gmn.:212, Bn.:4, T.: 8 Mayıs 1944.

¹⁷²² LDGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:27, Bn.:1, T.: 16 Temmuz 1944.

¹⁷²³ LDGAM., Ktn.:1944-70,Gmn.:27, Bn.:2, 3, T.: 17 Temmuz 1944.

platformlarının bakımı, kazanların çürük borularının yenilenmesi, kalorifer tesisatı döşenmesi, telsiz kamarasının elden geçmesi ile raspa ve boya işleri tamamlandı.¹⁷²⁴

Hızırreis gambotunun her zaman yaptığı 10 deniz mili sürati, 1941 yılı içerisinde yapamadığı tespit edildi. Bunun nedeni üzerinde yapılan araştırmada, Seymen'den gemiye verilen kömürün çok tozlu olması ile gemi karinasının çok kalın bir yosun tabakasıyla kaplanmasından kaynaklandığı anlaşıldı.¹⁷²⁵

Geminin 1943 yılı Mart ayında yaşanan kötü hava şartlarında kış sancak gönderi kırıldı. Gönderin imal edilmesi için gerekli çalışma başlatıldı.¹⁷²⁶ 1945 yılında ise geminin birçok eksiğinin giderilmesi için girişimde bulunuldu. Öncelikle geminin eski ve tek olan dizel elektrik motorunun, Deniz Fabrikaları deposunda bulunan başka bir dizel elektrik motoru ile takviye edilmesi istendi. Ayrıca gemide mevcut dört çifte filikaya motor takılması talebi yapılarak personel ve malzeme sevkiyatının hızlanması hedeflendi. İlâveten gemideki ilaç ve sıhhi malzemenin bozulmasını önlemek için de bir buzdolabı gerektiği bildirildi.¹⁷²⁷

Burakreis gambotu: 1941 yılı içerisinde Burakreis gambotu üzerinde yapılan incelemeler neticesinde, gemi üzerinde bazı tadilatlar yapılarak gereksiz görülen aksamın sökülmesi durumunda geminin mania depo gemisine dönüştürülmesinin mümkün olduğu anlaşıldı.¹⁷²⁸ Ancak daha sonra geminin arama-tarama gemisi olarak da değerlendirilebileceği üzerinde durularak geminin tadilat keşiflerinin en kısa zamanda gönderilmesi istendi.¹⁷²⁹ Bu sırada Burakreis gambotunda eksik olan 8 cm'lik pırıldaklar ile iki takım akünün temini yönünde ilerleme kaydedildi.¹⁷³⁰

Kemalreis gambotu: Kemalreis gambotunun 1940 yılı Ocak ayında birçok eksiği ve arızası bulunmaktaydı. Özellikle tekne ve kömürlüklerin elden geçmesi gerekmekteydi.¹⁷³¹

Kanarya kömür gemisi: Kanarya kömür gemisi Donanmanın kömür taşıma hizmetlerinde kullanılmak üzere satın alındı. Gemi kadrosu oluşturulurken personel yetersizliği yüzünden geminin kadrosu ihtiyat subaylarından kuruldu. Ayrıca gemiye bir top, iki makineli tüfek konması dolayısıyla 3 er, gemide bulunan telsiz cihazının faal

¹⁷²⁴ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:162, Bn.:1, 2, T.: 10 Haziran 1941;LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:167, Bn.:1, 2, T.: 24 Haziran 1941.

¹⁷²⁵ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:175, Bn.:1, T.: 16 Eylül 1941.

¹⁷²⁶ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:74, Bn.:1, T.: 6 Mart 1943.

¹⁷²⁷ LDGAM., Ktn.:1945-67,Gmn.:66, Bn.:3, T.:15 Eylül 1945.

¹⁷²⁸ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:117, Bn.:1, T.: 4 Şubat 1941.

¹⁷²⁹ LDGAM., Ktn.:1943-60,Gmn.:12, Bn.:1, T.: 14 Teşrinievvel 1943.

¹⁷³⁰ LDGAM., Ktn.:1944-20,Gmn.:59, Bn.:2, T.:29 Ağustos1944.

¹⁷³¹ LDGAM., Ktn.:1940-30,Gmn.:24, Bn.:1, T.: 1 Kanunisani 1940;LDGAM., Ktn.:1941-48,Gmn.:154, Bn.:1, T.: 20 Kanunisani 1940.

olarak kullanılabilmesi için bir gedikli subay veya er, bir sıhhiye astsubayı, çarkçıbaşı vardiyasını tutabilecek bir gedikli subay veya astsubay ve askerlerin disiplin işleriyle uğraşmak için de bir astsubayın gemide görevlendirilmesi talep edildi.¹⁷³²

Bayraklı motoru: 1944 yılında seyيار vaying istasyonu kurmak için kiralınması istenilen teknelerin ebat cins ve muayenesi hakkındaki bilgiler Deniz Müsteşarlığına bildirildi. Bayraklı adındaki teknenin incelenen diğer teknelere nazaran daha elverişli olacağı, yine de Bayraklı motoru ile birlikte başka bir teknenin de kiralınabileceği düşünöldü.¹⁷³³ Fakat Deniz Müsteşarlığına, Bayraklı motorunun daha elverişli olduğu iletildi.¹⁷³⁴ Bu sırada bir kaynak teknesinin kiralınması düşünöldü.¹⁷³⁵ İstenilen tekneye ait bilgiler Deniz Müsteşarlığına gönderildi.¹⁷³⁶ Bu teknenin Yavuz kruvazörü ve Erkin denizaltı ana gemisinin Degaussing tesisatının montajında kullanılması planlıydı.¹⁷³⁷

Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri: Kavak ve Çanak mayın tarama gemilerinin 1944 yılında havuzlanması gerekmektedir. Bu iş için gemilerin Gölcük'te karaya çekilmesi için gerekli kızakların olmadığı, yapılsa dahi gemilerin şekli itibariyle tehlike arz etmesinden dolayı havuzlanma işinin Taşkızak tersanesinde yapılması gerektiği bildirildi. Havuzun 19 Haziran 1944 tarihinde hazır olacağını iletilmesi üzerine, Kavak ve Çanak mayın tarama gemilerinin bu tarihe kadar Taşkızak tersanesinde bulundurulmaları yönünde planlama yapıldı.¹⁷³⁸

Sivrihisar mayın gemisi: Sivrihisar mayın gemisinin harp kifayet raporunda belirttiği eksiklerden işaret vesaitinin temin edilmesi için girişimler yapıldı.¹⁷³⁹ Ayrıca 1945 yılında Sivrihisar mayın gemisinin yıllık bakıma alınması uygun göröldü. Milli Savunma Bakanlığı, geminin işlerinin kısa bir sürede bitirilmesini ve geminin İstanbul'da bulundurulması gerektiğini bildirdi.¹⁷⁴⁰

Ağ I gemisi: 1942 yılı Şubat ayında Ağ I gemisinin bakıma alınması zamanı geldi. Bu kapsamda gemide yapılması gereken güverte tamirat işleri¹⁷⁴¹ ile makine

¹⁷³² LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:13, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.: 11 Temmuz1941.

¹⁷³³ LDGAM., Ktn.:1940-44,Gmn.:108, Bn.:2, T.: 26 Mayıs 1944.

¹⁷³⁴ LDGAM., Ktn.:1940-44,Gmn.:106, Bn.:1, T.: 6 Haziran 1944;LDGAM., Ktn.:1940-44,Gmn.:106, Bn.:3, T.: 5 Temmuz 1944.

¹⁷³⁵ LDGAM., Ktn.:1940-44Gmn.:106, Bn.:5, T.: 24 Ağustos 1944.

¹⁷³⁶ LDGAM., Ktn.:1940-44,Gmn.:106, Bn.:6, T.:23 Teşrinievvel 1944.

¹⁷³⁷ LDGAM., Ktn.:1940-44Gmn.:106, Bn.:4, T.: 18 Ağustos 1944.

¹⁷³⁸ LDGAM., Ktn.:1944-20,Gmn.:58, Bn.:1, T.: 15 Haziran 1944.

¹⁷³⁹ LDGAM., Ktn.:1942-84,Gmn.:23, Bn.:1, T.: 16 Temmuz 1942;LDGAM., Ktn.:1942-84,Gmn.:23, Bn.:2, T.: 21 Temmuz 1942.

¹⁷⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1945-67,Gmn.:109, Bn.:1, T.:24 Mart 1945.

¹⁷⁴¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:140, Bn.:4, T.: 18 Şubat 1942.

tamirat işleri için listeler hazırlandı.¹⁷⁴² Deniz Müsteşarlığı, Ağ I gemisindeki makine ve yardımcı makinelerde ortaya çıktığı bildirilen yatak boşlukları arızalarının makine personeli tarafından onarılması gerektiğini bildirirken, güverte işlerinin geminin tamire alındığı zaman yapılacağını ilettili.¹⁷⁴³

Çamur dubası: Çamur dubasının 2 Haziran 1942 tarihindeki seyri sırasında kazan arka kısmından su aktığı görülerek, arızanın bir heyet tarafından muayenesiyle tamiratının bir an önce yapılması istendi.¹⁷⁴⁴ Deniz Müsteşarlığı ise kazan arızasının giderilmesi için gerekli emri verdi.¹⁷⁴⁵

1.11. Donanmada Alınan Güvenlik Önlemleri

II.Dünya Savaşı ile birlikte Donanmada alınan güvenlik tedbirleri artırıldı. Özellikle 1939 yılı seferberlik ve yığınak planlarında, deniz nakliyatının hava, denizaltı ve mayın tehlikelerine karşı korunması meselesi üzerinde duruldu. Seferberliğin ilanından itibaren ilk 10 gün içerisinde Karadeniz’de Giresun, Ordu, Sinop, İnebolu, Cide ve Ereğli limanlarına yapılacak deniz nakliyatının korunması için tüm tedbirler alındı. İstanbul’da Boğaz’da ise Haydarpaşa, Üsküdar, Sirkeci ve Köprü arasında seferberliğin birinci gününden 15. gününe kadar seferberlik ve 63. gününe kadar yığınak nakliyatı yapılacaktı. Aynı şekilde Marmara Denizi’nde de yığınak nakliyatı Gemlik, Mudanya, Bandırma, Erdek, K.Biça ve Lapseki iskeleleriyle Marmara Ereğlisi, Tekirdağ, Gelibolu ve Çanakkale iskelelerine seferberlik ilanının 63. gününe kadar yığınak nakliyatı yapılacaktı. Tüm bu deniz nakliyatlarının korunmasında Donanma ve Hava Kuvvetleri, en önemli görevi yürütecekti.¹⁷⁴⁶

Deniz nakliyatının ana merkezlerini oluşturan iskelelerin komutanları, düşman hava saldırılarında alınacak güvenlik önlemlerinin ana sorumlusu durumundaydı. İskele komutanlarının limanda ve limandaki gemilerde bulunan telsizler sayesinde düşman hava hücumlarını herkesten önce haber alma şansları vardı. Böyle bir durumda iskele komutanları hemen telsiz ve telefon yoluyla Deniz Nakliyatı Askeri Komiserliğini haberdar edecekti. İhbar raporunun kısa ve açıklayıcı olması gerekmektedir. Yine

¹⁷⁴² LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:140, Bn.:3, T.: 19 Şubat 1942.

¹⁷⁴³ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:140, Bn.:2, T.: 28 Şubat 1942.

¹⁷⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:82, Bn.:1, T.: 7 Haziran 1943.

¹⁷⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:82, Bn.:3, T.: 17 Haziran 1943.

¹⁷⁴⁶ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:101, Fhn.:1, 2, T.:3 Kanunievvel 1938; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:100, Fhn.:1, T.:29 Kanunievvel 1938; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:98, Fhn.:1, T.:30 Kanunievvel 1938; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:99, Fhn.:1, T.:6 Kanunisani 1939; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:97, Fhn.:1, T.:5 Mayıs 1939; ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:95, Fhn.:1, T.:30 Teşrinievvel 1939. Mudanya iskelesinin korunmasında hava emniyeti maksadıyla alınan tedbirler için bkz., ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:96, Fhn.:1, 2, T.:13 Teşrinievvel 1939.

geceleyn 3 kırmızı fener yakılması, tüm ışıkların karartılması, gemilerin canavar düdükları ve kampanaları ile kısa fasıllı 3 ses çıkarmaları sağlanmalıydı. Hava saldırısı gündüz yapılmışsa 3 siyah flama açılması, sis cihazı olan yerlerde sis yapılması, tüm deniz vasıtalarının limandan uzaklaştırılması, bomba düşen yerlere müdahale edilmesi, yanan deniz vasıtalarının güvenli bir alana çektilmesi ve yine sesli uyarı ile haber verilmesi uygulamaları gerçekleştirilmeliydi. İskele komutanları saldırıdan sonra da Deniz Nakliyatı Askeri Komiserliğini bilgilendirecekti. Bu raporda; hava saldırısının zamanı, bombaların gemilere, yüklere ve liman tesisine verdiği zararlar ve zararın ne kadar zamanda giderilebileceği iletilmeliydi.¹⁷⁴⁷

Ayrıca seferberlik sırasında askeri nakliyatla kullanılacak ticaret gemilerinin, düşman hava saldırılarına karşı alacakları tedbirler de belirlenmişti.¹⁷⁴⁸ Öncelikle gemilerde yangın söndürme cihazları, gerdel¹⁷⁴⁹, hortum, devir daim tulumbasının bulunması sağlanmalı ve gerektiğinde kimler tarafından kullanılacağı tespit edilmeliydi. Düşman uçakları için gözcüler görevlendirilmeli, uçaklar görülünce seyir durdurularak seyir halinde oluşacak beyaz bir şerit halindeki dümen suyunun görülmesi engellenmeye çalışılmalıydı. Uçaklar görüldüğü gibi uçakların mevki, seyir yönleri, sayı ve cinsleri Deniz Nakliyatı Askeri Komiserliğine bildirilmeliydi. Düşman uçakları hücum ederse uçakların seyrine aykırı bir rota takip edilmeli, gemide mevcut top, tüfek ve makinalı tüfekler ile ateş açılmalı, güvertede işi olmayan herkes kapalı alanlara sokulmalı, uluslararası tehlike işareti anlamına gelen gündüz ise “J” sancağı, gece ise 3 kırmızı fener çekilmeliydi.¹⁷⁵⁰

Donanmaya ait birçok tesis ve geminin bulunduğu İstanbul’un, 1939 yılında savaşın başlamasıyla birlikte her an bir hava saldırısına uğraması ihtimali, sürekli bir tehdit olarak değerlendirildi. Seferberliğin ilan edilmesi durumunda İstanbul’da öncelikle hava saldırısının haber verilmesi için bir teşkilat kurulması planlandı. Buna göre; hava saldırısı haberi Galata ve İstanbul kulelerinden verilecek, limandaki büyük gemiler bunu tekrarlayacaktı. Gündüzleri kulelerde ve gemilerde 3 siyah küre, geceleri ise 3 kırmızı ışık yakılacaktı. Sesli olarak da canavar düdükle fasıllı 3 ses, gemilerden

¹⁷⁴⁷ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:102, Fhn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, T.:27 Kanunievvel 1938.

¹⁷⁴⁸ Ticaret gemilerinin seferlerinin aksamaması için özen gösteriliyordu. Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğünün hazırladığı 18 Temmuz 1939 tarihinden itibaren uygulanmasına başlanan İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya, Alanya, Anamur, Mersin ve İskenderun uğraklı vapur sefer programı için bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:168, Dosn.:172, Sn.:8, Bn.:1, 2, 3, T.: 27 Temmuz 1939.

¹⁷⁴⁹ Gerdel (Pail - Wooden bucket - Kid): Eski gemilerde; denizden su çekmek ya da su taşmak için kullanılan ağaçtan yapılmış, demir çemberler ile takviye edilmiş kovalardır. Kullanılmadığı zaman bunların içinde su bulundurulur. Aksi halde kuru olduklarında tahtalar açılarak su tutmaları mümkün olmaz. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.221.

¹⁷⁵⁰ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:102, Fhn.:13, T.:27 Kanunievvel 1938.

fasıllı üçer kampana çalınacaktı. Ayrıca Büyük Çamlıca, Küçük Çamlıca, Balmumcu ve Yıldız'a 7,5 cm'lik her biri 4 toplu ve tesir sahası 9 kilometre olan hava savunma topları konulacaktı. Bunun yanında Üsküdar, Haydarpaşa, Galata, Sirkeci ve Haliç'e de ağır makineli tüfekler yerleştirilmesi kararlaştırıldı. İlâveten şehrin birçok noktasına kamuflaj sağlaması için sis cihazları yerleştirilmesi düşünöldü.¹⁷⁵¹

Özellikle subayların eğlence maksadıyla gittikleri bazı yerler, casusluk faaliyetlerinin yapıldığı tespitleri üzerine yasaklandı. Ayrıca ülkenin birçok yerinde casusluk faaliyetlerinin artarak devam ettiği söylenerek, tüm personelin bu tür faaliyetlere karşı dikkatli olmaları, mevcut durum ve Donanma hakkında konuşmamaları uyarısı yapıldı.¹⁷⁵²

İtalya'nın savaşa girme ihtimali 1940 yılı Mayıs ayında artınca Genelkurmay Başkanlığı kara, hava ve denizlerde gereken önlemlerin alınması gerektiğini bildirdi. Bu önlemlerden Donanmayı ilgilendirenler arasında en önemlisi Çanakkale Boğazı ile ilgili olandı. Düşman denizaltılarının gizlice Çanakkale Boğazını geçebilecekleri, bu konuda dikkatli olunması gerektiği bildirildi. Ayrıca boğazdan geçen denizaltıların Gölçük bölgesindeki Donanma tesislerini hedef alacağı, bu nedenle; Darıca, Çatalca, Hersek ve Kava'da bulunan topçu bataryalarının değişmeli olarak nöbet tutması, bu bataryaların emir beklemeksizin ateş açma yetkilerinin olduğu, havadan gelebilecek saldırılara karşı hava gözetleme nöbetçilerinin artırılması, atış mevzileri, cephanelikler, kışlalar ve fabrikaların hava saldırılarına karşı kamuflle edilmesi ile sabotaja uğranabileceği düşünölererek kimliği belirsiz şahıslara karşı dikkat edilmesi gerektiği hususu hatırlatıldı.¹⁷⁵³ Gelen bu emir tüm Donanma birliklerine yayıldı ve özellikle gemi komutanlarının her an hazırlıklı olmaları istendi.¹⁷⁵⁴

İtalyan meclisinin 4 Haziran 1940 tarihindeki toplantısından savaşa katılma kararının çıkması ihtimali üzerine, Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile imzaladığı anlaşmalar dolayısıyla, ani bir İtalyan saldırısı ile karşı karşıya kalınabileceği düşünöldü. Bu sırada İtalya Akdeniz'de çok büyük bir alanı mayınlamış ve bu durumu

¹⁷⁵¹ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:102, Fhn.:14, 15, 16, 17, T.:27 Kanunievvel 1938. Hava savunma topları ile ağır makineli tüfeklerin yerleştirilmesi kararlaştırılan yerleri gösterir kroki için bkz., ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:102, Fhn.:19, 20, T.:27 Kanunievvel 1938.

¹⁷⁵² LDGAM., Ktn.:1940-51, Gmn.:197, Bn.:1, T.:30 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:53, Bn.:1, T.:18 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:50, Bn.:1, T.:1 Temmuz 1940.

¹⁷⁵³ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:130, Bn.:1, T.:25 Mayıs 1940. Bu noktalarda bulunan hava savunma bataryaları bazı zamanlarda atış tatbikatları icra ederdi. Konca'da bulunan hava savunma bataryasındaki Ağır Makineli Tüfek Bölüğünün 18 Şubat 1941 tarihinde saat 15:00'de yapacağı tatbikat hakkında bkz., LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:200, Bn.:1, T.:14 Şubat 1941.

¹⁷⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:49, Bn.:1, T.:25 Mayıs 1940.

tarafsız devletlere nota göndererek bildirmişti.¹⁷⁵⁵ Bu gelişmeler üzerine Gölcük bölgesindeki Donanma tesislerinde alınan tedbirler artırılırken, Donanma gemilerinin İtalyan Donanmasına ait gemilerin telsizlerini dinlemesi emri verildi. Gemilerde mevcut telsizlerin özelliklerine göre dinleme yapacakları saatler ve frekanslar belirlenerek bir nöbet programı hazırlandı. Buna göre Yavuz, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe, Zafer muhripleri, Berk, Peyk torpido kruvazörleri ve Erkin denizaltı ana gemisi dinleme yapmak üzere görevlendirildi.¹⁷⁵⁶

Gece yapılacak bir hava saldırısında hedef olmanın önüne geçilmesi maksadıyla, ışıkların söndürülerek karartma yapılması gerekmekteydi. Bu nedenle Donanma kara birlikleri ve gemilerde karartma uygulanması emri verildiğinde devreye sokulacak bir uygulama planı vardı. Gemi ve karargahlarda kaç lambanın yanacağı ve bunların dışarıya ışık sızdırmamak için nasıl kamufle edileceği belirlenmişti. Bununla birlikte ülke çapında sivil yerleşim alanlarında da hazırlanmış bir karartma planı vardı ve zaman zaman pasif korunma tedbirleri kapsamında karartma tatbikatları yapılırdı. Bu tatbikatlardan biri Donanma teşkillerinin de katılması planlı 25 Haziran 1940 tarihinde İstanbul'da yapılacak tatbikatı.¹⁷⁵⁷

İstanbul Boğazı'nın gözetleme ve koruma görevi 6 Temmuz 1940 tarihinde IV. Kolordu Komutanlığına verildi. Büyükdere'deki Deniz Tayyare Taburu İstanbul Deniz Komutanlığı adına yaptığı Boğaz çevresindeki gözetleme ve keşif uçuşlarını IV. Kolordu Komutanlığı adına yapmaya başladı. Artık Deniz Tayyare Taburu her sabah ve akşam Boğaz üzerinde ve açık deniz kısmında gerçekleştirdiği uçuşlara ait haftalık gözetleme raporunu, IV. Kolordu Komutanlığına verecekti.¹⁷⁵⁸ Ayrıca habersiz bir şekilde Boğaz çevresinden geçen yabancı ülke uçaklarına ateş açılma emri verildi.¹⁷⁵⁹ Benzer emir Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı için de geçerliydi. Bölgeye iniş yapan yabancı ve izinsiz uçak ve mürettebatının muhafaza altına alınması gerekmekteydi.¹⁷⁶⁰

İstanbul Deniz Komutanlığı, bağlısı tüm birliklerine, birliğe giriş çıkış yapan sivil şahıslara dikkat edilmesi hakkında emir gönderdi. Birliğe gelen sivil şahısların

¹⁷⁵⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:239, Dosn.:612, Sn.:55, Bn.:9, 10, T.: 9 Haziran 1940; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:239, Dosn.:612, Sn.:35, Bn.:8, T.: 26 Kanunievvel 1940; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:239, Dosn.:612, Sn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, T.: 11 Şubat 1941.

¹⁷⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:139, Bn.:1, T.:6 Haziran 1940.

¹⁷⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:132, Bn.:4, T.:20 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:127, Bn.:1, T.:22 Haziran 1940; Cumhuriyet, 25 Haziran 1940, s.2. İstanbul Deniz Müzesi Müdürlüğünün karartma planı için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:132, Bn.:3, T.:10 Eylül 1940.

¹⁷⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:143, Bn.:1, T.:22 Temmuz 1940.

¹⁷⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:128, Bn.:1, T.:26 Temmuz 1940.

¹⁷⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:29, Bn.:2, T.:24 Eylül 1940.

görüşmek istedikleri kişiden teyit alınmadan içeri gönderilmemeleri gerekmekteydi. Bununla beraber birliklerdeki sivil memur ve müstahdemlerin giriş kartı almaları ve diğer sivillerle karıştırılmamaları için önlem alındı.¹⁷⁶¹

Gölcük bölgesinde Donanma Komutanlığı bağlısı kara teşkilleriyle gemilere yapılması muhtemel bir hava saldırısında, muhriplerin ışıldaklarının yakılmaya hazır bulundurulması bildirildi. Bunun üzerine muhriplerin limandaki aydınlatma sistemlerinin dizel motorlarla çalıştığı, motorların 10 yıldan fazladır kullanıldıkları için en fazla 100 amper elektrik üretebildikleri ve ışıldaklar için en az 150 ampere ihtiyaç olduğu iletildi. Bunun üzerine muhriplerin kazanlarını devreye alarak elektrik sistemini kullanabilecekleri bilgisi verildi. Ayrıca tüm muhriplerin kazanlarını devreye almalarının mazot sarfiyatını artıracığı düşünülerek, nöbetçi muhrip uygulamasının başlatılması teklif edildi ve teklif kabul edilerek uygulama başlatıldı.¹⁷⁶²

Almanya ve Sovyet Rusya savaşının başlaması üzerine 1941 yılının Haziran ayından itibaren, özellikle Boğazlar çevresinde denizden ve havadan gelebilecek tehlikelere karşı dikkatli olunması ile gözetleme ve dinleme faaliyetlerinin artırılması emri verildi. Donamaya bağlı tüm birimler gerektiği şekilde ikaz edildi.¹⁷⁶³ Aynı periyotta Mersin'de bulunan Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığı da kendi sorumluluk sahasında bulunan gemilerin muhafaza ve emniyeti ile Silifke, Karataş, Ayas Şarkı mevkilerinde bulunan gözetleme postalarının durumu ile gerekli güvenlik tedbirlerini gözden geçirdi. Ayrıca bu kapsamda çalışmak üzere İskenderun'da Birinci Sınıf İskele Komutanlığı oluşturuldu. İlaveten bölgedeki limanların korunması için de Deniz Mıntıka Komutanlığının Hizmet Taburundan destek alması kararlaştırıldı.¹⁷⁶⁴

Alınan güvenlik tedbirlerinin en önemlilerinden biri, hafta sonu tatili, bayram izni vb. nedenlerle personel sayısının hiçbir şekilde kritik sayının altına inmemesini sağlamaktı. Yayınlanan emirlerde, önceki savaşlarda ve II.Dünya Savaşı sırasında, Donanmaların uğradığı tüm hücum ve baskınların, hep böyle günlerde olduğunun altı çizildi. Bu sebeple özellikle gemilerin her an harekete ve harbe hazır vaziyette olmasının önemi vurgulandı.¹⁷⁶⁵

¹⁷⁶¹ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:121, Bn.:1, T.:14 Ağustos 1940.

¹⁷⁶² LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:156, Bn.:4, T.:19 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:156, Bn.:3, T.:26 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:156, Bn.:2, T.:28 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:156, Bn.:1, T.:30 Mart 1941.

¹⁷⁶³ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:12, Bn.:1, T.:26 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:42, Bn.:1, T.:26 Haziran 1941.

¹⁷⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:61, Bn.:1, 1-1, T.:16 Kanunievvel 1941.

¹⁷⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:111, Bn.:1, T.:26 Kanunievvel 1941.

Karadeniz’de ve Türk karasularının yakınlarında 1942 yılı içerisinde kimliği tespit edilemeyen denizaltılar tarafından Türk deniz taşıtlarına saldırılar gerçekleştirildi. Bu noktada Yavuz kruvazörü gibi kömürle çalışan gemiler için Zonguldak’tan İstanbul ve Gölcük’e kömür taşıyan Ülkü ve Kanarya kömür gemilerinin dikkatli olmaları istendi. Bu gemilerin karasuları dışına çıkmaması, kıyıya yakın seyretmeleri, sadece gündüzleri seyir yapmaları ve saldırı anında ateşle karşılık vermeleri gerektiği bildirildi.¹⁷⁶⁶

Gemilerin seyir güvenliklerini artırmak ve düşman gemilerine karşı kolay hedef olmalarının önüne geçmek için Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe ve Zafer muhriplerinin kış direklerinin geminin baca hizasından itibaren kesilmesi düşünüldü. Burada amaç gemi dengesinin sağlanması ve gemilerin seyir istikametlerinin tespitini zorlaştırmaktı. Zaten bu direkler sadece ışıldak ve uzun dalga telsiz antenini taşımaktaydı. Yapılan incelemede telsiz anteninin yüksekliğinin %15 kadar azalacağı, bu kaybın da daha güçlü telsizler takılarak giderilebileceği belirlenince, muhriplerin kış direklerin kesilmesi kararı verildi.¹⁷⁶⁷

Savaş durumunda boğaz, liman ve körfezlerin kapatılmasında kullanılacak mayınlar için yeterli miktarda korunaklı dehliz adı verilen depo mevcut değildi. Bu nedenle söz konusu mayınların olası bir hava saldırısında imha olmasının önüne geçmek için denize konularak saklanması kararlaştırıldı. Denize konulmuş mayınların 1942 yılı Nisan ayı içerisinde denizden çıkarılarak hem mevcut durumlarının kontrol edilmesi hem de temizlenerek boyanması çalışmalarına başlandı. Bu çalışmalar sırada mayınlara acil bir ihtiyaç duyulması durumunda, havaların fırtınalı, soğuk ve denizin bulanık olduğu durumlarda mayınların istenen sürede çıkarılamayabileceği tespit edildi. Konu hakkında Genelkurmay Başkanlığı’na yazı yazılarak mayınların yeniden denize konulup konulmayacağı hakkında karar verilmesi istendi.¹⁷⁶⁸

Mayınlarla ilgili benzer bir uygulamaya İstanbul Boğazı’nda da gidildi. İstanbul Boğazı’nı mayınlamak için alınan mayınları koyacak dehliz inşaatları henüz tamamlanmamıştı. Dehliz inşaatları sürerken, mayınların konulması için 30 Eylül 1941 tarihinde alınan kararla Anadolukavağı’nda 25 adet ilave mayın deposu inşa edilmesine karar verildi. Bu depolar için gerekli elektrik tesisatı, koruma duvarları ve nöbetçi

¹⁷⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:97, Bn.:1, T.:4 Mart 1942.

¹⁷⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:5, Bn.:21, T.:13 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:20, T.:19 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:6, T.:5 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:5, T.:11 Nisan 1942.

¹⁷⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1942-24, Gmn.:129, Bn.:1, T.:27 Nisan 1942.

kulübelerinin keşifleri yapılarak gerekli planlar hazırlandı. Ayrıca bu depolar için betonarme olarak iki adet iskele yapılması kararlaştırıldı. Ancak dehlizler ve depolar yapılıncaya kadar eldeki mayınların 30-40'lı guruplar halinde dubalara konulması ve Boğazın muhtelif yerlerine dağıtılması düşünüldü ve teklif yapıldı. Bu teklif kabul edilerek bu iş için Romanya'dan gelen zahire dubalarından 6 adedinin ve bunların teçhizine ait malzeme ile 1 römorkörün geçici olarak Karadeniz Boğaz Komutanlığı Deniz Komutanlığı emrine verilmesi istendi.¹⁷⁶⁹ Bununla beraber mayın dehliz depolarının inşasına ara verilmedi. 1943 yılının Eylül ayında Umuryeri'ndeki inşa çalışmaları sürmekteydi. Her biri 140 metre boyunda 16 adet dehliz yapılmaktaydı. Bir taraftan da bu dehlizlerde mayın taşımakta kullanılacak 30 adet vagonetin temini için girişimler devam etmekteydi.¹⁷⁷⁰ İnşa çalışmalarını denetlemek ve ihtiyaçları belirlemek üzere Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı Mayın Atölyesi şefi Yzb. Hürrem Oskay Umuryeri'nde incelemelerde bulundu. Tespit edilen eksiklerin tamamlanması için gerekli çalışma başlatıldı.¹⁷⁷¹

Savaş yıllarında Donanmanın bulunduğu Gölcük bölgesinde liman tesisleri yetersiz olduğu için birçok gemi sahile yanaşamaz, açıkta şamandıralara bağlı vaziyette bulunurdu. Bu nedenle gemilerin sahille ve diğer gemilerle ulaşımını sağlamak amacıyla motor, stimbot ve filika gibi vasıtalar kullanılırdı. Bu vasıtaları kullanan personelin güvenliği için herkes tarafından uyulması gereken kurallar tespit edilmişti. Bu kurallar arasında vasıtaların taşıyacağı personelden fazla kişinin vasıtaya alınmaması, ayakta personel bulunmaması ile vasıtadaki kişilerin tamamına yetecek kadar can simidinin bulundurulması gibi kurallar ön plana çıkanlardı. Vasıtadaki güvenlik önlemleri, üzerinde en fazla durulan konulardan biriydi ve sürekli olarak denetlenmekteydi.¹⁷⁷²

Gemiler tatbikat ve eğitim maksadıyla savaş süresince Gölcük dışında Erdek, Maltepe, Adalar ve Silivri gibi yerlerde bulunurdu. Gemiler buralarda bulunurken subay, astsubay ve erlerle ilgili güvenlik ve inzibat işleri yine Donanma gemilerince yerine getirilirdi. Tatbikat ve eğitim faaliyetine katılan filolardan biri inzibat işleri için görevlendirilirdi. İnzibat işleri için görevlendirilen filo, ilk iş olarak inzibat amiri ve

¹⁷⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:144, Bn.:1, T.:20 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:144, Bn.:2, T.:3 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:145, Bn.:2, T.:12 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:145, Bn.:1, 4, 5, T.:14 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:144, Bn.:3, T.:14 Mart 1941; LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:102, Bn.:1, T.:2 Şubat 1942.

¹⁷⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:127, Bn.:3, T.:22 Eylül 1943.

¹⁷⁷¹ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:127, Bn.:2, T.:2 Teşrinisani 1943.

¹⁷⁷² LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:49, Bn.:1, T.:25 Eylül 1942.

inzibat personelini belirlerdi. İnzibat amirleri her sabah gemilerin bulunduğu limana çıkar, inzibat personelini kontrol eder ve 24 saatlik görevine başlardı. İnzibat personeli gece 24:00'e kadar liman ve çevresinde devriye gezerek genel güvenliğin sağlanmasına çalışırdı. Bu personel saat 24:00'de sahilden gemiye aldırılırdı. Her günün sonunda o günle ilgili inzibat amirince filo komutanlığına rapor verilerek nöbet bir sonraki guruba devredilirdi. İnzibat işlerinin yanında gemilerde çeşitli güvenlik önlemleri de alınırdı. Gemiler limanda veya açıkta demirli olarak bulunurken, güvenlik maksadıyla bir hava saldırısına veya denizden gelebilecek saldırılara karşı topların daima hazır vaziyette olmasına ve gemilerde kullanılmayan bölmelerin kapalı tutulmasına dikkat edilirdi.¹⁷⁷³

Türkiye'nin savaşa girme ve hava saldırısına uğrama ihtimaline karşı Donanmaya bağlı tüm kara ve deniz birliklerinde, kimyasal gaz saldırılarına karşı özel giysili ekipler, sıhhiye ve can kurtarma ekipleri ile yangın söndürme ve enkaz kaldırma ekipleri oluşturuldu. Bu ekipler eldeki koruyucu malzemelerin bakım ve tutumlarını sağladıkları gibi haftada bir kez tatbikat yaparak jurnale kaydetmekten sorumluydu. Ayrıca birlikler her ayın ilk haftasının Cumartesi günü öğleden sonra genel alarm vererek talim yapmaktaydı. İki ayda bir de gece eğitimi icra edilmekteydi. Her eğitimde yangın, enkaz kaldırma, gaz arama, gaz temizleme, patlamamış bombaları emniyete alma ve yaralılara müdahale hususları ayrı ayrı ekipler tarafından yerine getirilmekteydi. Böylelikle ekibe yeni katılmış personel varsa daha önceden kendilerine anlatılan görevleri yaparak denemeleri sağlanmış olurdu.¹⁷⁷⁴

Donanmanın ağırlıklı olarak bulunduğu Gölcük garnizonunda hava saldırıları sırasında tüm birliklerin nasıl hareket edecekleri hazırlanan "Vazife Talimatnameleri" ile belirlenmişti. Bu talimatnamelerden Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü'nün talimatları incelendiğinde Gölcük garnizonundaki hareket tarzları hakkında bilgi sahibi olunabilir. Buna göre hava saldırısı başladığında buhar kuvvet santralindeki canavar düdüğü 1 dakika devam edecek 3 düdük çalacaktı. Bunun üzerine tüm işçiler, çalışan makinelerini durdurarak daha önceden belirlenmiş sığınaklara koşacaktı. Ağaçlıları, modelhane ve dökümhane gibi yangına müsait malzemesi bulunan işçiler fabrikalarını terk ederken ateşleri söndürecekti. Alarm süresince telsiz ve telefon işleri olan yerler haricinde tüm elektrikler kesilecekti. Alarm gece olursa tüm ışıklar söndürülecekti. Bu kurallara uymanın yanında her fabrikada yeterli miktarda kum ve kum serpme

¹⁷⁷³ LDGAM., Ktn.:1942-60, Gmn.:7, Bn.:3, T.:4 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:83, Bn.:1, T.:7 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:83, Bn.:2, T.:10 Mayıs 1943.

¹⁷⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:5, Bn.:1, T.:21 Mayıs 1943.

vasıtaları, balta keser, kanca ve kışın donmaması için içine tuz atılmış kovalarda su bulundurulacaktı. Ayrıca alarm verilince tüm deniz vasıtaları denize açılarak tam yol seyirle zikzak seyir yaparak Derince Tütünçiftlik önlerine gidecekti. Tamirde olan gemilerden seyir yapabilecek durumdakiler açılarak diğer gemilerden en az 500 metre uzakta nispeten sığ suda ve sahile yakın mesafede duracaktı. Sahile bağlı ve hareket edememiş gemi personeli ise uçaksavar silahları bulunanlardan bu görevdeki personel ateş etme vaziyetine geçerken diğerleri sahilde önceden belirlenmiş yerlerde sipere girecekti. Havuzda bakımda bulunan gemiler ise sadece uçaksavar silahlarını kullanacaktı. Uçaksavarda görevli olmayan personel sahilde yine dağınık vaziyette bulunacaktı. Havuzda bulunan gemilerin veya herhangi bir geminin batma tehlikesi görüldüğünde personel küçük deniz vasıtalarıyla karaya çıkarılacaktı.¹⁷⁷⁵

Limanlarda demirli gemilerin güvenliği de ayrıca önemli bir meseleydi. Özellikle İskenderun bölgesinden kalkan yabancı ülkelere ait bazı ticari gemilerin uğradıkları ilk limanda yapılan karina muayenelerinde, gemiye sabitlenmiş patlayıcı maddeler bulundu. 1943 yılının Temmuz ayında İskenderun'dan kalkan Kaytuna adlı İngiliz ticaret gemisinde, bu şekilde yerleştirilmiş bir bombanın patlamasıyla hasar oluştu. Bu nedenle Donanma Komutanlığı tarafından Mersin ve İskenderun limanları başta olmak üzere tüm limanlarda bulunan savaş ve ticaret gemilerinin gözlem altında tutulması emri verildi. Gerekli tüm güvenlik önlemlerinin alınması istendi.¹⁷⁷⁶ Bu kapsamda askeri dalgıç ekipleri tarafından kullanılmak üzere sipariş edilen dalgıç elbiseleri gelene kadar İskenderun İngiliz Konsolosluğu tarafından 2 takım dalgıç elbisesi geri alınmak üzere bölgedeki Deniz Komutanlığına verildi.¹⁷⁷⁷

Genelkurmay Başkanlığı 15 Aralık 1943 tarihinde, Dünyadaki karışıklıkların artmasıyla ani bir hava saldırısında Donanmanın toplu hedef olmaktan korunması maksadıyla, Gölcük bölgesindeki gemilerin limanda bağlı vaziyette bulunmaları uygulamasının bitmesini ve gemilerin Körfez içerisinde belirlenen yerlere demirlemelerini emretti. Gemiler Gölcük/Derince mıntıkasındaki hava savunma bataryalarının koruma sahası dahilinde kalacak şekilde Körfez içerisinde dağılma vaziyetine geçti.¹⁷⁷⁸ Hava saldırılarında bomba taarruzunun toplu halde bulunan Donanmalara verdiği hasar düşünülerek alınan karar uyarınca, gemiler birbirlerinden en

¹⁷⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1943-41, Gmn.:8, Bn.:1, 2, 3, 4, T.:26 Mayıs 1943.

¹⁷⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1943-64, Gmn.:87, Bn.:3, T.:24 Ağustos 1943.

¹⁷⁷⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:25, Bn.:1, T.: 10 Kanunisanı 1944.

¹⁷⁷⁸ Gölcük bölgesinde oluşturulan hava savunma bataryaları için sivil şahısların elinde bulunan araziler 1942 yılı içinde istimlak edilmişti. Ayrıntılı bilgi için bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:98, Dosn.:50, Sn.:7, Bn.:1, T.: 5 Haziran 1942.

aza 3 gomina mesafede demirletildi. Bu plan dahilinde Yavuz kruvazörü havuzda bulunmadığı zamanlarda Kazıklı sahilinde bulunan torpido şıpkası ağları¹⁷⁷⁹ içerisinde, İhtiyat Filo gemileri Derince/Tütünçiftlik bölgesinde (Buraya imkanlar dahilinde torpido şıpkası yapılması planlandı.), Muhrup Filotillası ve denizaltıların Körfez içinde dağılık olarak bulunmaları sağlandı. Gemilerin sahil ile olan irtibatlarını temin etmek için Doğanarslan römorkörü görevlendirildi. Römorkör her gün saat 06:30'da Gölcük su iskelesinden hareketle, saat 07:00'de Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, İhtiyat Filonun diğer gemileri, Arama Tarama Filotillası gemileri, muhripler sırasını izleyerek İzmit'e gidecek görevli personeli vapura yetiştirmek üzere Gölcük'e dönecekti. Saat 08:00'de posta ve iâşe subaylarını alan römorkör, sahilde inzibat iskelesine yanaşacak ve saat 09:45'de kalkarak aynı mahallere uğramak suretiyle Hamidiye veya Mecidiye kruvazörüne aborda olacaktı.¹⁷⁸⁰

Donanmanın İzmit Körfezi'nde veya Marmara Denizinde bulunduğu sıralarda kuzeyden yaklaşacak düşman hava güçlerinden vaktinde haber alınabilmesi, hayati derecede önemliydi. Uçakların çok hızlı hareket ettikleri düşünüldüğünde bu sürenin çok kısa olması gerekmektedir. Gemilerin ve Gölcük garnizonundaki birliklerin hazırlık yapabilmeleri için yaklaşan uçaklar hakkındaki bilgilerin Zonguldak, Kefken, Şile, Karadeniz Boğazı ve Midye'de bulunan deniz telsiz istasyonları tarafından direkt olarak Gölcük Telsiz İstasyonuna haber vermesi planlandı.¹⁷⁸¹ Bu planın uygulanması sırasında zaman zaman hatalar da yapıldı. Örneğin 1 Ağustos 1944 tarihinde Türk makamlarından izinli olarak Almanya'dan gelen kurye uçağına Sarıgazi'deki Tayyare Alayı bataryasından ateş açılması, 9 Ağustos 1944 tarihinde Zonguldak'ta uçan bir dört motorlu Türk uçağına ateş açılması ve 9/10 Ağustos 1944 gecesinde sığınma maksadıyla gelen İngiliz uçağının düşürülmesi gibi olaylar cereyan etti.¹⁷⁸²

Türkiye Müttefiklerle münasebetlerini düzeltmek için 2 Ağustos 1944 tarihinde Almanya ile diplomatik münasebetlerini kesti.¹⁷⁸³ Almanya ile siyasi ilişkilerin kesilmesi sonrası Donanmada alınan güvenlik önlemleri artırıldı. Güvenlik önlemleri kapsamında İskenderun ve Mersin'deki Donanma birliklerinde ikinci bir emre kadar

¹⁷⁷⁹ Torpido şıpkası ağları (Torpido net - Hammok clue): Değişik maksatlarda kullanılmak üzere ince halatlardan örülmüş ağlara şıpkası adı verilir. Eskiden savaş gemilerinin torpidolara karşı emniyetlerini sağlamak için çelik tek halattan yapılmış şıpkaları, özel metaforalar yardımı ile her iki bordaya belli bir açevelada sarkıtılarak torpidolara karşı emniyet sağlanırdı. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.e., s.462.

¹⁷⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1943-82, Gmn.:101, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:73, Bn.:1, T.:22 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:27, Bn.:1, T.:23 Kanunievvel 1943.

¹⁷⁸¹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:42, Bn.:1, T.:28 Nisan 1944.

¹⁷⁸² LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:112, Bn.:1, 2, 3, T.:12 Ağustos 1944.

¹⁷⁸³ Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 414.

geceleri karartma uygulanmaya başlandı. Özellikle deniz okullarının bulunduğu bölgede bu tedbirler daha kararlılıkla uygulandı. Garnizondaki tüm komutanların gerekli tedbirleri alması ve bu tedbirlerin uygulandığını hassasiyetle takip etmeleri istendi.¹⁷⁸⁴ Gölçük'te de 6 Ağustos 1944 tarihinde tüm gemi ve birliklerin katıldığı tam karartma talimi yapıldı. Ayrıca her hafta Perşembe günü ışıldak ile haberleşme ve genel savaş talimi icra edildi.¹⁷⁸⁵ Bununla beraber I.Muhrip Filotilla Komodoru Kur.Alb. Rıdvan Koral başkanlığında oluşturulan bir heyet tarafından gemilerin hava savunma silahlarının artırılması yönünde bir çalışma başlatıldı. Bu heyetin tüm gemileri inceleyerek, hangi gemiye hangi tip hava savunma silahının geminin neresine konulabileceği ile ilgili bir rapor hazırlaması istendi.¹⁷⁸⁶

Gemilerin tatbikat ve seyir emniyetinin sağlanması için makine telgrafçıları ve köprü üstü muhaberecilerinin şivelerinin muhabereye uygun olması istendi. Yapılan bazı tatbikatlarda şiveleri olan erlerin lüzumsuz ve vakit kaybettirici tekrarlara sebebiyet verdikleri görüldü. Bu durum verilen bir emir ve direktifin anında anlaşılıp süratle icra edilmemesi anlamına gelmekteydi ve bir felakete neden olabilirdi. Gemi güvenliğini tehlikeye atan bu durumun düzeltilmesi için tüm muhaberecilerin şivesi düzgün, sesi muhabere tonuna elverişli tane tane konuşabilen erlerden seçilmesi emri verildi.¹⁷⁸⁷

Ege ve Akdeniz'de sefer yapan ticaret gemilerinin güvenliği de çok önemliydi. 1945 yılı Mart ayında ticaret gemilerinin ışıklarını karartarak ve seyir fenerlerinin havadan görünmesini engellemek için peçeleyerek seyir yapma uygulamasının devam etmesi istendi. Rodos ve Leros adalarının 60 mil yakınlarında ise tüm fenerler söndürülecekti. Gemiler üzerine işlenmiş milli işaretler, gemi isimleri ve liman isimleri ise kaldırılmamakla beraber geceleri aydınlatılmayacaktı. Ticaret gemileri tehlike durumunda telsizlerini kullanabilecekti. Ayrıca Müttefik Devletler tarafından işgal edilmiş Akdeniz ve Ege adalarında deniz fenerleri söndürüldüğü için daha dikkatli olunacaktı. İlâveten ticaret gemilerinin izleyecekleri güvenli olduğu değerlendirilen rotalar belirlenmişti ve gemilerin bu rotaları izlemeleri istendi.¹⁷⁸⁸

¹⁷⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:124, Bn.:1, T.:7 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:147, Bn.:1, T.:7 Ağustos 1944.

¹⁷⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1944-22, Gmn.:174, Bn.:1, T.:1 Teşrinievvel 1944.

¹⁷⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:113, Bn.:1, T.:23 Teşrinisani 1944.

¹⁷⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:152, Bn.:1, T.:26 Eylül 1944.

¹⁷⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:141, Bn.:1, 2, T.:5 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:163, Bn.:5, T.:10 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:163, Bn.:6, T.:10 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:5, Bn.:76, T.:15 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:163, Bn.:7, T.:15 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:163, Bn.:9, T.:24 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:90, Bn.:1, T.:25 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:63, Bn.:1, T.:13 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:163, Bn.:1, T.:17 Nisan 1945..

Marmaris bölgesinde de 1945 yılı Mart ayında mevcut güvenlik önlemleri artırıldı. Bu nedenle limana girecek ticaret gemileriyle motorlu ve motorsuz küçük deniz vasıtalarının sadece güneşin doğması ile batması arasındaki gündüz saatlerinde limana giriş çıkış yapabilecekleri, güvertede sadece görevlilerin bulunacağı, tüm lumbuz ve gözetleme yerlerinin kapalı olacağı, telsiz, su altı telgrafı, dinleme cihazı, dürbün, fotoğraf makinesi ve kameraların kullanılmayacağı, yaklaşan gemilerin sancak işaretiyle isimlerini bildirmeleri üzerine Keçi adasının güneyinde bulunan işaret istasyonundan geçiş izni almaları gerektiği açıklandı. Ayrıca Keçi adası feneri ikinci bir emre kadar söndürüldü.¹⁷⁸⁹

Almanların işgalindeki Oniki Adalarda bulunan motorlardan bir kısmına 1945 yılının Nisan ayında torpido kovanları monte edildiği bilgisi alınınca, ticaret gemilerinin Ege Denizindeki seferlerinde daha dikkatli olmaları gerektiği açıklandı. Alınan bu haber üzerine gemiler için yeni seyir rotaları belirlendi, mayın olduğu belirtilen bölgelerin yakınlarından geçerken daha dikkatli olunması gerektiği hatırlatıldı ve gemilerin Türk sahillerine yakın seyretmeleri hususu iletildi.¹⁷⁹⁰

Almanya Müttefik Devletlere 7 Mayıs 1945 tarihinde teslim oldu.¹⁷⁹¹ Bu tarihten sonra Türk karasularında alınan güvenlik tedbirlerinin gevşetilmesi ve hatta kaldırılması gündeme geldi. Nihayet Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay imzalı 16 Mayıs tarihli evrağın Donanma Komutanlığına ulaşmasıyla İskenderun'dan itibaren, güney limanları ile İzmir ve Çanakkale arasında seyir yapan ticaret gemileri için Türk karasuları dahilinde konulmuş tüm sınırlamalar kaldırıldı. Bununla beraber mayınlı saha tehlikesi devam ettiği için seyir rotalarının belirlenmiş rotalar olarak izlenmesi gerektiği bildirildi. Gemilerin telsiz kullanmaları ve seyir sırasında fenerlerini karartmaları hususundaki yasaklar sona erdi. Ayrıca Keçi adasındaki fener de yakıldı.¹⁷⁹² İlâveten Marmaris limanına giriş ve çıkış için getirilen kısıtlamalar da 10 Haziran 1945 tarihi itibarıyla kaldırıldı.¹⁷⁹³

¹⁷⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:8, T.:31 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:88, Bn.:2, T.:31 Mart 1945; LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:88, Bn.:1, T.:3 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:9, T.:5 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:3, T.:6 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:4, T.:7 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:157, Bn.:1, T.:9 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:2, T.:10 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:1, T.:14 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:157, Bn.:2, T.:16 Nisan 1945.

¹⁷⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:67, Bn.:1, T.:17 Nisan 1945.

¹⁷⁹¹ Fahir Armaoğlu, a.g.e., s.402.

¹⁷⁹² LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:140, Bn.:1, 2, T.:16 Mayıs 1945; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:170, Dosn.:183, Sn.:22, Bn.:1; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:170, Dosn.:183, Sn.:23, Bn.:1, 2, 3, T.: 20 Eylül 1945.

¹⁷⁹³ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:7, T.:30 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:73, Bn.:5, T.:9 Haziran 1945.

1.12. Donanmada Uygulanan Tasarruf Tedbirleri

Donanmada titiz bir şekilde tasarruf tedbirlerinin uygulanmasının temel sebebi, Dünyada yaşanan savaş durumuydu. Savaş nedeniyle iç ve dış piyasalardan malzeme tedarik etmekte çok zorlanılıyordu. Satın alınacak malzeme fiyatları da inanılmaz seviyede yüksekti. Bu sebeple mevcut silah, cephane, eşya, teçhizat ve malzemeden, uygulanacak tasarruf tedbirleriyle maksimum seviyede fayda sağlanmalıydı.

Özellikle Amerikan bezi, arap sabunu, bant bezi, buji, branda bezi, asbest, endikayter kağıdı ve sicimi, fiber levhalar, her çeşit fırçalar, gırcala, güderi, grafit, gliserin iplik, iğneler, kalay, klinger, değişik çeşitlerde kurşun, karpit, lastik levhalar, maden cilası, nışadır, sünger, salaşpur, vernik, teller, her çeşit halat, üstüğü, vazelin, vidalar, zımpara kağıtları, karina boyları, çeşitli tipte boylar, hortumlar, ampuller, kazan tutyası, mazot, gaz, benzin, motorin, gres yağları, makine ve motor yağları, kömür, her çeşit cephane, barut ve patlayıcı maddeler, cayra pusulularının küre yedekleri, küreler, motorlar, top ve toplara lazım olan hususi ampuller, kazan salmastraları, periskop yedekleri, klape yedekleri, motor yedekleri, akümülatörler ve yedekleri, bobin telleri, telsiz lambaları ve bu makinelerin yedekleri, denizaltı dizel motor yedekleri ile mukannen dahili ve harici her çeşit malzemenin azami derecede tasarrufla kullanılması emri verildi. Ayrıca kömür ve mazot masrafının en aza indirilmesi için bu tip yakıt yakan gemilerle kara arasındaki bağlantıyı sağlayan vasıtalarda kürek kullanılması ile tamir edilen bölümlerin sadece tamir edildiği yerinin boyanması direktifi verildi.¹⁷⁹⁴

Denizaltı Filosu Komutanlığı, bağılı denizaltılar, römorkörler ve dalgıç kıtalarında bulunan mevcut eşya, malzeme, teçhizatın savaş durumu göz önünde bulundurularak iktisadi surette kullanılması ile kırtasiye malzemesinde tasarruf yapılması konusunda emir yayınladı.¹⁷⁹⁵

Milli Savunma Bakanlığı, Donanma bütçesinin kırtasiyeye ayrılmış kısmının 8000 Türk Lirası olduğunu ve Hükümetin aldığı son karar ile bu bütçeden % 40 tasarruf edilmesine karar verildiğini bildirdi. Gemilerin ve kara birliklerinin kırtasiye malzemesi talep etmemesini istedi. Kırtasiye malzemesinin azami tasarrufla kullanılması, ziyan edilmemesi ve muhafaza altında tutulması hususları hatırlatıldı. Ayrıca bir tarafı temiz kalmış kağıtların ikinci kere kullanılması, zarfların mümkün olduğunca fazla

¹⁷⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:50, Bn.:1, T.:4 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:50, Bn.:2, T.:15 Mart 1940.

¹⁷⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:50, Bn.:3, T.:19 Mart 1940.

kullanılması ve artık kullanılamayacak hale gelen kağıt ve zarfların geri dönüşüm için biriktirilmesi gerektiği iletildi.¹⁷⁹⁶

Harp Filosu Komutanlığını teslim alan Tuğamiral Hüsnu Gökdenizer yayınladığı bir emirle, ülkenin genel vaziyeti ile içinde bulunulan muhtemel tehlikeler göz önünde tutularak tüm komutan, subay, erbaş ve erlerden vazifelerini gerçekleştirirken büyük bir dikkat ve gayret göstermelerini istedi. Ayrıca materyal ve gemilerin harp kıyafetlerinin tam bir şekilde muhafazasında azami itina gösterilmesinin gerekli olduğunu belirterek, seyirlerde gemilerin hızlarının düşürülerek tasarruf yapılmasını emretti.¹⁷⁹⁷

Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen de Donanmada kullanılmakta olan her türlü makine yağının hemen hemen hepsinin yurt dışından geldiğini belirterek, bu yağların her damlasını kullanırken büyük bir kıskançlık gösterilmesini istedi. “Bu yağların bir damlasının dahi ziyan olmasına meydan verilmemesi, her zamandan daha fazla vatan borcudur.” şeklinde açıklama yaptı. İlâveten makinelerin devrelerindeki az miktardaki sızıntıların dahi önlenmesi ve yağın gemi sintinelerine sızmasının engellenmesini istedi.¹⁷⁹⁸

Personelin elindeki melbusatları kullanırken yıpranmaların önüne geçmek için çok dikkatli olmaları gerekmektedir. Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan’ın yayınladığı 14 Kasım 1940 tarihli emir, konunun önemini göstermesi açısından önemlidir. Bu emirde; Su üstü gemileri ve bilhassa denizaltı mürettebatının denizde vazife görürken kışın olumsuz hava şartlarına karşı dayanıklılıklarını artırmak için kendilerine verilen deri ceketlerin, harici kaput olarak kullandıklarının görüldüğü ifade edilmekteydi. Bununla beraber mürettebatın, bu deri ceketlerle raspa, boya işlerinde çalıştıkları ve bu ceketleri işbaşı elbisesi gibi kullandıklarının altı çizilir. Ayrıca ülkenin içinde bulunduğu vaziyet hatırlatılarak, ceket yapımında kullanılacak deri temin edilmesinin masraflarının göz önünde tutulması, bu ceketlerin hiçbir şekilde hariçte giyilmemesi ve bunların denizde kullanılması istenir.¹⁷⁹⁹

¹⁷⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:125, Bn.:1, T.:2 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:48, Bn.:1, T.:2 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:48, Bn.:2, T.:15 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:125, Bn.:2, T.:17 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:48, Bn.:3, T.:17 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-25, Gmn.:125, Bn.:3, T.:3 Ağustos 1940.

¹⁷⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:124, Bn.:1, T.:7 Temmuz 1940.

¹⁷⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:15, Bn.:1, T.:11 Temmuz 1940. Gemilerdeki makine yağlarının tasarruflu kullanılması ile ilgili bkz., LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:112, Bn.:1, T.:21 Şubat 1941.

¹⁷⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:48, Bn.:107, T.:14 Teşrinisani 1940.

Donanmanın en önemli ihtiyaçlarından biri de motorindi. Motorin ağırlıklı olarak Romanya üzerinden Türkiye'ye geliyordu.¹⁸⁰⁰ Bu yolunun kapanması üzerine motorinin tasarruflu kullanılmasının gerekliliği ortaya çıktı. Ticaret Vekili Mümtaz Ökmen imzasıyla Milli Savunma Bakanlığına gönderilen raporda; Donanmanın ihtiyacı için Petrol Ofisi depolarında 1960 ton dizeloyl, satın alınması kararlaştırılan ve özel Sokoni Petrol Depolarında bulunan 3760 ton dizeloyl olduğu belirtildi. İlaveten 22 Temmuz 1941 tarihi itibarıyla İstanbul ve İskenderun'daki tanklarda mevcut motorinin miktarının 7546 ton olduğu söylendi. Bu miktarın bir kısmının piyasa için sarf edilmesi bir kısmının da Ordu ve Donanma için ayrılması planlandı. Raporda ayrıca ülkenin benzin, gaz ve motorin ihtiyacının güneyden İskenderun'a gelecek İngiliz petrol gemileriyle temininin planlandığı vurgulandı. İngilizlerle yapılan görüşmelerde ayda 7'şer bin tondan toplam 14 bin ton akaryakıtın Türkiye'ye getirilebileceği ifade edildi. Ayrıca Donanma ihtiyacı için halen mevcut 5720 tondan fazla dizeloyl olmadığı ve bu miktarın da mümkün olan tasarrufla kullanılmasının altı çizildi. Diğer taraftan mazotla motorinin karıştırılmasıyla elde edilen dizeloyl için İskenderun'daki tesislerin yeterli olup olmadığının araştırılması ve İskenderun'da yeni mazot tankları imal edilmesinin gerekliliği üzerinde duruldu.¹⁸⁰¹

Deniz Levazım Şubesi Müdürlüğü mazot, gaz, benzin, motorin, makine yağları, her cins boya malzemesi, bant bezi, buji, branda bezi, asbest, endikeyter kağıdı, fiber levhalar, her türlü fırçalar, gırcala, tel ve lif halatlar, güderi, grafit, gliserin, iplik, iğne, kalay, klinger, karpit, lastik levhalar, sünger, vernik, yazı ve hesap makineleri, motorpompa, her cins hortum, vazelin, motorlar ve yedek aksamı, kazan salmastraları, hususi tip ampuller, kamyon lastikleri, elektrik malzemesi gibi bir çok malzemenin piyasa da mevcut olmadığı gibi bulunanların da yüksek fiyatlarla tedarik edildiğiyle ilgili bir çalışma hazırlayıp tüm Donanma bağılı birliklere bildirdi. Bu sebeple her cins eşya ve malzemenin azami dikkat ve itina ile kullanılarak, önemli bir ihtiyaç olmadıkça, hiçbir eşya ve malzemenin hurdaya çıkarılmaması, tamirleri yapılabilecek olan malzemenin mümkün olduğunca fazla kullanılmasını istedi. Gemi ve kuruluşlardaki tüm malzemenin azami derecede tasarrufla ve itina ile kullanılmasının önemi hatırlatıldı.¹⁸⁰²

¹⁸⁰⁰ Romanya II.Dünya Savaşı'nın başlamasından 10 yıl öncesi dahil olmak üzere Türkiye'deki petrol ihtiyacını karşılayan ülkelerin başında gelmiştir. Bkz., Nejat Aytaman, "Türkiye'de Petrol Sıkıntısı Nasıl Önlenebilir-I ?", *İktisadi Yürüyüş*, C. 7, S. 76, Yıl 4, (Şubat 1943), s.6, 21.

¹⁸⁰¹ LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:199, Bn.:1, T.:24 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1941-35, Gmn.:199, Bn.:2, T.:1 Ağustos 1941.

¹⁸⁰² LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:157, Bn.:1, T.:10 Eylül 1941.

Donanma Komutanlığı 1942 yılında yayınladığı bir emirle, tasarruf tedbirlerinin önemini unutulmamasını istedi. Bu yazısında önceki tasarruf önlemlerine ilave olarak piyasadan tedarik edilebilecek olan kırtasiye, bakım ve temizlik malzemelerinden talep edilenlerin yarım ve bazen de dörtte bir belki de daha aşağı nispette verileceğinin göz önünde bulundurulmasını söyledi. Üstüğü, salaşpur, Amerikan bezi gibi birden fazla kullanıma elverişli eşyaların, işin bitiminde yıkatılarak tekrar tekrar kullanılması gerektiği hatırlatıldı. Piyasada hiç bulunmayan kaol, brasso gibi yağlar ile yalnız silah temizliğinin yapılması, silah aksamının temizliklerinde ise iç piyasadan tedarik edilecek toprağın kullanılması istendi. Ayrıca Zonguldak kömür havzasının bugünkü durumu dolayısıyla kömür üretimi azaldığından, tüm gemi ve kara kuruluşlarının icap eden bütün tedbirleri alması emri verildi. İlave olarak yazışmalarda fazla kırtasiye ihtiyacına gerek duymamak için talep, teklif ve cevapların gayet kısa ve mümkün olduğu nispette küçük ebatlardaki kâğıtlara yazılması, lüzumsuz kâğıtların kalan kısımlarının da müsvedde olarak kullanılması gerektiği hatırlatıldı.¹⁸⁰³

Genelkurmay Başkanlığı Donanmanın savaşa hazırlık durumunu görmek ve eksiklerin neler olduğunu tespit etmek maksadıyla 1944 yılı başında kömür, akaryakıt, cephane ve mühimmat durumu hakkında Deniz Müsteşarlığı vasıtasıyla bilgi istedi.¹⁸⁰⁴ Bunun üzerine hazırlanan raporda; Donanma gemilerinin cephanesinin tamam olarak gemilere verildiği, hava savunma topları için gemilerdeki cephanelik istiaplarına göre bu miktarın azami duruma çıkarıldığı, depolarda hava savunma topları için 1 tertiplik ikmal cephanesinin mevcut olduğu, fakat diğer gemi toplarının cephanesinin eksik olduğu, cephanelerin Bekirdere cephane deposunda saklandığı, ülke içinde yaptırılabilir cephaneler için gerekli siparişlerin verilmekte olduğu bildirildi.¹⁸⁰⁵ Ayrıca raporda; İzmit'te 18000 ton maden kömürünün mevcut olduğu ve Donanmanın 2,5 aylık normal ihtiyacını karşılayacak vaziyette olduğu, kömür yakan harp ve yardımcı gemilerin tam kömür alımları ile 3 defa doldurulabileceği, harp sarfiyatının normal sarfiyatın 3-4 katını bulacağından bir savaş durumunda hiçbir yerden kömür ikmal yapılamadığı takdirde, İzmit'teki mevcut kömürün azami 1,5 ay yetebileceği bildirildi. İlaveten İzmit'teki bu kömürden başka, Donanmanın ihtiyaçları için İskenderun, İzmir ve Samsun'da 4500'er ton kompoze kömür stokları bulundurulmakta olduğu, bu kömürün uzun müddet bekleme neticesinde kaybedilme tehlikesi gösterdiği

¹⁸⁰³ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:38, Bn.:1, T.:4 Şubat 1942.

¹⁸⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:138, Bn.:9, 10, T.:12 Kanunisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:138, Bn.:6, 7, 8, T.:13 Kanunisani 1944.

¹⁸⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:138, Bn.:3, T.:19 Kanunisani 1944.

için bu kömürün İzmir ve İskenderun stoklarından Genelkurmay Başkanlığı talimatıyla yenileriyle değiştirilmek üzere Türkiye Kömür Tevzi Müessesine devrinin kararlaştırıldığı bilgisi verildi. Bu antlaşma üzerinden İzmir stoklarının yenilendiği, İskenderun'daki stokların ise Devlet Demir Yolları'na devredilmek üzere olduğu iletili. Raporda, Donanmanın akaryakıt, mazot ve motorin vaziyetinin kritik bir halde olduğu söylendi. Bir yıldan bu yana Petrol Ofisinden hiç mazot alınmadığı, gerek Ticaret Bakanlığı'na gerekse Petrol Ofisine yapılan müracaatlarda mazot mevcudu bulunmadığı ancak Romanya ile yapılan antlaşma neticesinde gelecek mazotlardan Donanma ihtiyacının temin edileceğinin bildirildiği, fakat hiçbir yerden¹⁸⁰⁶ mazot alınamayarak yapılan sarfiyat neticesinde elde 7700 ton mazot mevcudunun kaldığı, mazot yakan gemilerin ancak 2 defa tam şekilde doldurulabileceği, bir savaş halinde ancak 2 aylık ihtiyacın karşılanabileceği, Donanma ihtiyacı için ayrıca İzmir'de 1347 ton mazot bulundurulduğu iletili.

Hazırlanan raporda, normal ihtiyaçlar için aylık 200-250 ton motorin kullanılmakta ise de sarnıçlı vagon noksanlığı dolayısıyla bu miktar mazotun büyük güçlüklerle Marmara Üssü Bahri Komutanlığına nakledilmekte olduğu ve ancak askeri ihtiyacı karşılayabilmekte bulunduğu bildirildi. Ayrıca İzmit'te 200 ton kadar bir motorin mevcudu olduğu, bu miktarın motorin kullanan gemi ve denizaltı gemilerini bir defa bile tam olarak doldurmaya yeterli olmadığı, aylık alınan 200 ton motorin ile ancak normal sarfiyatın karşılanabildiği, stoklara bir şey ilave edilemediği iletili. İlâveten bu sıkıntılı vaziyetin giderilmesi için Ticaret Vekaletinden Başarı gemisinin tahsisinin talep edildiği, fakat tahsisin yapılmadığı belirtildi. Yine Petrol Ofisinden 200 ton motorinin İstanbul'da verilebileceğinin bildirilmesi üzerine, Gölcük yağ gemisinin bu motorini almak için görevlendirildiği, ancak Petrol Ofisinin vereceğini bildirdiği motorini vermediği ifade edildi. Bununla beraber Donanmanın ihtiyaçları için ayrıca İzmir'de 514, Marmaris, Amasra, Zonguldak ve Samsun'da 50'şer ton motorin bulundurulduğu belirtildi. Bununla beraber İskenderun'da Donanma için 170 tonluk bir motorin tankı inşa ettirildiği açıklandı. Türkiye'nin 2 Ağustos 1944 tarihinde Almanya ile diplomatik münasebetlerini kesmesi sonrası ticari gemilerin Ege ve Akdeniz'deki seferlerinin kesilmesiyle, İskenderun ve İzmir ile İzmir ve İstanbul arasında yapılmakta olan akaryakıt nakliyatının sekteye uğramaması için, elde mevcut Çankaya, Başarı ve

¹⁸⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:138, Bn.:5, T.:19 Kanunisani 1944.

Beykoz adlarındaki sarnıçlı gemilerin bu işe tahsis edildiği ve seferlerinin gündüz yapılacağı bildirildi.

Raporda makine yağı ve benzin stokları hakkında da bilgiler verildi. Buna göre; Donanmanın 1 yıllık makine yağı ihtiyacının karşılanabilecek vaziyette bulunduğu iletili. Muhtemel ihtiyaçlar için İzmir'de 34 ton, Zonguldak, Amasra, Sinop, Trabzon, Ereğli ve Samsun'da 400'er kilogram makine yağı bulunduğu bilgisi verildi. Benzin ile ilgili olarak da genel hizmetlerde kullanılmak üzere 613 ton kalın benzin mevcudunun bulunduğu, normal ihtiyaçlar için 3 ay, savaş ihtiyacı için de 1,5 ay yeterli benzin bulunduğu bildirildi. Ayrıca hücumbotlar için İzmit'te 85, Çanakkale 41, İzmir'de 23 ton ince benzin mevcudu olduğu yazıldı. Hücumbotlar için ayrıca 5 tonluk 73 – 77 oktanlı benzin bulunduğu da ifade edildi. Sokoni Kumpanyası tarafından Mersin'e 200 ton 73 oktanlı benzin getirildiği, bu benzinin 100 tonunun Marmara Üssü Bahri Komutanlığına, 30 tonunun Samsun'a, 20 tonunun İzmir'e, 15 tonunun Çanakkale'ye, 10 tonunun Karadeniz Boğazı'na, 20 tonunun Amasra'ya, 5 tonunun da İskenderun'a gönderilmesi için Mersin Deniz Mıntıka Komutanlığına emir verildiği iletili. Ayrıca yüksek oktanlı benzin elde etmek için 68 oktanlı benzinlere benzol ilavesi katılarak 73 oktanlı benzin elde edilmesinin düşünüldüğü belirtildi. Bu nedenle Karabük Fabrikalarından Deniz Müsteşarlığına verilmek üzere 80 ton benzol tahsisi yapıldığı bildirildi. Benzoller alındığında normal benzinlere %30 benzol karıştırılarak 72 oktanlı benzin elde edilmesinin planlandığı bilgisi verildi. İlaveten Donanmanın ihtiyaçları için Marmaris, Zonguldak, Amasra ve Samsun'da 5'er ton benzin bulundurulduğu söylendi. Ayrıca Vekaletle ait seferi benzinler dubalarda İstanbul Tuzla civarındaki İnciraltı iskelesinde bulunmaktaydı.¹⁸⁰⁷

Uygulanması düşünülen tasarruf tedbirlerinden biri de Zonguldak'tan Donanma için kömür getiren gemiler ile ilgili oldu. Bu gemileri korumakla görevli Muhrip Filotillaları Komutanlığı bağlısı muhripler, Boğaz dışında koruma görevi yapmaktaydı. Koruma görevi sırasında, kömür nakliyesi yapan gemilerin kömür havzası ile Boğaz arasındaki seferlerinin çok azaldığı ve bazı günler hiç sefer yapılmadığı tespit edildi. Bu durumda Karadeniz'de kömür gemisinin bulunmadığı zamanlarda da vazife yapılmakta olduğu veya bir gemi için bütün gün yakıt sarf edildiği görüldü. Eldeki sınırlı miktardaki mazottan tasarruf etmek ve ticaret gemilerinin daha esaslı bir surette himaye

¹⁸⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:138, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, T.:19 Kanunisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:23, Bn.:3, T.:9 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:23, Bn.:1, T.:14 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1944-50, Gmn.:181, Bn.:1, T.:29 Ağustos 1944.

edilebilmesi için gün aşırı veya 3 günde bir, birkaç geminin birden Zonguldak'tan veya Karadeniz Boğazından çıkmasının uygun olacağı sonucuna varıldı.¹⁸⁰⁸

Gemilerde ve kara birliklerindeki askerlerin beslenmesi işi de çok önem verilen konulardandı. Askerin ihtiyacı için sürekli bir şekilde piyasadan ihale usulüyle sebze, meyve ve bakliyat alınmaktaydı.¹⁸⁰⁹ Alınan bu malzemelerin korunması ve işlenmesi süreçlerinde israfa uğramaması için çok titiz davranılıyordu. Gösterilen bu hassasiyete Deniz Müsteşarı Hilmi Ziya Ülmen'in, gemi ve kara birlikleri yemekhanelerinde kullanılan patateslerin haşladıktan sonra kabuğunun soydurularak kullanılması için verdiği emir örnek olarak verilebilir. Bu uygulama ile hem tasarrufun sağlanması hem de patatesin içerdiği C vitamininin ziyan olmaması hedeflendi.¹⁸¹⁰ Aynı şekilde Donanma Komutanlığı da ekmek hakkında tasarrufu içeren bir emir yayınladı. Ülke genelinde yaşanan zorluklar nedeniyle ekmek, halka karne ile dağıtılmaktaydı. Ancak eratın ekmek istihkakı, kesintiye uğramaksızın tam olarak verilmekteydi. Bununla beraber yapılan incelemelerde, bazı gemilerdeki erat ve subayların yiyemediği ekmekleri denize attıkları komutanlar tarafından tespit edildi. Hiçbir şekilde onaylanmayacak olan bu hareketin önüne geçilmesi için Donanma Komutanlığı, subay ve eratın artan ekmeklerinin (fırını olan gemilerin buralarda, olmayanlarında kuzinelerde) peksimet haline getirilmesi veya kurutulmasının sağlanması hakkında emir yayınladı.¹⁸¹¹

Gemilerde askerlere verilen yemeklerde uygulanacak tasarruf politikası ile ilgili de bazı direktifler verildi. Askerin beslenmesinde uygulanacak tasarruf yöntemlerinin, askerin eksik gıda ile beslenmesi anlamına gelmediği belirtildi. Vatan hizmetlerini yerine getirmek üzere Donanmaya emanet edilmiş askerlerin haklarının, her şeyin üzerinde olduğu ifade edildi. Bu amaçla gemi nöbetçi subaylarının, ambarlardan kumanya çıkarılmasına nezaret etmeleri ve gereğinden fazla malzeme çıkartılmasına engel olmaları hususu hatırlatıldı. Yemeğin sadece askerlere yetecek kadar hazırlanması, ihtiyaçtan fazla hazırlanmaması istendi.¹⁸¹²

¹⁸⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:205, Bn.:1, T.:14 Ağustos 1944.

¹⁸⁰⁹ Piyasadan temin edilmesi planlanan sebze ve meyve alımı için hazırlanmış örnek bir mukavele için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-1, Gmn.:155, Bn.:1-22, T.:9 Haziran 1941.

¹⁸¹⁰ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:58, Bn.:1, T.:6 Teşrinisani 1944.

¹⁸¹¹ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:20, Bn.:1, T.:7 Teşrinisani 1944.

¹⁸¹² LDGAM., Ktn.:1944-35, Gmn.:282, Bn.:1, T.:28 Kanunievvel 1944.

1.13. Yabancı Ülkelerden Türkiye'ye Gelen Askeri Malzemeler

Türkiye, I.Dünya Savaşı'ndan sonra askeri sanayini geliştirmek adına çeşitli çalışmalar yaptı. Ancak ülkenin içinde bulunduğu mali durum nedeniyle belli bir noktaya kadar ilerlenebildi. Zaten kısa bir süre sonra da yaklaşan II.Dünya Savaşı atmosferine girildi. Böylelikle ordunun silah, mühimmat, araç ve gereç bakımlarından tam manasıyla yerli sanayi ile donatılabilecek noktaya gelmesi sağlanamadan II.Dünya Savaşı başlamış oldu. Özellikle gelişmiş Dünya ülkeleri, ilerleyen teknoloji sayesinde askeri denizcilikte çok ileri bir noktaya ulaşmıştı. Bu Devletlerin Donanmalarıyla mücadele edebilmek için Türk Donanmasının da modern silah ve araç gereçlere sahip olması gerekmektedir. Bu nedenle Türk Donanması, yabancı ülkelere temin edilecek askeri malzemelere şiddetle gereksinim duymaktaydı.

II.Dünya Savaşı sırasında Türkiye, ihtiyaç duyduğu Donanma materyalleri için Almanya, İngiltere ve Amerika'dan çeşitli tip, sayı ve ebatta askeri malzeme ve mühimmat alımı gerçekleştirdi. Malzeme ve mühimmatların çoğu, İngiltere ve Fransa'yla Kazım Orbay heyetinin 8 Mart 1940 tarihinde tamamladığı 25.000.000 İngiliz Sterlinlik (137,5 milyon TL) askeri malzeme kredisi kapsamında alındı.¹⁸¹³ Bu kredinin sağlanması İngiliz savaş kurulunun 31 Ekim 1939 tarihinde toplanarak, Türkiye'ye yapılması muhtemel askeri yardım meselesini ele aldığı toplantı sonucunda gerçekleşti. Bu toplantıda Türk Donanmasının acil olarak desteklenmesine hazır olunması ve Türk Donanma üslerinin tahkimatlarının güçlendirilmesi kararları alındı.¹⁸¹⁴ Netice itibarıyla sağlanan 25 milyonluk kredinin %10'u nakliye için kullanılacakken, 14 milyonu Kara Kuvvetleri, 5 milyonu Hava Kuvvetleri ve 1,5 milyonu da Deniz Kuvvetleri için değerlendirilecekti. Ayrıca kalan 2 milyonluk kısım da askeri fabrikalardaki ihtiyaçların giderilmesi için planlandı. Üzerinde uzlaşılan listedeki Kara Kuvvetlerinin talepleri Fransızlar tarafından karşılanırken, İngiltere daha çok Donanma ve Hava Kuvvetlerine ilişkin askeri malzeme ihtiyaçlarını karşılayacaktı.

Kazım Orbay heyetinin İngiltere'de yürüttüğü görüşmelerin ilerleyen safhasında, Türk Donanmasının modernizasyonu kapsamında yapılan ilk planlamada değişiklikler yapıldı. Donanmanın su üstü gemisi, denizaltı ile silah, cephane ve yardımcı malzeme ihtiyaçlarının sanıldığından fazla olduğu görüldü. Bu nedenle 28 Mayıs 1940 tarihinde

¹⁸¹³ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e., s. 427.

¹⁸¹⁴ Erdoğan Karakuş, *İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri 1938-1939*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara 2004, s.176.

Türkiye'nin Donanma ihtiyaçları için İngiltere'den yapacağı alımların tutarı 4.009.506 İngiliz Sterlinine ulaştı.¹⁸¹⁵

1.13.1. İngiltere'den Gelen Askeri Malzemeler

İngiltere'den gelmiş olan malzemeler arasında çeşitli tipte birçok askeri malzeme yer aldı. Gelen malzemeler arasında mayın, paravan cihazları, arama tarama cihazları, sac, köşebent, perçin çivisi, çelik levha, maden kömürü, torpido, harp başlığı, detonator, ağız otu, tabanca, kablo, elektrojen grubu (skid tarama cihazları için) gibi malzemeler bulundu.

Donanma envanterindeki torpidolar için ihtiyaç duyulan yedek aksamaların satın alınması için çalışmalar yürütüldü. 1939 Şubat ayında bu iş için 1000 İngiliz Sterlini ayrılması kararlaştırıldı.¹⁸¹⁶ 27 Ekim 1939 tarihinde İngiltere'den 500 adet mayın getirildi.¹⁸¹⁷ Ayrıca Deniz Müsteşarlığı 8 Kasım 1939 tarihinde, Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğüne yazmış olduğu telgrafta, İngiliz kredisi ile gelmiş olan sac, köşebent, perçin çivisi gibi malzemelerin ebat, adet ve tonlarını gösteren listeler ile makbuzlarının merkeze gönderilmesi gerektiğini bildirdi. Amerika ve İngiltere'ye 400.000 Türk Liralık tekne tamir ve inşa (sac, levha, vesaire) malzemesi siparişi girişiminde bulunulduğundan bu malzemenin nitelik, ebat ve yaklaşık miktarının tespiti ile listelerinin gönderilmesi önemliydi.¹⁸¹⁸ Bu sırada Donanmanın ihtiyacı olan malzemeleri getirmek için İskenderiye'ye gidecek olan Ülkü kömür gemisinin seyahat esnasında oluşacak masrafları için 6000 liranın döviz cinsinden verilmesine 30 Kasım 1939 tarihinde karar verildi.¹⁸¹⁹

Adatepe ve Zafer sınıfı muhriplerin ihtiyacı için 23 Mayıs 1940 tarihli mukavele ile İstanbul'da teslim edilmek şartıyla, 24400 adet kazan ve süperhiter borusu, İngiliz "British Tube Mills" şirketine sipariş edildi. Kazan ve süperhiter borularının 8 ayda yani 23 Ocak 1941 tarihinde İstanbul'da teslim edilmesi kararlaştırıldı. Ancak söz konusu borular 3 defada ve en son 28 Mayıs 1942 tarihinde ve Mersin'e getirilerek teslim edildi. Bu nedenle British Tube Mills şirketiyle tazminat ödenmesi konusunda hukuki mücadeleye girişildi.¹⁸²⁰

¹⁸¹⁵ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a., g.e., s.428.

¹⁸¹⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:86, Dosn.:13, Sn.:13, Bn.:1, T.:21 Şubat 1939.

¹⁸¹⁷ LDGAM., Ktn.:1939-7, Gmn.:114, Bn.:1, T.:27 Teşrinievvel 1939.

¹⁸¹⁸ LDGAM., Ktn.:1940-44, Gmn.:11, Bn.:1, T.:31 Teşrinievvel 1940.

¹⁸¹⁹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:89, Dosn.:113, Sn.:14.

¹⁸²⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:52, Dosn.:343, Sn.:24, Bn.:7, T.:18 Mart 1943; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:52, Dosn.:343, Sn.:24, Bn.:6, T.:24 Mart 1943.

İngiltere'deki Vickers Armstrong fabrikasından, Berk ve Peyk torpido kruvazörleriyle, seferde el konulması planlanan Trak sınıfı gemiler için gerekli olan 6 takım komple paravan cihazının yedek telleriyle birlikte alınmasına ve tutarının 1940-1941 yılı bütçesinden ödenmesine karar verildi.¹⁸²¹

Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü, İngiltere'den İskenderun ve Derince'ye oradan da Gölcük fabrikalarına getirilmiş bulunan 416 adet çelik levha ve sacdan lazım olanlarının gönderilmesini istedi.¹⁸²² İskenderun'dan Derince'ye gelen 416 adet çeşitli ebatlardaki sac levhadan 350 adedinin harp stokuna, kalan 116 adedinin de ambar mevcuduna kayıt edilmesi gerektiği bildirildi.¹⁸²³

İngiltere ve Amerika'dan sipariş edilip gelmekte olan malzemelerin işleriyle ilgilenmek üzere "Deniz Aktarma Ambar Müdürlüğü" kuruldu. Bu müdürlüğün görevi, İskenderun ve Mersin'e gelen malzemelerin Derince veya İzmit hangisi müsaitse trenle oraya sevk edilmesi, gideceği noktadaki aktarma ambarları için gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayarak, durumu ilgili birimlere bildirmektir.¹⁸²⁴

Savaş gemilerinin en önemli ihtiyaçlarından olan kondenser ve farulluk boruları için İngiltere'de bulunan The Yorksrepor Works Fabrikası ile 45340 adet kondenser ve farulluk borusu için 19 Nisan 1940 tarihinde anlaşma imzalandı. Borular Tasmanya vapuru ile 9 Ocak 1942 tarihinde Mersin'e getirilerek teslim edildi. Ancak boruların planlı teslim tarihi gecikmişti ve teslim yeri olan İstanbul yerine Mersin'e getirilmişti. Bu nedenle ortaya çıkan zararın karşılanması maksadıyla fabrikadan hukuki yollarla maddi talepte bulunuldu.¹⁸²⁵

Mayın atölyelerinin modernleştirilmesi noktasında ihtiyaç duyulan tezgahlar için katalog ve resimler incelenerek bir liste oluşturuldu. Hatta eldeki kataloglarda bulunmayan fakat ihtiyaç duyulan malzemeler de hazırlanan listeye eklendi.¹⁸²⁶ Ayrıca mayın tarama çalışmalarında kullanılacak diğer malzemelerin de siparişi tamamlandı. Bu malzemelerden bir kısmının Mısır'a geldiği bildirildi. Gölcük'e gönderilecek malzemenin ilk fırsatta İskenderun veya Mersin limanlarından birine sevk olunacağı iletildi. Sevk işlemi tamamlanan malzemelerden vinçler ve arama tarama cihazlarının Derince Deniz Sevk Ambarına gönderilmesi istendi.¹⁸²⁷ Bu sırada Beyrut'a gelmiş olan

¹⁸²¹ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:52, Bn.:1, T.:28 Kanunievvel 1940.

¹⁸²² LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:103, Bn.:1, T.:10 Teşrinisani 1941.

¹⁸²³ LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:103, Bn.:2, T.:18 Teşrinisani 1941.

¹⁸²⁴ LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:1, Bn.:2, T.:28 Kanunisani 1942.

¹⁸²⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:13, Bn.:4, T.:27 Mart 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:13, Bn.:2, T.:27 Haziran 1942.

¹⁸²⁶ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:187, Bn.:1, T.:18 Nisan 1942.

