

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ENSTİTÜSÜ

145825

ATATÜRK DÖNEMİ TÜRK BAHRİYESİ

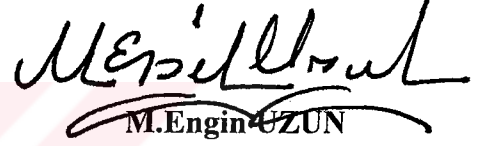
Hazırlayan
M. Engin UZUN

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Türkan BAŞYİĞİT

İzmir, 2004

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum, "Atatürk Dönemi Türk Bahriyesi" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

02/06/2004


M.Engin ÜZÜN

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nün .../.../2004 tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliğinin maddesine göre Yüksek Lisans öğrencisi, M.Engin UZUN'un "*Atatürk Dönemi Türk Bahriyesi*" konulu tezini incelemiş ve aday .../.../2004 tarihinde, saat’de jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerince sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin olduğuna oy ile karar verildi.

BAŞKAN

ÜYE

ÜYE

ÖNSÖZ

“Atatürk Dönemi Türk Bahriyesi” konulu çalışmamın amacı, mensubu bulunduğum Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın oluşum döneminin tarihçesini ortaya koymaktır. Bu çalışma, günümüzde donanmamıza modern gemiler yapan ve gemilerimizin her türlü onarımlarını en iyi şekilde yapan tersanelerimizin kuruluşundan, yapılan ilk manevralara, bu manevralarda yapılan hatalara, donanmamızın yurt dışında ülkemizi ilk olarak temsil etmesine kadar pek çok ilginç noktayı kapsamaktadır.

Tez üç bölümden oluşmakta olup, bölümler 1923-1938 yılları arasında kronolojik olarak işlenmiştir. Birinci bölümde, 1923-1928 yılları arasındaki ilk oluşum dönemi; Bahriye Dairesi Reisliği ve Bahriye Vekaleti Dönemleri anlatılmaktadır. İkinci bölüm, 1928 yılında Bahriye Vekaleti'nin lağvedilip Deniz Müsteşarlığı'nın kurulmasıyla başlayarak, 1928-1933 yılları arasında donanmamıza yeni gemilerin katılması, mevcut olanların onarılmasıyla meydana gelen ve eğitimlerle pekiştirilen eğitim donanması dönemini ortaya koymaktadır. Üçüncü bölümde ise, 1933-1938 yılları arasında yeni oluşturulan modern ve güçlü donanmamızın faaliyetleri ve bu dönemin çalkantılı milletler arası ortamında donanmamızın etkileri üzerinde durulmaktadır.

Bu çalışmanın, Deniz Kuvvetlerimizin oluşum dönemi olan 1923-1938 yılları arasına ışık tutmasını ve özellikle Deniz Kuvvetleri mensubu personelin, görev yaptığı modern donanmanın hangi şartlardan bugünlere geldiğini daha iyi idrak etmesi bakımından faydalı olmasını diliyorum.

Tezimin hazırlanma aşamasında bana desteğini ve ilgisini esirgemeyen, araştırmalarımda yol gösteren danışmanım Yrd. Doç. Dr. Türkan Başyigit'e, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi'nde tezim için gerekli araştırmayı yapmamda ve elde ettiğim bilgileri kayıt altına almamda her türlü desteği veren Dz.Kd.Bnb. Yaşar Çelik'e, yüksek lisans eğitimim boyunca gerek derslerde, gerekse ders dışında her türlü konuda bana yardımcı olan başta Prof. Dr. Ergün Aybars olmak üzere Atatürk İlke ve İnkılapları Enstitüsü'nün tüm öğretim üyelerine ve son olarak her konuda olduğu gibi tezimle ilgili çalışmalarım sırasında da hep yanımda olan, ilgisini, desteğini her zaman arkamda hissettiğim Derya Doğan'a ve aileme çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	I
İÇİNDEKİLER.....	II
GİRİŞ.....	1
I- DONANMANIN OLUŞUM DÖNEMİ (1923-1928).....	6
A- BAHİRİYE DAİRESİ REİSLİĞİ DÖNEMİ.....	6
1- Bahriye Dairesi Reislği.....	6
2- Cumhuriyetin İlanı ve Donanmadaki Gemiler.....	7
3- Bahriye Bütçesi.....	11
4- Personel Durumu.....	13
5- İlk Seyirler ve Onarılan Gemiler.....	16
6- Atatürk'ün Hamidiye ile Çıktığı Karadeniz Seyahati.....	19
7- Karadeniz Seyahatinin Sonuçları.....	21
B- BAHİRİYE VEKALETİ DÖNEMİ.....	24
1- Bahriye Vekaleti Kanunu.....	24
2- Bahriye Vekaleti'nin Kuruluşuna Tepkiler.....	26
3- Bahriye Vekaletinin Teşkilatı.....	29
4- Bahriye Vekaleti'nce İlk Alınan Kararlar ve Karşılaşılan Problemler.....	31
5- Yavuz'un Onarılması ve Diğer Gemilerin Durumu.....	31
6- Denizaltı Gemileri.....	33
7- Tersaneler.....	36