¹⁸²⁷ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:122, Bn.:2, T.:18 Nisan 1942.

ağ malzemesini Beyrut'ta bulunacak Mete vapuruna yüklemek üzere görevlendirilmiş olan İngiliz uzman Strachan'ın, 8 Haziran 1942 tarihinde İstanbul'dan yola çıkacak olan Toros ekspresine binmesi yönünde planlama yapıldı.¹⁸²⁸

İngiltere Deniz Ataşeliğinden alınan bilgiye göre Haziran 1942 tarihinde Türk Donanmasına İngiltere'den 10 adet 21 pusluk torpido, 5 adet harp başlığı, 5 adet tabanca, 5 adet ağız otu, 5 adet detonatör sevk edildiği bildirildi.¹⁸²⁹ Ayrıca gemiler için alınması planlı 195 ton kazan borusu, 28 ton alev borusu, 437 ton levha, 121 ton U demiri, 170 ton köşebent, 24 ton yuvarlak ve dört köşe lama demiri malzemelerinin sevk edilmek üzere olduğu bilgisi 10 Haziran 1942 tarihinde alındı. Bir taraftan da malzemelerin parasının ödenmesi için çalışmalar başladı.¹⁸³⁰ İlaveten Derince ve Darıca araba vapurlarının Portsaid'den İskenderun'a gelirken Beyrut'a uğrayarak İskenderun'a götürülecek mania ağ malzemelerini alabileceği bildirildi.¹⁸³¹ Ayrıca Beyrut'ta bulunan 6000 ton ağ malzemesini getirmek için Altay vapuru da görevlendirildi. Beyrut'a gönderilecek olan Altay vapurunun Beyrut'taki liman, sağlık, kılavuz ve mürettebatın genel ihtiyaçları için 400 İngiliz Sterlini verilmesine karar verildi.¹⁸³² Bu sırada Darıca araba vapuruna, sevk için beklemekte olan 250 ton D.W malzemesi ile 600 ton mania ağ tertibatının yüklemesi gerektiği bildirildi. Derince araba vapuru ise zaten Port Said'de bulunuyordu. Vapur, kara ve deniz topları, malzeme ve kamyonların yüklenmesinden sonra Mersin'e hareket edecekti.¹⁸³³

1939 yılında İngiliz kredisinden, denizaltıların akümülatör durumları ve 2 sene sonraki amper saat vaziyetleri dikkate alınarak malzeme siparişi verilmişti. Bu sipariştten 2 takımlık kabsız olak ve teferruatının geldiği, 2 takımlık kabsız olak ve teferruatının da yolda olduğu bildirildi. Daha sonra 1942 yılında, ilaveten 2 takımlık kabsız olak ve teferruatı da sipariş edildi. Ayrıca daha önceden sipariş edilen Oruçreis sınıfı denizaltılarda kullanılması planlı 38 ton sıkletindeki birinci parti akümülatör yedek malzemesinin yola çıktığı, ikinci partinin de yakında yola çıkacağını bilgisine ulaşıldı.¹⁸³⁴ Bahsi geçen malzemeler Allerton vapuruyla gönderildi. Ancak aküler ve akülerin bulunduğu 112 adet büyük ve 4 adet küçük sandıktan 8 adet sandığın yolculuk

¹⁸²⁸ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:5, Bn.:112, T.:5 Haziran 1942.

¹⁸²⁹ LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:32, Bn.:1, T.:6 Temmuz 1942.

¹⁸³⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:176, Sn.:32, Bn.:1, T.:11 Haziran 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:176, Sn.:32, Bn.:2, T.:18 Haziran 1942.

¹⁸³¹ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:18, T.:Trhz.

¹⁸³² CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:48, Dosn.:310, Sn.:5, Bn.:3, T.:5 Ağustos 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:48, Dosn.:310, Sn.:5, Bn.:2, T.:6 Ağustos 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:48, Dosn.:310, Sn.:5, Bn.:1, T.:7 Ağustos 1942.

¹⁸³³ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:77, Bn.:12, T.:26 Ağustos 1942.

¹⁸³⁴ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:79, Bn.:5, T.:Trhz.

sırasında tahrip olduğu saptandı. Bu durum malzemeleri getiren heyetteki İngiliz Yüzbaşı tarafından da tespit edildiği için zarar gören 8 sandık akümülatör malzemesinin firma tarafından tekrar gönderilmesi kararlaştırıldı.¹⁸³⁵ Bunun yanında Durenda vapuru ile İskenderun'a gelen akümülatör malzemesi içinde de hasar alanların bulunduğu belirlendi. Hasarlı bataryaların yerine 124 adet pil İngiltere'den sevk edildi. İngiltere Deniz Ataşeliği gönderilen pillerin Kasım ayı ortalarına doğru Türkiye'de olacağını ilettiler.¹⁸³⁶ İlâveten 22 Kasım 1941 tarihinde sipariş edilen 30 M.A.D. 740 tip ve 28 M.A.D. tip bataryalar konusunda da bir gelişme yaşandı. İlk yapılan sipariştten farklı olarak her iki tip bataryadan da 62'şer adet sipariş edilmesi istendi.¹⁸³⁷ Sonuç olarak Türkiye'ye gönderilen bazı aküler ve yedek parçaları sevk esnasında zarar görmüş ve bir kısmı da sevk sırasında batan vapurlar nedeniyle Türkiye'ye ulaşmamıştır. Ulaşmayan malzeme arasında denizaltı bataryalarında kullanılan elementler de bulunmaktaydı. Bu elementlerden teslim edilemeyen 124 element Testbank vapuruyla, 112 elementte Allerton vapuruyla gönderildi.¹⁸³⁸

Donanma için gerekli hava savunma nişancılarını yetiştirmek, talim ve eğitim vermek amacıyla cihaz alınması planlandı. Yapılan araştırmada alınacak olan cihazın fiyatının 2000 İngiliz Sterlini olduğu bilgisine ulaşıldı. Ardından cihazın satın alınması konusunda çalışma başlatıldı.¹⁸³⁹ Ayrıca denizaltılar için gerekli akü ve yedek parçası alım faaliyetlerine devam ediliyordu. Bu kapsamda 28 Ekim 1942 tarihinde İngiltere'den bazı malzemeler sevk edildi. Bu malzemelerden 32 sandık akümülatör levhası ile 1 sandık akümülatörün Oruçreis ve Muratreis denizaltılarına ait olduğu belirtildi. Yine aynı sınıf gemiler için 5 sandık malzeme 20 Kasım 1942 tarihinde ve 2 sandık malzeme de 26 Kasım 1942 tarihinde Türkiye'ye ulaştı. Şimdiye kadar 4 parti olarak gelen bu sınıf akümülatör ve malzemeler 153 sandık oldu.¹⁸⁴⁰ Ayrıca aynı tarihlerde, İskenderun ve Mersin'de kullanılmak üzere alınan ve Derince araba vapuru ile getirilen toplardan 2 adet 5.7'lik topun Mersin'e gönderilmesi kararlaştırıldı.¹⁸⁴¹ Yine bu periyotta Basra vapuru ile Liverpool limanından yola çıkması planlanan telsiz cihazı ve telsiz lambalarının Mısır yoluyla Türkiye'ye gönderilmesi noktasında sigorta ettirildiğinin haberi alındı.¹⁸⁴² İlâveten Norveç bandıralı Hordenger vapuru ile 19 sandık

¹⁸³⁵ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:79, Bn.:10, T.:20 Temmuz 1942.

¹⁸³⁶ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:83, Bn.:4, T.:26 Eylül 1942.

¹⁸³⁷ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:10, Bn.:5, T.:4 Mart 1943.

¹⁸³⁸ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:10, Bn.:6, T.:30 Kanunisanı 1943.

¹⁸³⁹ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:31, Bn.:1, T.:6 Teşrinievvel 1942.

¹⁸⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:76, Bn.:1, T.:27 Teşrinisanı 1942.

¹⁸⁴¹ LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:37, Bn.:1, T.:8 Kanunievvel 1942.

¹⁸⁴² LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:25, Bn.:3, T.:16 Kanunievvel 1942.

mayın, 1 sandık mayın fitili, 1 sandık detanator funya ve 1 sandık kilidin İskenderun limanına ulaştığı bilgisi verildi.¹⁸⁴³ Bu periyotta İngiliz bandıralı Radbury adındaki vapur da maden kömürü ve sac yükü ile 22 Nisan 1943 tarihinde İskenderun limanından Mersin limanına geldi.¹⁸⁴⁴

Genelkurmay Başkanlığı'nda İngiliz yetkililerle yapılan görüşme neticesinde karar altına alınan esaslar doğrultusunda, İngilizler tarafından tespit edilerek verilen listeye göre, Nisan 1943 tarihinden itibaren 8 vapurla 24.000 tonluk malzemenin İskenderun ve Mersin limanlarına gönderilmesi planlandı. Gönderilmesine başlanan malzemelerin vapurlardan süratli bir şekilde boşaltılmasında sorunlar yaşandığı Türk ve İngiliz yetkililer tarafından tespit edildi.¹⁸⁴⁵ Esasında Deniz Aktarma Ambar Müdürlüğü kurulmuş¹⁸⁴⁶, İskenderun ve Mersin'de yurt dışından gelecek malzemeler için yeni personel kadroları oluşturulmuş ve atamaları yapılmıştı.¹⁸⁴⁷ Ancak yapılan incelemede bu sıkıntının asıl sebebinin personelden çok ambar yetersizliği olduğu belirlendi. Örneğin İngiltere'den gelen kabloların kuru yerde muhafaza edilmesi gerekirken yağmur altında bırakıldığı görüldü. İlaveten İngiltere'den gelmekte olan skid tarama cihazlarına ait 5 adet elektrojen grubunun Deniz Altı Müdafaa Okulunda bir branda altında tutulduğu, İngiliz uzman tarafından saptandı. Deniz Müsteşarlığı bu malzemelerin uygun şekilde muhafaza edilmesi gerektiğini bildirdi. Kış yaklaşmış olduğundan İngiltere'den gelmiş ve ilaveten Türkiye'den temin edilmiş olan malzeme ile tahkimat malzemesini barındırmak üzere ambarlar için ihtiyaç duyulan oluklu sacların bir an önce gönderilmesi talep edildi.¹⁸⁴⁸ Sonuç olarak İngiltere'den gelen ve ayrıca Türkiye'den tedarik edilen malzemelerin muhafazası için Haliç'te Deniz Komutanlığı civarındaki ambarların boşaltılarak, malzemelerin konulması için çalışma yapılması gerektiği üzerinde uzlaşıldı.¹⁸⁴⁹

Denizaltıların eksiklerinin tamamlanması için alınan bir gurup malzeme Custodian vapuru ile sevk edildi.¹⁸⁵⁰ Ayrıca 29 Nisan 1943 tarihinde İndian Prince vapuruna 58 varil fosfor ve 68 varil tetro malzemesi yüklendiği bildirildi. Yüklenen fosfor varillerinden 6 adedi yolculuk sırasında ateş aldı ve Süveys'de denize atılarak 52

¹⁸⁴³ LDGAM., Ktn.:194-68, Gmn.:196, Bn.:1, T.:12 Şubat 1943.

¹⁸⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:113, Bn.:1, T.:8 Mayıs 1943.

¹⁸⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:60, Bn.:1, T.:2 Nisan 1943.

¹⁸⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:1, Bn.:2, T.:28 Kanunisanı 1942.

¹⁸⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:136, Bn.:1, T.:19 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:60, Bn.:2, T.:9 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:60, Bn.:5, T.:14 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:59, Bn.:1, T.:30 Eylül 1943.

¹⁸⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1942-68, Gmn.:28, Bn.:1, T.:12 Teşrinisani 1943.

¹⁸⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1941-66, Gmn.:6, Bn.:1, T.:27 Teşrinievvel 1943.

¹⁸⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:50, Bn.:1, T.:13 Nisan 1945.

varil fosfor Türkiye'ye ulaştı. Ayrıca 8 Temmuz 1943 tarihinde, Thirassia Nomicos vapuru ile 58 varil tetronun Mersin limanına vardığı bildirildi. İlâveten 13 Temmuz 1943 tarihinde Empire Voice vapuruyla 2 varil tetron gönderildi. Bu sırada Mersin'e gelen fosfordan 1 ton, tetrodan 20 ton eksik geldiği ve eksikliğin giderilmesi gerektiği sigorta şirketine mektupla iletildi.¹⁸⁵¹

İngiliz Deniz Ataşeliği tarafından, sipariş verilmesi istenen malzemeler varsa, sipariş miktarlarının bildirilmesi istendi ve savaş sebebiyle yeni siparişlerin imalatının fabrikaların yoğunluğu göz önüne alındığında uzun bir zaman alacağı bilgisi iletildi.¹⁸⁵² Bu sırada mania ağları için kasa dikiş tezgahı ve tel kesme cihazı gerekli olduğundan alınmasına karar verildi.¹⁸⁵³ Aynı cihazlardan mayın manialarında ihtiyaç duyulan 12 adet kasa dikiş tezgâhı ve 8 adet tel kesme cihazının da İngiltere'ye sipariş edilmesi için çalışma başlatıldı.¹⁸⁵⁴

İngiliz Deniz Ataşeliğince, Türkiye'ye denizaltı aküsü götürürken batan City of Athens vapurundaki 124 adet akü yerine, yeniden üretimine başlanmış olan akülerin, Eylül 1943 ayı sonunda hazır olmasının beklendiği bildirildi. Sevk tarihinin de en kısa zamanda bildirileceği açıklandı.¹⁸⁵⁵ İlâveten İngiliz Deniz Ataşeliği, daha önceden talep edilen 300 vagonun, frensiz 30 adet vagonun Aralık ayının ilk haftasında, frenli 10 adet vagonun Aralık ayının ortasında, kalan vagonların ise ayda 40'ar adet olmak üzere teslim edileceğini bildirdi.¹⁸⁵⁶

Boğaz ve limanların mania ağlarıyla korunması için İngiltere'den ağ malzemeleri yanında¹⁸⁵⁷ paravan cihazları da alındı.¹⁸⁵⁸ İlâveten mayın tarama motorlarında ve uçak motorlarında kullanılmak üzere talep edilen 50 ton Hint yağının temini için gerekli çalışmalar yürütüldü.¹⁸⁵⁹ Bu sırada İngiltere'den Granville vapuru ile İskenderun'a büyük çapta askeri malzeme getirildi. Gelen malzemelerin tam listesi şu şekildedir; 1 sandık deniz haritası, 2 sandık dökme pirinç vandela, 1 sandık voltmetre ve ampermetre, 3 sandık telefon, 1 sandık rondela, 23 sandık farklı modellerde asdic malzemesi, 1 sandık uçak modeli, 55 parça 18'lik çelik boru , 5 sandık kontak camı, 1 sandık torpido endikeyteri, 2 adet A sınıfı şamandıra, 2 sandık A sınıfı şamandıra

¹⁸⁵¹ LDGAM., Ktn.:1945-45, Gmn.:2, Bn.:3, T.:31 Mayıs 1945.

¹⁸⁵² LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:10, Bn.:8, T.:1 Mart 1943.

¹⁸⁵³ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:30, Bn.:4, T.:19 Temmuz 1943.

¹⁸⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:30, Bn.:7, T.:11 Ağustos 1943.

¹⁸⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:84, Bn.:1, T.:25 Eylül 1943.

¹⁸⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1943-08, Gmn.:48, Bn.:1, T.:8 Teşrinisani 1943.

¹⁸⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:188, Bn.:1, T.:5 Kanunisanı 1944.

¹⁸⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:121, Bn.:4, T.:16 Şubat 1944.

¹⁸⁵⁹ LDGAM., TÇDEEB., T.:15 Eylül 1944.

teferruatı, 2 sandık A sınıfı lamba, 1 sandık elektrik lambası, 1 sandık valf diskleri (40 tane), 1 sandık kromlu deri, 1 sandık fosforlu bronz çubuk, 5 sandık 6 köşe pirinç çubuk, 11 adet paslanmaz çelik levha, 9 adet çelik boru, 1 sandık krom bikelli rezistans teli, çeşitli ebatlarda 2 kangal elektrik kablosu, 80 sandık ve 54 makara.¹⁸⁶⁰

Mayın arama tarama cihazı ihtiyacının karşılanması noktasında 6 takım LL tipi mayın tarama cihazı ile birlikte 6 takım S.A. malzemesinin alımı gerçekleştirildi. Ayrıca 1944 yılına kadar 2 jeneratör takımı ve kabloları teslim alındı. "0" tipi arama tarama cihazlarının alımı için ise çalışmalara başlandı.¹⁸⁶¹ Gemi ve kara teşkillerinde bulunan telsiz sayısını artırmak için de çalışmalar yürütüldü. Savaştan önce mevcut 26 adet gemi telsizi 1,5 kat artırılarak ve İngiltere'den beklenen ve kısmen de gelen cihazlarla birlikte 85'e yükseltildi. Mevcutların hepsinin çalışır vaziyette olması ve yeteri miktarda yedek ahize ve mürsile lambalarının bulundurulması sağlandı. Şerareli telsiz taşıyan gemiler için İngiltere'den istenen 10 cihaz bazı eksikleriyle birlikte teslim alındı. Bu cihazlardan eksik parçası olmayan 1 tanesi Yavuz kruvazörüne gönderildi. İlâveten İngiltere'den 4 adet sahil telsizi alındı. Gelen telsizler ile Çanakkale ve Gölcük Telsiz İstasyonları tesis edilerek faaliyete geçirildi.¹⁸⁶² Sualtı muhabere ve dinleme cihazlarının sayısı 1944 yılına kadar 20 iken yeni gelen cihazlarla sayı 41'i buldu. İngiltere'den gelen denizaltı savunma aletlerinin 21 adedi tam ve 3 adedi eksik parçalarla teslim alındı.¹⁸⁶³ Sonuç olarak İngiltere'den gelmesi planlı telsiz cihazları, telsiz cihaz yedek parçaları, seyir ve işaret malzemeleri, sualtı ihbar istasyonu malzemesi, telefon malzemesi ve dalgıç elbisesi gibi malzemelerin %7'sinin gelişi tamamlandı.¹⁸⁶⁴ Ancak yapılan çalışmalar sonucunda eksik parçaların bir kısmı kısa süre içerisinde tamamlandı. Örneğin telsiz ahizelerinin eksik olanları¹⁸⁶⁵, Londra Deniz Ataşesi Kur. Bnb. Siret Çakır'ın girişimleriyle getirildi.¹⁸⁶⁶ Bu arada İngiltere'den gelen bazı malzemelerin eksik getirilmesi nedeniyle kullanılamadığı da oldu. Yavuz kruvazörü ve muhriplerde kullanılması maksadıyla alınan mors tertibatlı 10 pusluk ışıldaklar, ayna ve lambalarının eksikliğinden dolayı kullanılamadı. Gerekli girişimler yapılarak eksik parçaların tamamlanmasına çalışıldı.¹⁸⁶⁷

¹⁸⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:184, Bn.:2, T.:6 Kanunievvel 1944.

¹⁸⁶¹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:182, Bn.:1, T.:26 Kanunisani 1944.

¹⁸⁶² LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:141, Bn.:1, T.:6 Mart 1944.

¹⁸⁶³ İngilizlerden alınan denizaltı savunma cihazlarının montajlarının Türk personel tarafından yapılması kararlaştırılmıştı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-69, Gmn.:163, Bn.:2, T.:13 Teşrinisani 1944.

¹⁸⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:141, Bn.:2, T.:6 Mart 1944.

¹⁸⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:122, Bn.:10, T.:14 Nisan 1944.

¹⁸⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:122, Bn.:10, T.:14 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:122, Bn.:2, T.:4 Teşrinisani 1944.

¹⁸⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:81, Bn.:1, T.:7 Nisan 1944.

Boğaz ve körfezlerin korunmasında öncelikli olarak kullanılan mayınlar için ihtiyaç duyulan malzemelerin getirilmesi faaliyetleri de bir taraftan devam ediyordu. Getirilmesi düşünülen malzemeler şunlardı;¹⁸⁶⁸ 100 ton trotil, 180 adet mayın vikera, 5 ton totiril, 50.782 kg fulminat marker (fünye için), 250 kg yumuşak pirinç levha, çeşitli boyutlarda 9500 kg. sert pirinç levha, çeşitli boyutlarda 5 ton fosfor brona çubuk, çeşitli boyutlarda 1200 kg. yumuşak pirinç levha, 1 ton galvanizli yumuşak tel, 250 kg. klinger salmastıra kağıdı, 20 adet dairevi kantar, çeşitli boyutlarda 60 adet tayzik geyci, 1 ton klor kalayum, çeşitli boyutlarda 20900 roda (halat yumağı) galvanizli çelik tel halat¹⁸⁶⁹, çeşitli ebatlarda 8800 roda galvanizli çelik tel halat, 10 adet kreyn, 2 adet dizel motor, 18 adet motorlu orta boy yangın tulumbası, 3 ton mayın sephiye boyası, 3 ton mayın ağırlık boyası, 3 ton mayın sülyen boyası, 1 adet mıknatıslı mayın, 1 adet akustik mayın, 1 adet antenli mayın, 100 adet H.T elektrik tahrip kablosu, 23 adet stopvaç, 10 ton Antros marka gres yağı, 40000 metre mayın rayı, 1000 adet pil, 1000 adet horns, 250 adet devre mütemmimi, çeşitli boyutlarda 14 ton çelik çubuk, 1000 metre hava borusu, 500 kg. despot yağı, 3 ton kauçuk, 1 adet toprak kazma makinesi, 1200 adet 200 librelük çekme rotu yayı.¹⁸⁷⁰

1944 Eylül ayı içerisinde Türkiye'ye gönderilen Asdic malzemesinin eksik olarak gönderildiği tespit edildi. Bu durum İngiliz görevliler tarafından da görüldü.¹⁸⁷¹ Bunun yanında aynı ay içinde 170 adet orlikon topunun ve her top için 4800 adet merminin tedarik edilmesine karar verildi.¹⁸⁷² İlâveten mayın müdafaa botu ve mayın dökme botlarının telsiz lambalarının %200 yedeğiyle birlikte ve ek olarak ahize lambaların da yedekleriyle birlikte alınması planlandı.¹⁸⁷³

Platin gemisiyle 1944 Ekim ayında İstanbul'a gelen Donanma malzemesi şu şekildedir; 24 adet paravan, 1 kutu orlikon cephanesi, 347 sandık atım izli mermi, 431 sandık atım hartuç, 39 adet orlikon topu, 10 adet orlikon top mermisi, 312 adet orlikon cephanesi, 39 adet orlikon nişangahı, 78 adet imla manivelası, 78 adet imla çerçevesi, 30 adet omuzluk, 45 adet temizleme rotu.¹⁸⁷⁴ Gelen bu malzemelerde yapılan incelemede telsiz cihazlarının parçalarında eksikler saptandı. 10 adet telsiz cihazından 9'unda bulunan eksikler şu şekildeydi; 6 adet mürşile ana paneli, 18 adet ana motor

¹⁸⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:109, Bn.:2, T.:10 Ağustos 1944.

¹⁸⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:109, Bn.:2-1, T.:10 Ağustos 1944.

¹⁸⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1944-32, Gmn.:109, Bn.:2-2, T.:10 Ağustos 1944.

¹⁸⁷¹ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:150, Bn.:2, T.:3 Eylül 1944.

¹⁸⁷² LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:150, Bn.:5, T.:18 Eylül 1944.

¹⁸⁷³ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:150, Bn.:13, T.:18 Eylül 1944.

¹⁸⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:140, Bn.:1, T.:5 Teşrinievvel 1944.

jeneratörü, 20 adet otomatik starter, 18 adet saha namı, 110 akümülatör, 40 adet akümülatör imla rezistansı ve 10 adet mütemadi tevzi tablosu. Eksik malzemenin bir an önce tamamlanması için girişimlere başlandı.¹⁸⁷⁵

1944 Ekim ayında İngiltere'den gelen diğer gurup malzeme de şunlardan oluşmaktaydı; 110 adet 15/16'lık bakla, 164 adet küçük uskurlu galvanizli kilit, 2836 adet yarımlik küçük uskurlu galvanizli kilit, 360 adet 4,5 metrelik köstek zinciri, 3 adet kürevi küçük şamandıra, 1 adet 3,4 metrelik her iki başı kasalı 4'lük sapan, 35 simit sapan, farklı boyutlarda 198 adet radansalı yaka teli, 1 adet 16 m/m'lik galvanizli şıpka teli, 3 adet 77 metrelik 2,5'luk her iki başı radansalı tel,¹⁸⁷⁶ 17 adet çeşitli boyutlarda kilit, 7 adet galvanizli radansa, 55 adet demir ayak tornası, 22 adet demir torna, 49 adet farklı boyutlarda makara çeşitleri.¹⁸⁷⁷ Bu malzemelerin yanında tecridli (soyulan) ve kurşun kaplı kabloların temin edilmesi kararı alındı.¹⁸⁷⁸

Wayping istasyonları için de malzeme alınması kararlaştırılmıştı. Alımı tamamlanan malzeme listesi şu şekildeydi; 8 adet kurşun makara kablo, 3 adet sandık, 1 makara çelik tel halat, 6 makara elektrik kablosu ve 4 sandık kablo.¹⁸⁷⁹ Bu sırada İngiltere'den gelen ve mania ağlarına verilen çeşitli boyutlarda 50 adet oksijen tüpünün, Gölcük Tersanesinden gelen memur tarafından yapılan incelenme sonucunda yanlışlıkla mania ağlarına verildiği saptandı. Oksijen tüplerinin Gölcük Tersanesine ait olduğu belirlendi.¹⁸⁸⁰

Platin gemisi ile gelen malzemeler şunlardan oluşmaktaydı; 24 adet paravan, 1 kutu paravan malzemesinin yedeği, 431 sandık hartuç, 347 sandık izli mermi, 39 adet orlikon topu, 10 adet orlikon top namlusu, 312 adet orlikon cephanesi, 39 adet orlikon nişangahı, 78 adet imla çerçevesi, 30 adet imla manivelası, 39 adet omuzluk, 45 adet temizleme rodu.¹⁸⁸¹

Gölcük'e getirilen denizaltı akülerinden kırık ve kullanılmaz olanlar hakkında İngiliz Donanmasına sorunun çözümü noktasında başvurulmuştu. Bu kapsamda inceleme yapmak üzere görevlendirilen İngiliz personel için gerekli izinlerin alınması noktasında girişimlerde bulunuldu.¹⁸⁸² İngilizlerin İstanbul'daki sigorta acentesi

¹⁸⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:135, Bn.:1, T.:13 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:135, Bn.:2, T.:18 Teşrinievvel 1944.

¹⁸⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:84, Bn.:2, T.:11 Teşrinievvel 1944.

¹⁸⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:84, Bn.:2-1, T.:11 Teşrinievvel 1944.

¹⁸⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1946-18, Gmn.:111, Bn.:1, T.:11 Teşrinievvel 1944.

¹⁸⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1943-95, Gmn.:46, Bn.:6, T.:Trhz.

¹⁸⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:185, Bn.:2, T.:7 Teşrinisani 1944.

¹⁸⁸¹ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:140, Bn.:1, T.:6 Kanunievvel 1944.

¹⁸⁸² LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:4, Bn.:44, T.:6 Kanunievvel 1944.

memuru Bay Fontain'in, Gölcük'e giderek incelemeler yapması kararlaştırıldı.¹⁸⁸³ İlâveten denizaltı akülerinden kırık olanları görmek ve yeni yapılmakta olan tersanedeki tezgah yerlerini tespit etmek amacıyla İngiliz Binbaşısı Tewkesbury ile müfettiş James Campbell'ın da Gölcük'e giderek incelemelerde buldukları ve aynı gün içinde işlerini bitirip döndükleri bilgisi verildi.¹⁸⁸⁴

Türkiye'ye sevk edilirken zarar gören malzemelere bir başka örnek olay 15 Mart 1945 tarihinde Türkiye'ye ulaşan Ahia Thalassini vapurunda yaşandı. Vapurdan çıkartılan askeri malzemelerde yapılan incelemede zarar görenler olduğu tespit edildi. Oluşan zararın sebebinin, vapurdaki ticari yük ile askeri malzemelerin karışık olarak yüklenmesinden kaynaklandığı belirlendi. Tahliye sırasında; 4 adet top namlu sandığı, 13 adet cephe sandığı, 32 adet akümülatör dış muhafaza sandığı, 1 adet vincin alt levhası ve sitim borusunun kırık olduğu, pirinç çubuk sandıklarından 6 adedinin hurda halde çıktığı saptandı. Sandıklar kısmen tamir edildi ve pirinç çubuklara 3 adet sandık ve cephaneye de 1 adet yeni sandık imal edildi.¹⁸⁸⁵

Nakliye esnasında taşınan malzemelerin zarar gördüğü bir diğer olay da imalatı süren Yıldıray denizaltısı için İngiltere'den gelen 251 sandık akümülatör malzemesinin hasara uğramasıyla yaşandı. Sigortalı olan malzemenin sigorta memuru Janes Campbell tarafından görülüp incelenebilmesi için memurun Gölcük'e girmesi maksadıyla izinlerin verilmesi çalışmalarına başlandı.¹⁸⁸⁶

İngiliz bandıralı Recorder vapuru ile İstanbul'a gelen eşyanın gümrük ve diğer işlemleri Deniz Sevkiyat Memurları tarafından yapıp teslim alındı. Teslim alınan malzemeler; 5 sandık elektrik malzemesi, 8 sandık kaynak cihazı, 1 sandık ekskvatör aksamı ve 1 sandık makine ile pervanedir.¹⁸⁸⁷ Ayrıca İngiltere'den Jacovus III gemisiyle gönderilen 3 sandık içerisinde elektrikle çalışan yangın tulumbası ve aksamı İskenderun limanına ulaştı ve buradan Gölcük Deniz Fabrikalarına gönderildi.¹⁸⁸⁸ İlâveten Benrinnest gemisi ile İngiltere'den 6 adet büyük bereford römorku, 272 bidon hint yağı, 1000 adet valf levhası, 30 demet yumuşak çelik köşebent, 6 adet jeneratör, 2 adet römork, 8 demet valf çalıştırma tertibatı yollandı.¹⁸⁸⁹

¹⁸⁸³ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:4, Bn.:43, T.:14 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:4, Bn.:45, T.:20 Kanunievvel 1944.

¹⁸⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:25, T.:6 Şubat 1945.

¹⁸⁸⁵ LDGAM., TÇDEEB., T.:2 Nisan 1945.

¹⁸⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:9, T.:8 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:8, T.:9 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:7, T.:1 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:6, T.:6 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:4, Bn.:4, 5, T.:13 Haziran 1945.

¹⁸⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:7, Bn.:1, T.:6 Temmuz 1945.

¹⁸⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:12, T.:24 Ağustos 1945.

¹⁸⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:2, T.:5 Eylül 1945.

Donanmanın eksiklerinin tespiti yönünde yapılan çalışma neticesinde, İngiltere veya Amerika'dan satın alınması planlanan malzemeler belirlendi. Çıkarılan liste şu şekildeydi; 4 adet gemi telsiz cihazı, farklı modellerde toplamda 4 adet elektrojen grubu, 12 adet dalgıç elbisesi, telsiz alıcı verici lambaları.¹⁸⁹⁰ Ek olarak listeye farklı modellerde 16 adet elektrojen grubu, 6 adet dalgıç elbisesi, telsiz alıcı ve verici lambaları, 100 adet Aldis tipi pırıldak, 400 adet tahlisiye cihazı, 200 adet bome aleti, 100 adet el voltmetresi, 100 adet dürbün, 50 adet stopvaç, 50 adet steysinker, 50 adet modern seksonat, elektrikli aksisada iskandili, 4 adet Muratreis sınıfı deniz altı gemilerine yedek periskop getirilmesi de eklendi.¹⁸⁹¹ Özellikle Oruçreis denizaltısına 1 adet uçak periskobu alınması için girişlere başlandı. İngiltere'den gelen cevapta bu tip bir periskobun temin ve tesliminin 12 ay gibi bir süre alacağı yer aldı. Ayrıca periskobun peşin para ile 1600 İngiliz Sterlini tutarında olacağı da iletildi.¹⁸⁹²

Donanma bünyesinde devam eden inşaatlarda kullanılmak üzere İngiltere'den farklı modellerde beton karıştırıcılar satın alındı.¹⁸⁹³ Aynı periyotta Marmara Denizi, Karadeniz, Akdeniz, Ege Denizi haritalarının her birinden 30 takım alınması için çalışma başlatıldı. İngiliz Amirallik Dairesi haritaların peşin para ile tedarik edilebileceğini ve fiyatının 2600 İngiliz Sterlini olduğunu bildirdi.¹⁸⁹⁴

Clan Mcmeil isimli gemiyle, torpido kovanları için 1 sandık piston pakin halkası, 10 sandık tulumba malzemesi, 4 adet elektrikli ırgat malzemesi, 1 sandık W/T regülatörü gönderildi. Geminin 1945 senesi Eylül ayı sonunda İstanbul'a ulaşması planlanmıştı.¹⁸⁹⁵ Bu sırada Glenaferic gemisi ile Türkiye'ye gönderilen akümülatör bataryalarından 3 tanesinin hasara uğramış olduğu, bunların en kısa zamanda yenilenmesi istendi.¹⁸⁹⁶ Yapılan plan uyarınca Clan Mcmeil gemisi ile 9 sandık dizel hava kompresörü ile 1 sandık da telsiz regülatörü malzemesi İstanbul'a getirildi.¹⁸⁹⁷ Bununla beraber İngiltere'den talep edilen 2 ton kalsiyum fosfatın 1 tonunun Türkiye'ye gidecek gemiye yüklenmekte olduğu, kalan kısmının da Kasım 1945 tarihinde gönderileceği bilgisine ulaşıldı.¹⁸⁹⁸

¹⁸⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:131, Bn.:1, T.:28 Haziran 1945.

¹⁸⁹¹ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:131, Bn.:2, T.:28 Haziran 1945

¹⁸⁹² LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:16, T.:23 Ağustos 1945.

¹⁸⁹³ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:31, T.:7 Eylül 1945.

¹⁸⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:34, T.:10 Eylül 1945.

¹⁸⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:7, T.:27 Eylül 1945.

¹⁸⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:5, T.:28 Eylül 1945.

¹⁸⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:45, T.:6 Ekim 1945.

¹⁸⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:51, T.:17 Ekim 1945.

1.13.2. Almanya'dan Gelen Askeri Malzemeler

Almanya'dan 1938 yılı içerisinde II.Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde, 91.000.000 Alman Markı değerinde silah alımı yapıldı. Bu alım Krupp Firmasıyla 1936-1937 yıllarında imzalanan antlaşmalar neticesinde gerçekleştirildi. Alımı yapılması planlananlar arasında denizaltılar ön plana çıksa da alınan malzemeler arasında 15 cm'lik toplar, topçu malzemeleri ve römork alımları da yer aldı. Almanya'nın Türkiye Büyükelçisi Franz von Papen, 1 Mayıs 1939 tarihine kadar Almanya'dan Türkiye'ye 124.529.000 Alman Marklık askeri malzeme sevkiyatı yapıldığını açıkladı.¹⁸⁹⁹

II.Dünya Savaşı, Türkiye'nin mali yapısını derinden etkiledi. Ülkedeki tüm mali kaynaklar Silahlı Kuvvetlerin geliştirilmesi için ayrıldı. Bu noktada Almanya'dan da Donanma için çeşitli askeri malzemelerin alınması gerekiyordu. Askeri malzeme alımında mali kaynak olarak kullanılmak üzere Türkiye'nin Almanya'ya satacağı en önemli ürünü krom madeniydi. Çünkü Sovyet Rusya dışında, Almanya'nın ticari alış verişte bulunduğu ülkeler arasında krom madeni en fazla Türkiye'de bulunmaktaydı.¹⁹⁰⁰ Buna karşın savaşın başlamasıyla Almanya, Türkiye'ye askeri malzeme satışını durdurdu. Ancak Almanya, bu kararını 1940 Mart ayında değiştirerek Türkiye'ye uçak, top, motorlu vasıta ve telsiz istasyonlarına ait yedek parçaların yanında, Alman yapılı vapur aksesuarları ihraç ederek, karşılığında 5.200.000 İngiliz Sterlini değerinde deri, debagat maddesi, meyan kökü, zeytinyağı ve tiftik almaya karar verdi.¹⁹⁰¹

Büyükelçi Franz von Papen Türkiye'ye askeri yardım konusunda hükümetini ikna etti. Yaptığı açıklamalarda "Türkiye'nin müttefikler tarafından savaşa çekilmesini engellemenin en kolay yolu, Türkiye'ye istediği silahları vermektir." görüşüne yer verdi. Bu görüş doğrultusunda Almanya, 1942 yılı içinde Türkiye'nin silah siparişlerinde kullanması için 100.000.000 Alman Marklık kredi açtı.¹⁹⁰²

Türkiye Almanya arasında 6 Ekim 1941 tarihinde imzalanan anlaşmaya göre Türkiye Almanya'ya 31 Mart 1943 tarihine kadar 45 bin ton krom gönderecekti. Buna karşın Almanya bu tarihe kadar 18 milyon lira değerinde askerî malzeme gönderirse, Türkiye'den 1943 yılında açıktan 45 bin ton daha krom ihraç edebilecekti. Ancak

¹⁸⁹⁹ Cemil Koçak, *Türk Alman İlişkileri 1923-1939*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1991, s.190.

¹⁹⁰⁰ Yuluğ Tekin Kurat, "İkinci Dünya Savaşında Türk-Alman Ticaretindeki İktisadi Siyaset", *Bellekten*, C. XXV, S. 97, (Ocak1961), s.95.

¹⁹⁰¹ Yuluğ Tekin Kurat, a.g.m., s.100.

¹⁹⁰² Selim Deringil, a.g.e., s.171.

Almanya 1943 yılı ortasında kadar, 18 milyon lira değerindeki silâhlardan ancak çok az bir bölümünü Türkiye'ye gönderebildi.¹⁹⁰³

II.Dünya Savaşı periyodunda Donanma ihtiyacı için Almanya'dan alınan askeri malzemeler arasında kamyon ve motosiklet yedek parçaları, krupp komuta aleti, tahrip malzemesi, ağır makineli tüfek, uçak yedek parçaları, 40 adet bohum top namlusu, traktör TV6, 2 adet diesel motor ve 4 adet periskop yer aldı.¹⁹⁰⁴

Türk Alman Ticaret Antlaşması çerçevesinde, "18 Milyonluk Askeri Malzeme Gurubu"nda Donanmaya ait olan alınması planlı malzemelerin temini için yapılan girişimler, 1942 yılı içerisinde yoğunlaştırıldı. Bu malzemelerin Almanya'dan temin edilememesi ihtimaline karşın İngiltere ve Amerika'dan temin edilmesi hususu da ayrıca değerlendirmeye alındı.¹⁹⁰⁵

18 Nisan 1943 tarihinde ikinci "Türk Alman Ticaret ve Tediye Antlaşması" imzalandı. Bu antlaşmanın "1A Listesi"nde Milli Savunma Bakanlığına ayrılan kontenjan yer alıyordu. Donanma adına alınacak silah, mühimmat ve malzemeler için Alman makamlarıyla görüşmek üzere Deniz Yarbay Süreyya Denizeri Berlin Deniz Ataşeliğine gönderildi.¹⁹⁰⁶

1.13.3. Amerika'dan Gelen Askeri Malzemeler

II.Dünya Savaşı sırasında Donanmanın ihtiyaçlarının ağırlıklı kısmı İngiltere'den karşılandı. Bunun yanında Donanmanın bir kısım ihtiyacı da Amerika'dan alınan askeri malzemelerle giderildi. Bu konuda Deniz Müsteşarı Tuğamiral Hüsnü Gökdalay 1942 yılı Ocak ayında Donanma bağlısı birliklere gönderdiği yazıda, ülke içinde yaptırılmayan veya tedarik edilemeyen askeri malzeme, silah ve silah parçalarından ihtiyaç duyulanların miktar ve açıklamalarının Müsteşarlığa gönderilmesini istedi.¹⁹⁰⁷ Bu yazı üzerine Donanma içerisinde ihtiyaç duyulan malzemelerin listesi Donanma Komutanlığına gönderilmeye başlandı. Örneğin Berk torpido kruvazörü komutanı Binbaşı Hamit Ültan, geminin Alman malı olan silahları için Amerika'dan yedek parça temin edilip edilemeyeceğini soran bir evrak gönderdi.¹⁹⁰⁸

¹⁹⁰³ Hüsnü Özlü, *II.Dünya Savaşından Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939-1990)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006, s.192-197.

¹⁹⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1942-13, Gmn.:19, Bn.: 1, T.:25 Şubat 1942.

¹⁹⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:142, Bn.: 1, T.:22 Mayıs 1942.

¹⁹⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:138, Bn.: 1, T.:28 Kanunievvel 1943.

¹⁹⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1942-169, Gmn.:2, Bn.:27, T.:21 Kanunisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:19, Bn.:1, T.:28 Kanunisani 1942.

¹⁹⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1942-44, Gmn.:19, Bn.:2, T.:29 Kanunisani 1942

Amerika'daki Wakefileld şirketinden torpidolar için gerekli yağların alınması çalışmaları yürütüldü. 25 ton Antros marka gres yağı ve 25 ton Castrol marka yağın Newyork'taki Wakefileld şirketinden alınabilmesi maksadıyla Washington Büyük Elçiliğine 23530 Amerikan Dolarlık kredi verildi. Bu işle ilgili olarak Wakefileld şirketinin Türkiye'deki temsilcisi Irving Trust Company'e telgraf çekilerek işin bir an önce bitirilmesi istendi.¹⁹⁰⁹ Ayrıca bu tür bir girişimin 4 ton Antros marka gres yağı ile 5 ton Castrol marka yağ için 1942 yılında Londra Ataşeliği aracılığıyla denendiği hatırlatılarak, konunun önemi belirtildi.¹⁹¹⁰

Deniz Müsteşarlığının Amerika'dan 1944 yılı içerisinde getirttiği bir grup askeri malzeme S.S. Fort Fitzgerald gemisinin batmasıyla Türkiye'ye ulaşamadı. Malzemenin miktar, tür ve fiyatlarını gösteren liste Washington Büyükelçiliği tarafından Deniz Müsteşarlığına gönderildi. Ayrıca malzemenin parası olan 247066 Amerikan Dolarının, Irving Trust Company'nin çalıştığı sigorta şirketinden alındığı bildirildi.¹⁹¹¹

Donanmanın acil ihtiyaçlarının karşılanması için Washington Büyükelçiliğinde ilave bir kredi kalemi açıldı. Ancak alınması planlı askeri malzemelerin, kredinin sarf yerlerinin açıkça bildirilmemesi nedeniyle satın alınmasında gecikmeler yaşandı. Bunun üzerine, en geç 1945 yılı içerisinde Amerika'dan, eğer alımı yapılamazsa İngiltere'den satın alınması gerekli olan malzemelerin miktarları ve tahmini tutarları şöyleydi; Elektrojen gurubu (Dizel veya benzin motorlu) 4 adet 12000 Türk Lirası, Dalgıç elbisesi 12 adet 1000 Türk Lirası, telsiz baş telefonu 500 adet 15000 Türk Lirası, tahlisiye cihazı 400 adet 15000 Türk Lirası, el voltmetresi 100 adet 400 Türk Lirası, dürbün 100 adet 4000 Türk Lirası, stopvaç 50 adet 200 Türk Lirası, steşınkiper 50 adet 200 Türk Lirası, elektrikli aksiseda iskandili 10 adet 20000 Türk Lirası, modern seksant 50 adet 5000 Türk Lirası.¹⁹¹²

¹⁹⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:5, Bn.:1, 2, 3, T.: Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:183, Bn.:1, T.: 1 Mart 1943.

¹⁹¹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:183, Bn.:2, T.: 17 Ağustos 1943.

¹⁹¹¹ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:140, Bn.:1, T.: 18 Kanunievvel 1944.

¹⁹¹² LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:145, Bn.:1, T.: 6 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:131, Bn.:1, 2, T.: 6 Haziran 1945.

2. YAŞANAN KAZALAR VE GEMİ KAYIPLARI

II.Dünya Savaşı sürecinde, Cumhuriyet tarihinin gördüğü en büyük deniz kazasından ikisi ve ilave olarak başka kazalar ve yangınlar yaşandı. Özellikle Refah şilebi faciası ile Atılay denizaltısının kaybı ve verilen şehitler, tarifi mümkün olmayan acıların yaşanmasına neden oldu. Bununla birlikte iki kazada yitirilen yetmiş denizci personelin eksikliği de Donanma için büyük kayıptı.

Bu elim hadiselerle ilaveten çeşitli gemiler ve limanlarda yaşanan yangınlar, Berk torpido kruvazörünün Mecidiye kruvazörüne çarpması, Akın römorkörünün pervanesinin mania ağlarına takılması, Zafer muhribinin karaya oturması, Bandırma’da demirli Donanma gemilerinin fırtına nedeniyle yaşadığı kazalar, Kemalreis gambotunun torpido atış tatbikatında yara alması, II. İnönü denizaltısının batma tehlikesi geçirmesi, Saldıray denizaltısına su girmesi hadisesi ve bataryasındaki infilak, Karadeniz Boğazındaki manialara çarpan Rus gemisi ve Çamur dubasının Tarak dubasına çarpması gibi maddi hasarlı kazalar da görüldü.

Savaş periyodunda Refah şilebi faciası ile Atılay denizaltısının kaybı haricinde ölümle sonuçlanan kazalardan biri de Yavuz Kruvazörünün mermisinin Aksaray’a düşmesi neticesinde yaşandı. Yavuz kruvazörünün Heybeliada civarında 22 Mayıs 1942 tarihinde hava hedeflerine karşı yaptığı top atışları sırasında top mermilerinden birinin Aksaray’a düşmesi neticesinde 5 sivil vatandaş hayatını kaybederken, 4’i ağır olmak üzere 14 kişi de yaralandı.

Yaşanan bu kazalar ve hatalardan alınan dersler sayesinde, Donanma bünyesinde benzer olayların yaşanmasının önüne geçilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına çalışıldı.

2.1. Refah Şilebi Faciası

II.Dünya Savaşı başlamadan önce İngiltere’ye sipariş edilmiş olan Muratreis, Oruçreis, Burakreis ve Uluçalireis denizaltılarını Türkiye’ye getirecek personeli taşıma görevi, Refah şilebine¹⁹¹³ verildi. Denizaltıların Türk mürettebat ile Türkiye’ye getirilmesini karar altına alan Deniz Müsteşarlığı, bu dört denizaltıya tam kadro tayin

¹⁹¹³ 1901 tarihinde İngiltere’nin Sunderland tersanesinde “Perseveranza” ismiyle denize indirildi. 1931 tarihinde “Benjamen ve Barzilay” firmasınca satın alındı ve adı “Refah” olarak değiştirildi. 108 m boyunda, 14 m eninde, 5 m yüksekliğindeydi. Yüksüz ağırlığı 2.235 ton, tam yüklü ağırlığı 5.912 tondur. Buhar makinesiyle çalışan gemi 8.5 deniz mili sürat yapabiliyordu. 2 adet 50, 2 adet de 10 kişilik filikası bulunmaktaydı. Telsizinin iletişim mesafesi 150 deniz miliydi. Bkz., Vedii İlmen, “Refah Faciası”, Tarih ve Toplum, C. XXXIV, S. 200, (Ağustos 2000), s.70, 71; Mustafa Hergüner, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, s.308. Refah şilebi 28 Ağustos 1940 tarihinde Sömbeki adası civarında seyrederken iki İtalyan torpidobotu tarafından tevkif edilerek Rodos limanına götürülmüş, kısa bir süre sonra serbest bırakılmıştır. Bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:169, Dosn.:173, Sn.:9.

ederek mürettebatın komodorluğuna Güverte Yarbay Zeki Işın'ı¹⁹¹⁴ getirdi.¹⁹¹⁵ Kafileye bu kişiler haricinde İngiltere'ye havacılık eğitimi almaya giden 1 hava subayı ve 20 hava öğrencisi de dahil edilmişti. Böylece 23 Haziran 1941 tarihinde Mersin'den hareket eden Refah şilebinde; 19 deniz subayı, 63 deniz astsubayı, 68 deniz eri, 1 hava yüzbaşısı ve 20 Hava Harp Okulu öğrencisi ile 28 kişilik gemi mürettebatı olmak üzere toplam 199 kişi bulunmaktaydı.¹⁹¹⁶

Akdeniz tam bir savaş alanıydı. Doğu Akdeniz, Ege Denizi ve Adriyatik Denizinin büyük kısmıyla Güney Akdeniz'in gemiler için tehlikeli bölgeler olduğuna dair, 1941'in Mayıs ayı içinde birçok askeri istihbarat geliyordu.¹⁹¹⁷ Bu tehditler değerlendirilerek mürettebatı en kısa sürede Akdeniz'den geçirmek üzere hazırlanan seyahat planına göre, öncelikle mürettebatın trenle Mersin'e gitmesine, oradan da Refah şilebiyle İngiliz işgali altında bulunan İskenderiye'ye geçmesine ve seyahatin bundan sonraki kısmının ise İngiltere tarafından sağlanmasına karar verildi.¹⁹¹⁸ Verilen karara göre kafile İskenderiye'den İngiltere'ye uçakla gidecekti.¹⁹¹⁹

Refah şilebi, 23 Haziran 1941 Pazartesi günü saat 17:30'da Mersin'den hareket etti. Geminin tarafsız bir ülkeye yani Türkiye'ye ait olduğunun belirtilmesi için güvertesi ve bordalarına ayyıldızlı Türk Bayrağı boya ile çizilmiş, gece de bu bayrak çizimi projektörlerle aydınlatılmıştı. Gemi, hareketinden yaklaşık 5 saat sonra¹⁹²⁰ hangi ülkeye ait olduğu bugün bile hala netleşmemiş bir denizaltı tarafından Kıbrıs'ın kuzeyinde batırıldı.¹⁹²¹ Bu esnada başta komodor, üç gemi komutanı ve başçarkçısı

¹⁹¹⁴ Güverte Yarbay Zeki Işın 1892 tarihinde doğdu. 14 Temmuz 1913 tarihinde Mülazımisani rütbesiyle Bahriye Mektebi'nden mezun oldu. 23 Mart 1918 tarihinde denizaltıcılık eğitimi almak üzere Almanya'ya gönderildi. Almanya dönüşü Milli Mücadele saflarına katıldı. 22 Haziran 1927 tarihinde II. İnönü denizaltısının komutanlığına tayin edilerek Hollanda'ya gitti. Ardından İtalya'da inşa edilen Sakarya denizaltısına komutan tayin edilerek 3 Eylül 1931'de İtalya'ya gitti. 17 Ekim 1933 tarihinde ise Dumlupınar denizaltısı komutanlığına tayin edildi. 10 Şubat 1937 tarihinde atandığı Genelkurmay Başkanlığı VI. Şubesindeki görevi sırasında Tuğamiral Sait Halman başkanlığındaki heyet ile birlikte İngiltere'de inşa edilecek 4 denizaltının siparişinde önemli görevler ifa etti. 4 Kasım 1939 tarihinde Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığına tayin edildi. 8 Nisan 1941 tarihinde siparişinde önemli hizmetler yaptığı İngiltere'deki 4 adet denizaltının Filotilla Komodorluğuna getirildi. Ayrıntılı bilgi için bkz., *Deniz Mecmuası Fevkalade Nüshası*. "II. Denizaltı Filotillası Komodoru Güverte Yarbay Zeki Işın (1346)", S. 362, 1941, s.4.

¹⁹¹⁵ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.151.

¹⁹¹⁶ Erdiç Sancar, a.g.e., s.242; Bülent Işın, a.g.e., s.45; *E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları*, s.18; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.445,446.

¹⁹¹⁷ Örnek bir rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-10, Gmn.:88, Bn.:1, T.:3 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1941-10, Gmn.:99, Bn.:1, T.:10 Mayıs 1941.

¹⁹¹⁸ Figen Atabey, a.g.e., s.35; *Sessiz ve Derinden Barışın Koruyucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Basımevi, İstanbul 2007, s.78; Celal Denizalp, a.g.e., s.52.

¹⁹¹⁹ Saim Besbelli, "Refah Faciası", *Derya Dergisi*, S. 33, (Haziran 1970), s.11.

¹⁹²⁰ İngiltere'ye kursa giden Hava Asteğmeni İbrahim Tozan, *Derya* dergisine verdiği röportajda Refah şilebindeki patlamanın 23:01'de olduğunu söyler. Bu iddiasını da patlama sırasında kolunda olan ve hatıra olarak sakladığı saatinin patlama esnasında durmasına dayandırır. Bkz., İbrahim Tozan, "31 Yıl Önce Akdeniz'de Torpillenen Refah Şilebinden Kurtulanlardan Üçü Bir Türü Silinmeyen Acı Hatıralarını Anlattılar", *Derya Dergisi*, S. 59, (Ağustos 1972), s.16.

¹⁹²¹ Emekli Albay Raşit Metel Türk deniz ticaret tarihi araştırmacısı Orhan Kızıldemir vasıtasıyla elde ettiği belgelere dayanarak Refah şilebinin İtalyan denizaltısı tarafından batırıldığını iddia etmiştir. Bkz., Raşit Metel, "Refah Şilebini

olmak üzere 15 subay, 48 astsubay, 63 deniz eri, 16 Hava Harp Okulu öğrencisi, süvari dahil 25 gemi personeli şehit oldu. Faciadan kurtulanlar ise 4 deniz, 1 hava subayı, 15 astsubay, 4 öğrenci, 5 er ve 3 gemi personelinden ibaretti.¹⁹²²

Olay, 26 Haziran 1941 perşembe günü Anadolu Ajansının radyodan yayınladığı bir bildiriyle ilan edildi. Konuyla ilgili tartışmalar devam ederken 1 Temmuz 1941 tarihinde Kütahya Milletvekili Dr. Ali Süha Delibaş'ın önerisi üzerine olay C.H.P. Meclis grubunda konuşuldu ve konuya dair Millî Savunma Bakanı Saffet Arıkan'ın açıklamaları dinlendi.¹⁹²³

İlk iş olarak adli tahkikat başlatıldı. Adli tahkikat ile ilgili olarak, Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan, 16 Eylül 1941 tarihinde milletvekillerine detaylı bilgiler verdi.¹⁹²⁴ Ancak tartışmalar kesilmedi ve Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan ile Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı 12 Kasım 1941 tarihinde görevlerinden istifa etti. Bu görevlere Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın etkisiyle Manisa Milletvekili emekli Korgeneral Ali Rıza Artunkal ile Samsun Milletvekili emekli Amiral Fahri Engin getirildi.¹⁹²⁵ Bununla beraber daha sonra, diğer sorumlu kişilerle birlikte bu iki eski bakan hakkında kamu davası açıldı.¹⁹²⁶ Fakat iki eski bakanın hukuki durumlarını incelemek üzere oluşturulan komisyon, 2 Şubat 1942 tarihindeki toplantısında bakanlar hakkında soruşturma ve davaya gerek olmadığı yönünde karar verdi.¹⁹²⁷ Olayın diğer sorumluları ile ilgili 29 Nisan 1943 tarihinde başlayan mahkeme, 13 Ocak 1944 tarihinde sona erdi.¹⁹²⁸ Olay sırasında şehit olan kafiye komutanı Yarbay Zeki Işın ile Refah şilebinin kaptanı İzzet Dalgakıran haricinde kimse suçlu bulunmadı. Bu kişilerin

Fransız Denizaltı Gemisi Değil, İtalyan Denizaltı Gemisi Batırdı”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 562, (Mart 1995), s.85-87. Her ne kadar Refah şilebinin kimliği tespit edilemeyen bir denizaltı tarafından batırıldığı kabul edilse de, bu tarihlerde Mersin ve İskenderun'dan kalkan bazı sivil ticaret gemilerinin ulaştıkları limanda yapılan karina muayenelerinde, gemilere tutturulmuş patlayıcılar tespit edilmiştir. Bu patlayıcıların gemilerin seyri esnasında gemilere monte edilemeyecekleri düşünüldüğünde, gemilere Mersin ve İskenderun'da monte edildikleri sonucuna ulaşılmıştır. Bu bilgiler ışığında Refah şilebinin de aynı yöntemle batırılmış olabileceği olasılığı göz önünde bulundurulmalıdır. Konuyla ilgili arşiv belgeleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:55, Bn.:1, T.:2 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:87, Bn.:1-3, T.:13-24 Ağustos 1943.

¹⁹²² Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, s.76; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.654; Burhanettin Seri, *E. Gv.Kd.Alb. Burhanettin Seri'nin Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2005, s.52; Nejat Tümer, *Bir Komutan Bir Yaşam*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2008, s.22,23.

¹⁹²³ *Refah Şehitleri Anıtı Açılışı 23 Haziran 1972*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1972, s.3,4.

¹⁹²⁴ Ulus, 17 Eylül 1941, s.1.

¹⁹²⁵ Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, İletişim Yayınları, C. II, İstanbul 2007, s.129; İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, İletişim Yayınları, C. I, İstanbul 2014, s.465.

¹⁹²⁶ Ulus, 17 Kanunisanı 1942, s. 1-6.

¹⁹²⁷ Ulus, 03 Şubat 1942, s.1-2, Cumhuriyet, 03 Şubat 1942, s. 1,3; Vakit, 03 Şubat 1942, s. 1,2; Akşam, 03 Şubat 1942, s. 1,2.

¹⁹²⁸ Mahkeme süreci ile ilgili bir kısım yazışma için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:40, Bn.:1, 1-1, T.:4 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:40, Bn.:3, T.:3 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:40, Bn.:4, T.: Trhz; LDGAM., Ktn.:1943-5, Gmn.:40, Bn.:4-4-1, T.: Trhz.

suçu da kaza sırasında kafileye nasıl hareket edeceklerini tebliğ etmemesi, tahlisiye vasıtalarının sayıları ve yerlerini göstermemesi ile yüzme bilenler ile bilmeyenleri ayrılıp gerekli önlemleri almamaları oldu.¹⁹²⁹

Refah şilebinde şehit olanlar adına Mersin’de bir anıt yapılması kararlaştırıldı. Anıtın temeli Mersin Valisi Bayram Turan Çetin ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Celal Eyiceoğlu’nun katılımlarıyla 27 Kasım 1971 tarihinde atıldı.¹⁹³⁰ Anıt, 23 Haziran 1972 tarihinde yapılan törenle açıldı.¹⁹³¹

2.2. Atılay Denizaltısının Kaybı

Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığının teklifi üzerine Genelkurmay Başkanlığı, Milli Müdafaa Vekâletine gönderdiği yazıyla, Çanakkale’ye yeni monte edilen loop tesisatı¹⁹³² ile avcı botlara monte edilen dinleme cihazlarının kontrol edilmesi için, Donanma Komutanlığından yeni wayping¹⁹³³ yapılmış bir denizaltı istedi.¹⁹³⁴

Donanma Komutanlığı tarafından görevlendirilen Atılay denizaltısı, 13 Temmuz 1942 tarihinde “Fenerbahçe Wayping İstasyonu”nda wayping işlemi gördükten sonra saat 19:00’da buradan ayrılarak, 14 Temmuz 1942 tarihinde saat 06:25’de Çanakkale’ye demirledi. Ardından saat 08:00 ile 09:00 arası Atılay denizaltısı komutanı Binbaşı Sadi Gürcan, Çanakkale Deniz Komutanını ziyaret etti ve yapılacak denemenin ana hatları tespit edildi.¹⁹³⁵

Hazırlanan deneme programı uyarınca Atılay denizaltısı, yanında emniyet botu Kartal römorkörü ile beraber Boğazdan çıktı ve saat 14:00’de Morto Koyu yakınlarında

¹⁹²⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.221-226; Bülent Işın, a.g.e., s.49; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.646; *Cumhuriyet Ansiklopedisi* 1941-1960, C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s.7; Cumhuriyet, 14 Kanunısani 1944, s.1,3.

¹⁹³⁰ *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, “Ertuğrul ve Refah Faciaları ve Şehitlerimiz”, C. 78, S. 476, (Ocak 1972), s.117-119.

¹⁹³¹ *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, “Bir Başka Anıt Refah”, C. 78, S. 478, (Temmuz 1972), s.98-100; *Refah Şehitleri Anıtı Açılışı 23 Haziran 1972*, s.1-72; *Osmanlı ve Günümüz Deniz Şehitlikleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul Tarihsiz, s.6.

¹⁹³² Loop Tesisatı: Deniz altına döşenmiş bir çeşit kablo ağıdır. Döşendiği bölgedeki gemi ve denizaltıları tespit etmekte kullanılır. Bkz., Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.271.

¹⁹³³ Vayping: Geminin mknatsiyet alanını sıfıra indirme işlemi. Bkz., Raşit Metel, a.g.e., s.271.

¹⁹³⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.155. Çanakkale Boğazı’nda yapılması istenen loop denemesinin bir benzeri, kısa bir süre önce İstanbul Boğazı için de istenir. Bu tarihlere Donanma Komutanlığı 1.Şubede görevli Binbaşı Vehbi Ziya Dümer, bu durumun çok tehlikeli olacağı hatta bu deneme sırasında denizaltı kaybı dahi yaşanabileceğini belirterek, Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan ile görüşüp denemenin iptalini sağlar. Bkz., Osman Alpay Kaynak (hızl.), *Amiral Vehbi Ziya Dümer’in Anıları*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2003, s.161. Ayrıca benzer bir itiraz, Şubat 1941’den 6 Ağustos 1943’e kadar Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı İhbar İstasyonu komutanlığı görevini yürüten Yüzbaşı Celal Denizalp’dan gelir. Bkz., Celal Denizalp, a.g.e., s.52.

¹⁹³⁵ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.155; Raşit Metel, a.g.e., s.271; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:16, Bn.:3.

daldı. Boğazdan çıktıktan sonra Atılay denizaltısını takip edemeyen Kartal römorkörü, Seddülbahir şamandırası civarında kalarak, Atılay denizaltısını gözden kaybetti. Bu saatten sonra Çanakkale'deki loop istasyonu Atılay denizaltısını izlemeye başladı. İzleme neticesinde Atılay denizaltısı, saat 14:38'de 5 numaralı loopdan, saat 15:38'de 1 numaralı loopdan, saat 16:18'de yine 1 numaralı loopdan ve saat 16:55'de son olarak 2 numaralı loopdan sinyal verdi.¹⁹³⁶ Kararlaştırılan saatte Atılay denizaltısı dönmedi ve bunun üzerine arama çalışması başlatıldı. Kartal römorkörüne ilaveten 3 ve 5 numaralı gümrük motorları da arama çalışmalarına katıldı. Saat 20:30'da İhbar İstasyonu Komutanı Üsteğmen Fahir Karayel, Atılay denizaltısının battı şamandırasını gördü ve denizaltıyla bağlantı kurmak istediye de başarılı olamadı.¹⁹³⁷

Atılay denizaltısının batmış olduğu anlaşılınca Çanakkale Deniz Komutanı, Donanma Komutanlığına telsizle bilgi verdi ve Çanakkale'de bulunan Berk torpido kruvazörünü kaza yerine çağırdı. Çünkü geminin komutanı Binbaşı Lütfi Kerman denizaltıcıydı. Berk torpido kruvazörü kaza yerine hareket etmek üzere saat 11:20'de emir aldı.¹⁹³⁸ Ertuğrul Koyu'na 15 Temmuz 1942 tarihinde saat 03:00'de demirleyen Berk torpido kruvazörü, saat 05:00'den itibaren Atılay denizaltısını aramaya başladı. Saat 06:00'da battı şamandırasından Atılay denizaltısıyla iletişim kurulmaya çalışıldıysa da bu girişim başarılı olmadı. Faaliyetler devam ederken, saat 09:00 civarında, yapılan çalışmaları izlemeye çalışan ve Alman savaş uçağı olduğu tahmin edilen uçağı uzaklaştırmak amacıyla, Berk torpido kruvazöründen makineli tüfekle ateş açıldı.¹⁹³⁹

Bu arada Donanma Komutanlığı, Atılay denizaltısının battığı haberini 15 Temmuz 1942 tarihinde 00:15'de telsiz ile¹⁹⁴⁰ haber alınca; Turgutalp maçunasının Mecidiye kruvazörü ve Selanik mayın gemisi yedeğinde çekilerek, Sultanhisar muhribi, Akın römorkörü ve Saldıray denizaltılarının bütün kurtarma tertibatlarıyla beraber süratle Pendik'ten hareket etmesi emrini verdi.¹⁹⁴¹ Ayrıca Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan saat 04:00'de Kocatepe muhribine geldi ve gemi saat 05:00'de Gölcük'ten hareket etti. Saat 06:55'de Pendik'e uğranıp asdic uzmanı Yzb. Mitat alındı ve 15 Temmuz 1942 tarihinde saat 13:24'te kaza mahalline demirlendi.¹⁹⁴² İlaveten, arama faaliyetinde Arama Tarama Filotillası Komodorluğu da görevlendirildi.

¹⁹³⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:16, Bn.:5; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.156; Raşit Metel, a.g.e., s.271.

¹⁹³⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.156; Raşit Metel, a.g.e., s.271.

¹⁹³⁸ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 14 Temmuz 1942.

¹⁹³⁹ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 15 Temmuz 1942.

¹⁹⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:2, Bn.:39, 39-1, T.:21Temmuz 1942.

¹⁹⁴¹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:16, Bn.:5.

¹⁹⁴² LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 15Temmuz 1942.

Komodor Binbaşı Celaleddin Orhan; Kemalreis, Hızırreis gambotları, Çanak ve Kavak arama tarama gemileriyle kaza mahalline hareket etti.¹⁹⁴³

İlk kurtarma çalışmaları Berk torpido kruvazörü tarafından başlatıldı. Saat 11:00'de Atılay denizaltısının battı şamandırasının 100 metre mesafesine yedek bir şamandıra atıldı. Saat 12:00'de ise Atılay denizaltısının battı şamandırasının kaydığı tespit edildi ve yapılan incelemede akıntı nedeniyle koptuğu anlaşıl原因 olarak gemiye alındı.¹⁹⁴⁴

Atılay denizaltısının kurtarılması noktasında Deniz Yolları Umum Müdürlüğünde görevli Gemi Kurtarma Baş Mütihassısı Richard L. Rees'in de kaza mahalline götürülmesi düşünöldü. 15 Temmuz günü İstanbul Büyökdere'den bir askeri deniz uçağı ile saat 14:10'da Çanakkale'ye getirilen Rees, Saldıray denizaltısıyla kaza mahalline giderek saat 16:10'da Sultanhisar muhribine geçti. Burada Denizaltı Filosu Komutanı Kurmay Albay Sadık Altıncan'dan kaza ve gelinen son durum hakkında bilgi aldı. Sonrasında yaptığı incelemeler neticesinde Atılay denizaltısının veya personelinin kurtarılmasına hiçbir imkan bulunmadığı yönündeki görüşlerini bildirdi.¹⁹⁴⁵

Kaza mahallinde yapılan en sağlıklı arama, kazanın Donanma Komutanlığınca haber alınmasından hemen sonra kaza mahalline gönderilen ve 15 Temmuz günü saat 14:30'da kaza mahalline ulaşan Sultanhisar muhribinin¹⁹⁴⁶ asdic ile yaptığı arama tarama faaliyeti oldu. Sultanhisar muhribi çalışmaların sonlandırıldığı güne kadar neredeyse aralıksız yürüttüğü faaliyette, kaza yerindeki derinliğin fazla olması nedeniyle yer tespiti yapamadı. Sadece 16 Temmuz 1942 tarihinde saat 08:30'da, kaza mahalline yakın bir yerde bir cismin bulunduğu tahmini yapılabildi. Tespit edilen mahalle demirlenip, 85 metreye derin su cihazı ile dalgıç indirilmişse de bir netice alınamadı.¹⁹⁴⁷

Sultanhisar muhribi çalışmalarına devam ederken, 16 Temmuz günü Arama Tarama Filotillası Komodorluğu gemilerinden Çanak ve Kavak arama tarama gemileri saat 17:00'de, Hızırreis gambotu saat 20:15'de ve Kemalreis gambotu saat 21:40'da

¹⁹⁴³ Celaleddin Orhan, *Askerlik Hatıralarım*, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.237.

¹⁹⁴⁴ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 15 Temmuz 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:16, Bn.:4. Berk torpido kruvazöründe bulunan Atılay denizaltısının battı şamandırası, 16 Temmuz 1942 tarihinde saat 20:00'de Saldıray denizaltısına teslim edildi. Bkz., LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 16 Temmuz 1942.

¹⁹⁴⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:17, Bn.:1-3.

¹⁹⁴⁶ LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 15 Temmuz 1942.

¹⁹⁴⁷ Raşit Metel, a.g.e., s. 272,273.

Morto Koyu'na demirledi.¹⁹⁴⁸ Bahsi geçen bu arama tarama gemileri ve Akın römorkörü ile 17,18 ve 19 Temmuz 1942 tarihlerinde ıgırıp araması yaptı. 17 Temmuz günü saat 07:00'de, dört roda¹⁹⁴⁹ iki ila iki buçuk burgatalık¹⁹⁵⁰ çelik tel halat (360 kilogram ağırlığında, ıgırpların tellerinin uzunlukları 150'şer metre ve ıgırıp kısmı 200 metre) şeklinde hazırlanan düzenele, arama tarama çalışması başladı. Burada amaç, hazırlanan çelik tellerden oluşan ağa, Atılay denizaltısının takılarak yerinin tespit edilmesiydi.¹⁹⁵¹ Ancak yapılan arama faaliyetleri sırasında 17 Temmuz günü Çanak arama tarama gemisinin, 18 Temmuz'da ise Hızırreis gambotunun altında mayın patlamaları oldu.¹⁹⁵² Bu patlamalar Atılay denizaltısının bölgede bulunan bir mayın nedeniyle battığı kanaatinin oluşmasına neden oldu.¹⁹⁵³

Bu arada Kocatepe muhribinde Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan başkanlığında 16 Temmuz 1942 tarihinde saat 11:30'da yapılan toplantıda, Atılay denizaltısında bulunanların şehit olduklarının düşünüldüğü yönünde karar verilmişti. Bunun üzerine Atılay denizaltısında bulunan 6 subay, 17 astsubay ve 16 er olmak üzere toplam 39 denizaltıcı personel için¹⁹⁵⁴ 17 Temmuz 1942 tarihinde saat 20:00'de, kaza mahallinde bulunan Donanma gemilerinde tören yapıldı ve 5 dakika sessizliğin ardından 7 silahendaz ile 3 el saygı atışı icra edildi.¹⁹⁵⁵

Arama çalışmalarının bir fayda vermeyeceğinin anlaşılması üzerine 20 Temmuz 1942 tarihinde Atılay denizaltısını arama çalışmalarına son verildi. Kavak ve Çanak arama tarama gemileri 20 Temmuz günü, Hızırreis ve Kemalreis gambotları 21

¹⁹⁴⁸ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 16 Temmuz 1942. Aynı gün saat 02:45'de Turgutalp maçunasını yedeğinde çekerek getiren Mecidiye kruvazörü ve Selanik mayın gemisi Maydos önüne geldi. Bkz., LDGAM., Gjb., SMGGJ., Kytn.: 10338, T.: 16 Temmuz 1942.

¹⁹⁴⁹ Roda: Halatların fabrika çıkışı şeklinde hiç açılmamış yeni halat yumaklarına verilen bir isimdir. Bir roda halat yaklaşık 200 metredir. Halatın belli bir çapa kadar kendi etrafında döndürülerek tek bir sıra yapıldıktan sonra bu sıraların üst üste tekrarından oluşan bir şekildir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.422.

¹⁹⁵⁰ Burgata: Halatların kalınlık ölçü birimidir. Bir halatın çevresinin pus cinsinden değeridir. Aynı ölçü birimi lif halatlarda olduğu gibi tel halatlar için de kullanılır. 1 Pus = 2,54 cm. dir. Halatların bu ölçümleri "Burgatametre" denilen özel kumpas yardımı ile ölçülür. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.89.

¹⁹⁵¹ Raşit Metel, a.g.e., s.274; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 16 Temmuz 1942.

¹⁹⁵² Raşit Metel, Türk Denizcilik Tarihi, a.g.e., s.274; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:4, Bn.:1.

¹⁹⁵³ Raşit Metel, a.g.e., s.279-283; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:171, Dosn.:186, Sn.:4, Bn.:2; LDGAM., Ktn.:1942-37, Gmn.:237, Bn.:1, T.:22 Temmuz 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:238, Bn.:1, T.:25 Temmuz 1942.

¹⁹⁵⁴ Kazada şehit olan personel ailelerine, tazminat verilip maaş bağlanan kadar destek olmak maksadıyla tüm subay, astsubay ve askeri memurların Ağustos 1942 maaşlarından 150'şer kuruş kesilmesi kararlaştırıldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:100, Bn.:1, T.:20 Temmuz 1942. Atılay denizaltısında şehit olan personel ailelerine tazminat verilerek, yetim maaşı bağlanması konusundaki çalışmalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:17, T.:19 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:14, T.:16 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:15, T.:23 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:11, T.:24 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:11, T.:10 Kanunievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-82, Gmn.:121, Bn.:10, T.:14 Kanunievvel 1942.

¹⁹⁵⁵ KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 17 Temmuz 1942; LDGAM., Gjb., BTKGJ., Kytn.: 11713, T.: 17 Temmuz 1942. Atılay denizaltısı için esas kapsamlı tören 27 Temmuz 1942 tarihinde Gölcük'te Yavuz kruvazöründe gerçekleştirildi. Tören programı, törene katılanlar, törende yapılan konuşmalar gibi ayrıntılar için bkz., LDGAM., Ktn.:1942-24, Gmn.:151, Bn.:1, T.:25 Temmuz 1942; Cumhuriyet, 28 Temmuz 1942, s.1,3; Akşam, 28 Temmuz 1942, s.1; Ulus, 28 Temmuz 1942, s.1,2; Vakit, 28 Temmuz 1942, s.1; Ulus, 29 Temmuz 1942, s.1.

Temmuz günü Çanakkale'den ayrıldı. Mecidiye kruvazörü 16 Temmuz, Kocatepe muhribi ise 17 Temmuz gece yarısı ayrılmıştı.¹⁹⁵⁶

Atılay denizaltısının kaybıyla ilgili olarak yukarıda da ifade edildiği gibi mayına çarpma ihtimali ön planda tutuldu. Konuyla ilgili olarak Amerikan Deniz Ataşesi Tümamiral W.L. Jackson, 16 Ocak 1945 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'na gönderdiği yazıda, Atılay denizaltısının battığı noktada bir Alman mayın hattı bulunduğunu bildirir. Evrakta Atılay denizaltısının bu mayın hattındaki bir mayına çarptığı kesin bir dille ifade edilir.¹⁹⁵⁷ Bununla birlikte kazadan yaklaşık 50 yıl sonra yapılan incelemede, batığın tam yeri tespit edilerek, geminin sancak bordasında makine dairesi hizasında 180 cm. yükseklik ve 40 cm. eninde bir yara olduğu görüldü. Hatta batık çevresinde yapılan taramada, geminin pupasından 80 metre uzaklıkta kazaya sebep olan mayının bağlı olduğu ağırlık bulundu. Böylece Atılay denizaltısının bir mayın nedeniyle battığı kesinleşmiş oldu.¹⁹⁵⁸

2.3. Gemiler Ve Limanlarda Yaşanan Yangınlar

II.Dünya Savaşı'nın yaşandığı süreçte Türk Donanmasına ait savaş gemileri ve limanlarda, yangın ve küçük kaza olayları görüldü. Martı hücumbotu bu süreçte yangın hadisesi görülen ilk gemi oldu. Hücumbot, Denizaltı Filosu Komutanlığının Büyükçekmece'de yapılan torpido atışlarında takip gemiliği görevi aldığı 18 Mayıs 1940 tarihinde saat 10:00'da, tatbikat esnasında, iskele makinesi 6. ve 7. silindir mahallinde çok fazla su olduğu için makinelerinin çalışma imkanı olmadığını işaretle bildirdi. Doğan ve Denizkuşu hücumbotları İstanbul Boğazı'ndaki görevleri için İstanbul'a dönmüştü. Bu nedenle Martı hücumbotunun aktif hale getirilmesi gerekiyordu. Yavuz kruvazörü personelinin de desteğiyle çalışır vaziyete getirilen hücumbot, 20 Mayıs günü sabah yapılan ağır yol seyrinde de arıza göstermedi. Fakat öğleden sonra tatbikat için kalkıldıktan kısa bir süre sonra Martı hücumbotunda makine kısmında yangın başladı. Yangın söndürme minimakslarıyla süratle söndürülen yangının ardından hücumbot, bir sitimbotla yedeklenerek Yavuz kruvazörünün

¹⁹⁵⁶ Raşit Metel, a.g.e., s.275;KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 17 Temmuz 1942;

¹⁹⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:87, T.:16 Ocak 1945.

¹⁹⁵⁸ Sessiz ve Derinden Barışın Korumucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız, s.80.

bordasına bağlandı. Yapılan incelemede benzin borusunun delindiği ve benzinin karbüratöre akması neticesinde yangının başladığı anlaşıldı.¹⁹⁵⁹

Yavuz kruvazöründe de küçük bir yangın hadisesi yaşandı. Yangın, geminin sıhhiye ambarında 23 Haziran 1941 gecesi görüldü. Kısa sürede söndürülen yangın sonrası hazırlanan raporda, yangının çıkış sebebi olarak, ambarda bulunan malzemelerden üstüplerin, glopsuz elektrik lambaları ile temas etmesi gösterildi. Ancak yangının elektrik kontağından çıkmış olabileceği üzerinde de duruldu.¹⁹⁶⁰

Önemli kazalardan biri de 1940 yılında yine bir yangın hadisesi atlatan Martı hücumbotunda yaşandı. Hücumbot, 13 Temmuz 1941 tarihinde saat 21:00'de Gölcük'te bağlıyken, kıç tarafında bir patlama oldu ve ardından yangın başladı. Süratle gemi bağlı olduğu yerden karaya doğru götürüldü ve baştan kara¹⁹⁶¹ edildi. Hadise sonrası geminin kıç tarafı sulara gömülmüş vaziyetteydi.¹⁹⁶² 15 Temmuz 1942 tarihinde saat 09:00'da Turgutalp maçunası Martı hücumbotunun kıçı tarafını yukarı kaldırdı ve gemi 12:00'de kızak yerine götürüldü.¹⁹⁶³ 16 Temmuz 1942 günü saat 09:00'da Martı hücumbotu kızağa kondu ve tamir çalışmasına başlandı.¹⁹⁶⁴ Martı hücumbotunun kızaktaki tamiri, 30 Eylül 1941 tarihinde saat 15:30'da tamamlanarak gemi kızaktan indirildi.¹⁹⁶⁵ Ardından 2 Ekim 1941 tarihinde havuza alındı.¹⁹⁶⁶ Tamiratın tamamlanarak geminin aktif olarak kullanılabilir hale gelmesi 7 Ocak 1942 tarihini buldu.¹⁹⁶⁷

Donanmaya ait limanlarda görülen önemli yangınlardan biri, Gölcük Tersanesi içinde 31 Mart 1942 tarihinde çıktı.¹⁹⁶⁸ Yangın saat 09:30 civarında Peyk torpido kruvazörünün bordasında bağlı bulunan Kavak arama tarama motorunun baş tarafında deniz üzerinde başladı. Yapılan incelemede yangının; Kavak arama tarama motorunun

¹⁹⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:5, 6, T.:21 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:4, T.:22 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:2, T.:27 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:3, T.:28 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:1, T.:31 Mayıs 1940.

¹⁹⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:163, Bn.:1, T.:30 Haziran 1941. Yavuz kruvazöründe görülen yangın gemi jurnalinde gösterilmemiştir. Bkz., LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7327, T.: 23 Haziran 1941.

¹⁹⁶¹ Baştan Kara Etmek: Seyir halinde ağır denizlere yakalanan bir geminin batma tehlikesine düştüğü durumlarda, en az zarar ile kurtulması için, bilinçli olarak en kısa yoldan sahilin kumsal bir kesimine, baştan kara oturtulması işlemidir. Eğer gemi boş ise oturtulma işleminden sonra dalgaların etkisi ile bulunduğu yerde dövmemesi için, gemi ağırlaştırılmak maksadı ile balast alınarak, dalgaların etkisinden kurtarılır. Oturma anında her iki demir fundo edilirse geminin oturduğu yerden eğer ağır hasar görmedi ise kurtarılmasında kolaylık sağlar. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.62.

¹⁹⁶² LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 13 Temmuz 1941. Yangına müdahale eden gemilerden bir de Kocatepe muhribi personeli oldu. Bkz., LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20334, T.: 13 Temmuz 1941.

¹⁹⁶³ LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 15 Temmuz 1941.

¹⁹⁶⁴ LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 16 Temmuz 1941.

¹⁹⁶⁵ LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 30 Eylül 1941.

¹⁹⁶⁶ LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 2 Teşrinievvel 1941.

¹⁹⁶⁷ LDGAM., Gjb., MHGJ., Kytn.: 23392, T.: 7 Kanunisani 1942. Martı hücumbotunun tamir sürecinde Donanma Komutanlığı, Gölcük Tersanesi ve Denizaltı Filosu Komutanlığı arasında bir çok yazışma oldu. Örnek yazışmalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:68, Bn.:1, T.:18 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1941-40, Gmn.:68, Bn.:2, T.:3 Teşrinisani 1941.

¹⁹⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:162, T.:23 Temmuz 1942.

sintinesinde bulunan sulara karışmış olan benzinin tulumba ile denize basılması sonrasında, deniz sathına yayılan benzinin Peyk torpido kruvazöründe yapılan oksijen kaynağından sıçrayan ateşlerle tutuşmasıyla çıktığı anlaşıldı.¹⁹⁶⁹ Yangın büyümeden kısa süre içinde söndürüldü.¹⁹⁷⁰

Gemilerde yaşanan en önemli yangın hadisesi ise Tınaztepe muhribinde 10 Nisan 1942 tarihinde görüldü. Yangın, Tınaztepe muhribinin Gölcük yağ gemisinden saat 17:30 sıralarında mazot aldığı sırada, mutfak sarnıcına mazot sevk eden valfin açık unutulması ve bunun üzerine mutfak içine taşan mazotun yanan ocak üzerine dökülmesiyle çıktı.¹⁹⁷¹

Olay günü Derince'deki mazot deposundan mazotunu tamamlayan Gölcük yağ gemisi, saat 08:55'te Derince'den hareket ederek, Gölcük'e geldi. Atılay denizaltısına saat 11:30'da başladığı mazot verme işini, saat 15:00'de tamamlayarak Zafer muhribinin bordasında yanaşmak üzere hareket etti ve 15:25'de Zafer muhribine aborda oldu. Hemen ardından Tınaztepe muhribine mazot vermeye başladı. Sonrasında yukarıda bahsedilen yangın hadisesi görüldü. Yangının çıkmasıyla birlikte Zafer muhribi, bordasında Gölcük yağ gemisi bağlı olduğu halde süratle açığa hareket etti ve demirledi. Tınaztepe muhribinde saat 18:00 gibi başlayan yangın, gemi personeli ile tersane yangın ekibinin çalışmalarıyla yarım saat gibi bir sürede söndürüldü.¹⁹⁷² Yaşanan yangın hadisesinin ardından, gemilerin mazot alırken uyması gereken kuralları hatırlatan emirler yayımlanarak, meselenin önemine dikkat çekildi.¹⁹⁷³

Liman tesislerinde görülen bir diğer yangın, 5 Kasım 1942 tarihinde saat 18:30 civarında Marmara Üssü Bahri Komutanlığına ait İzmit'teki iskelede bulunan II Numaralı benzin layterinde çıktı.¹⁹⁷⁴ Layterdeki benzinin tutuşmasıyla çıkan yangın, kısa zaman içerisinde söndürüldü.¹⁹⁷⁵ Ancak yangının çıktığı haberinin telefon ile Gölcük'e iletilmesinin ardından, gemilerde süratle çalışmalara başlandı ve filikalar İzmit'e gitmek üzere hazırlandı.¹⁹⁷⁶ Yangın kısa zamanda söndürüldüğü için yardıma gitmeye gerek kalmadı.¹⁹⁷⁷

¹⁹⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:163, T.:1 Nisan 1942.

¹⁹⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:164, 165, T.:1 Nisan 1942.

¹⁹⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:1, Bn.:1, T.:13 Nisan 1942.

¹⁹⁷² LDGAM., Gjb., GYGGJ., Kytn.: 4194, T.: 10 Nisan 1942; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 10 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:1, Bn.:1, T.:13 Nisan 1942.

¹⁹⁷³ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:1, Bn.:2, T.:15 Nisan 1942.

¹⁹⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:55, 56, T.:3 Kanunievvel 1942.

¹⁹⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:58, T.:11 Teşrinisani 1942.

¹⁹⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:62, 63, T.:11 Teşrinisani 1942.

¹⁹⁷⁷ Hazırlık yapan gemilerden sadece Mecidiye kruvazörünün kürekli bir filikası İzmit'e kadar gitti. Filika personeli yangın söndürme çalışmalarına katılmasa da dönüştü yangın sahasında bir kısım defter ve evrak bulmuş, bunları daha

Denizkuşu hücumbotu ise yaşadığı yangın sonrası hizmet dışı kaldı. 26 Kasım 1945 tarihinde Seymen İskelesi'nde benzin alırken çıkan yangından sonra, hücumbot bulunduğu iskelede battı.¹⁹⁷⁸ Battığı yerden çıkartılarak Gölcük Tersanesine getirilen Denizkuşu hücumbotu, burada kızağa alınarak esaslı bir incelemeye tabi tutuldu. Sonuçta tamir edilmesi mümkün görülmeyerek kullanılabilir parçalarının sökülmesine karar verildi.¹⁹⁷⁹ Denizkuşu hücumbotu aynı yıl hizmet dışına çıkarıldı.¹⁹⁸⁰

2.4. Berk Torpido Kruvazörünün Mecidiye Kruvazörüne Çarpması

Gölcük Tersanesinde tamiri yapılmakta olan Berk torpido kruvazörü, 14 Ocak 1943 tarihinde Turgutreis zırhlısının iskele bordasına¹⁹⁸¹ yanaşma manevrası esnasında, iskeleye bağlı bulunan Mecidiye kruvazörüne çarptı.¹⁹⁸² Kazanın olduğu gün Berk torpido kruvazörü havuza alınmak için İstanbul'a hareket edecekti. 14 Ocak günü Berk torpido kruvazörü bağlı olduğu iskeleden tersane heyetini alarak, makineleri ve ırgatlarını¹⁹⁸³ tecrübe için saat 10.00'da hareket etti. Tecrübenin sonunda, heyet tarafından ırgat aksamında yapılması gerekli elektrik kaynağı işinin yerine getirilmesi için eski yerine yanaşmasına karar verildi. Ancak o sırada Turgutalp maçunası¹⁹⁸⁴, arama ve tarama filotillasına ait vinci vermeye çalışıyordu. Bunun üzerine gemi oraya yanaşamadı ve tersane heyetinin teklifi üzerine Turgutreis zırhlısının iskele bordasına, baş tarafı sahile gelmek üzere yanaşmak için saat 14.25'de manevra yapmaya başladı. Manevra sorunsuz cereyan etti ve baş taraftan Turgutreis zırhlısına iki halat verildi. Sonra gemi komutanı makine manevrasına devam etmekteyken gemi birden bire

sonra İzmit Deniz Komutanlığına teslim etmiştir. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:1, Bn.:60, 61, T.:11 Teşrinisani 1942.

¹⁹⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:102, Bn.:1, T.:11 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.:1945-173, Gmn.:14, Bn.:6, T.:22 Aralık 1945. Denizkuşu hücumbotunda yaşanan yangın hadisesinin tarihi, Afif Büyüktuğrul'un anılarında hatalı olarak 4 Aralık olarak geçmektedir. Bkz., Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.573.

¹⁹⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1945-173, Gmn.:14, Bn.:5, T.:20 Aralık 1945.

¹⁹⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1946-76, Gmn.:73, Bn.:1, 2, T.:18 Temmuz 1946; *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süreğiden Gemiler*, s.98.

¹⁹⁸¹ İskele Borda: Geminin sol dış kaplamaları dış yüzeyinin su üstünde kalan kısmıdır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.261.

¹⁹⁸² Ferdi Uyaniker, a.g.t., s.330. Bahsi geçen kazan tarihi, Afif Büyüktuğrul'un eserinde hatalı bir şekilde 3 Ekim 1942 olarak verilmiştir. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.481,482.

¹⁹⁸³ Irgat: Gemilerin demirleme sistemlerinde ve halat manevraları ile demir zincirini toplamakta kullanılan; sitim ya da elektrik motorları ile çalışan makinelerdir. Dikey ya da yatay milli olarak çalışırlar.Irgatın yapısında; zinciri toplamak için kullanılan zincir baklalarına uygun sancak/iskele gomina kapan ve halat manevraları için yine sancak/iskele iki halat babası bulunur. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.251.

¹⁹⁸⁴ Maçuna: Gemilerde rıhtımlarda yük alıp verme işlemlerinde kullanılan stim, dizel, elektrik enerjisi ile çalışan özel yük kaldırma sistemleridir. Bunların dubalar üzerinde bulunan seyyar tipleri mevcuttur. Genel yapıları tabanları birbirinden açık, cundaları yukarda bir aç ile birleşen kuvvetli iki bumba ve bunları arkadan birleştiren üçüncü bir ayak ile ağır palanga donanımından oluşur. Bir şat ya da tekne üzerine monte edilenleri seyyar olarak kullanılır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.337.

ilerleyerek Turgutreis zırhlısına verdiği halatı kopararak Mecidiye kruvazörünün kış bodoslamadan¹⁹⁸⁵ 7 metre mesafedeki noktaya bindirdi. Bu sırada Mecidiye kruvazörünün kış bodoslamadan 7 metre mesafedeki zırh güverte üzerinde, su seviyesinden 50 cm aşağıdan başlamak üzere 120 cm boyunda ve 12 cm eninde, 12 kişilik astsubay kamarası bölgesinde bir yara açıldı. Tersane, Yavuz kruvazörü ve İhtiyat Filo gemilerinden getirilen devri daim tulumbaları ile elektrikli ve benzinli tulumbalarla su tahliye edildi. Denizaltı Filosundan getirilen dalgıçlarla da yara kapatıldı. Su tahliye edildikten sonra tersanece hazır bulundurulan işçiler tarafından yara beton ile emniyete alındı.¹⁹⁸⁶

Kazanın hemen ardından gemiler, bağlı oldukları İhtiyat Filo Komutanlığına kazanın gerçekleşme şeklini anlatan raporlarını gönderdi.¹⁹⁸⁷ Ayrıca Donanma Komutanlığı, İhtiyat Filo Komutanlığından “Ayrıntılı Kaza Raporu” istedi. Gelen evrakta; Berk torpido kruvazörünün 15 Ocak 1943 günü havuzlanmak üzere İstanbul’a hareket etmesi emrinin verildiği ve kazanın araştırılması için Arama Tarama Filotillası Komodoru Albay Hilmi Üler başkanlığında, Binbaşı Vehbi Ziya Dümer ve Binbaşı Rıfat Küsküsüzül ile Askeri Hakim Fahri Çoker’den oluşan heyet kurulduğu da belirtilmişti.¹⁹⁸⁸ İlâveten bu evrakta, Berk torpido kruvazörü Komutanı Lütfü Kerman’ın mahkeme edilmek üzere Gölcük’te kalması, gemi komutanlığına geçici olarak Binbaşı Burhanettin Bilgeman’ın getirildiği hususları da yer alıyordu.¹⁹⁸⁹

Donanma Komutanlığının emri üzerine İhtiyat Filo kaza raporunu hazırlamak üzere, Hamidiye kruvazörü komutanı Kurmay Yarbay Kemal Bozkurt ve Mecidiye kruvazörü Başçarkçısı Makine Yarbay Mazhar Tuna’dan oluşan bir heyet kurdu.¹⁹⁹⁰ Heyet raporunu hazırlarken; Gemi komutanı Binbaşı Lütfü Kerman, Başçarkçı Makine Binbaşı İsmail Koç, gemi ikinci komutanı Yüzbaşı Münir Nayman, ikinci çarkçı Ön Yüzbaşı İsmail Akgez, Makina vardiya subayı Teğmen Salih İlter, vardiya subayı Teğmen Faik Yalınay, geminin kış tarafında görevli Asteğmen Fahri Akur, Makine

¹⁹⁸⁵ Kış Bodoslama: Teknenin kış tarafında omurgadan yukarı doğru yükselen yapı elemanıdır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.298.

¹⁹⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:2, T.:14 Kanunisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-160, Gmn.:1, Bn.:13, T.:2Şubat 1943; Ferdi Uyanıker, a.g.t., s.330. Mecidiye kruvazöründe açılan yara, 19 Kanunisani 1943 tarihinde Deniz Fabrikaları Fen Heyeti Müdürlüğü tarafından incelendi. Hazırlanan raporda; Yara üzerine çekilen betonun donduğu, yara bölgesinden saatte 2 gerdel (bir çeşit kova) kadar su sızdığı ancak bu durumun geminin seyir emniyetini bozmayacağı hususlarına yer verildi. Rapor için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:7, T.:19 Kanunisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:1, T.:20 Kanunisani 1943.

¹⁹⁸⁷ Berk torpido kruvazörü komutanı Binbaşı Lütfü Kerman ve Mecidiye kruvazörü komutanı Yarbay Osman Gündoğan’ın kaza raporları için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:3, T.:14 Kanunisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:4, T.:14 Kanunisani 1943.

¹⁹⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:8, T.:14 Kanunisani 1943.

¹⁹⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:9, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:10, T.:15 Kanunisani 1943.

Onbaşı Cideli Hasan oğlu Mehmet Çelik, Makine Onbaşı İzmirli Recep oğlu Halil Altıntakım, makine telgrafçısı Bandırmalı Ali oğlu Hasan Temer, Serdümen Rizeli Hasan oğlu Ziya, makine Er Rizeli Şevki oğlu Hasan Arıcı'nın ifadelerini aldı.

Raporda öncelikli olarak; Köprüüstü ile makine dairesi arasında kumanda irtibatını temin eden makine telgraflarının, gemi komutanı ile birlikte hem köprü üstünden ve hem de makine dairesinden tetkik edilerek muntazam çalıştığı, gerek köprü üstünden verilen komutların ve gerekse makine dairesinden verilen cevapların her iki tarafa da doğru olarak intikal ettiğinin incelendiği belirtildi. Ayrıca kaza ile ilgili kişilerin dinlenmesinden sonra, gemi komutanının vermiş olduğu tam yol tornistan komutunun tatbik edilip edilmediği hakkında tam bir kanaate varılamadığı hususuna yer verildi.¹⁹⁹¹

Berk torpido kruvazörü komutanı Binbaşı Lütfü Kerman verdiği ifade; geminin yanaştırılması esnasında defaten verdiği ileri geri komutlarının makine dairesinden yanlış anlaşılabilir olabileceği, özellikle geminin Mecidiye kruvazörü üzerine ilerlediği esnada verdiği tornistan¹⁹⁹² komutunun ileri komutu şeklinde uygulandığını düşündüğünü belirtti.¹⁹⁹³ Ancak verilen diğer ifadelerde; Başçarkçı Makine Binbaşı İsmail Koç¹⁹⁹⁴, gemi ikinci komutanı Yüzbaşı Münir Nayman¹⁹⁹⁵, ikinci çarkçı Ön Yüzbaşı İsmail Akgez¹⁹⁹⁶, vardiya subayı Teğmen Faik Yalınay¹⁹⁹⁷, Makine vardiya subayı Teğmen Salih İlter¹⁹⁹⁸, geminin kıç tarafında görevli Asteğmen Fahri Akur¹⁹⁹⁹, Makine Onbaşı İzmirli Recep oğlu Halil Altıntakım²⁰⁰⁰, Makine Onbaşı Cideli Hasan oğlu Mehmet Çelik²⁰⁰¹, makine telgrafçısı Bandırmalı Ali oğlu Hasan Temer²⁰⁰², Serdümen Rizeli Hasan oğlu Ziya²⁰⁰³, makine Er Rizeli Şevki oğlu Hasan Arıcı²⁰⁰⁴ son anda verilen tornistan komutunun, doğru ve zamanında uygulandığının altını çizdi.

Heyet raporu sonrası, kazanın gerçekleşme şekli hakkında tam bir kanaate varılamaması nedeniyle, hata ve ihmallerin araştırılması maksadıyla konunun Berk

¹⁹⁹¹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:11, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹² Tornistan: Bir geminin ana makinesine gemiye geri yol vermesi için verilen kumandadır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.482.

¹⁹⁹³ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:12-13, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:19, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:14, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:20, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:15, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:21, T.:15 Kanunisani 1943.

¹⁹⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:16, T.:15 Kanunisani 1943.

²⁰⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:22, T.:15 Kanunisani 1943.

²⁰⁰¹ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:23, T.:15 Kanunisani 1943.

²⁰⁰² LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:17, T.:15 Kanunisani 1943.

²⁰⁰³ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:18, T.:15 Kanunisani 1943.

²⁰⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:24, T.:15 Kanunisani 1943.

torpido kruvazörü üzerinde yapılacak inceleme neticesinde tespitine karar verildi.²⁰⁰⁵ Bu maksatla; Hamidiye kruvazörü komutanı Kurmay Yarbay Kemal Bozkurt, Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğünden Makine Binbaşı Ethem Baykal ve Muratreis Gemi Komutanı Binbaşı Mazlum Özar görevlendirildi. Oluşturulan heyetin 20 Ocak 1943 tarihinde saat 14:00’de gemide bulunmaları emri verildi.²⁰⁰⁶

Gemi personeli ve heyet, kazanın olduğu gün verilen komutlarla manevraları aynen tekrar ederek 21 Ocak 1943 tarihinde bir deneme yaptı. Deneme sonunda 22 Ocak 1943 tarihinde hazırladıkları raporda; Gemi personelinin kasti bir hareketinin olmadığı, geminin süratinin olması gerekenden biraz fazla olduğu, körüüstünden verilen komutların makine dairesinde uygulanırken karıştırılmış olabileceği ve sonuçta Berk torpido kruvazörü komutanı Binbaşı Lütfü Kerman’ın verdiği komutların doğru olduğu değerlendirilerek suçsuz olduğu sonucuna ulaşıldı.²⁰⁰⁷ Bu rapor sonrası toplanan askeri mahkeme, 2 Şubat 1943 tarihinde olayda hiç kimsenin kasıt ve ihmali olmadığını tespit ederek, tahkikat ve takibata mahal olmadığına karar verdi.²⁰⁰⁸

2.5. Akın Römorkörünün Pervanesinin Mania Ağlarına Takılması

Akın römorkörünün²⁰⁰⁹ pervanesine 26 Temmuz 1941 gecesi İzmit Körfezi’nden geçişi esnasında mania ağı takıldı. Bu konuyla ilgili Gemi Komutanı Önyüzbaşı Necati Denizer 13 Ağustos 1941 tarihinde saat 13:00’de ifade verdi. Bu ifadeden anlaşıldığı üzere kaza, Akın römorkörünün Gölcük’teki torpido fabrikasına Tuzla’da atılmış torpidoları getirmesinden sonra Tuzla’ya dönüşü sırasında “Kava Mania Geçidi”nde saat 02:00 sularında gerçekleşti. Kazanın ardından pervanelere dolanan mania ağlarının temizlenmesi için dalgıç çağırıldı ve gemi, Engin römorkörünün²⁰¹⁰ yedeğinde Gölcük’e çekilip Burakreis denizaltısının bordasına bağlandı. Bu kaza, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı III.Şube Müdürü Yarbay Fevki, Deniz Komutan Vekili Yarbay İhsan ve

²⁰⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:5, T.:19 Kanunisani 1943.

²⁰⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1943-8, Gmn.:20, Bn.:6, T.:19 Kanunisani 1943.

²⁰⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1943-140, Gmn.:29, Bn.:4, T.:22 Kanunisani 1943.

²⁰⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1943-160, Gmn.:1, Bn.:13, 13-1, T.:2Şubat 1943.

²⁰⁰⁹ Akın römorkörü 1924 yılında İngiltere’den satın alınıp “Rasit” adıyla Donanmaya katıldı. Gemi İstanbul’a 10 Ağustos 1924 tarihinde geldi. Bu gemi sonradan “Akın Römorkörü” adını aldı ve 1955 yılına kadar Donanma emrinde görev yaptı. Bkz., *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.9.

²⁰¹⁰ Engin römorkörü: Osmanlı İmparatorluğu tarafından Rusya’ya sipariş edildi. 1922 tarihinde denize indirildi ve “Engin” adıyla Osmanlı Donanmasına katıldı. Römorkör tipinde olup, 150 ton ağırlığındaydı. Sürati 10 deniz miliydi. 1971 tarihinde hizmet dışına ayrıldı. Bkz., *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2005, s.5-15.

Akın römorkörünün Komutanı Önyüzbaşı Necati Denizler arasında yaşanan anlaşmazlıktan kaynaklandı.²⁰¹¹

2.6. Zafer Muhribinin Karaya Oturması

Zafer muhribi 23 Kasım 1942 tarihinde Gölcük'ten hareket ettikten sonra İzmit Körfezi'nde karaya oturdu.²⁰¹² Zafer muhribi Marmara Denizinde icra edilecek torpido atışlarına katılmak için Bostancı önüne demirlemeye gidiyordu. Manevraya Zafer muhribiyle birlikte katılacak diğer gemiler; Demirhisar, Sultanhisar, Adatepe ve Kocatepe muhripleri idi.²⁰¹³

Tatbikata katılacak gemilerden Zafer, Demirhisar, Sultanhisar ve Adatepe muhripleri saat 13:00'de Gölcük'ten hareket etti. Kocatepe muhribi, stim borularından birinin saat 10:00 civarında patlaması nedeniyle hareket edemedi.²⁰¹⁴ Muhripler Gölcükten hareket ettikten sonra pruva hattında²⁰¹⁵ ve 3 hekto²⁰¹⁶ mesafede ilerledi. Değirmendere mania ağları saat 13:15'de geçildikten sonra saat 14:15'de Kava mania ağları geçildi. Gemiler Hersek önlerine geldiğinde saat 14:33'de Zafer muhribinin sürati ani olarak düştü. Gemi komutanı hemen her iki makine stop tam yol tornistan komutu verdi. Bu sırada Zafer muhribini takip eden Adatepe muhribi de tam yol tornistan ile beraber yaptığı manevrayla Zafer muhribine çarpmaktan son anda kurtuldu. Ardından geminin etrafının iskandil²⁰¹⁷ edilmesi neticesinde derinliğin 3.5 kulaç²⁰¹⁸ olduğu anlaşıldı. Yapılan muayene sonucunda geminin makine santralinin bulunduğu mevkide 18 cm'lik bir topuğa oturduğu anlaşıldı. Ancak haritada bulunulan mevkiinin derinliği 10 kulaç olarak gösteriliyordu.²⁰¹⁹

Zafer muhribinin karaya oturmasının ardından gemiyi kurtarmak için çalışmalarına başlandı. Öncelikle Adatepe muhribinin Zafer muhribini çekerek oturduğu

²⁰¹¹ LDGAM., Ktn.:1941-153, Gmn.:6, Bn.:36, T.:13 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-153, Gmn.:6, Bn.:55, T.:14 Ağustos 1941.

²⁰¹² LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:81, Bn.:1, T.:24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943.

²⁰¹³ LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:194, Bn.:1, T.:26 Teşrinisani 1942.

²⁰¹⁴ LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20335, T.: 23 Teşrinisani 1942.

²⁰¹⁵ Pruva Hattı: Savaş gemilerinden oluşan bir filotillanın toplu halde seyrederken, standart aralıklar ve tabiye numaraları sırasına uygun olarak, arka arkaya dizilerek seyrettikleri nizamdır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a, s.378.

²⁰¹⁶ Hekto: 100 metrelik mesafe ölçüsü.

²⁰¹⁷ İskandil: Denizin derinliğini ölçmek aynı zamanda denizin dip doğasını da saptamakta yardımcı olan bir kurşun ağırlık ve taksimatlı halattan oluşan bir ölçme aracıdır. En basitinden başlayarak "Filika iskandili, el iskandili, makinelik iskandil, elektronik iskandil" gibi değişik türleri vardır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.260.

²⁰¹⁸ Kulaç: Zincir gomenalarının denizin derinliğinin halat uzunluklarının ölçülmesinde kullanılan bir İngiliz ölçü birimidir. 1 Kulaç = 1.828766 metre olup 6 kademdir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.315.

²⁰¹⁹ LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kyt.: 25489, T.: 23 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943.

yerden kurtarmasına karar verildi. Saat 16:00 Adatepe muhribi tel halatla Zafer muhribini çekmeye başladı. Ancak tel halat koptu. Ardından saat 17:00'de Akın römorkörüne tel halat verildi. Akın römorkörü gemiyi çekemediğinden ikinci bir halatta Genç römorkörüne verildi. İlâveten Engin römorkörü Zafer muhribinin iskele bordasına alındı. Üç römorkörün aynı anda çekmeye başlamasına rağmen Zafer muhribi oturduğu yerden kurtarılamadı. Bunun üzerine çalışmalara 19:30'da son verildi.²⁰²⁰

Yapılan denemelerin başarısız olmasından sonra, geminin oturduğu yerden kurtarılması için gemide bulunan mazotun boşaltılarak hafifletilmesi ve ardından çekilmesine karar verildi. Bu karar uyarınca Selanik römorkörü²⁰²¹ ve Annam mazot dubası görevlendirildi. Selanik römorkörü saat 17:15'de Annam mazot dubasını da alarak Hersek'e hareket etti.²⁰²² Annam mazot dubası saat 22:15'de Zafer muhribine aborda²⁰²³ oldu. Saat 22:45'de Annam mazot dubasına mazot verilmeye başlandı. Mazot verme işi saat 04:40'a kadar devam etti ve ardından Annam mazot dubası Engin römorkörü yedeğinde açığa çekildi. Mazot boşaltıldıktan sonra Selanik römorkörü tel halat yardımıyla saat 05:00'de Zafer muhribini oturduğu yerden çekmeye başladı. Tel halatın boşu alınırken halat, Selanik römorkörünün pervanesine dolandı. Dalgıç yardımıyla tel halat pervaneden kurtarıldı ve Zafer muhribi saat 08:00'de oturduğu yerden çekildi. Ardından Zafer muhribi; Genç, Akın ve Engin römorkörlerinin yardımıyla açığa 18 kulaç derinlikteki bir mevkie çekilerek demirledi. Dalgıçlar geminin pervane ve kinistin valflarını²⁰²⁴ muayene ederek herhangi bir hasar olmadığı yönünde rapor verdi. Zafer muhribinin demirlemesi sonrası Selanik römorkörü Zafer muhribinin sancak bordasına aborda oldu ve Harp Filosu Komutanının emriyle Selanik römorkörü yedeğinde saat 14:25'de Gölcük'e hareket etti. Nihayet Zafer muhribi saat 21:00'de Gölcük'e demirledi.²⁰²⁵

²⁰²⁰ LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 23 Teşrinisani 1942.

²⁰²¹ Selanik römorkörü: Selanik Liman İşletmesi'ne ait bir römorkör olarak kullanılan gemiye Eylül 1911'de Osmanlı Bahriyesince el konulmuş ve aynı tarihte gemiye mayın dökme vasfı kazandırılmıştır. Zaman içinde mayın dökme vasfını kaybeden geminin mayın dökme aparatları sökülerek yardımcı gemiler statüsünde Y-1003 borda numarası ile Gölcük'te ve Marmara ve Boğazlar Deniz Kolordu Komutanlığı bağlısı İstanbul Boğaz Komutanlığı emrinde 1960'lı yıllara kadar römorkör ve personel taşıma hizmetlerinde kullanılmıştır. Bkz., Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, a.g.e., s.343.

²⁰²² LDGAM., Gjb., Selanik Römorkörü Gemi Jurnalı, Kytn.: 10338, T.: 23 Teşrinisani 1942.

²⁰²³ Aborda: Bir geminin diğer bir gemiye ya da bir iskeleye rihtima bordadan yanaşması eylemidir. Bkz.,Burhanettin Seri, a.g.a., s.2.

²⁰²⁴ Kinistin Valfi: Deniz suyunun gemi içine istenildiği zaman alınmasını sağlayan direkt olarak denizle irtibatlı valflardır. Geminin herhangi bir bölmesine su alabilmek için kullanıldığı gibi gemi makinelerinin soğutma suyu da bu valflar ile denizden alınan sularla sağlanır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.305.

²⁰²⁵ LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Gjb., Selanik Römorkörü Gemi Jurnalı, Kytn.: 10338, T.: 23-24 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943. Zafer muhribinin oturduğu yerden kurtarılması çalışmaları katılmak için Kocatepe muhribi de 23 Kasım 1942 tarihinde saat 23:00'da Gölcük'ten hareket etti. 24 Kasım 1942 tarihinde saat 01:20'de Zafer muhribinin yakınlarına demirledi.

Zafer muhribinin Gölcük Tersanesinde yapılan muayenesinde hiçbir arızası olmadığı tespit edildi. Bunun üzerinde 26 Kasım 1942 tarihinde saat 08:00'de Gölcük'te bir seyir tecrübesi yapıldı. Bu tecrübe sonunda da bir arıza görülmeyince, Marmara Denizinde icra edilecek torpido atışlarına katılmak için saat 10:00'da Bostancı önüne hareket edildi ve saat 12:45'de Bostancı önüne demirlendi.²⁰²⁶

Hadiseyi araştırarak ilgililerin hata ve ihmallerinin olup olmadığını tespit etmek üzere, Hamidiye kruvazörü Komutanı Kurmay Yarbay Kemal Bozkurt, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı IV. Şube Müdürü Yarbay Selahattin Burak ve Peyk torpido kruvazörü Komutanı Kurmay Binbaşı Saip Caner, Donanma Komutanı tarafından bilirkişi tayin edildi. Bilirkişi heyetinin 29 Kasım 1942 tarihinde verdikleri raporda; Geminin oturduğu mevkideki topuğun haritada mevcut olmadığı ve dolayısıyla hadisede hiç kimsenin kasıt, ihmal ve hatası bulunmadığı tespit edildiğinden hadise hakkında tahkikat ve takibata mahal olmadığına karar verildi.²⁰²⁷

2.7. Bandırma'da Demirli Donanma Gemilerinin Fırtına Nedeniyle Yaşadığı Kazalar

Donanmanın 1944 yılı hava atışlarının, 1-15 Kasım 1944 tarihleri arasında Bandırma bölgesinde yapılması kararlaştırıldı.²⁰²⁸ Bu sebeple Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Sultanhisar, Demirhisar, Kocatepe ve Adatepe muhripleri 1 Kasım 1944 tarihinde saat 08:00 civarında Gölcük'ten hareket ederek aynı gün saat 17:00 civarında Bandırma'ya demirledi.²⁰²⁹ Hava atışlarının tamamlanıp gemilerin Bandırma limanında bulunduğu 17 Kasım 1944 tarihinde saat 20:20 civarında aniden şiddetli bir kuzey fırtınası çıktı. Fırtınanın etkisinden Sultanhisar muhribi taramaya başladı²⁰³⁰ ve Demirhisar muhribi üzerine sürüklendi. Bu esnada yapılan manevralar

Ancak kurtarma çalışmalarına katılmayarak 04:30'da Hersek önünden hareket etti ve saat 07:00'de Bostancı önüne demirledi. Bkz., LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20335, T.: 23-24 Teşrinisani 1942.

²⁰²⁶ LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25489, T.: 26 Teşrinisani 1942; LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943.

²⁰²⁷ LDGAM., Ktn.:1942-155, Gmn.:5, Bn.:7, T.:5 Şubat 1943.

²⁰²⁸ LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:3, Bn.:2, T.:24 Teşrinievvel 1944.

²⁰²⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7330, T.: 1 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20337, T.: 1 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16409, T.: 1 Teşrinisani 1944.

²⁰³⁰ Tarama: Bir geminin demir üzerinde yatarken, doğa etkenleri sonucu, demirinin tutma yeteneğini kaybederek demirinin atıldığı konumdan, başka bir konuma yer değiştirerek sürüklenmesidir. Bu durum normal doğa koşullarında, geminin köprü üstünden, sahildeki uzak belirli bir maddenin kerterizinin değişmesi, demirin başında demir zincirinden gelen anormal sesler ya da geminin baş tarafından serbest olarak bırakılmış bir iskandilin halatının gerilmesi ile anlaşılır. Demiri tarayan bir geminin aynı demir üzerinde emniyetle yatması mümkün değildir ya ikinci demirini atar ya da demir toplayarak yeniden usulüne uygun tarzda yeniden demirlemek gerekir. Bu işleme "Demir Tazeleme" denir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.468.

sırasında Demirhisar muhribi ile Sultanhisar muhribi birlerinin baş ve kıçlarına birer kez temas etti ve Sultanhisar muhribinin iskele demiri koştı.²⁰³¹

Kazayı ayrıntılarıyla anlatan, olaydan bir gün sonra Sultanhisar muhribi gemi komutanı Kurmay Yarbay Saip Caner'in hazırladığı rapora göre; Fırtınanın şiddetini artırdığı saat 20:45'de, Sultanhisar muhribi taramaya başlayarak Demirhisar muhribi üzerine doğru ilerledi. Geminin Demirhisar muhribine çarpmaması için sancak demiri fundo²⁰³² edilip, faryap²⁰³³ emri verildi. Saat 20:55'de iki gemi pruvadan başlayan ve sonra kıça intikal eden çift çarpışma tehlikesi geçirdi. Bu esnada gemiler baş ve kıçtan çok şiddetli olmayan şekilde birer kez temas etti. Bir saate yakın bu vaziyette kalan gemilerden Demirhisar muhribi tarayarak Sultanhisar muhribi üzerine düşmeye başladı. Bu sırada Demirhisar muhribi makineleri vasıtasıyla ilerledi ve demirini taratmaya başladı. Aynı anda Sultanhisar muhribi de ilerledi ve iskele zinciri başa, sancak zinciri kıça doğru gerildi. Sultanhisar muhribi yedeklenmiş gibi çekiliyordu. Sultanhisar muhribinin makineleri hazır olup gemi ilerlemeye başlayınca iskele demirinin kopmuş olduğu anlaşıldı. Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri saat 22:10'da birbirlerinden uzaklaşarak tehlikeyi atlattı.²⁰³⁴

Benzer bilgiler muhriplerin bağlı olduğu Muhrip Filotillaları Komutanı Albay Hilmi Üler'in raporu ve Demirhisar muhribi İkinci Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Ulvi Tekeş'in hazırladığı rapor ve 6 adet krokide de yer aldı.²⁰³⁵ Bahsi geçen rapor ve krokileri inceleyen Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Demirhisar muhribi komutanı Kurmay Yarbay Sermet Gökdeniz'in gemide olmaması ve fırtına dolayısıyla gemiye gelememesi nedeniyle, komutayı alarak gemisini kurtarmaya çalışan Demirhisar muhribi İkinci Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Ulvi Tekeş'in enerjik bir şekilde çalıştığını ve bunda da başarılı olduğunu tespit etti. Donanma Komutanlığına gönderdiği raporda; Yapılan manevraların doğru olduğunu belirttikten sonra, esas ilerleme yönünün Mecidiye kruvazörü ve Adatepe muhribi arasına doğru olması durumunda, Hamidiye kruvazörü yakınında gemi demirinin kaldırılması gerçekleştirilseydi, Sultanhisar

²⁰³¹ LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:3, Bn.:2, T.:24 Teşrinievvel 1944.

²⁰³² Fundo: Demir yerine inerek demirleyecek bir geminin demirleme konumuna gelindiğinde demirin bırakılması için verilen bir kumandadır. Bu kumanda şekli geleneksel olarak "BİSMİLLAH FUNDO" şeklindedir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.205.

²⁰³³ Faryap: Geminin hareket edebilmesi için gerekli stimi (buhar) sağlayabilmek için yakıtın yanma durumuna getirilmesi işlemi. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.s., s.110.

²⁰³⁴ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:316, 317, 318, T.:18 Teşrinisani 1944.

²⁰³⁵ Muhrip Filotillaları Komutanı Albay Hilmi Üler'in raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:305, 306, 307, T.:20 Teşrinisani 1944. Demirhisar muhribi İkinci Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Ulvi Tekeş'in raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:308, 309, T.:19 Teşrinisani 1944. Yine benzer bilgiler Demirhisar muhribi gemi jurnalinde de bulunmaktadır. Bkz., LDGAM., Gjb., DMGJ., Kyt.: 16409, T.: 17 Teşrinisani 1944.

muhribinin demirinin kaybının yaşanmayacağını ifade etti. Ayrıca raporda, Demirhisar muhribinin dalgıçla muayenesi sonucunda, zincirinin iskele loca altından sancak kış omuzluğuna doğru, midyeleri ve yosunları ezme suretiyle bariz bir iz vücuda getirdiği, bunun dışında gemi bünyesinde hiçbir ezik ve çöküntüye rastlanmadığı söylendi. Yine raporda, gemilerde bulunan D.D.A. cihazı dumlarının, pervanelerin ve şaftların zarar görmediği yer aldı. Sadece Sultanhisar muhribinin iskele demirinin koptuğu belirtildi.²⁰³⁶

Hadiseyle alakalı olarak Askeri mahkeme 25 Ocak 1945 tarihinde verdiği kararda; Kaza ile ilgili tüm komutan ve personelin vazifelerinde ihmal ve tedbirsizlik göstermeleri bir yana, her birinin ayrı ayrı takdire layık çaba gösterdikleri kanaatine vararak, tahkikata mahal olmadığına hükmetti.²⁰³⁷ Bunun üzerine Donanma Komutanı Koramiral Şükür Okan, Milli Müdafâ Bakanlığına 29 Ocak 1945 tarihinde Harp Filosu Komutanlığınca yapılan tahkikat neticesini göndererek tahkikata mahal olmadığı kararını bildirdi.²⁰³⁸

Bahsi geçen hadisenin yaşandığı gün, bir başka olay da Bandırma'da demirli Kocatepe muhribinin 1 numaralı motorunun başına geldi. 17 Kasım 1944 günü saat 20:20 civarında havanın aniden bozmasıyla, Kocatepe muhribinin 1 numaralı motorunun mataborası²⁰³⁹ zorlanmaya başladı ve motor geminin kış tarafına nöbetçi subayı ile ikinci komutan tarafından emniyetli bir şekilde bağlatıldı.²⁰⁴⁰ Bu esnada havanın kötülüğü sebebiyle tüm gemi personeli Kocatepe muhribinin yakınında demirli Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin birbirlerine çarpmamaları için gerekli önlemleri almakla uğraşıyordu.²⁰⁴¹ Bir müddet sonra 1 numaralı motor, şiddetli havaya daha fazla dayanamamaya tutunduğu bağlardan kurtularak sahile doğru sürüklendi ve bu esnada motor hasar gördü.²⁰⁴² Yapılan tahkikat sonucunda; İlgili personelin görevlerini tam olarak yaptıkları değerlendirilerek cezalandırılmamalarına karar verildi.²⁰⁴³

²⁰³⁶ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:303, 304, T.:22 Teşrinisani 1944. Yaşanan hadisede Demirhisar muhribinin iskele demirinin bedeni eğildi. Demirin Gölcük Tersanesinde düzeltilmesi için girişimlerde bulunuldu. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-57, Gmn.:160, Bn.:1, T.:8 Kanunisani 1944.

²⁰³⁷ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:301, 302, T.:25 Ocak 1945.

²⁰³⁸ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:289, 290, 299, T.:29 Ocak 1945.

²⁰³⁹ Matabora: Gemilerde gemi vasıta ve filikalarının gemi seyir halinde iken üzerlerine asıldıkları gereğinde üzerinden deniz indirildikleri sistemlerdir. Ayrıca gemi bordasından ya da kış tarafından denizde bulunan vasıtaların bağlandığı bordaya dik ve denize paralel olarak açılan deniz vasıtalarına personelin girip çıkışını sağlayan yan matabora ya da kış matabora şekilleri vardır. Bunlar kullanıldıkları işe göre isimlendirilirler. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.350.

²⁰⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:25, T.:18 Teşrinisani 1944; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kyt.: 20337, T.: 17 Teşrinisani 1944.

²⁰⁴¹ LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:23, T.:19 Teşrinisani 1944.

²⁰⁴² LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:24, T.:19 Teşrinisani 1944.

²⁰⁴³ LDGAM., Ktn.:1944-185, Gmn.:6, Bn.:22, T.:20 Teşrinisani 1944.

2.8. Kemalreis Gambotunun Torpido Atış Tatbikatında Yara Alması

Kemalreis gambotuna, Sus mayın gemisinin 5 Mayıs 1942 tarihinde yapılan talim başlıklı torpido atışı sırasında torpido çarptı.²⁰⁴⁴

Sus mayın gemisi aslında 1938'de Almanya, Kiel'de Frd. Krupp Germ. A. G. tezgâhlarında yapılmış yük ve yolcu gemisiydi. 1.416 gros tonluktu. Uzunluğu: 86 metre, genişliği 12 metre, su kesimi: 3,4 metre idi. Her biri 1.800 beygir gücünde iki makinesi olup çift uskurluydu. 84.136 liraya mal olmuştu.²⁰⁴⁵ Esasında yük ve yolcu gemisi olarak görev yapan Sus gemisinin, kendi eş gemileri olan Trak ve Marakas vapurlarıyla beraber 1940 yılı içerisinde askeri gemiye dönüştürülerek yardımcı kruvazör yapılmalarına karar verildi.²⁰⁴⁶ Bu karar uyarınca gemilere; muhrip ve torpidobotlardan çıkartılan torpido kovanlarının konulmasına, su bombası cihazları ile çeşitli tiplerde toplar monte edilmesine girişildi.²⁰⁴⁷ Torpidoların monte edilmesi işine Trak gemisi ile başlandı ve Ekim 1940 yılı içerisinde tamamlandı.²⁰⁴⁸

Savaşın Türkiye'ye sıçraması durumunda aktif olarak kullanılması düşünülen bu vapurlar için, aralıklarla tatbikatlar icra edildi. Sus mayın gemisi için 5 Mayıs 1942 tarihinde yapılan tatbikatta bir talihsizlik yaşandı. Normalde hedef gemilerine atılan torpidolar, gemilerin su kesimi altından geçecek şekilde ayarlanır ve gemiye isabet edip ona zarar vermez. Ancak Sus mayın gemisinden gönderilen talim başlıklı torpido, olması gereken derinlikte olmayıp su üzerinde seyretti ve gemiye isabet etti. Kazanın yaşandığı gün torpido 400 metre kadar bir mesafeden atıldı. 28 deniz mili süratle ilerleyen torpidonun su üzerinde seyrettiği fark edilince, Kemalreis gambotu komutanı Binbaşı Celaleddin Orhan tarafından kaçınma manevrası yapıldı. Ancak torpido iskele kıç omuzluk tarafında, kıçtan başa 6. metre civarında, 10-11. kemereler arasından ve su kesiminin hemen altından meyilli olarak gemiye çarptı. Çarpma neticesinde sacta

²⁰⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:15, Bn.:3, T.:9 Mayıs 1942.

²⁰⁴⁵ Sus mayın gemisi II. Dünya Savaşından sonra yeniden yük ve yolcu gemisine çevrilerek, Marmara'da, özellikle Mudanya-Gemlik hattında kullanıldı. Bursa yolculuğunun vazgeçilmez bir simgesi haline geldi. 1965'te kazanları mazota çevrildi. 1973 yılı Ekim ayında Ege Denizcilik Şirketi'ne satıldı. Bkz., Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, s.206.

²⁰⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:78, Bn.:1, T.:11 Eylül 1944.

²⁰⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:51, Bn.:1, T.:25 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:151, Bn.:1, T.:22 Teşrinievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:122, Bn.:1, 2, 3, T.:30 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1945-172, Gmn.:3, Bn.:2, T.:24 Teşrinievvel 1944.

²⁰⁴⁸ Sus, Trak ve Marakas vapurlarına konan torpidoların dışardan bakıldığında görülmemesi düşünüldü. Bu nedenle torpido kovanları gemilerin iskele ve sancak taraflarındaki geminin ambar üstünde bulunan en aşağı güvertesindeki yere, lumbuzların bulunduğu noktalara konuldu. Dışarıdan bakıldığında seçilmemesi için çıkış yerlerine kapaklar yapıldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:12, Bn.:2, T.:19 Temmuz 1940; LDGAM., Ktn.:1940-90, Gmn.:21, Bn.:1, T.:1 Teşrinievvel 1940.

çöküntü oluştu.²⁰⁴⁹ Yapılan dalgıç muayenesinde; Çöküntüye ilaveten 3 perçinin oynayıp kalafatların açıldığı, bununla beraber su sızıntısı olmadığı tespit edildi.²⁰⁵⁰

2.9. II. İnönü Denizaltısının Batma Tehlikesi Geçirmesi

Denizaltıların 1943 yılı Temmuz ve Ağustos aylarında yapacakları tatbikatların tarihleri, Denizaltı Filosu Komutanlığı tarafından tespit edildi.²⁰⁵¹ Buna göre denizaltıların İstanbul adalar arkasındaki sahada gece ve gündüz yüksek ve düşük süratte zikzak seyir yapan bir hedefe torpido atışları yapması planlandı.²⁰⁵² Torpido atışı yapacak olan II. İnönü, Gür, Saldıray ve Dumlupınar denizaltıları için hedef gemisi olarak Kemalreis gambotu, denizaltıların bataryalarının şarj edilmesi için de Işın imla gemisi görevlendirildi.²⁰⁵³

Yapılan plan uyarınca II. İnönü denizaltısı 24 Ağustos 1943 sabahı torpido atışını yaptıktan sonra saat 11:20'de Maltepe önüne demirledi. Limanda, atılan torpidolar gemiye alındığında 306 numaralı olan ve 4 numaralı kovandan atılan torpidonun başlığının ezik olduğu ve üzerinde boydan boya çizikler bulunduğu gemi komutanı Yüzbaşı Alp Kun'a bildirildi. Yüzbaşı Alp Kun, torpido ön kovan kapaklarının kontrolü için dalgıç istedi. Dalgıç raporu gelinceye kadar da arka kapağın açılmaması torpido astsubayı Gedikli Üstçavuş Osman Çetin'e emredildi. Bu emre rağmen Gedikli Üstçavuş Osman Çetin, kovan üzerindeki tertibat ve işaretlerden ön kapağın kapalı olduğunu düşünerek kovayı hava ile boşaltmış ve tesviye şişesinden tahliyenin gerçekleştiğine kanaat getirdikten sonra saat 11:45'de arka kapağı açtı. Ardından ön kapak açık olduğu için torpido dairesi çok kısa bir süre içerisinde su doldu. Güvertede bulunan gemi komutanı tarafından bölmeleri kapa emri verildi ve suların geminin diğer bölmelerine dolmasının önüne geçildi. Gemiye dolan sular nedeniyle, geminin baş kısmı suya gömüldü ve bu sırada tehlikenin büyümesinin önüne geçmek için gemi demir üzerindeyken ilerletilerek karaya oturtuldu.²⁰⁵⁴

²⁰⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:15, Bn.:2, T.:1 Teşrinievvel 1940.

²⁰⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1942-42, Gmn.:15, Bn.:1, T.:1 Teşrinievvel 1940.

²⁰⁵¹ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:1, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

²⁰⁵² LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:2, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

²⁰⁵³ LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

²⁰⁵⁴ LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kyt.: 18971, T.: 24 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:21, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1943; Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.305; Avni Biner, a.g.e., s.2-43.

II.İnönü denizaltısını kurtarmak için denizaltının su ile dolan kısmına güverte kaportasından dalgıç sokuldu. Dalgıç tarafından kovan arka kapağı kapatılarak Doğanarslan römorkörünün tulumbası ile sular tahliye edildi. Böylece baştankara edilen denizaltı Maltepe açığına demirlendi. Yapılan kontrollerin ardından bataryaların çıkarılması için saat 19:20’de Gölcük’e hareket edildi. II.İnönü denizaltısı Gölcük’teki Erkin denizaltı ana gemisine saat 23:30’da aborda oldu.²⁰⁵⁵

Denizaltıdaki hasarı araştırmak ve gerekli tamiraty yapmak için çalışmalara başlandı. Baş batarya dairesi tamamen su ile dolduğu için bataryalar kısa devre yaptı, içindeki asit deniz suyuna karışmak suretiyle gemi bünyesine temas etti. Bu temas sintine saclarını harap etmek tehlikesi arz ettiğinden bataryaların derhal gemiden çıkartılması ve sintinelerin temizlenmesi gerekti. Bununla beraber baş torpido dairesinde yer alan tüm elektrikli cihazların onarılması durumu söz konusu oldu.²⁰⁵⁶

Kaza ile ilgilileri bulunanların, hata ve ihmalleri olup olmadığının araştırılması için Hamidiye kruvazörü komutanı Kurmay Yarbay Tafdil Zeki Bayat, Yavuz kruvazörü role subayı Binbaşı Celal İsen ve Adatepe muhribi Başçarkçısı Binbaşı Necati Gökçen’den oluşan bir bilirkişi heyeti kuruldu. Heyet evrak ve gemi üzerinde yaptıkları ilk inceleme neticesinde verdiği 1 Eylül 1943 tarihli ilk raporda, kesin bir kanaat bildirebilmek için geminin havuzlanması gerektiğini belirtti. Heyet ikinci raporunu geminin havuzdaki yoğunluk nedeniyle 17 Nisan 1944 tarihinde havuzlanabilmesi sonrası verdi. Bu raporda; Torpidonun, ön kapak tam olarak açılmadan kovandan çıktığı, bu durumda torpidonun kovan kapağını 4 derece kadar kanırttığı için kapağın tam olarak kapanmadığı ve kapak tam olarak kapanmamasına rağmen içerideki göstergenin kapağı kapalı gösterdiği yargılarına ulaşıldığı belirtildi. Bu rapor sonrası askeri mahkeme, gemi komutanı Yüzbaşı Alp Kun’un emrine rağmen içerideki kapağı açan torpido astsubayı Gedikli Üstçavuş Osman Çetin’e, çalışkan ve karakterli bir astsubay olması, arızayı anlamak ve gidermek niyet ve kastıyla hareket ettiğine kanaat getirilmesi nedenleriyle ceza vermedi.²⁰⁵⁷

²⁰⁵⁵ LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kyt.: 18971, T.: 24 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:21, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1943; Raşit Metel, a.g.e., s.305; Avni Biner, a.g.e., s.2-43.

²⁰⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:21, Bn.:2, T.:25 Ağustos 1943. II.İnönü denizaltısının kazadan önce de bataryalarıyla ilgili sorunları vardı. 23-24-25 Temmuz 1943 tarihlerinde Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğünce gemide yapılan tecrübelerde, baş ve kış bataryalarda yer alan bir çok bataryanın kullanılmaz halde olduğu bildirilmişti. Hatta mecbur olmadıkça denizaltının dalış ve seyirlerini yeni bataryalar gelip takılıncaya kadar yapmaması tavsiye edilmişti. Bkz., LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:28, Bn.:1, 2, T.:15 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-15, Gmn.:23, Bn.:1, 2, 3, T.:9 Ağustos 1943.

²⁰⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1943-160, Gmn.:1, Bn.:15, 15-1, T.: Trhz.II.İnönü denizaltısının tamiraty 21 Haziran 1944 tarihinde tamamlandı ve denizaltı kullanıma hazır hale gelebildi. Bkz., LDGAM., Gjb., İİDGJ., Kyt.: 18971, T.: 21 Haziran 1944.

2.10. Yavuz Kruvazörünün Mermisinin Aksaray'a Düşmesi

Donanma gemilerinin top ve torpido atışlarını 15 Nisan/15 Haziran 1942 tarihleri arasında yapmasına karar verildi.²⁰⁵⁸ Atışlarda görevli gemilerden Yavuz kruvazörü 14 Nisan 1942 tarihinde Gölcük'ten Heybeliada önüne gelerek demirledi.²⁰⁵⁹ Tespit edilen bu periyot içerisinde Yavuz kruvazörünün 22 Mayıs 1942 tarihinde öğleden önce hava hedeflerine karşı atış yapması planlandı.²⁰⁶⁰

Planlandığı gibi Yavuz kruvazörü, 22 Mayıs günü hava hedefine karşı atışlarını gerçekleştirdi.²⁰⁶¹ Ancak mermilerden biri saat 14:05'de Aksaray'da tramvay deposu önündeki caddeye düştü. Bu esnada orada bulunan Ortaköy/Aksaray tramvayının camları kırıldı ve içindeki yolculardan birkaçı ile biletçi ve vatman yaralandı. Patlama neticesinde toplam 5 kişi ölürken, 4'i ağır olmak üzere 14 kişi de yaralandı.²⁰⁶² Ölen 4 vatandaşın cenazesi 23 Mayıs 1942 tarihinde defnedildi. Cerrahpaşa hastanesinden saat 11.30'da Türk bayrağına sarılı olarak alınan cenazeler, Sümbülefendi Camii'ne götürülerek kılınan cenaze namazının ardından Edirnekapı Şehitliği'ne defnedildi.²⁰⁶³

Kazadan sonra Donanma Komutanı Kormiral Şükür Okan 25 Mayıs 1942 tarihinde Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'ı ziyaret ederek Donanma adına üzüntülerini bildirdi.²⁰⁶⁴ İlerleyen süreçte kaza ile ilgileri bulunan Yavuz kruvazörünün komutanı Kurmay Albay Necati Özdeniz²⁰⁶⁵ ve geminin topçu subaylarının yargılanması ile ilgili karar verildi ve bu süreç başlatıldı.²⁰⁶⁶ Ayrıca kazada ölen vatandaşların ailelerine ve malları hasara uğrayanlara tazminat verilmesi konusunda girişimler oldu.²⁰⁶⁷

²⁰⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:229, Bn.:1, T.:13 Mart 1942.

²⁰⁵⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 14Nisan 1942.

²⁰⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:229, Bn.:1, T.:18 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:57, Bn.:2, T.:19 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:175, Bn.:1-1, T.:24 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1942-35, Gmn.:218, Bn.:1, T.:26 Mart 1942.

²⁰⁶¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7328, T.: 22Mayıs 1942.

²⁰⁶² Vakit, 23 Mayıs 1942, s.1; Cumhuriyet, 23 Mayıs 1942, s.1,3; Ulus, 23 Mayıs 1942, s.1,2; Cumhuriyet, 25 Mayıs 1942, s.2; Akşam, 25 Mayıs 1942, s.3; Burhanettin Seri, a.g.a., s.12; Mert Bayat, *E. Dz.Kur.Alb. Mert Bayat'ın Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002, s.13; Nejat Tümer, a.g.e., s.20; Celal Denizalp, a.g.e., s.34.

²⁰⁶³ Vakit, 24 Mayıs 1942, s.1; Cumhuriyet, 24 Mayıs 1942, s.1,3; Ulus, 24 Mayıs 1942, s.1.

²⁰⁶⁴ Vakit, 26 Mayıs 1942, s.4; Akşam, 26 Mayıs 1942, s.3.

²⁰⁶⁵ Kurmay Albay Necati Özdeniz Yavuz kruvazöründe 1940-1942 yılları arasında komutanlık yapmıştır. Bkz., Ersan Baş, a.g.e., s.311.

²⁰⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:61, Bn.:1, T.:18 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1942-68, Gmn.:61, Bn.:1-2, T.:3Eylül 1943.

²⁰⁶⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:140, Dosn.:6, Sn.:1. Kazada yaralananlardan bazıları gerekli yardımı alamadığı için dilekçe yazmış ve tazminat davası açmıştır. Örnek bir olay için bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:140, Dosn.:6, Sn.:28.

2.11. Saldıray Denizaltısına Su Girmesi Hadisesi Ve Bataryasındaki İnfilak

II.Dünya Savaşı periyodunda Saldıray denizaltısı iki kaza olayı atlattı. Bu kazalardan ilki; 28 Haziran 1942 tarihinde denizaltının cephaneliğine su girmesi ve buradaki cephanelerin etkilenmesi oldu. Gemi cephaneliğinin 28 Haziran günü saat 10:30'da yapılan periyodik kontrolünde, cephaneliğin yarıdan fazla su ile dolduğu, cephane ve mermilerin su altında kaldığı görüldü. Cephanelerin süratle tahliye edilmesi sonrası yapılan muayenede, emniyet valflerinin mühürlü ve sızdırmaz olduğu görülünce kaplama tahtalarının sökülmesine karar verildi. Bu sırada suyun kaplama tahtaları ile alabanda arasından geçen umk manometresinden²⁰⁶⁸ tazyik ile fışkırdığı tespit edildi.²⁰⁶⁹

Hadiseyi araştırmak için Kocatepe muhribi komutanı Kurmay Binbaşı Tevfik Sargut, Dumlupınar denizaltısı başçarkçısı Binbaşı Namık Taşkın ve Muratreis denizaltısı komutan yardımcısı Kurmay Yüzbaşı Kemal Ülgerin'den oluşan bir bilirkişi heyeti oluşturuldu. Heyetin 4 Eylül 1942 tarihinde verdiği raporda; Hadisenin gerçekleştiği günkü miktarda su gelecek kadar bir musluk açılarak deneme yapıldığı, suyun 10-15 saat kadar akması durumunda hadise günü biriken su kadar su biriktireceği, bu durumda gemi personelinin hata, ihmal ve kusurlarının bulunmadığı belirtildi.²⁰⁷⁰ Bunun üzerine toplanan askeri mahkeme de gemi personelini suçsuz buldu. Ayrıca mahkeme, ıslandıktan sonra fabrikalarca elden geçirilerek kullanılabilir hale getirilen 16 adet 10.5'lik mermi, 23 adet tapa ile kullanılmaz hale geldiği için yenileriyle değiştirilen 2030 adet piyade fişeginin masrafının hazinece karşılanmasına hükmetti.²⁰⁷¹

İkinci olay Saldıray denizaltısının kış batarya dairesinde 26 Nisan 1945 tarihinde gerçekleşen patlama hadisesi oldu. Patlama sonrası yapılan ilk incelemede patlamanın kış batarya dairesinde iskele taraftaki bataryalardan sızarak biriken gaz nedeniyle olduğu anlaşıldı.²⁰⁷² Daha sonra kazanın ayrıntılı nedeni ile ilgili araştırma yapmak için oluşturulan heyetçe düzenlenen raporda; Bataryalardan sızan gazın ancak açık alev veya kıvılcım neticesinde patlayabileceği belirtildi. Heyet patlamanın, kış batarya dairesinde o anda bataryalardaki sıvıların ölçümlerini yapmak için içeriye giren heyetin kullandığı seyyar lambadaki sparktan kaynaklandığına işaret etti.²⁰⁷³

²⁰⁶⁸ Umk Manometresi: Derinlik gösteren gösterge. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.s., s.303.

²⁰⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:15, Bn.:88-1, T.: 28 Ağustos 1942.

²⁰⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:15, Bn.:88-2, T.: 5 Eylül 1942.

²⁰⁷¹ LDGAM., Ktn.:1941-155, Gmn.:15, Bn.:88-3, T.: 20 Ağustos 1943.

²⁰⁷² LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:196, T.:Trhz.

²⁰⁷³ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:199, T.: 27 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-58, Gmn.:110, Bn.:2, 3, T.: 4 Mayıs 1945.

Kazanın gerçekleştiği 26 Nisan 1945 günü saat 10:00'da, Ütgm. Burhan Türkmen, Baş Gedikli Ali Tayfun, Gedikli Üstçavuş Feyzi Demirel, Gedikli Çavuş Lemi Burdur ve elektrikçi erlerden Ali Ardaç, Ali Uzun ve Tevfik Örbük geminin baş batarya dairesine giderek bataryalardaki sıvıların ölçümlerini yaptı. Bu kısımdaki ölçümlerin tamamlanmasından sonra aynı personel ölçüm yapmak üzere geminin kış bataryasına gitti. Kapakları açıp içeri önce elektrikçi er Ali Uzun, arkasından Gedikli Çavuş Lemi Burdur girdi. Diğerler personelin dışarda beklediği sırada kış bataryaya Gedikli Çavuş Lemi Burdur'un seyyar lambayla girmesi esnasında bir patlama meydana geldi ve batarya içerisini kesif bir duman kapladı. Patlama sonrası Baş Gedikli Ali Tayfun dizel dairesi kaportasını açtı ve içerdeki kesif duman dışarı çıktı. Ardından patlamada yaralanan Gedikli Çavuş Lemi Burdur, elektrikçi er Ali Uzun ve dizel dairesinde bulunan Gedikli Üstçavuş Turhan Aslantaş Etrüsk hastane gemisine kaldırıldı.²⁰⁷⁴

Kaza sonrasında 25 adet pilin üst kapakları parçalandı, 6 pilin kabı çatladı, 3 vantilasyon borusu, başçarkçı kamarasının kontrplak perdesi ve dizel dairesindeki ayar sarnıcının tesviye şişesi kırıldı. Saldıray denizaltısının tamiratının en az 1 ay süreceği belirtildi.²⁰⁷⁵ Bu durum üzerine gemide ortaya çıkan zarar ve 3 kişinin yaralanmasına neden olan kazayla ilgili olarak Donanma Komutanlığı soruşturma açılması emrini verdi.²⁰⁷⁶ Erkin ana gemisinde görevli Yüksek Mühendis Binbaşı Kazım Ögel ve Denizaltı Filosu elektrik uzmanı Yüzbaşı Melih Doğu'dan oluşturulan bilirkişi heyeti; Olayın gerçekleşmesinden bir gün önce yani 25 Nisan 1945 tarihinde yapılan aylık imlâ²⁰⁷⁷ sonrası gerekli 1 saat 15 dakika batarya vantilasyonunun²⁰⁷⁸ yapıldığı, kazanın yaşandığı gün saat 08:00'de 30 dakika vantilasyon yapıldığı, patlamanın genel olmayıp sadece iskele tarafta yer alan bataryalarda meydana gelmesi vantilasyon yapılmaması ihtimalini ortadan kaldırdığını tespit etti. Heyet ayrıca patlamaya ömrünü dolduran pillerden sızan gazın neden olduğunu da ifade etti.²⁰⁷⁹ Bu rapor sonrası askeri mahkeme, patlamanın gerçekleşmesinde gemi personelinin hiç bir dikkatsizlik, tedbirsizlik ve hatası olmadığına hükmetti.²⁰⁸⁰

²⁰⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:193, T.: Trhz.

²⁰⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:197, T.: 28 Nisan 1945.

²⁰⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:195, T.: 30 Nisan 1945.

²⁰⁷⁷ İmlâ: Bataryaları şarj etme, doldurma. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.s., s.157.

²⁰⁷⁸ Vantilasyon: Havalandırma.

²⁰⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:110, Bn.:3, T.: 4 Mayıs 1945.

²⁰⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:110, T.: 11 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:111, T.: 16 Mayıs 1945.

Saldıray denizaltısındaki tamirat işleri 12 Haziran 1945 tarihinde tamamlandı ve geminin hizmete hazır olduğuna dair rapor verilerek gemi göreve başladı.²⁰⁸¹ Fakat Milli Müdafa Vekaleti, 11 Aralık 1945 tarihli ve Bakan Ali Rıza Altuncan imzalı yazı ile hadiseye gereken önemin verilmediği, sabotaj, kasıt ve ihmal konularının üzerinde durularak oluşturulacak yeni bir bilirkişi heyetiyle meselenin tekrar incelenmesi hususunu bildirdi.²⁰⁸²Bu yazı sonrası 3 Ocak 1946 tarihinde Donanma Komutanlığınca yeni bir soruşturma başlatıldı.²⁰⁸³ Bu soruşturma kapsamında Donanma Komutanlığı Başçarkçısı Albay Naci Sezgin, Harp Filosu komutanlığından Yarbay Rıfat Küsküsügüzel, Deniz Fabrikaları Akümülatör Fabrikası Müdürü Yüksek Mühendis Binbaşı Sahip Kalabay, Deniz Fabrikaları Fen Heyetinden Yüksek Mühendis Binbaşı Saffet Kıyası ve Sakarya denizaltısı başçarkçısı Yüzbaşı Necmi Karaca'dan oluşan yeni bir bilirkişi heyeti oluşturuldu. Oluşturulan yeni heyette bir önceki heyet gibi kazanın pillerden sızan gazın neden olduğunu ve personelin gerekli vantilasyon işlemini yerine getirdiğini belirtti. Bunun üzerine yine önceki mahkemenin verdiği karar gibi yeni mahkeme de gemi personelinin hiç bir dikkatsizlik, tedbirsizlik ve hatası olmadığına hükmetti.²⁰⁸⁴

2.12. Karadeniz Boğazındaki Manialara Çarpan Rus Gemisi

Dimitriyof isimli 6000 tonluk Rus şilebi, 28 Eylül 1945 tarihinde saat 01:00'de Karadeniz'den gelerek klavuz beklemeden Boğaza girdi ve serseri mayınlar için çekilmiş mania hattına çarptı. Bunun üzerine gemiyi kurtarmak üzere, İstanbul Liman İdaresinden Alemdar tahlisiye gemisiyle, Gazal römorkörü görevlendirildi. Kurtarma çalışmaları 07:30'da tamamlanarak Dimitriyof şilebi kurtarıldı. Geminin serseri mayın maniasına çarpması dolayısıyla, 3 burgatalık²⁰⁸⁵ 90 metre boyundaki tel ile bu tele bağlı 3 metre derinliğinde (40x40 cm gözlü) bir parça ağ parçalandı.²⁰⁸⁶

Dimitriyof şilebinin bir kastı olup olmadığının araştırılması için tahkikat açılması istendi.²⁰⁸⁷ Tahkikat neticesinde; Geminin Boğaza yaklaşırken ve Boğaza

²⁰⁸¹ LDGAM., Ktn.:1945-38, Gmn.:110, Bn.:4, 5, T.: 12 Haziran 1945.

²⁰⁸² LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:189, T.: 3 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:190, T.: 11 Aralık 1945.

²⁰⁸³ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:188, T.: 3 Ocak 1946.

²⁰⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1945-183, Gmn.:5, Bn.:185, 186, T.: 14 Şubat 1946.

²⁰⁸⁵ Burgata: Halatların kalınlık ölçü birimidir. Bir halatın çevresinin pus cinsinden değeridir. Aynı ölçü birimi lif halatlarda olduğu gibi tel halatlar için de kullanılır. 1 Pus = 2,54 cm'dir. Halatların bu ölçümleri "Burgatametre" denilen özel kumpas yardımı ile ölçülür. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.89.

²⁰⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:123, Bn.:4, T.: 29 Eylül 1945.

²⁰⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:123, Bn.:3, T.: 13 Ekim 1945.

girerken seyir fenerlerine ilaveten bütün ışıklarını yaktığı, takip ettiği rotanın normal giriş rotası ve süratının ağır yol olduğu, geminin mania ağlarına yaklaştığı sırada gemiye yaklaşan klavuz motorunun Rusça “dur” demesi üzerine geminin hemen durduğu fakat bu sırada ağlara çarptığı anlaşıldı. Bu veriler ışığında tahkikat komisyonu, Dimitriyof şilebinin kasti bir hareketinin olmadığını tahmin ettiğini belirtti. Komisyon ayrıca hazırladığı rapora, Montrö boğazlar Sözleşmesi uyarınca yabancı ticaret gemilerinin Boğazlardan gündüz ve gece geçebildiklerini ekledi.²⁰⁸⁸

Deniz Müsteşarlığı İstanbul Liman İdaresi'ne, Dimitriyof şilebinin kurtarılmasında görev alan Alemdar tahlisiye gemisiyle, Gazal römorkörünün masraflarının, Dimitriyof şilebinin İstanbul acentasından talep edilmesi konusunda tebligat yapması hususunu bildirdi.²⁰⁸⁹

2.13. Çamur Dubasının Tarak Dubasına Çarpması

Bandırma'da yeni yapılan iskelenin deniz sahasının 8 Eylül 1940 tarihinde yapılan taraması sırasında, Çamur dubası Tarak dubasının iskele tarafına taradığı çamurları bırakmak için yanaşırken, Tarak dubasını sabitlemekte kullanılan bir admiralı demiri ve bu demiri tutan bir miktar zinciri kestirerek denize düşürdü.²⁰⁹⁰ Kazayla ilgili Tarak dubası kaptanı Gedikli Subay Hamdi Yeğitel verdiği raporda; Kaptan Arif Erdoğan idaresindeki Çamur dubasının deniz dibinden taradığı çamuru döktükten sonra Tarak dubasının iskele tarafına yanaşırken tornistan yapmakta geç kaldığını ve Tarak dubasını sabitleyen admiralı demir ile zinciri kestirerek denize düşürdüğünü belirtti.²⁰⁹¹

Konuyla ilgili olarak, sonradan Darıca römorkörüne tayin olan kaptan Arif Erdoğan alınan ifadesinde; Gemicilik kaideleri gereğince gerekli tüm manevraları yaptığını, Tarak dubasının zincirini her zamankinden fazla boş vermesi nedeniyle hadisenin gerçekleştiğini, hava şartlarının kötülüğü de düşünüldüğünde hata ve kusuru olmadığını söyledi.²⁰⁹²

²⁰⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:123, Bn.:5, T.: 13 Ekim 1945.

²⁰⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1945-46, Gmn.:123, Bn.:1, T.: 27 Kasım 1945.

²⁰⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:164, T.: 27 Eylül 1940.

²⁰⁹¹ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:161, T.: 4 Teşrinisani 1940; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:146, 146-1, 147, T.: 13 Kanunisani 1941.

²⁰⁹² LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:157, T.: 25 Kanunievvel 1940; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:156, T.: 3 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:155, T.: 4 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:158, T.: 12 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:145, 145-1, T.: 8 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:139, 140, T.: 13 Kanunisani 1941.

Verilen ifadelerden sağlıklı bir karar vermek mümkün olmadığı için Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından Yarbay Selahaddin Burak, Binbaşı Niyazi Uras ve Üsteğmen Hakkı Gökçer'den bir bilirkişi heyeti oluşturuldu.²⁰⁹³ Heyet 26 Temmuz 1941 tarihinde hazırladığı raporda, havanın sağanak yağışlı ve rüzgarlı olduğu düşünüldüğünde Çamur ve Tarak dubası kaptanlarının hatası olmadığı, kasıt ve ihmallerinin bulunmadığı sonucuna ulaştı.²⁰⁹⁴ Bu rapor üzerine verilen selahiyetsizlik kararına rağmen, mahkemenin Karadeniz Boğaz Komutanlığında görülmesine karar verildi.²⁰⁹⁵ Mahkeme süreci devam ederken²⁰⁹⁶, Çamur dubası kaptanı Arif Erdoğan kaza sırasında kaybolan admiraltı demiri ile zincirini temin ederek, Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı Mania Ağları Grup Komutanlığına teslim etti.²⁰⁹⁷ Zararın karşılanması sonrası mahkeme, önceki raporda da suçsuz bulunması ve zararın giderilmesi nedenleriyle Çamur dubası kaptanı Arif Erdoğan'ın suçsuzluğuna karar verdi.²⁰⁹⁸

2.14. Diğer Olaylar

Donanmaya ait tesislerde, gemilerde ve gemilere ait silah ve motorlarda bazı ufak tefek kazalar yaşandı. Bu kazalar hakkında şu bilgileri verebiliriz:

a. Havuzda tamirde bulunan Hamidiye kruvazörü, İsareis gambotu ile havuz mürettebatından 10 personelin bindiği filika, 16 Aralık 1940 tarihinde havuz ile sahil arasında devrildi. Kaza sonucunda 5 er şehit oldu.²⁰⁹⁹

b. Demirhisar muhribinin küçük motoru, 11 Mayıs 1942 tarihinde İstanbul Eminönü'ne görevli olarak giderken İzmit Karamürsel limanına kayıtlı Mehmet Ali isimli bir şahsın idaresindeki balıkçı motoruyla balıkthane önünde çarpıştı.²¹⁰⁰ Çarpışma neticesinde Demirhisar muhribinin küçük motorunun sancak baş omuzluğunda hasar oluştu. Liman dairesinin yaptığı incelemede; Mehmet Ali isimli şahsın ehliyetinin olmadığı ve yaptığı yanlış manevra yüzünden kazaya sebep olduğu tespit edildi. Kaza

²⁰⁹³ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:138, 140, T.: 12 Haziran 1941.

²⁰⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:131, 132, T.: 26 Temmuz 1941.

²⁰⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:133, T.: 5 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:136, T.: 8 Ağustos 1941;

²⁰⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:130, T.: 26 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:172, T.: 29 Eylül 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:171, T.: 1 Teşrinievvel 1941; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:170, T.: 3 Teşrinievvel 1941.

²⁰⁹⁷; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:167, T.: 4 Kanunievvel 1941; ; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:125, T.: 16 Kanunievvel 1941; ; LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:124, T.: 19 Kanunievvel 1941.

²⁰⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1944-186, Gmn.:2, Bn.:118, 119, 120, 121, T.: 13 Mart 1943;

²⁰⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:17, Bn.:1, T.:19 Kanunievvel 1940.

²¹⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:1, Bn.:1, T.:21 Mayıs 1942.

sonrası Demirhisar muhribinin küçük motoru Taşkızak Müdürlüğü tezgahlarında tamire alındı. Mehmet Ali isimli şahıs kaza sonrası Demirhisar muhribine gelerek masrafları karşılamak istediğini bildirdi.²¹⁰¹

c. Denizaltı Filosu Komutanlığı, 1943 yılının Ağustos ayında yapılacak tatbikatın tarihlerini, 17-25 Ağustos olarak tespit etti. Yapılan plana göre Saldıray denizaltısı 24 Ağustos 1943 günü, Heybeliada'nın güney tarafında gece torpido atışı yapacaktı.²¹⁰² Torpido atışı, Saldıray denizaltısınınca 982 numaralı torpido ile hedef gemi olan İtareis gambotuna Heybeliada'nın güney tarafında saat 21:45'te gerçekleştirildi. Torpido izi, hedef gemisi tarafından kendisini geçinceye kadar izlendi ve muntazam olarak seyrettiği gözlemlendi. Fakat mesafe sonunda torpido su üstüne çıkmadı. Bunun üzerine torpidonun bulunması olası yerler arandı. Saat 24:00'e kadar devam eden aramalar neticesinde torpido bulunamadı. 25 Ağustos günü saat 06:30'da, Saldıray ve Gür denizaltıları, İtareis gambotu, Işın imla gemisi ve Doğan hücumbotunca aramalara devam edildi. Öğlen saatlerine kadar süren aramalardan bir netice alınamayınca aramalar sonlandırıldı.²¹⁰³ Mesele, Saldıray denizaltısı komutanı Kur.Bnb. Afif Büyüktuğrul tarafından I.Denizaltı Filotillası Komodorluğuna gönderilen raporda²¹⁰⁴ ve raporun ekinde yer alan krokide²¹⁰⁵ ayrıntılarıyla anlatıldı. 982 numaralı torpido 6 Eylül günü Ekinlik adası civarında balıkçılar tarafından bulundu. İlk olarak karaya çıkarılan torpido, sonrasında Marmara adasına götürüldü. Torpidoyu buradan almak için Işın imla gemisi Marmara adasına gönderildi. Gemiyle gönderilen torpido astsubayı, torpidonun ilk bakımını yaparak cayrosunu çıkardı. Işın imla gemisince Saldıray denizaltısına getirilen torpidoda yapılan ilk muayenede; torpido kazanında 40 atmosfer hava bulunduğu, makinesinin normal çalıştığı, ufki ve amudi dümenlerin sağlam olduğu, cayrosunun sağlam ve temiz olduğu sonucuna ulaşıldı. İlaveten torpido başlığının alt kısmının ezildiği ve dış pervanenin kanatlarında çok hafif bükülmeler olduğu belirlendi. İncelemeler sonrası 982 numaralı torpido, Gölcük Torpido Atölyesine teslim edildi.²¹⁰⁶

²¹⁰¹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:1, Bn.:2, T.:21 Mayıs 1942.

²¹⁰² LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:76, Bn.:2, T.:8 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-54, Gmn.:65, Bn.:1, T.:2 Ağustos 1943.

²¹⁰³ LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:2, T.:24 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-58, Gmn.:179, Bn.:1, T.:26 Ağustos 1943.

²¹⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:3, T.:26 Ağustos 1943.

²¹⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1943-9, Gmn.:31, Bn.:4, T.:26 Ağustos 1943.

²¹⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:67, Bn.:1, T.:9 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:79, Bn.:5, T.:26 Eylül 1943.

ç. Kanarya kömür gemisi²¹⁰⁷, II.Dünya Savaşı süresince Donanma gemilerinin kömür ihtiyacını karşılamak üzere, Zonguldak'tan İstanbul ve Gölcük'e devamlı olarak kömür getirdi. Bu seferlerinden birinde 19 Temmuz 1944 tarihinde, milliyeti meçhul bir denizaltı tarafından torpido saldırısına uğradı. Kanarya kömür gemisi, ambarlarında 3383 ton kömür ile saat 03:00'de, Zonguldak rıhtımından römorkörler eşliğinde hareket etti. Saat 06:37'de Ereğli feneri, saat 14:15'te Kefken ve 18:15'te Şile feneri geçildi. Saat 20:45'te Elmas burun önüne gelindiğinde, sancak baş omuzlukta bulunan milliyeti meçhul bir denizaltı tarafından saldırıya uğradı. Denizaltı, Kanarya kömür gemisine 2 adet torpido attı. Torpidolar geminin baş bodoslamasının 1 metre yakınından geçerek, sahilde birer saniye aralıklarla patladı. Bu sırada gemi iskele tarafa doğru dönmekteydi. Gemi komutanı torpidoların atılması sonrası zikzak seyre başladı ve sürat artırarak gemiye tam yol verdi. Ayrıca hemen gemi karartılarak, geminin kış tarafında bulunan 7,5 cm'lik topla, gözcü erlerinin ve diğer gemi personelinin gördüklerini söyledikleri periskop izleri olması muhtemel, su üstündeki beyaz sahaya ateş edildi. Ancak topun arıza yapması neticesinde ateş kesildi ve arıza giderilmeye çalışıldı. Bu esnada Boğaz girişine ulaşıldı ve başka ateş açılmadan Boğaza girildi. Saat 10:10'da da mania ağlarından geçilerek güvenli bölgeye ulaşılmış oldu.²¹⁰⁸

d. Samsun'dan Trabzon'a Sedat Kaptan'a ait motor içinde 679 sandık cephaneye ile 26 Nisan 1945 tarihinde Yeşilirmak ağzında Civa Feneri önlerinde aniden çıkan fırtına nedeniyle battı. Batan motorun yeri şamandıra ile işaretlendi.²¹⁰⁹ Ardından motor ile birlikte batan 5384 adet tank lağımı ve 1200 metre infilaklı fitilin çıkarılması için Deniz Müsteşarlığından dalgıç talebi yapıldı.²¹¹⁰ Deniz Müsteşarlığı, göndereceği ekibin teknik donanımını belirlemek amacıyla motorun battığı yerdeki deniz derinliğini sordu. Ardından cephanenin denizde fazla kalmasının zararlı olacağına dikkat çekerek, Zonguldak'ta bulunan Pınar kaldırma gemisinin görevlendirilmesinin uygun olacağını bildirdi.²¹¹¹ Ancak cephanenin çıkarılması için yapılan yazışmalar, olması gerekenden daha uzun sürdü.²¹¹²

²¹⁰⁷ Kanarya kömür gemisi: Amerikan yapımıydı. Boyu 80 metre, genişliği 12,92 metre, sürati taşıdığı yüke göre 7-10 deniz mili arasındaydı. 1935 yılında Kalkavanlar firması tarafından satın alındı. Savaş çıkınca Donanma tarafından el konuldu ve 1 adet 7,5 cm'lik Şnayder marka top monte edildi. Bkz., Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.148; LDGAM., Gjb., KKGJ., Kytn.: 19193, T.: 1948, s. geminin teknik verilerinin yer aldığı jurnalın kapağının arkası.

²¹⁰⁸ LDGAM., Gjb., KKGJ., Kytn.: 19189, T.: 19 Temmuz 1944; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.90; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.666.

²¹⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:194, Bn.:4, T.:17 Mayıs 1945.

²¹¹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:194, Bn.:3, T.: Mayıs 1945.

²¹¹¹ LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:194, Bn.:1, T.:26 Mayıs 1945.

²¹¹² LDGAM., Ktn.:1945-106, Gmn.:192, Bn.:2, T.:16 Temmuz 1945.

e. Sultanhisar muhribinin 3 numaralı motoru Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğüne bağlı Neveser vapuru²¹¹³ tarafından batırıldı. Kaza, 23 Haziran 1945 tarihinde saat 07:00'de gerçekleşti.²¹¹⁴ Kaza sırasında batan motorun çıkarılması için saat 10:30'da dalgiç ekibi çağırıldı.²¹¹⁵ Gelen ekip, saat 17:40'da batan 3 numaralı motoru denizden çıkararak Sultanhisar muhribine aldı.²¹¹⁶ Kazanın nedenlerini araştırmak üzere bir tahkikat heyeti kuruldu.²¹¹⁷ Heyet, kazanın nedenlerini; Sultanhisar muhribinin izinli erlerini kazaya karışan Neveser vapuruna yetiştirmek için acele eden 3 numaralı motorun serdümeninin²¹¹⁸ vapurun üzerine yanaşması ve vapur kaptanının iskeleden avara²¹¹⁹ ederken gemisi civarının neta²¹²⁰ olup olmadığını kontrol etmemesi olarak tespit etti.²¹²¹

f. Çanakkale ve İstanbul Boğazı ile Ege Denizinde savaş sırasında mayın dökülmüş alanların temizlenerek Birleşmiş Milletlere bilgi verilmesi gerekiyordu. Genelkurmay Başkanlığı ilk taramanın Çanakkale Boğazı dışında yapılmasına karar verdi. Bu görev Filotilla Komodoru Kurmay Albay Münir Öney'e verildi. Ancak Albay Münir Öney, Donanma Komutanına özel bir mektup yazarak görev süresini tamamladığını, komodorluğa atanacak kişinin bu görevi yapması gerektiğini belirtti. Ayrıca filotillasıyla Çanakkale'ye intikal etmesinden iki gün geçtiği halde tarama görevine de başlamadı. Bu durum Genelkurmay Başkanı Orgeneral Kazım Orbay'ı sinirlendirdi ve Albay Münir Öney'in tutuklu olarak askeri mahkemeye sevk edilmesini emretti. Donanma Komutanlığı süratle, Mahkeme Başkanı Tümamiral Ertuğrul Ertuğrul

²¹¹³ Neveser vapuru: 1903'te Avusturya-Macaristan Imp., Budapeşte'de Danubis Schoenischen Hartmann tezgâhlarında yandan çarklı yolcu vapuru olarak yapıldı. 375 gros tonluk olup teknesi çelik sactı. Uzunluğu: 54,1 metre, genişliği: 6,7 metre, su kesimi: 2,9 metre idi. Danubis Schoen. yapımı 510 beygirlik 2 silindirli compound buhar makinesi vardı. Önceki vapur olan İhsan'ın eşiydi. Şehir hatlarında kullanıldı. 1940 yılında tadil edilerek araba vapuru haline getirildi. 1961'de de hizmet dışı bırakıldı. Bkz., Eser Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, s.104.

²¹¹⁴ Kaza, Yavuz kruvazörünün jurnaline de işlenmiştir. Bkz., LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 23 Haziran 1945.

²¹¹⁵ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:185, 189, T.:23 Haziran 1945.

²¹¹⁶ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:186, 187, 188, T.:23 Haziran 1945. Denizden çıkartılan motorda yapılan incelemede; Motorun kış aynalığının kırıldığı, sancak kış tarafın makine dairesine kadar parçalandığı, bu kısımdan baş tarafa kadar olan kısmın zedelendiği, iskele tarafın vasattan kıça kadar kısmen zedelendiği, kaportanın tamamen parçalandığı, motorunun ve akülerinin fazla bir hasar görmediği tespit edildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:183, T.:3 Temmuz 1945.

²¹¹⁷ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:184, T.:25 Haziran 1945.

²¹¹⁸ Serdümen: Gemilerde seyir halinde ya da liman manevralarında, geminin dümenini kullanan, gemiyi istenilen rotada seyrettiren usta gemici ya da bu konuda kurs görmüş yetişmiş erlerdir. Ticaret gemilerinde aynı şekilde yetişmiş gemici ya da usta gemicilerdir. Bu kişiler aynı zamanda küçük deniz araçlarında da aynı görevi yaparlar. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.443.

²¹¹⁹ Avara: Bir teknenin, deniz aracının yanaşmış olduğu mevkinden ayrılması için verilen bir kumandadır. Açıl anlamında kullanılır. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.37.

²¹²⁰ Neta: Genel olarak "neta", temiz, tehlikesiz, hazır, düzgün anlamında kullanılır. Örnek olarak: Geminin geçeceği yer neta denilince bulunduğu ve geçeceği yerde bir tehlike olmadığı güvenceli anlamına gelir. Demir yeri neta denilince demirlenecek konumda yerin müsait bir tehlike olmadığını ifade eder. Kamara, ambar neta denildiğinde bu konumlarda her şeyin yerli yerinde muntazam olarak tertiplendiğini bir tehlike yaratmayacağını belirler. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.376.

²¹²¹ LDGAM., Ktn.:1944-184, Gmn.:2, Bn.:183, T.:3 Temmuz 1945.

ve Hakim Yarbay Salih K niman'ın idaresinde bir mahkeme oluşturdu. Yavuz kruvazöründe 7 Eylül 1945 tarihinde toplanan mahkeme, Albay Münir  ney'e 8 yıl ağır hapis cezası verdi. Albay Münir  ney bundan sonra İstiklal Savaşı'ndaki Bahriye Dairesi Reisi şevket Bey'i avukat olarak tuttu ve karara itiraz etti. Ardından Birinci Ordu Askeri Mahkemesi davaya yeniden baktı ve yargılama sonucunda Albay Münir  ney beraat etti.²¹²²

g. Hızırreis gambotu 5 Ekim 1945 tarihinde Darıca civarında karaya oturdu. Geminin kurtulması sonrasında yapılan muayenesinde sintine ve bölmelerinde hiçbir su sızıntısının bulunmadığı tespit edildi.²¹²³

²¹²² Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.II, s.558-560; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s. 667-668; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.:7 Eylül 1945.

²¹²³ LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:120, Bn.:1, T.:18 Ekim 1945.

3. İNGİLİZ FİLOSUNUN, İNGİLİZ ASKERİ HEYETİNİN VE DENİZ ATAŞESİNİN DONANMA ZİYARET VE İNCELEMELERİ

1941 Eylül ayında, gemi inşa sanayi ve bu sanayi ile alakalı müesseseleri ve elemanları yakından görmek ve tanımak için bir İngiliz askeri heyetinin gezi yapması kararlaştırılarak, ilgili karar Bakanlar Kurulu tarafından kabul edildi.²¹²⁴ Bu heyetin İngiliz tarafında Mühendis Tuğamiral C.Morgan ve Gemi İnşa Uzmanı Tuğamiral W.J.A. Davies, Türk tarafında ise Mühendis Albay Hilmi Üler, Gemi İnşa Binbaşısı Ata Nutku, Elektrik Uzmanı Yüzbaşı Nejat Atsan ve Mühendis Binbaşı Cemil Omaş bulundu.²¹²⁵

Heyet Gölcük Tersanesi, Haliç ve İstinye'deki Deniz Yolları Tersanelerinde incelemelerde bulundu. Yapılan incelemeler sonucunda; Gölcük Tersanesinde 1927 tarihinde Fransızların yaptığı tesislerin aydınlatmasının yetersiz, tavanlarının alçak, kaldırma araçlarının az ve makinelerin eski olduğu tespit edildi. Ayrıca Yavuz kruvazörü için inşa edilmiş havuzun boş tutulduğu, üzerindeki metal dökümlerin kullanışsız bulunduğu ve tersaneye giden yolların kötü durumda olduğu belirtildi. İlaveten tersanede 400'ü sanatkar olmak üzere 1000 kişinin çalıştığı ifade edilip, tersanenin hava saldırılarına karşı yeterli koruma sistemleriyle donatılmadığı söylenerek, Donanmanın bakımını yapacak yeterlilikten uzak olduğu vurgulandı. Ayrıca heyet, Haliç'teki ve İstinye'deki Denizyolları Tersanelerinin Gölcük Tersanesine göre materyal ve personel olarak iyi durumda olduğunu, daha faydalı çalışmalar yürüttüğünü, ancak adı geçen tersanelerin askeri gemilerin karmaşık tamir ve bakım faaliyetlerinde randımsız kalacağını tespit etti. Çalışmalarının tamamlayan heyet, öneri olarak Gölcük Tersanesinin, bir Hollanda şirketi olan "Harbour Work Company" tarafından hazırlanmış rapor²¹²⁶ uyarınca elden geçirilmesi tavsiyesinde bulundu.²¹²⁷

Türkiye'yi savaşa sokmak amacıyla 30 Ocak 1943 tarihinde yapılan "Adana Görüşmeleri" sonrasında, İngiltere'den alınacak askeri malzemeler hakkında görüşmek üzere Ankara'ya gelmesi planlı İngiliz heyeti, 21 Şubat 1943 tarihinde uçakla Adana'ya geldi. Bu heyette buluna üç kişinin 22-23 Şubat 1943 tarihlerinde Mersin ve İskenderun

²¹²⁴ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:96, Dosn.:83, Sn.:1.

²¹²⁵ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e., s.471.

²¹²⁶ Adı geçen rapor "Gölcük Liman ve Tersanesinin İnşasına Ait Muvakkat Rapor" adıyla, The Netherlands Harbour Works Company Gölcük Proje Bürosu tarafından, 22 Kanunisanı 1935 tarihinde hazırlanmıştır. Rapor; tersane liman ve havuzu, gemi inşa tersanesi, mendireklerin ve rıhtım havuzlarının ve iskelelerin inşası, galvaniz fabrikası, marangozhane ve fiyat cetveli gibi 26 fasıldan oluşmaktadır. Raporun orijinal nüshası, Gölcük Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşiv Kısım Amirliği kütüphanesinde bulunmaktadır.

²¹²⁷ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e., s.471.

limanlarını ziyaret etmesi kararlaştırıldı.²¹²⁸ Bu ziyareti tamamlayan heyet 24-25 Şubat 1943 tarihlerinde Ankara'da bulundu ve Ankara Palas'ta misafir edildi. Heyet için 1 Mart 1943 tarihinde Ankara şehir lokantasında öğle yemeği verildi.²¹²⁹ Bu arada aynı heyette bulunan Yarbay Wadley, Deniz Yarbay Burhanettin Alparslan eşliğinde Zonguldak'ta bir inceleme gezisi gerçekleştirdi.²¹³⁰

Savaş sürecinde gerçekleşen bir diğer ziyaret, İngiliz Deniz Ataşesi Tümamiral Jackson'ın 17 Haziran 1943 tarihinde Maltepe'de bulunan Donanmayı ziyareti oldu.²¹³¹ Tümamiral Jackson'ın ziyareti, İstanbul Deniz Komutanlığının bir motoru ve Dz.Bnb. Edip Şehsuvaroğlu'nun mihmandarlığında gerçekleşti.²¹³²

Ziyaretin temel amacı, Türk Donanmasına ait gemilerin ve personelinin tanınmasına dönüktü. Saat 11:00'de Yavuz zırhlısına motorla yanaşarak başlayan gezi, öğle yemeğinin ardından yapılan toplantı ile devam etti. Karşılıklı görüş alış verişinde bulunulan toplantıda fikir birliğine varılan en önemli konu, Deniz Harp Akademisinde okuyan öğrencilerin İngiltere'nin Yakın Şark Filosunda staj görmelerinin faydalı olacağı yönündeki oldu. Tümamiral Jackson, zaten bu konuda Genelkurmay'a teklifte bulduklarını söyledi.²¹³³

Süreç içinde gerçekleşen üçüncü ziyaret, Irak Kral Naibi Abdülillah'ın Ajax kruvazörü ile İstanbul'a gelişi oldu. Bu ziyaret sırasında Ajax kruvazörüne Marne ve Meteor muhripleri eşlik etti.²¹³⁴ Ziyaretin en önemli tarafı, İngiliz Donanmasına ait savaş gemilerinin II.Dünya Savaşından sonra İstanbul'a yaptıkları ilk ziyaret olmasıydı.²¹³⁵

İngiliz filosu, 14 Eylül 1945 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan geçti.²¹³⁶ Filo, 15 Eylül 1945 tarihinde saat 09:00'da İstanbul'a geldi. Maltepe'den 13 Eylül günü saat 18:00'de hareket eden Tınaztepe ve Demirhisar muhripleri²¹³⁷, filoyu 14 Eylül günü saat 17:30'da Midilli adası açıklarında karşılayıp İstanbul'a kadar refakat etti. Öncesinde Maltepe önünde demirli bulunan Yavuz kruvazörü, misafir filoyu karşılamak üzere 12 Eylül günü saat 14:15'de demir alarak saat 15:30'da Dolmabahçe önüne

²¹²⁸ ATASE., İDHK., Kln.:3, Dosn.:3, Fhn.:109, T.:19 Şubat 1943.

²¹²⁹ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:2, Fhn.:84, T.:26 Şubat 1943.

²¹³⁰ ATASE., İDHK., Kln.:2, Dosn.:2, Fhn.:52, T.:17 Kanunievvel 1943.

²¹³¹ LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:15, Bn.:1, T.:29 Haziran 1943.

²¹³² LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:15, Bn.:2, T.:29 Haziran 1943.