8- Alman Müşavir Heyeti.....	38
9- Şapka İnkılabı, Tepkiler ve Hamidiye.....	41
10- Bu Dönemde Yapılan Manevra, Gezi ve Tatbikatlar.....	42
11- Dış Politika ve Deniz Kuvvetleri.....	44
12- Bahriye Vekaleti'nin Sonu.....	46
13- Bahriye Vekaleti Başarısız mıydı?.....	48
II- EĞİTİM DONANMASI DÖNEMİ (1928-1933).....	51
A- DENİZ MÜSTEŞARLIĞININ KURULUŞU VE MERKEZ	
TEŞKİLATI.....	51
B- TEŞKİLAT.....	53
1- Kara Birliklerinin Teşkilatı.....	53
2- Donanmanın Teşkilatı.....	54
C- DENİZALTIYAR.....	56
1- I. ve II. İnönü Denizaltıları.....	56
2- İtalya'ya İsmarlanan Denizaltılar.....	58
D- TERSANELER.....	59
E- DÖNEMİN EĞİTİM, PERSONEL HUSUSLARI VE BÜTÇE.....	60
1- Eğitimdeki Yenilikler.....	60
2- Büyük ve Küçük Rütbeli Subaylar Arasındaki Rahatsızlıklar.....	63
3- Yeni Oluşturulan Sınıflar.....	66
4- Bütçe.....	68
F- DONANMA KURULUŞUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER.....	69
1- Yavuz'un Onarılışı ve Donanmaya Yeni Katılan Gemiler.....	69
2- Kurulustaki Değişiklikler.....	70

G- BU DÖNEMDE İCRA EDİLEN MANEVRA, GEZİ VE ÖZEL	
GÖREVLER.....	72
1- Manevralar.....	72
2- Gezi ve Özel Görevler.....	77
H- DIŞ POLİTİKA VE DENİZ KUVVETLERİ.....	77
III- SAVAŞ DONANMASI DÖNEMİ (1933-1938).....	80
A- BU DÖNEMDE DENİZ KUVVETLERİNE KATILAN VE SİPARİŞİ	
VERİLEN GEMİLER	80
1- Denizaltılar.....	80
2- Savarona.....	85
3- Diğer Gemiler.....	86
B- KURULUŞTAKİ DEĞİŞİKLİKLER.....	88
1-Donanmanın Kuruluşundaki Değişiklikler.....	88
2- Kuruluş Değişikliklerinin Getirdiği Yenilikler.....	90
3- Kara Teşkilleri.....	91
C- BU DÖNEMDE YAPILAN MANEVRA, GEZİ VE ÖZEL GÖREVLER....	93
1- Manevralar.....	93
2- Gezi ve Özel Görevler.....	95
D- DIŞ POLİTİKA VE DENİZ KUVVETLERİ.....	102
1- Uluslar Arası Anlaşmalar.....	102
2- Deniz Kuvvetleri'nin Dış Politikaya Etkisi.....	107
E- ATA'YA KARŞI YAPILAN SON GÖREV.....	112
SONUÇ.....	115
KAYNAKÇA.....	119
KRONOLOJİ.....	123

KISALTMALAR

A.g.e.	:	Adı geçen eser
A.g.m.	:	Adı geçen makale
A.g.t.	:	Adı geçen tez
Akt.	:	Aktaran
Blz.	:	Bakınız
Dz.K.K	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Gv.	:	Güverte
Kd.	:	Kıdemli
Kts.	:	Knots
Mk.	:	Makina
S.	:	Sayfa
Sb.	:	Subay
Ş.y.	:	Şehir yok
T.B.M.M	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.y.	:	Tarih yok
Vard.	:	Vardiya
Yay.	:	Yayınevi

GİRİŞ

1923 yılında Cumhuriyet ilan edildiğinde, Türk milleti onurlu ve haklı mücadelesini başarıyla tamamlamış, yüzyıllarca süren saltanat yönetiminden cumhuriyet yönetimine adımını atmıştı. Ancak uzun yıllar süren çetin savaşların arkasında bıraktığı Türkiye Cumhuriyeti için şimdi çok daha büyük ve güç bir savaş başlıyordu.

Savaşın ve uzun yıllar işgal devletlerinin gözetimi altında bulunan kurumların tamamı işlevini yitirmişti. Bu kurumları kısa zamanda etkin hale getirmek için ne yeterli ekonomik güç, ne de yeterli genç insan gücü vardı. Yeni doğan Türkiye Cumhuriyeti'nin Deniz Kuvvetleri de bu olumsuz etkilerden nasibini büyük ölçüde almıştı. Çünkü Osmanlı döneminde denizcilik faaliyetleri çok sınırlı kalmış, yıllarca donanmaya hiçbir yatırım yapılmamıştı. Cem Gürdeniz'in deyişiyle; Türkiye Cumhuriyeti donanmayı, 2. Abdülhamit zamanında iyice yıkılıp dökülmüş, Mondros Mütarekesi sonucu 1918-1923 yılları arası tek bir faaliyet yapılmamış durumda ve Lozan sonrası çetin ekonomik koşullarda teslim aldı¹. Cumhuriyet ilan edildiğinde, donanmada faal halde tek bir gemi yoktu.

Osmanlı Devleti'nden miras kalan donanmanın bu durumu, aslında çöküşün sebeplerinden bir kısmını gözler önüne seriyordu. Afif Büyüktuğrul; Atatürk'ün büyük nutkunda Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş sebeplerini şu iki önemli nedene bağlamaktadır²:

"- Keşiflerden sonra Akdeniz'in getirdiği deniz çıkarlarını okyanuslara ulaştıramaması,

- Derya Kaptanlığı makamını deneylerini garp ocağı denizciliğinden alan kişilerden alıp, deniz sorunlarına pek uzak olan saraylı vezirlere vermesi".

Gerçekten de Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş nedenleri arasında, donanmaya

¹ Cem Gürdeniz, *Güvenlik ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı ve Gelecek*, Yayınlanmamış Silahlı Kuvvetler Akademisi Tezi, İstanbul, t.y., s.38-39.