²¹³³ LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:15, Bn.:3, T.:29 Haziran 1943.

²¹³⁴ *Akşam*, 12 Eylül 1945, s.1; *Tanin*, 12 Eylül 1945, s.1-2. Gemilerin teknik özellikleri, II.Dünya Savaşında icra ettikleri hareketler ve elde ettikleri başarılar hakkında bilgi almak için bkz., *Cumhuriyet*, 14 Eylül 1945, s.2; *Cumhuriyet*, 19 Eylül 1945, s.2; *Akşam*, 20 Eylül 1945, s.4.

²¹³⁵ *Akşam*, 19 Eylül 1945, s.1-2

²¹³⁶ *Tanin*, 15 Eylül 1945, s.1

²¹³⁷ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 13 Eylül 1945.

demirlemiştir.²¹³⁸ İngiliz filosu 15 Eylül günü İstanbul'a gelince, Yeşilköy açıklarında saat 07:00'de Donanma irtibat subayları Ajax kruvazörüne geçti. Ajax kruvazörü Selimiye önlerinde 21 pare top atışıyla şehri selamladı ve bu selama Selimiye Kışlasından aynı şekilde karşılık verildi.²¹³⁹

Ajax kruvazörü, Marne ve Meteor muhripleri ile onlara refakat eden Tınaztepe ve Demirhisar muhripleri Dolmabahçe açıklarında Yavuz kruvazörünün yanına saat 09:30'da demirledi.²¹⁴⁰ Gemiyi karşılayanlar arasında İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Dr.Lütfi Kırdar ile birlikte Donanma Komutanı Amiral Mehmet Ali Ülgen'de bulunuyordu. Karşılama heyeti Acar motoruyla Dolmabahçe'den Ajax kruvazörüne giderek misafirlere "Hoşgeldiniz" mesajı verdi. Karşılamanın ardından Irak Kral Naibi Abdülillah saat 11:00'de sahile çıktı²¹⁴¹ ve Dolmabahçe Sarayında kendisine tahsis edilen daireye yerleşti. Öğle yemeği için Tarabya'daki Tokatlıyan Otele geçen Naib, yemekten sonra Boğaz'da bir gezi yapıp, Savarona yatına geçerek geç vakte kadar burada kaldı.²¹⁴² Bu sırada Ajax kruvazörü, Marne ve Meteor muhripleri komutan ve mürettebatı Taksim Anıtına çelenk koydu. Çelenk koyma merasimi sonrasında Donanma Komutanı Amiral Mehmet Ali Ülgen Yavuz kruvazöründe misafir Donanma komutan ve subaylarına bir öğle yemeği verdi. Yemekte İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Dr.Lütfi Kırdar'da bulundu.²¹⁴³

Naib Abdülillah, 16 Eylül 1945 tarihinde saat 17:00'de Savarona Yatı ile Haydarpaşa'ya hareket etti²¹⁴⁴ ve 19:20'de Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün özel treniyle Ankara'ya gitti.²¹⁴⁵ 17 Eylül günü Ankara'da olan tren, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından karşılandı. İkili görüşmelerin ardından, Çankaya Köşkünde akşam yemeği yendi.²¹⁴⁶ İstanbul'da kalan İngiliz denizcileri ise şehrin tarihi ve turistik yerlerinde gezdirildi. Hazırlanan program uyarınca, Türk ve İngiliz denizcileri çeşitli spor karşılaşmaları yaptı.²¹⁴⁷ Donanmanın karma futbol takımıyla İngiliz denizcilerin

²¹³⁸ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 12 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:122, Bn.:1, T.:11 Eylül 1945.

²¹³⁹ *Tanin*, 16 Eylül 1945, s.1; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.465.

²¹⁴⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 15 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 15 Eylül 1945.

²¹⁴¹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 15 Eylül 1945.

²¹⁴² *Tanin*, 16 Eylül 1945, s.2.

²¹⁴³ *Tanin*, 17 Eylül 1945, s.1; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 15 Eylül 1945.

²¹⁴⁴ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 16 Eylül 1945.

²¹⁴⁵ *Tanin*, 17 Eylül 1945, s.2.

²¹⁴⁶ *Tanin*, 18 Eylül 1945, s.1; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.465.

²¹⁴⁷ *Cumhuriyet*, 16 Eylül 1945, s.3.

takımı arasında yapılan maçı, 3-2 İngiliz denizciler kazandı. Ayrıca çeşitli stillerde yüzme yarışlarıyla, su topu maçları icra edildi.²¹⁴⁸

Irak Kral Naibi Abdülillah'ı getiren Ajax kruvazörü, Marne ve Meteor muhripleri 19 Eylül 1945 tarihinde saat 08:30'da İstanbul'dan ayrıldı. Gemilere Yeşilköy açıklarına kadar Türk Donanması adına Demirhisar ve Tınaztepe muhripleri eşlik etti. Demirhisar ve Tınaztepe muhripleri burada 7 pare top atışıyla misafir İngiliz filosunu selamlayarak uğurladı ve saat 09:25'de geri döndü.²¹⁴⁹ Bu sırada görevi sona eren Yavuz kruvazörü saat 09:32'de Dolmabahçe önünden demir aldı ve açıkta kendisini bekleyen Demirhisar ve Tınaztepe muhripleri ile buluştu. Gölcük'e doğru hareket eden gemilerden Yavuz kruvazörü saat 14:55'de, Demirhisar ve Tınaztepe muhripleri ise saat 15:00'de Gölcük'e demirledi.²¹⁵⁰

Kral Naibi Abdülillah Ankara'daki temaslarının ardından 20 Eylül 1945 tarihinde uçakla Türkiye'den Bağdat'a gitti.²¹⁵¹ Irak'a ulaştıktan sonra, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye telgraf çekerek, Türkiye ziyareti sırasında Türk milleti ve hükümetinden gördüğü iyi kabulden dolayı kendisi ve Irak milleti adına teşekkür etti.²¹⁵²

İngiliz filosunun ziyareti sonrası İngiliz Deniz Ataşesi Tümamiral Jackson da, Deniz Kurmay Başkanı Amiral Sadık Altıncan'a, ziyaret süresince gösterilen nezaket ve misafirperverlik için bir teşekkür mektubu gönderdi.²¹⁵³

²¹⁴⁸ *Tanin*, 18 Eylül 1945, s.6.

²¹⁴⁹ LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 19 Eylül 1945; *Tanin*, 20 Eylül 1945, s.1; *Akşam*, 19 Eylül 1945, s.1, *Akşam*, 20 Eylül 1945, s.4; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.466.

²¹⁵⁰ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytın.: 7331, T.: 19 Eylül 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytın.: 16410, T.: 19 Eylül 1945.

²¹⁵¹ *Ulus*, 20 Eylül 1945, s.1; *Vakit*, 21 Eylül 1945, s.1; *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1945, s.1; *Tanin*, 20 Eylül 1945, s.1; *Tanin*, 21 Eylül 1945, s.1.

²¹⁵² *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1945, s.3.

²¹⁵³ *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1945, s.3; *Tanin*, 25 Eylül 1945, s.2.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRK DENİZ KUVVETLERİNDE SAVAŞ GEMİSİ ALIM FAALİYETLERİ

Savaş tehlikesi ve Dünya’da yaşanan silahlanma yarışı karşısında Türkiye Cumhuriyeti Devleti, aynen diğer Devletlerin yaptığı gibi kara, deniz ve hava kuvveti yönlerinden silah, mühimmat, araç-gereç, su üstü gemisi, denizaltı vb. materyallerle ordusunu güçlendirmek istedi.

II.Dünya Savaşı öncesinde, Mustafa Kemal Atatürk döneminde yapılan çalışmalar sayesinde belli bir seviyeye ulaşan Donanmanın, savaş sırasında devam eden su üstü gemisi, denizaltı ve araç-gereç teminleriyle eksiklerinin tamamlanmasına gayret edildi. İngiltere başta olmak üzere Almanya’dan temin edilen materyaller ve gemiler ile Türk Donanması, özellikle bulunduğu coğrafyada sivrilerle ön plana çıkan ülke oldu. Bu arada Türkiye’deki askeri ve özel fabrikalar ile tersanelerde yapılan silah, mühimmat, araç-gereç ve gemiler de savaş şartlarında milli harp sanayinin sağladığı önemli bir katkı olarak tarihteki yerini aldı.

1. ALMANYA’DAN ALINAN GEMİLER

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren başta Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak olmak üzere yüksek rütbeli subaylarca, denizaltılara ayrı bir önem verildi. Bu düşüncenin nedeni, dönemin su üstü gemilerinde dalmış bir denizaltıyı bulacak akustik ve elektronik bir cihaz bulunmaması ve su altındaki denizaltıya karşı kullanılacak silah olmamasından kaynaklanıyordu.²¹⁵⁴

II.Dünya Savaşı yaklaşırken devletler deniz silahlanma yarışına girince, Türkiye Cumhuriyeti’nin de Donanmasını kuvvetlendirmesi gerektiği düşünüldü. Çünkü bu tarihlerde Hava Kuvvetlerinin de bir savaş durumunda Donanmayı ve deniz nakliyatını koruyamayacağı hakkında bir rapor hazırlanmıştı.²¹⁵⁵ Donanmayı güçlendirmek için öncelik yeni denizaltı alınmasına verilerek, 4 tane denizaltı alınması kararlaştırıldı ve 3 Şubat 1936 tarihinde 2912 sayılı kanunla TBMM’nde 2.100.000 Türk Lirası ödenek ayrıldı.²¹⁵⁶

Genelkurmay Başkanlığı Altıncı Şubesi (Deniz Harekât Şubesi) gerekli stratejik incelemeyi yaparak, denizaltıların sahip olması gereken nitelikleri tespit etti ve Genelkurmay Başkanlığı’na onaylattı. Denizaltıların 3 tanesinin hücum, 1 tanesinin

²¹⁵⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.111.

²¹⁵⁵ ATASE., İDHK., Kln.:9, Dosn.:94, Fhn.:1, T.:7 Teşrinisani 1939.

²¹⁵⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.111.

mayın denizaltısı olması planlandı. Bu 4 denizaltı, Türk Donanmasında kullanılmakta olanlardan daha büyük, daha süratli ve daha çok yedek torpido alacak kapasitede olacaktı.²¹⁵⁷

Denizaltıları yapacak Almanya Germania Werft I. V. S. firmasına “Ay Sınıfı” olarak isimlendirilen 4 denizaltı gemisi sipariş edildi ve 11 Haziran 1936 tarihinde Ankara İkinci Noterliğinde mukavele imzalandı. Mukaveleyi Türkiye Cumhuriyeti adına Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp ile mütaahhit firmalardan Hollanda'nın Lahey şehrinde faaliyet gösteren N. V. Ingenieurskantoor Voor Scheepsbouw firması adına Vagner ve Almanya'nın Essen şehrinde bulunan Ferrostahl Aktiengesellschaft firması adına Verner Sulc imzaladı.²¹⁵⁸ Bu mukavele yapılırken sadece denizaltı yaptırılması değil, bu gemilerin yapımı çerçevesinde Deniz Kuvvetlerine bağlı tersanelerin iş ve işçi gücünün artırılması da öngörüldü. Bu talepler mukavelede açık olarak ifade edilmemekle birlikte, mukavelenin ana şartları şöyleydi²¹⁵⁹;

(I) Almanya'da inşa edilecek 1 hücum denizaltısı 3.405.000 ve bir mayın denizaltısı 3.755.000 Hollanda florini, Türkiye'de monte edilecek 2 adet hücum gemisinin fiyatı 8.223.000 Hollanda florini, 16 adet D.W.K. torpido fiyatı 354.000 ve toplam 15.737.000 Hollanda florini olarak tespit edilmiştir. Ayrıca her gemide 4 başta 2 kıçta bulunan 6 torpido kovanı dolu teslim edilecektir.

(II) Almanya'da inşa edilecek hücum denizaltısı 26 ayda, Almanya'da inşa edilecek mayın denizaltısı 30 ayda tamamlanacaktır. Türkiye'de inşa edilecek birinci hücum denizaltısı, bu denizaltının omurgası Almanya'daki eş geminin omurgasının kızağa konulması sonrasında en geç 4 ayda kızağa konmak şartıyla 40 ayda ve Türkiye'de inşa edilecek ikinci hücum gemisi de 42 ayda tecrübeye hazır bulundurulacaktır.

(III) Türkiye'de inşa edilecek iki denizaltının deniz tecrübeleri için müteahhit firma, 1 komutan, 1 başçarkçı ve 14 makineci personel ile dümenci ve telsizci mürettebat temin edecek, geri kalan personel Türk Hükümeti tarafından sağlanacaktır.

(IV) Gemilerin nihai tesliminden itibaren başlayan 1 senelik garanti müddeti zarfında denizaltılarda bulunmak ve tüm masrafı müteahhit firmaya ait olmak üzere yeterli sayıda garanti mühendisi ve personeli bulundurulacaktır.

²¹⁵⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.112.

²¹⁵⁸ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.58.

²¹⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.: 3, T.: 5 Mayıs 1937; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.112; Raşit Metel, a.g.e., s.58-59.

(V) Türkiye’de yapılacak denizaltıların inşasında kullanılacak işçilerin en az % 75’i Türk olacaktır. Makine ve teçhizatın montajında kullanılacak işçilerin en az % 30’u Türk olacaktır. Bütün ustabaşları yabancı olabilecek fakat her ustabaşının yanında, Türk inşaat komisyonunca seçilecek bir Türk işçisi bulundurulacaktır. Muhasebede, kontrolde ve diğer işlerde kullanılacak memurların en az % 50’si Türk olacaktır.

Denizaltıların siparişi sırasında D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınması düşünüldü. Ancak Genelkurmay Başkanlığı direktifiyle oluşturulan bir komisyon, alınması düşünülen bu torpidoların yeterli olmadığı konusunda bir rapor hazırladı. Bunun üzerine torpido üreten firmaların katıldığı bir ihale açılarak yapılması teklif edilen torpidoların teknik özellikleri incelendi. Bu ihale neticesinde Fransızların St. Tropez firması birinci, İngilizlerin Weymouth White Head firması ikinci ve I. V. S. firması tarafından sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi düşünülen D.W.K. markalı Alman torpidoları ise üçüncü oldu. Norveç’in Horton firmasının torpidoları, sipariş edilen gemilerdeki kovanlara uymaması nedeniyle dikkate alınmadı.²¹⁶⁰

D.W.K. markalı Alman torpidoları yerine, Fransız St. Tropez torpidolarının sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi hususu, 11 Haziran 1936 tarihli mukavelenin 5. sayfasındaki C maddesine istinaden, 22 Ekim 1936 tarihinde I. V. S. firmasına yazıldı. Buna göre aradaki fiyat farkının üçte birini I. V. S. firması, kalan kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devleti ödeyecekti.²¹⁶¹ Ancak I. V. S. firması ile yapılan yazışmalarda somut bir ilerleme kaydedilemedi.²¹⁶² I. V. S. firmasının Türkiye temsilcisi “Ali Nuri ve Şeriki” firması aracılığıyla yapılan girişimlerden de sonuç alınamadı.²¹⁶³ Ali Nuri ve Şeriki firması, I. V. S. firmasına, siparişi kararlaştırılan 64 adet D.W.K. markalı Alman torpidosu hakkında bir an önce Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin kararını iletmesi gerektiğini bildirdi.²¹⁶⁴ Fransız ve İngiliz marka torpidoların alınma olasılığı azalınca ve denizaltıların inşasının hızla ilerlemesi nedenleriyle D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınmasına karar verildi.²¹⁶⁵ Bunun üzerine Deniz Levazım Şubesi Müdürlüğünden 6 kişilik bir heyet ile I. V. S. firması temsilcisi Goldscheider arasında 10 Haziran 1937 tarihinde mukavele imzalandı. Görüşmeler sırasında I. V. S. firmasına 64 torpido için 459.410 Mark ve torpido yedek parçaları için 194.880 Mark ödenmesi

²¹⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:1, T.: 1 Şubat 1937.

²¹⁶¹ LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:2, T.: 1 Şubat 1937.

²¹⁶² LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:3, 4, 5, 6, T.: 1 Şubat 1937.

²¹⁶³ LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:1, T.: 10 Mart 1937.

²¹⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:2, T.: 14 Nisan 1937.

²¹⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:3, T.: 3 Haziran 1937.

istendi. Ancak yaptırılan indirim neticesinde 64 torpido ve yedek parçası için toplam 501.150 Mark ödenmesi üzerinde anlaşıldı.²¹⁶⁶ Bu torpidolardan 12 adedi için 3 Nisan 1939 tarihinde yapılan protokol²¹⁶⁷ sonrası torpidoların denemeleri gerçekleştirildi. Ardından torpidolar 5 Mayıs 1939 tarihindeki protokolün²¹⁶⁸ sonrasında Türkiye'ye sevk edildi. 12 Temmuz 1939 tarihinde Türkiye'de olan torpidolar ile ilgili Deniz Müsteşarlığı ve Krupp Germaniawerft tersanesi arasında kesin teslimle ilgili bazı sorunlar yaşansa da torpidolar Türk Donanma envanterine girdi.²¹⁶⁹

Yapımı kararlaştırılan ve inşa süreci devam eden denizaltılara isim konulması gerekiyordu. Denizaltıların isimleri Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından konuldu. Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu Başkan Vekili Bnb. Lütfi Kerman, 3 Ocak 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığına, denizaltılara konulacak isimlerin Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından sorulduğunu bildiren bir mektup gönderdi.²¹⁷⁰ Bunun üzerine 17 Ocak 1938 tarihinde Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a yazdığı mektupla bu denizaltılara Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy adlarının verildiğini ilettili. Başbakan Celal Bayar'da 18 Ocak 1939 tarihinde Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp'e denizaltıların isimlerini bildiren bir yazı yazdı. Başbakandan gelen mektup sonrasında Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp, bu gelişmeyi Donanmaya bir yazı ile ilettiler, Atatürk'ün mektubunun orijinalinin Deniz Müzesine gönderildiğini, fotoğrafla alınan suretlerinin ise tüm gemilere asılması gerektiğini direktifini verdi.²¹⁷¹

Almanya'da yapılacak Saldıray ve Batıray denizaltılarının inşa çalışmalarına nezaret etmek üzere 13 deniz subayından oluşan "Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun başkanlığına da Berlin Deniz Ataşesi Kurmay Binbaşı Fahri Korutürk getirildi. Komisyonun teknik başkanlığını ise Denizaltıcı Binbaşı Lütfi Kerman yürütecekti. Komisyonunda görevli subaylar şunlardı,²¹⁷²

²¹⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:45, Bn.:1, T.: 11 Haziran 1937.

²¹⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:5, 5-1, 5-2, T.: 3 Nisan 1939.

²¹⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:4, 4-1, T.: 5 Mayıs 1939

²¹⁶⁹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:11, T.:12 Temmuz 1939.; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:130, Bn.:1, T.: 21 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:2, T.: 5 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:184, Bn.:1, T.: 15 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:1, 1-1, T.: 18 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, T.: 21 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:3, 3-1, T.: 2 Teşrinievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:6, 6-1, T.: 16 Teşrinievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:7, 7-1, 8, T.: 3 Teşrinisani 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:9, 9-1, 9-2, T.: 14 Kanunievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:149, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1940.

²¹⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:7, T.: 3 Kanunisani 1938.

²¹⁷¹ LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:1, T.: 17 Kanunisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:2, T.: 18 Kanunisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:3, T.: 21 Kanunisani 1938. Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a gönderdiği 17 Kanunisani 1938 tarihli mektupta, Atılay denizaltısının ismini "Aatılay" şeklinde yazmıştı. Ancak bu yazılış şekli 2 Haziran 1939 tarihinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından verilen emirle, sadece tek a harfiyle yani "Atılay" şekline çevrildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:1, T.: 2 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:2, 3, T.: 6 Haziran 1939.

²¹⁷² Raşit Metel, a.g.e., s.60; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113.

Kur. Bnb. Fahri Korutürk	Berlin Deniz Ataşesi
Bnb. Lütfi Kerman	Batıray Komutanı
Y. M. Yzb. Şevket Demir	Barut İşleri
Mk. Yzb. Nihat Ersen	Elektrik İşleri
İnş. Yzb. Muhiddin Etingü	İnşaat İşleri
İnş. Yzb. Saim Erkson	İnşaat İşleri
Mk. Yzb. Cevad Çekli	Y. Makine İşleri
Mk. Yzb. İrfan Özar	Dizel İşleri
Gv. Yzb. Muhtar Bindal	Torpedo İşleri
Gv. Yzb. Edip Şehsuvaroğlu	Torpedo İşleri
Gv. Yzb. Muhlis Güremen	Top İşleri
Gv. Yzb. Zühtü Poyraz	Mayın İşleri
Mk. Yzb. Necati Gökçen	Elk. İşleri (Sonradan katılmıştır.)

Saldıray ve Batıray denizaltıları 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa kondu. Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu, denizaltılardaki ilerleme durumlarını ve gelişmeleri “ilerleme raporu” olarak sürekli bir şekilde Deniz Müsteşarlığına gönderdi. Denizaltıların 1938 yılı Nisan ayı elektrik işleri ile ilgili raporunda, ana bataryaların montajı aşamasına geldiği ve kablolama çalışmalarının devam ettiği bildirildi.²¹⁷³ İlâveten denizaltıların imalatında bir hayli ilerlendiği, denizaltılara garanti kapsamında Alman komutan ve mühendis tefriki yapıldığı iletildi. Bu noktada denizaltıların tecrübeleri sırasında görev alacak Türk personelin, denizaltılardaki silah ve cihazların öğrenilmesi için en kısa sürede Almanya’ya gönderilmesi talep edildi.²¹⁷⁴ Deniz Müsteşarlığı bu talep üzerine Almanya’ya gönderilecek personel için Bakanlar Kurulu onayını adı²¹⁷⁵ ve Saldıray denizaltısının mürettebatını Ağustos 1938 tarihinde göndermeyi kararlaştırırken, tamamlanması daha geç olacak Batıray denizaltısının mürettebatını daha sonra göndermeyi planladı.²¹⁷⁶

²¹⁷³ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:13, T.: Nisan 1938. İlerleme raporlarının Mart 1938 tarihine kadar düzenli olarak gönderildiği, bu tarihten sonra gönderilmediği Deniz Müsteşarlığı tarafından Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonuna bir yazı ile bildirildi. Bu yazıda raporların önemi ve zamanında gönderilmesi ile ilgili uyarı yapılarak Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarına ait raporların ayrı ayrı düzenlenerek gönderilmesi, bundan sonra da ilerleme raporlarının gönderilmesine devam edilmesi hususlarının altı çizildi. İlgili yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:1, T.: 26 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:4, T.: 21 Teşrinievvel 1938. Ancak Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu gönderdiği cevabi yazıda, raporları zamanında gönderdiğini, sadece Eylül ayı raporunun işlerin yoğunluğu nedeniyle geciktiğini belirtti. Bkz., LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:2, 3, T.: 4 Teşrinisani 1938.

²¹⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:5, T.: 21 Nisan 1938.

²¹⁷⁵ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:54, Sn.:10, T.:21 Haziran 1938.

²¹⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:4, T.: 27 Nisan 1938; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:3, 3-1, 3-2, T.: 12 Mayıs 1938.

Tekne imalatları ilerlemiş olan 4 adet denizaltı için Rheinmetall-Borsig firmasına ısmarlanan ikişer adet 20 milimetrelik uçaksavar topunun montaj zamanı yaklaşıyordu. Bu sırada denizaltılarda silahların monte edileceği yerler ve yataklar yapılmamıştı. Çünkü Milli Müdafaa Vekaleti daha önce böyle bir sipariş yapmadığı için teknik şartnameyi hazırlamakta zorlanmış ve siparişi verememişti. Bu durumun siparişi yapılan denizaltıların teslimini geciktirebilecek bir noktaya gelmesi üzerine I. V. S. firmasına, Alman Donanmasının Rheinmetall-Borsig firmasına kendi denizaltıları için yaptırdığı aynı cins silahlardan 8 adet yaptırması hususu bildirilerek sorun çözülmeye çalışıldı.²¹⁷⁷

1938 Mayıs ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamlanmak üzere olduğu, dizel makinelerinin montajının tamamlandığı, yardımcı motorların montajının devam ettiği, omurganın boyandığı, dalma dümenlerinin montajının bittiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne inşasına yeni geçildiği bilgisi verildi.²¹⁷⁸ Bu sırada denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilecek personel tespiti yapılarak²¹⁷⁹, Genelkurmay Başkanlığı'na onaylatıldı.²¹⁸⁰

1938 Haziran ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamen bittiği, yardımcı makinelerin hepsinin yerlerine konulduğu, pervanelerin ve imla yelpazelerinin yerlerine monte edildiği, kış torpido kapaklarının imaline başlandığı ve üst güverte montajına geçildiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne montajının devam ettiği, baş taraf montajına geçildiği, kış torpido kovanlarının yerlerine konulduğu ve telsiz kamarasının tamamlandığı iletildi.²¹⁸¹

1938 Temmuz ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının tekne, kule ve üst köprüüstünün bitirildiği, ağaç güverte işlerine başlandığı, kış ve baş torpido kapaklarının takıldığı, denizaltının denize indirme kızaklarına oturtulduğu, akülerin yerlerine monte edildiği, iç ve dış boyasının yapıldığı ve 23 Temmuz günü denize indirilme töreninin gerçekleştirildiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne baş ve kış taraflarının tamamlandığı, şaft ve pervanelerinin yerlerine takıldığı, mayın kuyularının imaline devam edildiği ve makine montajına başlandığı bilgisi verildi.²¹⁸²

²¹⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:40, Bn.:1, T.: 1 Teşrinisani 1937.

²¹⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:4, 9, 14, T.: Mayıs 1938.

²¹⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, T.: 2 Haziran 1938.

²¹⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, T.: 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, T.: 20 Haziran 1938.

²¹⁸¹ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:5, 10, 15, T.: Haziran 1938.

²¹⁸² LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, 18, T.: Temmuz 1938.

Saldıray denizaltısı 23 Temmuz 1938 tarihinde çok büyük bir tören ile Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın eşi tarafından kızaktan indirildi. Bu törende Türkiye Hükümeti ve Donanmasını temsilen Berlin Büyükelçisi Hamdi Arpak, Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman, İmalat Şb. Md. Yb. Rıza Yener, Büyük Elçilik Katibi Galip Evcan, Ataşemiliter Kur.Yb. Hilmi Oray ve yardımcısı, Deniz Ataşesi Kur. Bnb. Fahri Korutürk ile İnşaat Komisyonu üyeleri hazır bulundu. Alman Bahriyesi adına da Baltık Üssü Komutanı Amiral Albercht ile Amiral Schuster, Albay Brötigam, Max Valantiner ve Hulsman hazır bulundu.²¹⁸³

Denizaltıların Ağustos ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının santral, dizel ve elektrik ile baş ve kış torpido dairelerinin döşeme sacları işinin tamamlandığı, ağaç işlerine devam edildiği, torpido nakil donanımlarının montajına devam edildiği, denizaltıya ait ağaç motorbot ve botun bitirildiği, döşeme saclarıyla dairelerin örtüldüğü, telefon şamandırasının yerine monte edildiği ve denizaltının tecrübeler için hazırlandığı bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış teknesinin tamamen bitirildiği, mayın kuyularının imalinin sürdüğü, torpido kapaklarının montajına başlandığı, sintine boru donanımlarının döşenmesine başlandığı, dalma dümenlerinin yerlerine konulduğu ve elektrik motorlarının yerleştirildiği bilgisi iletildi.²¹⁸⁴

Yapılan mukaveleye göre Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin, ödeme planına göre taksitin ödenmesinden 26 ay sonra başlaması planlıydı. Ancak taksitin ödenmesi gecikip taksit 19 Ağustos 1936 tarihinde ödenince, Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin başlaması mukaveleye göre 19 Ekim 1938 tarihine kaldı. Bu durum Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın Kiel'e yaptığı inceleme gezisinde²¹⁸⁵ tersane yetkilileriyle görüşülen konular arasında yer aldı.²¹⁸⁶ Bununla birlikte Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerine Eylül ayında başlandı. Eylül ayında gönderilen ilerleme raporunda yapılan seyir tecrübelerinde tespit edilen noksanların 6 Ekim tarihine kadar tamamlanmasının tersane yetkililerine söylendiği bildirildi. Ayrıca iki denizaltının toplam 4 periskobunun ve pusulalarının montajının yapıldığı, Batıray denizaltısının harici teknesinin perçin işlerinin devam ettiği, mayın kovanlarının inşaatının tamamlandığı ve model mayınla tecrübe edildiği, denizaltının ana elektrik

²¹⁸³ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, T.: Temmuz 1938; Raşit Metel, a.g.e., s.63.

²¹⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:7, 12, 14, T.: Ağustos 1938.

²¹⁸⁵ Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman ve Fen ve İmalat Şubesi Müdürü Yarbay Rıza Yener'in denizaltıların inşa faaliyetlerini incelemek üzere Almanya'ya gitmeleri için Bakanlar Kurulu izni için bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:59, Sn.:7, T.:27 Haziran 1939.

²¹⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:1, 2, T.: 15 Eylül 1938.

makineleri ile her iki dizel makinenin yerine konduğu ve kablo tefrişine başlandığı bilgisi verildi.²¹⁸⁷

Ekim ayında gönderilen ilerleme raporunda ise Saldıray denizaltısının liman tecrübelerinde, imla yelpazelerinin kapaklarının sızdırması haricinde başka bir sorunla karşılaşılmadığı iletildi.²¹⁸⁸

Bir taraftan da Batıray denizaltısının imalatındaki gecikme konusu üzerinde Deniz Müsteşarlığı ile Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı arasında yazışmalar yapıyordu. 1 Kasım 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığı gönderdiği yazı ile Alman tarafını uyardı. Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı 22 Kasım tarihli cevabi yazısında; Avrupa siyasetindeki buhran nedeniyle gecikme yaşandığını belirterek, denizaltının 1939 Nisan ayı sonu yerine 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirdi.²¹⁸⁹

Denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilmesi planlanan²¹⁹⁰ ve Genelkurmay Başkanlığı'na onaylatılan personel, 20 Kasım tarihinde Köstence yoluyla Almanya'ya gitmek üzere Türkiye'den ayrıldı.²¹⁹¹ Personelin Almanya'ya ulaşmasıyla Saldıray denizaltısının sürat tecrübelerine geçildi. Deniz tecrübelerinin yapıldığı süreçte hava sisli ve karlı, deniz de aşırı şekilde dalgalıydı.²¹⁹² 1 Aralık günü sabah saatlerinde çıkılan denizüstü azami sürat tecrübesinde saat 12:00'ye kadar makineler tam yükte çalıştırıldı ve saat 14:20'de tecrübeye son verildi. 6 Aralık günü yapılan tecrübeye ise motor ve egzoz harareti ile yakılan yakıt miktarları kontrol edildi.²¹⁹³

18 Ocak 1939 tarihindeki su altı azami sürat tecrübesinde Saldıray denizaltısı bir kaza yaşadı. Saat 09:00'da tersaneden hareket eden denizaltı öğleden sonra sürat tecrübesinin yapılacağı mevkie gelince daldı. Saat 14:30'da Saldıray denizaltısını idare eden Krupp Germaniawerft tersanesi kaptanı emekli Binbaşı Meter aniden periskop aşağı komutu verdi. Periskop 1.80 metre aşağı inmişken şiddetli bir çarpışma sesi duyuldu ve periskobun hareketi durdu. Sonrasında yüzeye çıkıldı ve yapılan muayenede uçakları tespit için kullanılan periskobunun 80 derece bir açı ile sancak kış omuzluk istikametine eğirildiği görüldü. Ayrıca mayın arama telinin baş kısmı, baş testerenin

²¹⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, T.: 30 Eylül 1938.

²¹⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:25, Bn.:1, 2, T.: 1 Teşrinisani 1938.

²¹⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, T.: 23 Teşrinisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 23 Teşrinisani 1938.

²¹⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, T.: 2 Haziran 1938.

²¹⁹¹ LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, T.: 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, T.: 20 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:1, T.: 29 Teşrinisani 1938. Almanya'ya giden personel listesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:2, 3, T.: 23 Kanunievvel 1938.

²¹⁹² LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:14, Bn.:1, T.: 15 Kanunievvel 1938.

²¹⁹³ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:71, Bn.:1, 2, 3, T.: 28 Kanunisani 1939.

bulduğu yerden koptu. Bu sırada çarpışma sesinin Saldıray denizaltısı için emniyet görevi yapan Kiel motorbotundan geldiği anlaşıldı. Çarpışma sonucunda Kiel motorbotu sancak kış omuzluk tarafından yara almıştı, hareket edemiyordu ve ağır ağır batmaktaydı. Saldıray denizaltısı Kiel motorbotunu yedeğine alarak sahile doğru ilerlemeye başladığı sırada bir mayın tarayıcı gemi yaklaşarak Kiel motorbotunu yedekleyerek uzaklaştı ve Saldıray denizaltısı tersaneye girdi.²¹⁹⁴ Ardından Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu Saldıray denizaltısında oluşan hasarın 24 Ocak'ta yapılacak tecrübeye kadar süratle giderilmesi talebini tersane yetkililerine ilettilti.²¹⁹⁵

Milli Müdafaa Vekaleti bir yandan da imalatı biten, sadece tecrübeleri tamamlanamayan Saldıray denizaltısının cezai sorumluluk doğuracak tecrübelerin Kiel'de, diğer tecrübelerin Türkiye'de tamamlanması teklifini Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla tersane yetkililerine ilettilti. Tersane bu teklife tüm tecrübelerin Kiel'de yapılması, çıkabilecek bir problemin çözümünün daha kolay olacağı şeklinde cevap verdi.²¹⁹⁶ Ayrıca tecrübeler hızlandırılarak; 1 Şubat'ta su altı azami sürat seyrinin, 2 Şubat'ta 4 millik seyir, 3 Şubat'ta model torpido atışı, 5-7 Şubat arası derin su dalışı, 9-17 Şubat arası torpido atışlarının yapılması planlandı. Bu plana göre 1 Mart tarihinde Saldıray denizaltısının İstanbul'a hareketi düşünülüyordu.²¹⁹⁷

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri, Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla, Saldıray denizaltısının kesin teslimi için mukavele gereği İstanbul'da yapılması gerekli işleri bildiren bir yazı gönderdi. Bu yazıda denizaltının İstanbul'a ulaştıktan sonra boyanmak üzere havuzlanacağı, derin su tecrübesi için 70-80 metre derinlikte bir sahanın ayarlanması, diğer tecrübeler için bir refakat gemisinin tahsisi ve torpido atışları için yakalama botlarının hazırlanması hususları hatırlatıldı.²¹⁹⁸ Donanma Komutanlığı da bir taraftan yapılacak torpido atışları için gerekli hazırlıkları yaparken²¹⁹⁹, diğer taraftan derin su dalış tecrübesi için Hereke Yarımca arasındaki sahayı tespit edip, refakat gemisi olarak da Akın römorkörü veya Hızırreis gambotunu, bu gemiler müsait olmazsa avcı botlardan birinin görevlendirileceğini açıkladı.²²⁰⁰

Yapılan plan tam olarak uygulanamadı ve Saldıray denizaltısı, şirketin garanti kaptanı sorumluluğunda Alman mürettebatı ve Alman bayrağıyla 2 Nisan 1939

²¹⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:1, T.: 23 Kanunisani 1939.

²¹⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:2, T.: 24 Kanunisani 1939.

²¹⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:2, T.: 31 Kanunisani 1939.

²¹⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:1, 3, T.: 2 Şubat 1939.

²¹⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 2-1, T.: 29 Mart 1939.

²¹⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:2, T.: 4 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:1, T.: 5 Nisan 1939.

²²⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:125, Bn.:1, T.: 6 Nisan 1939.

tarihinde Kiel'den hareket etti. Saldıray denizaltısını Türkiye'ye getirmek üzere yeterli miktarda Alman personel bulunamadığından, Almanya'ya gönderilmiş bulunan Türk personelinden faydalanmak üzere firmanın yaptığı teklif komisyonca kabul edildi ve makine, elektrik, seyir, telsiz branşlarında Türk personel görev aldı. Saldıray denizaltısı İstanbul'a gelirken Komutan Ön.Yzb. Vehbi Dümer, Başçarkçı Kd. Yzb. Namık Taçkın, Seyir Astsubayı Baş Gd. Emin Oltan, Motor Astsubayı Baş. Gd. Kemal Boran, Motor Astsubayı Baş. Gd. Ziya Lodos, Elektrik Astsubayı Baş. Gd. Ali Tayfun, Seyir Astsubayı Başçavuş Şecaattin Aktolga, Telsiz Astsubayı Başçavuş Nevzat Durukan, Motor Astsubayı Başçavuş Ali Ülengin, Torpido Astsubayı Başçavuş Hilmi Erer, Telsiz Astsubayı Üstçavuş Ali Özdeniz ve Seyir Astsubayı Üstçavuş Sabahattin Kocakaya denizaltıyla birlikte İstanbul'a geldi. Denizaltının Türkiye'ye seyri sırasında savaşın başlaması ihtimaline karşın denizaltıya komutan olarak atanan Ön.Yzb. Vehbi Ziya Dümer tarafından bazı önlemler alındı. Denizaltıdaki Türk personele tabanca ve yeterli miktarda mermi dağıtılarak gerektiğinde kullanmak üzere talimat verildi. Ayrıca telsiz kontrolü tamamıyla Türk personeldeydi ve denizaltının radyosu da kasten çalıştırılmaz hale sokuldu.²²⁰¹ Uzun yolculuğu başarıyla tamamlayan Saldıray denizaltısı 16 Nisan 1939 tarihinde saat 11:00'de Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Türkiye'ye ulaştı.²²⁰²

Saldıray denizaltısı İstanbul'a geldikten sonra kesin teslimi için yapılacak tecrübelerle geçildi. Bu süreçte önemli olduğu değerlendirilen denizaltının azami sürat, derin su dalma ve torpido atışları için gerekli hazırlıklar yapılmış, derin su dalma sahası olarak Hereke Yarımca arasındaki saha, torpido atışlarının yapılacağı saha olarak da Kınalıada Bostancı arasındaki saha belirlenmişti.²²⁰³ Torpido atışı için 28 Nisan günü kararlaştırıldı. Atışta emniyet vasıtası olarak Doğan hücumbotu ve Güven römorkörü görevlendirildi. Atış için saat 07:30 gibi Saldıray ve diğer gemiler Haliç'ten çıkarak, Büyükkada önüne saat 08:45'de demirlediler. Saat 11:10'da torpido atışlarına başlandı. Bu atışta 3 numaralı kovandan su üstünden 53,34 cm'lik Veymusvaythet torpidosuyla atış gerçekleştirildi. Torpido takriben 30 metre kadar gittikten sonra baş kısmı su üstüne çıktı, sonra dalmaya başladı ve battı. Ardından planlı diğer atışlar yapılmadı.²²⁰⁴

²²⁰¹ Osman Alpay Kaynak, *a.g.e.*, s.156-158; Raşit Metel, *a.g.e.*, s.63; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113.

²²⁰² Cumhuriyet, 11 Nisan 1939, s.1, 7; Cumhuriyet, 17 Nisan 1939, s.1, 3.

²²⁰³ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:8, Bn.:14, T.: 8 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 26 Nisan 1939.

²²⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:151, Bn.:1, 1-1, T.: 29 Nisan 1939.

Saldıray denizaltısı Haliç'e dönerken, Doğan hücumbotu saat 13:50'de Heybeliada'ya demirledi.²²⁰⁵

Saldıray denizaltısının İstanbul'daki diğer tecrübelerinde de bazı eksik ve arızalar tespit edildi.²²⁰⁶ Bu hususların Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince giderileceği taahhüt edilince kesin teslim protokolü imzalandı²²⁰⁷ ve Saldıray denizaltısının 5 Haziran 1939 tarihinde Haliç Camialtı'nda İstanbul Deniz Komutanlığı yanında sancak çekme merasimi icra edildi. Saat 15:00'de başlayan törende, İstanbul Deniz Komutanlığı tarafından hazırlanan 21 silahendaz ile Donanma Bandosu görevlendirildi. Törene Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan ve İstanbul Kumandanı General Halis Bıyıktay, Vali Muavini Hüdayi ve yüksek rütbeli subaylarla, Üniversite Rektörü Cemil Bilsel, emekli deniz subayları, Alman mühendisleri ve gazeteciler iştirak etti.²²⁰⁸

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri Batıray denizaltısının 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirmişti.²²⁰⁹ Batıray denizaltısının denize indirilmesi 28 Eylül 1938 tarihinde gerçekleştirildi.²²¹⁰ Denize indirildikten sonraki imalat süreci mayın denizaltısı olması nedeniyle, Saldıray denizaltısından daha uzun sürdü. Özellikle şartname gereği denizaltıda bulunacak mayınların ve torpidoların imalatında sıkıntılar yaşandı.²²¹¹ Tersane yetkilileri, dalma sarnıçlarının tahliye borularıyla perdelerinin imalinin, mayın kuyularının ayar ve tecrübe işlerinin 20 Mayıs 1939 tarihine kadar tamamlanacağını, 6 Haziran günü de liman tecrübelerinin bitirilerek ilk denize çıkışın yapılacağını bildirdi.²²¹²

Batıray denizaltısının inşasının bitimi ve tecrübeleri II.Dünya Savaşı'nın başlamasına denk geldiği için denizaltı Türkiye'ye teslim edilmedi. Denizaltının teslim edilmeyeceği yönündeki Alman Hükümetinin kararı, sözlü olarak Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine 27 Mayıs 1939 tarihinde bildirildi ve Alman Dışişleri Bakanlığı'na aynı

²²⁰⁵ LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 26 Nisan 1939; LDGAM., Gjb., DHGJ., Kytın.: 17041, T.: 28 Nisan 1939.

²²⁰⁶ Makine ve elektrik tertibatındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:7, 8, 9, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:3-1, 3-2, T.: Trhz. Tekne ve güverte kısmındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:10, 11, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1-2, 4, 4-1, T.: Trhz.

²²⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.: Trhz; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1, 1-1, T.: Trhz.

²²⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:11, 12, 13, 14, T.: 8 Nisan 1939; Cumhuriyet, 2 Haziran 1939, s.2; Ulus, 2 Haziran 1939, s.2; Cumhuriyet, 6 Haziran 1939, s.1, 9;Ulus, 7 Haziran 1939, s.1; Akşam, 6 Haziran 1939, s.1, 11; Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.63; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113.

²²⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, T.: 23 Teşrinisani 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 23 Teşrinisani 1938.

²²¹⁰ Cumhuriyet, 29 Eylül 1939, s.1; Ulus, 13 Nisan 1939, s.1.

²²¹¹ LDGAM., Ktn.:1939-77, Gmn.:1, Bn.:1, T.: 26 Mayıs 1939.

²²¹² LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:121, Bn.:1, 1-1, T.: 10 Mayıs 1939.

gün nota verildi.²²¹³ Alman Hükümetinin resmi kararı ise yazılı olarak, Alman Donanma Komutanlığının 15 Eylül 1939 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesine yazdığı bildirim yazısının Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine iletilmesiyle öğrenildi.²²¹⁴ Denizaltının teslim edilmeyeceği bilgisi üzerine Deniz Müsteşarlığı tarafından, Batıray denizaltısının inşası sırasında Almanya'da bulunmak üzere gönderilen astsubaylardan, torpido imalatını takip etmek üzere Almanya'da kalması kararlaştırılan Başgedikli Ali Akın hariç diğerlerinin Türkiye'ye dönmeleri istendi.²²¹⁵

Yapılan her türlü girişim Almanların kararını değiştirmede ve Batıray denizaltısı 20 Eylül 1939 tarihinde "Alman 7.Denizaltı Filotillası"nda "UA" adıyla hizmete girdi. Orta ve Güney Atlantik'te görev alan Batıray denizaltısı, toplam 40.706 tonluk gemi batırdı. 14 Mart 1942 tarihinden itibaren Kuzey Atlantik'te ikmal gemisi olarak görevlendirildi. 24 Nisan 1942 tarihinde Kiel'e dönerek Denizaltı Müdafaa Okulunda eğitim gemisi ve ardından 1 Mayıs 1944 tarihinden itibaren "4U" ve "24U" filotillalarında tecrübe gemisi olarak kullanıldı. Almanya'nın savaşı kaybetmesiyle 3 Mayıs 1945 tarihinde Alman mürettebatı tarafından Kiel limanının kuzeyinde batırıldı.²²¹⁶

Krupp Germaniawerft tersanesince İstanbul'da yapılacak Atılay ve Yıldırday denizaltıların montajına ise 14 Ağustos 1937 tarihinde Haliç'te Valide Kızak Tezgaşında (sonraki adı Taşkızak Tersanesi) Başbakan İsmet İnönü'nün katıldığı bir törenle başlandı.²²¹⁷ İnşa faaliyetleri için gerekli tüm montaj aletleri ve malzemeler Almanya'dan deniz yoluyla gönderildi.²²¹⁸

Atılay ve Yıldırday denizaltılarının inşa sürecini kontrol etmek üzere 28 Nisan 1937 tarihinde Sn.Hr. Yarbay Sabri Ölçer başkanlığında, Mk. Ön Yüzbaşı Fehmi Nakoma'dan oluşan ve daha sonra takviye edilmesi planlanan Deniz Müsteşarlığına bağlı bir komisyon teşkil edildi. Bu komisyon belli aralıklarla Deniz Müsteşarlığına inşa

²²¹³ LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:34, Bn.:1, 2, T.: 30 Mayıs 1939.

²²¹⁴ LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:1, T.: 22 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:2, T.: 25 Eylül 1939. Krupp Germaniawerft tersanesinin Deniz Müsteşarlığına gönderdiği orijinal Almanca yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:3, 4, T.: 25 Eylül 1939.

²²¹⁵ LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:136, Bn.:1, T.: 30 Mayıs 1939.

²²¹⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113.

²²¹⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113. Denizaltıların inşasında çalışmak üzere Türkiye'ye gelecek I. V. S. firmasında görevli mühendis, memur ve işçilere ait askeri bölgelere giriş çıkış müsaadesi evrağı için bkz., LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.:2, T.: 8 Nisan 1937.

²²¹⁸ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:1-1, 2, T.: 12 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:3, T.: 16 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:4, T.: 19 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, T.: 22 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 2, T.: 26 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 3, T.: 27 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 4, T.: 30 Eylül 1938.

ilerleme raporu gönderecekti.²²¹⁹ Komisyonun 1-15 Ekim 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne baş ve kış taraflarının güverte kemerelelerinin yerlerine kaldırılmasıyla, perçin işlerine başlandığı, baş ve kış torpido kovan deliklerinin tesviyelerinin tamamlandığı ve kış amudi dümenin yerine montajının yapılma aşamasına geldiği belirtildi. Yıldıray denizaltısının ise seri dalma sarnıcının tecrübesinin yapıldığı, kulenin yerine kaldırıldığı, mukavim tekneyi bağlayan köşebentlerin alıştırılmalarının yapıldığı, baş ve kış nihayet levhalarının perçinlerinin bitirilmek üzere olduğu ve torpido, akü, santral ve makine dairelerinin teçhizine devam edildiği bildirildi.²²²⁰

1-15 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamasına devam edildiği, mukavim teknenin bölmelerinin montajının sürdüğü, iç teknenin boyanmasına devam edildiği, boru tertibatının imalinin sürdüğü, torpido dairesinin tertibatının imaline devam edildiği ve periskop aksamının montajının sürdüğü bildirildi. Yıldıray denizaltısının ise dış tekne ve güverte köşebentlerinin yerlerine bağlanmasına devam edildiği, boru ve perçin işlerinin sürdüğü ve omurga balast levhalarının yerlerine kaldırılmasının bitmek üzere olduğu belirtildi.²²²¹

16-30 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamalarının perçin ve kaynak işlerinin sürdüğü, güvertenin kıçtan kuleye kadar tamamlandığı, kuleden başa kadar güvertenin montajına devam edildiği, kızak tertibatına başlandığı, mukavim tekne iç kısmının, üst güvertenin ve kulenin boya işlerinin bitirildiği bildirildi. Yıldıray denizaltısının ise dış tekne levhalarının tamamını yerlerine kaldırılmak üzere hazır olduğu, boru işleri ve kompartımanların teçhizine devam edildiği ve balast omurgasının tamamlanmak üzere olduğu belirtildi.²²²²

Denizaltıların inşa çalışmaları 1939 yılı geldiğinde oldukça ilerlemişti. 1-15 Nisan 1939 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının tüm dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, denizaltının denize indirilmeye hazır hale geldiği belirtildi. Silah, makine ve elektrik işlerinin devam ettiği ve denizaltının denize indirilmesi için tekne altına kızakların yapıldığı ifade edildi. Yine aynı raporda Yıldıray

²²¹⁹ LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.: 1, T.: 4 Mayıs 1937.

²²²⁰ LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 3, 4, T.: 17 Teşrinievvel 1938.

²²²¹ LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 1, 2, T.: 16 Teşrinisani 1938.

²²²² LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 5, 6, T.: 12 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:40, Bn.: 1, 2, T.: 12 Kanunievvel 1938.

denizaltısının ise dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, şaft ve pervanelerin takıldığı, kış ufki ve amudi dümen motorlarının gemiye indirildiği belirtildi.²²²³

Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde Cumhurbaşkanı ve Başbakan adına Birinci Ordu Komutanı Fahrettin Altay'ın katıldığı törenle denize indirildi.²²²⁴ Fakat savaşın başlaması denizdeki teçhizin uzamasına neden oldu. Malzeme yetersizliği ve Alman işçilerin Türkiye'yi terk etmeleri bu gecikmenin temel nedenleriydi. Buna rağmen iş sahasında Türk subay ve işçileri büyük çaba göstererek hem inşayı hem de suya indirildikten sonraki tecrübeleri başarı ile tamamladı. Bununla birlikte tecrübeler sırasında meydana gelen materyal hatasından kaynaklı tamir gerektiren arızalar için protokol gereği Krupp Germaniawerft tersanesinden malzeme ve işçilik ücretleri talep edildi.²²²⁵ Sonuç olarak Atılay denizaltısı Binbaşı Burhanettin Çandarlı komutasında 5 Şubat 1940 tarihinde Donama hizmetine girdi.²²²⁶

Yıldıray denizaltısının omurgası Valide Kızağına 9 Eylül 1937 tarihinde kondu ve 28 Ağustos 1939 tarihinde Alman Büyükelçiliği Askeri Ataşeleri ve Krupp temsilcileri²²²⁷ ile Türk askeri ve sivil erkanın katılımıyla denize indirildi. Törene Krupp Fabrikası İnşaat Direktörü Mühendis Oesten'in konuşmasıyla başlandı. Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan'ın konuşmasından sonra denizaltı amiralin eşi Sayın Nadire Okan tarafından denize indirildi.²²²⁸

II.Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Yıldıray denizaltısının inşasında görevli Krupp Germaniawerft tersanesi Alman mühendis ve teknisyenleri 2 Eylül 1939 tarihinde Türkiye'den ayrılmak için başvuruda bulundu²²²⁹ ve kısa süre sonra da

²²²³ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:212, Bn.: 1, 2, 2-1, T.: 17 Nisan 1939. Atılay ve Yıldıray denizaltıları için haftalık iş günlerinin sonunda ve hafta sonu tatillerinde Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince cihaz ve sistemlerin güvenliği için nöbetçi bırakılırdı. İstanbul Komutanlığı da Kasım ayından itibaren güvenlik sebebiyle nöbetçi bırakmaya başlayınca, Türk nöbetçiler denizaltı inşa sahasına Alman nöbetçileri almamaya başladı. Bu sorunun çözümü için yapılan yazışma örneği için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:115, Bn.: 1, T.: 29 Teşrinisani 1939.

²²²⁴ Atılay denizaltısının ilk olarak 20 Mayıs tarihinde denize indirileceği bildirildi. Daha sonra denizaltının Atatürk'ün Samsun'a çıktığı tarih olan 19 Mayıs günü denize indirilmesi kararlaştırıldı. LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 3, T.: 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:76, Bn.: 1, T.: 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:162, Bn.: 1, T.: 9 Mayıs 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 2, T.: 17 Mayıs 1939; Cumhuriyet, 8 Mayıs 1939, s.2; Cumhuriyet, 14 Mayıs 1939, s.2; Cumhuriyet, 19 Mayıs 1939, s.1, 8; Cumhuriyet, 20 Mayıs 1939, s.1, 3, 9; Vakıf, 20 Mayıs 1939, s.3; Cumhuriyet, 21 Mayıs 1939, s.5.

²²²⁵ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:53, Bn.:3, 4, 5, T.: 24 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:2, T.: 29 Haziran 1940.

²²²⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.113; Cumhuriyet, 15 Şubat 1940, s.2.

²²²⁷ Yıldıray denizaltısının denize indirilme törenine Krupp Germaniawerft tersanesinin temsilcilerinin katılması için yapılan yazışma örnekleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 5, T.: 2 Şubat 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 4, T.: 16 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 6, T.: 20 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 1, T.: 23 Mart 1939.

²²²⁸ LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:130, Bn.: 1, T.: 9 Ağustos 1939; Cumhuriyet, 20 Ağustos 1939, s.2; Cumhuriyet, 29 Ağustos 1939, s.1, 3, 6; Ulus, 29 Ağustos 1939, s.2; Vakıf, 29 Ağustos 1939, s.1, 6, 11; Akşam, 29 Ağustos 1939, s.1; Raşit Metel, a.g.e., s.69-73; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.114.

²²²⁹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, T.:31 Ağustos 1939; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, T.:2 Eylül 1939.

Türkiye'den ayrıldı. Bu tarihlerde denizaltının iki ana dizel motoru henüz Türkiye'ye gelmemişti. Hatta Türkiye'ye gitmek üzere yola çıkarılan bu motorların Alman Hükümetinin emriyle yoldan döndürüldüğü 23 Ağustos 1939 tarihli Krupp Germaniawerft tersanesinin gönderdiği yazıyla öğrenildi. Milli Müdafaa Vekaletinin 10 Kasım 1939 tarihli motorların verilmesi konulu başvurusuna, Alman Bahriye Vekaleti 24 Kasım günlü yazısıyla "savaş nedeniyle bunun mümkün olamayacağı" şeklinde cevap verdi.²²³⁰

Bu gelişmeler yaşanırken Yıldırım denizaltısının yapımının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılmayacağı anlaşarak geri kalan imalatın Gölcük Deniz Fabrikaları tarafından yapılmasına karar verildi.²²³¹ Ayrıca İstanbul'da bulunan Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu lağvedilerek yerine "Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun görevi Yıldırım denizaltısının mümkün olan en kısa zamanda Donanmaya katılmasını sağlamaktı.²²³²

Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu, Saldırım, Batıray, Atılay ve Yıldırım denizaltılarını imal etmekten sorumlu Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileriyle görüşerek, önceden kararlaştırılmış ödeme planı üzerinden, tamamlanan ve tamamlanacak işlerle ilgili maliyet analizi yaparak, hesapların tasfiyesi için çalışmalar yürüttü. Krupp Germaniawerft tersanesi bu görüşmelerde Atılay denizaltısının teslim alınmasını kesin teslim kabul ederek, bundan sonra denizaltıda yapılacak işlerin mali kısmını üstlenmeyeceğini belirtti. Bununla beraber 8 Nisan 1940 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesi namına mühendis Richter ile Yıldırım denizaltısında tamamlanacak işler için 4.845 TL işçi ücreti, 975 TL materyal ve 875 TL genel masraf üzerinden protokol imzalandı.²²³³ Ayrıca Krupp Germaniawerft tersanesi, Yıldırım denizaltısının Türkiye'ye gönderilmeyen dizel motorlarının montaj masrafı dahil 267.176 TL, iki periskobunun montaj ücreti dahil 24.072 TL ve telsiz cihazlarının montaj masrafı dahil 61.805 TL olduğunu kabul etti.²²³⁴ Ancak Krupp Germaniawerft

²²³⁰ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:85, Bn.:1, T.: 21 Teşrinisani 1939.

²²³¹ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:2, T.: 2 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:3, T.: 4 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:4, T.: 5 Mart 1940.

²²³² LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, T.: 29 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:6, T.: 6 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:7, T.: 11 Mart 1940.

²²³³ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:1, T.: 9 Nisan 1940.

²²³⁴ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:2, T.: 12 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:3, T.: 19 Nisan 1940.

tersanesi ile yapılan bu fiyatlandırma üzerinde ilerleyen süreçte birçok görüşme yapılmak zorunda kalındı.²²³⁵

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri ile Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu arasında 14 Ağustos 1940 tarihinde 4 denizaltının hesap tasfiyesi ve Atılay ile Yıldıray denizaltılarının Taşkızak tersanesinde montajı için kullanılan cihazlar ve tesisatların Türkiye’de kalması için protokol imzalandı. Protokolle, Taşkızak tersanesindeki cihazlar ve tesisatlar için Almanya’dan getirilen materyalin fiyatının 149.206 TL, Türkiye’den temin edilen materyalin 79.954 TL olduğu, bu miktardan %20 aşınma yıpranma payı düşülüp, kullanılan boru ve kabloların bedeli olan 4.322 TL eklendiğinde malzemenin toplam bedelinin 187.650 TL olduğu kabul edildi. Bu malzemelerin ithalinde Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından gümrüklere verilen teminat mektuplarının serbest bırakılarak firmaya iade edilmesine ve bu malzemeler için gümrük rüsumu gerektiği takdirde Milli Müdafaa Vekaleti tarafından ödenmesine karar verildi.²²³⁶ Ayrıca Yıldıray denizaltısı tamamlanmadan teslim edildiği için denizaltı için ödenmemiş %30’luk kısımdan 3.000 TL tutarındaki kısmın ileride çıkması muhtemel arızalar için elde tutulmasına, geri kalan kısım ile Krupp Germaniawerft tersanesinin teminat ve avans garantilerinin tersaneye ödenmesi kararlaştırıldı.²²³⁷

Aynı protokolle, Saldıray denizaltısının kesin tesliminde belirlenen noksanlarla, garanti süresi içinde oluşan noksanlar da Türk Lirası cinsinden belirlendi. Krupp Germaniawerft tersanesinin bu noksanları gidermesiyle, denizaltının ödenmemiş son %10’luk taksitinin ödenmesi kararlaştırıldı. Atılay denizaltısının ise tespit edilen noksanlarının giderilmesiyle geri kalan ödemesi olan %30’un %25’lik bölümünün ödenmesine, %5’lik kısmın ise garanti süresi sonunda verilmesi üzerinde anlaşıldı.²²³⁸ Batıray denizaltısı ile ilgili olarak da denizaltı her ne kadar teslim edilmemiş olsa da hesap tasfiyesi yapılırken Türkiye’ye teslim edilen 15.328 TL bedelli 1 adet Ultra Saunding cihazı ile 38.900 florin tutarındaki cephanenin bedellerinin düşülmesi kararlaştırıldı.²²³⁹ Ayrıca 4 denizaltı için yedek olarak verilmesi gerekli 2 adet

²²³⁵ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:2, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:1, 1-1, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, T.: Trhz; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:2, 2-1, 2-2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, T.: Trhz.

²²³⁶ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:1, T.: 14 Ağustos 1940.

²²³⁷ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-3, T.: 14 Ağustos 1940.

²²³⁸ Atılay denizaltısının garanti kapsamında yapılması gereken, torpido atışları sırasında arızalanan sancak torpido kovani dış kapağındaki arızasının giderilmesi için yapılan tamirat ve havuz masraflarının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından karşılanması maksadıyla Deniz Müsteşarlığının yazdığı yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:1, T.: 6 Teşrinisani 1940. Atılay denizaltısının garantisi 30 Kanunisani 1941 tarihinde bitmiştir. Denizaltının 1940 yılı içerisinde geçirdiği arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-78, Gmn.:87, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 31 Kanunisani 1941.

²²³⁹ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2, 2-1, 2-2, 2-3, T.: 14 Ağustos 1940.

periskobun parası olan 20.764 TL'nin Krupp Germaniawerft tersanesince ödenmesi karara bağlandı.²²⁴⁰

Bu sırada Yıldıray denizaltısı 13 Ağustos 1940 tarihinde yedekte olarak Haliç'ten Gölcük'e getirildi. Savaş süresince ana dizel motorların Türkiye'ye getirilmesi veya parasının Krupp Germaniawerft tersanesine yapılacak ödmeden kesilmesi yönünde çalışmalar devam ederken²²⁴¹, benzer tipte motorların İngiltere'den getirilmesi için birçok yazışma yapıldı.²²⁴² 5 Mart 1943 tarihinde denizaltının inşasına Başçarkçı Ön.Yzb. Celal Akdoğan ve II. Çarkçı Yzb. Necmi Karaca başkanlığında başlandı. İmalat devam ederken ana dizel motorlar ile bunlara ait yedek yardımcı aksamın getirilmesi konusunda Krupp Germaniawerft tersanesi ile anlaşarak parçaların Haziran 1943 içerisinde getirilmesi kararlaştırıldı.²²⁴³ Bir adet sancak ana dizel motor Haziran 1943 içerisinde Sirkeci gümrüğünde olacak şekilde Almanya'dan gönderildi.²²⁴⁴ İskele ana dizel motorun ise Ekim 1943 içerisinde Almanya'dan gönderilmesi planlandı.²²⁴⁵ Bu makinelerin kontrollerinin yapılarak teslim alınması için oluşturulan komisyon 24 Ocak/7 Şubat 1944 tarihleri arasında çalışmalarını tamamlayarak makinelerin teslim alınması kararını verdi.²²⁴⁶

Aynı zamanda Yıldıray denizaltısının elde mevcut olan malzeme, gemi resimleri ve eş gemisi olan Saldıray denizaltısından yararlanılarak eksik kalan inşası tamamlanmaya çalışılıyordu. Almanya'dan getirilen dizel motorlar Turgutalp maçunası vasıtasıyla 1 Ağustos 1944 tarihinde denizaltıya kondu. Çalışmalar sonucunda denizaltının iskele tarafta yer alan dizel motoru 4 Ekim 1945 tarihinde, sancak tarafta yer alan dizel motoru da 10 Ekim 1945 tarihinde çalışır vaziyete getirildi. İlk dizel seyir tecrübesi 11 Ekim 1945 tarihinde yapıldı. Geminin tüm liman tecrübeleri tamamlanarak Kasımpaşa'daki havuzlarda ilk trim dalışının yapılması karara bağlandı. Bu suretle Kasımpaşa havuzlarına gidilerek 1 Numaralı Havuz'da Yb. Saim Erkson ve yüksek mühendis Kd.Yzb. Ertuğrul Dağdevirenöğlu, Denizaltı Filosu Makine Mütahassısı Yb. Necati Gökçen ve I. Denizaltı Filotillası Komodoru Alb. Abdurrahman Benlioğlu başkanlığında yapılan meyil tecrübesi iyi netice verdiği için 2 Eylül 1946 tarihinde saat

²²⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-4, T.: 14 Ağustos 1940.

²²⁴¹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 5 Haziran 1940.

²²⁴² LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:155, Bn.:1, T.: 26 Nisan 1940.LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:1, T.: 26 Kanunisanı 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:2, T.: 3 Temmuz 1942.

²²⁴³ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:1, T.: 21 Nisan 1943.

²²⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:2, T.: 12 Mayıs 1943.

²²⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:1, T.: 20 Teşrinievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:2, T.: 25 Teşrinievvel 1943.

²²⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:19, Bn.:1, T.: 14 Şubat 1944.

15:55'de dalındı. 20 Eylül 1946 tarihinde Bostancı'da ilk deniz dalışı yapılarak tecrübeler başlandı ve müteakip günlerde de top ve torpido atışları icra edildi. Ardından Bostancı'da icra edilmesi kararlaştırılan derin su dalışı hazırlıklarına başlandı. Kaldıray ağ gemisi ve Turgutalp maçunası kurtarma ve emniyet gemileri olarak görevlendirildi. Ayrıca İstanbul Deniz Komutanlığı Dalgıç Gurubu Komutanlığından bir dalgıç ekibiyle, iki dalgıç takımının ve derin su dalgıç cihazlarının tecrübe süresince Kaldıray ağ gemisinde bulundurulmaları sağlandı. Bununla beraber Deniz Hastanesi Baştabipliği de 2 doktor, iki sıhhiye çavuşu ve 4 sıhhiye erini Kaldıray ağ gemisine gönderdi.²²⁴⁷ 15 Ocak 1947 tarihinde Bostancı'da derin su dalışı gerçekleştirilerek Yıldırım denizaltısı Ön.Yzb. Barbaros Günergin komutasında Donanma hizmetine girdi. Böylece Türk denizaltıcılık tarihinde, inşası Türk işçisinin eliyle tamamlanmış, hiç bir yabancı uzman olmadan tamamıyla Türk personeli tarafından tecrübeleri yapılmış ilk denizaltı Yıldırım denizaltısı oldu.²²⁴⁸

Almanya'ya sipariş edilen Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırım denizaltıları haricinde, Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından 6 Ocak 1938 tarihinde, tersanenin Türkiye temsilcisi "Ali Nuri ve Şeriki" şirketi aracılığıyla, 380 ton su üstü tonajında denizaltı satış teklifinde bulunuldu.²²⁴⁹ Bu teklifle 2 veya 3 denizaltı siparişi verilirse, Kiel'deki tersanede inşa edilerek İstanbul'da teslim edilmek şartıyla her denizaltının 212.000 İngiliz lirasına yapılacağı iletildi. Teklifle ayrıca 5 veya 6 denizaltı sipariş edilirse, Türkiye'de inşa ve teslim şartıyla her denizaltının 242.000 İngiliz lirasına imal edileceği eklendi. İlaveten her denizaltıyla birlikte 6 adet torpido da verilecekti.²²⁵⁰ Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılan bu teklif, mali açıdan uygun görülmeyle kabul edilmedi.²²⁵¹

Almanya'da inşa edilerek Türk Donanmasına katılan bir diğer gemi de Pınar su gemisi oldu. Pınar su gemisinin mukavele ve şartnamesine göre 22 Kasım 1938 tarihinde İstanbul'da yapılan muayenesinde, demirbaş malzeme listesindeki materyallerin tam olduğu görüldü. Sonraki günlerde yapılan seyir tecrübelerinde de bir arıza tespit edilmedi. Sadece Almanya'daki komisyon tarafından yapılan muayeneye göre noksan olan bazı hususlar bulunmaktaydı.²²⁵² Bu noksanlar gemiyi yapan firma

²²⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:2, T.: 6 Aralık 1946; LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:1, T.: 13 Aralık 1946.

²²⁴⁸ Raşit Metel, a.g.e., s.73-75; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. I, Dosya I, s.114.

²²⁴⁹ Orijinal Almanca teklif metni için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:14, 15, 16, 17, T.: 2 Haziran 1938.

²²⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, T.: 10 Haziran 1938.

²²⁵¹ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:1, T.: 16 Haziran 1938.

²²⁵² LDGAM., Ktn.:1938-16, Gmn.:114, Bn.:1, T.: 30 Teşrinisani 1938.

tarafından kısa sürede tamamlandı ve Pınar su gemisi 5 Aralık 1938 tarihinde Türk Donanmasına katıldı.²²⁵³

II.Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Almanya'dan teslim alınan son gemi ise Doğanarslan römorkörü oldu. Siparişi ve inşa sürecinin tamamlanmasıyla Ağustos 1939 tarihinde İstanbul'da teslim alınan gemi, personel ataması yapıldıktan sonra İstanbul Deniz Komutanlığı emrine verilerek Türk Donanmasına katıldı.²²⁵⁴

²²⁵³ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, T.: 5 Kanunievvel 1938.

²²⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:1, T.: 7 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:2, T.: 10 Ağustos 1939; LDGAM., TÇDEEB., T.: 11 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:3, 4, T.: 17 Ağustos 1939.

2. İNGİLTERE'DEN ALINAN GEMİLER

Türkiye yaklaşan savaşı da düşünerek, İngiltere ile gemi, silah ve teçhizat alınması maksadıyla görüşmelerini sıklaştırdı. Bu görüşmelerde gemi ve teçhizat alımına ağırlık verilmesi planlandı.²²⁵⁵ Görüşmeler neticesinde İngiltere'den “1938 Kredisi” olarak isimlendirilen bir kredi temin edildi. Bu kredi 28 Haziran 1938 tarihinde TBMM'de onaylanarak yürürlüğe girdi. Kredinin onaylanmasıyla 26 Temmuz 1938 tarihinde İngiltere'ye gönderilen heyet; 4 muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın gemisi, 3 refakat gemisi, 4 torpidobot, 4 denizaltı avcı gemisi, 1 ağ gemisi, iki ağır ağ mania hattı malzemesi ile Çanakkale Boğazı'nın savunması için 15 inçlik kıyı topları ve taretleri ile 20 adet Weymouth torpidosu alınması yönünde görüşmeler yaptı. Görüşmeler sonunda 4 muhrip, 4 denizaltı ve 2 mayın gemisi, 12 araba vapuru ve teçhizat alımı üzerinde anlaşıldı.²²⁵⁶ Hemen ardından alınması kararlaştırılan gemilerin isimlerinin belirlenmesi çalışmalarına başlandı. Milli Müdafaa Vekaleti gemilerin isimlerini Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün koymasına için 5 Nisan 1939 tarihinde bir yazı yazdı. Bunun üzerine Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, belirlediği isimlerden oluşan bir listeyi, 4 Mayıs 1939 tarihinde Milli Müdafaa Vekaletine göndererek, gemilerin isimlerinin bu listeden seçilmesini istedi.²²⁵⁷

Türkiye'nin İngiltere'den talepleri konusunu görüşmek üzere 6 Mayıs 1939 tarihinde İngiliz hava ataşesi, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ile görüştü. Ardından 5 Haziran 1939 tarihinde Orgeneral Kazım Orbay başkanlığında bir heyet İngiltere'ye gitti. İngiltere'de yapılan görüşmeler neticesinde Türkiye'ye 25 milyon sterlinlik kredi sağlanması konusunda anlaşıldı. Kredinin %5 faizli ve 20 yıl geri ödemeli olması kararlaştırıldı. İngilizlerin saptamasına göre Orgeneral Kazım Orbay ile yapılan görüşmeler neticesinde alım programı toplam 13.823.590 sterline ulaştı. Bunun 2.976.283 sterlini Deniz Kuvvetlerine, 5.691.563 sterlini Kara Kuvvetlerine, 3.938.577 sterlini Hava Kuvvetlerine, 312.820 sterlini Brassert firmasına (Karabük Demir ve Çelik. Fb.) ve 4.347 sterlini değişik hammaddelere aitti.²²⁵⁸

Alınacak gemiler ve teçhizat ile ilgili olarak Deniz Müsteşarı ve aynı zamanda İngiltere'den alınacak gemi/silahlar için oluşturulan “Sipariş Komisyonu Başkanı” olan Albay Sait Halman, 9-15 Ağustos 1938 tarihleri arasında İngiltere'de bir inceleme

²²⁵⁵ Cumhuriyet, 16 Haziran 1938, s.3.

²²⁵⁶ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e., s.409; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.114-115; Cumhuriyet, 19 Temmuz 1938, s.7.

²²⁵⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:415, Sn.:11, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, T.:5 Nisan 1939.

²²⁵⁸ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, a.g.e., s.411-414.

gezisi yaptı. Gezi sonrasında hazırladığı raporu Milli Müdafaa Vekaletine gönderen Albay Sait Halman raporda; İngiltere'ye sipariş edilmesi düşünülen muhrip, denizaltı ve mayın gemileri ile ilgili yapılan görüşmelere yer vererek, söz konusu gemilerin siparişi ile ilgili mali şartlarda anlaşıldığı takdirde bir sorun ile karşılaşmayacağını ifade etti.²²⁵⁹

Sipariş Komisyonu tarafından yapılan çalışmalar neticesinde, 3 muhribin siparişi düşünüldü. Ardından muhriplerle ilgili olarak hazırlanan mukavele ve şartnameler İngiltere'deki firmalara gönderilerek, firmaların teklifleri beklenmeye başlandı. Komisyonun İngiltere'de yaptığı görüşmelerde, muhriplerin birincisinin mukavelesinin imzalanmasından 33 ay sonra teslim alınabileceği, diğerlerinin de birer ay arayla teslim edilebileceği bilgisine ulaşıldı. Ayrıca komisyon, alınacak fiyata göre sipariş edilecek muhrip adedini 4'e çıkarmayı düşünüyordu. Sipariş Komisyonu muhriplerin yanında alınması planlanan denizaltılar ve mayın gemileri ile ilgili de araştırmalar yapıyordu. Bu konuda yürütülen şartname çalışmaları Kasım 1938 tarihi itibarıyla devam ediyordu.²²⁶⁰

Deniz Müsteşarı ve Sipariş Komisyonu Başkanı Albay Sait Halman sipariş edilmesi düşünülen gemiler ile ilgili olarak 30 Kasım 1938 tarihinde İngiltere Maliye Bakanlığı'na giderek Mr.Waley ve yardımcısı Mr.Playfair ile görüştü. Görüşmede siparişler ve mukaveleleri ile ödemelerin nasıl yapılacağı konuları üzerinde duruldu.²²⁶¹ Bu görüşmelerde ön plana çıkan nokta, İngilizlerin ödemelerin Osmanlı Bankası üzerinden yapılmasını istemesine karşın, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ise ödemelerin İş Bankası üzerinden yapılmasında ısrar etmesiydi.²²⁶² Yapılan görüşmeler neticesinde Türkiye, ödemelerin Osmanlı Bankası aracılığıyla yapılmasını kabul etti.²²⁶³ Ayrıca bu sırada Milli Müdafaa Vekaleti, siparişler konusunda hassas davranılması hususunu Şipariş Komisyonuna hatırlatan bir yazı yazdı.²²⁶⁴

Mukaveleler ve ödemeler üzerinde görüşmeler sürerken, Sipariş Komisyonu 8 Aralık 1938 tarihinde ikisi Vickers ikisi Denny firmasına olmak üzere toplam 4 muhrip siparişi verilmesini kararlaştırdı. Muhriplerin yapım yöntemi olarak, İngiliz

²²⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:45, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, T.: 15 Ağustos 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 24 Ağustos 1938.

²²⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:1, T.: 16 Teşrinisani 1938.

²²⁶¹ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:15, Bn.:1, 2, 5, 6, 7, T.: 1 Kanunievvel 1938.

²²⁶² LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:4, 6, 7, T.: 9 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:15, Bn.:9, T.: 9 Kanunievvel 1938.

²²⁶³ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:8, 9, T.: 10 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:13, T.: 12 Kanunievvel 1938.

²²⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:15, Bn.:10, 11, 12, T.: 10 Kanunievvel 1938.

Donanmasının gemilerin yapımını kontrol etmesi ve deniz tecrübelerini tamamlayarak Türkiye'ye teslim etmesi şekli üzerinde anlaşıldı. Muhriplerin her birinin ise ortalama 565.000 İngiliz Lirasına mal olacağı kabul edildi.²²⁶⁵ Mayın gemilerinin durumu ise firmaların verdiği teklifler uygun görülmeyerek sonraya bırakıldı. Mayın gemileri için Sipariş Komisyonu tarafından yeni bir teknik şartname hazırlanarak 16 Aralık tarihinde firmalara gönderildi. Bu teklifte mayın gemilerine olan ihtiyaç belirtilerek gemilere top montajı yapılmadan topsuz olarak Türkiye'ye teslimi ve 24 ayda bitecek toplarının imal edildikten sonra Türkiye'de takılması durumunun da değerlendirilmesi istendi.²²⁶⁶

Siparişi düşünülen denizaltıların mukavelesi ise İngilizlerin torpido, torpido kovanları, her cins cephaneye, barut ve top için ayrı ayrı mukavele yapılmasını istemesi nedeniyle yeniden ele alındı. Sipariş Komisyonu tüm bu işler için tek bir mukavele yapılmasını talep ederek, bu konuda çalışmalarını sürdürüyordu.²²⁶⁷

Deniz Müsteşarı ve Sipariş Komisyonu Başkanı Albay Sait Halman 19 Aralık 1938 tarihinde, gemileri yapacak İngiliz firmalarına ödemelerin aktarılması için belirlenen Osmanlı Bankası'nda gerekli hesabın açılması için başvuruda bulundu. Yapılan başvuruda, inşa edilecek gemilerin ödemelerinin, 27 Mayıs 1938 tarihinde Londra'da İngiliz ve Türk Devletleri temsilcileriyle imzalanan "Silah Kredisi Antlaşması"na istinaden Osmanlı Bankası vasıtasıyla yapılacağı iletiliyordu. Bankada "Türkiye Hükümetine Ait Teslihat Kredi Hesabı" adıyla bir hesap açılması istendi. Açılacak bu hesaba ilgili olarak bankaya, Türkiye Hükümeti için İngiltere Hükümetinin gönderdiği meblağ, Türkiye Hükümetinin vereceği talimat ve İngiliz firmalara ödenecek miktarların ayrı ayrı kaydedilmesi hususları hatırlatıldı. Bu konularda kullanılacak resmi talimat örnekleri de bankaya ulaştırıldı.²²⁶⁸

İngiliz firmalara yapılacak ödeme yöntemi ve sigorta esasları tespit edilerek²²⁶⁹, 28 Şubat 1939 tarihinde İngiltere Donanma Komutanlığında yapılan toplantıda, 4 denizaltının silah, cephaneye, denizaltı başına 5 torpido ve her türlü teçhizatı (telsiz, su altı dinleme ve muhabere cihazı) dahil olduğu halde 1.169.196 İngiliz Lirasına Vickers fabrikasına sipariş edilmesi kararlaştırıldı. Denizaltıların siparişi 17 Mart 1939 tarihinde Vickers fabrikası temsilcileriyle Londra Büyükelçisi Tevfik Rüştü Aras arasında

²²⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:15, Bn.:8, T.: 13 Kanunievvel 1938.

²²⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:137, Bn.:4, T.: 13 Kanunievvel 1938.

²²⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:137, Bn.:1, 2, T.: 19 Kanunievvel 1938.

²²⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:20, T.: 21 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:21, 22, 23, T.: 29 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:34, Bn.:32, T.: 30 Kanunievvel 1938.

²²⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:128, Bn.:1, T.: 27 Şubat 1939.

imzalanan mukaveleler ile gerçekleştirildi.²²⁷⁰ Ayrıca 2 mayın gemisinin 14-16 ay içinde imal edilmesi ve bu süre içinde toplarının yapımının mümkün olmaması nedeniyle²²⁷¹ top, cephaneye ve telsiz hariç olmak üzere 157.450 İngiliz Lirasına Thornycroft fabrikasına sipariş edilmesi üzerinde anlaşıldı. Denizaltılar ile mayın gemilerinin yapım yönteminin aynen muhriplerin yapım yöntemi gibi olması kararlaştırıldı. Yani İngiliz Donanması gemilerin yapımını kontrol ederek, deniz tecrübelerini tamamlayıp gemileri Türkiye'ye teslim edecekti.²²⁷²

Sipariş Komisyonu tarafından mukavele imzalanmadan önce fiyatların indirilme ihtimali de hatırlatılarak, birinci muhribin 415.824 İngiliz Sterlinine, ikinci muhribin 402.194 İngiliz Sterlinine, üçüncü muhribin 415.733 İngiliz Sterlinine ve dördüncü muhribin 403.186 İngiliz Sterlinine mal olacağı bildirildi. 4 muhrip için belirlenen silah ve cephaneye parası da 557.960 İngiliz Sterliniydi. Komisyon ayrıca fabrikayla 55.140 İngiliz Sterlini indirim üzerinde anlaşıldığını belirterek, muhriplerin 2.139.757 İngiliz Sterlinine mal olacağı bilgisini ilettili.²²⁷³ Sonuç olarak muhriplerin yapımı ile ilgili mukavele, denizaltıların mukavelesinin imzalandığı gün olan 17 Mart 1939 tarihinde imzalandı.²²⁷⁴ Ardından Deniz Müsteşarı ve Sipariş Komisyonu Başkanı Albay Sait Halman, Genelkurmay Başkanlığı'na yazdığı yazı ile muhrip, denizaltı ve mayın gemileri ile ilgili imza yetkisinin İngiltere'nin Türkiye Büyükelçiliğine verilmesi gerektiğini ifade ederek, komisyonun görevinin tamamlandığını ve Türkiye'ye dönebileceği hususunu hatırlattı.²²⁷⁵ Bu sırada Maliye Bakanlığı ilgili kanunlar üzerinde çalışıyor, İngiltere'ye yapılacak ödeme yönteminin Türk kanunlarına uygun olabileceği şekli belirlemeye uğraşıyordu.²²⁷⁶

Sürecin uzaması üzerine Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Başbakanlığa ve Milli Müdafaa Vekaleti'ne yazdığı yazıyla, içinde bulunan siyasi vaziyet nedeniyle İngiltere'den alınacak savaş gemilerinin acil olarak inşasına başlanması için gerekli kanuni düzenlemenin süratle yapılması gerektiğini bildirdi.²²⁷⁷ Ardından TBMM 14 Nisan 1939 tarihinde gerekli kanuni düzenlemeyi yaparak hem gemilerin bedellerine karşılık 2.5 milyon Türk Lirası ödenek verilmesini kararlaştırdı

²²⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:25, Bn.:1, T.: 13 Eylül 1943. Her denizaltı için ayrı mukavele yapıldı. Mukaveleler 20 ile 25 madde arasında olup, 5 lahikadan oluşmaktaydı. Örnek bir mukavele ve lahikaları için bkz., LDGAM., Ktn.:1937-107, Gmn.:100, Bn.:1'den 43'e kadar, T.: 17 Mart 1937.

²²⁷¹ LDGAM., Ktn.:1939-10, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 6 Şubat 1939.

²²⁷² LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:128, Bn.:2, T.: 28 Şubat 1939.

²²⁷³ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:128, Bn.:3, T.: 28 Şubat 1939.

²²⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:25, Bn.:1, T.: 13 Eylül 1943.

²²⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, T.: 28 Şubat 1939.

²²⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:26, Bn.:1, 2, T.: 2 Kanunisi 1939.

²²⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:128, Bn.:4, T.: 6 Mart 1939.

hem de ödeme şeklini belirledi. Böylelikle İngiliz şirketleriyle yapılan anlaşmaya göre toplam olarak 6 milyon İngiliz lirası tutan 4 muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın gemisi ve 12 araba vapuru için TBMM'nin belirlediği 2.5 milyon Türk Lirası, gemilerin esas bedelleri için ilk taksit olarak tespit edilmiş oldu.²²⁷⁸

İngiltere'de inşasına başlanan gemilerin imalat sürecini takip etmek için "Deniz Siparişleri Kontrol Komisyon Reisliği" adında bir komisyon görevlendirildi. Bu komisyon üyeleri zaman içerisinde değişiklikler gösterdi.²²⁷⁹ Deniz Müsteşarlığı tarafından bu komisyonun gemilerdeki inşanın ilerleme durumlarını içeren raporlar göndermesi istendi. Söz konusu raporların tekne, makine ve elektrik işleri hakkında ayrı ayrı ve her ayın başında gönderilmesi gerekmekteydi.²²⁸⁰

İngiltere'ye sipariş edilen gemilerden Türkiye'ye ilk teslim edilenler, Thornycroft fabrikasında inşa edilen ve isimleri Sivrihisar ve Yüzbaşı Hakkı konulan mayın gemileridir. Bu gemilerle ilgili yapılan ilk girişim, Donanmadaki standardizasyonu sağlamaya dönük oldu. Donanmada birbirinden farklı mayın rayları ile kavanca platformlarının olmaması için, Thornycroft fabrikası ile görüşülerek, yapılacak mayın gemilerinin mayın rayları ve kavanca platformlarının Kocatepe sınıfı muhriplerin mayın rayları ve kavanca platformlarıyla aynı olması sağlandı.²²⁸¹

Sivrihisar ve Yüzbaşı Hakkı mayın gemilerinin 3 Ekim 1939 tarihine kadarki ilerleme durumlarını gösteren rapor incelendiğinde; Gemilerin aydınlatma, mayın atma ve kuvvet devrelerinin elektrik işleriyle ilgili materyallerin sipariş edildiği görülür.²²⁸² 3 Kasım tarihinde gönderilen raporda; Gemilere ait olan 4 ana makinenin imalatının bitmek üzere olduğu, yardımcı jenaratörlerin tamamlanmak üzere olduğu, sintine, yangın, mazot, yağlama yağ ve tatlı su tulumbalarının bitme aşamasına geldiği ve Aralık 1939 tarihinde teslim edileceği, pervaneler ve şaftların gemilere konmaya hazır olduğu bilgileri iletildi.²²⁸³ İlaveten aynı raporda Sivrihisar mayın gemisinin dış kaplama levhalarının tamamının monte edildiği ve %90'ının perçin ve kaynak işlerinin bitirildiği, lumbuz deliklerinin tamamen delindiği ve lumbuzların yerlerine konulduğu ve üst güvertenin %50 oranında tamamlandığı, salonlarda kullanılacak mobilyaların

²²⁷⁸ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.115.

²²⁷⁹ Deniz Siparişleri Kontrol Komisyon Reisliğinde ve gemilerin çekirdek personeli arasında yer almak üzere İngiltere'ye giden personelin kimlikleri, yolculuk sırasında yaşadıkları ve işleri bitenlerin dönüş yolculukları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Necmi Birol, "İkinci Dünya Savaşında Türk Bahriyesinden Bir Gurubun İngiltere'ye Gidişine Dair Seyahat Notları", *Deniz Mecmuası*, S. 408, (Temmuz 1954), s.125-136.

²²⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:138, Bn.:1, T.: 26 Teşrinievvel 1939.

²²⁸¹ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:56, Bn.:3, T.: 1 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:56, Bn.:2, T.: 19 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:56, Bn.:1, T.: 26 Nisan 1939.

²²⁸² LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:2, T.: 3 Teşrinievvel 1939.