² Afif Büyüktuğrul, *"Büyük Atatürk'ün Deniz Politikası"*, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 514 (Temmuz, 1981), s.9.

gereken ilgiyi gösterememiş olmasının büyük payı vardı. Kurtuluş Savaşımız boyunca, gemilerimizden lojistik nakliyat ve istihbarat faaliyetleri dışında yararlanma imkanı olmadı³. Çünkü donanmamız, Mondros Anlaşması sonrasında tek deniz üssü olan Haliç'te müttefik ülke temsilcilerinden oluşan bir heyetin kontrolünde tutsaktı.

Kurtuluş Savaşı sırasında gerekli para, silah, cephane, malzeme ve personel nakli; Karadeniz'de kaçak olarak yapılan taşıma görevleriyle sağlandı. Türk denizcisi Karadeniz Nakliyatı Bahriye faaliyetleri içerisinde, İstiklal Savaşı süresince üç yıl irili ufaklı 26 tekne ile toplam 300.000 ton malzemeyi S.S.C.B.'nden Türk Limanları'na taşıdılar ve Anadolu'da devam eden kara harbini desteklediler⁴. Bu suretle, 10 Temmuz 1920 günü Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olarak denizciliğe ait işler, faaliyetler anlamına gelen "*Umur-u Bahriye Müdürlüğü*" teşkil edildi. Bu müdürlüğün başlıca görevi, başta Karadeniz'deki nakliyat olmak üzere emrindeki deniz teşkillerini sevk ve idare etmektir. 1 Mart 1921 tarihinde, İstiklal Savaşı'nda Deniz Kuvvetleri'ne olan ihtiyacın artması nedeniyle "*Umur-u Bahriye Müdürlüğü*" genişletilerek, Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı "*Bahriye Dairesi Reisliği*" oluşturuldu⁵.

1923 yılında savaş sona erip Cumhuriyet ilan edildiğinde, bu teşkilatlanma da devam ettirildi. Türkiye Cumhuriyeti'ni, donanmadaki gemilerin hurda durumda Haliç'te yatmaları dışında bekleyen bir başka sorun da, Lozan'ın boğazlarla ilgili maddeleriydi. Buna göre boğazlar; savaş tehlikesi karşısında veya Türkiye'nin savaşa girmesi durumunda silahlandırılabilirdi. Boğazların her iki yakasında 15 km'lik bir bölge silahsız olacaktı. Boğazların idaresi uluslararası bir kuruluş olan "*Boğazlar Komisyonu*"na yapılacaktı. Savaş gemilerinin boğazlardan geçişleri de bir esasa bağlandı⁶. Bu anlaşmayla, Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı hakkını yalnız Türk gemilerine tanıyan kabotaj hakkı elde edildi. Ancak Türk Boğazları'nın askerden arındırılması, İskenderun Limanı'nın ve Körfezinin büyük bölümünün

³ Mustafa Hergüner, "*Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşı'ndaki Yeri*", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997, s.136.

⁴ *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, 1. baskı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı basımevi, İstanbul, 2000, s.6.

⁵ *A.g.e.*, s.6.

⁶ Ergün Aybars, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I*, 7. baskı, Kaya matbaacılık, İzmir, 2000, s.368.

sınırlarımızın dışında kalması ve Ege Denizi'nde İtalya'nın geçici olarak elinde bulunan on iki adaların geri alınamayışı gibi olumsuz hususların kabulüne de razı olundu⁷.

Atatürk; açıklanan siyasi ortamda ve materyal durumunda teslim alınan donanmanın çok kısa sürede güçlendirilmesi gerektiğinin farkındaydı. Çünkü, Türkiye Cumhuriyeti toplam 2753 km. olan kara sınırlarına karşın, 8272 km.'lik kıyı şeridine sahipti. Yani kıyıların tüm sınırlarına oranı %75 civarındaydı. Diğer bir deyişle, kıyıları kara sınırlarından üç misli büyüktü. Bu da Türkiye Cumhuriyeti'nin denizci bir devlet olmasını gerektiriyordu. Atatürk, 1. Dünya Savaşı sırasında donanmanın eksikliğini ciddi ölçüde hissetmişti. 1915 yılında Çanakkale Muhabereleri sonucu söylediği şu sözler bunu açıkça ortaya koyuyordu⁸:

“Boğazları kapadım, Çarlık Rusyası'nı çökmeye hükümlü ettim. Ne çare ki aynı akibet bizi de beklemektedir. Çünkü karşımızda düşman kuvvetlerine her türlü stratejik manevra yapmak imkanını hazırlayan bir İngiliz Donanması var. Bizim de bu donanmayı durduracak bir deniz kuvvetimiz yok...”

Ancak Atatürk, hemen güçlü bir donanma yapılmasını da akılcı bulmamıştır. Devletin ekonomik gücü, yapılması gereken devrimler, sanayileşme girişimleri, donanmanın kademeli olarak oluşturulması ve güçlendirilmesi zorunluluğunu beraberinde getirdi. Bu yüzden ilk olarak elde bulunan gemilerin tamir işlerine başlandı. Aynı zamanda personel işlerinin de düzenlenmesine gidildi. Elde hiçbir talimname, döküman yoktu. Eğitimlerin neye göre yapılacağı belli değildi. Bu yüzden talimnamelerin oluşturulmasına başlandı. 1924 yılında Atatürk'ün Hamidiye Kruvazörüyle çıktığı gezi, donanma açısından da bir dönüm noktası oldu. Temelleri bu geziyle atılan Bahriye Vekaleti kuruluşuna geçildi. Personelin eğitimi için Almanya'dan bir eğitim timi getirildi. 1923-1928 yılları arasındaki bu dönem *“oluşum dönemi”*ydi.

1928 yılında Bahriye Vekaleti'nin lağvedilmesi, gelişimleri bir ölçüde duraklattı. Ancak kısa sürede hızla yol alınmaya başlandı. Deniz Kuvvetleri artık, Genelkurmay içerisinde bir müsteşarlıktan ibaretti. Ayrıca Deniz Kuvvetleri içerisindeki en rütbeli subayların bile kıdemleri, Kara Kuvvetleri ve Genelkurmay içerisindeki generallere göre oldukça düşük kalıyordu. Bu durum yeni bir problemi ortaya çıkardı: Karacı

⁷ Fahri Çoker, *Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?*, Deniz basımevi, ş.y., t.y., s.12.

⁸ Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1975, s.5.

subayların tutumu. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'tan, Başbakan İsmet İnönü'ye kadar bir çok üst düzey devlet adamı-asker, donanmanın gelişiminin etkilerini düşünemiyorlardı. Onlara göre, ordunun temel taşı kara kuvvetleriydi. Olayın bu kısmında devreye, Atatürk'ün ileri görüşlülüğü girdi. O, donanmanın bir devletin itibarı üzerindeki etkisini ve dış politika aracı olarak bir milletin itibarını nasıl yükseltebileceğini çok iyi biliyordu.

1928-1933 yılları arasındaki bu dönemde, gemi alımlarına ve eğitime devam edildi. Bu dönemde amaç, eldeki ekonomik güçle minimum düzeyde bir deniz kuvveti meydana getirmektir. Bu arada Yavuz'un onarılarak hizmete girmesi donanmamıza çok büyük bir güç kattı. Bu donanma bir "*eğitim donanması*"ydı.

Yapılan atılımlar, gerçekleştirilen devrimler sonucunda Türkiye Cumhuriyeti'nin ayakları üzerinde daha sağlam durmaya başlamasının ardından, donanmaya yapılan yatırımlar da artırıldı. 1928 yılında iki denizaltının, 1930 yılında onarılmış Yavuz'un ve 1932'ye kadar üç denizaltı, üç hücum bot ve dört muhribin donanmamıza katılımı, vurucu gücü yüksek bir deniz kuvvetlerinin de habercisiydi. Minimum düzeyden optimum düzeye geçiş olarak adlandırabileceğimiz bu dönemde donanma, dış politika aracı olarak ta kullanılmaya başlandı. Ayrıca sıkça yapılan manevra ve eğitimler, bu gemileri kullanan personelin kifayetini büyük ölçüde artırdı.

1933 yılına gelindiğinde; yeni teşkilatı, modern gemileri ve eğitimli personeliyle, Türkiye Cumhuriyeti artık güçlü ve modern bir donanmaya sahipti. Bu donanma bir "*savaş donanması*"ydı. Atatürk'ün ölümüne kadar devam eden 1933-1938 yılları arasındaki bu süreç içerisinde; donanmayla diğer devletlerin kralları, başbakanları, devlet adamları karşılandı. Bizim devlet adamlarımız yurt dışına gönderildi. Büyük manevralar gerçekleştirildi. Malta ve Yunanistan'a ilk toplu yurt dışı seyri yapıldı. 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle boğazların hükümlerlik hakları tamamen alındı. 1938 yılında Atatürk'ün vefatı için yapılan törenin deniz safhasında, Türk Donanma Komutanı, dünyanın en seçkin ülkelerinin savaş gemilerinden oluşan "*birleşik şeref donanması*"na kumanda ediyordu.

1923-1938 yılları arasındaki dönem için Cumhuriyet Donanması'nın kuruluşu hakkında çok fazla kaynak bulunmamaktadır. 1889-1914 yılları arasında "*Mecmua-i Fünun-u Bahriyye*", 1914-1928 yılları arasında "*Risale-i Mevkute-i Bahriyye*", 1928-

1948 yılları arasında “Deniz Mecmuası”, 1948-1966 yılları arasında “Donanma Dergisi” ve 1967 yılından itibaren “Deniz Kuvvetleri Dergisi” adıyla yayınlanan dergiler ve bu dergilerin içerdikleri makaleler, bu konu hakkındaki en ayrıntılı bilgilere sahip kaynaklardır. Ayrıca 1923-1938 yılları arasındaki dönemde deniz subayı olarak görev almış ve ilerleyen yıllarda Deniz Kuvvetlerimizde üst makamlarda görev yapmış Afif Büyüktuğrul, Fahri Çoker ve Raşit Metel gibi amiral ve subaylarımızın günümüze bıraktıkları kitaplar, döneme ışık tutan çok önemli bilgileri kapsamaktadır.

1923-1938 dönemi Deniz Kuvvetleri’ni araştırırken, yukarıda belirttiğim dergilerin tamamını ve bu dönem için yazılmış diğer kitapları Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi’nde buldum. Bunun yanı sıra bu arşivde; 1933 yılında yayınlanmış deniz mecmualarının tüm resimleriyle, tezimin ekler bölümünde bulunan, Hamidiye Kruvazörü ve Adatepe Muhribi gibi gemilerin şeref defterlerine Atatürk’ün bizzat yazdığı sayfaları, dört ay sınıfı denizaltıya kendi el yazısıyla isim verdiği tebligatı, tersanenin kurulmasından gemilerin onarım, manevra, eğitim, atış, kızağa konma, sancak çekme törenlerine kadar bine yakın resmi bularak CD ortamında sahip olma imkanı buldum.