²²⁸³ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:8, 18, 19, T.: 3 Teşrinisani 1939.

bitirildiği ve mayın yükleme kaportasının gemiye konmak üzere olduğu iletildi.²²⁸⁴ Ayrıca Yüzbaşı Hakkı mayın gemisinin dış kaplama levhalarının %80'inin monte edilerek %40'ının perçin ve kaynak işlerinin tamamlandığı, ana makinelerin monte edileceği yerlerin %70 oranında bitirildiği, üst güvertenin tamamıyla yerine bağlandığı ve %30 oranında perçin işinin bitirildiği, subay kamaraları mobilyaları ile erat sofa ve sıralarının %25 oranında tamamlandığı bildirildi.²²⁸⁵

Sivrihisar mayın gemisi Mayıs 1940 tarihinde İngiltere'ye gönderilmiş olan 3 subay ve 2 astsubay bulunduğu halde²²⁸⁶, Kasım 1940 tarihinde İngiliz mürettebat tarafından İstanbul'a getirildi.²²⁸⁷ Geminin teslim alınması İstanbul Deniz Komutanı Tuğbay Cevat Ülman'ın başkanlığındaki bir heyet tarafından yapıldı.²²⁸⁸ Yüzbaşı Hakkı mayın gemisi ise 5 Haziran 1941 tarihinde İngiliz mürettebatı tarafından İstanbul'a getirildi ve burada teslim alındı.²²⁸⁹

Aynı periyotta İngiltere'den 2 adet daha mayın tarama gemisi alındı. Kavak ve Çanak isimleri verilen gemiler²²⁹⁰, Ülkü kömür gemisi ile İstanbul'dan İskenderiye'ye giden personel tarafından teslim alındı. Türkiye'ye dönüş yolunda Ülkü kömür gemisi tarafından yedeklenen gemiler, hava şartları nedeniyle büyük tehlike atlattı. Sonuçta bir kaza yaşanmadan 22 Kasım 1939 tarihinde Türkiye'ye ulaşıldı.²²⁹¹

İngiltere'den teslim alınan ilk muhripler ise Denny fabrikasında inşa edilen ve isimleri Sultanhisar ve Demirhisar konulan muhripler oldu. Gemilerle ilgili kontrol komisyonu tarafından gönderilen 31 Ekim 1939 tarihine kadarki ilerleme durumlarını gösteren rapor incelendiğinde; Turbo ve dizel jeneratör, alçak kuvvet motor jeneratörleri, tevzi tabloları, elektrikli parakete, hava fanları ve ışıdakların sipariş edildiği, motorların aksamalarının imalat ve donatımları sürecinin devam ettiği, şaftların montaj aşamasına geldiği, kazan aksamalarının montajına başlandığı görülür.²²⁹² Ayrıca gemilerin imalatında ortalama 130 işçinin çalıştığı, Sultanhisar muhribinin 158 ton ağırlığa, Demirhisar muhribinin 142 ton ağırlığa ulaştığı bilgileri paylaşılır.²²⁹³

²²⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:16, 17-1, 23, T.: 3 Teşrinisani 1939.

²²⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:17, 21, T.: 3 Teşrinisani 1939.

²²⁸⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:91, Dosn.:48, Sn.:1, Bn.:1, T.:14 Mayıs 1940.

²²⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:194, Bn.:1, T.: 11 Teşrinisani 1940.

²²⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1940-30, Gmn.:12, Bn.:1, 2, 3, T.: 11 Teşrinisani 1940.

²²⁸⁹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.117.

²²⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:156, Bn.:1, T.: 30 Kanunisani 1940.

²²⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:58, Bn.:1, T.: 31 Kanunisani 1940; LDGAM., Ktn.:1940-65, Gmn.:58, Bn.:2, T.: 6 Şubat 1940; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.118; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2005, s.3-5-1, 3-5-2; *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler*, s.230.

²²⁹² LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:3, 6, 7, T.: 31 Teşrinievvel 1939.

²²⁹³ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:9, T.: 31 Teşrinievvel 1939.

Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri ile ilgili olarak kontrol komisyonu tarafından yollanan bir diğer rapor, gemilerin 31 Mayıs 1940 tarihine kadarki ilerleme durumlarını gösteren rapordur. Bu rapor incelendiğinde; Sultanhisar muhribinin valfler, donatma işleri ve borularının %45 oranında bitirildiği ve kazanlarının su tecrübe aşamasına geldiği bildirilir.²²⁹⁴ Aynı raporda Demirhisar muhripleriyle ilgili olarak da makine aksamalarının montajının sürdüğü, kazan borularının takılmasına devam edildiği ve valfler, donatma işleri ve borularının %40 oranında bitirildiği bilgileri verildi.²²⁹⁵

İmalatı tamamlanan Sultanhisar muhripi 19 Şubat 1942 tarihinde İngiliz personel tarafından İskenderun'a getirildi. Saat 10:00'da Vali Şefik Soyer, Garnizon Komutanı Tuğgeneral Şükrü Kanatlı, İskenderun Deniz Üs Komutanı Kur.Alb. Mithat Işın ve İngiliz Deniz Ataşesi Albay Donnel'in katılımıyla icra edilen törende gemilerdeki İngiliz bayrağı indirilerek gemiye Türk bayrağı çekildi.²²⁹⁶ Demirhisar muhripi ise tamamlanması biraz geciktiği için 30 Mart 1942 tarihinde İskenderun'a yine İngiliz personelce getirildi.²²⁹⁷ Muhriplerin gelişi sonrası gemiler, muhriplere atanan Türk personel ve muhriplerde mevcut İngiliz personel tarafından önce Gölcük'e ardından İstanbul'a getirildi.²²⁹⁸

Gemilerin Türkiye'ye gelmeleriyle sipariş aşamasında hazırlanan mukavelelerine istinaden teslim alınması süreci başladı. Oluşturulan "Yeni Muhripleri Tesellüm Komisyonu" başkanlığına Demirhisar muhripi komutanı Kur.Yb. Rıfat Özdeş getirildi. Komisyon her iki geminin subaylarından oluşuyordu. Komisyonun doğrudan Harp Filosu Komutanlığı ile temasta kalması, tespit edilen hususları buraya bildirmesi istendi.²²⁹⁹ Komisyonun oluşmasıyla Kur.Yb. Rıfat Özdeş hemen bir program hazırladı. Bu programa göre deniz tecrübelerinin, top ve torpido atışlarının, Taşkızak Tersanesinde makine kontrollerinin yapılması planlandı.²³⁰⁰ Yapılan kontrollerde Demirhisar muhribinin iskele şaftında çizikler olduğu tespit edildi. Kontrollere iştirak eden İngiliz personel, bunun çok önemli olmadığını, ufak bir müdahale ile giderilebileceğini, eğer ileride bu sorun tekrarlanırsa İngiliz Donanmasının sorumluluğu

²²⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:19, T.: Mayıs 1940.

²²⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:20, T.: Mayıs 1940.

²²⁹⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:8, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:30 Kanunisani 1942; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.116; Vakıf, 20 Şubat 1942, s.2; Cumhuriyet, 21 Şubat 1942, s.2.Sultanhisar muhribine Türk bayrağı çekilmesi nedeniyle İngiltere Dışişleri Bakanlığında gelen kutlama mektubu için bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:3, Bn.:1, 2, T.:27 Şubat 1942.

²²⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:3, Bn.:10, T.: 31 Mart 1942.

²²⁹⁸ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.116.

²²⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:34, Bn.:1, T.: 22 Mayıs 1942.

²³⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:34, Bn.:2, T.: 25 Mayıs 1942.

kabul ettiğini söyledi.²³⁰¹ Sonuç olarak Sultanhisar muhribi top ve torpido atış tecrübeleri yapılarak, Demirhisar muhribi ise bu tecrübeler yapılmadan teslim alındı. Teslim sırasında eksik demirbaşlar ve mevcut arızalar kayıt altına alınarak bu listeler, Türk Donanması adına Yeni Muhripleri Tesellüm Komisyonu Başkanı Kur.Yb. Rıfat Özdeş ve İngiliz Donanması adına Kd.Yzb. G.T. Anderson tarafından imzalandı. Teslim işinin bitişiyile gemilerdeki İngiliz personelden subaylara Moda Deniz Kulübünde, astsubaylara Bomonti Bahçesinde bir akşam yemeği verildi. İngilizler 29 Haziran 1942 tarihinde saat 08:30'da Toros Ekspresiyle Türkiye'den ayrıldı. Bu sırada kendilerine şeker ve sigara hediye edildi.²³⁰²

İngiltere'ye sipariş edilen diğer gemiler de denizaltılardı. Vickers fabrikasında inşa edilen, 24 Mayıs 1939 tarihinde omurgaya konulan ve isimleri Muratreis, Oruçreis, Burakreis ve Uluçalireis verilen denizaltılar için oluşturulan kontrol komisyonunda görev almak üzere, Atılay denizaltısından Ön.Yzb. Celal İsen, Peyk torpido kruvazöründen Mk.Ön.Yzb. İrfan Arun, Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğünden Sn.Hr.Ön.Yzb. Amir Türüt ve Filotilla Komodorluğundan Mk.Ütğm. Sedat Aytaman görevlendirildi.²³⁰³ Kontrol komisyonu belirli aralıklarla denizaltıların inşa durumları hakkında ilerleme raporları gönderdi. Komisyonun 30 Eylül 1939 tarihine kadar yapılan işleri gösteren ilerleme raporu incelendiğinde; Denizaltılar için ilk etapta 185 ton çelik, 46 ton köşebent alındığı, omurgalarının %100'ünün tamamlandığı, mukavim tekne levhalarının %35'inin bitirildiği, dış tekne levhalarının %50'sinin işlendiği, tekne aksamlarının döküm işlerinin devam ettiği görülür.²³⁰⁴

Denizaltıların Mayıs 1940 tarihli raporunda; Oruçreis denizaltısının dış tekne kaplamasının %70'inin tamamlandığı, montajı yapılan malzemelerle denizaltının 236,085 ton ağırlığa ulaştığı, torpido kovanlarının bağlantılarının devam ettiği, imla yelpazeleri ve boru donanımlarına devam edildiği ve denize iniş tarihinin 19 Temmuz 1940 tarihi olarak kararlaştırıldığı iletildi. Ayrıca Muratreis denizaltısının dış tekne kaplamasının %60'ının tamamlandığı, torpido kovanlarının bağlantılarının sürdüğü, makine aksamlarının imaline devam edildiği ve denize iniş tarihinin 20 Temmuz 1940 tarihi olarak kararlaştırıldığı bilgisi verildi.²³⁰⁵ Burakreis denizaltısı ile ilgili olarak da

²³⁰¹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:34, Bn.:1, T.: 27 Mayıs 1942.

²³⁰² LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 8 Temmuz 1942.

²³⁰³ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:122, Bn.:1, T.: 1 Temmuz 1939; LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:181, Bn.:3, T.: 17 Ağustos 1939.

²³⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:12, 13, 14, 15, 27, T.: 30 Eylül 1939.

²³⁰⁵ Muratreis denizaltısının torpido kovan tecrübeleri de bir taraftan devam etmekteydi. Bu tecrübeler sırasında kullanılmaz hale gelen 4 torpido yerine, denizaltının Türkiye'ye teslimi sırasında 151, 157, 160 ve 170 numaralı

dış tekne kaplamalarına yeni başlandığı, mazot ve valf donanımlarının imalatının sürdüğü ve denize iniş tarihinin 2 Eylül 1940 tarihi olarak kararlaştırıldığı bildirildi. Son olarak aynı raporda Uluçalireis denizaltısının dış kaplamalarının kaynatılmaya başlandığı, denizaltı için gerekli parçaların döküm/imaline ağırlık verildiği ve denize iniş tarihinin 3 Eylül 1940 tarihi olarak kararlaştırıldığı açıklandı.²³⁰⁶

Denizaltıların imalatı devam ederken Donanma Komutanlığı yeni gelecek denizaltılarla denizaltı sayısının 12'ye çıkacak olması nedeniyle, denizaltıcı personel sayısının artırılması konusunda çalışmalara başladı. Mevcut kadrolara ilaveten, yeni denizaltılar için de kadro oluşturulması girişimlerine başlandı.²³⁰⁷

Oruçreis ve Muratreis denizaltılarının Türkiye'ye getirilmesi öncesinde denizaltılarda görev alacak personel tayinleri yapıldı.²³⁰⁸ Teslim işleminin İskenderun'da yapılması kararlaştırılan denizaltıların personeli için yiyecek içecek ikmal çalışmaları ise Mart 1942 tarihinde tamamlandı.²³⁰⁹ Çalışmaların tamamlanmasının ardından Oruçreis denizaltısı 9 Mayıs 1942 tarihinde saat 04:00'de İskenderun'a geldi. Saat 10:00'da Tuğgeneral Şükrü Kanadlı, Hatay Valisi, İskenderun Deniz Kumandanı, İskenderun Belediye Başkanı ve gazeteciler gemiye geldi. Saat 10:30'da başlayan törende İngiliz bayrağı arya ve Türk bayrağı toka edildi. Saat 16:00'da devir teslim maksadıyla dalış yapıldı. 10 Mayıs 1942 tarihinde denizaltı teslim alındı. 15 Mayıs 1942 tarihinde saat 15:00'de sadece Türk mürettebatın katıldığı bir tecrübe dalışı yapıldı. Bu dalışta Tuğgeneral Şükrü Kanadlı ve İskenderun Deniz Kumandanı Albay Mithat Işın'da bulundu.²³¹⁰

Muratreis denizaltısı ise 25 Mayıs 1942 tarihinde İngiliz mürettebatı tarafından İskenderun'a getirildi.²³¹¹ Denizaltılar için yapılan karşılama programı birbirinin aynıydı. Denizaltı limana girince Komodor Kurmay Albay Burhanettin Erilkun ve İngiliz Konsolosu denizaltıya giderek sancak merasiminin programını görüştü. Sancak merasimi 39. Tümen Komutanlığı başkanlığında, Komodor Kurmay Albay Burhanettin Erilkun'un katılımıyla, tümenin bandosu eşliğinde gerçekleştirildi. Törende İngiliz

torpidolar tarihçe defterleriyle birlikte teslim edildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:192, Bn.:14, T.: 27 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:192, Bn.:13, T.: 1 Temmuz 1942.

²³⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:3, 4, 5, 6, 16, 17, 18, T.: Mayıs 1940.

²³⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:51, Bn.:1, T.: 22 Kanunisanı 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:51, Bn.:2, T.: 3 Şubat 1941; LDGAM., Ktn.:1941-88, Gmn.:180, Bn.:1, T.: 27 Kanunisanı 1941.

²³⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 16 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:5, Bn.:1, T.: 9 Nisan 1942.

²³⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:118, Bn.:1, T.: 11 Mart 1942.

²³¹⁰ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.77; Cumhuriyet, 10 Mayıs 1942, s.1; Cumhuriyet, 11 Mayıs 1942, s.2; Akşam, 10 Mayıs 1942, s.1.

²³¹¹ LDGAM., Ktn.:1942-62, Gmn.:38, Bn.:2, T.: 26 Mayıs 1942; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.116.

marşıyla İngiliz bayrağı indirilip, İstiklal Marşıyla Türk bayrağı çekildi. Ardından gemilerin devir teslim işlemleri gerçekleştirildi. Sancak merasimlerinin yapıldığı günün akşamı ise 39. Tümen Komutanlığı tarafından şehir lokantasında bir yemek verildi.²³¹² Muratreis denizaltısını getiren İngiliz personelden 5 subay, 38 astsubay ve er 26 Mayıs tarihinde saat 07:30'da İskenderun'dan hareketle saat 11:00'de Yayladağı Hudut Kapısından Suriye'ye geçti.²³¹³

Denizaltılar, Komodor Kurmay Albay Burhanettin Erilkun'un komutasında 31 Mayıs 1942 tarihinde saat 07:00'de İskenderun'dan hareket etti. Gölcük'e intikal sırasında bir hava saldırısına karşı hazırlıklı bulunuldu ve karaya yakın seyredildi. Su üstünde yapılan seyirde bir saldırı anında dalmaya hazır olundu ve daha önce verilen emir gereğince Oruçreis denizaltısı sürekli olarak Yavuz kruvazörüyle telsiz irtibatı sağladı. Denizaltılar 9 Haziran 1942 tarihinde saat 10:00'da Gölcük'e ulaştı.²³¹⁴

Oruçreis denizaltısı ile Türkiye'ye gelen İngiliz personelden 2 subay ve 5 astsubaydan oluşan 7 kişilik bir gurup, İskenderun'dan gelen denizaltıları Gölcük'te karşıladı. Bu İngiliz personel, yeni tip denizaltılardaki modern cihazları Türk personele öğretmek için görevlendirilmişti. İngilizler İskenderun'dan tren ve kara yolu ile Gölcük'e intikal etmişti.²³¹⁵

Donanma kuruluşuna katılan Oruçreis ve Muratreis denizaltıları ile birlikte toplam 18 adet yeni torpido geldi.²³¹⁶ Bu torpidoların uzun müddet kovanları içinde bakımsız kalmaları nedeniyle bir İngiliz yetkilinin de bulunduğu bir heyetçe incelenmesi kararı verildi.²³¹⁷ Yapılan incelemede olağan üstü bir durumla karşılaşılmadı ve torpidoların genel bakımlarının yapılması için torpidolar fabrikaya gönderildi.²³¹⁸

Yeni denizaltıların Türk Donanmasına katılmasıyla birlikte Denizaltı Filosu Komutanlığı altında Birinci Filotilla Komodorluğu ve İkinci Filotilla Komodorluğu kuruldu. Birinci Filotilla Komodorluğunun Dumlupınar, Saldıray, Atılay, Gür ve

²³¹² CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:8, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.:30 Kanunisanı 1942.

²³¹³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:143, Dosn.:22, Sn.:6, Bn.:1, T.:29 Mayıs 1942.

²³¹⁴ LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:128, Bn.:1, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1942-2, Gmn.:154, Bn.:1, T.: 29 Nisan 1942; Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, C. II, Dosya I, s.117; Raşit Metel, a.g.e., s.80.

²³¹⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:143, Dosn.:22, Sn.:5, Bn.:2, T.:14 Mayıs 1942; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:143, Dosn.:22, Sn.:5, Bn.:1, T.:28 Mayıs 1942.

²³¹⁶ Oruçreis ve Muratreis denizaltılarının torpidoları ve Sultanhisar ile Demirhisar muhriplerinin yedek aksamaları için yeni ambarlara ihtiyaç duyuldu ve bu yönde çalışmalara başlandı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 8 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 14 Ağustos 1942.

²³¹⁷ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:159, Bn.:1, 2, T.: 10 Haziran 1942; LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:95, Bn.:1, T.: 10 Haziran 1942.

²³¹⁸ LDGAM., Ktn.:1942-17, Gmn.:95, Bn.:2, T.: 22 Haziran 1942.

Sakarya denizaltılarından, İkinci Filotilla Komodorluğunun ise I.İnönü, II.İnönü, Oruçreis ve Muratreis denizaltılarından oluşması kararlaştırıldı.²³¹⁹

Oruçreis ve Muratreis denizaltıları ile Demirhisar ve Sultanhisar muhriplerinin 1 yıllık garanti süresi 22 Mayıs 1943 tarihinde doldu. Bu süre içerisinde muhriplerin ve denizaltıların teslimi sırasında getirilmeyen demirbaşların bir kısmı İngiltere Donanması'na teslim edildi. Bu malzemeler teslim sırasında karşılıklı imzalanan listelerden çıkarılarak, diğer demirbaşların da teslim edilmesi konusu İngiliz Donanmasında hatırlatıldı.²³²⁰ Muhriplerin eksiklerinin tamamlanması süreci uzun yıllar aldı ve bu konuda Türk ve İngiliz Donanmaları arasında birçok yazışma yapıldı.²³²¹

Denny fabrikası tarafından imal edilen Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri ile Vickers fabrikasında inşa edilen Muratreis ve Oruçreis denizaltıları sorunsuz şekilde Türkiye'ye teslim edilirken, Vickers fabrikasında inşa edilen Gayret ve Muavenet muhripleriyle, Burakreis ve Uluçalireis denizaltıları, başlayan II.Dünya Savaşı bahane edilerek Türkiye'ye teslim edilmedi. Sonrasında Vickers fabrikası ile Türkiye Cumhuriyeti arasında, uzun ve zorlu bir süreç yaşandı.

Oysa Vickers fabrikasında inşa edilen ve isimleri Muavenet ve Gayret konulan muhriplerin imalat aşaması sorunsuz şekilde tamamlanmıştı. Muhriplerin 30 Eylül 1939 tarihine kadarki durumu gösteren raporda, Muavenet muhribinin iskele ve sancak motorlarının hazırlanmakta olduğuna ve geminin 3 kazanının yerine yerleştirilerek, borularının kaynatıldığına²³²² yer verilir. Gayret muhribinin ise motorlarının imalat aşamasında olduğu, gemi şaftları, ana dişlilerinin ve pervanelerin sipariş edildiği, kazanların imaline devam edildiği anlaşılır.²³²³ Ayrıca her iki geminin omurgalarının %90 oranında tamamlandığı ve dış kaplama levhalarının %25 oranında bitirildiği bilgileri iletilir.²³²⁴ Yine Mayıs 1940 tarihli ilerleme raporunda, gemilerin dış kaplama levhalarının %75'inin montajının tamamlandığı, Gayret muhribinde ortalama 17, Muavenet muhribinde 23 işçinin çalıştığı ve ileride yapılacak işler için malzeme siparişine devam edildiği bildirildi.²³²⁵ Ayrıca Gayret muhribinin makine aksamalarının imaline devam edildiği, şaftların bağlantı aksamalarının montajının sürdüğü²³²⁶,

²³¹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-13, Gmn.:13, Bn.:1, T.: 13 Haziran 1942.

²³²⁰ LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:40, Bn.:1, 2, T.: 22 Mayıs 1943.

²³²¹ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:31, Bn.:5, T.: 8 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-95, Gmn.:5, Bn.:1, T.: 1 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-18, Gmn.:123, Bn.:23, T.: 20 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, 1-2, T.: 30 Mayıs 1946; LDGAM., Ktn.:1947-27, Gmn.:46, Bn.:1, 2, 3, T.: 15 Ekim 1947.

²³²² LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:4, T.: 30 Eylül 1939.

²³²³ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:5, 5-1, T.: 30 Eylül 1939.

²³²⁴ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:210, Bn.:11, 26, 26-1, T.: 30 Eylül 1939.

²³²⁵ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:2, T.: Mayıs 1940.

²³²⁶ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:9, T.: Mayıs 1940.

Muavenet muhribinin makinelerinin imalatının devam ettiği, gemi dahilinde kullanılacak çeşitli parçaların döküm faaliyetlerine ağırlık verildiği ve kazanların bağlantılarının yapıldığı bilgisine yer verildi.²³²⁷ Sonuç olarak bu gemilerin imalatı sorunsuz şekilde tamamlanarak, gemiler başlamış olan savaş nedeniyle İngiliz Donanmasında görevlendirildi.

II.Dünya Savaşı'nın bitişiyle hem Muavenet ve Gayret muhriplerinin hem de Uluçalreis ve Burakreis denizaltılarının geri alınması için görüşmelere başlandı.²³²⁸ İngiliz Hükümeti savaş sırasında aktif olarak kullanılan bu gemilerden Uluçalreis denizaltısının savaşta battığını²³²⁹, “Inconstant” adıyla kullanılan Muavenet muhribinin yaralı olduğunu ve uzun bir tamir görmesi gerektiğini belirtti.²³³⁰ Bununla birlikte Burakreis denizaltısının görevinin Mart 1945 tarihinde biteceğini, 10 haftalık bir bakımdan sonra Haziran 1945 tarihinde İngiltere’de teslim edilebileceğini bildirdi.²³³¹ Ayrıca Türk Donanması için inşa edilen Gayret muhribi de kötü durumdaydı. Ağustos 1945 tarihinden itibaren Eylül, Ekim ve Kasım aylarında yapılan görüşmelerde, Gayret muhribinin tamir edilemeyecek kadar yıpranmış olması nedeniyle, yerine Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. (Govan, Scotland) tersanesinde 5 Haziran 1941 tarihinde inşası tamamlanarak, İngiliz Donanmasına “Oribi” adıyla katılan muhribin Türkiye’ye verilmesi kararlaştırıldı. Türk Donanması için inşa edilen ve verilmesinden vazgeçilen orijinal Gayret muhribinde bulunan teçhizatlar ise sökülerek Muavenet muhribinin yedek parçası olarak verilecekti.²³³²

Deniz Müsteşarı Tümamiral Cevat Ülman teslim alınacak gemilerle ilgili İngiliz Donanmasından gemilerin teknik özellikleri ve gemilerde görev yapan personel sayısı hakkında bilgi talep etti.²³³³ Bu sırada İngiliz Donanması, teslimi üzerinde görüşülen gemilerin II.Dünya Savaşı sırasında kullanılması nedeniyle ortaya çıkan aşınma ve yıpranmaları nedeniyle daha önceden Türkiye hükümetinin ödemesi kararlaştırılan

²³²⁷ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:11, 12, T.: Mayıs 1940.

²³²⁸ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:10, T.: 16 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:9, T.: 20 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:8, T.: 15 Eylül 1945.

²³²⁹ Uluçalreis denizaltısı İngiliz Donanmasında Nisan 1942 tarihinde HMS P-615 adıyla göreve başladı. Sierra Leone'nin başkenti Freetown'da ticaret gemilerine eşlik etme görevi sırasında 18 Nisan 1943 tarihinde saat 11:54'de, Alman U-123 denizaltısı tarafından atılan torpidonun sancak tarafında çarpması neticesinde, Freetown'un 100 mil güneybatısında battı. Denizaltıda bulunan komutan Teğmen Charles Walderne Clair Lambert, 6 subay ve 37 erden kurtulan olmadı. Bkz., <https://uboat.net/allies/warships/ship/4420.html> (6 Mart 2019)

²³³⁰ II.Dünya Savaşı'nda Muavenet muhribinin Inconstant adıyla İngiliz Donanmasında gerçekleştirdiği faaliyetler ve geminin İngiliz komutanları hakkında ayrıntılı bilgi almak için bkz., <https://uboat.net/allies/warships/ship/4420.html>(6Mart 2019)

²³³¹ BDMA., Dmb., Ktn.:168, Gmn.:4452, Bn.:44, T.: 12 Kanunievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:167, Bn.:2, T.: 5 Kanunisanı 1945; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:167, Bn.:1, T.: 8 Kanunisanı 1945.

²³³² CDAB., Fn.:30.1.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:28, Bn.:1, T.:8 Aralık 1945;LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:46, 47, T.: 10 Ekim 1945.

²³³³ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:25, 26, T.: 12 Eylül 1945.

miktarından herhangi bir indirim talebinde bulunulmamasını istedi. Buna karşılık olarak kendilerinin de gemilere monte etmiş olduğu ekstra materyal için para talebinde bulunmayacağını taahhüt etti.²³³⁴

İngilizlerle Muavenet ve Gayret muhripleri konusunda anlaşan Türk yetkililer, Burakreis ve Uluçalireis denizaltıları konusunu çözmeye ağırlık verdi. Bu noktada amaçlanan, İngiltere'nin Burakreis ve Uluçalireis denizaltıları yerine "T" sınıfı 2 denizaltı verilmesini sağlamaktı. Ancak bu ısrara karşın İngiliz yetkililer "U" sınıfından "Uther" ve "Ubending" denizaltılarının verilebileceğini bildirdi.²³³⁵ Bu denizaltılar 730 ton maimahreçte²³³⁶, 180x16x12 ¾ kademde²³³⁷, 6 adet 21 pusluk torpido kovani ile 1 adet 3 pusluk top taşıyan, deniz üstü 11, denizaltı 10 knot sürata sahip gemilerdi.²³³⁸ Fakat bu girişim sonuçsuz kalarak Türkiye için inşa edilen ve İngiliz Donanmasında "P 614" adıyla kullanılan orijinal Burakreis denizaltısının Türkiye'ye verilmesi kararlaştırıldı.²³³⁹ Burakreis denizaltısı meselesi çözüme kavuşturulduktan sonra, savaş sırasında battığı için Türkiye'ye teslim edilme şansı kalmayan Uluçalireis denizaltısı için görüşmelere devam edildi. Beklenenden uzun süren görüşmeler neticesinde İngiltere'den, Uluçalireis denizaltısı yerine, Bathurst sınıfı 3 adet mayın tarama gemisi alınması konusunda anlaşıldı.²³⁴⁰

Bu sırada Burakreis denizaltısının İngiltere'de Türk mürettebat tarafından teslim alınarak Türkiye'ye getirilmesi kararlaştırıldı. İlgili personelin kara yolu ile İngilizlerin belirleyeceği bir noktaya kadar gitmesi ve buradan yine İngilizlerin belirleyeceği bir vasıta ile denizaltının bulunduğu yere götürülmesi planlandı. Burakreis denizaltısına bayrak çekme merasiminin, kabile başkanı ve gemi komutanı olarak atanan Güverte Binbaşı Mazlum Özar ile İngiliz Donanma temsilcileri arasında belirlenecek esaslara göre yapılması üzerinde anlaşıldı.²³⁴¹

²³³⁴ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:18, T.: 20 Eylül 1945.

²³³⁵ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:46, 47, T.: 10 Ekim 1945.

²³³⁶ Maimahreç: Deplasman belirli bir draftta yüzen bir geminin taşıdığı suyun ağırlığının değeridir. Bu değer Ft 3 ya da M 3 olarak değerlendirilir. Bu ağırlık gemini ve içindekilerin ton olarak ağırlığı olup hacim olarak da geminin su içinde kalan kısmının Ft 3 ya da M 3 olarak hacminin karşılığıdır. Bir başka deyişle deplasman yüzen bir teknenin yer değiştirdiği suyun ağırlığıdır. 1 ton = 2240 libredir.Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.339.

²³³⁷ Kadem (Foot): "Ayak" 30,48 cm'lik bir uzunluk ölçüsüdür. İngiliz ölçü birimlerindedir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.273.

²³³⁸ LDGAM., Ktn.:1945-144, Gmn.:4, Bn.:10, T.: 15 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:9, T.: 20 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:11, T.: 27 Ağustos 1945.

²³³⁹ II.Dünya Savaşında Burakreis denizaltısının P 614 adıyla İngiliz Donanmasında gerçekleştirdiği faaliyetler ve denizaltının İngiliz komutanları hakkında ayrıntılı bilgi almak için bkz., <https://uboat.net/allies/warships/ship/7763.html> (6 Mart 2019)

²³⁴⁰ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:39, Bn.:1, T.:3 Nisan 1946.

²³⁴¹ Burakreis denizaltısını teslim almak için görevlendirilen subay, astsubay ve erlerin listesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:98, Bn.:2, 2-1, 2-2, T.: 19 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:53, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 20 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-62, Gmn.:98, Bn.:1, T.: 20 Nisan 1945.

Binbaşı Mazlum Özar komutasında olan mürettebat 30 Nisan 1945 tarihinde Afrika üzerinden uçakla İngiltere'ye gitti. Bu ekip İngiltere'de denizaltının muayene ve tecrübelerini yaptıktan sonra denizaltıyı teslim alacaktı.²³⁴² İlk plana göre İngiltere Deniz Ataşeliğince denizaltının Eylül 1945 başında, daha sonra Kasım 1945 içinde ve en son da 9 Aralık 1945 tarihinde İngiltere'den hareket etmek için hazır olacağı bildirildi.²³⁴³ Bu sırada İngiltere Hükümeti denizaltıyla birlikte verilecek 9 adet torpidoya ilave olarak 21 adet 21 pusluk torpidoyu ücretsiz olarak vereceğini bildirdi.²³⁴⁴

Burakreis denizaltısının tecrübe ve devir teslim işleri 6-17 Ocak 1946 tarihleri arasında Dunoon şehrinde yapıldı. Tecrübelerden ilk olarak su üstü seyri icra edildi. 4 saat süren seyirde makinelerin arızasız çalıştığı görüldü. Ayrıca su altı seyri de gerçekleştirildi. Denizaltında bulunan tüm torpido kovanlarından su altında atış yapıldı. İlaveten top ve makineli tüfeklerle de atışlar icra edildi. Tüm atışlar sorunsuz tamamlandı. Böylece Burakreis denizaltısı Dunoon şehrinde 17 Ocak 1946 tarihinde gemi komutanı Binbaşı Mazlum Özar ile İngiltere Üçüncü Denizaltı Filotillası Komutanı Yerine Binbaşı W.D. King tarafından imzalanan protokol ile teslim alındı. Devir teslim törenine Türkiye Büyükelçisi Cevat Açıkalın ve Deniz Ataşesi Kur.Alb. Aziz Ulusan'da katıldı. Törenden sonra denizaltının tüm yedek parçaları Barrow şehrinde bulunan Vickers Armstrongs fabrikasından teslim alınırken, eksik parçaların Türkiye'ye gönderileceği protokole kaydedildi.²³⁴⁵

İngiliz Deniz Ataşeliği, hava şartlarından dolayı bir gecikme yaşanmaması durumunda denizaltının 21 Şubat 1946 tarihinde Çanakkale önlerinde olacağı bilgisini verdi.²³⁴⁶ Burakreis denizaltısı 1 Şubat 1946 tarihinde İngiltere'den ayrıldı ve 7 Şubat tarihinde Cebelitarık'tan geçerek Türkiye'ye hareket etti.²³⁴⁷ 21 Şubat 1946 sabahı Çanakkale Boğazı'ndan gireceği bilgisi verilen denizaltı²³⁴⁸, sabah saat 09:30'da

²³⁴² İngiltere'ye giden Burakreis denizaltısı personelinin istihkakları hakkında bkz., CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:27, Bn.:1, 2, T.:23 Haziran 1945.

²³⁴³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:419, Sn.:28, Bn.:1, T.:20 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:7, T.: 18 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:5, T.: 5 Ekim 1945.

²³⁴⁴ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:50, T.: 17 Ekim 1945.

²³⁴⁵ DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1946-1, Gmn.:3, Bn.:1, 2, T.:17 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:34, Bn.:2, 3, 4, 5, T.: 17 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:34, Bn.:1, T.: 27 Mayıs 1946.

²³⁴⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:2, T.:22 Ocak 1946; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:1, T.:28 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:2, 3, T.: 21 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:4, 7, 8, T.: 22 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:4, Bn.:2, T.: 19 Şubat 1946.

²³⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:131, Bn.:4, T.: 8 Şubat 1946; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.117.

²³⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 20 Şubat 1946.

Boğazdan geçti.²³⁴⁹ Burakreis denizaltısı 22 Şubat 1946 tarihinde sabah saat 09:30'da Gölcük'e ulaştı.²³⁵⁰ Ardından Donanma Komutanlığı, Deniz Müsteşarlığına denizaltının Donanmaya katıldığını bildiren bir yazı gönderdi.²³⁵¹

Burakreis denizaltısının Türkiye'ye gelmesinin ardından denizaltıya Türkiye'de monte edilmesi planlanan radar cihazı ile ilgili çalışmalar hızlandı.²³⁵² İngiltere Deniz Ataşeliği radar cihazının monte edilmesinin büyük bir işçilik ile denizaltı teknesinde sökülmesi yapılması ve telsiz direğinin çıkartılmasının gerektiğini bildirdi.²³⁵³ Bunun üzerine radar cihazının montesi için Türkiye'de gerekli hazırlıklar yapılarak, cihazın resim ve tarifnameleri Londra Deniz Ataşeliği aracılığıyla Vickers Armstrongs fabrikasından istendi.²³⁵⁴ Londra Deniz Ataşeliğinin girişimleri neticesinde radar cihazı ile cihazın resim ve tarifnamelerinin Türkiye'ye gönderilmek üzere olduğu bilgisi alındı.²³⁵⁵

Bir taraftan Türkiye'de, İngiltere'den getirilerek Türk Donanmasına teslim edilmeye başlanan gemiler için hazırlıklar sürüyordu. Gemileri karşılayacak ve daha sonra bu gemilerde görev alacak personel belirlenmişti. Hatta bu personelin denetlenmesi için 4 Şubat 1946 tarihi ve saat 14:00 tespit edildi.²³⁵⁶

İngiltere'den gelmesi planlanan ilk muhrip Muavenet muhribi oldu. Muavenet muhribinin Malta'da tamir ve bakımları yapıldıktan sonra Türkiye'ye teslim edilmesi kararlaştırılmıştı. Muhrip Türkiye'ye İngiliz mürettebat tarafından getirilecek, bu sırada muhribi getiren personeli İngiltere'ye götürmek üzere "Wigtown Bay" isimli İngiliz korveti Muavenet muhribine eşlik edecekti. İngiliz Deniz Ataşeliği gemilerin 3 Şubat 1946 tarihinde İstanbul'da olacağını bildirdi.²³⁵⁷ Bu tarih daha sonra 7 Şubat olarak değiştirildi.²³⁵⁸ Ancak sonrasında yapılan plan, gemilerin 6-7 Mart 1946 gecesi Çanakkale'de, 7 Mart günü saat 13:00'de İstanbul'da olması şeklinde değişikliğe

²³⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 21 Şubat 1946.

²³⁵⁰ CDAB., Fn.:30.1.0.0., Ktn.:56, Dosn.:343, Sn.:18, Bn.:1, T.:22 Şubat 1946;LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:132, Bn.:5, T.: 22 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:131, Bn.:4, T.: 22 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:131, Bn.:1, T.: 25 Şubat 1946; Cumhuriyet, 27 Şubat 1946, s.2; *Deniz Mecmuası*, "Bartın Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemiler", S. 378, (Eylül 1946), s.134, 135.

²³⁵¹ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:62, Bn.:2, T.: 22 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:61, Bn.:1, T.: 23 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:60, Bn.:1, T.: 5 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:60, Bn.:2, T.: 6 Mart 1946.

²³⁵² LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:14, Bn.:1, T.: 18 Şubat 1946.

²³⁵³ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:130, Bn.:1, T.: 18 Şubat 1946.

²³⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:130, Bn.:2, T.: 20 Şubat 1946.

²³⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:62, Bn.:1, T.: 23 Şubat 1946.

²³⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1946-7, Gmn.:32, Bn.:1, T.: 1 Şubat 1946.

²³⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:2, 3, T.: 21 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:4, 7, 8, T.: 22 Ocak 1946.

²³⁵⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:2, T.:22 Ocak 1946; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:1, T.:28 Ocak 1946;LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:123, Bn.:1, T.: 24 Ocak 1946.

uğradı.²³⁵⁹ Muavenet muhribinde 6 subay, 7 astsubay başçavuş, 104 kıdemsiz astsubay ve er bulunuyordu.²³⁶⁰ Muhribi İstanbul'da teslim almak üzere 25 Ocak 1946 tarihinde personel görevlendirilmesi yapılmıştı.²³⁶¹ Personel görevlendirmesinde muhripte bulunan radar cihazı düşünülerek özellikle İstanbul'da açılan radar kursuna katılan 2 subayın gemiye atanmasına dikkat edildi.²³⁶²

Muavenet muhribi ve Wigtown Bay refakat gemisi 7 Mart 1946 tarihinde saat 03:00'de Çanakkale Boğazı'ndan geçti.²³⁶³ Gemiler aynı gün saat 14:00'de İstanbul'a demirledi.²³⁶⁴ Akşam ise gemiyi getiren İngiliz personel şerefine Taksim Gazinosunda bir çay partisi verildi.²³⁶⁵ Muavenet muhribinin bayrak çekme töreni bir gün sonra yapılacaktı. Tören için Kur.Alb. Burhanettin Erilkun görevlendirilmişti.²³⁶⁶ Bayrak çekme töreni 8 Mart 1946 tarihinde saat 11:00'de icra edildi ve ardından muhrip Marmara'da seyir tecrübeleri yaptı.²³⁶⁷ Muavenet muhribi 9 Mart günü Haliç'e girerek kıçtan kara oldu.²³⁶⁸ Muavenet muhribinin devir teslimiyle ilgisi bulunmayan personel, Wigtown Bay refakat gemisi ile 11 Mart 1946 tarihinde saat 06:00'da İstanbul'dan ayrıldı²³⁶⁹ ve saat 14:25'de Çanakkale Boğazı'ndan çıktı.²³⁷⁰

Muavenet muhribinin bayrak çekme töreninden sonra geminin muayenesi için Türkiye'de kalan 4 subay ve 9 astsubay ile 11 Mart 1946 tarihinde devir teslim işlerine başlandı.²³⁷¹ Geminin 25 Mart tarihinde İstinye'de havuza alınacağı ve bu tarihe kadar devir teslim işlerinin bitirilmesi istendi.²³⁷² Ancak geminin henüz demirbaş listeleri gelmemişti ve devir teslim yapılamıyordu.²³⁷³ Demirbaş listeleri 25 Mart tarihinde

²³⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:29, Bn.:1, T.: 4 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:42, Bn.:1, T.: 4 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:113, Bn.:1, 2, T.: 4 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:42, Bn.:2, T.: 4 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:113, Bn.:3, 4, T.: 5 Mart 1946.

²³⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:122, Bn.:1, T.: 28 Ocak 1946.

²³⁶¹ LDGAM., Ktn.:1946-37, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 25 Ocak 1946.

²³⁶² LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:118, Bn.:4, T.: 26 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:118, Bn.:5, 6, T.: 30 Ocak 1946.

²³⁶³ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:111, Bn.:1, 2, T.: 7 Mart 1946; Ulus, 7 Mart 1946, s.1.

²³⁶⁴ CDAB., Fn.:30.1.0.0., Ktn.:56, Dosn.:343, Sn.:18, Bn.:1, T.:7 Mart 1946;LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:111, Bn.:3, T.: 7 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:110, Bn.:3, 5, T.: 7 Mart 1946; Cumhuriyet, 8 Mart 1946, s.1; Ulus, 8 Mart 1946, s.3.

²³⁶⁵ Cumhuriyet, 8 Mart 1946, s.2; Vakıf, 8 Mart 1946, s.1, 3.

²³⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:53, Bn.:1, T.: 29 Ocak 1946.

²³⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:110, Bn.:2, T.: 8 Mart 1946; Cumhuriyet, 9 Mart 1946, s.1, 2; Ulus, 9 Mart 1946, s.1; Vakıf, 9 Mart 1946, s.1; *Deniz Mecmuası*, "Bartın Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemiler", s.132. Bayrak çekme töreninde uygulanan esaslar ve törenden sonra yapılacaklar için bkz., LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 3, T.: 25 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:5, T.: 28 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:110, Bn.:4, T.: 18 Mart 1946.

²³⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:110, Bn.:1, T.: 9 Mart 1946.

²³⁶⁹ CDAB., Fn.:30.1.0.0., Ktn.:56, Dosn.:343, Sn.:18, Bn.:1, T.:11 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:38, Bn.:2, 3, T.: 11 Mart 1946.

²³⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:38, Bn.:1, T.: 11 Mart 1946.

²³⁷¹ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:37, Bn.:2, T.: 11 Mart 1946.

²³⁷² LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:105, Bn.:1, T.: 15 Mart 1946.

²³⁷³ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:37, Bn.:1, T.: 18 Mart 1946.

Londra'dan uçak postasıyla gönderildi. Bu tarihe kadar liste olmadan muayeneler yapılarak notlar alındı ve listeler gelince karşılaştırma yapılarak zaman kazanıldı.²³⁷⁴ Bu sırada Muavenet muhribi 25 Mart tarihinde İstinye'de havuzlanarak muayenesine devam edildi.²³⁷⁵ Muayenesi tamamlanan gemi 27 Mart tarihinde havuzdan çıkarıldı²³⁷⁶ ve Gölcük'e gitti.²³⁷⁷

İngiltere'den gelecek diğer muhrip Gayret muhribiydi. İngiltere Deniz Ataşeliğinden Gayret muhribinin Nisan 1946 sonuna doğru Türkiye'ye hareket edeceği bilgisi verildi.²³⁷⁸ Gayret muhribinin Türkiye'ye gelişi belirtilen tarihten biraz geç oldu. Muhribin 17 Haziran 1946 tarihinde İngiliz mürettebat tarafından İstanbul'a getirileceği İngiltere Deniz Ataşeliğine bildirildi. Ayrıca ataşelikçe Gayret muhribini getiren İngiliz personelin dönmesi için Enard Bay refakat gemisinin de geleceği iletildi.²³⁷⁹ Geminin 17 Haziran günü gelişiyle, İstanbul Deniz Komutanlığından gemiyi getiren İngiliz komutanın rütbesinde olan bir subay, yanında İngiliz Deniz Ataşesinin yardımcılarında bir subayla gemiye giderek, bayrak çekme töreninin bir gün sonra yapılacağını bildirdi. 18 Haziran günü saat 10:00'da yapılan törende, bandonun çaldığı İngiliz Milli Marşı ile İngiliz bayrağı arya edildi ve ardından çalınan İstiklal Marşıyla birlikte Türk bayrağı toka edildi. Aynı günün akşamı Gayret muhribini getiren İngiliz personelin katılımıyla Taksim Belediye Gazinosunda 70 kişilik bir akşam yemeği verildi.²³⁸⁰

Geminin devir teslimi daha sonra yapıldı. Devir teslim işleri İstanbul Deniz Komutanı Yardımcısı Kur.Alb. Zeki Bayat başkanlığında bir heyet tarafından gerçekleştirildi. Türk personelin gemiyi tanınması ve makine, kazan, elektrik makineleri ile diğer tüm yardımcı makine ve cihazların çalışır vaziyette olduklarını görmek için yarım yol sürat ile 1 saat, $\frac{3}{4}$ yol sürat ile 1 saat olmak üzere toplam 2 saat seyir yapıldı.²³⁸¹ Yapılan kontroller neticesinde herhangi bir sorunla karşılaşılmadı ve geminin devir teslim protokolü 5 nüsha olarak hazırlanarak İstanbul Deniz

²³⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:35, Bn.:3, T.: 25 Mart 1946.

²³⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 26 Mart 1946.

²³⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:35, Bn.:8, T.: 28 Mart 1946.

²³⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:35, Bn.:7, T.: 28 Mart 1946.

²³⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:4, Bn.:2, T.: 19 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:63, Bn.:1, T.: 19 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:63, Bn.:2, T.: 27 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-33, Gmn.:80, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1946;

²³⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1946-92, Gmn.:155, Bn.:10, T.: 13 Haziran 1946.

²³⁸⁰ Cumhuriyet, 18 Haziran 1946, s.3; Vakit, 18 Haziran 1946, s.1; Cumhuriyet, 19 Haziran 1946, s.3; Ulus, 19 Haziran 1946, s.1; Vakit, 19 Haziran 1946, s.2; LDGAM., Ktn.:1946-47, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 3 Haziran 1946.

²³⁸¹ LDGAM., Ktn.:1946-47, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 3 Haziran 1946.

Komutanlığına teslim edildi.²³⁸² Devir teslimin yapılması sonrası Gayret muhribini getiren İngiliz personel, Enard Bay korvetiyle 23 Haziran 1946 tarihinde İstanbul'dan ayrıldı.²³⁸³ Bir taraftan da muhriplerin Türkiye'ye gelmesi sürecinde, muhripler için gerekli yedek parçalar İngiltere'den "Emripe Peak" gemisiyle gönderildi.²³⁸⁴

İngiltere'de inşa edilen Sultanhisar, Demirhisar, Muavenet, Gayret muhripleri ve Muratreis, Oruçreis, Burakreis ve Uluçalireis denizaltıları ile Yüzbaşı Hakkı ve Sivrihisar mayın gemileri için İngiltere ve Türkiye arasında tespit edilen ödeme programı incelendiğinde, imalat süreci içerisinde işlerinin tamamlanma durumuna göre Türkiye Cumhuriyeti tarafından planlı taksitlerinin ödenmesi şeklinde olduğu göze çarpar. Ödeme yöntemi olarak, bazı fabrikalarla işin yüzde cinsinden tamamlanması karşılığında ödeme yapılmasının kararlaştırıldığı, bazı fabrikalarla her iş için ayrı ayrı taksit kalemlerinin tespit edildiği anlaşılır. Uygulamada ise biten iş için uygun taksit sayısı, işin karşılığı olarak Osmanlı Bankası aracılığıyla ilgili fabrikaya ödeniyordu. 8 Ağustos 1939 tarihi itibarıyla Vickers fabrikasına 154.788 İngiliz Sterlini ödeme yapılırken, Denny fabrikasına fabrika para talep etmediğinden ödeme yapılmadı. Thornycroft fabrikasına ise 20 Mayıs tarihinde Yüzbaşı Hakkı ve Sivrihisar mayın gemilerinin %50'si tamamlandığı için 15.856 İngiliz Sterlini, 7 Temmuz tarihinde Yüzbaşı Hakkı ve Sivrihisar mayın gemilerinin %90'ı tamamlandığı için 7.927 İngiliz Sterlini ödenerek toplam 23.783 İngiliz Sterlini ödeme yapıldı.²³⁸⁵

Vickers fabrikasına 18 Mayıs 1940 tarihi itibarıyla Muavenet muhribi için 25. taksit olarak 3.840 İngiliz Sterlini, 37. taksit olarak 5.760 İngiliz Sterlini ödendi. Aynı fabrikaya Gayret muhribi için 7. taksit olarak 1.920 İngiliz Sterlini, 14. taksit olarak 1.920 İngiliz Sterlini, 16. taksit olarak 3.840 İngiliz Sterlini, 20. taksit olarak 3.840 İngiliz Sterlini, 34. taksit olarak 5.760 İngiliz Sterlini ve 35. taksit olarak 5.760 İngiliz Sterlini ödeme yapıldı.²³⁸⁶ Ayrıca Vickers fabrikasına denizaltılar için de ödeme yapıldı. 17 Mayıs 1940 tarihi itibarıyla Oruçreis denizaltısı için 6. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini, 9. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini, Muratreis denizaltısı için 6. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini, 9. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini, Burakreis denizaltısı

²³⁸² LDGAM., Ktn.:1946-47, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 3 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1946-67, Gmn.:18, Bn.:1, T.: 13 Kasım 1946; LDGAM., Ktn.:1946-67, Gmn.:181, Bn.:3, T.: 18 Kasım 1946; LDGAM., Ktn.:1946-67, Gmn.:181, Bn.:2, T.: 22 Kasım 1946; LDGAM., Ktn.:1946-67, Gmn.:181, Bn.:1, T.: 27 Kasım 1946.

²³⁸³ Vakıf, 24 Haziran 1946, s.2.

²³⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:15, Bn.:1, T.: 18 Mart 1946; LDGAM., Ktn.:1946-19, Gmn.:35, Bn.:1, 2, T.: 18 Mart 1946.

²³⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:181, Bn.:4, 5, T.: 19 Ağustos 1939.

²³⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:2, T.: Mayıs 1940.

için 6. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini ve Uluçalireis denizaltısı için 4. taksit olarak 8.020 İngiliz Sterlini ödendi.²³⁸⁷

Vickers fabrikasında inşa edilen Muratreis ve Oruçreis denizaltılarının 1942 yılı içinde Türkiye'ye teslim edilmeleri sonrasında, Vickers fabrikası lehine Milli Müdafaa Vekaleti tarafından Osmanlı Bankası Londra şubesine verilmiş olan 10 teminat mektubundan 32.429 İngiliz Sterlinlik 8 numaralı teminat mektubunun, 8.107,5 İngiliz Sterlik kısmının 19 Şubat 1943 tarihinde ve yine 8.107,5 İngiliz Sterlik kısmının da 30 Mart 1943 tarihinde serbest bırakılması çalışmalarına başlandı.²³⁸⁸ Vickers fabrikasınca teslimi yapılan Muratreis ve Oruçreis denizaltıları ile Denny fabrikasınca teslim edilen Sultanhisar ve Demirhisar muhriplerinin ödemelerinde garanti süreleri dolmasına rağmen bazı gecikmeler yaşandı. Durum fabrikalara, gemilerin kontrollerini yapmak için kullanılacak havuz temininde yaşanan sorun olarak açıklandı.²³⁸⁹ Karşılıklı yapılan görüşmeler sonucunda Vickers ve Denny fabrikaları garanti süresi dolsa da yaşanacak arızaları gidermeyi ve teslimi yapılmayan materyali vermeyi taahhüt etti.²³⁹⁰

Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri için Denny fabrikasına 21 Mayıs 1940 tarihi itibarıyla Sultanhisar muhripi için 1. taksit olarak 1.336 İngiliz Sterlini ve 20. taksit olarak 3.860 İngiliz Sterlini ödenmişti. Demirhisar muhripi için 1. taksit olarak 1.336 İngiliz Sterlini, 4. taksit olarak 1.930 İngiliz Sterlini ve 8, 15 ve 25. taksitler için ise ayrı ayrı 3.860 İngiliz Sterlini ödeme yapılmıştı.²³⁹¹ Gemilerin tesliminden sonra, garanti müddetlerinin dolduğu süreçte fabrika tarafından oluşan arızaların giderdiği de göz önünde tutularak Sultanhisar muhripi için 29.180 İngiliz Sterlinlik 1 numaralı, Demirhisar muhripi için 29.180 İngiliz Sterlinlik 2 numaralı garanti mektuplarının 18 Ağustos 1943 tarihinde serbest bırakılması noktasına gelindi.²³⁹² Yine aynı şekilde Vickers fabrikasınca teslimi yapılan Muratreis ve Oruçreis denizaltıları 16.554 İngiliz Sterlini tutarındaki 1 ve 2 numaralı iki adet garanti mektubuyla, gemilerle birlikte teslimi yapılan teçizata ait 9.240 İngiliz Sterlinlik 7 numaralı teminat mektubundan iki gemiye ait 2.310 İngiliz Sterlininden toplam 4.620 İngiliz Sterlininin ödenmesi çalışması başlatıldı.²³⁹³

²³⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:3, 4, T.: Mayıs 1940.

²³⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:31, Bn.:2, 3, T.: 12 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:31, Bn.:1, T.: 18 Mayıs 1943

²³⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:31, Bn.:4, T.: 3 Haziran 1943; LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:31, Bn.:5, T.: 8 Haziran 1943.

²³⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 14 Ağustos 1943.

²³⁹¹ LDGAM., Ktn.:1940-149, Gmn.:112, Bn.:7, T.: Mayıs 1940.

²³⁹² LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:25, Bn.:2, T.: 18 Ağustos 1943.

²³⁹³ LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:25, Bn.:1, T.: 13 Eylül 1943.

Savaş devam ederken İngiltere'den alımı gerçekleştirilen bir diğer tip gemi de "Araba Vapuru" oldu. 12 adet olarak alınan araba vapurları, İkinci Dünya Savaşı içinde, Müttefikler'in Sicilya çıkartması sırasında kullandıkları İngiliz yapımı gemilerdi.²³⁹⁴ Türkiye'ye kademeli bir şekilde aralıklarla getirilen vapurlardan Lapseki, Erdek, Kilya, Tuzla, Darıca, Eceabat, Şarköy ve Silivri isimleri verilen 8 tanesi Donanma bünyesine, diğerleri de Deniz Yolları İdaresi'ne teslim edildi.²³⁹⁵ Araba vapurları Ağustos 1941, Şubat ve Mart 1942 ile Ocak, Şubat ve Ağustos 1943 tarihlerinde İskenderun'a getirilerek teslim alındı.²³⁹⁶ Mısır'dan Türk personel tarafından getirilen, İngiliz yapımı olan ve kömürle çalışan araba vapurları, Türk Deniz Kuvvetlerine katılışlarını müteakip Türk limanları arasında kömür, yük ve eşya taşıma hizmetleri ile motorlu kara araçlarının nakil işlerinde kullanıldı.²³⁹⁷

Donanmanın acil ihtiyaç duyduğu gemilerden biri de denizaltı imla gemisiydi. 1943 yılında Donanma envanterinde bulunan 7 adet denizaltının bataryalarının imla edilmesi maksadıyla kullanılacak bir adet imla gemisinin varlığı oldukça önemliydi. Bu sebeple İngiltere ile yapılan görüşmeler neticesinde 1 adet imla gemisi siparişi verildi. 21 Ocak 1943 tarihinde İskenderiye'den İngiliz personel idaresinde hareket eden gemi, 30 Ocak 1943 tarihinde saat 09:30'da İskenderun'a ulaştı. Burada devir teslim işlemleri yapılan 315 tonluk gemiye Türk bayrağı çekilerek "Işın" adı verildi. İngiliz personel için de İskenderun Deniz Komutanlığı tarafından bir çay düzenlendi.²³⁹⁸

Türkiye'nin savaşa girme durumunda ihtiyaç duyulacak gemiler arasında algarna²³⁹⁹ da vardı. Bu ihtiyacı karşılaması maksadıyla 1942 yılı içerisinde

²³⁹⁴ Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, s.210-211.

²³⁹⁵ Deniz Yolları İdaresi'ne teslim edilen araba vapurlarının isimleri Derince, Mudanya, Çardak ve Gemlik'ti. Gemilerin teknik özellikleri için bkz., Eser Tutel, a.g.e., s.211; Ahmet Güleriyüz, *Yandan Çarklıdan Günümüze İstanbul Vapurları*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005, s.196-199; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.12-1-1; *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, Deniz Basımevi, İstanbul 2010, s.233.

²³⁹⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:20, Bn.:1, T.:29 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:51, Bn.:1, T.: 22 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:17, Bn.:1, T.: 20 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:179, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:17, Bn.:2, T.: 6 Mart 1942; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:9, Bn.:1, T.: 30 Kanunisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-60, Gmn.:9, Bn.:2, T.: 24 Şubat 1943; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:74, Bn.:2, T.: 24 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:74, Bn.:1, T.: 10 Ağustos 1943.

²³⁹⁷ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:153, Dosn.:79, Sn.:16, Bn.:3, T.:29 Mayıs 1943;CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:153, Dosn.:79, Sn.:16, Bn.:1, 2, T.:5 Haziran 1943;Kömür ile çalışan bu araba vapurlarından Lapseki, Erdek, Kilya ve Tuzla'nın kömür kazanları 1969-1971 yılları arasında onarıma tabi tutularak söküldü ve yerine mazotla çalışan kazanlar monte edildi. Darıca ve Eceabat'm kazanlarının değiştirilmesine gerek duyulmadı, bulunduğu durum muhafaza edilerek hizmet dışına çıkıncaya kadar o şekilde kullanıldı. Şarköy ve Silivri ise kazanları ve gemi teknesi onarım kabul etmeyecek kadar yıpranmış olduğundan 1972 yılında hizmet dışına çıkarıldı. Bkz., *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.12-1-1; *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, s.233.

²³⁹⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:12, Bn.:1, T.:23 Kanunisani 1943; LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:52, Bn.:17, 19, T.: 2 Şubat 1943.

²³⁹⁹ Algarna: Baş ya da kış taraflarında ağır yük kaldırma donanımları, makaslar bulunan teknelerdir. Bkz., Burhanettin Seri, a.g.a., s.15.

İngiltere'den 2 adet algarna satın alındı.²⁴⁰⁰ Algarnalardan biri 6 Ağustos 1942 tarihinde İngiltere'den bir konvoy eşliğinde Türkiye'ye doğru yola çıktı.²⁴⁰¹ Diğer algarnanın ise 21 Mayıs 1943 tarihinde Mersin'de olması planlandı. Algarnayı getiren İngiliz mürettebatın, kara yolu ile Suriye üzerinden Türkiye'den ayrılması planlandı.²⁴⁰²

II.Dünya Savaşı sürerken İngiltere'den "Liman Müdafaa Motoru" da alındı. Liman müdafaa motorlarından 15 adet alınması planlandı.²⁴⁰³ Motorların ilk gurubunu oluşturan 41 ve 42 numaralı olanların devir teslimi İskenderun'da 23 Nisan 1943 tarihinde başlayan devir teslim muayeneleri sonrasında gerçekleştirildi.²⁴⁰⁴ Liman müdafaa motorlarının ikinci gurubunun İskenderun'a gönderileceği haberi alınınca, motorları teslim almak üzere görevlendirilen subay ve astsubaylar 7 Temmuz 1943 tarihinde saat 14:15 İzmit treniyle İskenderun'a gönderildi. Aynı gün Liman Müdafaa-3 ve Liman Müdafaa-4 isimleri verilen motorlar İskenderun'a ulaştı ve devir teslim işlerine başlandı.²⁴⁰⁵ 19 Ekim 1943 tarihinde 4 adet Liman müdafaa motoru İskenderiye'den Türkiye'ye hareket etti.²⁴⁰⁶ 1245, 1282 ve 1294 numaralı motorlar ise Aralık 1943 tarihi itibarıyla Türk yetkililere teslim edildi. Kısa bir süre sonra da 1243 numaralı motorun teslim edilme süreci başladı.²⁴⁰⁷ İngiltere'de inşa edilen 6 numaralı mayın motorunun da 14 Aralık 1943 tarihinde İskenderun'a gönderileceği İngiliz Donanmasınca bildirildi.²⁴⁰⁸ 6 numaralı mayın motoru 14 Aralık yerine 24 Aralık 1943 tarihinde hareket eden Türkistan vapuru ile İskenderun'a gönderildi.²⁴⁰⁹

İlaveten 47 numaralı mayın motorunun 14 Ocak 1944 tarihinde İskenderiye'de olacağı ve kısa bir süre sonra İskenderun'a gönderileceği bilgisi verildi.²⁴¹⁰ 47 numaralı mayın motoru Türkiye'ye belirtilen periyotta gelmeyince, mayın motorunu teslim almak için İskenderun'a gönderilen personel geri çağrıldı ve İngiliz Hükümetine bu durumun nedeni soruldu.²⁴¹¹ İngiliz Hükümetinden 21 Ağustos 1944 tarihinde en kısa sürede bir

²⁴⁰⁰ Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu, s.5-1.

²⁴⁰¹ LDGAM., Ktn.:1942-80, Gmn.:171, Bn.:1, T.: 14 Ağustos 1942.

²⁴⁰² CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:14, Bn.:1, T.:20 Mayıs 1943.

²⁴⁰³ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:122, T.: 25 Kanunisanı 1944; Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu, s.3-5-2, 3-5-3.

²⁴⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1943-68, Gmn.:95, Bn.:1, T.: 21 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:84, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, T.: 24 Nisan 1943; LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:84, Bn.:1, T.: 28 Temmuz 1943.

²⁴⁰⁵ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:20, Bn.:2, T.:16 Haziran 1943; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:20, Bn.:1, T.:7 Temmuz 1943.

²⁴⁰⁶ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:22, Bn.:1, T.:21 Teşrinievvel 1943.

²⁴⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:11, Bn.:113, T.: 13 Kanunievvel 1943.

²⁴⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:135, T.: 12 Kanunisanı 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:123, 124, T.: 24 Kanunisanı 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:125, 126, T.: 26 Kanunisanı 1944.

²⁴⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:120, T.: 27 Kanunisanı 1944.

²⁴¹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:134, T.: 13 Kanunisanı 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:128, T.: 16 Kanunisanı 1944.

²⁴¹¹ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:110, T.: 4 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:111, 112, T.: 29 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:109, 118, 119, T.: 4 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170,

mayın motorunun İskenderun'a gönderileceği cevabı alındı.²⁴¹² Bu nedenle mayın motorunu teslim almak için görevlendirilen personel, 4 Eylül 1944 tarihinde saat 14:00 İzmit treniyle İskenderun'a gönderildi.²⁴¹³ Personel 6 Eylül günü İskenderun'a ulaştı.²⁴¹⁴ 47 numaralı mayın motorunun makinelerinin yıpranmaması ve daha süratli bir şekilde İskenderun'a ulaştırılması için İskenderiye'den Maraş vapurunun yedeğinde getirilmesi kararlaştırıldı.²⁴¹⁵ Fakat Maraş vapuru kaptanı güvenlik endişesiyle mayın motorunu yedekte çekmek istemeyince Ödemiş vapuru ile getirilmesi düşünüldü.²⁴¹⁶ Mayın motoru Ödemiş vapuru yedeğinde olarak 8 Ekim 1944 tarihinde saat 15:00'de İskenderun'a getirildi.²⁴¹⁷ 9 Ekim günü saat 11:00'de Türk bayrağı çekilen 47 numaralı mayın motorunu getiren 5 İngiliz eri aynı gün Suriye üzerinden İskenderiye'ye giderken, 1 İngiliz subayı ile 1 İngiliz eri devir teslim işleri ve gemi hakkında eğitim vermek için İskenderun'da kaldı.²⁴¹⁸

Savaş sürerken İngiltere'den 8 adet liman savunma botu alımı gerçekleştirildi. Boyu 15,85 metre, eni 4,25 metre, draftı 1,35 metre olan botlar 46 ton ağırlığa, 12 deniz mili sürate sahipti. Bu botlar Malta adasında onarımda bulunduğundan, botların onarımı bittikçe İskenderun'a getirilerek teslimi yapıldı.²⁴¹⁹ İlk iki adedinin Mart 1943 içerisinde, 3 ve 4. liman savunma botu botların ise Mayısın ikinci haftasından sonra İskenderun'a getirilmesi planlandı.²⁴²⁰ Mart ayında gelmesi planlanan I ve II numaralı liman savunma botları, 7 Mayıs 1943 tarihinde İskenderun'a ulaştı.²⁴²¹ Botların teslim heyeti başkanlığına Yarbay Muzaffer Besen tayin edildi. Yarbay Besen'e, botlar İskenderun'a gelir gelmez Türk Bayrağı çekilmesi ve teslim işlemlerine bundan sonra geçilmesi emri verildi. Ayrıca kendisine, 2 saati geçmemek kaydıyla bir seyir tecrübesi

Gmn.:4, Bn.:105, T.: 14 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:106, 108, T.: 21 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:121, T.: 24 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:107, T.: 31 Mart 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:104, T.: 3 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:103, 114, T.: 6 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:102, T.: 19 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:101, T.: 27 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:99, T.: 15 Mayıs 1944.

²⁴¹² LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:97, 98, T.: 21 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:96, T.: 23 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:95, T.: 31 Ağustos 1944.

²⁴¹³ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:88, T.: 4 Eylül 1944.

²⁴¹⁴ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:90, T.: 6 Eylül 1944.

²⁴¹⁵ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:89, T.: 7 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:81, T.: 11 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:87, T.: 12 Eylül 1944.

²⁴¹⁶ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:85, 86, T.: 13 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:83, T.: 20 Eylül 1944.

²⁴¹⁷ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:79, T.: 8 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:70, T.: 12 Teşrinievvel1944.

²⁴¹⁸ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:75, 76, T.: 9 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:73, 77, T.: 10 Teşrinievvel1944.

²⁴¹⁹ T.Fred Jane's, a.g.e., s.434.

²⁴²⁰ LDGAM., Ktn.:1943-34, Gmn.:110, Bn.:1, T.: 8 Mart 1943; İskenderun'da teslim alınan 1 ve 2 numaralı liman savunma botlarına ait devir teslim protokolleriyle demirbaşlarını gösteren Türkçe ve İngilizce listeler için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:138, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, T.: 10 Nisan 1943.

²⁴²¹ LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:28, Bn.:1, T.: 24 Mayıs 1943.

yapılması, eğer bir sorun yoksa teslim işlemlerine geçilmesi bildirildi.²⁴²² İlk iki botun Malta'dan İskenderun'a kadar seyir yapması nedeniyle oldukça yıprandığı ve bir tanesinin de İngiliz mürettebat tarafından İskenderun'da karaya oturtulduğu²⁴²³ görülünce, diğer botların, çok büyük olmamaları da göz önünde tutularak, Malta'dan sivil nakliye gemilerine yüklenerek gönderilmeleri kararlaştırıldı. 3 ve 4 numaralı botlar Malta'dan sivil nakliye gemilerine yüklenerek gönderildi²⁴²⁴ ve 1946 Temmuz ayının ikinci haftasında İskenderun'a ulaşan 3 ve 4 numaralı botların tecrübeleri yapılarak 19 Temmuz 1946 tarihinde devir teslim protokolleri gerçekleştirildi.²⁴²⁵ Malta'dan gelecek son 4 liman savunma botunun ise 15 Eylül 1943 tarihinde yola çıkarılacağı haberi alındı.²⁴²⁶ Ancak botların Türkiye'ye gelişi gecikti. Dört adet geleceği bildirilen botlardan 3 adedi 26 Ekim 1943 tarihinde saat 08:30'da İskenderun'a geldi.²⁴²⁷ Sancak çekme merasimi aynı gün saat 11:30'da yapılarak, devir teslim işlerine başlandı. İskenderun'da teslim alınan botları getiren İngiliz mürettebat, devir teslim işlemleri için kalan 3 subay, 3 astsubay ve 3 er hariç, diğer botları getiren mürettebat gibi Halep üzerinden İskenderiye'ye döndü.²⁴²⁸ Teslim alınan botlar görevlendirildikleri yere Türk personel tarafından götürüldü.²⁴²⁹ Botlar ufak tefek tadilatların yapılmasının ardından hemen göreve başlatıldı.²⁴³⁰ Böylece her göreve başlayan liman savunma botu yerine, Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığına ait olup, muhtelif deniz komutanlıkları kuruluşunda liman savunma botu olarak görev yapan gümrük motorları, Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığına iade edildi.²⁴³¹

²⁴²² LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:43, Bn.:1, T.: 10 Mart 1943.

²⁴²³ Karaya oturan liman savunma botundaki arzular hakkında bkz., LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:131, Bn.:1, T.: 10 Haziran 1943.

²⁴²⁴ LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:20, Bn.:7, T.: 20 Mayıs 1943; LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:20, Bn.:3, 4, T.: 21 Mayıs 1943.

²⁴²⁵ 3 ve 4 numaralı liman savunma botlarının Türkçe ve İngilizce devir teslim protokolleriyle demirbaşlarını gösteren listeler için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:74, Bn.:1, 2, 2-1, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 4-9, 4-10, 4-11, 4-12, 4-13, 4-14, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, 5-6, 5-7, 5-8, 5-9, 5-10, 5-11, 5-12, 5-13, T.: 19 Temmuz 1943.

²⁴²⁶ LDGAM., Ktn.:1943-82, Gmn.:110, Bn.:1, T.: 27 Eylül 1943.

²⁴²⁷ Dördüncü, toplamda sekizinci liman savunma botu, belgelerden anlaşıldığı üzere 1943 yılında İskenderun'da teslim alındı. Ancak Türkiye'ye geliş tarihi tam olarak belirlenemedi. Sekizinci liman savunma botunun Türkiye'ye geldiğini ve İskenderun Deniz Komutanlığı kuruluşunda bulunduğunu gösteren arşiv belgesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:88, Bn.:51, T.: 24 Teşrinisani 1943.

²⁴²⁸ LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 26 Teşrinievvel 1943.

²⁴²⁹ LDGAM., Ktn.:1943-146, Gmn.:43, Bn.:2, T.: 10 Mart 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:28, Bn.:1, 2, T.: 24 Mayıs 1943; *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, s.126; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.11-1-1.

²⁴³⁰ LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:17, Bn.:1, T.: 6 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:15, Bn.:2, 3, T.: 23 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:17, Bn.:3, T.: 31 Ağustos 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:15, Bn.:4, T.: 22 Eylül 1943; LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:15, Bn.:1, T.: 27 Eylül 1943. I ve II numaralı botlar Karadeniz ve Çanakkale Deniz Komutanlıkları kadrosuna verildi. Botların ilk denetlemeleri 16 Eylül 1943 tarihinde icra edildi. Denetlemede tespit edilen hususlar için bkz., LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:43, Bn.:3, T.: 7 Teşrinievvel 1943.

²⁴³¹ LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:77, Bn.:1, T.: 3 Şubat 1944.

Savaştan sonra ayrıca 650 tonluk “Bathurst” sınıfı 5 adet mayın tarama gemisi ve 255 tonluk 4 adet mayın tarama motoru alımı gerçekleştirildi.²⁴³² Bu gemilerin alınması için Ağustos 1945 tarihinde İngiltere’ye yapılan başvuru, Kasım 1945 tarihinde İngiltere’nin kabul etmesiyle kesinleşti.²⁴³³ İngiltere savaş sırasında battığı için Türkiye’ye teslim edilmeyen Uluçalreis denizaltısı için mevcut 315.000 İngiliz Sterlini kredi hesabına karşılık, Bathurst sınıfı 3 adet mayın tarama gemisi teklif etti. Bu teklif Genelkurmay Başkanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı tarafından kabul edildi. Ayrıca alınması planlanan 4 adet mayın tarayıcı motor için de Türkiye Cumhuriyeti hükümeti bütçeye 310.000 İngiliz Sterlini koydu. Fakat 4 adet mayın tarayıcı motorun deniz tecrübelerinden iyi netice alınamayınca İngiltere bu motorlar yerine, tanesi 28.000 İngiliz Sterlini olan ve toplam 112.000 İngiliz Sterlinine 255 tonluk 4 adet mayın tarama motoru vermeyi teklif etti. Bu durumda 310.000 İngiliz Sterlininden 198.000 İngiliz Sterlini artmış oldu. Bu paraya da 2 adet daha Bathurst sınıfı mayın tarama gemisi satarak hesabı kapatmayı önerdi. Yapılan bu teklif de Genelkurmay Başkanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı tarafından uygun bulundu.²⁴³⁴

İngilizlerden alınacak 4 adet mayın tarama motoru, 1942 yılında İngiltere’de inşa edilmiş ve savaş zamanında aktif olarak mayın tarama görevi yapmıştı.²⁴³⁵ İngiliz Donanmasında 63, 65, 88 ve 140 numaralarıyla görev yapan 255 tonluk mayın tarama motorlarının²⁴³⁶ Malta’da bulunduğu ve daha önce alınması kararlaştırılan mayın tarama motorlarındaki son sistem tarama aparatlarının bu 4 mayın tarama motoruna nakledilerek alımının yapılması kararlaştırılmıştı.²⁴³⁷

İngiliz Deniz Ataşeliği mayın tarama motorlarının Malta’dan Türkiye’ye getirilmesi ve burada Türk personele eğitim verilmesi işi için personel ayırmalarının zor olduğunu ve Malta’ya bu işler için Türk personel gönderilmesini teklif etti.²⁴³⁸ Bu teklifin kabul edilmesiyle görevlendirilen personelin bir Türk gemisiyle yola çıkması, 22 Nisan 1946 tarihinde Malta’ya ulaşması, 22-28 Nisan tarihleri arasında devir teslim işlerinin yapılması, 29 Nisan’dan 10 Mayıs’a kadar deniz tecrübelerinin icra edilmesi ve 11 Mayıs tarihinde 4 motorun Malta’dan İstanbul’a hareket etmeleri plandı. Türk

²⁴³² LDGAM., Ktn.:1946-67, Gmn.:87, Bn.:1, T.: 18 Temmuz 1946.

²⁴³³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:39, Bn.:2, 3, T.:26 Kasım 1945.

²⁴³⁴ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:417, Sn.:39, Bn.:1, T.:3 Nisan 1946; LDGAM., Ktn.:1943-18, Gmn.:123, Bn.:2, T.: 20 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1943-18, Gmn.:88, Bn.:1, T.: 1 Ekim 1945.

²⁴³⁵ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:4, Bn.:1, T.: 19 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-76, Gmn.:132, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-5, Gmn.:177, Bn.:1, T.: 7 Mart 1946.

²⁴³⁶ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:6, Bn.:1, T.: 20 Şubat 1946.

²⁴³⁷ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:1, Bn.:1, T.: 21 Şubat 1946.

²⁴³⁸ LDGAM., Ktn.:1946-76, Gmn.:100, Bn.:1, T.: 1 Nisan 1946.

Donanması tarafından yapılan plan, İngiliz Donanmasına iletildi ve yapılan plan kabul edildi. Mayın tarama motorlarını teslim almak üzere Arama Tarama Filotillası Komodoru Kur.Alb. Tarık Ersuna başkanlığındaki heyet Sultanhisar muhribiyle Malta'ya gönderildi.²⁴³⁹ Ayrıca İngilizler, 4 mayın tarama gemisi ile diğer geminin yakacağı yakıtı da kendilerinin karşılamayı kabul ettiğini ilettiler.²⁴⁴⁰ Gemilerin bakımı ve son sistem tarama aparatlarının montaj çalışmalarında, 65 ve 88 numaralı mayın tarama gemilerinin işleri 20 Mayıs tarihinde, 63 ve 140 numaralı mayın tarama gemilerinin işleri ise 29 Mayıs tarihinde tamamlanarak deniz tecrübelerine geçildi.²⁴⁴¹ Bu sırada yapılan kontrollerde 65 numaralı mayın tarama gemisinin akülerinin kifayetinin %30 düşük olduğu tespit edildi.²⁴⁴²

Mayın tarama motorlarının Malta'dan ayrılması, önceden planlanmış olan 11 Mayıs tarihini tersanelerdeki yoğunluk nedeniyle aştı. Gemilere 24 Mayıs 1946 tarihinde törenle Türk bayrağı çekildi.²⁴⁴³ Türk personel tarafından Malta'da teslim alınan mayın tarama motorları²⁴⁴⁴, 7 Haziran'da Malta'dan ayrılarak 12 Haziran 1946 tarihinde İstanbul'a getirildi.²⁴⁴⁵ Bakım maksadıyla Gölcük'e Deniz Fabrikaları Müdürlüğüne götürülen gemiler, her türlü bakımları yapıldıktan sonra 28 Haziran günü fabrikadan ayrıldılar.²⁴⁴⁶ İngiliz Donanmasında 63, 65, 88 ve 140 numaralarıyla görev yapan mayın tarama motorlarına, Bartın, Bodrum Bandırma ve Bafra isimleri verildi.²⁴⁴⁷ Gemilerin esaslı denemeleri Temmuz 1946 içerisinde gerçekleştirildi. Bu denemeler sırasında tarama motorlarının ana akümülatör bataryalarının fazla hararet yapmakta olduğu ve bu sebeple gemilerin 48 saatlik zaman diliminde sadece 4 saat arama tarama yapabildikleri görüldü. Süratle bu sorunun çözülmesi için girişimlere başlandı.²⁴⁴⁸

²⁴³⁹ *Deniz Mecmuası*, "Bartın Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemiler", s.136. Kur.Alb. Tarık Ersuna Arama Tarama Filotillası Komodorluğu görevine 28 Ağustos 1945 tarihinde başladı. Bkz., LDGAM., TÇDEEB., T.:27 Ağustos 1945.

²⁴⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:115, Bn.:1, T.: 10 Nisan 1946.

²⁴⁴¹ LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:192, Bn.:1, T.: 1 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:197, Bn.:1, T.: 1 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:197, Bn.:1, T.: 1 Haziran 1946.

²⁴⁴² LDGAM., Ktn.:1946-76, Gmn.:75, Bn.:1, 2, T.: 4 Haziran 1946.

²⁴⁴³ LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:193, Bn.:1, T.: 31 Mayıs 1946; LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:185, Bn.:1, T.: 3 Haziran 1946; *Deniz Mecmuası*, "Bartın Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemiler", s.136.

²⁴⁴⁴ Mayın tarama motorlarının Malta'da imzalanan devir teslim protokolleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1946-28, Gmn.:57, Bn.:1, T.: 24 Haziran 1946.

²⁴⁴⁵ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:21, Bn.:10, T.: 12 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1945-97, Gmn.:178, Bn.:4, T.: 13 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:21, Bn.:14, T.: 14 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:21, Bn.:9, T.: 17 Haziran 1946; LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:126, Bn.:1, T.: 22 Haziran 1946. Türkiye'ye gelen 4 mayın tarama motorunun tekne ve makine durumlarını gösteren raporlar için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:21, Bn.:11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, T.: 22 Haziran 1946.

²⁴⁴⁶ LDGAM., Ktn.:1945-3, Gmn.:21, Bn.:8, T.: 17 Haziran 1946.

²⁴⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1946-23, Gmn.:194, Bn.:1, T.: 18 Temmuz 1946; LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:6, Bn.:1, T.: 20 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1947-37, Gmn.:37, Bn.:1, T.: 28 Kasım 1947; LDGAM., Ktn.:1947-37, Gmn.:31, Bn.:1, T.: 2 Aralık 1947.

²⁴⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1946-76, Gmn.:51, Bn.:1, T.: 3 Ağustos 1946.

Alımı gerçekleştirilen 4 adet mayın tarama motoruna ilaveten, satın alınmış olan Bathurst sınıfı 650 tonluk 5 adet mayın tarama gemisinin de Türkiye'ye getirilme çalışmaları devam ediyordu. Savaş sırasında İngiliz Donanması tarafından aktif görevde kullanılan bu gemilerin hepsinin Avustralya'da olduğu, üçünün 1946 yılı ortasından önce, diğer ikisinin de ilk üç geminin tesliminden kısa bir süre sonra Türkiye'de olması planlandı.²⁴⁴⁹ Bu gemilerden "Launceston" ve "Geraldton" 1942 yılı Nisan ayında, "Broome" 1942 yılı Temmuz ayında, "Gawler" 1942 yılı Ağustos ayında ve "Pirie" 1942 yılı Ekim ayında imal edildi.²⁴⁵⁰ İngiltere Deniz Ataşeliğine Gawler, Pirie ve Launceston adlı gemilerin 15 Mayıs'ta Avustralya'dan ayrılacakları, 22 Mayıs'ta Cairns'ten, 29 Mayıs'ta Darwin'den 8 Haziran'da Singapur'dan geçerek 22 Haziran tarihinde Colombo'ya ulaşacakları iletildi. İlaveten gemilerin, kazan temizliği yapıldıktan sonra Akdeniz'e hareket edecekleri belirtildi.²⁴⁵¹ Broome ve Geraldton adlı gemilerin de aynı güzergah üzerinde ilerlemekte oldukları, Colombo'dan hareket geçerek, Bombay ve Aden yoluyla Akdeniz'e ilerleyecekleri bilgisi İngiltere Deniz Ataşeliğinden verildi. Gemiler İskenderiye'ye gidecek, buradan İstanbul'a Broome ve Geraldton ilk grupta, Gawler, Pirie ve Launceston ikinci grupta olmak üzere hareket edecekti.²⁴⁵² Ayrıca İngiltere Deniz Ataşeliği Gawler, Pirie ve Launceston gemilerinde tüm mayın tarama teçhizatıyla vinçlerin yüklü olduğunu, diğer gemilerin malzemelerinin de kısa zaman içinde deniz yoluyla İstanbul'a gönderileceğini bildirdi.²⁴⁵³ Gawler, Pirie ve Launceston mayın gemilerinin 11 Ağustos 1946 tarihinde,

²⁴⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:11, Bn.:1, T.: 19 Mart 1946;LDGAM., Ktn.:1946-92, Gmn.:155, Bn.:1, T.: 1 Nisan 1946.

²⁴⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:31, T.: 29 Nisan 1946.Bathurst sınıfı mayın tarama gemilerinin teknik özellikleri için bkz., Cumhuriyet, 31 Ağustos 1946, s.2.

²⁴⁵¹ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:29, 30, T.: 13 Mayıs 1946.

²⁴⁵² LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:27, T.: 14 Mayıs 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:20, 21, T.: 2 Temmuz 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:18, 19, T.: 17 Temmuz 1946; LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:128, Bn.:1, T.: 17 Temmuz 1946.

²⁴⁵³ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:24, 25, T.: 25 Haziran 1946. Gemilere ait eksik malzemeler ilerleyen periyotta Malta'dan deniz yoluyla gönderildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:199, Bn.:1, T.: 3 Ekim 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:6, 7, T.: 9 Ekim 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:5, T.: 15 Ekim 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:4, T.: 16 Ekim 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:2, T.: 26 Kasım 1946; LDGAM., Ktn.:1946-37, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 27 Kasım 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 6 Aralık 1946.

bu gemileri getiren personeli götürecek Wingtown Bay ve Enard Bay korvetlerinin²⁴⁵⁴ ise 12 Ağustos günü İstanbul'da olacakları İngiliz Deniz Ataşeliğince iletildi.²⁴⁵⁵

Donanmaya katılmak üzere yolda olan mayın tarama gemilerine 18 Temmuz 1946 tarihinde isimleri verildi. Gawler mayın gemisine Ayvalık mayın gemisi, Pirie mayın gemisine Amasra mayın gemisi, Launceston mayın gemisine Ayancık mayın gemisi, Broome mayın gemisine Alanya mayın gemisi ve Geraldton mayın gemisine Antalya mayın gemisi adları konuldu.²⁴⁵⁶

Ayvalık, Amasra ve Ayancık mayın gemileri 10 Ağustos 1946 tarihinde saat 23:30'da Çanakkale Boğazı'ndan geçerek, 11 Ağustos günü saat 14:30'da İstanbul'a demirledi.²⁴⁵⁷ Bayrak çekme merasimi 12 Ağustos tarihinde saat 11:00'de icra edildi.²⁴⁵⁸ Aynı gün Wingtown Bay ve Enard Bay korvetleri İstanbul'a geldi.²⁴⁵⁹ Tören askeri bando ve başlarında subay bulunan bir takım erle yapıldı. Bayrak çekme merasiminde önce İngiliz Milli Marşı çalınırken selam vaziyetinde İngiliz bayrağı arya edilirken, takiben çalının İstiklal Marşı ile Türk bayrağı toka edildi. Törenden sonra Türk personelin gemileri tanınması, makine, kazan ve elektrik makineleri ile diğer yardımcı makine ve cihazların çalışır vaziyette olduklarını görmeleri maksadıyla değişik süratlerde 2 saatlik bir seyir yapıldı. Seyir sonrasında gemiler Haliç'e alındı. 13 Ağustos akşamı ise gemileri getiren İngiliz personel için Taksim Belediye Gazinosunda 70 kişilik akşam yemeği verildi.²⁴⁶⁰ Mayın gemilerini Türkiye'ye getiren İngiliz personel, Wingtown Bay ve Enard Bay korvetleri ile 16 Ağustos 1946 tarihinde saat

²⁴⁵⁴ Wingtown Bay ve Enard Bay korvetleri ilk defa Mart 1946 tarihinde Türkiye'ye geldiğinde korvetler Türk subayları tarafından incelendi. İnceleme sonucunda refakat gemisi özelliği bulunan korvetlerin, savaş zamanında İstanbul Zonguldak kömür yolunu koruyabilecekleri ve barışta okul/egitim gemisi olarak kullanılan ve yaşları ilerlemiş olan Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri yerine okul/egitim gemisi olarak görev yapabilecekleri şeklinde rapor hazırlandı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:31, Bn.:2, T.: 13 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:31, Bn.:1, T.: 7 Eylül 1946.

²⁴⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:18, T.: 22 Temmuz 1946; LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:84, Bn.:1, T.: 2 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:17, T.: 2 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:8, T.: 3 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-79, Gmn.:61, Bn.:1, 1-1, T.: 9 Ağustos 1946.

²⁴⁵⁶ LDGAM., Ktn.:1946-23, Gmn.:194, Bn.:1, T.: 18 Temmuz 1946.

²⁴⁵⁷ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:4, T.: 11 Ağustos 1946; Cumhuriyet, 20 Ağustos 1946, s.2.

²⁴⁵⁸ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:2, T.: 12 Ağustos 1946.

²⁴⁵⁹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:111, Dosn.:54, Sn.:3, Bn.:1, T.:10 Ağustos 1946.