Bu tezle; mensubu bulunduğum deniz kuvvetlerimizin çok fazla kaynak bulunmayan oluşum dönemiyle ilgili önemli bir çalışma yapmış olduğuma inanmakla birlikte, oluşturduğum kronolojiyle Deniz Kuvvetlerimizin Cumhuriyet Dönemi’ndeki önemli tarihleri kısaca belirtmeye çalıştım.

I- DONANMANIN OLUŞUM DÖNEMİ (1923-1928)

A- BAHRIYE DAİRESİ REİSLİĞİ DÖNEMİ

1- Bahriye Dairesi Reisliği

Deniz Kuvvetleri'nin ilk merkez idaresi, milli mücadeleden devralınmış olarak, Bahriye Dairesi Reisliği adı altında Ankara'nın Samanpazarı semtinde kiralanmış bir han içine kurulmuş ve çok zor şartlarda çalışmaya başlamıştı. Bahriye Dairesi Reisi olarak, 26 Haziran 1923 tarihinde Kalyon Kaptanı⁹ Abdürrahim Hamamcıoğlu atandı¹⁰.

Bahriye Dairesi'nin kuruluşunda beş daire bulunuyordu. Bunlar; Personel, Harekat, Levazım, Limanlar ve Muhasebe idi. Ayrıca Sıhhiye Dairesi, Hukuk Müşavirliği ve Divan-ı Harp te bu kuruluşun bünyesindeydi¹¹. Bahriye Dairesi; Deniz Kuvvetleri'nin bütün idari ve harekat işlerinden sorumluydu. Ayrıca hem müsteşarlık görevi yapacak, hem Deniz Kurmay Başkanlığı görevi yapacak, hem de deniz politikası konusunda danışmanlık görevi yapacaktı¹². Bunun yanında, Bahriye Dairesi Reisliği'nin rütbe kıdemi nedeniyle herhangi bir söz hakkı da bulunmuyordu.

Bahriye Dairesi; eski Bahriye Nezareti'nden, Liman Reislikleri, Seyr-i Sefain İdaresi¹³, Fenerler ve Tahlisiye İdarelerini de devralmıştı. Ancak bu idareler, 1924 yılında Bahriye Dairesi kuruluşundan çıkarıldılar¹⁴.

Bahriye Dairesi, yönetim açısından Milli Müdafaa Vekaleti'ne, eğitim ve harekat açısından ise Eskişehir'deki Dördüncü Kolordu kanalıyla Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı idi¹⁵.

⁹ Şuan ki karşılığı Albay.

¹⁰ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, IV/1, Deniz basımevi, İstanbul, 1984, s.603.

¹¹ A.g.e., s.603.

¹² Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1967, s.7.

¹³ Şuan ki karşılığı denizyolları.

¹⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.603.

¹⁵ A.g.e., s.606.

Bahriye Dairesinin alt birliklerini; Donanma Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı ve İstanbul Bahriye Komutanlığı oluşturuyordu. Kara Kuvvetleri kuruluşuna dahil bulunan İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı kuruluşuna, bir deniz komutanlığı eklenmişti. Ayrıca deniz okulları da ayrı ayrı Bahriye Dairesi Reisliği'ne bağlandı¹⁶.

Cumhuriyet döneminin ilk Donanma Komutanı olarak, Kalyon Kaptanı Albay Hamdi Denizmendi atandı. Kendisi aynı anda İstanbul milletvekili olarak parlamentoda bulunduğundan, bu işle fazla meşgul olamadı¹⁷. Bahriye Dairesi Reisliği, bu kuruluş içerisinde ve şartlarda Türkiye Cumhuriyeti Donanması'nın ilk adımlarını atmaya başladı.

2- Cumhuriyetin İlanı ve Donanmadaki Gemiler

Türkiye Cumhuriyeti, bağımsızlığını çok zorlu şartlarda kazanmış ve 1922'de savaş dönemi bitmişti. Bu dönemde, Türk Deniz Kuvvetleri'nin durumu hiç iç açıcı değildi. Osmanlı Devleti'nin gerileme döneminden beri deniz kuvvetlerine gereken önem verilmemiş, donanma atıl durumda kalmıştı. Afif Büyüktuğrul donanmanın o günkü halini; *"Cumhuriyet donanmayı bütün Osmanlı tarihinde asla görülmemiş şekilde zayıf ve güçsüz ve hatta kültürsüz bulmuştu"* diyerek tanımlamaktadır¹⁸.

24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Anlaşması'nın imzalanmasının ardından Türk Kara Kuvvetleri, 6 Ekim 1923 tarihinde İstanbul'a girdiler ve İngiliz, Fransız, İtalyan Kuvvetleri İstanbul'u terk ettiler. Böylece Türk Donanması yabancı ülkelerin denetiminden çıkmış olarak T.B.M.M Hükümeti emrine girmiş oldu¹⁹. Cumhuriyetin ilanıyla 29 Ekim 1923 günü donanma, *"Cumhuriyet Donanması"* adını aldı²⁰. Cumhuriyet ilan edildiğinde elde bulunan gemiler şunlardı²¹:

¹⁶ A.g.e., s.603.

¹⁷ A.g.e., s.605.

¹⁸ Afif Büyüktuğrul, *"Türkiye Donanmasının Ellinci Yılı"*, *Belleten*, 144-148 (1973), s.502.

¹⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.6.

²⁰ A.g.e., s.6.

²¹ *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002, s. III-2-1.