²⁴⁶⁰ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:9, 10, 11, 13, 14, 15, T.: 6 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:12, T.: 6 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:7, T.: 8 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:5, 6, T.: 9 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:96, Bn.:1, T.: 13 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:103, Bn.:1, T.: 16 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:100, Bn.:1, T.: 16 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:98, Bn.:1, T.: 16 Ağustos 1946. Gemilerin teslim edilmeleri sürecinde gemilerdeki İngiliz personel radyo, dürbün, saat, mutfak ve yatak takımlarını gemilerden çıkarmıştı. Bu durumun engellenmesi için İstanbul Deniz Komutanlığı devreye girerek, olayı Donanma Komutanlığına rapor etti. Donanma Komutanlığı da olayı Deniz Müsteşarlığı aracılığıyla İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na bildirdi. İngiltere Deniz Ataşeliği aracılığıyla gelen cevapta gemi teçhizatından olup gemiden çıkarılmış tüm eşyaların en kısa sürede temin edileceği bilgisi verildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:8, T.: 19 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:11, T.: 21 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:9, 10, T.: 23 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:104, Bn.:8, T.: 3 Eylül 1946.

18:00 civarında İstanbul'dan ayrıldı. Korvetler İstanbul'dan ayrılmadan önce saat 16:30'da Kabataş'tan kalkan motorla gemilere giden gazeteciler ve davetliler tarafından gezildi.²⁴⁶¹

Malta'dan gelmesi beklenen Alanya ve Antalya mayın gemilerinin 22 Ağustos 1946 tarihinde İstanbul'da olacakları bildirildi. İngiltere Deniz Ataşeliği ayrıca bu gemileri getiren İngiliz personelini geri götürmek üzere gelecek Wingtown Bay ve Enard Bay korvetlerinin ise 26 Ağustos tarihinde İstanbul'da olacağını ilettiler.²⁴⁶² Alanya ve Antalya mayın gemileri beklendiği gibi 22 Ağustos tarihinde İstanbul'a geldi.²⁴⁶³ Gemilere 24 Ağustos 1946 tarihinde saat 11:00'de törenle Türk bayrağı çekildi.²⁴⁶⁴ Tören Ayvalık, Amasra ve Ayancık mayın gemileri için yapılan törenin benzeriydi.²⁴⁶⁵ İngiliz personeli geri götürmek için gelmesi beklenen gemilerden sadece Wingtown Bay korveti 26 Ağustos tarihinde İstanbul'a geldi.²⁴⁶⁶ Wingtown korveti, devir teslim işlerinin tamamlanmasının ardından, Alanya ve Antalya mayın gemilerini getiren İngiliz personeli alarak 30 Ağustos günü saat 09:15'te İstanbul'dan ayrıldı.²⁴⁶⁷

II.Dünya Savaşı'nın bitişiyle İngiltere'den alınan gemilerden biri de 65 tonluk "Avcıbot"lar oldu. Bu gemiler ABD'nin "Anglo-American Nile Tourist Company" şirketi tarafından Mısır Kahire'de Mayıs 1942 tarihinde inşa edilmiş olup²⁴⁶⁸, II.Dünya Savaşı içinde İngiliz Donanmasında kullanılmak üzere İngiltere'ye verilmişti.²⁴⁶⁹ Bunlardan 8 adet alınması hakkında Haziran 1945 tarihinde İngiliz Hükümetine teklifte bulunuldu. İngilizler 8 bot için toplam 130.000 İngiliz Sterlini talep etti.²⁴⁷⁰ Botların boyu 112 kadem, genişliği 18 kadem 4 pus, mayimahreci tam yüklü 85,6 tondu. Silah olarak ise gemilerde 1 adet 2 librelilik tek namlulu top, 2 adet 20 milimetrelilik orlikon topu, 14 adet su bombası düşürücü, 20 su bombası ve 8/9 adet mayın bulunmaktaydı.²⁴⁷¹ Alınması kararı verilen bu gemilerden ML 386'ya AB-1, ML 584'e AB-2, ML 836'ya

²⁴⁶¹ Vakıf, 17 Ağustos 1946, s.2. Wingtown Bay ve Enard Bay korvetleri, mayın gemilerini getiren İngiliz personelden 7'sini Türkiye'de bıraktı. Çünkü bu kişiler 19 Ağustos 1946 tarihinde İstanbul'da evlenecekti. 19 Ağustos günü İstanbul'da evlenen İngiliz denizciler, Alanya ve Antalya mayın gemilerini Türkiye'ye getirecek İngiliz personelle dönecekti. Bkz., Ulus, 20 Ağustos 1946, s.4.

²⁴⁶² LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:95, Bn.:1, 2, T.: 14 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:97, Bn.:2, 3, T.: 14 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:97, Bn.:1, T.: 15 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:105, Bn.:3, T.: 16 Ağustos 1946.

²⁴⁶³ Akşam, 23 Ağustos 1946, s.1; Cumhuriyet, 23 Ağustos 1946, s.1; Vakıf, 25 Ağustos 1946, s.5.

²⁴⁶⁴ Akşam, 24 Ağustos 1946, s.4; Akşam, 25 Ağustos 1946, s.3; Ulus, 25 Ağustos 1946, s.1.

²⁴⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1946-187, Gmn.:3, Bn.:25, T.: 24 Ağustos 1946; LDGAM., Ktn.:1946-187, Gmn.:3, Bn.:24, T.: 24 Ağustos 1946; Cumhuriyet, 25 Ağustos 1946, s.1.

²⁴⁶⁶ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:105, Bn.:2, T.: 27 Ağustos 1946; Cumhuriyet, 27 Ağustos 1946, s.1, 3.

²⁴⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1946-20, Gmn.:105, Bn.:1, T.: 30 Ağustos 1946.

²⁴⁶⁸ <https://uboot.net/allies/warships/ship/14803.html> (10 Şubat 2019)

²⁴⁶⁹ *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, s.129.

²⁴⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:48, T.: 11 Ekim 1945.

²⁴⁷¹ LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:3, T.: 29 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1943-18, Gmn.:123, Bn.:10, T.: 29 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-170, Gmn.:4, Bn.:2, T.: 13 Eylül 1945.

AB-3, ML 837'ye AB-4, ML 838'e AB-5, ML 842'ye AB-6, ML 862'ye AB-7 ve ML 863'e AB-8 adı verildi.²⁴⁷²

İngiliz Donanmasında bu avcıbotlardaki görevli personel adedi ile sınıfları öğrenilerek²⁴⁷³, gemilerin Türkiye'ye gelmesiyle gemilerde görevlendirilecek personel tefriki için çalışmalara başlandı.²⁴⁷⁴ Bununla beraber avcıbotlar savaş içerisinde İngiliz Donanması tarafından kullanıldığı için bir taraftan botların tamirinde kullanılacak malzeme alım faaliyetleri devam ederken, bir taraftan da Malta adasındaki onarım çalışmaları sürdürülüyordu.²⁴⁷⁵ Botların onarımı sürecine nezaret etmek üzere Malta adasına gönderilen Türk heyetinin başkanlığına Gv.Yb. Niyazi Uraz getirildi ve görevlendirilen personelin iâşesi İngiltere Hükümetince karşılandı. Ayrıca bu personele avans olarak İngiliz Sterlini verilmesi ve bu paranın daha sonra Ankara'daki İngiliz Büyükelçiliğine Türk Lirası cinsinden ödenmesi kararlaştırıldı.²⁴⁷⁶ Onarımı tamamlanan botlar, 20 Temmuz 1946 tarihinde Malta'dan İstanbul'a hareket etti.²⁴⁷⁷

Donanmanın en fazla gereksinim duyduğu gemilerden biri de ağ gemisiydi. Bu gemiler boğaz, körfez ve liman önlerini düşman su üstü ve su altı gemilerine karşı koruyacak ağların atılması, ağların savaş zamanında açılıp kapanması ve gerektiğinde karaya çıkartılarak, tamir ve idamesi hizmetlerini yerine getiriyordu. Buna istinaden 1939 İngiliz kredisiyle 7 adet ağ gemisi ve 3 adet trowler (tadil edilmiş balıkçı gemisi) alınması konusunda İngiltere'yle anlaşıldı.²⁴⁷⁸ Bu kapsamda, 1937 tarihinde inşa edilen, 1.000 ton ağırlığında ve 11,5 deniz mili sürat yapabilen ve İngiliz Donanmasında "Barbetta" adıyla kullanılan, Türk Donanmasında "Ağ-1" olarak isimlendirilecek geminin, 13 Mart 1941 tarihinde İskenderiye'den geleceği bildirildi.²⁴⁷⁹ Bu gemi Karadeniz Boğazına ait mania ağları işi için görevlendirildi. Fakat Kasım 1941 tarihi içerisinde Çanakkale ve İzmir'e ait mania ağ malzemeleri de Türkiye'ye gelmeye

²⁴⁷² LDGAM., Ktn.:1946-23, Gmn.:194, Bn.:1, T.: 18 Temmuz 1946; T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1951-1952, Francis E. McMurtie, London, England 1952, s.434; <https://uboat.net/allies/warships/ship/14554.html> (7 Mart 2019).

²⁴⁷³ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:36, T.: 6 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:35, T.: 8 Eylül 1945.

²⁴⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:4, Bn.:17, 18, 19, T.: 17 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1945-171, Gmn.:4, Bn.:21, T.: 26 Eylül 1945.

²⁴⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1946-77, Gmn.:184, Bn.:1, T.: 1 Haziran 1946; Cumhuriyet Donanması 1923-2005, a.g.e., s.110.

²⁴⁷⁶ LDGAM., Ktn.:1946-37, Gmn.:74, Bn.:1, T.: 21 Mayıs 1946; LDGAM., Ktn.:1939-157, Gmn.:24, Bn.:10, T.: 22 Mayıs 1946; LDGAM., Ktn.:1946-87, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 22 Haziran 1946; CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:112, Dosn.:65, Sn.:17, Bn.:1, 2, T.:10 Ekim 1946.

²⁴⁷⁷ LDGAM., Ktn.:1946-69, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 20 Temmuz 1946.

²⁴⁷⁸ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:23, Bn.:4, 5, T.:27 Teşrinisani 1941; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:23, Bn.:3, T.:3 Kanunievvel 1941; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:23, Bn.:2, T.:24 Kanunievvel 1941; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:416, Sn.:23, Bn.:1, T.:25 Kanunievvel 1941.

²⁴⁷⁹ LDGAM., Ktn.:1944-77, Gmn.:188, Bn.:1, T.: 18 Kanunisani 1944; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.13-1-1.

başladı. Donanma bünyesinde bu yerlerde görevlendirilebilecek ağ gemisi bulunmuyordu. Bu nedenle İngilizlerle yapılan görüşmeler sıklaştırıldı. Ancak yaşanan savaş nedeniyle ciddi bir sonuç alınamadı. Uygun ortam Temmuz 1945 tarihinden itibaren oluştu. 1938 yılı Nisan ve Aralık aylarında inşa edilmiş ve İngiliz Donanmasında “Barbarian” ve “Barfair” isimleriyle görev yapmış olan ağ gemilerinin alınması için görüşmelere başlanabildi. Her iki geminin fiyatı tüm malzemeleri dahil olarak 42.000 İngiliz Sterliniydi.²⁴⁸⁰ Yapılan görüşmeler neticesinde 1945 Aralık ayı içerisinde gemiler satın alındı.²⁴⁸¹ Barfair gemisine “Ağ-2” ve Barbarian gemisine “Ağ-3” adları verildi.²⁴⁸² İngiliz Deniz Ataşeliğinin 31 Ocak 1946 tarihinde İstanbul’da olacağını bildirdiği²⁴⁸³ gemilerin geliş tarihi, sonrasında 9 Şubat olarak değiştirildi.²⁴⁸⁴ Barfair ve Barbarian gemileri 9 Şubat 1946 tarihinde saat 09:30’da İstanbul’a ulaştı.²⁴⁸⁵ Barfair gemisinde 4 subay, 2 astsubay ve 18 er, Barbarian gemisinde ise 3 subay, 3 astsubay ve 18 er bulunuyordu.²⁴⁸⁶

Barfair ve Barbarian gemilerinin bayrak çekme töreninde Kur.Alb. Burhanettin Erilkun görevlendirilmişti.²⁴⁸⁷ Bayrak çekme merasimi sonrasında 10 Şubat günü gemilerin deniz tecrübeleri yapıldı.²⁴⁸⁸ 13 Şubat günü Ağ-2 ağ gemisi göz muayenelerinin yapılabilmesi için Haliç’te 2 numaralı havuza girdi.²⁴⁸⁹ Muayenede karina ve borda levhalarıyla perçinlerin genel olarak iyi durumda buldukları, saclar üzerinde hafif paslanmaların olduğu, bazı ağaç kaplamaları harap oldukları ve bazı küçük çöküntü ve eziklerin bulunduğu görüldü.²⁴⁹⁰ 14 Şubat günü ise Haliç’teki 2 numaralı havuzda Ağ-3 ağ gemisinin göz muayenesi yapıldı. Kontrollerde Ağ-2 ağ gemisi ile benzer bir sonuç alındı.²⁴⁹¹ Gemilerin kontrollerinde ciddi bir sorunla

²⁴⁸⁰ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:9, T.: 26 Eylül 1945.

²⁴⁸¹ LDGAM., Ktn.:1945-178, Gmn.:26, Bn.:37, T.: 17 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:91, Bn.:1, T.: 28 Aralık 1945; LDGAM., Ktn.:1946-37, Gmn.:76, Bn.:1, T.: 26 Ocak 1946.

²⁴⁸² LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:127, Bn.:2, T.: 25 Ocak 1946.

²⁴⁸³ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:2, T.:22 Ocak 1946; CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:421, Sn.:29, Bn.:1, T.:28 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:1, 2, 3, T.: 21 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:58, Bn.:4, 7, 8, T.: 22 Ocak 1946.

²⁴⁸⁴ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:52, Bn.:1, T.: 5 Şubat 1946.

²⁴⁸⁵ LDGAM., Ktn.:1946-7, Gmn.:36, Bn.:2, T.: 1 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:116, Bn.:1, T.: 9 Şubat 1946; <http://www.aberdeenships.com/single.asp?index=99126> (10 Şubat 2019)

²⁴⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:122, Bn.:1, T.: 28 Ocak 1946.

²⁴⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:53, Bn.:1, T.: 29 Ocak 1946.

²⁴⁸⁸ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:116, Bn.:4, T.: 11 Şubat 1946.

²⁴⁸⁹ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:116, Bn.:3, T.: 12 Şubat 1946.

²⁴⁹⁰ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:41, Bn.:2, 3, T.: 22 Şubat 1946.

²⁴⁹¹ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:116, Bn.:2, T.: 13 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:41, Bn.:1, T.: 22 Şubat 1946. Ağ-3 ağ gemisinin havuzlanması esnasında, daha önce gemide omurga sacının iskele tarafında bulunan asdic cihazının çıkarılmasıyla cihazın yerine takılmış olan metal kapak, İngiliz personelin hatırlatmaması ve bu noktanın geminin havuz iskelesine denk gelmesi neticesinde kırıldı. Kırılan kapak yerine D.D.A Okulundan alınan yeni bir kapak, lastik salmastra ile geçici olarak bağlandı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:41, Bn.:1, T.: 18 Şubat 1946.

karşılaşılması üzerine, gemilere ait makine, yardımcı makine ve tekne evsafı gemi malumatı dosyasına kaydedilerek gemiler Donanmaya dahil edildi.²⁴⁹²

Ağ-2 ve Ağ-3 gemilerini getiren İngiliz personelin Türkiye'den ayrılmaları ise önceden kararlaştırıldığı şekliyle gerçekleşti. Buna göre İngiliz personel Türkiye'den Suriye sınırına kadar tüm masrafları Türkiye'ye ait olmak üzere Haydarpaşa'dan kalkan trenler ile kabileler halinde götürülecekti.²⁴⁹³ Gemileri getiren İngiliz personel belirlendiği gibi kabileler halinde Türkiye'den ayrıldı. 6 subay ve 7 erden oluşan son kafilenin ayrılışı, 28 Şubat 1946 tarihinde saat 08:25'te Haydarpaşa'dan kalkan tren ile gerçekleşti.²⁴⁹⁴

II.Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle alınması düşünülen fakat sonradan vazgeçilen gemi alma girişimleri de oldu. Bunlardan biri, Deniz Müsteşarlığının teklifiyle Başbakanlığa 20 Eylül 1946 tarihinde yazılan yazı ile İngilizlerden 2 adet refakat gemisinin alınması girişimi oldu. Özellikle nakliyat hizmetleri yapan sivil gemilerin korunmasında kullanılan ve her biri için 387,750 İngiliz Sterlini talep edilen gemilerin, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin kadrodan çıkartılmasının düşünülmeye alınması planlandı.²⁴⁹⁵ Bakanlar Kurulunda 3 Ekim 1946 tarihinde görüşülen konu²⁴⁹⁶, yapılan askeri harcamaların çokluğu ve bu iş için ayrılacak ödenek bulunmaması nedenleriyle kapandı ve gemilerin alınmasından vazgeçildi.²⁴⁹⁷

²⁴⁹² LDGAM., Ktn.:1946-22, Gmn.:80, Bn.:1, T.: 15 Şubat 1946.

²⁴⁹³ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 28 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:54, Bn.:1, T.: 29 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:53, Bn.:1, T.: 29 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:55, Bn.:2, T.: 29 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:117, Bn.:2, T.: 8 Şubat 1946.

²⁴⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:115, Bn.:1, T.: 28 Şubat 1946.

²⁴⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:146, Bn.:6, T.: 20 Eylül 1946.

²⁴⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:146, Bn.:5, T.: 4 Ekim 1946.

²⁴⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:146, Bn.:4, T.: 31 Ocak 1947; LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:146, Bn.:2, T.: 8 Mart 1947; LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:146, Bn.:1, T.: 12 Mart 1947..

3. TÜRK TERSANELERİNDE İNŞA EDİLEN GEMİLER

II.Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasında Gölcük ve Taşkızak tersaneleri olarak bilinen askeri tersanelerde, çeşitli tip ve boyutlarda gemiler inşa edildi. Bu gemiler arasında yer alan ve Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen ilk gemi Gölcük yağ gemisidir. Gemi, Müh. Yzb. Ata Nutku tarafından dizayn edildi. Boyu 58,60 metre, eni 9,4 metre, draftı 3,10 metre, ağırlığı 1250 ton ve sürati 10 deniz miliydi. Bu geminin inşasıyla Türkiye’de gemi yapılamaz düşüncesi yıkıldı. Geminin inşasına 26 Mayıs 1934 tarihinde başlandı. 1 Kasım 1935 tarihinde denize indirilen geminin teçhiz edilmesi malzeme yetersizliğinden beklenenden uzun sürdü ve 17 Eylül 1937 tarihinde Donanma hizmetine girdi. Donanma gemileri için gerekli yakıt transferi amacıyla akaryakıt tankeri olarak inşa edildi.²⁴⁹⁸

Atak mayın gemisi Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen ikinci gemiydi. Boyu 44 metre, eni 8 metre, draftı 2,95 metre, ağırlığı 550 ton ve sürati 13 deniz miliydi. Dizaynı Cumhuriyetin ilk gemi inşa mühendislerinden Bnb. Ata Nutku’ya aitti. İnşasına 1937 yılında başlanan 40 adet mayın taşıma kapasitesine sahip gemi, 27 Mart 1938 tarihinde denize indirildi ve 1939 yılında hizmete girdi.²⁴⁹⁹

Donanmanın ihtiyacı olan torpido şalopaları, Gölcük’te inşa edilen diğer gemiler arasında yer aldı. 1936-1938 yılları arasında 6 adet inşa edildi. Şalopaların boyu 17,30 metre, eni 4 metre, ağırlığı 35 ton ve sürati 8 deniz miliydi.²⁵⁰⁰ Ayrıca Taşkızak Tersanesinde imal edilen ve Donanmaya 1945 tarihinde katılan 2 adet şalopa daha yapıldı. Bunların boyu 30 metre, eni 4,4 metre, ağırlığı 150 ton ve sürati 8 deniz miliydi.²⁵⁰¹

Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen bir diğer gemi de Dalgıç motoru oldu. Boyu 21,60 metre, eni 4 metre, draftı 2,30 metre, ağırlığı 43 ton ve sürati 9 deniz miliydi. Üzerinde silah bulunmayan gemi tek pervaneliydi.²⁵⁰²

Yapılan tatbikat ve manevralarda, özellikle boğaz ve liman savunmasında hücumbotların ne kadar önemli oldukları görülmüştü. Bu nedenle 1938 yılında Alçıtepe

²⁴⁹⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, a.g.e., s.180; *Dz.K.K.İği Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.9-1-1; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2018, s.16-20; *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, s.154.

²⁴⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:7, Bn.:1, T.: 21 Kanunievvel 1939; Gökhan Atmaca ve Doğan Tanrıverdi, a.g.e., s.24; *Dz.K.K.İği Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.3-5-1; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.24-26; *Cumhuriyet Donanması 1923-2010*, s.106.

²⁵⁰⁰ *Dz.K.K.İği Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.5-13, 5-14; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.21-23.

²⁵⁰¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.140.

²⁵⁰² *Dz.K.K.İği Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.5-4; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.27-28.

ve Yıldız isimlerinde 2 adet hücumbot Gölcük'te inşa edildi. Boyları 14,50 metre, ağırlıkları 8,80 ton olan hücumbotlar, 22 deniz mili sürat yapabiliyordu.²⁵⁰³ Ayrıca Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Hava Kuvvetleri Komutanlığında kullanılan ve artık uçak motoru olabilme niteliğini kaybetmiş motorlar kullanılarak, Gölcük ve Taşkızak tersanelerinde hücumbot imal edilebileceği görüşünü ileri sürdü. Ayrıca neredeyse 10 yıldır görev yapan hücumbotların da yıpranan motorlarının uçak motorlarıyla değiştirilmesi düşünüldü.²⁵⁰⁴ Bu düşüncenin oluşmasında 20 Mayıs 1940 tarihinde tatbikat sırasında Martı hücumbotunun makine kısmında çıkan yangın da etkili oldu.²⁵⁰⁵

Uçak motorlarını incelemek üzere Eskişehir Tayyare Fabrikasına, Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü Makine Fen Heyetinden Fen Müdürü Albay Baha Oytun başkanlığında 6 kişilik bir heyet gönderildi. İncelenen İtalyan marka Lorraine motorlarının %10 oranında güç kaybettiği tespit edildi. Bununla beraber motorların tekne motorlarından boy olarak kısa, en olarak uzun oldukları ve devir farklılıkları bulunduğu anlaşıldı. Ancak ufak tefek tadilatlarla Lorraine marka motorların hücumbotlarda kullanılabilmesi belirlendi.²⁵⁰⁶ Gerekli denemenin yapılması için 1 adet motorun Eskişehir Tayyare Fabrikasından Gölcük'e gönderilmesi kararlaştırıldı.²⁵⁰⁷ Ekim 1940 tarihine kadar Gölcük'e toplam 8 adet Lorraine marka motor ulaştı. İlk olarak motorları yıpranmış olan Martı hücumbotunun motorlarının Lorraine marka motorlar ile değiştirilmesi çalışmalarına başlandı.²⁵⁰⁸ Çalışmaların yapılabilmesi için Martı hücumbotu 31 Ekim 1940 tarihinde Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü emrine verildi.²⁵⁰⁹ Yapılan tadilat sonucunda Martı hücumbotunun 3 adet Isotta-Frasc Hini benzin motoru 3 adet Lorraine marka motor ile değiştirildi. Ardından yapılan denemelerde 25 deniz mili sürat elde edilince Martı ve Denizkuşu hücumbotlarının da mevcut motorları Lorraine marka motorlar ile değiştirildi.²⁵¹⁰

²⁵⁰³ Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015, s.29.

²⁵⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:1, T.:6 Ağustos 1940;

²⁵⁰⁵ Martı hücumbotunda yaşanan yangın hadisesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:5, 6, T.:21 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:4, T.:22 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:2, T.:27 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:3, T.:28 Mayıs 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:12, Bn.:1, T.:31 Mayıs 1940.

²⁵⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:1, 4, T.: 6 Ağustos 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:2, T.: 12 Ağustos 1940.

²⁵⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:3, T.: 16 Ağustos 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:5, T.: 24 Ağustos 1940.

²⁵⁰⁸ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:7, T.: 25 Teşrinievvel 1940.

²⁵⁰⁹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:8, T.: 31 Teşrinievvel 1940.

²⁵¹⁰ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:3, Bn.:2, T.: 4 Haziran 1941.

Diğer taraftan 1940 yılı içinde Gölcük ve Taşkızak Tersanesi Komutanlıklarında yeni hücumbotların inşasına başlandı. Hücumbotların silah sistemleri üzerinde de çalışılırken, bir taraftan da hücumbotlara uçak motorlarının monte edilebilmesi için gerekli teknik çalışmalar devam ediyordu.²⁵¹¹ Ayrıca hücumbotlara monte edilmesi düşünülen 53,3 cm'lik torpido atma cihazının denemeleri yapılıyordu.²⁵¹²

Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen Yıldırım ve Şimşek hücumbotları, 1941 yılının Haziran ayında göreve başlayabilecek hale geldi.²⁵¹³ Yapılan sürat tecrübelerinde İtalyan marka Lorraine motorları ile 35 deniz mili sürat elde edildi.²⁵¹⁴ Deniz ve fabrika tecrübeleri tamamlanan Yıldırım hücumbotu 13 Haziran 1941 tarihinde Donanmaya katıldı.²⁵¹⁵ Yıldırım hücumbotunun torpido atış tecrübeleri 16 Kasım 1943 tarihinde icra edildi.²⁵¹⁶

Taşkızak Tersanesi Komutanlığında inşa edilen Bora hücumbotunun inşası ise 17 Kasım 1942 tarihinde tamamlanandı.²⁵¹⁷ Hücumbotun liman, deniz ve torpido atış tecrübeleri Şubat 1943 yılı içerisinde Bostancı'da yapıldı. İki adet 53 cm'lik ve iki adet 43 cm'lik torpido atışı başarıyla icra edildi. Bu atışlar sırasında torpidolar 35 deniz mili süratle atıldı ve Bora hücumbotu da 35 deniz mili süratle seyrederek torpidoları takip edebildi.²⁵¹⁸

Taşkızak Tersanesi Komutanlığında ayrıca 19 Mayıs 1944 tarihinde kızaktan indirilen Kasırga hücumbotu²⁵¹⁹ ve 17 Temmuz 1944 tarihinde denize indirilen Tayfun hücumbotu inşa edildi. Tayfun hücumbotunun sürat tecrübeleri 17 Kasım 1945 tarihinde icra edildi.²⁵²⁰ Gölcük ve Taşkızak Tersanesi Komutanlıklarında inşa edilen hücumbotların boyu 18 metre, eni 3,6 metre, draftı 2 metre, ağırlığı 18 ton ve sürati 33 deniz miliydi. Ayrıca hücumbotlarda 2 adet torpido atma cihazı ve 1 adet makineli tüfek bulunuyordu.²⁵²¹ Bununla beraber II.Dünya Savaşı'nın Türkiye'ye sıçraması

²⁵¹¹ LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:20, Bn.:6, T.: 6 Eylül 1940.

²⁵¹² LDGAM., Ktn.:1940-56, Gmn.:10, Bn.:1, T.: 11 Teşrinisani 1940.

²⁵¹³ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:57, Bn.:1, T.: 4 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:57, Bn.:2, 26, T.: 11 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-49, Gmn.:128, Bn.:1, T.: 11 Haziran 1941.

²⁵¹⁴ LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:3, Bn.:2, T.: 4 Haziran 1941.

²⁵¹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:111, Bn.:1, T.: 13 Haziran 1941.

²⁵¹⁶ LDGAM., Ktn.:1943-95, Gmn.:20, Bn.:1, T.: 24 Teşrinisani 1943.

²⁵¹⁷ Bora hücumbotunun ismini Deniz Müsteşarı Tuğamiral Hüsnü Gökdalay verdi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:58, Bn.:1, T.: 17 Teşrinisani 1942.

²⁵¹⁸ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:105, Bn.:1, T.: 19 Şubat 1943. Torpido atışlarındaki başarılı sonuç sonrasında Deniz Müsteşarı Tuğamiral Hüsnü Gökdalay, Taşkızak Havuz ve Fabrika Müdürlüğü personelinin takdir eden bir yazı yazdı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-8, Gmn.:133, Bn.:1, T.: 1 Mart 1943.

²⁵¹⁹ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:56, Bn.:1, T.: 19 Mayıs 1944.

²⁵²⁰ Ulus, 18 Kasım 1945, s.1, 2; Akşam, 18 Kasım 1945, s.2; Tanin, 19 Kasım 1945, s.3.

²⁵²¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.120; *Taşkızak Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1999, s.35; *Türk Donanmasında Hücumbot Tarihi (1880-1985)*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1985, s.43; *Hücumbotlar Rüzgarla Yarışanlar*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008, s.95; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.33-36; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük*

durumunda, büyük işler başarıma kabiliyetine sahip hücumbotlardan, uçak motorları kullanılarak seri halde ve çok miktarda imal edilmesi hususunda inceleme yapılmıştı. Elde mevcut 500 beygirlik Rus, 500 ve 650 beygirlik Hispano ile 400 beygirlik Lorraine uçak motorlarından faydalanılması düşünülmüştü.²⁵²²

Hücumbotlarda kullanılan Lorraine marka uçak motorlarının performansı ise planlandığı gibi olmadı. Bu motorlar sürekli şekilde arızalar verdi. Öncelikle arızaların kullanılan 70 oktanlık benzollü benzinden kaynaklandığı, bu benzin yerine 73 oktanlık benzolsüz benzinin kullanılması düşünüldü. Ayrıca motorların Hava Kuvvetlerinde kullanılmış olmaları nedeniyle iyi bakım tutuma ihtiyaç gösterdiği ve arızaların personel hatasından kaynaklandığı üzerinde duruldu.²⁵²³ Ayrıca hücumbotların bağlı olduğu Denizaltı Filosu Komutanlığı filo komutanı Kurmay Tuğbay Sadık Altıncan imzasıyla Lorraine marka motorların Hispano marka motorlarla değiştirilmesini teklif etti.²⁵²⁴

Donanmada artan gemi sayısı, gemilerin liman giriş ve çıkışlarında yanaşma ve ayrılma manevralarının yapılması için römorkör ihtiyacını doğuruyordu. Bu ihtiyacı karşılamak için ve ayrıca personel ve malzeme taşıma özelliklerine de sahip bir gemi olan Taşıt römorkörünün inşası Gölcük Tersanesinde 1941 yılında tamamlandı. Geminin boyu 16 metre, eni 3,50 metre, ağırlığı 26 ton ve sürati 9 deniz miliydi.²⁵²⁵ Yine aynı tarihte Donanmaya katılan bir başka römorkörde Taşkızak Tersanesinde yapılan Taşkızak römorkörü oldu. Römorkörün boyu 16 metre, eni 4,2 metre, ağırlığı 25 ton ve sürati 8 deniz miliydi.²⁵²⁶

Taşkızak Tersanesi Komutanlığında Hava Kuvvetleri komutanlığı için deniz üzerindeki faaliyetlerde kullanılmak üzere 1 adet yüksek süratli hava takip motoru yapıldı. Motorun liman tecrübeleri Aralık 1942 tarihinde tamamlandı. Ardından Hava Kuvvetleri personelinin de katılımıyla açık deniz tecrübelerinin icra edilmesi planlandı.²⁵²⁷

Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu, s.3-4-1, 3-4-2. İmal edilen bu hücumbotların özellikle Karadeniz'deki ağır deniz şartları için yeterli olmadığı hakkında Denizaltı Filosu Komutanlığının Donanma Komutanlığına yazdığı yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:79, Bn.:1, 26, T.: 21 Kanunievvel 1945.

²⁵²² LDGAM., Ktn.:1941-45, Gmn.:3, Bn.:3, T.: 19 Temmuz 1941.

²⁵²³ LDGAM., Ktn.:1942-15, Gmn.:135, Bn.:3, T.: 28 Şubat 1942; LDGAM., Ktn.:1940-15, Gmn.:22, Bn.:1, T.: 28 Nisan 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:135, Bn.:7, T.: 11 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:135, Bn.:6, T.: 16 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:135, Bn.:5, T.: 22 Mayıs 1942; LDGAM., Ktn.:1942-57, Gmn.:135, Bn.:2, 3, 4, T.: 23 Mayıs 1942.

²⁵²⁴ LDGAM., Ktn.:1943-21, Gmn.:77, Bn.:1, T.: 23 Haziran 1943.

²⁵²⁵ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.137; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.5-14; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.37.

²⁵²⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.137, 140.

²⁵²⁷ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:89, Bn.:1, T.: 22 Kanunievvel 1943.

Gemilere cephaneye nakletmek üzere bir cephaneye gemisine ihtiyaç duyuluyordu. Bu nedenle Gölcük Tersanesinde 1941 yılında Bekirdere cephaneye gemisinin inşasına başlandı, 1942 yılı içinde gemiye ait dizel motor temin edildi²⁵²⁸ ve 1944 yılında denize indirildi. Geminin boyu 44,65 metre, eni 7,40 metre, ağırlığı 545 ton ve sürati 11 deniz miliydi.²⁵²⁹

Donanmanın acil ihtiyaç duyduğu gemilerden biri de onarım gemisiydi. Donanmadaki faaliyetlerin yoğunluğu zaman zaman gemilerin ufak tefek onarımları ihtiyacını doğuruyordu. Bu maksatla Gölcük Tersanesinde Onarım kaynak botu adıyla bir geminin inşasına başlanarak 1946 yılında bitirildi. Geminin boyu 14,50 metre, ağırlığı 17 ton ve sürati 10 deniz miliydi.²⁵³⁰

Artan gemi sayısı, yapılan tatbikat ve manevralar ile gemilerin rutin faaliyetleri, gemilerdeki havuzlanma gereksinimini çoğalttı. Mevcut havuzların sayısının yetmemesi, yeni bir havuz yapılmasını zorunlu kıldı. İhtiyacı karşılaması için Gölcük Tersanesinde 250 tonluk bir yüzer havuz inşası için 1946 yılı içerisinde girişimlerde bulunulduysa da bu gerçekleşmedi.²⁵³¹ Ancak Taşkızak Tersanesinde 1944 yılı içerisinde Havuz-4 adı verilen yeni bir havuzun inşasına başlandı.²⁵³² Havuzun hesap ve dizaynı Bnb. Ata Nutku tarafından yapıldı.²⁵³³ Donanma Komutanlığı 27 Eylül 1946 tarihinde havuzun inşasının bir an önce bitirilmesi konusunda, havuza şiddetle ihtiyaç duyulduğunu belirten bir yazı yazarak Milli Savunma Bakanlığına gönderdi.²⁵³⁴ Bunun üzerine Taşkızak Havuz ve Fabrika Müdürü Albay Ali Rıza Yener 2 Ekim 1946 tarihinde havuzun inşasında gelinen noktayı ve eksiklikleri bildiren bir yazı yazarak, gerekli malzemenin özellikle jeneratör ve kabloların fabrikaya ulaşmasından 2 ya da 3 ay sonra havuzun bitilebileceğini ifade eden cevabi bir yazı yazdı.²⁵³⁵

²⁵²⁸ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:97, Dosn.:122, Sn.:2, Bn.:1, T.:25 Şubat 1942.

²⁵²⁹ LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:88, Bn.:1, 26, T.: 16 Kanunievvel 1941; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.132; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.38-41; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s. 12-1-1.

²⁵³⁰ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.138; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015*, s.42; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.5-11.

²⁵³¹ LDGAM., Ktn.:1946-19, Gmn.:105, Bn.:1, T.: 9 Eylül 1946; LDGAM., Ktn.:1946-19, Gmn.:109, Bn.:1, T.: 23 Eylül 1946.

²⁵³² BDMA., Dmb., Ktn.:119, Gmn.:2831, Bn.:2, T.: 1944-1945. Aynı tarihlerde İran Hükümetinin 6000 tonluk yüzer bir havuzu satılığa çıkardığı haberi Dışişleri Bakanlığı tarafından Donanma Komutanlığına bildirildi. Yapılan incelemeler ve ödenek durumunun yetersiz olması nedenleriyle havuzun alımından vazgeçildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-25, Gmn.:84, Bn.:1, 2, T.: 28 Ekim 1946.

²⁵³³ Hesap ve dizaynı yapan Bnb. Ata Nutku ve bu işte katkısı olan personel Deniz Müsteşarlığının teklifiyle, Milli Savunma Bakanlığı tarafından ödüllendirilmiştir. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:81, Bn.:1-7, T.: 17 Kanunievvel 1945.

²⁵³⁴ LDGAM., Ktn.:1946-90, Gmn.:14, Bn.:1, T.: 27 Eylül 1946.

²⁵³⁵ LDGAM., Ktn.:1946-19, Gmn.:78, Bn.:1, 2, T.: 2 Ekim 1946.

Bu sırada havuz, 17 Kasım 1945 tarihinde saat 15:30'da yapılan törenle denize indirildi. Törene Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal, Adalet Bakanı Ali Rıza Türel, Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy, İktisat Bakanı Fuat Sirmen, İstanbul Valisi Lütfi Kırdar, Orgeneral Cemil Cahit Toydemir ve Donanma Komutanı Koramiral Mehmet Ali Ülgen iştirak etti.²⁵³⁶ Sonunda havuzun teçhiz işleri tamamlanarak 23 Mayıs 1947 tarihinde Donanma emrine verildi. Havuzun azami boyu 110 metre, duvar boyu 88 metre, eni 21,2 metre, iç genişliği 14,20 metre, tamamı 21 bölme ve ağırlığı 2500 tondur.²⁵³⁷

Taşkızak Tersanesinde 2 adet cephaner tenderi²⁵³⁸ 1945 yılı içerisinde inşa edilerek Donanmaya katıldı. İsimleri "Cephane tenderi-1" ile "Cephane tenderi-2" verilen 200'er tonluk gemiler yıllarca önemli hizmetlerde bulundu.²⁵³⁹

1942 tarihinde, askeri tersaneler yanında sivil tersanelerde de Donanma adına gemi imal edilebileceğiyle ilgili bir girişimde bulunuldu. Trabzon Valiliğinden Milli Müdafaa Vekaletine gönderilen bir yazı ile ağırlığı 500 tonu bulan çektirme, şalopa ve motor tiplerinde teknelerin Donanma adına imal edilebileceği bildirildi. Kemerli, Makrandoz, Sargona, Kuşluca, Hamandoz, Kuleli, Baştımaz ve Çivibre köylerini kapsayan ve "Sargona Tersaneleri" adıyla anılan bölgede, denize dayanıklı mukavim tekneler yapıldığı iletildi. Bu tersanelerde bir yıl içerisinde 1-20 ton ağırlığında 50 gemi, 20-50 ton ağırlığında 15 gemi, 50-150 ton ağırlığında 15 gemi ve 150-500 ton ağırlığında 10 gemi olmak üzere toplam 90 gemi imal edilebileceği bilgisi verildi. Ancak yapılan değerlendirme neticesinde Sargona tersanelerine gemi siparişi edilmedi.²⁵⁴⁰

²⁵³⁶ Akşam, 18 Kasım 1945, s.2; Ulus, 18 Kasım 1945, s.1, 2; Cumhuriyet, 19 Kasım 1945, s.1, 3; Vakit, 19 Kasım 1945, s.1, 3, 5; Tanin, 19 Kasım 1945, s.3.

²⁵³⁷ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi* 1935-1950, C. II, Dosya I, s.140; *Taşkızak Tersanesi Komutanlığı Tarihi*, s.35; *Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu*, s.5-16; Cumhuriyet, 19 Kasım 1945, s.2.

²⁵³⁸ Tender: Fazla yer kaplayan, hafif yükleri taşıyan gemilerde G noktası yukarı çıkarak M noktasına yaklaşır. Bu durumda GM mesafesi kısalarak doğrultucu moment kolu olan GZ de kısalır. Böylece gemiler ağır ağır yalpa yapar. GM değeri küçük olan gemilere tender gemi denilir. Bkz., *Gemi Denge Hesapları*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara 2012, s.7.

²⁵³⁹ BDMA., Dmb., Ktn.:119, Gmn.:2831, Bn.:2, T.: 1944-1945; Cumhuriyet, 19 Kasım 1945, s.2.

²⁵⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1942-50, Gmn.:13, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 26, T.: 12 Şubat 1942.

BEŞİNCİ BÖLÜM: TÜRK DENİZ KUVVETLERİNDEKİ EĞİTİM FAALİYETLERİ

Denizcilik tarihinin başlangıcından XVII-XVIII. yüzyıla kadar olan dönemde, denizcilikle uğraşan insanlar küçük yaşta en alt kademede başladıkları bu mesleğin inceliklerini ve kaidelerini, usta-çırak ilişkisi ile gemilerde uygulamalı olarak öğrendi. Sadece uygulamalı metod ile yetişen denizcilerin, yalnızca tecrübe edebildiklerinden bilgi sahibi olmaları, onların ilk kez karşılaştıkları bir durumda yetersiz kalmalarına, karar verememelerine ve hatta bazı durumlarda gemilerini ve personellerini kaybetmelerine sebep olmaktaydı. Bu nedenle XVII. yüzyılda Fransa ve İngiltere’de çok küçük boyutlarda denizciliğin nazari eğitimine başlandı. Bu eğitimde uygulamalı tarafın ağır bastığı bir eğitim programı uygulanmaktaydı. Aslında denizcilik; kendine has bir kültürü, yasayış tarzı ve zorlukları olan ve çoğu zaman yaşanan tecrübelerle öğrenilen bir sanattı. Ancak zaman içerisinde; tecrübelerden elde edilecek derslerin yanında, dikkat edilecek noktaların belirlenmesinde, karar verilmesinde ve uygulanmasında sağlam bir nazari bilgi temelinin gerekliliğinin zorunluluk olduğu anlaşılmaya başladı. Bu süreçte, bin yıllar boyunca edinilen bilgi birikiminin, formel ve sistemli bir eğitim yolu ile aktarılmasının en doğru yöntem olduğu kavrandı.

Osmanlı Devleti çağdaş anlamda modern bir Donanma eğitim kurumuna sahip olmanın önemini kavramaya başladığı XVIII. yüzyılda, okullaşma sürecine start verdi. Öncelikle subay eğitiminde başlatılan bu hareket, XIX. yüzyılın sonundan itibaren astsubay eğitimine de sirayet etti. Donanma eğitiminde oluşturulan bu birikim, Osmanlı Devleti’nin yıkılışıyla onun her bakımdan devamı olan Türkiye Cumhuriyeti’ne aktarılarak sürdürüldü ve günümüze kadar ulaştı.

1. DENİZ HARP OKULU VE LİSESİ EĞİTİM FAALİYETLERİ

XVI. yüzyıldan itibaren dış siyasetin önemli bir unsuru olan ve gücünü sürekli biçimde yitiren Osmanlı Donanmadaki modernize edilme ihtiyacı, Rus Donanmasının Çeşme Baskınında Osmanlı filosunu yakmasıyla bir mecburiyet haline geldi. Bu maksatla Avrupa’daki benzerleri gibi okullaşarak formel bir eğitim sürecinin oluşturulması yönünde çalışmalara başlandı.²⁵⁴¹ Çalışmalar neticesinde Kasımpaşa’daki

²⁵⁴¹ Kemal Beydilli, “Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775 - 1807)”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.274; Rasim Ünlü, “Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.286.

Tersane’de 1773 tarihinde “Mekteb-i Riyâziyye” adıyla açılan ve günümüzdeki Deniz Harp Okulunun nüvesini oluşturan yapı, 1776 tarihinde günümüzdeki okul olarak ortaya çıktı.²⁵⁴²

Okul, 1784 yılında Kasımpaşa-Camialtı’da inşa edilen binaya nakledilirken adı da “Mühendishane-i Bahr-i Hümayun” şekline dönüştürüldü. Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın yakından ilgilendiği okul 3 yıl eğitim vermekteydi. 1795 tarihinde Mühendishane-i Bahr-i Hümayun, Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn ile birleştirilse de 1798 tarihinde bu uygulamadan vazgeçildi. Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu durum Bahriye Mektebi’ni de etkiledi. Okul uzun bir müddet ihmal edildi. 1834 tarihinde II. Mahmut döneminde, okulun bir kısmı Kasımpaşa’dan Heybeliada “Kalyoncular Kışlası”na nakledildi. 1838 yılında Cezayirli Hasan Paşa konağında yapılan tadilatlardan sonra okulun Heybeliada’da bulunan kısmı yeniden Kasımpaşa’ya nakledildi ve okul bu binada birleştirildi.²⁵⁴³

Tanzimat Fermanı’nın ilanıyla girilen yeni dönemde okulun ismi “Mekteb-i Bahriye-i Şahane” şeklinde değiştirildi. Bahriye Meclisi’nin kurulması ile de okulda bir takım yenilikler meydana getirildi. 1851 yılına kadar Kasımpaşa’da kalan Bahriye Mektebi, bu tarihte Heybeliada’ya Kalyoncu Kışlası’na taşındı. Bu tarihten Osmanlı Devleti’nin yıkılışına kadar okulun eğitim öğretim sisteminde birçok değişiklik yapıldı. Ancak devletin ciddi manada güç kaybettiği bu süreçte beklenen gelişme kaydedilemedi.²⁵⁴⁴

XIX. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı eğitim sistemi içerisinde, günümüzde Deniz Harp Okulu olarak adlandırılan okula öğrenci yetiştirecek bir ortaöğretim kurumu yoktu. Eğitimdeki kaliteyi doğrudan etkileyen bu ara kurum eksikliğinin giderilmesi amacıyla, “Bahriye İdadisi”nin açılması kararlaştırıldı. Bu kapsamda Patrona Mustafa Paşa’nın girişimleriyle 29 Ekim 1852 tarihinde, 2016 yılına kadar hizmet veren ve aynı zamanda Deniz Lisesi’nin de temelini oluşturan Bahriye İdadisi açılmış oldu.²⁵⁴⁵

²⁵⁴² Emre Dölen, “Mühendislik Eğitimi” Tanzimat’tan Cumhuriyet’e, *Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, Cilt II., s.511; Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939*, Deniz Basımevi, C. II, İstanbul 1941, s.47; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s.507; Ertuğrul Ertuğrul, *Deniz Okulumuz*, Deniz Basımevi, İstanbul 1936, s.8; *Deniz Harp Okulumuz*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, Ankara 1994, s.8.

²⁵⁴³ Emre Dölen, a.g.a.. s.512; Haluk Şehsuvaroğlu, “Okullar Tarihçesi”, *Donanma Dergisi*, Özel Sayı 1951, s.31; Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939*, s.17; *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1929*, Büyük Erkanharbiye IX. Deniz Şubesi, Deniz Matbaası, İstanbul 1931, s.3-4; *Deniz Harp Okulumuz*, a.g.e., s.15-16;

²⁵⁴⁴ Haluk Şehsuvaroğlu, “Okullar Tarihçesi”, a.g.m., s.32; *Deniz Harp Okulumuz*, a.g.e., s.40; Cemil Yücer, *Cumhuriyet Dönemi Deniz Harp Okulunun Tarihsel Gelişimi*, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s.19.

²⁵⁴⁵ *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1929*, s.10; *Deniz Harp Okulumuz*, a.g.e., s.43; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000, s.12; Fevzi Kurtoglu, a.g.e., s.26; Cemil Yücer, a.g.t., s.19.

Cumhuriyet dönemine geçildiğinde 3 Mart 1924 tarihli Tevhid-i Tedrisat Yasası ile Mekteb-i Bahriye, Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlandı ve “Bahriye Mektebi” ile “İdadi” olmak üzere ikiye ayrıldı. Ancak esas köklü değişiklik Genelkurmay Başkanlığı'nın 27 Mayıs 1928 tarihli emri ile oldu. Bu tarihte “Bahriye Mektebi” ismi “Deniz Lisesi”ne çevrildi. Lise kısmında kalan öğrenciler Heybeliada'da Deniz Lisesi'nde kalırken, ileride Deniz Harp Okulu olarak isimlendirilecek kısmı ise Kasımpaşa'ya şimdiki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binasına “Deniz Harp Mektebi Çekirdekliliği” adı ile nakledildi.²⁵⁴⁶

12 Ekim 1930 tarihinde Deniz Harp Okulu'nun, Kasımpaşa'da yürüttüğü eğitim için tesis ve eğitimin gerçekleştirildiği binaların ihtiyacı karşılamadığı görülerek okul Heybeliada'ya taşındı. İki okulun idari olarak aynı çatı altında toplanmasının uygun olacağı değerlendirilerek iki okul birleştirilerek “Deniz Harp Okulu ve Lisesi Müdürlüğü” adını aldı. Bu isim 1933 yılında “Deniz Harp Okulu ve Lisesi Kumandanlığı”, 1935 yılında ise “Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığı” şeklinde değiştirildi.²⁵⁴⁷

1938 yılında Harp Okulu ve Lise kısımlarının öğrenci sayılarının 250'ye çıkarılması kararlaştırıldı. Heybeliada'da ayrıca kursiyer teğmen/üsteğmenler de bulunuyordu. Bu nedenle öğrenci ve kursiyerler için ciddi oranda dersane, yatakhane ve yemekhane binası ihtiyacı ortaya çıktı. İlaveten Deniz Harp Okulu için laboratuvar yapılması da gerekmektedir.²⁵⁴⁸ Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanı Kur.Alb. Ruhi Develioğlu Deniz Müsteşarlığı'na, Harp Okulu ve Lise kısmında 244 öğrenci bulunduğunu, 29 kursiyerin de eklenmesiyle sayının 273'e ulaştığını ve mevcut yatakhanedeki yatak aralarının 20 cm'ye kadar indirildiğini belirten bir yazı gönderdi. Böylelikle öğrenci mevcutların artırılmasıyla, hali hazırdaki koşullarla çözülemeyecek büyük bir problemle karşı karşıya kalındığını Deniz Müsteşarlığı'na iletmiş oldu.²⁵⁴⁹ Bu uyarının ardından yapılması istenen inşaata gerekli ödenek ayrılarak çalışmalara başlandı. İnşaatın ilerleme durumu hakkında “Deniz Harp Okulu İnşaat Komisyonu Reisliği” tarafından İstanbul Deniz Komutanlığı'na belirli periyotlarda raporlar gönderiliyordu.²⁵⁵⁰ İlerleyen süreçte inşaata ayrılan ödeneğin yetersiz kalması

²⁵⁴⁶ *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1929*, s.12; *Deniz Harp Okulumuz*, a.g.e., s.88-91; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.71-75; Cemil Yücer, a.g.t., s.25.

²⁵⁴⁷ *Deniz Harp Okulumuz*, a.g.e., 1994, s.91; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.75-84.

²⁵⁴⁸ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:53, Bn.:1, 2, T.:26 Kanunievvel 1938.

²⁵⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, T.:14 Mart 1939.

²⁵⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1941-8, Gmn.:4, Bn.:1, T.:22 Kanunisani 1941; LDGAM., Ktn.:1942-33, Gmn.:74, Bn.:1, T.:1 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-33, Gmn.:60, Bn.:1, T.:18 Eylül 1942.

nedeniyle, inşaatın birinci kısmının tamamlanabilmesi için 150.000 lira daha ek ödenek talep edildi.²⁵⁵¹

Heybeliada'daki inşaat çalışmaları sürerken II. Dünya Savaşı başladı ve Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığının, “güvenli bölge” olarak değerlendirilen Mersin’e taşınması kararı alındı. Taşınma işlemleri 26 Mayıs 1941 tarihinde tamamlandı.²⁵⁵² Taşınma faaliyetleri sırasında Donanma Komutanlığı, 1939 Deniz Lisesi çıkışlı güverte sınıfı Harp Okulu öğrencileri için Hamidiye kruvazörüyle 1 Temmuz/11 Ağustos 1941 tarihleri arasında Marmara Denizi’nde icra edilecek seyir ve sahil tanıma eğitimi planladı.²⁵⁵³ Hamidiye kruvazörüyle yapılan seyir, öğrencilere yapılan sınavla tamamlandı.²⁵⁵⁴ Bu sırada Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığı, Mersin’in Çamlıbel semtinin batısındaki 23. Piyade Alayı Kışlasına yerleştirildi. Birinci Dünya Harbinde İngilizler Mersin’in bazı yerlerini denizden bombaladıkları zaman Kışla binası da isabet alarak hasar gördü. Fransızların Mersin’i işgalinde bina tamir edilerek işgal kuvvetlerine tahsis olundu. Burası işgal yıllarında bir Fransız süvari alayının kışlasıydı. Cumhuriyet dönemine geçildiği zaman kışla 23. Piyade Alayı’na tahsis edildi. II. Dünya Savaşı başlayınca alay Trakya’ya gönderildi.²⁵⁵⁵

Okul olarak kullanılan binanın zemin katı ahır olarak inşa edilmişti ve burası yatakhaneye çevrildi. Derslikler üst katta yüksek tavanlı odalardı. Burada kullanılacak tüm mefruşat ve eğitim materyali İstanbul’dan getirildi. Ancak Mersin’in sıcak ve rutubetli havası nedeniyle dersler sadece kışın burada işleniyor, diğer zamanlarda bahçedeki okalıptüs ağaçlarının altında yapılıyordu. Tuvaletler bahçenin çok uzağında sahra tuvaleti denilen biçimde alaturka tuvaletti. Genel olarak okul; Ana bina (komutanlık, derslik, yatakhane), laboratuvarlar, atölyeler, teneffüşhane binası, berberhane, kumanya binası, kayıkthane, revir ve garajdan oluşuyordu.²⁵⁵⁶

Deniz Harp Okulu ve Lisesi’nin bulunduğu bina okul binası olarak inşa edilmemişti. Bu sebeple eğitim öğretim faaliyetlerinin aksaksız biçimde devam ettirilebilmesi maksadıyla, binada büyük bir tadilat faaliyetinin yürütülmesi gerekti. Bu tadilatın büyük bölümü eğitim öğretim faaliyetleri başlamadan önce yapılırsa da bir kısmı

²⁵⁵¹ LDGAM., Ktn.:1942-46, Gmn.:15, Bn.:5, 5-1, 6, 7, T.:17 Şubat 1942.

²⁵⁵² LDGAM., Ktn.:1941-70, Gmn.:112, Bn.:1, T.:26 Mayıs 1941.

²⁵⁵³ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:43, Bn.:1, T.:26 Haziran 1941.

²⁵⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:80, Bn.:1, T.:9 Eylül 1941.

²⁵⁵⁵ Hüseyin Yıldırım, “Deniz Harp Okulu Mersin’de”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II*, Ankara 1999, s.275; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972*, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara, s.169-212; *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2016, s.15; Deniz Harp Okulumuz, a.g.e., s.91; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.85; İsmail Sözen, *Mersin’de Askeri Deniz Okulları*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2008, s.37; Cemil Yücer, a.g.t., s.31.

²⁵⁵⁶ Mert Bayat, a.g.e., s.5; *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.28, 113, 124; İsmail Sözen, a.g.t., s.38.

okulun açılmasından sonra gerçekleştirildi. Ayrıca zaman içerisinde duyulan gereksinimler nedeniyle de bir takım düzenlemelere gidildi. Ancak ülkedeki yokluk ve yetersizlik burada da kendini gösterdi. Eğitim ve öğretim faaliyetlerinin yürütüldüğü dershaneler, idari binalar ve yatakhaneler okulun burada bulunduğu süre boyunca istenilen seviyeye getirilemedi.²⁵⁵⁷ İlâveten bölge sıcak ve nemli bir havaya sahip olduğu için tahtakuruları ve sivrisineklerle mücadele edilmesini gerektiriyordu. Ayrıca elektrik, petrol, giyecek ve yiyecek ihtiyaçları da minimum düzeyde karşılanabiliyordu.²⁵⁵⁸

Deniz Harp Okulu ve Lisesi 1938 tarihinde törenle alay sancağı almıştı ve bu nedenle okul alay seviyesindeydi.²⁵⁵⁹ Okul komutanının kadrosu albaydı. Komutanın yardımcısı olarak kadroda “Dahiliye Müdürü” kadrosuyla bir güverte subayı bulunmaktaydı.

Öğrencilerin askeri eğitimini vermek üzere her sınıfın binbaşı rütbesinde bir sınıf subayı ve yüzbaşı rütbesinde bir yardımcısı bulunuyordu. Bu subayların görevleri öğrencinin günlük vakit çizelgesini hazırlamak ve kontrol etmek, öğrencilere denizcilik sevgisi kazandırmak, disiplinli titiz ve ülkelerini seven kişiler olmalarını sağlamaktı. Ayrıca öğrencinin maaş, izin, ödül ve cezalandırılma işleri de bu subaylar tarafından yürütülürdü.²⁵⁶⁰ Sınıf subaylarının yakından takip ettiği öğrencilerin temel özlük haklarıyla ilgili bazı durumlarda değişiklikler de yapılırdı. Örneğin 1945 yılında Genelkurmay Başkanlığı tarafından öğrencilerin izinleri ile ilgili bir düzenlemeye gidildi. Yeni uygulamada; Cumartesi günleri öğleden sonra öğrencilerin genel temizlik ve kıyafet muayenesi yapıldıktan sonra, evci öğrencilerin Pazar günü akşam belirlenen saatte okula dönmeleri uygulamasına geçildi. Evcil olmayan öğrencilerin ise Cumartesi günü evci öğrencilerle birlikte okuldan ayrılmaları ve akşam okula dönmeleri, Pazar günü ise sabah kahvaltısından sonra okuldan ayrılıp akşam okula dönecekleri şekilde önlem alınmaya başlandı.²⁵⁶¹

Okuldaki derslere giren öğretmenlerin çoğunluğu muvazzaf subaylardan oluşuyordu. Ayrıca emekli subaylar, yedek subaylar ve sivil öğretmenler derslere

²⁵⁵⁷ Öğrencilerin ihtiyaçları savaş koşulları içinde mümkün olduğunca karşılanmaya çalışıldı. Bu ihtiyaçlar arasında sayılan 20.000 metre yatak kılıflık kumaş ile yine aynı ölçüde patiska kumaşı Sümerbank’tan alındı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1942-159, Gmn.:2, Bn.:56, T.:10 Teşrinievvel 1942.

²⁵⁵⁸ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.42-43.

²⁵⁵⁹ CDAB., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:199, Dosn.:357, Sn.:14.

²⁵⁶⁰ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.335; İsmail Sözen, a.g.t., s.44. İlâveten Deniz Harp Okulu Komutanlığı’na, 27 Mart 1945 tarihinden itibaren “Tümen Adli Amirliği” görevi verilerek, bölgedeki askeri birliklerin adli olaylarına bakma yetkisi tanındı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1945-47, Gmn.:43, Bn.:2, T.:27 Mart 1945.

²⁵⁶¹ LDGAM., Ktn.:1945-6, Gmn.:107, Bn.:1, 2, 3, T.:27 Ekim 1945.

giriyordu. Bununla beraber Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığında 1941-1945 yılları arasında termodinamik dersi için İngiltere’den getirilen İngiliz Öğretmen Binbaşı Shaw’da derslere girdi.²⁵⁶² 26 Haziran 1941 tarihinde Plymouth’dan hareket eden Öğretmen Binbaşı R. E. Shaw, bir süre İskenderiye’de kaldıktan sonra 15 Eylül 1941 tarihinde Mersin’e ulaştı.²⁵⁶³ 1945 yılına kadar Mersin’de termodinamik derslerine giren Öğretmen Binbaşı R. E. Shaw, 9 Haziran 1945 tarihinde Mersin’den ayrıldı ve 6 Temmuz 1945 tarihinde Plymouth’a ulaştı.²⁵⁶⁴ Böylece Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığının Mersin’de bulunduğu süre içindeki ilk ve tek yabancı öğretmeni oldu.

Deniz Lisesi’nde 1944 yılına kadar İngilizce, Almanca ve İtalyanca öğretilmekteydi. Genelkurmay Başkanlığı 26 Eylül 1945 tarihli emriyle 1945 yılından itibaren Deniz Lisesi’nden İtalyanca dersini kaldırdı. Ayrıca % 25 Almanca, % 75 İngilizce öğretilmesi emrini verdi. Yine aynı emirle Deniz Harp Okulu müfredatına İngilizce, Almanca ve İtalyanca derslerinin yanına Rusça dersi de eklendi.²⁵⁶⁵ Okullardaki Almanca gibi derslere, öğretmen olmayıp yükseköğrenim görmüş kişiler de girebiliyordu. Tüm öğretmenler “Öğretim Kurulu Başkanı” isimli kadroda bulunan subaya bağlıydı. Binbaşı rütbesinde bir askeri öğretmen de öğretim işleri, ders program ve müfredatının hazırlanmasından sorumluydu. Öğretim kurulu sayılara yıllara göre farklılık gösterse de 22 askeri ve sivil öğretmenden oluşuyordu. Ayrıca okulun kadrosunda bir levazım müdürü, iki doktor mevcuttu. Okulun toplam öğrenci sayısı ise 600 olarak belirlenmişti. Ortalama olarak okula her sene 200 öğrencinin alınması hedeflenmişti.²⁵⁶⁶

Ders kitapları ve tüm kırtasiye gereçleri için devlet öğrencilere harçlık/burs verirdi. Verilen para, lise bir ve ikinci sınıf için ayda 187 kuruş, lise üçüncü sınıfta 312 kuruştu. Harp Okulunda ise birinci sınıfta 562 kuruş, ikinci sınıfta 750 kuruş verilmekteydi. Okulun taşınması sırasında okul kütüphanesi Heybeliada’da kalmıştı. Bu

²⁵⁶² LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:29, T.:25 Temmuz 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:28, T.:1 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:13, Bn.:1, 2, T.:7 Ekim 1945.

²⁵⁶³ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:30, T.:8 Eylül 1945.

²⁵⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:28, T.:29 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:29, T.:8 Eylül 1945. İngiliz Öğretmen Binbaşı Shaw’ın mukavelesinin bitip ülkesine dönme zamanı yaklaşınca, Milli Müdafa Vekaleti Deniz Müsteşarlığı termodinamik dersi için İngiltere’den yeni bir öğretmen getirtilmesi için yazışmalar gerçekleştirdi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-61, Gmn.:13, Bn.:1, 2, T.:7 Teşrinievvel 1944;

²⁵⁶⁵ LDGAM., Ktn.:1945-108, Gmn.:42, Bn.:7, T.:11 Aralık 1946; LDGAM., Ktn.:1945-18, Gmn.:123, Bn.:30, T.:17 Aralık 1946.

²⁵⁶⁶ Mert Bayat, a.g.e., s.6; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, Ankara s.335; İsmail Sözüner, a.g.t., s.44. Deniz Harp Okulu ve Lisesi’nin 1938 ve 1939 yıllarındaki öğrenci mevcutları ile ilgili hazırlanmış etüt çalışması için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, T.:14 Mart 1939.

nedenle öğrencilerin çoğu harçlıklarıyla kitap alır, ayrıca Mersin Halkevi Kitaplığından faydalanırdı.²⁵⁶⁷

Eğitim öğretim dönemi 1 Eylül tarihinde başladı. Yıllık eğitim öğretim programı 3 dönemden oluşuyordu. 1. dönem 1 Eylül - 30 Kasım tarihleri arasındaki gemi dönemi idi.²⁵⁶⁸ Bu dönemde öğrenciler Hamidiye kruvazöründe staj yapıyorlardı.²⁵⁶⁹ 2. dönem 1 Aralık - 31 Temmuz tarihleri arasındaki okul dönemi idi. 3. dönem ise 1-29 Ağustos tarihleri arasındaki sula izni, bütünleme sınavı ve Harp Okulu ikinci sınıfları için subay çıkış muayenesi dönemi idi.²⁵⁷⁰ Harp Okulu eğitim programında 1942 yılında değişiklik yapıldı. Buna göre; güverte ve makine öğrencilerinin her sene 8 ay okulda eğitim, 3 ay okul gemisi, Donanma veya fabrika stajı ve 1 ay da izinli olmaları kararlaştırıldı. Böylece güverte sınıflarının 2, makine sınıflarının 4 eğitim devresine tabi tutulmaları planlandı. Bu eğitim devrelerinin tamamlanmasının ardından 6 ay süreli Donanma staj evresine geçilecekti.²⁵⁷¹

Eğitim süresince okulda verilen dersler için her ay sınav yapılırdı. Bununla birlikte birinci ve ikinci dönemin sonunda, Aralık ve Mart aylarının ilk on iki günü içinde yazılı, Haziran ayı içerisinde de sözlü sınıf geçme sınavları icra edilirdi. Sınavlarda sorulan sorular dönem içinde okutulan konulardan oluşurdu. Sınav sonundaki notlar ise birinci ve ikinci dönemin karne notu olurdu. Beden eğitimi dersi savaş koşullarında bulunduğu için çok önem verilen bir dersti. Dersin sınavları uygulamalı şekilde gerçekleştirilirdi. Tüm öğrenciler belirlenen ölçme kriterleri içerisinde barfiks çekmek, uzun, yüksek ve üç adım atlamak, halata çıkmak, gülle atmak ve kasadan atlamak aşamalarını yerine getirirdi. Uygulamalı sınavların yapıldığı diğer dersler ise atölyede yapılan eğitimler ile gemicilik derslerinin uygulamalı kısmı idi.²⁵⁷²

²⁵⁶⁷ Hüseyin Yıldırım, a.g.m., s.276; İsmail Sözen, a.g.t., s.83;

²⁵⁶⁸ LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:75, Bn.:1, T.:28 Ağustos 1945.

²⁵⁶⁹ Harp Okulu öğrencileri gemi dönemindeki stajlarında, top atışları da icra ederdi. Harp Okulu 3. sınıf öğrencilerinin 28-29 Eylül 1945 tarihinde Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleriyle, Tuzla'da sac hedefe 3,7 ve 7,6 cm'lik toplarla atış yapmaları ile ilgili bkz., LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:205, Bn.:1, T.:12 Eylül 1945.

²⁵⁷⁰ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.48; İsmail Sözen, a.g.t., s.50.

²⁵⁷¹ LDGAM., Ktn.:1942-1, Gmn.:87, Bn.:7, T.:20 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-1, Gmn.:87, Bn.:4, 5, 6, 7, T.:26 Ağustos 1942. Öğrencilerin gemilere staj için gönderilmeleri ve burada gerçekleştirilen faaliyetler için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-14, Gmn.:145, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, T.:6 Mayıs 1941; LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:121, Bn.:1, T.:7 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:51, Bn.:1, T.:2 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:46, Bn.:1, T.:11 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:91, Bn.:1, T.:29 Mayıs 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:63, Bn.:1, T.:6 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:15, T.:17 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:14, T.:23 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:8, 9, T.:5 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:3, T.:6 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:12, T.:6 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:4, T.:8 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:13, T.:8 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:5, T.:12 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:10, T.:12 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:1, 2, T.:9 Kasım 1945; LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:69, Bn.:11, T.:27 Kasım 1945;

²⁵⁷² *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.89; İsmail Sözen, a.g.t., s.83-84;

Harp Okulu'na geçiş için iki aşamalı bir sınav vardı. Sınavın birinci aşaması lise üçüncü sınıfta yapılan “Lise Bitirme Sınavı” adı verilen “Yılsonu Sözlü Geçme Sınavı”ydı. Bu sınavı geçen öğrenci ikinci aşama olan “Olgunluk Sınavı” adı verilen sınava girerdi. Olgunluk sınavı, okuldaki öğretmenlerce hazırlanan Matematik, Türkçe-Kompozisyon, Fizik, Kimya, Tabii bilimler (Biyoloji-Jeoloji) derslerini kapsardı. 1944–1945 eğitim/öğretim yılından itibaren askeri liselerin olgunluk sınavları Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan sorularla sivil liselerle aynı zamanda icra edilmeye başlandı. Öğrencilerin olgunluk sınavına iki kere girme hakkı bulunuyordu. İkinci sınavda da başarılı olamayan öğrenciler “Askeri Liseler D-97 Talimatı”nın 147. maddesi gereğince subay olamaz askeri hesap veya muamele memuru yapılırdı.²⁵⁷³ Olgunluk sınavındaki başarısızlık nedeniyle okuldan ayrılan öğrenciler, devlet tarafından yapılan tüm masrafları faizi ile birlikte ödemek zorundaydı.²⁵⁷⁴

Savaş koşulları içinde okula öğrenci almak da bir takım güçlükler doğuruyordu. Okulun Mersin'e taşınmış olması o tarihlerde okulun öğrenci ihtiyacının karşılandığı en büyük ilin İstanbul olduğu düşünüldüğünde çeşitli sıkıntılara sebep oldu. Bu sıkıntıları aşmak üzere okula giriş sınavlarının hem İstanbul'da hem de okulların taşındığı Mersin'de yapılması kararlaştırıldı. Bu düşüncenin sonucu olarak, 1942 yılında Deniz Lisesi'ne öğrenci alım sınav merkezi olarak İstanbul ve Mersin tespit edildi. Sınavlar için İstanbul'da 600, Mersin'de 20-25 ortaokul son sınıf öğrencisi başvuruda bulundu. İstanbul'daki sınavlar İstanbul Deniz Gedikli Erbaş Okul Komutanlığı, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı ve Ahmet Emin Yalman İlkokulunda (o tarihteki adı “Dokuzuncu İlkokul”), Mersin'deki sınav ise Deniz Lisesi Komutanlığı binasında 15-16 Eylül 1942 tarihlerinde icra edildi. Sınav sonucunda İstanbul'dan 102, Mersin'den 18 öğrenci olmak üzere toplam 120 öğrenci okula alındı. Eğitim öğretim faaliyetleri 1 Ekim 1942 tarihinde Mersin'deki Deniz Lisesi Komutanlığında başladı. Ayrıca aynı sene, Deniz Lisesi ikinci sınıfına da 1 Eylül 1942 tarihinde yapılan sınav ile 30 öğrenci alındı. Böylelikle ikinci sınıf öğrenci mevcudu 180 oldu.²⁵⁷⁵

Öğrencilere savaş koşullarını yaşamaları, askeri disiplinlerini ve fiziki kondisyonlarını yükseltmeleri amacıyla, 1. ve 2. sınıfların sınıf geçme sınavlarının bitimiyle yaz aylarında 20'şer günlük özel piyade eğitimi kampları uygulandı. Bu kamplar Mersin'in 12 km kuzeyinde bulunan Buluklu Köyünde gerçekleştirildi. Burada

²⁵⁷³ LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:210, Bn.:1, T.:4 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:134, Bn.:1, T.: Trhz.; *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.121; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.89; İsmail Sözen, a.g.t., s.84-85;

²⁵⁷⁴ DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1949-1, Gmn.:1, Bn.:1, T.:25 Haziran 1949.

²⁵⁷⁵ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.27; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.86; İsmail Sözen, a.g.t., s.48.

öğrencilere, piyade erlerinin teçhizatı sırt çantasız olarak verilmekteydi. Mersin'deki okuldan kamp alanına tüm öğrenciler askerî teçhizatları ile yaya olarak gidip gelmekteydi. Kampta yanaşık düzen eğitimleri, savaş beden eğitimi, kültür-fizik ve atış eğitimleri icra edilmekteydi. Kamp bitiminde sınıfını geçen ve sınıf tekrarı yapacak öğrencilere kamp sonunda, bütünlemesi olan öğrencilere ise bütünleme sınavı bitiminde 1 ay süreyle sıla izni verilirdi. Tüm sıla izinleri 1 Eylül tarihinde bitecek şekilde kullandırılırdı.²⁵⁷⁶

Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nden başarıyla mezun olan öğrenciler için mezuniyet törenleri icra edildi.²⁵⁷⁷ Yapılan törenlerden bir kısmına dönemin başbakanı ve kuvvet komutanları da iştirak etti. Bu törenler o dönemin sakin Mersin şehrinin çehresini değiştiren önemli faaliyetlerden biri oldu. Ancak bu törenlerden bazıları İstanbul'da yapıldı. Özellikle 1945 yılında yapılan tören, deniz okullarının Mersin'de olduğu süreçte icra edilen en kapsamlı törenlerden biri oldu. Bu törene katılmak üzere Harp ve İhtiyat Filolara bağlı gemiler görevlendirildi. Törene katılmak üzere Yavuz ve Mecidiye kruvazörleriyle, Kocatepe, Tınaztepe, Adatepe, Zafer, Demirhisar ve Sultanhisar muhripleri 28 Ağustos günü saat 10:00'da Gölcük'ten hareket ederek, saat 15:30 civarında Haydarpaşa önüne demirledi. Hamidiyekruvazörü ise Beşiktaş'ta Barbaros Hayrettin Paşa Türbesinin önüne demirledi.²⁵⁷⁸ Mezuniyet töreni 30 Ağustos günü saat 15:00'de Yavuz kruvazöründe yapıldı. Törende Milli Savunma Bakanı Ali Rıza Artunkal, Vali Dr. Lütfi Kırdar, Orgeneral Cemil Cahit Toydemir, Orgeneral Sabit Noyan, ve Donanma Komutan Vekili Tümamiral Mehmet Ali Ülgen hazır bulundu.²⁵⁷⁹

Aynı şekilde okulların bölgedeki spor faaliyetlerine katılmaları da şehrin sportif bir görünüm kazanmasını sağladı. Özellikle futbol, basketbol, voleybol ve atletizm branşlarında yapılan çalışmalar ön plana çıktı. Hatta 1942 yılında, yapılan girişimler neticesinde Fenerbahçe Spor Kulübünün futbol ve atletizm takımları Mersin'e getirildi. 12 Ekim 1942 günü saat 16:00'da "Şehir Sahası"nda Deniz Harp Okulu ile Fenerbahçe futbol takımları maç yaptı. Maç Fenerbahçe'nin 5-0 galibiyeti ile neticelendi.²⁵⁸⁰

²⁵⁷⁶ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.46, 47; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.90; İsmail Sözen, a.g.t., s.35, 93.

²⁵⁷⁷ Mezuniyet törenleri hakkında bilgi almak için bkz., Akşam, 2 Ağustos 1942, s.2; Cumhuriyet, 2 Ağustos 1942, s.3; Cumhuriyet, 3 Ağustos 1942, s.2; Ulus, 3 Ağustos 1942, s.1; Vakit, 3 Ağustos 1942, s.2; Cumhuriyet, 30 Nisan 1944, s.1, 3; Vakit, 30 Nisan 1944, s.4; Ulus, 30 Nisan 1944, s.1.

²⁵⁷⁸ LDGAM., Ktn.:1945-89, Gmn.:139, Bn.:2, 3, T.:14 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 28 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., KMGJ., Kytn.: 20338, T.: 28 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., ZMGJ., Kytn.: 25490, T.: 28 Ağustos 1945; LDGAM., Gjb., DMGJ., Kytn.: 16410, T.: 28 Ağustos 1945; Tanin, 30 Ağustos 1945, s.6.

²⁵⁷⁹ LDGAM., Gjb., YKGJ., Kytn.: 7331, T.: 30 Ağustos 1945; Tanin, 31 Ağustos 1945, s.3; Vakit, 31 Ağustos 1945, s.1, 4, 6; Akşam, 31 Ağustos 1945, s.1, 2; Cumhuriyet, 1 Eylül 1945, s.2.

²⁵⁸⁰ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.93, 94; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.91; İsmail Sözen, a.g.t., s.98-105.

Deniz Okullarının Mersin’de bulunduğu sırada gerçekleşen en önemli faaliyetlerden biri de Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün yaptığı ziyaret oldu. 7 Kasım 1943 günü saat 20:30’da Adana’dan trenle Mersin’e gelen cumhurbaşkanı, 8 Kasım günü saat 09:00’da Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu’nu ziyaret etti. Okul Komutanı Güverte Yarbay Hamit Ültan’ın yaptığı bilgilendirme konuşmasının ardından Cumhurbaşkanı İnönü, derslikleri gezerek derslere iştirak etti. Bu ziyaretin bitimiyle saat 09:50’de Deniz Harp Okulu’na geçildi. Tören kıtasının yaptığı karşılama sonrası Okul Komutanı Yarbay Asım Şinik’ten bilgi alan cumhurbaşkanı dersleri izledi.²⁵⁸¹

İngiltere’nin 15. Akdeniz Filosuna bağlı HMS Mauritius kruvazörünün, 11 Haziran 1946 günü Mersin’e liman ziyareti gerçekleştirmesi²⁵⁸², Deniz Okulları öğrencilerinin İngiliz denizcilerle temas etmesini sağlayan önemli olaylardan biri oldu.²⁵⁸³ Bu ziyaret sırasında öğrenciler, HMS Mauritius kruvazörünü gezerek İngiliz gemi teknolojisini yakından görme ve İngiliz denizcilerin gemi hayatı hakkında bilgi edinme fırsatı yakaladı. 13 Haziran günü saat 17:00’de ise Mersin Şehir Stadı’nda İngiliz denizcilerle Deniz Harp Okulu futbol takımı bir maç yaptı. İlk golü Deniz Harp Okulu takımı atmasına karşın, maçı İngilizler 3-2 kazandı.²⁵⁸⁴

Genelkurmay Başkanlığı 9. Deniz Talim Terbiye Şubesi’nde görevli Deniz Kurmay Başkanı Kur.Alb. Sadık Altıncan tarafından 9-17 Ocak 1945 tarihleri arasında, Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi Komutanlığı ile Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu Komutanlıklarında denetlemeler icra edildi.²⁵⁸⁵ Denetlemelerde görülen ve yerine getirilmesinin uygun olacağı tespit edilen hususlar şunlardı²⁵⁸⁶;

1. Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi Komutanlığı’nın çevresi neredeyse tamamen açıktır. Buraların kapatılmasında kullanılmak üzere 500 adet eski kazan borusu, 30 torba çimento ve 2100 metre dikenli telin verilmesi gerekmektedir.

2. Okullarda görevli sınıf subayları ile öğretmenlere ek görevler verilmemesi.

²⁵⁸¹ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.109-111.

²⁵⁸² Cumhuriyet, 12 Haziran 1946, s.3; Ulus, 12 Haziran 1946, s.1.

²⁵⁸³ HMS Mauritius kruvazörünün 11-14 Haziran 1946 tarihleri arasında Mersin’i ziyaret etmeleri konusunda Bakanlar Kurulu’nun 6 Haziran tarihinde verdiği izin hakkında bkz., CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:111, Dosn.:41, Sn.:1.

²⁵⁸⁴ Ulus, 14 Haziran 1946, s.2; *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.112. HMS Mauritius kruvazörü 14 Haziran 1946 günü Mersin’den ayrıldı. Bkz., Akşam, 15 Haziran 1946, s.2.

²⁵⁸⁵ Denetleme süreciyle ilgili olarak, o tarihte 3 senelik Deniz Harp Akademisi eğitimini tamamlayarak 2 senelik kurmay stajı için Genelkurmay Başkanlığı’nda görevlendirilmiş Dz.Yzb. Şemsi Bargut’un anılarında bilgiler verilmektedir. Bkz., Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut’un Anıları*, s.33.

²⁵⁸⁶ LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:129, Bn.:2, 3, T.:13 Şubat 1945; LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:129, Bn.:1, T.:15 Şubat 1945.

3. Öğrencilerin boş vakitlerini değerlendirmeleri için okulların spor ödeneklerinin artırılması, spor mükafat ödeneği verilmesi, satranç, masa tenisi vb. oyun malzemeleri verilmesi.
4. Öğrencilerin film izlemeleri için ödenek verilmesi ile yazlık sinemanın perdesinin yaptırılması.
5. Öğrencilerin eksik olan bavullarının tamamlanması.
6. Okullara istekli olan öğrenci sayısının giderek azaldığı görülmektedir. Örneğin Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu'na kadronun dörtte biri kadar öğrenci alınabilmiştir. Bu durumun düzeltilebilmesi maksadıyla okullarda törenler yapılması, çekilecek fotoğrafların dergi ve gazetelerde yayımlanması ile radyolarda tanıtıcı bilgiler verilmesi gerekmektedir.

II.Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle, Türkiye'deki güvenlik problemi ortadan kalktı. Bu nedenle, Mersin'e nakledilen deniz okullarının İstanbul'a dönmelerinin önünde hiçbir engel kalmadı. Bununla beraber Mersin'de öğrencilerde görülen sıtma gibi hastalıklarda artmıştı. Ayrıca icra edilen son denetlemelerde eğitim kalitesinde de azalma belirlendi. İlaveten 1945 yılı öğrenci başarı oranı da düşüş gösterdi.²⁵⁸⁷ Genel olarak eğitim kalitesindeki azalışın sebebi, bölgenin sıcak ve nemli yapısının ortaya çıkardığı sağlık şartları olarak değerlendirildi. Söz konusu denetlemeler sonucunda deniz okullarının 1946-1947 eğitim öğretim yılında tekrar İstanbul'a getirilmesi gündeme geldi. Konuyla ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığına resmi bir başvuruda bulundu.²⁵⁸⁸ Bu başvuruda ön plana çıkan noktalar şöyleydi;²⁵⁸⁹

“1945-1946 Ders yılı veriminin düşük bulunmasından ötürü Mersinde bulunan Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi ve Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulunda inceleme yapmak üzere gönderilen kurulun düzenlediği raporda idare, öğretim ve sıhhi heyetlerinin verimin düşük olmasına tesirleri olduğu belirtildikten sonra okul binalarının uygun olmaması ve mıntıkanın tropik ve sıtma mücadele bölgesi içinde olması yüzünden sağlık durumunun başarısızlıkta esas amiller arasında bulunduğu üzerinde durulmaktadır.

²⁵⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1945-71, Gmn.:210, Bn.:1, T.:4 Ağustos 1945.

²⁵⁸⁸ *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.113-115; İsmail Sözen, a.g.t., s.24.

²⁵⁸⁹ İsmail Sözen, a.g.t., s.34-35; Genelkurmay Başkanlığının, 16 Ağustos 1946 tarihinde Milli Savunma Bakanlığına yolladığı, Mersin'de bulunan tüm Deniz Okullarının İstanbul'a dönmelerinin gerekçelerini açıklayarak, İstanbul'a dönme talebini ilettiliği yazısı için Bkz: LDGAM, TÇDEEB., 1946 Tarihli Klasör, T.:16 Ağustos 1946.

Kurulun yaptığı incelemeler sırasında öğrencilerin % 15'nin hastalık yüzünden derse muntazam devam edemedikleri ve hemen ekserisinin az veya çok süre ile hastaneye yatırılmış olduğu ve üçüncü sınıf sıhhat fişlerinin tetkikinde 96 mevcuttan 58'nin dalak ve sıtma hastalığına tutulmuş oldukları neticesine varılmış bulunmaktadır.

Deniz kuvvetlerinde ağır şartlar altında hizmetleri beklenen elemanlarımızın bu durumlarını düzenlemek üzere Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi ve Deniz Gedikli Erbaş Ortaokullarının bu bölge dışına alınmasının yerinde olacağı sonucuna varılmış bulunmaktadır.

Mersin'e intikalden evvel Deniz Gedikli Erbaş Ortaokullarının bulunduğu eski Bahriye Nezareti binasının bu gün kısmen D. D. A okulu tarafından işgal edilmekte olması dolayısı ile bu okulun Yüksek Bakanlığınızca ileri sürülen Çengel köyündeki eski Kuleli Lisesi binasından faydalanması ve bunun içinde bu binayı işgal eden hastaneyi sıkıştırarak Deniz Gedikli Okuluna bir kısım yer ayırmak ve yahut D. D. A. Okulu binasının halen bos bulunan kısımları ile bu bina yanında bulunan Deniz Levazım Amirliği ve İnzibat Kıta'sının işgal ettikleri binaları Deniz Gedikli Okuluna devir etmek suretiyle bu okulunda aktarılmasına imkân sağlanacağı düşünülmektedir.

Yüksek Bakanlığınızca yukarda arz edilen hususlar hakkında gerekli işlemin yapılmasını ve Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi ve Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu'nun 1946- 1947 ders yılı başlangıcından başlayarak yeni binalarda eğitime başlamalarını yüksek emirlerinize sunarım.”

Yapılan bu başvuru kabul edildi ve 1946 yılında Deniz Harp Okulu ve Lisesi Heybeliada'ya, Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu ise İstanbul Kasımpaşa'daki Divanhane binasına dönmesi süreci başlamış oldu.²⁵⁹⁰

Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığının İstanbul'a taşınması için Kanarya kömür gemisi görevlendirildi. Bu görev için Kanarya kömür gemisi 5 Eylül 1946 tarihinde saat 07:00'de Maltepe'ye geldi. Gerekli hazırlıklar yapılarak saat 17:30'da İstanbul'dan demir alındı. 6 Eylül günü saat 10:00'da Çanakkale'ye demirleyen gemi, saat 18:00'de buradan hareket ederek, 7 Eylül günü saat 18:05'te Kuşadası'na demirledi. 8 Eylül günü saat 05:00'de Kuşadası'ndan demir alan gemi, 10 Eylül günü saat 11:00'de Mersin'e ulaştı.²⁵⁹¹

²⁵⁹⁰ Hüseyin Yıldırım, a.g.m., s.275; Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972, s.110; *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.114; *Deniz Lisesi Tarihçesi*, s.98; İsmail Sözen, a.g.t., s.35-36.

²⁵⁹¹LDGAM., Gjb., KKGJ., Kyt.: 19191, T.: 5, 6, 7, 8, 9, 10Eylül 1946.

Okulun taşınması çalışmaları sürerken, okula ait geride kalacak binaların garnizon komutanlığı emrine bırakılması kararı verildi.²⁵⁹² Bu sırada 11 Eylül gününden itibaren, Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığına ait eşyalar gemiye yüklenmeye başlandı. Eşyaların yüklenmesi sırasında okula ait hayvan ve motorlu vasıtaların diğer eşyalarla birlikte gemiye sığması mümkün olmadığı için yüklenmesinden vazgeçildi. Bunların daha sonra trenle İstanbul'a gönderilmesi kararlaştırıldı.²⁵⁹³ 16 Eylül günü tüm malzemelerin yükleme işi tamamlanarak Kanarya kömür gemisi, personel ve öğrencilerle birlikte saat 10:15'te Mersin'den İstanbul'a doğru hareket etti.²⁵⁹⁴ Bu sırada okulda sadece okula ait hayvan ve motorlu vasıtaların İstanbul'a gönderilmesiyle ilgilenecek personel, binaların garnizon komutanlığına devir teslim işleriyle uğraşacak personel ve 23 Eylül günü başlayacak öğrenci seçme sınavını yapacak öğretmenlerden bir gurup kaldı.²⁵⁹⁵

İstanbul'a doğru seyrine devam eden Kanarya kömür gemisi, 20 Eylül günü saat 10:30'da Çanakkale'ye demirledi ve saat 17:45'te buradan demir alarak, 21 Eylül günü saat 08:00'de Heybeliada önüne ulaştı. Hemen ardından gemiye yüklenen eşyalar Tuzla araba vapuru ile Heybeliada'ya nakledilmeye başlandı. Bu iş 24 Eylül günü saat 13:00'de tamamlanarak Tuzla araba vapuru Heybeliada'dan ayrıldı. Nakil işinin tamamlanmasıyla Kanarya kömür gemisi de 25 Eylül günü saat 13:00'de Heybeliada'dan ayrılarak Haliç'e gitti.²⁵⁹⁶ Böylece Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığının Mersin yılları dönemi bitmiş oldu.