Yavuz Muhabere Kruvazörü²²,

Turgutreis Kruvazörü²³,

Hamidiye Kruvazörü²⁴,

Mecidiye Kruvazörü²⁵,

Berk-i Satvet Torpido Kruvazörü²⁶ (1924 yılında ismi Berk olarak değiştirildi²⁷),

Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü²⁸ (1924 yılında ismi Peyk olarak değiştirildi²⁹),

Muavenet-i Milliye Destroyeri³⁰,

Numune-i Hamiyet Destroyeri³¹,

Taşoz Destroyeri³²,

Basra Destroyeri³³,

Samsun Destroyeri³⁴,

Sultanhisar Torpidobotu³⁵,

Sivrihisar Torpidobotu³⁶,

Yunus Torpidobotu³⁷,

Akhisar Torpidobotu³⁸,

²² 23000 ton deplasmanında, maksimum 27 kts süratinde, 1911 yapımı.

²³ 10000 ton deplasmanında, maksimum 16 kts süratinde, 1891 yapımı.

²⁴ 3800 ton deplasmanında, maksimum 22 kts süratinde, 1903 yapımı.

²⁵ 3330 ton deplasmanında, maksimum 22 kts süratinde, 1908 yapımı.

²⁶ 775 ton deplasmanında, maksimum 22 kts süratinde, 1906 yapımı.

²⁷ Cumhuriyet Donanması 1923-2000, 1. baskı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı basımevi, İstanbul, 2000, s.17.

²⁸ 775 ton deplasmanında, maksimum 22 kts süratinde, 1906 yapımı.

²⁹ A.g.e., s.17.

³⁰ 620 ton deplasmanında, maksimum 31 kts süratinde, 1910 yapımı.

³¹ 765 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1910 yapımı.

³² 305 ton deplasmanında, maksimum 28 kts süratinde, 1907 yapımı.

³³ 290 ton deplasmanında, maksimum 20 kts süratinde, 1907 yapımı.

³⁴ 290 ton deplasmanında, maksimum 20 kts süratinde, 1907 yapımı.

³⁵ 97 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1900 yapımı.

³⁶ 97 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1900 yapımı.

³⁷ 145 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1902 yapımı.

³⁸ 97 ton deplasmanında, maksimum 27 kts süratinde, 1907 yapımı.

Draç Torpidobotu³⁹,
Berk-i Efşan Torpidobotu⁴⁰,
Musul Torpidobotu⁴¹,
Burakreis Ganbotu⁴²,
Hızırreis Ganbotu⁴³,
Kemalreis Ganbotu⁴⁴,
İsareis Ganbotu⁴⁵,
Aydınreis Ganbotu⁴⁶,
Preveze Ganbotu⁴⁷,
Sakız Ganbotu⁴⁸,
Zuhaf Korveti⁴⁹,
İntibah Mayın Dökücü⁵⁰,
Nusrat Mayın Dökücü⁵¹,
Tir-i Müjgan Mayın Dökücü,
9 Mayın Toplayıcı Motor,
Muin-i Zafer Korveti⁵²,
İclaliye Korveti⁵³,

³⁹ 165 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1907 yapımı.

⁴⁰ 270 ton deplasmanında, maksimum 17 kts süratinde, 1894 yapımı.

⁴¹ 165 ton deplasmanında, maksimum 26 kts süratinde, 1907 yapımı.

⁴² 550 ton deplasmanında, maksimum 14 kts süratinde, 1913 yapımı.

⁴³ 413 ton deplasmanında, maksimum 11 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁴ 413 ton deplasmanında, maksimum 11 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁵ 413 ton deplasmanında, maksimum 11 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁶ 502 ton deplasmanında, maksimum 10 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁷ 502 ton deplasmanında, maksimum 10 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁸ 502 ton deplasmanında, maksimum 10 kts süratinde, 1914 yapımı.

⁴⁹ 650 ton deplasmanında, maksimum 10 kts süratinde, 1896 yapımı.

⁵⁰ 600 ton deplasmanında, maksimum 14 kts süratinde, 1886 yapımı.

⁵¹ 360 ton deplasmanında, maksimum 14 kts süratinde, 1913 yapımı.

⁵² 2362 ton deplasmanında, maksimum 15.5 kts süratinde, 1870 yapımı.

⁵³ 2228 ton deplasmanında, maksimum 12 kts süratinde, 1871 yapımı.

Necm-i Şevket Korveti⁵⁴,

Ertuğrul Yata⁵⁵,

Söğüdü Yata⁵⁶.

Bu gemilerden Yavuz, Kurtuluş Savaşı sırasında İzmit'in Anadolu Hükümeti tarafından işgal edileceği dönemlerde İngilizler tarafından Tuzla'ya çekilmişti. Yaralı durumdaydı ve hareket kabiliyetinden yoksundu⁵⁷. Almanlar gemiyi terk etmeden önce birçok cihazı söküp gizlemişti. Bu cihazlar daha sonra Yavuz'un onarımı sırasında ortaya çıkacaktı. Geminin elektrik ve stim üretimini sağlayan makinalarının arızalı olması nedeniyle, Zuhaf Korveti ile Nusret Mayın Gemisi, Yavuz'un yanına çekilerek bu gemiyi beslemeleri sağlanmıştır⁵⁸.