²⁵⁹² LDGAM., Ktn.:1946-31, Gmn.:121, Bn.:9, 10, T.:7 Eylül 1946; LDGAM., Ktn.:1946-31, Gmn.:121, Bn.:4, T.:19 Eylül 1946.

²⁵⁹³ Okula ait hayvan ve motorlu vasıtaların son partisi, 25 Eylül 1946 tarihli trenle İstanbul'a gönderildi. Ardından Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığı Levazım Müdürü Yzb. Azmi İrengün Mersin'den ayrıldı. Bkz., LDGAM., Ktn.:1946-31, Gmn.:121, Bn.:3, 6, T.:25 Eylül 1946; LDGAM., Ktn.:1946-31, Gmn.:121, Bn.:7, T.:28 Eylül 1946.

²⁵⁹⁴ LDGAM., Gjb., KKGJ., Kyt.: 19191, T.: 16 Eylül 1946.

²⁵⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1946-31, Gmn.:121, Bn.:12, T.:14 Eylül 1946.

²⁵⁹⁶ LDGAM., Gjb., KKGJ., Kyt.: 19191, T.: 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 Eylül 1946.

2. DENİZ GEDİKLİ ERBAŞ ORTAOKULU EĞİTİM FAALİYETLERİ

Türk Donanmasında gedikli, bir başka deyişle astsubay sınıfının oluşturulması şüphesiz çok eskidir.²⁵⁹⁷ Osmanlının saltanat devrinde, ayrıca astsubay yetiştiren bir okul açılmadı. Devlet, gedikli zabıt yani günümüzdeki ifadesiyle astsubay ihtiyacını; sıbyan alaylarından, inzibat erlerinden, tezkere terk eden çavuşlardan ve iltimaslı ustabaşılardan karşılıyordu.²⁵⁹⁸

Büyükamiral Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında²⁵⁹⁹, 5 Şubat 1890 tarih ve 17 sayılı Ceride-i Bahriye'de yayınlanan bir emirle²⁶⁰⁰, Donanmanın önemli hizmetlerinden olan, Güvertede; topçuluk, işaretçilik, serdümenlik ve porsun, Sanayi ve Makede; kalafatçı, marangoz, burgucu ve ateşçi dallarında sanatkâr yetiştirilmek üzere, "Gedikli" sınıfının kurulması, güverte için İstanbul ahalisinden istekli olanlardan 100 ve sonraki yıllarda 55 kişi alınarak bunların gemi mevcutlarından indirilmesi ve makine için her yıl Sanayi ve İmalat-ı Bahriye Sıbyan taburlarından 20 kişi ayrılarak bundan böyle gemilerde bu gibi işler için "başbozuk (sivil)" işçi görevlendirilmesinin yasaklanması kararlaştırıldığı belirtilmiş ve bu amaçla Şura-yı Bahriye'ce hazırlanan nizamname, 3 Nisan 1890 tarihli 21 sayılı Ceride-i Bahriye'de yayınlanarak²⁶⁰¹ 15 Nisan 1890 tarihinden itibaren "Deniz Gedikli Sınıfı" resmen kuruldu.²⁶⁰²

İlk gedikli sınıfı, Ceride-i Bahriye'nin 59 numaralı sayısında yazdığı gibi, 15 Haziran 1890 tarihinde Selimiye top eğitim gemisinde öğrenime başladı.²⁶⁰³ Bu şekilde kurulan gedikli sınıfı ancak kısa bir süre varlığını koruyabildi. Gedikli

²⁵⁹⁷ Gedikli tabiri, Osmanlı döneminde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin her bakımdan devamı olan Türkiye Cumhuriyeti döneminde de kullanılmıştır. Gedikli tabiri yerine astsubay tabirinin kullanılması 2 Temmuz 1951 tarihli 5802 tarihli kanun ile olmuştur. Kanunun tam metni için Bkz: *Resmî Gazete*, "Astsubay Kanunu", Kanun No (KN) 5802, Kabul Tarihi (KT) 2 Temmuz 1951, Sayı (S) 7852, Yayın Tarihi (YT) 5 Temmuz 1951.

²⁵⁹⁸ *Cumhuriyetimizin XV. Yıl Dönümünde Deniz Kuvvetimiz*, Deniz Basımevi, İstanbul 1940, s.41.

²⁵⁹⁹ Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa 1832-1903 yılları arasında yaşamış, II.Abdülhamit döneminde (1876-1909) 15 yıl kadar Bahriye Nazırlığında bulunmuştur. Eyüp'teki türbesinde gömülü olup, Eyüp'te bir tekke ile kütüphane ile Kadıköy ve Eyüp'te birer cami yaptırmıştır. Ayrıntılı bilgi için Bkz: İbrahim Akkaya ve Fahri Ayanoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amiralleri, Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.115-116.

²⁶⁰⁰ *Ceride-i Bahriye*, Bahriye Nezareti Fen Komisyonu (BNFK), S.17, Tarih (T) 14 Cemazeyilahir 1307; Figen Atabey, a.g.e., s.5; Hikmet Bayar, *Askeri Okulların Tarihçeleri*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2009, s.183.

²⁶⁰¹ *Ceride-i Bahriye*, BNFK., S.21, T.12 Şaban 1307.

²⁶⁰² Fahri Çoker, "Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bir Bakış", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, C. 74, S. 463, (Ekim 1968), s.30; *125.Yılında Deniz Astsubaylığı: 1890'dan 2015'e*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2015, s.25.

²⁶⁰³ *Ceride-i Bahriye*, BNFK., S.59, T.26 Muharrem 1309; Ali Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Kurumları Tarihi*, Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Basımevi, Yalova 2003, s.32.

yetiştirilmekten vazgeçilip, mevcut gedikliler başarı dereceleri veya üstlerinin değişik kanaat ve teklifleriyle muhtelif subay rütbelerine nakledildi.²⁶⁰⁴

Meşrutiyetin yeniden ilan edilmesi üzerine devlet yönetiminin her alanında olduğu gibi Türk Donanması da ıslah edilmek istendi²⁶⁰⁵ ve Deniz Kuvvetlerinde düşünülen yenilikler arasında gedikli sınıfının yeniden kurulması tasarlandı. Bu maksatla, eğitim alanında incelemeler yapmak üzere İngiltere'ye gönderilmiş olan Makine Kıdemli Yüzbaşı İbrahim Aşki Bey'in²⁶⁰⁶ verdiği raporda belirttiği hususlar göz önünde tutularak hazırlanan kanun, 14 Temmuz 1913 tarihinden itibaren yürürlüğe konuldu.²⁶⁰⁷ Bir yıllık uygulamadan alınan sonuçlara göre bu kanun yeniden düzenlenerek, 20 Nisan 1914 tarihinde hükümet tarafından kabul edilip padişah tarafından onaylanan "Bahriye Efrat ve Küçük Zabitanıyla Gedikli Zabitanı Kanunu Muvakkati" ile gedikli sınıfı daha sağlam ve rasyonel esaslara bağlandı.

Deniz gedikli sınıfı için daha esaslı bir kaynak olmak üzere, önce 20 Aralık 1915 tarihinde padişah Mehmet Reşat ve Bahriye Nazırı Vekili Enver Paşa'nın imzaladığı, 21 maddeli "Makineci Çırakları Nizamnamesi" ile "Bahriye Nezareti"ne bağlı "Makineci Çırakları Mektebi" kuruldu.²⁶⁰⁸ Bu okula Tir-i Müjgan fabrika gemisi, okul ve eğitim gemisi olarak verildi. Tir-i Müjgan bir süre sonra nakliyat hizmetlerine verilince, yerine Muin-i Zafer Korveti okul ve eğitim gemisi olarak atandı.²⁶⁰⁹ Bunu, 3 Şubat 1916 tarihli, yine padişah Mehmet Reşat ve Bahriye Nazırı Vekili Enver Paşa'nın imzaladığı, 19 maddeli "Gemici Çırakları Nizamnamesi" ile "Bahriye Nezareti"ne bağlı olarak kurulan "Gemici Çırakları Mektebi" izledi.²⁶¹⁰ Gemici Çırakları Mektebi İclaliye gemisinde kuruldu. Kurulan bu iki okulda da gedikli adayları için "çırak" tabiri kullanıldı. Gemici Çırakları Mektebi ile Makineci Çırakları

²⁶⁰⁴ Fahri Çoker, "Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bir Bakış", s.30-31.

²⁶⁰⁵ *Cumhuriyetimizin XV. Yıl Dönümünde Deniz Kuvvetimiz*, s.41.

²⁶⁰⁶ İbrahim Aşki Bey (Tanık), 1874 yılında Romanya'da doğdu. 1891 yılında Deniz Harp Okulundan mezun oldu. Bahriyede aldığı bir çok görevin ardından, II.Meşrutiyet'in ilanı sonrasında, modern subayların yetiştirilmesi düşüncesi kapsamında, eğitim için İngiltere'ye gönderildi. Burada, İngiltere'deki deniz okullarını inceledi ve dönüşünde verdiği rapor, 14 Temmuz 1913 tarihli kanunun hazırlanmasında kullanıldı. 1977 yılındaki ölümüne kadar Deniz Kuvvetleri Komutanlığına olan hizmetleri devam etti. Bkz: Hayati Tezel, "Denizcilerin Aşki Hocası 103 Yaşında Öldü", *Derya Dergisi*, Yıl X, S. 114, (Mart 1977), s.9.

²⁶⁰⁷ Kanunun başlığı "Sefain-i Hümayunda bir Gedikli Sınıfının suret-i teşkiliyle işbu sınıf dahilinde bulunacakların usulü terfi ve terakkileri hakkında tanzim olunan mevadî kanuniye suretidir." Kanunun tam metni için Bkz: Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Umumi Evrak ve Evrak Bölümü (UEVEB), Dosya (D) 222, Sayfa (s) 149, T.10 Şaban 1331 (14 Temmuz 1913).

²⁶⁰⁸ *Makineci Çırakları Nizamnamesi*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1916.

²⁶⁰⁹ Ali Kandilli, a.g.e., s.43; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.III-14; Fahri Çoker, "Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bir Bakış", s.32; Hikmet Bayar, a.g.e., s.183; Figen Atabey, a.g.e., s.81; *125.Yılında Deniz Astsubaylığı: 1890'dan 2015'e*, s.49.

²⁶¹⁰ *Gemici Çırakları Nizamnamesi*, Bahriye Matbaası, İstanbul, 1916.

Mektebi'nin bulunduğu her iki gemi de Heybeliada bahriye mektebi önüne demirletilmiş ve eğitimlerini burada yapmaları uygun bulunmuştu.²⁶¹¹

Cumhuriyet dönemine geçildiğinde Gedikli sınıfının ameli olarak yetiştirilmesi işinden vazgeçilip, sistemli bir okulun kurulmasına karar verildi. Okul için görülen bu ihtiyaç üzerine 1924 yılında Kasımpaşa Hasköy'deki eski Haddehane binası Gedikli okulu oldu. Bu arada kulağa hiçte uygun gelmeyen “çırak” sözcüğü Bahriye Dairesi'nin emri ile değiştirildi ve okulun adı “Gemici Gençler Mektebi” oldu.²⁶¹²

Hasköy'deki eski haddehane binasının, üç yıl öğrenci alınmasından ötürü, küçük gelmeye başlaması, gemici gençlerin eğitimi için yeni tedbirlerin alınmasını gerektirdi. Zira okulun içinde güverte ve makine olmak üzere altı sınıfa ders işlemek için gerekli dersane ve yatmak için yatakhane bulma işi oldukça zorlaşmıştı. İhtiyaca yetecek bir binanın bulunamamasından dolayı 1926-1927 ders yılında Turgutreis zırhlısının okul haline getirilmesine karar verildi. Güverte ve Makine Gemici Gençler Okulu'nun bir arada Turgutreis zırhlısına taşınması zor olacağı için yalnız makine sınıfları Turgutreis'e nakledildi ve güverte sınıfları Haddehane binasında bırakıldı. Böylelikle haddehane binası Güverte Gemici Gençler Okulu, Turgutreis zırhlısı da Makine Gemici Gençler Okulu haline getirilmiş oldu.

Turgutreis zırhlısı Donanma Komutanlığı'nın yaptığı eğitim denetlemesinde başarılı olamadı. Geminin savaş vazifesi yapamayacak kadar eski bulunması onun daha fazla okula tahsis edilmesini gerektirdiğinden 1927-1928 eğitim öğretim yılında gemi tamamıyla Gedikli Okulu'na tahsis edilerek, eğitimde görevli olmayan diğer mürettebatı gemiden alındı. Bunun yerine haddehane binasında bulunan güverte gemici gençleri de Turgutreis zırhlısına nakledildi. Bundan sonra, eğitim öğretim faaliyetlerinin Gölcük'te devam etmesine karar verildiği için, Turgutreis zırhlısı Haliç'ten çıkarılarak Gölcük'e getirildi ve kıçtankara buraya bağlandı.²⁶¹³

Okul 1933 yılında Kasımpaşa'daki divanhane binasına nakledildi²⁶¹⁴ ve okulun eğitim seviyesi ortaokul düzeyine yükseltildi.²⁶¹⁵ 11 Haziran 1934 tarihinde çıkarılan

²⁶¹¹ Ali Kandilli, a.g.e., s.43; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.III-14; Fahri Çoker, “Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bir Bakış”, s.32; Hikmet Bayar, a.g.e., s.183; Figen Atabey, a.g.e., s.81.

²⁶¹² LDGAM., Donanma Emirleri, 1924 yılı koleksiyonu; *Derya Dergisi*, “Deniz Astsubay Okulu” S. 54, (Mart 1972), s.18.

²⁶¹³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.III-17-18; Ali Kandilli, a.g.e., s.56.

²⁶¹⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935*, C. I, s.III-18-20; *Cumhuriyetimizin XV. Yıl Dönümünde Deniz Kuvvetimiz*, s.41.

²⁶¹⁵ *Deniz Gedikli Küçük Zabıt Hazırlama Mektebi Talimatı*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1933, s.4-5; *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, Büyük Erkanharbiye IX. Deniz Şubesi, C.II, Deniz Matbaası, İstanbul, 1941, s.114.

2505 sayılı kanunla²⁶¹⁶, okulun ortaokul olması sebebiyle yapılması gerekli değişiklikler yerine getirilerek okulun adı “Gedikli Küçük Zabit Hazırlama Okulu” oldu.²⁶¹⁷

Okulun adı 1939 yılında ise “Deniz Erbaş Hazırlama Okulu” oldu. Bu isim çok uzun süre kullanılmadan 1940 yılında, “Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu” şekline dönüştü.²⁶¹⁸ Okul zaten 1933 tarihli Deniz Gedikli Küçük Zabit Hazırlama Mektebi talimatının 4. ve 5. maddelerinde açıkça belirtildiği üzere, ortaokul seviyesinde eğitim vermekteydi. Ancak Milli Eğitim Bakanlığı ile yaşanan koordinesizlik sebebiyle, mezunların ortaokul mezunu sayılmalarında problemler yaşandı. Kurulan diyalog sonucunda Milli Eğitim Bakanlığı, 5 Temmuz 1955 gün ve 117 sayılı kararıyla, gedikli okullarından 1939-1940 eğitim öğretim yılından itibaren tüm mezunları ortaokul mezunu olarak kabul etti.²⁶¹⁹

1940 yılında eğitim seviyesinin ortaokul olmasıyla ders programlarında değişikliğe gidildi. Yeni programa gemicilik, motor, elektrik, fabrika, mors ve simafor gibi meslek dersleri de ilave edildi. Bununla beraber derslerdeki ihtiyacı karşılayacak bir laboratuvar ile diğer askeri okullardaki gibi bir şeref salonu ve tarih köşesi de oluşturuldu. Ayrıca öğrencilerin kendi fabrikalarında yaptığı el işlerinden oluşan bir de okul müzesi kuruldu.²⁶²⁰

Bu tarihlerde, öğrencilerin önüne büyük bir hedef koyma amacıyla, farklı bir yöntem izlendi. 1936-1940 eğitim öğretim yıllarında ve bunu takip eden 3 ders yılında, gedikli okulunu birinci ve ikincilikle bitiren öğrenciler sınavsız olarak Deniz Lisesine kabul edildi.²⁶²¹ Bu durumun sağladığı pozitif etki, öğrencilere büyük bir motivasyon kaynağı oldu.

Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu, 1939 yılında çıkarılan deniz teşkilat ve idare talimatınının 157. maddesine göre idari işlerde Milli Müdafaa Vekâleti’ne, talim ve terbiye işlerinde ise Genelkurmay Başkanlığı’na bağlıydı.²⁶²² Bu tarihlerde okulda inşaat çalışmaları yapılması gündeme geldi. Çünkü Genelkurmay Başkanlığı 1938 yılında Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu öğrenci sayısının 600’e çıkarılması kararını

²⁶¹⁶ *Resmi Gazete*, “Gedikli Küçük Zabit Menbalarına Dair Kanun”, KN.2505, KT.11 Haziran 1934, YT.18 Haziran 1934.

²⁶¹⁷ *Derya Dergisi*, “Deniz Astsubay Okulu”, s.19; *125. Yılında Deniz Astsubaylığı: 1890’dan 2015’e*, s.74-75.

²⁶¹⁸ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.349.

²⁶¹⁹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972*, s.372.

²⁶²⁰ *Cumhuriyetimizin XV. Yıl Dönümünde Deniz Kuvvetimiz*, s.41.

²⁶²¹ *Derya Dergisi*, “Deniz Astsubay Okulu”, a.g.m., s.19.

²⁶²² *1939 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı*, Deniz Matbaası, İstanbul 1939, s.28. Aynı durum 1940 ve 1942 yıllarında çıkartılan Deniz Teşkilat ve İdare Talimatlarında da aynen devam etmiştir. Ayrıntılı bilgi için Bkz: *1940 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı*, Deniz Matbaası, İstanbul 1940, s.35; *1942 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı*, Deniz Matbaası, İstanbul 1942, s.64.

vermişti. Bu durumda yatakhane öğrenci mevcudunu karşılayamayacağından Divanhane binasının bahçesinde hastane veya basımevine bakan kısımda bir yatakhane yapılması düşünüldü.²⁶²³

Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu'nda inşaat faaliyetlerinin planlandığı sırada, okulun diğer deniz okullarıyla beraber, II.Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği şartlar içinde, emniyet gerekçesiyle, Mersin'e taşınma kararı alındı. Bu taşınma faaliyeti 26 Mayıs 1941 tarihinde tamamlandı.²⁶²⁴ Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu Mersin'de, eski İngiliz Yağ Fabrikasına yerleştirildi ve burada eğitim öğretim faaliyetlerine başladı.²⁶²⁵

Okul, eğitim faaliyetine başladıktan kısa bir süre sonra, tüm ülkeyi yasa boğan bir gelişme yaşandı. İngiltere'ye sipariş edilen ve inşası tamamlanan 4 adet denizaltıyı teslim almak ve staj görmek üzere İngiltere'ye giden havacıların içinde bulunduğu Refah şilebi, ait olduğu ülke günümüzde de tam olarak netleşmeyen bir denizaltı tarafından batırıldı.²⁶²⁶ Mersin'den 40 mil açığa, 23 Haziran 1941 gecesi saat 23:01'de torpillenen ve 24 Haziran 1941 tarihinde saat 03:50 sularında batan Refah şilebinde²⁶²⁷, başta komodor, üç gemi komutanı ve başçarkçı olmak üzere 15 subay, 48 astsubay, 63 deniz eri, 16 Hava Harp Okulu öğrencisi, süvari dahil 25 gemi personeli şehit oldu. Faciadan kurtulanlar ise 4 deniz, 1 hava subayı ile 15 astsubay, 4 öğrenci, 5 er ve 3 gemi personelinden ibaretti.²⁶²⁸

Yaşanan bu facia üzerine Refah şehitleri için ülke çapında çeşitli törenler yapıldı. Bu kapsamda Deniz Kuvvetleri bünyesi içinde de birçok tören icra edildi.²⁶²⁹ Bu törenlerden biri de deniz okullarının taşındığı Mersin'de gerçekleştirildi. Törende,

²⁶²³ LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:53, Bn.:1, 2, T.:26 Kanunievvel 1938.

²⁶²⁴ LDGAM, Tasnif Edilmemiş Evraklar Bölümü (TEEB), Mili Müdafâ Vekâleti, Donanma Şube Müdürlüğü, II. Kısım, S.331/12917, T.26 Mayıs 1941; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972*, s.213, 220.

²⁶²⁵ İsmail Sözen, a.g.t., s.3.

²⁶²⁶ Erdiñç Sancar, "Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Kurulması Yeniden Yapılanması (1921-1949)", s.242; Bülent Işın, Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e, a.g.e.s.45; E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları, s.18; Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977), C.II, s.445,446. Refah şilebini İtalyanların, İngilizlerin ve Fransızların batırdığına dair çok sayıda iddia vardır. Örnek bir iddia olarak, Refah şilebinin bir İtalyan denizaltısı tarafından batırıldığına dair Alman ve İtalyan belgelerini Deniz Kuvvetleri Dergisinde yayınlayan Raşit Metel'in çalışması incelenebilir. Bkz: Raşit Metel, "Refah Şilebini Fransız Denizaltı Gemisi Değil, İtalyan Denizaltı Gemisi Batırdı", s.85-87.

²⁶²⁷ Türk Donanma Vakfının çıkardığı "Derya Dergisi", Refah şilebinin batmasından 31 yıl sonra faciadan sağ olarak kurtulan İbrahim Tozan, Cezmi Kuyaş ve Şakir Akdiken ile bir röportaj yaptı. Röportaj sırasında, faciadan kurtulan İbrahim Tozan, torpidonun gemiye çarptığı sırada saatinin durduğunu ve bu saati hala yanından ayırmadığını söyledi. Saat 23:01'i göstermekteydi. Ayrıntılı bilgi için Bkz: *Derya Dergisi*, "31 Yıl Önce Akdenizde Torpillenen Refah Şilebinden Kurtulanlardan Üçünün Acı Anısı", s.16.

²⁶²⁸ Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, s.76; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.654; Burhanettin Seri, E. Gv.Kd.Alb. Burhanettin Seri'nin Anıları, s.52; Nejat Tümer, a.g.e., s.22,23.

²⁶²⁹ Bu törenlerin en kapsamlısı, Yavuz kruvazöründe 10 Temmuz 1941 tarihinde yapılmıştır. Bkz: *Cumhuriyet Gazetesi*, T.11 Temmuz 1941, s.3.

Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi ve Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu personeli ve öğrencileri duygulu anlar yaşadı. Törendeki konuşmacılardan biri olan Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu Komutanı Gv.Alb. Nevres Tümer, öğrencilerine seslenerek“... Her meslekte bilgi esas olmakla beraber, bilhassa denizde tecrübe ile takviye edilmemiş bilgi tam bir kıymet ifade etmez. Deniz mesleğinde tecrübenin büyük kıymet ve ehemmiyeti vardır. Ölümleri bütün milletin ve bilhassa meslektaşlarının kalplerini yaralayan kardeşlerimiz, mektep sıralarında ve onu takiben subaylık ve erbaşlık senelerinde nazari bilgilerini arttırmış, senelerce denizaltı gemileriyle dalıp, bilgilerini ameliyata mezcetmiş, esaslı talim ve terbiye görmüş ve mükemmel yetişmiş kıymetli gençlerdi...” diyerek hem şehitleri andı hem de öğrencilerine eğitim ve öğretimin önemini vurguladı.²⁶³⁰ Törende yapılan bu konuşmalar, henüz mesleğe atılmamış öğrencilerin duygu dünyalarını etkiledi ve denizciliğin ne kadar kutsal ve şerefli bir meslek olduğunu gösterdi.

Mersin’de Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu’na tahsis edilen bina, 1910 yılında, İngiliz kuruluşu Wittal şirketi öncülüğünde yağ fabrikası olarak işletilen tarihi bir binaydı. Bu bina Birinci Dünya Savaşı sırasında Fransızlar tarafından denizden bombalanmış, daha sonra elden geçirilerek mülkiyeti Birinci Dünya Savaşından sonra Ziraat Bankasına geçmişti. Bina taş malzemedен yığma olarak yapılmıştı. İklim özelliğinden dolayı yoğun ısı değişikliklerinden etkilenmeme özelliği vardı. Cephede kesme taş, küçük ve dar pencere modülleri, çatı parapet, silme detaylar ve dar cephede uygulanan alınlıkları kesme taştan yapılan bina, İngiliz Kolonyal üslubundaydı. Bina 18x24 metre ölçülerinde, çelik konstrüksiyon sisteminde, 5 katlı olarak inşa edilmişti ve 1500 metrekare bir arsaya sahipti.²⁶³¹

1941 yılından 1946 yılına kadar Mersin’de deniz okullarına tahsis edilen gerek Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi’nin olduğu bina gerekse de Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu’na tahsis edilen bina kuruluş amaçları itibariyle okul binası olarak yapılmamıştı. Binalardan birisi kışla diğeri de fabrika olarak inşa edilmişti. Dolayısıyla okulların bu binalarda faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde yürütebilmeleri için binalarda önemli ölçüde tadilat ve tamirat yapılması gerekti. Ne var ki tadilat ve tamirat işlemleri

²⁶³⁰ Deniz Mecmuası Fevkalade Nüshası, “Refah Vapurunda Şehit Olan Denizaltıcı Subay, Erbaş ve Erler ile Hava Okurlarının Fotoğraf ve Hal Tercümeleleri”, S. 362, 1941, s.Ekler Kısmı.

²⁶³¹ Bu bina günümüzde Akdeniz Bölge Komutanlığı’na tahsisli Üç Ocak mahallesindeki 174 numaralı parsel içerisinde. Boş durumda muhafaza edilen bina “Aynen Korunması Gerekli” eski eser olarak tescillidir. Ayrıntılı bilgi için Bkz: *Deniz Okullarının Mersin Yılları*, s.26; İsmail Sözen, a.g.t.,s.40-42.

okulun eğitim öğretimi süresinde de devam etmiş, artan ihtiyaçlar çerçevesinde okul binalarında zaman içinde değişiklikler yapılarak yeni üniteler eklenmişti.

Deniz Harp Okulu ve Lisesi ile Deniz Gedikli Erbaş Orta Okuluna yapılacak tadilat/tamiratlar okulların satın alma komisyonları vasıtasıyla hizmet alımı şeklinde oluyordu. Zaman zaman hükümet, ihtiyaçların daha hızlı karşılanması için okulların pazarlık yetkilerinde arttırmaya gidiyordu.²⁶³² Okulların tadilat ve tamiratiyle ilgili gerekli işlerin yapılabilmesi için yerel basına sık sık ilanlar veriliyordu.

Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulunun gördüğü tadilat/ tamirat ve inşaatlar şöyleydi:

1. İhtiyaç olan garaj binasının yapımı ki yaklaşık yapım bedeli 1.330 liraydı.
2. Yemekhane binasının yapımı. Yaklaşık yapım bedeli 7.250 liraydı.
3. El ve yüz yıkama mahalli inşaatı.
4. Kumanyalık inşaatı.
5. Yatakhane, teneffüshane gibi mahallerin sivrisinekten muhafazası maksadı ile pencerelerin telle kapatılması.
6. Öğrenciler için yeterli olmaması nedeniyle iki dersane ilavesi gerekli olmuştu. Yaklaşık yapım bedeli 12.000 liraydı.²⁶³³

Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu diğer deniz okullarıyla birlikte Mersin'in sosyal, ekonomik ve kültürel hayatına önemli katkılar yaptı. Mersin şehri, okulun tadilatıyla ve iâşe giderleriyle ilgili açılan ihaleler nedeniyle ekonomik yönden²⁶³⁴, yapılan tiyatro, müsamere gibi etkinlikler sayesinde sosyal ve kültürel yönden²⁶³⁵, yapılan spor müsabakalarına katılım göstermesiyle sportif yönden²⁶³⁶ döneminin muadili şehirleri arasında oldukça ileri bir noktaya yerleşti.

1945 yılında II. Dünya Savaşı bitince, Türkiye'de herhangi bir güvenlik sorunu kalmadı. Dolayısıyla güvenlik gerekçesiyle diğer deniz okulları ile birlikte Mersin'e nakledilen Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu'nun Mersin'de kalmasını gerektirecek bir durum kalmamıştı. Ayrıca öğrencilerde yaşanmaya başlayan sıtma gibi hastalıklar da okulun dönüşünü gerekli kıldı. Sonuç olarak Genel Kurmay Başkanlığı'nın Milli

²⁶³² Hükümetin her bir askeri okulun pazarlık yetkisini 2500'er lira arttırması ile ilgili evrak için Bkz: CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:98, Dosn.:47, Sn.:18, T.5 Haziran 1942.

²⁶³³ İsmail Sözen, a.g.t., s.42-43.

²⁶³⁴ *Yeni Mersin Gazetesi*, T.Birinci Teşrin 1942; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.27 Mayıs 1942; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.3 Mart 1942'den aktaran, İsmail Sözen, a.g.t., s.123-125.

²⁶³⁵ *Yeni Mersin Gazetesi*, T.22 Birinci Kanun 1942; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.28 Şubat 1943'den aktaran, İsmail Sözen, a.g.t., s.117-118.

²⁶³⁶ *Yeni Mersin Gazetesi*, T.10 Mart 1942; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.17 Mart 1942; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.19 Birinci Kanun 1944; *Yeni Mersin Gazetesi*, T.13 Nisan 1944'den aktaran, İsmail Sözen, a.g.t., s.113-115.

Savunma Bakanlığına başvurması ardından²⁶³⁷, 1946 yılında Deniz Harp Okulu ile Deniz Lisesi Heybeliada'ya, Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu ise yeniden İstanbul Kasımpaşa'daki Divanhane binasına döndü.²⁶³⁸

1940'lı yıllarda Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu, kadrosuna göre, "Müdür" unvanına sahip güverte yarbayı rütbesinde bir komutanın emri altındaydı. Okulun komutanı eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na, idari işler bakımından da Milli Savunma Bakanlığının Deniz Müsteşarlığına bağlı bulunuyordu. Okul müdürüne karşı sorumlu olarak, güverte binbaşı rütbesinde bir subay "Dahiliye Müdürü" adıyla okulun idari işleri ile öğrencinin disiplin işlerine bakıyor, binbaşı rütbesindeki bir askeri öğretmen de öğretim işleri ile ders programlarının hazırlanması gibi işeri yürütüyordu.²⁶³⁹

Dâhiliye müdürünün emrinde, yüzbaşı rütbesinde üç sınıf subayı ile dört de astsubay vardı. Bunların temel görevi öğrencinin disiplinli yetişmesi, askerlik ve denizciliğe elverişli olması ve vatanseverlik duygularıyla dolu olmalarını sağlamaktı. Bunlar aynı zamanda, dâhiliye müdürü başkanlığında olarak okulun inzibat heyetini de teşkil ediyorlardı. Bu amaçla dâhiliye müdürünün emrine 10 tane hademe ile bölgedeki tümen komutanlığının verdiği 14 tane karacı hizmet eri tahsis edilmişti. Okulun sadece muhafız kıtasını denizciler teşkil ediyordu. Ayrıca okulun deniz araçlarına bakan 12 mükellef çavuş ya da onbaşı vardı.²⁶⁴⁰

1940 yılında sınıf subayı ve astsubayı sayısı, öğrenci mevcudunun artmasından ötürü altıya çıkarıldı. Bununla beraber, muhafız kıtasının mevcudu da 26'ya yükseltildi. Öğretim kurulu ise 22 askeri ya da sivil öğretmenden oluşmaktaydı. Okulun ayrıca bir levazım müdürü, iki tane de doktoru vardı. Okulun öğrenci sayısı ise 600 olarak tespit edilmişti. Yani okula her yıl 200 öğrenci alınacak ve yetiştirilecekti.²⁶⁴¹

Okula alınmak için isteklilerde aranacak şartlar, Türk vatandaşı ve Türk olmak²⁶⁴², iyi ahlaklı bulunmak, 12-14 yaşları arasında ve sağlam vücutlu olmaktı. Ayrıca isteklilerin giriş sınavını başarı ile vererek Genelkurmay Başkanlığı'nın belirlemiş olduğu kontenjan içerisine girmeleri gerekmekteydi. Bunun dışında okula

²⁶³⁷ Genelkurmay Başkanlığının, 16 Ağustos 1946 tarihinde Milli Savunma Bakanlığına yolladığı, Mersin'de bulunan tüm Deniz Okullarının İstanbul'a dönmelerinin gerekçelerini açıklayarak, İstanbul'a dönme talebini ilettiliği yazısı için Bkz: LDGAM, TÇDEEB., 1946 Tarihli Klasör.

²⁶³⁸ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972*, s.365.

²⁶³⁹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.350.

²⁶⁴⁰ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara, s.350.

²⁶⁴¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara, s.350.

²⁶⁴² Bu konu ile ilgili örnek bir yazışma için Bkz: LDGAM, Ktn.: 1950-149, Gmn.:7, Bn.: 109, T.: 22 Temmuz 1941.

girme hakkını kazanan öğrenci, okula girmeden önce okuldan mezun olduktan sonra 12 yıl hizmet edeceğine dair noterden bir belge getirmek zorundaydı. İsteklilerin bu şartları taşıyıp taşımadığını kontrol etmek için bir seçim kurulu oluşturuluyor, giriş sınavını da öğretmenlerden oluşturulan sınav heyeti yapıyordu. Öğrencinin Türk vatandaşı ve Türk olduğu nüfus cüzdanından ve iyi ahlak sahibi olup olmadığı da yapılacak polis incelemesinden anlaşılıyordu. Sağlık durumu ise deniz hastanesinde yapılan muayeneler sonucunda tespit ediliyordu. En son karar Genelkurmay Başkanlığı'na aitti. Genelkurmay Başkanlığı'nın onaylaması ile Gedikli Astsubay Okulu'na girmek isteyenler hak kazanmış oluyor ve kendilerine gerekli tebligat iletiliyordu.²⁶⁴³

Onaylı listede adı yazılı olanlar, okul idaresinin kendilerine verdiği sayı ve şekil üzerinden teçhizatlarını tamamlamak zorundaydı. Devlet de kendilerine ayrıca elbise (her yıl bir siyah bir beyaz üniforma ile iş elbisesi, iki çift ayakkabı, şapka, palet, boyun bağı), çamaşır (iki kat iç çamaşırı, iki çift çorap, iki yılda bir kez olmak üzere birer fanila), iki yılda bir kez olmak üzere kaput, okul demirbaşı olarak yatak takımı ve ders malzemesi veriyordu.²⁶⁴⁴

Gedikli okul öğrencisinin elbisesi tamamen deniz eri elbisesine benzemekte olup, şapka şeridindeki yazı ve koldaki sınıf işareti kırmızı şerit ve yazıdan oluşuyordu. Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu 3 sınıflı olup²⁶⁴⁵, ders müfredatı tamamen Milli Eğitim Bakanlığı ortaokul müfredatıyla aynıydı. Bu derslerin haricinde askerlik ve denizcilik konularında bilgi vermek üzere öğrencilere askerlik ve gemicilik dersleri veriliyordu. Yanaşık nizamda piyade eğitimi, askerlik dersi, kürek ve yelken eğitimleri, gemicilik dersleri çerçevesinde yapılıyordu. Fakat ders müfredatının yoğunluğundan askerlik ve gemicilik dersleri haftada 2 saatten fazla yapılamıyordu.

Öğrenciyi askerliğe ve disiplinli hayata alıştırmak için günlük taburlar tespit edilmişti. Öğrenci dersaneye, yemekhaneye ve yatakhaneye hep taburla ve komuta altında gitmekteydi. Ayrıca muayene ve teftiş taburları da yapılmaktaydı. Öğrenciyi emir ve komutaya alıştırmak için de sınıf ve okul nöbetçi öğrenciliği sistemi geliştirilmişti. Her sınıfın öğrencisi sıra ile kendi sınıfında nöbetçi öğrencilik yaptığı gibi, son sınıf öğrencileri sınıflarında tuttıkları nöbetçi öğrenciliğin yanında, okul

²⁶⁴³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.350.

²⁶⁴⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.351.

²⁶⁴⁵ LDGAM, K.1949-61, G.1, B.9, "Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu Komutanlığının 3284 Sayılı Yazısı", 21 Ekim 1947 tarihli evrağın 4.maddesinde, okulun eğitim periyodunun 3 yıl olduğu belirtilmiş.

nöbetçi öğrenciliği de tutuyordu. Okul nöbetçi öğrencisi nöbetçi subayına yardımcı olarak çalışmaktaydı.²⁶⁴⁶



²⁶⁴⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, C. II, s.351-352.*

3. DENİZ HARP AKADEMİSİ EĞİTİM FAALİYETLERİ

Türk Deniz Kuvvetleri özel bir eğitim verilerek yetiştirilmiş kurmay subaylara 1933 tarihinde kavuştu.²⁶⁴⁷ Oysa kara ordusunda, kuvvetlerin eğitimi, barış ve savaşta sevk ve idaresi için yüksek eğitimli subaylar yetiştirmek üzere 1846 tarihinde kurmay subay eğitimine başlandı. Bununla beraber Osmanlı Bahriye Nezaretinde, Erkan-ı Harbiye hizmeti ve bu görevle ilgili daire ve şubeler vardı. Bu görevlerde Deniz Harp Okulunu birinci, ikinci ve üçüncü olarak (ihtiyaca göre sırasıyla diğerleri) bitiren güverte subayları kullanılır ve bunlara “Bahriye Erkan-ı Harp Zabiti” denirdi. Bu subaylar kurmaylık işareti olarak göğüslerinin sağ tarafına sarı sırma kordon ve rütbe şeritlerinde kros üzerine bir küçük çıpa ile bir küçük yıldız takarlardı.²⁶⁴⁸

Cumhuriyet dönemine geçildikten sonra, ülke savunmasında üç silahlı kuvvetin münferiden ve müştereken çalışabilmelerinin ancak komuta kademeleri arasında doktrin, görüş, anlayış ve tatbikatta birliğe sahip olmakla mümkün olduğunu düşünen Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, deniz kurmay sınıfının kurulması için çalışmaları başlattı. Genelkurmay Başkanlığı’nın 26 Kasım 1929 gün ve 45054 sayılı emriyle içinde Donanma Komutanlığı Kurmay Başkanı Gv.Bnb. Cevat (Ülmen), Mecidiye Kruvazörü Komutanı Gv.Bnb. Mahmut Sait (Halman), Hamidiye Kruvazörü Komutanı Gv.Bnb. Ertuğrul (Ertuğrul) ve Kara Harp Akademisi Deniz Harp Tarihi Öğretmeni Gv.Bnb. Hasan Sami (Gültay)’ın bulunduğu komisyon çalışmalara başladı. Çalışmalar sonunda eğitim süresinin üç yıl olması kararlaştırılarak²⁶⁴⁹, her sınıf için ayrı ayrı programlar hazırlanıp onaylandı. Giriş sınavının yapılmasıyla 2 Kasım 1930 tarihinde 7 mevcutlu ilk sınıf ile eğitime başlanarak Deniz Harp Akademisi açıldı.²⁶⁵⁰

²⁶⁴⁷ Deniz Harp Akademisi ilk mezunlarını 24 Eylül 1933 tarihindeki törenle verdi. Ayrıntılı bilgi için bkz., Cumhuriyet, 25 Eylül 1933, s.1, 5.

²⁶⁴⁸ Sermet Gökdeniz, *Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1930-1959*, Harp Akademileri Yayını, İstanbul 1959, s.1; Muharrem Mazlum İskora, *Harp Akademileri Tarihçesi 1846-1965*, Cilt I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966, s.2; Muharrem Mazlum İskora, *Harp Akademileri Tarihçesi 1930-1965*, Cilt II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1968, s.3.

²⁶⁴⁹ Deniz Harp Akademisi eğitim süresi 1930-1948 yılları arasında 3 yıl olarak uygulandı. 1948 yılında Amerikalı öğretmenlerin önerisiyle eğitim süresi 2 yıla indirildi. Bkz., *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.329.

²⁶⁵⁰ Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.2-4; Erdiñç Sancar, “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Kurulması Yeniden Yapılanması (1921-1949)”, s.241; Rasim Ünlü, “Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.292; Figen Atabey, a.g.e., s.29; Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, s.192, 193. Deniz Harp Akademisi’ne, sadece deniz sınıfında bulunan güverte subayları ve belirli hizmet süresi içinde bulunan kıdemli yüzbaşılar girebilecekti. Bu durumda Donanma subayları arasında “Deniz Harp Akademisi’nin açılması yararlıdır/yararlı değildir.” tartışmaları başladı. Özellikle akademiye girme hakkı verilmemiş olan subaylar “Kurmayın iyisi denizde yetişir, masa başında yetişen kurmay Donanmaya yararlı olamaz.” şeklinde açıklamalarda bulunmaya başladı. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt Nu. I, s.208.

Deniz Harp Akademisi'ne başvurmak için yüzbaşı rütbesinde 4 hizmet yılını doldurmamış olmak gerekiyordu.²⁶⁵¹ Giriş sınavında nazari tabiye, tatbiki tabiye, deniz tarihi, askeri coğrafya, deniz harp silah ve vasıtaları, seyrisefain, hidrografi ve yabancı dil derslerinden sorular sorulurdu. 1939-1945 yılları arasında savaş koşulları altında okula giriş sınavları genel olarak Denizaltı Filosu Komutanlığı bünyesinde icra edildi. Örneğin 1939 yılı giriş sınavları Donanmanın İstanbul'da bulunmaması nedeniyle, Erkin denizaltı ana gemisinde Donanma Kurmay Başkanı Kur.Yb. Sadık Altıncan'ın başkanlığında gerçekleştirildi.²⁶⁵² Deniz Harp Akademisi'nin Ankara'ya nakledilmesi sonrası da bu uygulamaya devam edildi. Bu durumla ilgili diğer bir örnek 1944 yılı Akademi giriş sınavıdır. Bahsi geçen sınav, 4-12 Ocak 1944 tarihleri arasında Denizaltı Filosu Komutanlığı sorumluluğunda Gölcük Subay Gazinosu'nda yapıldı. Sınava girecek subaylara 3 Ocak günü saat 14:00'de Erkin denizaltı ana gemisinde sınav ile ilgili brifing verildi. Sınav heyeti Kur.Tuğbay Sadık Altıncan başkanlığında, II.Denizaltı Filotillası Komodoru Kur.Yb. Fahri Korutürk, Denizaltı Filotillası Kurmay Başkanı Kur.Yb. Kemal Arkun ve Erkin denizaltı ana gemisi komutanı Lütfü Kerman'dan oluşuyordu. Sınav programı şu şekildeydi²⁶⁵³;

1944 Yılı Deniz Harp Akademisi Giriş Sınav Programı		
1. Sınav Günü	4 Ocak 1944 Salı	Nazari Tabiye
2. Sınav Günü	5 Ocak 1944 Çarşamba	Tatbiki Tabiye
3. Sınav Günü	6 Ocak 1944 Perşembe	Deniz Tarihi
4. Sınav Günü	7 Ocak 1944 Cuma	Askeri Coğrafya
5. Sınav Günü	8 Ocak 1944 Cumartesi	Deniz Harp Silah ve Vasıtaları
6. Sınav Günü	10 Ocak 1944 Pazartesi	Seyrisefain
7. Sınav Günü	11 Ocak 1944 Salı	Hidrografi
8. Sınav Günü	12 Ocak 1944 Çarşamba	Yabancı Dil

Akademi giriş sınavını kazanan subaylar, eğitime başlamadan önce gemilerde silah stajı görüyordu. Branşı topçu olanlar muhriplerde torpido subaylığı, torpidocu ve denizaltıcı olanlar da kruvazörlerde topçu subaylığı eğitimi alıyordu. Akademinin birinci sınıf ders programı, ana eğitime hazırlık gibiydi. Bu sınıfta subaylar,

²⁶⁵¹ Deniz Harp Akademisine giriş şartları, başvuru dosyasının içeriği, başvuruların ne zaman yapılacağı, sınav günü ve staj süreleri gibi bilgiler her sene değişebilmekteydi. 1945 yılında yayınlanan Akademi giriş şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-87, Gmn.:36, Bn.:1, 2, T.:21 Haziran 1945.

²⁶⁵² LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:25, Bn.:1, T.:6 Teşrinisani 1939.

²⁶⁵³ DKDTA., TÇDEEB., Ktn.:1943-1, Gmn.:2, Bn.:1, T.:30 Kanunievvel 1943.

talimnameler ile tabur çerçevesinde kara tabiyesi eğitimi yanında deniz ve kara taktikleri, kurmay görevleri (ödevleri) ve Türk ve yabancı harp tarihleri, deniz idari hukuku, harp silah ve vasıtaları, mayın silahı, kroki, yabancı dil ve binicilik dersleri alıyordu.²⁶⁵⁴ Ders yılı arazide yapılan bir kurmay gezisi, denizde yapılan bir sahil tanıma gezisi²⁶⁵⁵ ve tatbikat ile sona eriyordu. Birinci sınıfı bitiren subaylar müstahkem mevki komutanlıklarında bir aylık staj devresini tamamladıktan sonra senelik izine çıkardı. İkinci sınıf eğitimi öğrencileri daha ziyade taktik sahada yetiştirmeye dönüktü. Bu sebeple ikinci sınıfta, sık sık taktik harp oyunu oynamaktaydı. Bu çerçevede sene bir defa, Kara Harp Akademisi öğrencileriyle birlikte çıkarma plan tatbikatı yaparlar ve sene sonunda da üçüncü sınıfın oynadığı stratejik harp oyununda taktik vazifeler alırlardı. İkinci sınıf eğitimi de karada yapılan bir kurmay gezisi ve denizde yapılan bir tatbikat ile sona eriyordu. Savaş yıllarında özel olarak Deniz Harp Akademisine tahsis edilmiş bir gemi olmadığı için, ikinci sınıf öğrencilerinin deniz tatbikatı, Donanmanın yaptığı tatbikatlara denk getirilirdi. İkinci sınıfı bitiren subaylar bir ay süreyle filotilla stajı gördükten sonra senelik izinlerine giderdi.²⁶⁵⁶ Üçüncü sınıf eğitimi tamamıyla stratejik nitelikteydi. Sene sonunda yapılan stratejik bir harp oyunu, kara ve deniz kurmay gezileri ve bir aylık bir hava stajı ile son buluyordu. Üçüncü sınıfı bitiren subaylar, Donanmada 1 sene süreyle kurmay veya kıta stajı yaptıktan sonra, Ankara’da Genelkurmay Başkanlığı’nda 6 ay süreyle ikinci bir kurmay stajı görür ve burada yapılan bir sınav sonrasında kurmay olurdu.²⁶⁵⁷

II.Dünya Savaşı’nın başladığı ve Türkiye’nin savaşa katılma ihtimalinin yüksek olduğu dönemde, Deniz Harp Akademisi eğitim sisteminde değişikliğe gidildi. Kabul edilen yeni eğitim sistemine “Kısa Devre Eğitimi” ismi verildi. Bu sistemde bazı genel kültür dersleri, konferanslar ve geziler kaldırılarak, bunların yerine tabiye ve kurmay görevi derslerine ağırlık verildi. Bununla birlikte 3 yıllık eğitim süresi aynen muhafaza

²⁶⁵⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, , C. II, Dosya III, s.322; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C. I, s.371; Şemsi Bargut, *Bir Plesisor’un Bahriye Anıları 2*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul, s.28-29.

²⁶⁵⁵ Deniz Harp Akademisi birinci sınıf öğrencilerinin 10 Haziran-2 Temmuz 1937 tarihleri arasında Ege ve Doğu Akdeniz sahillerinde yapacakları sahil tanıma gezisine ait program için bkz., LDGAM., Ktn.:1937-56, Gmn.:1, Bn.:1, T.:9 Nisan 1937; LDGAM., Ktn.:1937-56, Gmn.:1, 3, Bn.:1, T.:9 Nisan 1937; LDGAM., Ktn.:1937-56, Gmn.:1, Bn.:2, T.:28 Nisan 1937.

²⁶⁵⁶ Deniz Harp Akademisi ikinci sınıf öğrencilerinin 1 Ağustos/1 Eylül 1939 tarihleri arasındaki 1 aylık Denizaltı Filosu Komutanlığındaki stajları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:169, Bn.:1, T.:4 Eylül 1939.

²⁶⁵⁷ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.55-56; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.322; Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut’un Anıları*, s.33.

edildi. Deniz Harp Akademisinde 1939-1942 yılları arasında devam eden Kısa Devre Eğitim sistemiyle 14 subay mezun edildi.²⁶⁵⁸

Deniz Harp Akademisinde uygulanan kısa devre sistemi içerisinde yer alan 1941-1942 Eğitim Öğretim yılı eğitim, staj ve izin programı şu şekilde tespit edilmişti²⁶⁵⁹;

Sınıf	Eğitim/Öğretim Dönemi	Staj Dönemi	İzin Dönemi
1	1 Kasım 1941 – 15 Haziran 1942	16-30 Haziran 1942 (Filotilla) 1-15 Temmuz 1942 (Müstahkem Mevki)	16-30 Temmuz 1942
2	1 Kasım 1941 – 30 Haziran 1942	1-15 Temmuz 1942 (Denizaltı Filo)	16-30 Temmuz 1942
3	1 Kasım 1941 – 30 Haziran 1942	1-15 Temmuz 1942 (Hava)	16-30 Temmuz 1942

Belirlenen programa göre eğitim faaliyetleri yürütüldü. Deniz Harp Akademisi birinci sınıf öğrencileri, tespit edilen program uyarınca staj döneminde filotilla gemilerine gönderilerek, kendilerine Donanma Komutanlığı tarafından hazırlanan eğitim programı uygulandı.²⁶⁶⁰ Bu programa göre staj devresinde öğrencilerin;

1. Buldukları gemilerdeki seyir manevraları ve atışları takip ederek, seyir nöbeti tutmaları,

2. Gemi ve role talimlerine iştirak ettirilmeleri,

3. Filotilla kurmay başkanı tarafından muhabere talimnamesinin esasları hakkında bilgilerinin artırılması sağlandı. Öğrencilerin stajlarının bitmesiyle, kendileri hakkında bir tasdikname doldurularak Deniz Harp Akademisi Komutanlığına gönderildi.²⁶⁶¹

²⁶⁵⁸ Sermet Gökdeniz, a.g.e. s.5-6; Figen Atabey, a.g.e., s.34; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt Nu II, s.441. Deniz Harp Akademisinden 1939 yılında 29 Eylül günü ve 1940 yılında 15 Temmuz günü icra edilen törenlerle mezun olanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Cumhuriyet, 30 Eylül 1939, s.1, 3; Cumhuriyet, 16 Temmuz 1940, s.1, 3.

²⁶⁵⁹ LDGAM., Ktn.:1941-15, Gmn.:1, Bn.:2, T.:18 Temmuz 1941; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:98, Bn.:1, T.:15 Haziran 1942.

²⁶⁶⁰ Deniz Harp Akademisi öğrencilerine kısa devre eğitim sistemi döneminde ve haricinde, Donanma Komutanlığı tarafından staj döneminde ödev olarak verilen konular ile Mecidiye kruvazöründe 1 Ağustos 1942 tarihinde açılan seyir kursu sınavları hakkında bilgi için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:14, Bn.:1, 2, 2-1, T.:27 Kanunievvel 1938; LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:47, Bn.:1, T.:2 Eylül 1942.

²⁶⁶¹ LDGAM., Ktn.:1942-5, Gmn.:98, Bn.:1, T.:15 Haziran 1942.

Akademinin 1. sınıfındaki staj döneminde su üstü gemilerini yakından tanıyan öğrenciler, 2. sınıfta Denizaltı Filosu Komutanlığında staja tabi tutulurlardı.²⁶⁶² Örnek olarak 1945 yılında Deniz Harp Akademisi 2. sınıf öğrencilerinin Denizaltı Filosunda yaptıkları staj süreci incelendiğinde, stajın 27 Ağustos-25 Ekim tarihleri arasında icra edildiği görülür. Staja katılan öğrenciler Sezai Orkun, Neriman Erçetin ve İsmail Göksu'dur. Staj süresince öğrencilerin;

1. Denizaltılarla talim, atış ve tatbikatlara iştirak etmeleri,
2. Denizaltılar hakkında teknik bilgilere sahip olmaları,
3. Torpido depo ve fabrikası gezdirilerek bilgi sahibi olmaları sağlandı.²⁶⁶³

Kısa devre sisteminin verimli olmaması ve Türkiye'nin savaşa girme ihtimalinin azalması üzerine, yeniden eski sisteme dönülerek 1942-1948 yılları arasında uygulanan farklı bir program kabul edildi. Bu sırada Deniz Harp Akademisi talimatında bazı değişiklikler yapıldı ve Genelkurmay Başkanlığı'nın 23 Temmuz 1945 gün ve 42109 sayılı emriyle "D-38 Harp Akademisi Talimatı" yürürlüğe girdi. Bu dönemde Türk öğretmenlere ilave olarak İngiliz Bahriyesinden öğretmenlerin görevlendirilmesi uygulamasına devam edildi.²⁶⁶⁴ 1942-1948 yılları arasında Deniz Harp Akademisinden 24 subay mezun oldu.²⁶⁶⁵

Deniz Harp Akademisi eğitim öğretim faaliyetlerini Yıldız Sarayı'nda yürütüyordu. Sarayın selamlık dairesinden bir kapı ile yüksek duvarlarla çevrili harem dairesinin bahçesine girilince, sağdaki birinci büyük bina Kara Harp Akademisi, onun yanındaki parmaklıklarla çevrili ikinci ufak bina da Deniz Harp Akademisi yapılmıştı.²⁶⁶⁶ Okulun II. Dünya Savaşı sırasında güvenlik gerekçesiyle Ankara'ya nakledilmesi düşünüldü. Gerekli yazışmalar sonucunda harcırah ve ödeneklerin verilmesiyle²⁶⁶⁷ Deniz Harp Akademisi 18 Nisan 1941 tarihinde Ankara'ya taşınarak, o tarihlerde Yedek Subay Okulu olan binanın birinci kısmına yerleştirildi. 13 Kasım 1946

²⁶⁶² Kara ve Hava Harp Akademisi öğrencileri de Donanmada staj görürdü. 10'ar günlük sürelerle Harp Filosu, İhtiyat Filo ve Denizaltı Filosu Komutanlıklarında staj yapan öğrencilere; Donanmadaki usul ve teamüller, Donanmada kullanılan silah ve cihazlar, gemilerdeki görevler, limanda ve seyirde nöbet usulleri ve günlük görevler hakkında bilgiler verildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:124, Bn.:1, T.:31 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:127, Bn.:1, T.:21 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:128, Bn.:4, T.:30 Mayıs 1944; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:128, Bn.:2, T.:10 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1945-57, Gmn.:128, Bn.:3, 4, T.:12 Haziran 1944;

²⁶⁶³ LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:157, Bn.:1, T.:7 Ağustos 1945.

²⁶⁶⁴ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:25, 26, 27, T.:1 Ekim 1945.

²⁶⁶⁵ Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.6; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.328.

²⁶⁶⁶ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C. I, s.370.

²⁶⁶⁷ LDGAM., Ktn.:1941-68, Gmn.:95, Bn.:1, T.: Trhz.

yılında yeniden İstanbul'a ve Yıldız Sarayı'na dönülerek eğitim öğretim faaliyetlerine yine eski bina da başlandı.²⁶⁶⁸

Akademinin Ankara'da olduğu yıllar içinde icra edilen faaliyetlerden biri, İngilizlerin Deniz Harp Akademisi arazi tatbikatını filme almaları oldu. Bu faaliyet 8 Ekim 1941 tarihinde 11:00-13:00 saatleri arasında gerçekleştirildi. Tatbikata fiili ve izleyici olarak 1941, 1942 ve 1943 mezunu subaylar iştirak etti. Tatbikatı binicilik öğretmeni Kur.Bnb. Asım Eren idare etti. Faaliyete yurt dışında görünecek olması sebebiyle çok önem verildi. Çekimler için seçilecek atların bile aynı renk ve cüssede, gösterişli ve iyi yürüyüşlü olması sağlandı.²⁶⁶⁹

İcra edilen bir diğer faaliyet de, İngiltere Dışişleri Bakanlığı ve İngiliz Deniz Ataşeliği kanalı ile yapılan teklifle, Deniz Harp Akademisi öğretmenleri ve 3. sınıf öğrencilerinin İskenderiye'deki İngiliz Deniz Kuvvetleri ile sahil hava teşkillerini görmek üzere Mısır'a gitmeleri oldu. Gezi 25 Temmuz – 10 Ağustos 1943 tarihleri arasında gerçekleştirildi. Geziye Deniz Harp Akademisi Komutanı Kur.Alb. Necati Özdeniz başkanlığında, Kur.Yb. Tevfik Samurkaş, Kur.Yb. Fuat Uzgören, Kur.Yb. Sermet Gökdeniz, Kur.Yb. Safi Ertürk ve Gv.Bnb. Rahmi Yalım (tercüman)'dan oluşan öğretmenler ile Yzb. Refet Gürül, Yzb. Nejat Kosal, Yzb. Zahit Kırağlı, Yzb. Esat Daybelge ve Yzb. Haydar Olcaynoyan'dan oluşan 3. sınıf öğrencileri iştirak etti.²⁶⁷⁰

II.Dünya Savaşı devam ederken, savaşın gidişatı hakkında bilgi almak, kullanılan yeni silah, sistem ve metotların öğrenilmesi için Kara ve Hava Harp Akademilerinde uygulandığı şekliyle, 1941-1942 Eğitim Öğretim yılından itibaren Deniz Harp Akademisine İngiliz bahriyesinden albay rütbesinde muvazzaf öğretmenler getirildi. Öğretmenlerin ilki 1941-1942 Eğitim Öğretim yılı içinde çalışan Albay Lagett oldu. Albay Lagett'in kontratının bitişiyle İngiltere'ye dönmesi üzerine, Albay Halahan 1942-1943 Eğitim Öğretim yılında görev yaptı. 4 Kasım 1943 tarihinde İngiliz Hükümetince ülkesine çağırılması ve 11 Kasım günü Türkiye'den ayrılması üzerine, yerine Deniz Harp Akademisi'nde ders vermek üzere Albay Mark Fogg Elliot

²⁶⁶⁸ Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.10; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.328, 504; Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.107, 134, 241; Şemsi Bargut, *Bir Plesisor'un Bahriye Anıları 2*, s.25; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.86; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.655; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt Nu II, s.444. Deniz Harp Akademisi, Yenilevent-İstanbul'daki binasına 12 Eylül 1975 tarihinde taşındı. Bkz., Nurcan Bal ve Figen Atabey, a.g.e., s.288.

²⁶⁶⁹ LDGAM., Ktn.:1941-5, Gmn.:177, Bn.:1, T.:2 Teşrinievvel 1941; Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.24-25.

²⁶⁷⁰ LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:15, Bn.:2, 4, T.:15 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1942-32, Gmn.:15, Bn.:1, 6, T.:17 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1942-37, Gmn.:15, Bn.:1, T.:17 Temmuz 1943; LDGAM., Ktn.:1943-37, Gmn.:15, Bn.:5, 6, T.:19 Temmuz 1943.

görevlendirildi. Albay Mark Fogg Elliot, 13 Aralık 1943 tarihinde Ankara'ya geldi.²⁶⁷¹ Albay Elliot, Deniz Harp Akademisi'ndeki görevine 15 Aralık 1943 tarihinde başladı. Kendisine, Deniz Harp Akademisi'nde öğretmenlik yapmak, öğrenci ile birlikte Genelkurmay Başkanlığı'nın uygun göreceği talim ve tatbikatlara katılmak konusunda, 25 Ocak 1944 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından izin verildi.²⁶⁷²

Albay Elliot ile yapılacak kontrat üzerindeki çalışmada, vereceği dersin adının "Deniz Tabiyesi ve Yenilikleri" olması, kendisi ve ailesinin yol masraflarının karşılanacağı, her ay net olarak 680 lira ücret alacağı, maaşından hariç olarak her ay İngiltere'deki hesabına 25 sterlin gönderileceği, şahsi sigorta ücretini karşılamak üzere ilk sene 146 sterlin 18 şilin 6 peni, diğer seneler 120 sterlin ödeneceği, kendisine derslere geliş gidişinde kullanmak üzere bir vasıta tahsisi veya ödenek verilmesi, kendisinin tutacağı bir hizmetçi için ödenek ayrılması, kontrat süresinin 3 yıldan 2 yıla indirilmesi ve ülkeler arasında yaşanacak problemlerle bir durumda kontratın fesih edileceği maddelerine yer verildi.²⁶⁷³ Sonuç olarak kontrat üzerindeki ön çalışmada tespit edilen hususlar çerçevesinde, 22 madde olarak hazırlanan kontrat, 31 Mayıs 1944 tarihinde Albay Elliot'un göreve başladığı 15 Haziran 1943 tarihinden geçerli olmak üzere imzalanarak yürürlüğe girdi. Kontratta Albay Elliot'un imzasının yanında Türkiye Cumhuriyeti Devletini temsilen Deniz Müsteşarı Tuğamiral Cevat Ülmen'in imzası vardı.²⁶⁷⁴

1930 yılından itibaren II.Dünya Savaşı başına kadar Deniz Harp Akademisinde Alman öğretmenler görev yaptı. Savaş başlayınca Almanların yerine İngiliz öğretmenler getirildi. Deniz Harp Akademisinin kuruluşundan, II.Dünya Savaşı sonuna kadar görev yapan yabancı öğretmenler şunlardı²⁶⁷⁵;

²⁶⁷¹ Bkz., LDGAM., Ktn.:1943-32, Gmn.:152, Bn.:1, 2, T.:4 Teşrinisani 1943; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:12, T.:9 Teşrinisani 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:24, 25, T.:13 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:28, T.:17 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:18, 20, T.:4 Kanunisani 1944.

²⁶⁷² Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:24, 25, T.:27 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-178, Gmn.:3, Bn.:29, 30, T.:29 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:26, T.:30 Kanunievvel 1943; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:3, 4, T.:16 Ocak 1946; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:46, T.:5 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, 4, Bn.:59, 62, T.:9 Şubat 1944. Albay Fogg Elliot'un görevine başladıktan sonra, 1944 yılının Ağustos ayında, verdiği dersler ile ilgili yeni bilgiler almak ve ayrıca yıllık iznini kullanmak üzere İskenderiye'ye gitme konusunda yaptığı başvuru uygun görülmüştür. Bkz., LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:45, T.:21 Temmuz 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:43, 44, T.:26 Temmuz 1944.

²⁶⁷³ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:47, T.:5 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:63, T.:7 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:60, T.:10 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:54, 55, 56, T.:17 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:37, T.:21 Şubat 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:41, 42, T.:12 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:39, 40, T.:22 Nisan 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:16, 17, T.:27 Mayıs 1944.

²⁶⁷⁴ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:2, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, T.:1 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:3, Bn.:14, 15, T.:31 Mayıs 1944.

²⁶⁷⁵ LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:79, Bn.:1, 2, T.:22 Kanunievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:79, Bn.:3, T.:25 Kanunievvel 1939; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:28, T.:1 Ağustos 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170,

<u>Yıl</u>	<u>Rütbesi</u>	<u>Adı Soyadı</u>	<u>Milliyeti</u>	<u>Verdiği Ders</u>
1930-1931	E.Albay	Karl Kerchan	Alman	Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1931-1936	E.Yarbay	Weisbach	Alman	II.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1932-1938	E.Amiral	Von Arnauld de Laperier ²⁶⁷⁶	Alman	III.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1933-1939	E.Amiral	Wülfing Von Ditten	Alman	I.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1936-1939	E.Amiral	Frederich Lützow	Alman	III.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1938-1939	E.Amiral	Otto Loyke	Alman	II.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1941-1942	Albay	Lagett	İngiliz	III.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1942-1943	Albay	Halahan	İngiliz	III.Snf. Strateji, Tabiye, Kurmay Görevi Yabancı Harp Tarihi
1943-1944	Albay	Mark Fogg Elliot	İngiliz	Deniz Tabiyesi ve Yenilikleri
1944-1946	Albay	Gail Morgan	İngiliz	Dz. Havacılığı

Gmn.:6, Bn.:27, T.:4 Eylül 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:26, T.:1 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:25, T.:9 Ekim 1945; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, Yayını, C. II, Dosya III, s.324-326; Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.22; Muharrem Mazlum İskora, *Harp Akademileri Tarihçesi 1930-1965*, s.34-35; Celal Denizalp, a.g.e., s.32; Şemsi Bargut, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut'un Anıları*, s.30; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.85-86. Deniz Harp Akademisi'nde öğretmenlik de yapan Afif Büyüktuğrul eserinde, Alman öğretmenlerin Deniz Harp Akademisi için son derece faydalı olduğunu belirtir. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, s.122, 125.

²⁶⁷⁶ E.Amiral Von Arnauld de Laperier'in kontratının iptal edilmesi ve E.Amiral Wülfing Von Ditten ile E.Amiral Frederich Lützow'un 1938 yılının Ağustos ayından itibaren ikişer ay yıllık izinli sayılmaları ile ilgili evrak için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:141, Bn.:1, T.:3 Ağustos 1938.

1930 yılından II.Dünya Savaşı sonuna kadar Deniz Harp Akademisi Komutanlığı yapanlar²⁶⁷⁷;

Sıra No	Rütbesi	Adı Soyadı	Göreve Atanma Tarihi	Emri Görevden Ayrılma Tarihi
1.	Gv.Yb.	Y. Ziya Kalafatoğlu	30.11.1930	16.08.1931
2.	Gv.Alb.	Fahri Engin	24.11.1931	30.09.1935
3.	Kur.Yb.	Necati Özdeniz	12.10.1935	10.02.1937
4.	Kur. Bnb.	Münci Ülhan	10.02.1937	15.01.1938
5.	Kur.Alb.	Necati Özdeniz	01.08.1938	21.06.1940
6.	Kur.Yb.	Rıdvan Koral	21.06.1940	16.12.1940
7.	Kur.Yb.	Tacettin Talayman	16.12.1940	28.02.1941
8.	Gv.Alb.	Mithat Işın	08.04.1941	18.03.1942
9.	Kur.Alb.	Rıdvan Koral	18.03.1942	24.07.1942
10.	Kur.Alb.	Necati Özdeniz	24.07.1942	06.08.1943
11.	Kur. Alb.	Münci Ülhan	06.08.1943	15.08.1945
12.	Kur.Alb.	Fahri Korutürk	15.08.1945	11.08.1947

²⁶⁷⁷ Sermet Gökdeniz, a.g.e., s.18; Muharrem Mazlum İskora, *Harp Akademileri Tarihçesi 1930-1965*, s.32-33.

4. YURT İÇİ VE YURT DIŞI KURSLARI

4.1. Yurt İçi Kursları

Donanmada kurmaylık eğitimi almamış binbaşılar için 1937 yılında Deniz Harp Akademisi Komutanlığında “Deniz Binbaşılar Kursu” açıldı.²⁶⁷⁸ Bu kursa Kara Kuvvetlerinde “Küçük Kumanda Kursu” ismi verilmişti. Kurs, birer sene süreli olarak iki defa açıldı. Sonrasında II.Dünya Savaşı çıktığı için kurs açılmadı. Kursa katılan subaylar şunlardı:

1937 - 1938 devresi: Bnb. Saim Besbelli, Bnb. Kenan Or, Bnb. Kemal Dergut, Bnb. Seyfettin Bengi.

1938 - 1939 devresi: Bnb. Süreyya Kuntol, Bnb. Müfit Tanca, Bnb. Sadi Tunalı, Bnb. Hayrettin.²⁶⁷⁹

Kurmaylık eğitimi almamış albaylara da 1938-1939 eğitim öğretim periyodunda Deniz Harp Akademisi Komutanlığında “Büyük Komuta Kursu” açıldı.²⁶⁸⁰ Bu kurs da savaşın başlamasıyla tekrarlanmadı. Kursa Albay Cevat Ülmen, Albay Bilal Talu, Albay İhsan Özel ve Albay İbrahim Rıza Ülman katıldı.²⁶⁸¹

Deniz Harp Okulu’nu bitiren asteğmen rütbesindeki güverte ve makina mezunları için de 13 buçuk ay süreli meslek kursları açılırdı. Güverte asteğmenleri “Meslek Kursu”na, makina asteğmenleri Harp Okulu içindeki “Yüksek Makina Kursu”na sevk edilirdi. Kursların amacı asteğmenleri herhangi bir meslekte ihtisas sahibi yapmaktan çok, deniz subayına lazım olan iptidai bilgileri vermektir. Bu kurslar top, torpido, mayın ve deniz tabiyesi bölümlerinden oluşuyordu. Makina asteğmenleri ise yüksek makina kursunda gemi makinaları üzerinde ileri seviyede bir eğitime tabi tutuluyordu. Kurs, ismi 1946 yılında “Fen Tatbikat Okulu” şeklinde değiştirilen binada veriliyordu.²⁶⁸² Ayrıca tüm asteğmenlere, meslek hayatları boyunca geldikleri rütbe ve göreve göre birçok kurs veriliyordu.²⁶⁸³

Donanmanın en değerli gemilerinden olan denizaltılar için süratle denizaltıcı personel yetiştirilmesi gerekiyordu. Bu kapsamda denizaltıcı olacak subaylar için belirli zaman aralıklarıyla denizaltıcılık kursları açıldı. Osmanlı döneminde açılan 19 Mart

²⁶⁷⁸ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.I, s.384.

²⁶⁷⁹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.327, 398, 399; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.79-80.

²⁶⁸⁰ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, C.I, s.394.

²⁶⁸¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.327, 398,399; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.80.

²⁶⁸² *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.342.

²⁶⁸³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.399-401.

1333 - 21 Mart 1334 tarihleri arasındaki denizaltı subay kursu birinci kurs kabul edildiğinde, 15 Haziran 1938 - 15 Kasım 1938 tarihleri arasında açılan kurs 14. denizaltı subay kursu olmaktadır. Kursa 1930, 1931, 1932, 1933 ve 1938’li subaylardan Hikmet Dağada, Hüsnü Heper, Emir Erkilet, Muhiddin Darga, Mahmut Hışankan, Recep Baytalay, Kemal Pekmezciler, Celal Akdoğan, Muzaffer Yangöl, Kemal Tür, Şükrü Duydal, Sabahattin Közdemir, Ali Alpar, Edip Ağıcı, Kadri Kurulberk ve Uluğ İlhan katıldı.²⁶⁸⁴

Dönem içerisinde açılan diğer kurslar ise;

15. denizaltı subay kursu; 4 Temmuz 1939 - 4 Kasım 1939 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1932, 1933 ve 1934’lü subaylardan Ali Baykaş, Kemal Alkol, Şahap Karaca, Sebati Taşöz, Necmi Tuğsavul, Adnan Erül, Ali Başarı, Hüsnü Küreli ve Necmi Karaca katıldı.²⁶⁸⁵

16. denizaltı subay kursu; 1 Mayıs 1940 - 30 Ağustos 1940 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1934, 1935 ve 1940’lı subaylardan Fikret Erkin, Rauf Atakan, Edip Baloş, Adnan Erten, Celal Eyiceoğlu, Selim Albatros, Hüsnü Korur, Ferda Anaoğlu, Fazıl Kartal, İsfendiyar Altan, Tank Ülgen, Cezmi Işınal, Necati As, Rüstem Bilgütay, Enver Tangör ve Yaver Gökdeniz katıldı.²⁶⁸⁶

17. denizaltı subay kursu; 15 Ağustos 1941 -15 Aralık 1941 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1934, 1935, 1936, 1937, 1938 ve 1939’lu subaylardan Nejat Tonguç, Bahri Kunt, Kadri Noyan, Saffet Arat, Namık Soyeren, Zihni Dora, Necati Ozan, Ali Faik Tolbas, Nazmi Erkan, Sabri Çelebioğlu, Orhan Dalay, Muzaffer Tayfun, Şükran Ayengin ve Orhan Karamanoğlu katıldı.²⁶⁸⁷

18. denizaltı subay kursu; 15 Şubat 1942 -15 Haziran 1942 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1934, 1938 ve 1939’lu subaylardan Sait Kurçokan, Cavit Bengisu, Orhan Turoğlu, Rauf Baykal, Naci Artun, Naşit Öngören, Raşit Metel ve Cavit Teksoy katıldı.²⁶⁸⁸

19. denizaltı subay kursu; 1 Mart 1943 - 30 Haziran 1943 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1939, 1940 ve 1941’li subaylardan Mücahit Şenol, Mehmet Öztekin,

²⁶⁸⁴ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.421-426 ve 531-548.

²⁶⁸⁵ Raşit Metel, a.g.e., s.549-559.

²⁶⁸⁶ Raşit Metel, a.g.e., s.561-578.

²⁶⁸⁷ LDGAM., Ktn.:1941-31, Gmn.:6, Bn.:2, 2-1, 2-2, T.:27 Haziran 1941; LDGAM., Ktn.:1941-31, Gmn.:6, Bn.:3, T.:11 Temmuz 1941; Raşit Metel, a.g.e., s.579-594.

²⁶⁸⁸ Raşit Metel, a.g.e., s.595-604.

Burhan Talayman, Ziya Erdeniz, İbrahim Pekin, Orhan Özaltan, Namık Saatçi, Cudi Denizok ve Kadri Kalkan katıldı.²⁶⁸⁹

20. denizaltı subay kursu; 15 Mart 1944 - 15 Temmuz 1944 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1936, 1940, 1941 ve 1942’li subaylardan Baki Zener, Burhan Türkmen, Sabahattin Kalyoncu, Adnan Tarlan, Atif Güven, Tayyar Hepgül, Rüştü İmren, Ecvet Soysal ve Mehmet Aslanöz katıldı.²⁶⁹⁰

21. denizaltı subay kursu; 13 Mart 1945 - 1 Ağustos 1945 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1941, 1942 ve 1943’lü subaylardan Rıza Akol, Hüseyin Bolayır, Sacit Türe, Ertuğrul Özgün ve Mehmet Kurtar katıldı.²⁶⁹¹

22. denizaltı subay kursu; 15 Kasım 1945 -15 Mart 1946 tarihleri arasında açıldı. Kursa 1943 ve 1944’lü subaylardan Sabih Acar, Zahit Atakan, Fikret Öncü, Adil Heper, Aydın Arıman, Orhan Yazıcı, Fahrettin Aykut, Fuat Cangıray ve Ahmet Becan katıldı. Kursun Marmara Denizinde Kemalreis gambotuyla yapılacak 13 günlük seyir tatbikatı kısmının, 15-28 Ocak 1945 tarihleri arasında olması planlandı.²⁶⁹²

Denizaltı komutanlarının atanması, 1940 yılına kadar sistemli bir yapıya kavuşturulmamıştı. 1940 yılında Denizaltı Filo Komutanlığına getirilen Kurmay Albay Sadık Altıncan, 9 ikinci komutana nazari ve uygulamalı gemi komutanlığı kursu, 5 makina yüzbaşısına da başçarkçılık kursu aldırarak, kurs sonuçlara göre kendilerini gemi komutanı yaptı. Bu değişikliğin başarıya ulaşmasında ilk komutan kursuna öğretmenlik yapmış olan eski gemi komutanlarından binbaşı Vehbi Ziya Dümer ve Mazlum Özarı’nın büyük hizmetleri oldu.²⁶⁹³

Denizaltı kursları haricinde subaylar için başka yurt içi kursları da açıldı. Bu periyotta açılan kursların çoğu, kurs açmaya uygun donanıma sahip binaların olmaması nedeniyle Yavuz kruvazöründe açıldı. Bunlardan biri 22 Ocak 1941 tarihinde Yavuz kruvazöründe açılan topçuluk kursu oldu. Bu kurs için kurs öğretmeni olarak Yavuz kruvazöründen Bnb. Muhlis Güremen ile Ütğm. Adnan Özelçin görevlendirildi.²⁶⁹⁴ Ayrıca yine Yavuz kruvazöründe açılan bir diğer kurs 1 Temmuz 1941 tarihindeki Subay Seyir kursu oldu. 3 aylık kısaltılmış programın uygulandığı kursa 9 subay katıldı

²⁶⁸⁹ Raşit Metel, a.g.e., s.605-615.

²⁶⁹⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.617-627.

²⁶⁹¹ Raşit Metel, a.g.e., s.629-635.

²⁶⁹² LDGAM., Ktn.:1945-21, Gmn.:56, Bn.:2, T.:1 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-77, Gmn.:161, Bn.:1, T.:2 Kanunisanı 1945; Raşit Metel, a.g.e., s.637-647.

²⁶⁹³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C.II, Dosya III, s.420.

²⁶⁹⁴ LDGAM., Ktn.:1941-31, Gmn.:6, Bn.:3, T.:21 Kanunisanı 1941.

ve kurs 30 Eylül günü sona erdi. Kursun bitirme sınavları 29 ve 30 Eylül günlerinde icra edildi ve 2 subay çok iyi, 6 subay iyi ve 1 subay orta dereceyle kursu tamamladı.²⁶⁹⁵

İngiltere'den alınan mayın arama tarama cihaz ve usullerini görmek, materyal, talim ve terbiye itibarıyla eksiklerin tamamlanmasına yardım etmek üzere İngiliz bahriyesinden uzman olarak Brigden, Jamieson ve Harkness getirildi. İngiliz uzmanlara Deniz Yüzbaşı Zühtü Poyraz'ın refakat edeceği bildirildi.²⁶⁹⁶ İngiltere'den gelen arama tarama cihazlarının kontrolleri Çanak ve Kavak arama tarama gemileri ile Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı uzmanları ve İngiliz uzmanlar eşliğinde icra edildi.²⁶⁹⁷

1942 yılında İngiliz Yzb. Scotchbrook Dinleme kursu vermek üzere 29 Mayıs 1942 tarihinde İstanbul'a geldi.²⁶⁹⁸ Aynı yıl içinde Yavuz kruvazöründe subay ve astsubaylar için 7-30 Eylül 1942 tarihleri arasında uçaksavar kursu açılmasına karar verildi. Kursa 16 subay ve 59 astsubay tefrik edildi. Kurs sonunda yapılacak atışlar için hedef çekecek uçağın 28 Eylül-10 Ekim tarihleri arasında Donanma Komutanlığı emrinde görevlendirilmesi istendi. Kurs sonunda atışlar, 1-10 Ekim tarihleri arasında Yavuz ve Mecidiye kruvazörleriyle icra edildi. Atışlar sırasında özellikle yakın mesafe uçaksavar silahları arıza yaptı. Ayrıca atışlar istenen süratle gerçekleştirilemedi.²⁶⁹⁹

Donanma envanterine yeni girmiş bulunan Denizaltı Dafia Aleti (D.D.A.) hakkında gemi komutanlarına gerekli eğitimi vermek ve aletin teknik özelliklerini ve kullanma şekillerini izah etmek amacıyla, İstanbul'da Denizaltı Müdafaa Okulu'nda bir hafta devam edecek bir eğitim programı hazırlandı. Eğitimin birinci günü loolpar ve karakol gemilerinin müşterek hareketi, ikinci günü D.D.A cihazı hakkında bilgi, filmler ve tatbikat, üçüncü günü arama tarama hakkında bilgi ve tatbikatı, dördüncü, beşinci ve altıncı günlerde ise hücum tatbikatı eğitimlerinin verilmesi planlandı. Eğitim verilecek gemi komutanı sayısı fazla olunca 12 Temmuz 1943 günü başlayan haftada Zafer, Kocatepe ve Tınaztepe muhripleri komutanları, Sultanhisar, Demirhisar ve Adatepe ikinci komutanları ile Saldıray ve Sakarya denizaltıları komutanlarına eğitim verilmesi kararlaştırıldı. 19 Temmuz 1943 günü başlayan haftada ise Adatepe, Sultanhisar, Demirhisar ve Zafer komutanları, Kocatepe muhribi ikinci komutanı ile Oruçreis ve

²⁶⁹⁵ LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:56, Bn.:1, T.:1 Teşrinievvel 1941. Kurs sonunda kurs öğretmeni Öğ.Bnb. Ferdi Atasayar'ın hazırladığı "Üç Aylık Kısaltılmış Seyir Subay Kursu Müfredat Programı" hakkındaki raporu için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:56, Bn.:2, T.:1 Teşrinievvel 1941.

²⁶⁹⁶ LDGAM., Ktn.:1941-25, Gmn.:23, Bn.:2, T.:6 Haziran 1941.

²⁶⁹⁷ LDGAM., Ktn.:1941-25, Gmn.:23, Bn.:1, T.:10 Temmuz 1941.

²⁶⁹⁸ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:57, Bn.:1, T.:1 Haziran 1942.

²⁶⁹⁹ LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:116, Bn.:2, 4, T.: 31 Ağustos 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:116, Bn.:1, 3, T.: 16 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:116, Bn.:9, T.: 27 Eylül 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:118, Bn.:1, 2, T.: 26 Teşrinievvel 1942; LDGAM., Ktn.:1942-54, Gmn.:118, Bn.:4, T.: 3 Teşrinisani 1942.

Muratreis denizaltıları komutanlarına eğitim verilecekti. Gemi komutanları eğitime giderken geminin D.D.A. personelini de yanında götürecekti.²⁷⁰⁰

1 Aralık 1943 tarihinde, Yavuz kruvazöründe subaylar için Subay Topçuluk kursu, Tınaztepe muhribinde subaylar için Subay Torpido kursu açıldı.²⁷⁰¹

1944 yılında açılan subay kursları incelendiğinde, Yavuz kruvazöründe Nisan ayı içerisinde açılan Subay Topçu Kursu göze çarpar. Bu kursa toplam 12 subay iştirak etti. Kurs atışları 23-29 Mayıs 1944 tarihleri arasında Tuzla'da icra edildi. Atışlar genel olarak başarılı geçti. Kurs 9-15 Haziran 1944 tarihleri arasında Gv.Bnb. Rebiî Albay ve Kur.Yzb. Necdet Tiryaki idaresinde yapılan yazılı sınavlar ardından sona erdi. Kurs sonunda 2 subay başarısız olurken 1 subay da sağlık nedeniyle kursu tamamlayamadı. Kursun tamamlanmasıyla hazırlanan ve Donanma Komutanlığına gönderilen raporda, kurs müfredat programındaki atış miktarlarının çok az olduğu belirtilerek atış miktarlarının artırılması talep edildi.²⁷⁰² Ayrıca aynı yıl Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı bünyesinde 1 Temmuz 1944 tarihinde Mania kursu açıldı. Kursu Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığından Gv.Yzb. Rıfat Gençoğlu, İzmit Deniz Komutanlığından Gv.Ütğm. Nejat Tezel, Gv.Ütğm. Hüsnü Bozer ve Nusret mayın gemisinden Gv.Ütğm. Sabri Nartman katıldı.²⁷⁰³

1945 yılında ise Yavuz kruvazöründe, Nisan ayı içerisinde Subay Topçu Kursu açıldı.²⁷⁰⁴ Kurs sonunda yazılı sınav yapıldı.²⁷⁰⁵ Kursun bitimiyle yapılacak atış miktarları tespit edilerek²⁷⁰⁶, manzumesiz atışların Mecidiye kruvazörüyle, manzumeli atışların Yavuz kruvazörüyle icra edilmesi planlandı.²⁷⁰⁷ Mecidiye kruvazörüyle yapılacak atışlar 26-27 Haziran 1945 tarihlerinde, gündüz yapılan atışlar saat 08:00 ve 14:00'de başlamak üzere gerçekleştirildi.²⁷⁰⁸ 27 Haziran'da ayrıca saat 22:00'de başlayan gece atışları icra edildi. Yavuz kruvazörüyle yapılan atışlar ise 28 Haziran

²⁷⁰⁰ LDGAM., Ktn.:1943-10, Gmn.:82, Bn.:2, T.:7 Temmuz 1943.

²⁷⁰¹ LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:152, Bn.:1, T.: 3 Kanunievvel 1943.

²⁷⁰² LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:1, T.: 28 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:3, T.: 29 Haziran 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:4, T.: 18 Temmuz 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:5, T.: 29 Temmuz 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:6, T.: 1 Ağustos 1944; LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:104, Bn.:8, T.: 15 Ağustos 1944.

²⁷⁰³ LDGAM., Ktn.:1944-39, Gmn.:62, Bn.:1, T.: 24 Haziran 1944.

²⁷⁰⁴ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:77, Bn.:1, 2, 3, T.: 16 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:77, Bn.:6, T.: 20 Nisan 1945; LDGAM., Ktn.:1945-17, Gmn.:184, Bn.:1, 2, T.: 27 Nisan 1945.

²⁷⁰⁵ Sınavda sorulan sorular için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-17, Gmn.:184, Bn.:5, 6, 7, T.: Trhz.

²⁷⁰⁶ LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:77, Bn.:7, T.: 3 Mayıs 1945.

²⁷⁰⁷ LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:59, Bn.:1, T.: 25 Mayıs 1945.

²⁷⁰⁸ Mecidiye kruvazörüyle yapılacak atışlardaki hücum sayıları, kullanılacak mermilerin çap ve miktarları, hedeflerin boyutları ve hücum şekillerinin bilgi ve krokileri için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:62, Bn.:5, 6, 7, 8, 9, T.: 26 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:77, Bn.:8, T.: Trhz.

günü saat 13:00'de başlayıp saat 18:10'da tamamlandı²⁷⁰⁹ ve Yavuz kruvazörü saat 18:55'de Moda önüne demirledi.²⁷¹⁰

1938-1945 periyodunda açılan astsubay kursları incelendiğinde ön plana çıkan en önemli kursun denizaltıcılık kursları olduğu görülür. Osmanlı döneminde 1 Nisan 1917 tarihinde açılan kurs birinci denizaltı astsubay kursu kabul edildiğinde²⁷¹¹, 14. denizaltı astsubay kursu, 14 Haziran 1938 tarihinde Erkin denizaltı ana gemisinde açılmıştır. 11 Kasım 1938 tarihinde sona eren kursu başarıyla bitiren 45 astsubay denizaltılara tayin edildi.²⁷¹²

Dönem içerisinde açılan diğer kurslar ise;

15. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 4 Temmuz 1939 – 1 Kasım 1939 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 36 astsubay tamamladı.²⁷¹³

16. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 2 Mayıs 1940 - 2 Ekim 1940 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 14 astsubay tamamladı.²⁷¹⁴

17. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 1 Temmuz 1941 – 1 Ekim 1941 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 9 astsubay tamamladı.²⁷¹⁵

18. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 1 Ekim/1941 – 1 Şubat 1942 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 7 astsubay tamamladı.²⁷¹⁶

19. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 29 Şubat 1942 – 13 Temmuz 1942 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 25 astsubay tamamladı.²⁷¹⁷

20. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 30 Temmuz 1942 – 30 Ekim 1942 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 11 astsubay tamamladı.²⁷¹⁸

21. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 15 Nisan 1943 – 1 Eylül 1943 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 21 astsubay tamamladı.²⁷¹⁹

²⁷⁰⁹ Yavuz kruvazörüyle yapılacak atışlardaki hücum sayıları, kullanılacak mermilerin çap ve miktarları, hedeflerin boyutları ve hücum şekillerinin bilgi ve krokileri için bkz., LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:62, Bn.:10, T.: 26 Haziran 1945; LDGAM., Ktn.:1945-7, Gmn.:77, Bn.:8, T.: Trhz.

²⁷¹⁰ LDGAM., Ktn.:1945-67, Gmn.:62, Bn.:4, T.: Trhz; LDGAM., Gjb., YKGJ., Kyt.: 7331, T.: 26-27-28 Haziran 1945.

²⁷¹¹ Kasımpaşa Aynalıkavak Kasrı ve Aydınreis ganbotunda açılan ilk astsubay denizaltıcılık kursuna 30 astsubay ve er katıldı. Bkz., Ahmet Toplucak, *Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek-A Denizaltıcı Astsubaylar 1887-1960*, Deniz Basımevi, İstanbul 1988, s.13.

²⁷¹² Ahmet Toplucak, a.g.e., s.30.

²⁷¹³ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.30.

²⁷¹⁴ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

²⁷¹⁵ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

²⁷¹⁶ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

²⁷¹⁷ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32. Bu kursa katılanlardan bir de 4 Nisan 1953 günü saat 02:15 sularında Çanakkale Boğazı Nara Burnu önünde batan Dumlupınar denizaltısından kurtulan 5 kişiden biri olan Emekli Kıdemli Başçavuş Hüseyin İnkaya'dır. Bkz., Hüseyin İnkaya, *Dumlupınar Denizaltı Gerçeği ve Anıları*, 2009, s.7, 15.

²⁷¹⁸ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

²⁷¹⁹ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

22. denizaltı astsubay kursu: Erkin denizaltı ana gemisinde 1 Eylül 1945 - 5 Mart 1946 tarihleri arasında açılmış olup, kursu 29 astsubay tamamladı.²⁷²⁰

Astsubaylar için denizaltıcılık haricinde de çeşitli kurslar açıldı. 16 Kasım 1939 tarihinde Denizaltı Filosu Komutanlığında Dalgıç ve Marangoz Kursu, 18 Kasım 1939 tarihinde Yavuz kruvazöründe Birinci Topçu Nişancı kursu ve Makine Tirim kursu açıldı.²⁷²¹

Astsubaylar için açılan kursların da büyük bir kısmı Yavuz kruvazöründe açıldı. Bunlardan biri 1 Aralık 1943 tarihinde 9 kişiyle Yavuz kruvazöründe açılan Astsubay Topçuluk kursu oldu. Kursun öğretmeni Tınaztepe muhribi topçu subayı Yzb. Münir Aral, kursun yardımcı öğretmenleri Tınaztepe muhribinden Başgedikli Nail Ünsu ve Yavuz kruvazöründen Başgedikli İsmail Hakkı Ültaş oldu.²⁷²²

Deniz ve Mıntıka Komutanlıklarında bulunan su bombalarının bakım ve muhafazası için 15 Nisan 1944 tarihinde Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı emrinde astsubaylar için 15 günlük bir kurs açıldı. Kursa her deniz komutanlığından bir mayıncı astsubay ile bir su bombacı er katıldı.²⁷²³

Askerlik görevini yapan erler için de kurslar verilirdi. Bu kursların amacı; Eratın görev mahallindeki silah ve cihazları en iyi şekilde kullanabilmesiydi. Erat, askerliğinin ilk yılında kursa sevk edilmez, gemi veya kara birliğindeki verilen görevleri yapardı. Bu süre içinde erat, bir subayın sorumluluğu altında bir aylık bir eğitime tabi tutulur, hem gemiyi hem de gemideki görevini öğrenirdi. Bir yıllık askerlik sürelerinin tamamlanması sonrası yapılan sınavda başarı gösterenler onbaşı olur ve erler gemilerin bakım onarım döneminden istifade edilerek er kurslarına gönderilirdi. Bu kurslar, sürelerinde bazı değişiklikler olmakla birlikte; 3 ay devam eden işaretçi (vardabandra), nişancı, mesafe aletçi, porsun, 4 ay devam eden denizaltı ve mayın ile 9 ay devam eden telsiz, dalgıç, elektrik ve motor kurslarıydı.²⁷²⁴

Erat için açılan kurslardan 1939 yılında açılan kurslar incelendiğinde 27 Kasım 1939 tarihinde Yavuz kruvazöründe açılan Erat Mesafe Alet kursu ve 1 Aralık 1939 tarihinde açılan Erat İşaret kursu dikkat çeker.²⁷²⁵ Ayrıca 20 Mayıs 1941 tarihinde; Yavuz kruvazöründe Mesafe Aleti kursu, Mecidiye kruvazöründe işaret kursu, Erkin

²⁷²⁰ Ahmet Toplucak, a.g.e., s.32.

²⁷²¹ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:126, Bn.:1, T.:23 Teşrinisani 1939.

²⁷²² LDGAM., Ktn.:1943-35, Gmn.:152, Bn.:1, T.: 3 Kanunievvel 1943.

²⁷²³ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:179, Bn.:1, 2, 3, T.: 14 Mart 1944

²⁷²⁴ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.413-414.

²⁷²⁵ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:126, Bn.:1, T.:23 Teşrinisani 1939.

denizaltı ana gemisinde Denizaltıcılık kursu ve Dinleme kursu ile İstanbul Dalgıç Kıtasında Dalgıç kursu açıldı.²⁷²⁶

1942 yılında ise Deniz Kuvvetlerine 15 Eylül 1941 girişli deniz erleri için 2 Mart 1942 tarihinde bir çok kurs açıldı. Açılan kurslar şunlardı;

Donanma Komutanlığı emrinde; 2 ay süreli Mesafe Aleti kursu, 3 ay süreli İşaret kursu, 3 ay süreli Denizaltıcılık kursu, 1,5 ay süreli Dinleme kursu, 6 ay süreli Dalgıç kursu,

Marmara Üssübahri ve Kocaeli Müstahkem Komutanlığı emrinde; 3 ay süreli İşaret kursu,

Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı emrinde; 2 ay süreli Mayın kursu, 2,5 ay süreli Torpido Yağcı kursu,

Deniz Telsiz ve Elektrik Fen Tatbikat Okulu Müdürlüğü emrinde; 5 ay süreli Telsiz kursu, 3 ay süreli Motor kursu, 3 ay süreli Otomotor kursu, 2,5 ay süreli Elektrik kursu, 4,5 ay süreli Denizaltı İhbar kursu,

Çanakkale Deniz Komutanlığı emrinde; 3 ay süreli İşaret kursu²⁷²⁷, 3 ay süreli Mayın kursu,

İzmir Deniz Komutanlığı emrinde; 3 ay süreli İşaret kursu, 2 ay süreli Mayın kursu,

Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı emrinde; 3 ay süreli İşaret kursu, 2 ay süreli Mayın kursu,

Deniz Hastanesinde; 3 ay süreli Sıhhiye ve Tezkerecilik kursu.²⁷²⁸

1945 yılına gelindiğinde, Yeşilköy Radyo Lokasyon Komutanlığında telsiz astsubayları için Radyo Lokasyon kursunun açılması planlandı. Ancak kursa gönderilecek yeterli sayıda telsiz astsubayı bulunmadığı için açılacak kursa 1943 tertipli 6 telsizci er gönderildi. Kursu gönderilen erler; Gölcük Telsiz İstasyonundan Ziya Serve Songülen, Erkin denizaltı ana gemisinden Halim Karahan, Hamidiye kruvazöründen İbrahim Baycık, Hızırreis gambotundan Necdet Kızıler ve Hamza Çam ile Kemalreis gambotundan ismet Asım oldu.²⁷²⁹

II.Dünya Savaşı sürecinde Donanma envanterine sürekli olarak yeni cihazlar girdi. Bu cihazlardan Degausing ve Weiping cihazları için eksikliği hissedilen, D.S.A.

²⁷²⁶ LDGAM., Ktn.:1941-2, Gmn.:77, Bn.:1, T.:14 Mayıs 1941.

²⁷²⁷ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:11, Bn.:1, T.: 12 Kanunisani 1942.

²⁷²⁸ LDGAM., Ktn.:1942-61, Gmn.:11, Bn.:2, 3, T.: 12 Kanunisani 1942.

²⁷²⁹ LDGAM., Ktn.:1945-45, Gmn.:29, Bn.:1, 2, T.: 10 Ekim 1945; LDGAM., Ktn.:1945-45, Gmn.:29, Bn.:3, T.: 10 Aralık 1945.

(Denizaltı Savunma Aletleri) okulu açılması düşünüldü. Bu kapsamda İskenderiye’de bulunan Denizaltı Savunma Okullarında Degausing ve Weiping kursu alan Yüzbaşı Mithat Üler ve Binbaşı Vahdettin Aytan’ın dönüşüyle, 7 Şubat 1942 tarihinde Yüzbaşı Mithat Üler’in komutasında “D.S.A. Okulu” Kasımpaşa’da açıldı. Böylelikle Türk Donanması akustik dinlemeden elektronik dinlemeye geçmiş oldu. Okulun açılmasıyla Donanmaya eğitilmiş personel yetiştirmek üzere süratle kurslar verilmeye başlandı. Okulun görevi D.S.A. uzmanı yetiştirmenin yanında, gemilere D.S.A. cihazlarını monte etmek, loop işleriyle (istasyonların bakımı, kablo döşenmesi ve onarımları) ilgilenmek, eğitim kitapları ve talimnameler hazırlamaktı. Okul için, Kasımpaşa’daki gemi havuzlarına yakın bir bölge seçildi ve okul emrine Hora tahlisiye gemisi, Toros motoru ve bir avcıbot verildi.²⁷³⁰

Donanmadaki kurslar, hazırlanan kursun özelliğine göre uygun nitelikteki savaş gemilerinde açılırdı. Genellikle silah ve atış kursları Yavuz kruvazöründe, seyir kursları Erkin denizaltı ana gemisinde veriliyordu. Sadece motor ve telsiz kursları İstanbul’daki özel tesislerde, gemicilik ve porsun kursları ise Derince’de açılıyordu.²⁷³¹ Zaman içerisinde savaş gemilerinin sayısının artmasıyla, silah ve cihazların çoğalması subay, astsubay ve er kurslarının Donanma gemilerinde açılmasını zorlaştırdı. Bu nedenle 1946 yılında Donanmadaki kursların dağınık yapıdan kurtarılması ve sistemli bir biçime sokulması için karargahı Heybeliada’da olan “Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı” teşkil edildi. Bu komutanlığın teşkil edilmesiyle Donanmanın tüm kurs açma ve yürütme yetkisi Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığına verilmiş oldu. Sadece denizaltı subay, erbaş ve er kursları bu komutanlığın kuruluşu dışında bırakılmıştı.²⁷³²

Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı, 1946 yılında yeniden Deniz Kuvvetleri bünyesine alınan Heybeliada’daki Rum Ruhban Okulu’nda konuşlandı. Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Deniz Gedikli Hazırlama Orta Okulu, Dalgıç Okulu ve 1947 yılında Denizaltı Okulu direkt olarak bu komutanlığa bağlandı. Ayrıca komutanlık emrinde, subay ve erbaşlar için topçu, torpidocu, muhabere, mayın, seyir, D.S.A., radar ve telsiz kursları da açıldı.²⁷³³

²⁷³⁰ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.405-406.

²⁷³¹ E. Sey.Kd.Bçş. Turgut Müstecaplıoğlu’nun Anıları, s.6; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.95.

²⁷³² *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.660.

²⁷³³ LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:118, Bn.:2, T.: 5 Şubat 1946; LDGAM., Ktn.:1946-26, Gmn.:118, Bn.:7, T.: 6 Şubat 1946; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya I, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.660.

Komutanlığa ilk olarak Tuğamiral İhsan Özel getirildi. Ancak komutanlığın gelişim evresi Tuğamiral Sadık Altıncan döneminde yaşandı. Komutanlığın tesis ve eğitim programlarının gelişimi bu dönemde oldu. Bu süreçte ayrıca komutanlık binası yapılarak, her kurs için ayrı dersane ve laboratuvar hazırlandı.²⁷³⁴

Bu dönemde açılan önemli kurslardan biri de Derince’de bulunan Mania Ağları İşletme Komutanlığında açılan “Astsubay Mania Kursu” oldu. Bu kurs Donanmada açılan ilk astsubay mania kursuydu. 1 Mayıs 1946 tarihinde açılan kursa, önceden porsun kursu görmüş olan üstçavuşlar katıldı.²⁷³⁵

4.2. Yurt Dışı Kursları

İngiliz Deniz Kuvvetleriyle yapılan antlaşma uyarınca 1938 yılı içinde İngiltere Donanmasına staj yapmak üzere subaylar gönderildi. Bu subaylar İngiltere’de 2 yıl eğitim görecektelerdi. Ancak savaşın başlaması nedeniyle Ağustos 1939’da Türkiye’ye dönmek zorunda kaldılar. Kurs için İngiltere’ye topçuluk stajına Yüzbaşı Nejat Kosal, torpido stajına Yüzbaşı Mithat Üler, denizaltıcılık stajına Yüzbaşı Hikmet Dağada ve makine stajına Yüzbaşı Selahattin Demirsoy gönderilmişti.²⁷³⁶ Yine aynı dönemde Almanya’da mühendislik ve yüksek mühendislik eğitimi alan subay ve askeri öğrenciler de Türkiye’ye döndü.²⁷³⁷ Dönenlerden askeri öğrenci olanlar, eğitim ve stajlarını Türkiye’de tamamladı.²⁷³⁸

Denizaltıcılık stajı için İngiltere’ye gönderilen Yzb. Hikmet Dağada, 1938 senesinin Aralık ayında İngiltere’ye gitti ve iki buçuk ay İngiliz Atlantik Filosu gemilerinde bulundu. Ardından Portsmouth-Gosport’da Dolphin denizaltı okulunda üç ay kurs gördükten sonra Akdeniz’de H.M.S. Salmon ve H.M.S. Otway denizaltılarında takriben 7 ay stajını yaptı ve 1939 senesi sonunda ülkeye döndü.²⁷³⁹

Bu tarihlerde subaylar içinden yurt dışında mühendislik eğitimine gönderilmek üzere seçim çalışmaları yapıldı. Eğitime gönderilecek subaylar için 8 Mayıs 1939

²⁷³⁴ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, s.660.

²⁷³⁵ LDGAM., Ktn.:1946-87, Gmn.:113, Bn.:3, 4, T.: 25 Nisan 1946; LDGAM., Ktn.:1946-87, Gmn.:113, Bn.:1, 2, T.: 4 Mayıs 1946.

²⁷³⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.404; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.80.

²⁷³⁷ LDGAM., Ktn.:1939-4, Gmn.:37, Bn.:1, T.: 19 Teşrinievvel 1939.

²⁷³⁸ LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:27, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, T.: 7 Ağustos 1941; LDGAM., Ktn.:1941-69, Gmn.:27, Bn.:1, T.: 16 Ağustos 1941.

²⁷³⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s.75; *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C.II, Dosya III, Ankara, s.404.

tarihinde matematik, geometri, fizik, mekanik ve trigonometri derslerinden soruların sorulduğu bir sınav yapılarak, gönderilecek subaylar belirlendi.²⁷⁴⁰

İngilizlerden alınan yeni uçaksavar silahlarının gemilere monte edilmesiyle, gemilerdeki uçaksavar topu sayısı artırıldı. Bu silahların daha etkin kullanılması ve modern uçaksavar atış usullerinin öğrenilmesi amacıyla, İngilizlerin Hayfa'daki uçaksavar eğitim merkezinde kurs görmek üzere Bnb. Niyazi Uraz, Yzb. Adnan Özelçin, Yzb. Enver Özdeniz ve Ütğm. Hüsamettin gönderildi.²⁷⁴¹

İngilizlerin İskenderiye'de bulunan Denizaltı Savuma Okullarında Degausing ve Weiping kursu almak üzere Yzb. Mithat Üler ve Yzb. Vahdettin Aytan gönderilmesi kararlaştırıldı. Bu cihazların Donanmada yeni kullanılacak olması, cihazları kullanabilecek personel yetiştirilmesini gerektiriyordu. Yüzbaşı Vahdettin Aytan 6 Kasım 1940 tarihinde İskenderiye'ye hareket etti.²⁷⁴² Yüzbaşı Vahdettin Aytan kurs bitiminde Degausing ve Weiping üzerinde incelemeler yapmak üzere İskenderiye'de kaldı. Yüzbaşı Vahdettin Aytan'ın aynı zamanda İngiliz Donanmasında "Barbetta" adıyla kullanılan ve Türk Donanmasında "Ağ-1" olarak isimlendirilecek geminin teslim alınmasında İngiliz personele yardım etmesi ve dönüşünün de bu gemiyle olması kararlaştırıldı.²⁷⁴³ Yüzbaşı Mithat Üler ise İskenderiye'deki kursun bitimiyle, 18 Şubat 1941 tarihinde İngiltere'de başlayacak Denizaltı Savunma kursuna katılmak üzere Türkiye'ye gelmeden İskenderiye'den İngiltere'ye gönderildi ve bu kursa iştirak etti.²⁷⁴⁴ Bu sırada ayrıca İngiltere Orta Şark Ordu Komutanlığının daveti üzerine liman savunması ve hava savunma önlemleri hakkında incelemelerde bulunmak üzere, Topçu Müfettişliği Kurmay Başkanı Alb. Hakkı Tunaboşlu ile Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube Müdürü Dz.Kur.Yb. Nuri Günege'nin İskenderiye'ye gitmesi için Bakanlar Kurulu 28 Eylül 1940 tarihinde gerekli izni verdi.²⁷⁴⁵

1940 yılı Kasım ayında İskenderiye'ye "Liman Müdafaa Kursu" ile "Dinleme ve İhbar İstasyonları Kursu" görmek için bir gurup personel gönderildi. İngilizlerin deyimiyle "loop" kursuna Yzb. Vahdi Aydın'ın başkanlığında Ütğm. Mahmur Eraz, Ütğm. Celal Denizalp, Ütğm. Fahir Karayel ve 3 astsubay tefrik edildi. Kurs için trenle

²⁷⁴⁰ LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:67, Bn.:1, T.: 30 Mayıs 1939.

²⁷⁴¹ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.405; Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.85.

²⁷⁴² Donanmada yeterli personelin yetiştirilmesinin ardından, Yavuz, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Erkin denizaltı ana gemisi ve muhriplere Degausing kabloları çekilerek, Fenerbahçe'de Weiping istasyonu kuruldu. Aslında ilk Weiping istasyonu Haliç'te kurulmuş, yeterli seviyede çalışmadığı için Heybeliada'nın Çam Limanına nakledilmiş, bu limanın da emniyetsiz görülmesi üzerine istasyon Fenerbahçe'ye taşınmıştı. Bkz., *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, C. II, Dosya III, s.405.

²⁷⁴³ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:89, Bn.:1, T.: 28 Şubat 1941.

²⁷⁴⁴ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:93, Dosn.:129, Sn.:3.

²⁷⁴⁵ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:92, Dosn.:95, Sn.:5.

Mersin'den Hayfa'ya, oradan Süveys'teki İsmailiyekantar'dan trenle İskenderiye'deki İngiliz Üssü'ne gidildi. Kurs 1941 yılı Ocak ayı sonuna kadar sürdü. Kurs sonunda yapılan sınavların bitimiyle, yine İskenderiye'den bir Mısır yük gemisiyle, Hayfa ve Limasol Limanları'na uğranılarak İskenderun'a gelindi ve Ankara'ya dönüldü.²⁷⁴⁶ Ardından Ütğm. Fahir Karayel ile Makine Başgedikli Nuri Aralp Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verildi. Adı geçen personel, Çanakkale'de görevli İngiliz kablo dökme uzmanı Yzb.Rayder ile birlikte çalışarak tecrübelerini artıracak ve ileride İstanbul Boğazına kurulacak ihbar istasyonunun kablo döküş sürecini idare edecekti.²⁷⁴⁷

1942 yılında müstahkem bir limanın savaş şartları içindeki teşkilat ve tertibatı ile mayın ve denizaltılara karşı alınan önlemleri incelemek üzere bir gurubun İngiltere'nin kontrolündeki Hayfa'ya gönderilmesi gündeme geldi. Bu görev için Tuğamiral Cevat Ülman, Kur.Yb. Emin İlker, Gv.Alb. Mithat Işın, Gv.Yzb. Kenan Or ve Kur.Yzb. Bahrettin Geyer seçildi ve gerekli düzenlemeler Bakanlar Kurulu tarafından 26 Ekim 1942 tarihinde yapıldı.²⁷⁴⁸

Su üstü gemileriyle denizaltılarda bulunan pusula, elektrikli parakete gibi cihazların tamirata ve ayarlarının yapılması için 1943 yılı içinde İngiltere'ye personel gönderilmesi düşünüldü. Bu kurs için Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü emrinde görevli 3 astsubayın gönderilmesi kararlaştırıldı.²⁷⁴⁹

İngiliz Dışişleri Bakanlığı kanalıyla İngilizlerin kontrolündeki Mısır'ın Port Said Deniz Üssünde açılacak ve 4 veya 6 hafta sürecek Ticaret Gemilerinin Müdafaa Silahları ve Kullanımı kursuna 2 subay ile 4 astsubay gönderilmesi istendi.²⁷⁵⁰ Kurs için Gv.Yzb. Hüsnü Heper, Gv.Ütğm. Hüsamettin Tunçay, Gd.Bçvş. Hakkı Konuk, Gd.Çvş. Nail Gültop, Gd.Çvş. Sahir Denizli ve Gd.Çvş. Ekrem İnan tefrik edildi.²⁷⁵¹ Kursiyerlerin 16 Ekim 1944 tarihinde tren yoluyla Suriye ve Lübnan üzerinden Mısır'a hareket etmeleri kararlaştırıldı.²⁷⁵² Port Said Deniz Üssüne giden kursiyerler kursa

²⁷⁴⁶ Celal Denizalp, a.g.e., s.37.

²⁷⁴⁷ LDGAM., Ktn.:1941-62, Gmn.:106, Bn.:1, T.: 28 Mart 1941.

²⁷⁴⁸ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:100, Dosn.:90, Sn.:8.

²⁷⁴⁹ LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:28, Bn.:1, T.: 22 Kanunisani 1943.

²⁷⁵⁰ LDGAM., Ktn.:1944-70, Gmn.:150, Bn.:8, T.: 9 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:127, Bn.:1, T.: 22 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:11, T.: 23 Eylül 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:2, 3, T.: 2 Teşrinievvel 1944.

²⁷⁵¹ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:106, Dosn.:69, Sn.:9.

²⁷⁵² LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:1, T.: 11 Teşrinievvel 1944; LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:9, T.: 14 Teşrinievvel 1944.

başladı ve kursu başarıyla tamamlayarak 10 Aralık 1944 tarihinde Port Said'den ayrıldı.²⁷⁵³ Kursiyerler 14 Aralık 1944 tarihinde Türkiye'ye döndü.²⁷⁵⁴

İngilizlerin İskenderiye üssünde 1945 yılında açılacak “Boom Depolarının Islahı ve Genel Donanımı” kursu için Türkiye'den gönderilecek subayların isimleri ve Ankara'dan hareket saatleri İngiliz Ataşeliği tarafından istendi.²⁷⁵⁵ Yine 1945 yılı içerisinde aynı yerde açılması planlanan Hava Savunma kursuna gönderilecek 4 subay ve 7 astsubay için gerekli düzenlemeler Bakanlar Kurulu tarafından 27 Şubat 1945 tarihinde yapıldı.²⁷⁵⁶

²⁷⁵³ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:12, T.: 12 Kanunievvel 1944.

²⁷⁵⁴ LDGAM., Ktn.:1944-15, Gmn.:126, Bn.:10, T.: 16 Kanunievvel 1944.

²⁷⁵⁵ LDGAM., Ktn.:1944-170, Gmn.:6, Bn.:82, 83, 84, 85, T.: 26 Ocak 1945.

²⁷⁵⁶ CDAB., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:107, Dosn.:100, Sn.:20.

SONUÇ

II.Dünya Savaşı yıllarında Türk Donanması, genel kanının aksine oldukça aktif bir görünüm sergiledi. Savaş süresince eğitim, tatbikat, manevra ve denetlemelere kesintisiz bir şekilde devam edildi. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün hayata gözlerini yumduğu 10 Kasım günü bile, 8-18 Kasım 1938 tarihleri arasında Batı ve Güney Karadeniz'de icra edilecek tatbikat periyodu içindeydi. Ayrıca savaşın başladığı 1939 yılı ile savaşın sona erdiği 1945 yılları arasında su üstü gemileriyle denizaltıların gece ve gündüz olmak üzere; top, torpido ve uçakların çektiği hedefler (mans) ile balonlara karşı hava atışları, suni sis yaparak gemilerin gizlenmesi eğitimleri, paravan atma/toplama eğitimleri, Donanma ve hava kuvvetlerinin olası bir savaş sırasında uyumlu bir hareket icra edebilmeleri için ortak tatbikatları, mayın dökme ve mayın tarama eğitimleri, gemilerin yedekleme eğitimleri ve yangın eğitimleri gibi birçok tatbikat/eğitim yapıldı. Çünkü Türkiye savaşa girmese de özellikle Almanya ve İtalya'da yaşananlar nedeniyle her an savaşa dahil olabileceği endişesini taşıyordu. Bu nedenle Deniz Kuvvetlerindeki savaşa hazırlık durumu daima en üst seviyede tutulmaya çalışıldı.

Tatbikat ve eğitimlerin icrası sırasında alınan en önemli tedbir, bu faaliyetlerin bir iç deniz olan Marmara Denizinde gerçekleştirilmesiydi. Zira Karadeniz ve Ege Denizleri savaş sahası olduğu için tehlikeliydi ve en önemlisi mayınlanmıştı. Gemilerin bu denizlere çıkması durumunda çok ciddi yaralanmalara ve hatta kayba uğrayabileceği endişesi duyuluyordu. Bununla beraber savaş süresince Donanma gemileri 3 kez Boğaz dışına çıkararak hareket icra etti. Bunlardan ilki 1941 yılı başında 3 Ocak günü başlayan ve bir hafta devam eden tatbikatta Dumlupınar, Atılay, Saldıray, Gür, I.İnönü ve II.İnönü denizaltılarının Karadeniz'de Sinop'a kadar keşif ve müşterek eğitimler yapması için planlanan tatbikat oldu. Ancak bu eğitimi sadece Saldıray denizaltısı tamamlayabildi. Diğer denizaltılar, havanın çok kötü olması nedeniyle Ereğli'ye kadar gidip geri dönebildi. Boğazdan Karadeniz'e yapılan ikinci çıkış, büyük bir gizlilik içinde Karaburun mevkiine kadar gidilerek Çatalca Müstahkem Mevkiinin Karadeniz'den ateş himaye desteğini sağlama tatbikatı oldu. Bu tatbikat 7 Haziran 1941 tarihinde gerçekleşti ve tatbikata Yavuz, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Zafer ve Tınaztepe muhripleri, Kavak ve Çanak mayın tarama gemileri ile İsreis ve Kemalreis gambotları katıldı. Savaş süresince Karadeniz'e son çıkış ise Demirhisar muhribinin

26, 28, 29 Temmuz ve 1 Ağustos 1944 tarihlerindeki birbiri ardına gerçekleşen çıkışları oldu. Ege Denizine ise Donanma gemileri hiç çıkış yapmadı.

Boğazlar, körfezler ve kıyılarda da çeşitli güvenlik tedbirleri alındı. En büyük endişe yabancı ülke denizaltılarının limanda bulunan gemilere saldırı gerçekleştirilmesiydi. Bu nedenle, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ülke genelindeki bazı körfezlerin ve Donanmanın ağırlıklı olarak bulunduğu Gölcük mıntıkasının; denizaltı mania ağlarıyla kapatılması, İstanbul Boğazına serseri mayınlar için mayın mania ağı çekilmesi, Boğazlar ve körfez girişlerine “Indicator Loop” adlı denizaltı ve su üstü gemilerinin varlıklarını tespit eden kabloların döşenmesi, birçok kıyı gözetleme ve işaret istasyonunun kurulması, Donanmadaki haberleşme imkanlarının yeni oluşturulan birçok telsiz istasyonu ile artırılması ve kritik noktadaki üs, istasyon ve binaların korunması için top bataryalarının yerleştirilmesi gibi çalışmalar yürütüldü.

Türk tarihinin her döneminde olduğu gibi savaş ortamında da eğitime ara verilmedi. Deniz Kuvvetlerine ait askeri okulların eğitimleri kesintisiz olarak devam etti. Sadece II. Dünya Savaşı başlayınca; Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığı ile o dönemki adıyla Deniz Gedikli Erbaş Ortaokulu, “güvenli bölge” olarak değerlendirilen Mersin’e taşındı. Buradaki eğitim faaliyetleri bölge şartlarından kaynaklanan birçok sıkıntıya rağmen aksaksız bir şekilde yürütüldü. Savaşın bitişiyle okullar yine İstanbul’daki yerlerine taşındı.

Kültürel ve sportif faaliyetler de kesintisiz olarak sürdürüldü. Donanmanın en önemli kültürel faaliyeti belirli aralıklarla yapılan konferanslardı. Bu konferanslarla personelin görev dışındaki faaliyetlerinde boş kalmaması ve kendilerini geliştirmelerini sağlamak hedeflendi. Ayrıca denizciliği ve deniz sporlarını ilerleterek spor kulüplerini teşvik etmek için belli aralıklarla Donanma personeli arasında ve bazen de sivil deniz kulüplerinin katıldığı yarışmalar düzenlendi. Donanma personelinin katıldığı en önemli spor faaliyeti “Deniz Spor Birliği Müsabakaları” idi. Bu müsabakalara hazırlanmak amacıyla filolar, ilk olarak kendi içinde spor müsabakaları düzenliyor, burada derece yapanlar Deniz Spor Birliği Müsabakalarında filolarını temsil ediyordu. İlerleyen yıllarda oluşturulan “Spor Kümeleri” de personelin spordan uzak kalmaması için düşünülen uygulamalardandı.

Her ne kadar istenmese de Donanmada bazı kazalar yaşandığı gibi birçok şehit verilen gemi kayıpları da oldu. Bunların başında; İngiltere’ye sipariş edilmiş olan Muratreis, Oruçreis, Burakreis ve Uluçalireis denizaltılarını Türkiye’ye getirecek personeli taşıma görevi verilen Refah şilebi ile Çanakkale’ye yeni monte edilen loop

tesisatı ile avcıbotlara monte edilen dinleme cihazlarının kontrol edilmesi için görevlendirilen Atılay denizaltısının kayıpları gelir. Bu üzücü kayıpların yanında; Yavuz kruvazörünün İzmir Körfezi'ndeki kazası, Berk torpido kruvazörünün Mecidiye kruvazörüne çarpması, Akın römorkörünün pervanesinin mania ağlarına takılması, Zafer muhribinin karaya oturması, Kemalreis gambotunun torpido atış tatbikatında yaralanması, II. İnönü denizaltısının batma tehlikesi geçirmesi, Bandırma'da demirli Donanma gemilerinin fırtına nedeniyle yaşadığı kazalar, Yavuz kruvazörünün top mermisinin Aksaray'a düşmesi, Saldıray denizaltısına su girmesi hadisesi ve bataryasındaki infilak, Karadeniz Boğazındaki manialara çarpan Rus gemisi ve Çamur dubasının Tarak dubasına çarpması ile gemiler ve limanlarda görülen yangınlar gibi hadiseler de yaşandı.

Türkiye'yi II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ve savaş periyodunda, yabancı ülke Donanma ve heyetleri ile okul gemileri de ziyaret etti. Bunlar arasında; Yugoslavya deniz heyetinin, Yugoslavya Harbiye ve Bahriye Nazırının gezileri, İngiliz Filosunun İstanbul ve İzmir ziyaretleri, İngiliz askeri heyetinin Çanakkale ve İzmir çevresinde yaptığı inceleme gezisi, Romanya okul gemisi Mircea'nın ziyareti, Yunanistan okul gemisi Aris'in ziyareti ve Mısır Donanmasına ait Mahsura yatının ziyareti sayılabilir.

İcra edilen önemli çalışmalardan biri de ticaret gemilerinin askeri gemiye dönüştürülmesi yönünde yapılan çalışmalar oldu. Türk Deniz Kuvvetlerinin seferberlik planları arasında, bir sefer durumunda bazı ticaret gemilerinin hizmete alınıp kendi tipine uygun şekilde silahlandırılması, teçhiz edilmesi, eğitime tabi tutulması ve kullanılması bulunmaktaydı. Türkiye'nin savaşa katılmamasına ve seferberlik ilan etmemesine rağmen, savaşın kara sınırı ve karasularına yaklaşması nedeniyle, hazırlıklı bulunmak maksadıyla Deniz Kuvvetlerine bazı ticaret gemilerini hizmete alma yetkisi verildi. Bu kapsamda bir çok ticari gemi; mayın, arama tarama, karakol gemisi olarak tersanelerde tadil edilerek Donanma bünyesine dahil edildi.

Deniz silah ve cephaneleriyle Deniz Müzesinin Anadolu'nun içlerine nakil çalışmaları da icra edilen önemli çalışmalardan oldu. II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte İstanbul'un bombalanma hatta işgal edilme ihtimali göz önünde tutularak bazı askeri birlikler, silah ve cephaneler ile müzelerin Anadolu'nun içlerine nakledilmesi planlandı. Bunlar arasında Donanmaya ait unsurlar da bulunmaktaydı. Donanma envanterinde bulunup, olası bir kritik durumda Donanmanın Marmara havzası dışında ikmalinin sağlanabilmesi için Anadolu'ya gönderilmesi planlanan silah ve cephanelerin,

Amasya ve Niğde bölgelerine gönderilerek depolanması kararlaştırıldı. Bu konuda ciddi faaliyetler yapıldı. Ayrıca Deniz Müzesi'nin Anadolu'ya nakledilmesi için de büyük emek harcandı. Bu çalışma Donanmanın kendi tarihine, geçmişten geleceğe aktaracağı mirasa sahip çıkışındaki duyarlılık açısından çok önemli bir düşünce ve uygulamadır.

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı yıllarında uğraş verdiği konulardan biri de ülkeye sığınan/el konulan yabancı ülke gemileri meselesi oldu. Birçok gemi ve deniz vasıtası, mürettebatıyla birlikte iltica etti. Bu gemilerden bazıları enterne edilerek Donanmaya dahil edildi. Savaş halinde olan ülkelerin yaptığı baskı sebebi ile Türkiye'ye iltica eden ordu mensupları ve beraberlerinde getirdikleri kara, deniz, hava taşıt araç ve malzemeleri, belirlenmiş uluslararası kurallara göre gözaltına alındı. Türkiye, kara sularına iltica eden bu gemiler ve mürettebatını uluslararası kanunlara göre, verilen zaman içerisinde kara suyundan çıkmamışlar ise gerekli yaptırımlara tabi tuttu. Türkiye'ye iltica eden gemiler arasında Fransa'dan iltica edenler başta geldi. Bunun yanında İtalyan, İngiliz ve Alman gemilerinden de iltica edenler oldu. Ayrıca az sayıda Rusya ve Yunanistan gibi ülkelerin gemileri de Türkiye'ye iltica etmek durumunda kaldı.

Türkiye her an savaşa girecekmiş gibi düşünülerek, Donanmanın tüm eksiklerinin tamamlanması, modernize edilmesi, donatılması ve silahlandırılması için büyük gayret sarf edildi. Hatta savaş yıllarında Türkiye bütçesinin yarıya yakını, savunma harcamaları için kullanıldı. Donanmanın ihtiyaçlarını gidermek maksadıyla Türkiye'de bulunan Şakir Zümre Fabrikası ve Nuri Killigil Fabrikası başta olmak üzere yerli ve milli askeri fabrikalar ile ilaveten İngiltere, Almanya ve Amerika gibi ülkelere temin edilen askeri malzemelerle, Donanmanın ihtiyaçları karşılanmaya çalışıldı. Bunun yanında bir Donanmanın en önemli ihtiyacı olan su üstü gemisi ve denizaltı alınması için de büyük gayret sarf edildi. Almanya'dan alınmaya çalışılan ve isimlerini Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün verdiği Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltılarının sipariş, imalat ve teslimatında savaş koşulları nedeniyle büyük sorunlar yaşandı. Hatta yapılan her türlü girişime rağmen Almanlar, Batıray denizaltısını 20 Eylül 1939 tarihinde "Alman 7.Denizaltı Filotillası"nda "UA" adıyla hizmete sokarak Türkiye'ye teslim etmedi. Türkiye'de inşa edilen Atılay denizaltısıyla, imalatı savaş nedeniyle tamamlanamayan Yıldırıy denizaltısı ise savaş sonrasında aktif hale getirilebildi. Bu süreçte ayrıca Almanya'dan 2 gemi daha satın alındı. Bunlardan ilki Almanya'da inşa edilerek 22 Kasım 1938 tarihinde İstanbul'da yapılan muayenesinden sonra Türk Donanmasına katılan Pınar su gemisi oldu. II.Dünya Savaşı başlamadan

hemen önce Almanya'dan teslim alınan son gemi ise Doğanarslan römorkörü oldu. Doğanarslan römorkörü siparişi ve inşa sürecinin tamamlanmasıyla Ağustos 1939 tarihinde İstanbul'da teslim alındı.

Donanmanın ihtiyacı kapsamında İngiltere'ye de gemiler sipariş edildi. Bunlardan ilk teslim alınanlar, Thornycroft fabrikasında inşa edilen ve isimleri Sivrihisar ve Yüzbaşı Hakkı konulan mayın gemileri oldu. Sivrihisar mayın gemisi 1940 yılı Mayıs ayında, Yüzbaşı Hakkı mayın gemisi ise 5 Haziran 1941 tarihinde İstanbul'da teslim alındı. İngiltere'den teslim alınan ilk muhripler ise Denny fabrikasında inşa edilen ve isimleri Sultanhisar ve Demirhisar konulan muhripler oldu. Sultanhisar muhribi 19 Şubat 1942 tarihinde İskenderun'da, Demirhisar muhribi ise 30 Mart 1942 tarihinde İskenderun'da teslim alındı. İngiltere'ye sipariş edilen diğer gemiler de denizaltılardı. Vickers fabrikasında inşa edilen denizaltılardan Muratreis denizaltısı 25 Mayıs 1942 tarihinde İskenderun'da, Oruçreis denizaltısı ise 9 Mayıs 1942 tarihinde İskenderun'da teslim alındı.

Denny fabrikası tarafından imal edilen Sultanhisar ve Demirhisar muhripleri ile Vickers fabrikasında inşa edilen Muratreis ve Oruçreis denizaltıları sorunsuz şekilde Türkiye'ye teslim edilirken, Vickers fabrikasında inşa edilen Gayret ve Muavenet muhripleriyle, Burakreis ve Uluçalireis denizaltıları, başlayan II.Dünya Savaşı bahane edilerek Türkiye'ye teslim edilmedi. Sonrasında Vickers fabrikası ile Türkiye Cumhuriyeti arasında, uzun ve zorlu bir süreç yaşandı. Savaşın bitişiyle İngiliz Donanmasında "Inconstant" adıyla kullanılan Muavenet muhribi tamiri bitirildikten sonra alınabildi. Gayret muhribi ise tamir edilemeyecek kadar yıpranmış olduğu için İngiliz Donanmasında "Oribi" adıyla kullanılan muhrip Türkiye'ye verildi. Savaş sırasında yıpranan Burakreis denizaltısı da bakım yapıldıktan sonra teslim alındı. Bununla birlikte savaşta battığı için Türkiye'ye teslim edilme şansı kalmayan Uluçalireis denizaltısı da ayrı bir sorundu. Yapılan görüşmeler neticesinde İngiltere Uluçalireis denizaltısı yerine, Bathurst sınıfı 3 adet mayın tarama gemisi vermeyi kabul etti.

Savaş devam ederken İngiltere'den alımı gerçekleştirilen bir diğer tip gemi de "Araba Vapuru" oldu. 12 adet olarak alınan araba vapurları, II.Dünya Savaşı içinde, Müttefikler'in Sicilya çıkartması sırasında kullandıkları İngiliz yapımı gemilerdi. Türkiye'ye kademeli bir şekilde aralıklarla getirilen vapurlardan Lapseki, Erdek, Kilya, Tuzla, Darıca, Eceabat, Şarköy ve Silivri isimleri verilen 8 tanesi Donanma bünyesine, diğerleri de Deniz Yolları İdaresi'ne teslim edildi. Araba vapurları Ağustos 1941,

Şubat ve Mart 1942 ile Ocak, Şubat ve Ağustos 1943 tarihlerinde İskenderun'a getirilerek teslim alındı.

Donanmanın acil ihtiyaç duyduğu gemilerden biri de denizaltı imla gemisiydi. 1943 yılında Donanma envanterinde bulunan 7 adet denizaltının bataryalarının imla edilmesi maksadıyla kullanılacak bir adet imla gemisinin varlığı oldukça önemliydi. Bu sebeple İngiltere ile yapılan görüşmeler neticesinde 1 adet imla gemisi siparişi verildi. 21 Ocak 1943 tarihinde İskenderiye'den İngiliz personel idaresinde hareket eden gemi, 30 Ocak 1943 tarihinde saat 09:30'da İskenderun'a ulaştı. Burada devir teslim işlemleri yapılan 315 tonluk gemiye Türk bayrağı çekilerek "Işın" adı verildi. Ayrıca İngiltere'den 1942 yılı içerisinde algarna, liman müdafaa motoru ve liman savunma botları alındı. Yine savaştan sonra 650 tonluk "Bathurst" sınıfı 5 adet mayın tarama gemisi ile 255 tonluk 4 adet mayın tarama motoru alımı da Donanma ihtiyacının karşılanması açısından faydalıydı.

II.Dünya Savaşı'nın bitişiyle İngiltere'den alınan gemilerden biri de 65 tonluk "Avcıbot"lar oldu. Savaş içerisinde İngiliz Donanması tarafından kullanılan ML 386'ya AB-1, ML 584'e AB-2, ML 836'ya AB-3, ML 837'ye AB-4, ML 838'e AB-5, ML 842'ye AB-6, ML 862'ye AB-7 ve ML 863'e AB-8 adları verildi. Ayrıca 1937 tarihinde inşa edilen, 1.000 ton ağırlığında ve 11,5 deniz mili sürat yapabilen ve İngiliz Donanmasında "Barbetta" adıyla kullanılan ağ gemisi alınarak, Türk Donanmasında "Ağ-1" olarak isimlendirildi. Bununla birlikte 1945 Aralık ayı içerisinde 2 adet ağ gemisi daha satın alındı. Barfair gemisine "Ağ-2" ve Barbarian gemisine "Ağ-3" adları verildi.

II.Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasında Gölcük ve Taşkızak tersaneleri olarak bilinen askeri tersanelerde de, çeşitli tip ve boyutlarda gemiler inşa edildi. Bu çalışmalar ekonomik yetersizlikler ve yetişmiş personel azlığı düşünüldüğünde milli gemi sanayiinin gelişimi açısından çok önemli sonuçlar doğurdu. Bu gemilerden Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilerek 17 Eylül 1937 tarihinde Donanma hizmetine giren ilk gemi Gölcük yağ gemisi oldu. Atak mayın gemisi Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen ikinci gemiydi. 27 Mart 1938 tarihinde denize indirildi ve 1939 yılında hizmete girdi. Donanmanın ihtiyacı olan torpido şalopaları, Gölcük'te inşa edilen diğer gemiler arasında yer aldı. 1936-1938 yılları arasında 6 adet inşa edildi. Ayrıca Taşkızak Tersanesinde imal edilen ve Donanmaya 1945 tarihinde katılan 2 adet şalopa daha yapıldı. Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen bir diğer gemi de Dalgiç motoru oldu.

Yapılan tatbikat ve manevralarda, özellikle boğaz ve liman savunmasında hücumbotların ne kadar önemli oldukları görülmüştü. Bu nedenle 1938 yılında Alçitepe ve Yıldız isimlerinde 2 adet hücumbot Gölcük'te inşa edildi. Diğer taraftan 1940 yılı içinde Gölcük ve Taşkızak Tersanesi Komutanlıklarında yeni hücumbotların inşasına başlandı. Gölcük Tersanesi Komutanlığında inşa edilen Yıldırım ve Şimşek hücumbotları, 1941 yılının Haziran ayında göreve başlayabilecek hale geldi. Taşkızak Tersanesi Komutanlığında da Bora hücumbotunun inşası sürüyordu ve 17 Kasım 1942 tarihinde tamamlandı. Yine aynı tersanede 19 Mayıs 1944 tarihinde kızaktan indirilen Kasırga hücumbotu ve 17 Temmuz 1944 tarihinde denize indirilen Tayfun hücumbotu inşa edildi.

Donanmada artan gemi sayısı, gemilerin liman giriş ve çıkışlarında yanaşma ve ayrılma manevralarının yapılması için römorkör ihtiyacını doğuruyordu. Bu ihtiyacı karşılamak için ve ayrıca personel ve malzeme taşıma özelliklerine de sahip bir gemi olan Taşıt römorkörünün inşası Gölcük Tersanesinde 1941 yılında tamamlandı. Yine aynı tarihte Donanmaya katılan bir başka römorkör de Taşkızak Tersanesinde yapılan Taşkızak römorkörü oldu. Bunun yanında Taşkızak Tersanesi Komutanlığında Hava Kuvvetleri Komutanlığı için deniz üzerindeki faaliyetlerde kullanılmak üzere 1 adet yüksek süratli hava takip motoru yapıldı. Motorun liman tecrübeleri Aralık 1942 tarihinde tamamlandı. İlaveten gemilere cephane nakletmek üzere bir cephane gemisine ihtiyaç duyuluyordu. Bu nedenle Gölcük Tersanesinde 1941 yılında Bekirdere cephane gemisinin inşasına başlandı. 1942 yılı içinde gemiye ait dizel motor temin edildi ve 1944 yılında denize indirildi. Donanmanın acil ihtiyaç duyduğu gemilerden biri de onarım gemisiydi. Donanmadaki faaliyetlerin yoğunluğu zaman zaman gemilerin ufak tefek onarımları ihtiyacını doğuruyordu. Bu maksatla Gölcük Tersanesinde Onarım kaynak botu adıyla bir geminin inşasına başlanarak 1946 yılında bitirildi.

Artan gemi sayısı, yapılan tatbikat ve manevralar ile gemilerin rutin faaliyetleri, gemilerdeki havuzlanma gereksinimini çoğalttı. Mevcut havuzların sayısının yetmemesi, yeni bir havuz yapılmasını zorunlu kıldı. Taşkızak Tersanesinde 1944 yılı içerisinde Havuz-4 adı verilen yeni bir havuzun inşasına başlandı. Havuz, 17 Kasım 1945 tarihinde denize indirildi. Taşkızak Tersanesinde 2 adet cephane tenderi 1945 yılı içerisinde inşa edilerek Donanmaya katıldı. İsimleri “Cephane tenderi-1” ile “Cephane tenderi-2” verilen 200'er tonluk gemiler yıllarca önemli hizmetlerde bulundu.

Görüldüğü gibi Türk Donanması II.Dünya Savaşı periyodunda çok ciddi faaliyetler içinde bulundu. Kısıtlı imkanlarla Cumhuriyetin ilanı sonrası oluşturulan

Donanmanın yine kısıtlı bir bütçe çerçevesinde geliştirilmesine çalışıldı. Ancak üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin ihtiyacını karşılayacak ve coğrafyasındaki ülkelerle boy ölçüşebilecek bir Deniz Gücünün oluşturulması, kendi içinde büyük bir problemdi. Çünkü modern bir Donanmanın meydana getirilmesi hem para hem de zamana gereksinim duyuyordu. Tatbikatından güvenlik önlemlerine, askeri okullarda devam eden eğitim faaliyetlerinden kültürel ve sportif faaliyetlere, yabancı ülke Donanma ve heyetleri ile okul gemileri ziyaretlerinden her an savaşa girecekmiş gibi Donanmanın hazır tutulmasına, yabancı ülkelere alınan gemi ve denizaltılardan Türk tersanelerinde imal edilen gemilere kadar bir an olsun boşa vakit harcanmadı. Donanma personeli insanüstü bir gayretle elinden geleni yaptı.



KAYNAKÇA

Arşivler

Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi
Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi
Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi
Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Arşivi

Gazeteler

Akşam
Ceride-i Bahriye
Cumhuriyet
Tanin
Ulus
Vakit
Yeni Gazete
Yeni Mersin Gazetesi

Kitaplar

12 Ağustos 1949 Tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve Ek Protokolleri, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul.

125.Yılında Deniz Astsubaylığı: 1890'dan 2015'e, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2015.

1939 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı, Deniz Matbaası, İstanbul 1939.

1939 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1940.

1940 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı, Deniz Matbaası, İstanbul 1940.

1941 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1942.

1942 Senesi Deniz Teşkilat ve İdare Talimatı, Deniz Matbaası, İstanbul 1942.

1942 Yılı Ordu İstatistik ve Grafikleri, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1943.

1948-1949 Yılında Orduevinde Verilen Konferanslar, No. IV, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1949.

Ağ ve Mania Müdafası Bilgileri Tarifnamesi, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Tarih Arşivi İhtisas Kütüphanesi, Deniz Basımevi, İstanbul 1952.

Ağaoğlu, Samet, *Babamın Arkadaşları*, İmge Yayınları, İstanbul 1969.

Akdoğan, Refik, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul 1997.

Akın, Himmet, *Aydın Oğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara 1946.

Akkaya, İbrahim ve Ayanoglu, Fahri, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amiralleri, Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

Akkor, Mahmut, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Gölcük Tersanesi'nin Yapım Süreci*, Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi- Kültürü Sempozyumu, C.II, Kocaeli 2018.

Alexiad, Anna Komnena, *Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi Malazgirt'in Sonrası*, Bilge Umar (çev.), İnkılap Kitabevi, İstanbul 1996.

Alpagut, Haydar, *Denizde Türkiye*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937.

Arı, Kemal, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.125-145

Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, Cilt I-II, Alkım Yayınevi, İstanbul 2005.

Atabey, Figen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2002.

Atay, Falih Rıfkı, *Atatürk'ün Bana Anlattıkları*, Sel Yayıncılık, İstanbul 1988.

Atay, Falih Rıfkı, *Çankaya*, Pozitif Yayınları, İstanbul 2003.

Atmaca, Gökhan ve Tanrıverdi, Doğan, *Türklerin Tarihinde Otuz Büyük Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2016.

Aydemir, Şevket Süreyya, *İkinci Adam*, Cilt I-II, Remzi Kitapevi, İstanbul 1966.

Aydın, Faruk ve Göksu, Erkan, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Bal, Nurcan ve Atabey, Figen, *Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılın Güncesinden Seçmeler*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

Bargut, Şemsi, *Bir Plesisor'un Bahriye Anıları 2*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul.

Bargut, Şemsi, *Türk Subaylarının İkinci Dünya Harbi Hatıraları*, "İskenderun'a Sığınan Fransız Gemilerinin Erdek'e İntikali", Genelkurmay Basımevi, Ankara 1999.

Bargut, Şemsi, *E. Dz.Kur.Alb. Şemsi Bargut'un Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002.

Basso, Enrico, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", *Türkler Ansiklopedisi*, Hatice Babavatan (çev.), Cilt No IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Baş, Ersan, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008.

Bayar, Hikmet, *Askeri Okulların Tarihçeleri*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2009.

Bayat, Mert, *E. Dz.Kur.Alb. Mert Bayat'ın Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002.

Beydilli, Kemal, "Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775 - 1807)", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.269-283

Biner, Avni, *Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar*, 1969.

Bostan, İdris ve Özbaran, Salih, "Giriş", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

Bostan, İdris, "Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534)", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.143-153

Bostan, İdris, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.187-220

Bostan, İdris, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

Bostan, İdris, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.185-197.

Bostan, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, Cilt Nu., IV, İstanbul 1984.

Büyüktuğrul, Afif, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006.

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, Deniz Basımevi, İstanbul 1967.

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

Cengiz, Tülin Bozkurt, *Tarihte Gölcük ve Gölcük'te Tarih*, Kültür Yayınları Serisi, CNR Basım, Kocaeli.

Claude, Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*, Yıldız Moran (çev.), E Yayınları, İstanbul 1979.

Cumhuriyet Ansiklopedisi 1941-1960, C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.

Cumhuriyet Donanması 1923-2010, Deniz Basımevi, İstanbul 2010.

Cumhuriyetimizin XV. Yıl Dönümünde Deniz Kuvvetimiz, Deniz Basımevi, İstanbul 1940.

Çelik, Edip, *100 Soruda Türkiye'nin Dış Politika Tarihi*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1969.

Çoker, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1994.

Daş, Mustafa, "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.49-60.

Daver, Abidin, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947.

Demircan, Yasemin, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Deniz Harp Okulumuz, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, Ankara 1994.

Deniz Harp Terimleri Sözlüğü, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Deniz Basımevi, İstanbul 1986.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2005.

Osmanlı ve Günümüz Deniz Şehitlikleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul Tarihsiz.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2010.

Refah Şehitleri Anıtı Açılışı 23 Haziran 1972, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1972.

Sessiz ve Derinden Barışın Koruyucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Basımevi, İstanbul 2007.

Deniz Lisesi Tarihçesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000.

Deniz Mektepleri Tarihçesi 1929, Büyük Erkanıharbiye IX. Deniz Şubesi, Deniz Matbaası, İstanbul 1931.

Deniz Okullarının Mersin Yılları, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2016.

Denizalp, Celal, *E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002.

Denizaltı Filosu Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden Barışın Koruyucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2007.

Deringil, Selim, *Denge Oyunu, İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

Devellioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yay., Ankara 1998.

Doğanay, Rahmi, "Millî Mücadele'nin Deniz Cephesi", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XVI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Donanma Komutanlığı Tarihçesi, Donanma Komutanlığı Matbaası, Kocaeli 2002.

Dölen, Emre, "Mühendislik Eğitimi" *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt II, İletişim Yayınları, İstanbul 1985.

Duran, Tülay, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yayını, İstanbul 2002.

Dz.K.K.lığı Gemi, Küçük Deniz Araçları, Uçak ve Helikopterler Kataloğu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2005.

Erbil, Kazım, *Bahriyede Gördüklerim Duyduklarım*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2007.

Erdinç, Sancar, “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Kurulması Yeniden Yapılanması (1921-1949)”, Zeki Arıkan ve Lütü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.237-243.

Mütercimler, Erol, *Kurtuluş Savaşı’na Denizden Gelen Destek Sovyetler Birliği’nden Alınan Yardımlar, Kuva-yı Milliye Donanması*, Yaprak Yayınları, İstanbul 1992.

Ertuğrul, Ertuğrul, *Deniz Okulumuz*, Deniz Basımevi, İstanbul 1936.

Gemi Denge Hesapları, Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara 2012.

Gencer, Ali İhsan, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Donanması ve Bahriye Nezareti”, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.223-238.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

Gökdeniz, Sermet, *Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1930-1959*, Harp Akademileri Yayını, İstanbul 1959.

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926 - 2015, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2018.

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, Donanma Komutanlığı Basımevi, Kocaeli 2002.

Gülen, Nejat, *Şanlı Bahriye, Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2001.

Güleryüz, Ahmet, *Yandan Çarklıdan Günümüze İstanbul Vapurları*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.

Güleryüz, Ahmet ve Yüce, Hande, *Şirket-i Hayriye’nin Boğaziçi Vapurları*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2002.

Güngen, Coşkun, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Ankara 1997.

Gürdeniz, Cem, *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2013.

Gürün, Kamuran, *Savaşan Dünya ve Türkiye 1939-1945*, Tekin Yayınevi, İstanbul 2000.

Halaçoğlu, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1998.

Hergüner, Mustafa, *İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2011.

Hızal Şamil, *Dünya Denizcilik Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2014.

Hücumbotlar Rüzgarla Yarışanlar, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008.

Hülagü, Metin, “1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II.Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Işın, Bülent, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi 1299-1922*, Deniz Basımevi, Ankara 2004.

Işın, Mithat, *İstiklâl Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1946.

İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı, Cilt I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1971.

İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1971.

İnalçık, Halil, “Barbaros’tan İnebahtı (Lepono)’ya Akdeniz”, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.141-144.

İnalçık, Halil, “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.99-106.

İnci, Tevfik, *Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

İnkaya, Hüseyin, *Dumlupınar Denizaltı Gerçeği ve Anılarım*, 2009.

İpek, Nedim, “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt No XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

İskora, Muharrem Mazlum, *Harp Akademileri Tarihçesi 1846-1965*, Cilt I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966.

İskora, Muharrem Mazlum, *Harp Akademileri Tarihçesi 1930-1965*, Cilt II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1968.

İstanbul Sanayi Odası'nın Altmışınca Yılında Türk Sanayii, Ege Reklam Basım Sanatları Matbaası, İstanbul 2015.

İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2008.

Kandilli, Ali, *Türk Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Kurumları Tarihi*, Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Basımevi, Yalova 2003.

Karakuş, Erdoğan, *İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk İngiliz İlişkileri 1938-1939*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayını, Ankara 2004.

Kaynak, Osman, *Amiral Vehbi Ziya Dümer'in Anıları*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul 2003.

Kisling, H.J., "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.107-118.

Koçak, Cemil, *Türk Alman İlişkileri 1923-1939*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1991.

Koçak, Cemil, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, İletişim Yayınları, Cilt Nu., II, İstanbul 2007.

Kurat, Akdes Nimet, "Çaka Bey", *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s.17-46.

Kurtoğlu, Fevzi, *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939*, Deniz Basımevi, Cilt Nu., II, İstanbul 1941.

Kutay, Cemal, *Cumhuriyet Devinde Suiistimaller, Meclis Tahkikatı Divanı Aliler*, Yükselen Matbaası, İstanbul 1968.

Makineci Çıraqları Nizamnamesi, Bahriye Matbaası, İstanbul 1916.

Mengül, Sabri, *Deniz Harp Okulu Güverte, III. Sınıf Talebelerine Mahsus Deniz Terbiyesi Ders Notları*, Deniz Matbaası, İstanbul 1942.

Merçil, Erdoğan, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.21-30.

Metel, Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1960.

Metel, Raşit, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

Müstecaplıoğlu, Turgut, *E. Sey.Kd.Bçvş. Turgut Müstecaplıoğlu'nun Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü, Donanma Komutanlığı Matbaası, Kocaeli 2005.

Mütekait Kaymakam Mazhar, *Mayın Notları*, Deniz Basımevi, İstanbul 1939.

Mütercimler, Erol, *Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek, Sovyetler Birliği'nden Alınan Yardımlar, Kuva-yı Milliye Donanması*, Yaprak Yayınları, İstanbul 1992.

Nutku, Emrullah, *Denizden Sesler Geliyordu, İstiklâl Savaşımızda Deniz Cephesinden Anılar*, Özyurt Basımevi, İstanbul 1973.

Olgaç, Necmettin, *Türk Denizciliğine Umumi Bakış*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952.

Olgaç, Necmettin, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952.

- Onat, Nuri, *Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşanın Sonbahar Gezileri*, İstanbul 1984.
- Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.
- Orhan, Celaleddin, *Askerlik Hatıralarım*, Deniz Basımevi, İstanbul 1982.
- Osmanlı Bahriyesi Kıyafetleri Albümü Çalışmaları*, Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi Kütüphanesi, Basılmamış Daktilo Nüshası, İstanbul 1978.
- Özdemir, Hikmet, *Fahri S. Korutürk*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2010.
- Öztuna, Yılmaz, *Başlangıçtan Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi*, Hayat Kitapları, Cilt Nu., II, Konya 1964.
- Parlak, Türkmen, *Ege Denzinde İlk Türk Derya Beyleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2005.
- Pasif Korunma*, Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1939.
- Sancar, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2006.
- Seri, Burhanettin, *E. Gv.Kd.Alb. Burhanettin Seri'nin Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2005.
- Seri, Burhanettin, *Denizcilik Ansiklopedisi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.
- Sevim, Ali ve Yücel, Yaşar, *Türkiye Tarihi, Fetihden Osmanlılara Kadar (1018-1300)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990.
- Sevim, Ali, *Anadolu Fatih Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990.
- Sevim, Ali, *Anadolu'nun Fethi (Başlangıçtan 1086'ya Kadar)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.
- Sondhaus, Lawrence, *Navies of Europe*, Routledge Press, London 2002.
- Soysal, İsmail, *Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları (1920-1945)*, C., I, TTK Basımevi, Ankara 2000.
- Soysal, İsmail, *Tarihçeleriyle ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları, 1920–1945*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
- Şehsuvaroğlu, Haluk, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965.
- T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1940*, Francis E., McMurtie, London, England 1940.

Tarakçı, Nejat, *Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.

Taşkızak Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1999.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, *Dış Siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiyesi*, İletişim Yayınları, Cilt Nu., I, İstanbul 2014.

Tezcan, Sadullah, *Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler*, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara 2005.

Tezel, Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

Toplucak, Ahmet, *Türk Denizaltıcılık Tarihî Ek-A Denizaltıcı Astsubaylar 1887-1960*, Deniz Basımevi, İstanbul 1988.

Tunstall, Briand, *Denizde Dünya Harbi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1947.

Turan, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi, Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

Turan, Şerafettin, *Ulusal Direnişten Türkiye Cumhuriyeti'ne (2.Kitap)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1998.

Tutel, Eser, *Gemiler Süvariler İskeleler*, İletişim Yayınevi, İstanbul 1998.

Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınevi, İstanbul 2000.

Tümer, Nejat, *Bir Komutan Bir Yaşam*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2008.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1972, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1935, Cilt Nu., I, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Cilt Nu., II, Dosya I, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Cilt Nu., II, Dosya II, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Cilt Nu., II, Dosya III, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Türk Donanmasında Hücumbot Tarihi (1880-1985), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1985.

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Cilt Nu., V, Ankara 1964.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dönemi Türk İstiklal Harbi Özet Tarihi, Genelkurmay Basımevi, Cilt Nu., IV, Kısım I, Ankara 2001.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dönemi Türk İstiklal Harbi Özet Tarihi, Genelkurmay Basımevi, Cilt Nu., IV, Kısım I, Ankara 2001.

Uçarol, Rifat, *Siyasi Tarih*, Der Yayınevi, İstanbul 2010.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984.

Üçok, Coşkun, *Siyasal Tarih (1789–1950)*, Ajans Türk Matbaası, Ankara 1961.

Ünlü, Rasim, “Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.285-297.

Yılmaz, Veli, *Siyasi Tarih*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1998.

Yinanç, Mükrimin Halil, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1944.

Yücel, Yaşar, *Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Cilt Nu., II, Ankara 1991.

Yücel, Yaşar, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi Çoban-Oğulları Candar-Oğulları Beylikleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1980.

Zorlu, Tuncay, “Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi II*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.147-157.

Makaleler

Akter, Safa, “Deniz Müzesi”, *Derya Dergisi*, S. 35, (Ağustos 1970), s.6-8.

Asna, Namık Kemal, “Kıyı Müdafasında Donanma ve Donanmanın Hava Kuvvetleri”, *Deniz Mecmuası*, S. 366, (Ekim 1942), s.16-26.

Aytaman, Nejat, “Türkiye’de Petrol Sıkıntısı Nasıl Önlenebilir-I?”, *İktisadi Yürüyüş*, C. 7, S. 76, Yıl 4, (Şubat 1943), s.6-21.

Besbelli, Saim, “Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler”, *Donanma Dergisi*, S. 402, (Ocak 1953), s.54-64.

Besbelli, Saim, “İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması”, *Donanma Dergisi*, S. 440, (Ocak 1963), s.22-33.

Besbelli, Saim, “Refah Faciası”, *Derya Dergisi*, S. 33, (Haziran 1970), s.11.

Binbaşı Adil, “Balkan Harbinin Esbabı”, *Deniz Mecmuası*, S. 318, (Eylül 1930), s.349-383.

Biröl, Necmi, “İkinci Dünya Savaşında Türk Bahriyesinden Bir Gurubun İngiltere'ye Gidişine Dair Seyahat Notları”, *Deniz Mecmuası*, S. 408, (Temmuz 1954), s.125-136.

Büyüktuğrul, Afif, “Deniz Hava İşbirliği”, *Deniz Mecmuası*, S. 366, (Ocak 1948), s.1-3.

Büyüktuğrul, Afif, “Atatürk ve İzlediği Deniz Politikası”, *Derya Dergisi*, S. 135, (Ocak-Şubat 1980), s.4-5.

Büyüktuğrul, Afif, “Memleket Müdafaası ve Donanma”, *Deniz Mecmuası*, S. 361, (Temmuz 1941), s.115-125.

Çağdaş, Seyfeddin Orhan, “İzmir Limanının Girişinde Bulunan Batık Gemiler Deniz Kuvvetleri Tarafından Çıkarılıyor”, *Derya Dergisi*, S. 78, (Mart 1974), s.8-9.

Çalışkan, Ülkü, “Türk Kurtuluş Savaşında Sovyet Rusya'nın Mali ve Askeri Yardımları”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 9, (Bahar 2006), s.35-54.

Çoker, Fahri, “Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 560, (Temmuz 1994), 60-78.

Çoker, Fahri, “Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bir Bakış”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, C. 74, S. 463, (Ekim 1968), s.30-35.

Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki, “Ertuğrul ve Refah Faciaları ve Şehitlerimiz”, C. 78, S. 476, (Ocak 1972), s.1-64.

Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki, “Fahri S. KORUTÜRK'ün Biyografisi”, S. 538, (Ekim 1987), s.4-14.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, “Bir Başka Anıt Refah”, C. 78, S. 478, (Temmuz 1972), s.98-100.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, “Cumhuriyet'in 60'ıncı Yılında Türk Deniz Kuvvetleri”, S. 523, C. 99, (Ekim 1983), s.4-18.

Deniz Mecmuası Fevkalade Nüshası, “Refah Vapurunda Şehit Olan Denizaltıcı Subay, Erbaş ve Erler ile Hava Okurlarının Fotoğraf ve Hal Tercümelere”, S. 362, 1941, s.1-150.

Deniz Mecmuası Fevkalade Nüshası. “II.Denizaltı Filotillası Komodoru Güverte Yarbay Zeki Işın (1346)”, S. 362, 1941, s.8-9.

Deniz Mecmuası, ”Bartın Sınıfı Mayın Tarayıcı Gemiler”, S. 378, (Eylül 1946), s.125.

Derya Dergisi, “Deniz Astsubay Okulu” S. 54, (Mart 1972), s.17-20.

Derya Dergisi, “Eşsiz Bir Koleksiyon Gün Işığına Çıkıyor”, S. 8, (Mayıs 1968), s.24-25.

Ertürk, Safi, “Hava Silahı Karşısında Deniz Harbi Sevk ve İdaresi”, *Deniz Mecmuası*, S. 371, (Mayıs 1944), s.12-27.

Eryavuz, Bülent “Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesine İlişkin Anektodlar-Anılar”, *III.Deniz Harp Tarihi Semineri*, (19-21 Nisan 2006), s.V-109,118.

Eyiceoğlu, Celal, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, *Donanma Dergisi*, C. LXXV, S. 439, (Ekim 1962), s.1-17.

Sermet Fuat, “Cihan Harbinde Türk Filosu”, *Deniz Mecmuası*, S. 328, (Nisan 1933), s.100-127.

Gencer, Ali İhsan, “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem”, *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu*, (15-16 Haziran 1999), s.11-24.

Güngen, Coşkun, “Bahriye Vekaleti”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 531, (Ekim 1985), s.23-26.

Güvenç, Serhat ve Barlas, Dilek, Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk Donanması, 1923-1939, *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, Der., Evren Balta Paker, İsmet Akça, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s.223-255.

Hergüner, Mustafa, “Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşı’ndaki Yeri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 567, (Kasım 1996), s.51-62.

Işın, Fethi, “Denize Düşen Havacıların Kurtarılması”, *Donanma Dergisi*, S. 386, (Ocak 1949), s.41-49.

İlmen, Vedii, “Refah Faciası”, *Tarih ve Toplum*, C. XXXIV, S. 200, (Ağustos 2000), s.68-73.

İnci, Tevfik, “Gemilere Bugünün Tayyare Taarruzları ve Defi Silahlarının Bunlara Karşı Kullanılması”, *Deniz Mecmuası*, S. 364, (Nisan 1942), s.68-77.

İnci, Tevfik, “Kemaline Eren Gemi Topçuluğu Diyor Ki”, *Deniz Mecmuası*, S. 367, (Ocak 1943), s.17-20.

Kosal, Nejat, “Hava Silahı Karşısında Deniz Sevk ve İdaresi”, *Deniz Mecmuası*, S. 369, (Eylül 1943), s.1-11.

Kurat, Yuluğ Tekin, "İkinci Dünya Savaşında Türk-Alman Ticaretindeki İktisadi Siyaset", *Bellekten*, C. XXV, S. 97, (Ocak1961), s.95-112.

Metel, Raşit, “Refah Şilebini Fransız Denizaltı Gemisi Değil, İtalyan Denizaltı Gemisi Batırdı”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 562, (Mart 1995), s.85-87.

Özdemir, Ünal, "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz I*, (16-17 Nisan 2012), s.315-332.

Özgüldür, Yavuz, “İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Dış Politikasını Belirleyen İki Antlaşma ve Sonuçları: Türk-İngiliz-Fransız İttifak Antlaşması ve Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Ankara 1999, s.83-93.

Parmigiano, Alberto, “Deniz Hava İşbirliği”, Çev., Y. Arda, *Donanma Dergisi*, S. 386, (Ocak 1949), s.30-40.

Şehsuvaroğlu, Haluk, “Okullar Tarihçesi”, *Donanma Dergisi*, Özel Sayı 1951, s.31-32.

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem IX, Toplantı I, C. IV, (Ocak 1951), s.275-289.

Tezel, Hayati, “Denizcilerin Aşkı Hocası 103 Yaşında Öldü”, *Derya Dergisi*, Yıl X, S. 114, (Mart 1977), s.9.

Tozan, İbrahim , “31 Yıl Önce Akdeniz’de Torpillenen Refah Şilebinden Kurtulanlardan Üçü Bir Türü Silinmeyen Acı Hatıralarını Anlattılar”, *Derya Dergisi*, S. 59, (Ağustos 1972), s.16-17.

Ünlü, Rasim “Bir Seyahat Sonrası Kurulan Bakanlık Bahriye Vekaleti (29 Aralık 1924 - 16 Ocak 1928)”, *II.Deniz Harp Tarihi Semineri*, (29-30 Nisan 2004), s.V-247-278.

Ünlü, Rasim, “Birinci Dünya Harbinden Önce Cumhuriyetin Kuruluşundan Sonra Türk Bahriyesi’nin Yeniden Organizasyonu ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Oluşumu ve Askeri Sonuçları (1923-1949 Arası)”, *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, (23-25 Ekim 1995), s.163-172.

Yaman Ahmet Emin, “II. Dünya Savaşında Türkiye’de Askeri Mülteciler ve Gözaltı Kampları (1941- 1942)”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 21, S. 33, Ankara 2003, s.143-166.

Yıldırım, Hüseyin, “Deniz Harp Okulu Mersin’de”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II*, Ankara 1999, s.275-279.

Tezler

Oran, Erdoğan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2012.

Özlu, Hüsnü, *II.Dünya Savaşından Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939-1990)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006.

Sözener, İsmail, *Mersin'de Askeri Deniz Okulları*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2008.

Tok, Abdullah, *Cumhuriyet Döneminde Bahriye Vekaleti*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2014.

Uyaniker, Ferdi, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

Ünlü, Rasim, *“Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci”*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1996.

Yücer, Cemil, *Cumhuriyet Dönemi Deniz Harp Okulunun Tarihsel Gelişimi*, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007.

İnternet

<http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/ismet-inonunun-yurtici-ve-yurtdisi-gezileri/ismet-inonunun-1924-1973-arasi-yurtici-ve-yurtdisi-gezileri> (2 Eylül 2018)

<http://www.aberdeenships.com/single.asp?index=99126> (10 Şubat 2019)

<http://catab.kulturturizm.gov.tr/TR,129440/maresal-fevzi-cakmak-aniti.html> (3 Mart 2018).

<https://uboa.net/allies/warships/ship/7763.html> (6 Mart 2019)

<https://uboa.net/allies/warships/ship/4420.html> (6 Mart 2019)

<https://ww2-weapons.com/fleets-1939/> (12 Mart 2019)

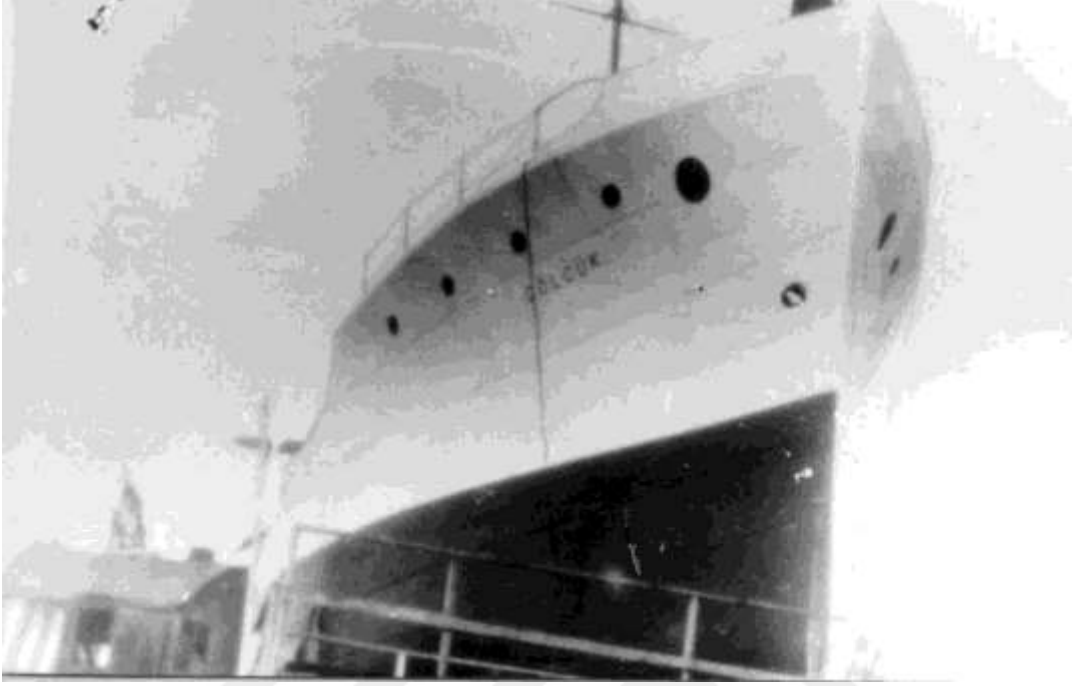
<https://www.history.navy.mil> (13 Mart 2019)

<https://www.biyografi.info/kisi/zati-sungur> (28 Mayıs 2019)

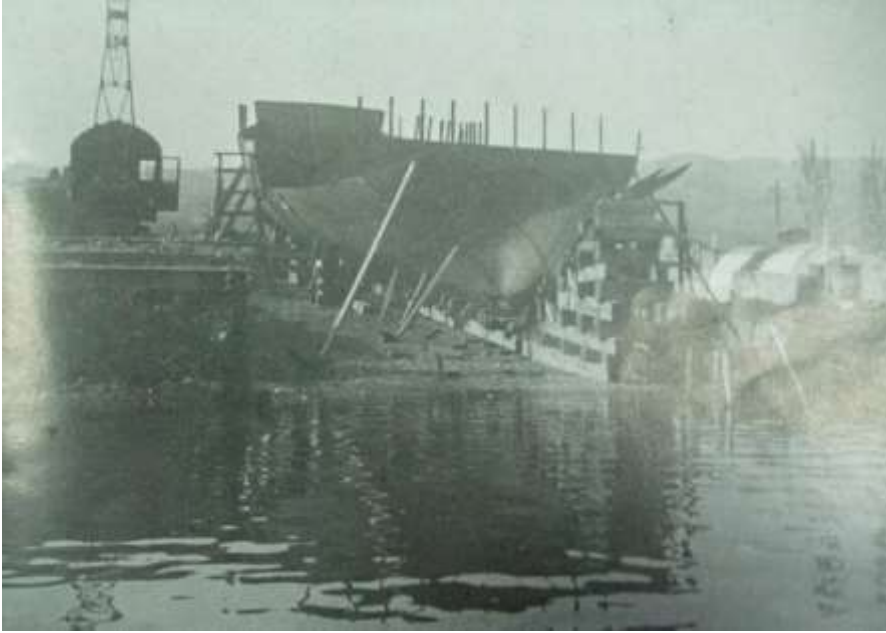
EKLER

	Sayfa No
Ek 1 Gölcük Yağ Gemisi inşa halinde, 1937.....	560
Ek 2 Atak mayın gemisi Gölcük Tersanesinde inşa halinde, 1937	560
Ek 3 Atatürk'ün Başbakan Celal Bayar'a 17 Ocak 1938 tarihinde gönderdiği; Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltılarına verdiği isimleri gösterir mektup.....	561
Ek 4 1939 yılında Gölcük denizaltı iskelesinde denizaltılar	561
Ek 5 Donanmanın 1939 Manevrası	562
Ek 6 Bahriye Mektebi, 1940'lı yıllar.....	562
Ek 7 Dalgıç motoru Gölcük Tersanesinde inşa halinde, 1940	563
Ek 8 1940'lı yıllarda Yavuz kruvazörü Erdek limanında.....	563
Ek 9 Refah şilebi faciasından kurtulan personel	564
Ek 10 Mania hatlarında kullanılmak üzere batık sahalarından Turgutalp maçunasıyla çıkarılan demir ve zincirler	544
Ek 11 İngiltere Başbakanı Churchill ve Savaş Kabinesi Londra Büyükelçisi Rauf Bey ile, 1942	565
Ek 12 Gayret (Oribi) muhribi İstanbul'a giriş yaparken, 17 Haziran 1946.....	565
Ek 13 Bathurst sınıfı Ayvalık, Amasra ve Ayancık mayın gemilerinin 11 Ağustos 1946 tarihinde İstanbul'a geldiklerinde çekilmiş fotoğrafları	566
Ek 14 Derince Mania Gurubunun 17 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafi.....	566
Ek 15 Beykoz Mania Gurubunun 18 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafi.....	567
Ek 16 Çanakkale Mania Gurubunun 18 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış Fotoğrafi.....	567
Ek 17 Foça İhbar İstasyonunun 4 Haziran 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafi.....	568
Ek 18 İzmir Mania Gurubunun 4 Haziran 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafi.....	568

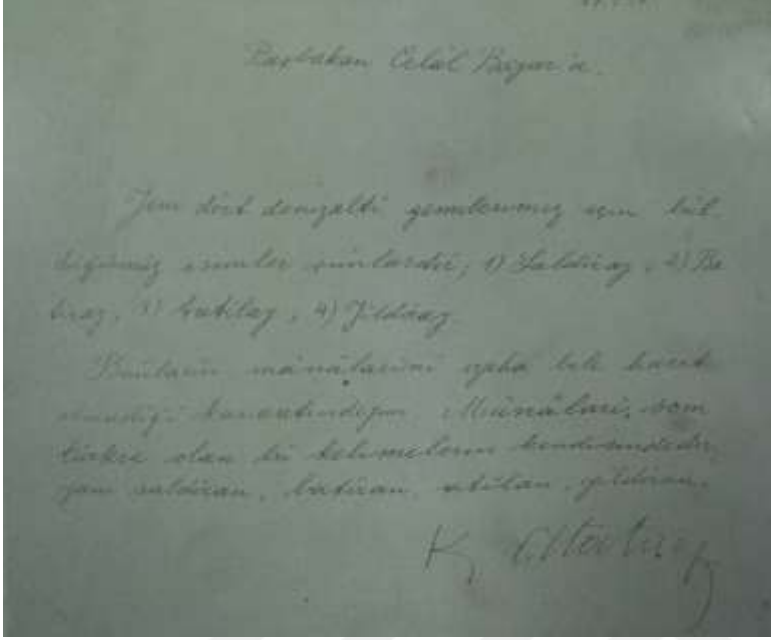
Ek 1 Gölcük Yağ Gemisi inşa halinde, 1937. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 2 Atak mayın gemisi Gölcük Tersanesinde inşa halinde, 1937. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



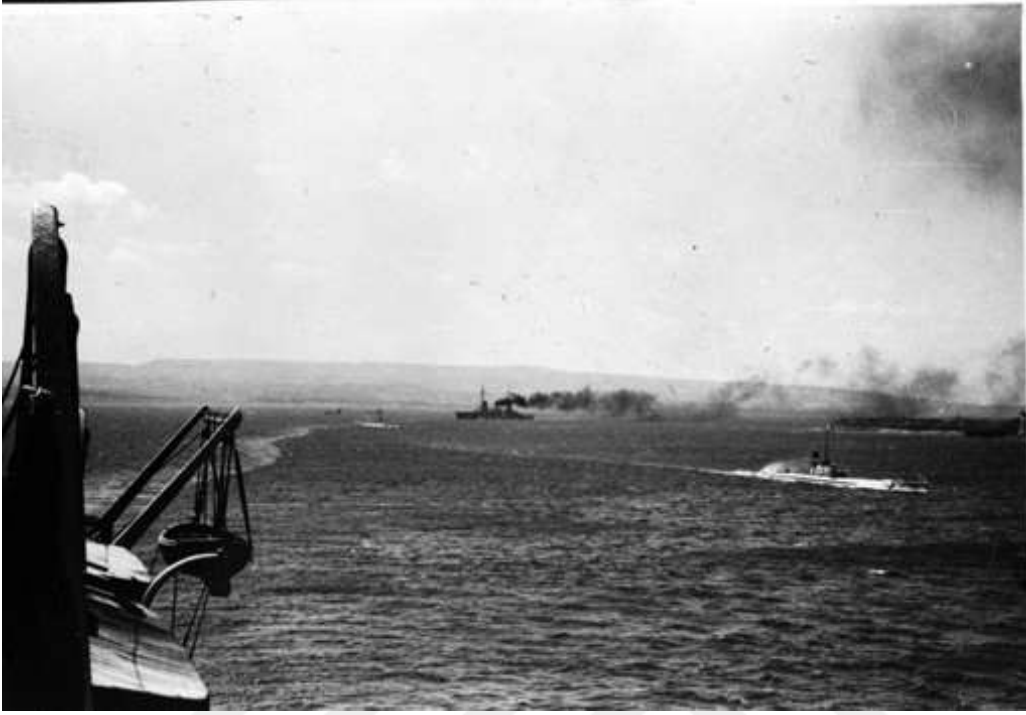
Ek 3 Atatürk'ün Başbakan Celal Bayar'a 17 Ocak 1938 tarihinde gönderdiği; Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltılarına verdiği isimleri gösterir mektup. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 4 1939 yılında Gölcük denizaltı iskelesinde denizaltılar. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 5 Donanmanın 1939 Manevrası. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 6 Bahriye Mektebi, 1940'lı yıllar. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 7 Dalgıç motoru Gölcük Tersanesinde inşa halinde, 1940. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 8 1940'lı yıllarda Yavuz kruvazörü Erdek limanında. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 9 Refah şilebi faciasından kurtulan personel. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 10 Mania hatlarında kullanılmak üzere batık sahalarından Turgutalp maçunasıyla çıkarılan demir ve zincirler. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 11 İngiltere Başbakanı Churchill ve Savaş Kabinesi Londra Büyükelçisi Rauf Bey ile, 1942. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



İngiltere Başbakanı Churchill ve Savaş Kabinesi
Londra Büyükelçimiz Rauf Bey ile, 1942
*The Prime Minister of the United Kingdom Churchill, the Council of War
and the Turkish ambassador in London Rauf Bey, 1942* OB.No: 149

Ek 12 Gayret (Oribi) muhribi İstanbul'a giriş yaparken, 17 Haziran 1946. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 13 Bathurst sınıfı Ayvalık, Amasra ve Ayancık mayın gemilerinin 11 Ağustos 1946 tarihinde İstanbul'a geldiklerinde çekilmiş fotoğrafları. Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 14 Derince Mania Gurubunun 17 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafı. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 15 Beykoz Mania Gurubunun 18 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafı.
Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 16 Çanakkale Mania Gurubunun 18 Mayıs 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafı. Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 17 Foça İhbar İstasyonunun 4 Haziran 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafı.
Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



Ek 18 İzmir Mania Gurubunun 4 Haziran 1955 tarihinde havadan alınmış fotoğrafı.
Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Fotoğraf Arşivi.



ÖZGEÇMİŞ

Ferdi Uyaniker, 1977 yılında İzmir’de doğdu. İlköğrenimini 1988 yılında 100. Yıl İlkokulu’nda, orta öğrenimini 1991 yılında Ticaret Borsası Ortaokulu’nda, lise öğrenimini 1994 yılında Karşıyaka Bayraklı Lisesi’nde tamamladı. 1998 yılında da İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi Tarih Öğretmenliği Bölümü’nden mezun oldu.

1999 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Astsubay Hazırlama Okulu Komutanlığında T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük öğretmeni olarak göreve başladı. 2003 yılında tayin olduğu Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Komutanlığında aynı görevi sürdürdü. 2016 yılında Gölcük Deniz Müzesi Komutanı oldu ve halen bu görevi yürütmektedir.

2006 yılında başladığı Yüksek Lisans öğrenimini, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü’nde, “Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü” konulu çalışması ile 2009 yılında tamamlamıştır. 2013 yılında ise yine Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü’nde başladığı doktora eğitimini, “II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler” konulu çalışmasıyla 2019 yılında bitirmiştir.