Donanmayı oluşturan diğer gemiler ise Kasımpaşa'da tersane önünde kıçtan kara⁵⁹ ve hurda durumda bulunmaktadır⁶⁰. Gemiler, Bahriye Nezareti önünden Hasköy'e kadar, Ertuğrul, Söğüdü, Taşoz, Samsun, Basra, Hamidiye, İclaliye, Muin-i Zafer, Necm-i Şevket, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Sultanhisar, Demirhisar, Akhisar, Draç, Musul, Yunus, Berk-i Efşan, Hızırreis, İtareis, Kemalreis, Aydınreis, Burakreis, Preveze, Sakız, Zuhaf, Peyk, Berk, Mecidiye, Turgutreis, Nusret ve İntibah sırasıyla kıçtan karaydılar⁶¹. En iyi durumdaki gemi, Cumhuriyet Donanması'nın ilk görevlerini yerine getirecek olan Hamidiye idi. Onun da dört-beş aylık onarım sürecine ihtiyacı vardı. Mecidiye Kruvazörü, tek baca ve direk ile duruyor, makina parçaları monte edilmemiş şekilde paketler içinde bulunuyordu⁶².

29 Ekim 1923 tarihinde cumhuriyetin ilanını, 101 pare top atışıyla Yavuz, Hamidiye ve Ertuğrul selamladılar. Cumhuriyetin ilan haberi, Haliç'teki gemilere geç intikal ettiğinden selamlama için topların hartuçlarını hazırlamaya fırsat olmadı. Bunun

⁵⁴ 2080 ton deplasmanında, maksimum 12 kts süratinde, 1870 yapımı.

⁵⁵ 900 ton deplasmanında, maksimum 21 kts süratinde, 1904 yapımı.

⁵⁶ 120 ton deplasmanında, maksimum 14 kts süratinde, 1908 yapımı.

⁵⁷ Rasim Ünlü, "I. Dünya Harbinden Önce Cumhuriyet'in 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, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997, s.166.

⁵⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.6.

⁵⁹ Geminin arka kısmı iskeleye gelecek şekilde yanaşık olması.

⁶⁰ A.g.e., s.6.

⁶¹ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,...., s.603.

⁶² Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),...., s.6.

üzerine Hamidiye'nin başladığı selamlama, Ertuğrul Yati'nin tamamlamasıyla sona erdi⁶³. Ayrıca saat 20.00'da yapılan bu selamlama, denizcilik geleneklerine uygun değildi. Çünkü güneş battıktan sonra selamlama atışı yapılmazdı⁶⁴.

Bu dönemde Cumhuriyet Donanmasının içinde bulunduğu durum şu şekilde özetlenebilir⁶⁵:

- Harekata hazır tek bir gemi yoktu.
- Yavuz, mayın yarası almış ve son 6 yıldır hareketten yoksun bir şekilde şamandırada bekliyordu. Alman personeli, Türkiye'yi terk ederken gemiye ait tüm talimnameleri götürmüştü. Gemi kullanım doktrini bilinmiyordu.
- Hamidiye Kruvazörü'nün seyre hazır olabilmesi için en az 5 aya ihtiyaç vardı.
- Donanma personelinin ferdi eğitimi ve gemilerin harekata hazırlık eğitimleri yıllardır yapılmıyordu. Deniz okullarında yıllardır deniz taktiği dersi dahi okunmuyordu.
- Donanmanın, deniz harbinin herhangi bir safhasında uygulayabileceği bir doktrini yoktu.
- Donanmada amiral rütbesinde subay yoktu.
- Lozan gereği İstanbul Bölgesi askerleştirilemeyeceğinden Haliç'teki İstanbul Tersanesi kullanılmıyordu. Bu bölgede savaş gemisi bulundurulamıyordu.

3- Bahriye Bütçesi

Mali kaynakların yetersizliği ve savaş nedeniyle, cumhuriyetin ilanına kadar bütçe avans kanunlarıyla idare edilmiş, 1924 yılında bütçe çalışmaları başlatılmış, Mart

⁶³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.603.

⁶⁴ Afif Büyüktuğrul, *a.g.m.*, s.504.

⁶⁵ Cem Gürdeniz, *Güvenlik ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı ve Gelecek*, Yayınlanmamış Silahlı Kuvvetler Akademisi Tezi, İstanbul, t.y., s.20.

ve Nisan aylarında geçici bütçeler hazırlanarak ana bütçeye temel teşkil etmesi sağlanmıştır.

1924 yılı bütçesinin komisyonda görüşülmeye başlandığı dönemde, 24 Ekim 1923 tarihinde, Deniz Kuvvetleri'nin ana hatlarını saptamak ve bu ilkelere göre bahriyenin 1924 yılı bütçesini hazırlamak maksadıyla; Denizli Milletvekili Mazhar Müfit Bey, Kırşehir Milletvekili Yahya Galip Bey, Trabzon Milletvekili Ahmet Muhtar Bey, İstanbul Milletvekili Hamdi Bey, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey, Zonguldak Milletvekili Yusuf Ziya Bey'den oluşan bir alt komisyon kurulmuştur⁶⁶. Bu alt komisyon tarafından, "*Bahriye*" başlıklı bir rapor düzenlenmiştir.

Bakanlar Kurulu'ndan Deniz Kuvvetleri'ne 3.000.000 TL ödenek verilmesi kararı çıkmasına karşın, kurulan komisyon 6.869.019 TL ödeneğe ihtiyaç olduğunu belirlemiştir. Daha sonra bu iki rakam üzerinde görüşmeler yapılmaya başlanmış, 4.577.631 TL ödenek çıkarılmasına karar verilmiştir.

Bu miktardan liman idaresi ve sahil koruma gemilerinin giderleri çıkarıldığında, kalan 3.577.631 TL'dir. Harp Bahriyesi bu ödenekle, personelin maaşlarını verecek, giyecek, yiyecek, kırtasiye, ısınma, aydınlatma, kira, yolluk, ilaç, sağlık harcamalarını karşılayacak, gemileri onaracaktır. O dönemde, yukarıda bahsedilen harcamalar çıkarıldığında cephane giderleri ile gemilerin onarımına 829.248 TL kalmaktadır.

1924 yılı bütçe tasarısının bahriye ile ilgili olan kısmı, 24 Mart 1924 tarihinde görüşülmeye başlanmıştır. Oturumlar sırasında söz alan milletvekilleri öncelikle ülkenin coğrafi konumu nedeniyle kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç olduğunun altını çizmişlerdir. Tarihten alıntılar yaparak güçlü bir donanma olsaydı Balkan Savaşları'nın, hatta Çanakkale Muharebeleri'nin hiç meydana gelmeyeceğini belirtmişlerdir. Ekonomik sıkıntılar nedeniyle kadro verilemeyen, hatta görevden alınan personel olduğunun altı çizilmiş, bahriyenin ekonomik olarak güçlendirilmesi gereği belirtilmiştir. Türkiye için ciddi bir tehdit olan Yunanistan'ın ekonomik yetersizlikler nedeniyle alınamayan Averoff Zırhlısı'na sahip olduğu, bunun da deniz egemenliği konusunda zafiyetlere yol açabileceği değerlendirilmiştir. Tüm bu oturumlar sonunda, 20 Nisan 1924'te, kabul

⁶⁶ Fahri Çoker, "*Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 560 (Temmuz 1994), s.60.

edilen, 24 Mayıs 1924 gün ve 71 sayılı resmi gazete ile yayımlanarak yürürlüğe giren 1924 Bütçe Kanunu'nda, bahriye bütçesi 6.582.631 TL olarak belirlenmiştir⁶⁷.

Bahriyenin oluşumu bu ilk bütçeyle başlamış, kadrolarda iyileştirmeler yapılmış, yurt dışına kursiyer subaylar gönderilmeye, gemiler onarılmaya başlanmıştır. 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasında Mustafa Kemal Atatürk'ün Hamidiye ile yaptığı gezi ve sonucunda 29 Aralık 1924 yılında kurulan Bahriye Vekaleti, donanmanın gelişimine büyük bir ivme kazandırmıştır. Bu gelişmeler beraberinde 5 Nisan 1925 gün ve 599 sayılı yasayla "*Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu*" nu getirmiştir. Bu kanunla, beş yıl içinde ve her yıl eşit miktarda harcanmak ve bir yıl içinde harcanamayan kısmı ertesi yıllara aktarılacak üzere 15.145.000 TL.lık olağanüstü bir ödeneye sahip olunmuştur.

Bu ödenek, Deniz Kuvvetleri'nde yeni atılımların önünü açmıştır. Hollanda'ya iki denizaltı gemisi sipariş edilmiş, gemilere atanan komutan ve makina personeli Hollanda'ya gönderilmiştir. Bahriyeye olağanüstü ödeneğin yanında; 18 Nisan 1925 gün ve 627 sayılı 1925 bütçe kanunu ile 5.130.380 TL., 24 Mayıs 1926 gün ve 848 sayılı bütçe kanunu ile de 5.105.158 TL ayrılmıştır. Bu ödeneklerle Yavuz Gemisi'nin onarımına başlanmış, bu onarımlar için Gölcük'te yüzer havuz inşasına girilmiş, Gölcük'te bir mayın fabrikası kurulması çalışmalarına başlanmış, deniz-hava kuvveti için on iki deniz uçağı satın alınmıştır.

19 Nisan 1927 gün ve 1011 sayılı Bütçe Kanunu gereği ayrılan 5.624.680 TL ile planlanan girişimlerin sonuca bağlanması hesaplanırken, Bahriye Vekili İhsan Bey için meclis soruşturması açılması ve Bahriye Vekaleti'nin lağvedilmesi planları alt üst etti.

4- Personel Durumu

29 Ekim 1923 tarihinde cumhuriyet ilan edildiğinde donanma atıl bir vaziyette Haliç'te yatıyordu. Bunun doğal bir sonucu olarak, personel eğitimsizdi. Kadrolarda istihdam edilen personele aylık bağlamak, günün ekonomik koşullarında büyük

⁶⁷ A.g.m., s.72.

problemdi. Çalışmayan hurda durumdaki gemilerde çok sayıda personel bulundurmak gereksizdi. Bu nedenle 1924 yılı bütçesi görüşülmeden önce, Deniz Kuvvetleri'nin kadro ve personel durumunu ele almak gerekiyordu. 1924 yılı bahriye kadrosunda açıkta kalacak subayları ayırmak üzere, bir komisyon kurularak başkanlığına İstanbul Milletvekili eski Donanma Komutanı Emekli Güverte Albay Hamdi Bey getirildi. Komisyon; personelin milli mücadeledeki rolleri, sağlık durumları, meslekte kalmaları durumunda ne kadar faydalı olabileceği gibi kıstaslara dayanarak kısa sürede bir sonuca ulaştı. 14 Kasım 1923'te 53, 10 Aralık 1923'te 238, 17 Aralık 1923'te 18, 23 Aralık 1923'te 63, 27 Aralık 1923'te 292 ve 19 Ocak 1924'te 85 kişi olmak üzere çeşitli sınıflardan toplam 749 subay emekliye ayrıldı⁶⁸. Komisyonun kararları temyize götürülemedi⁶⁹.

Bu komisyonun görevini, İstiklal Savaşı'na katılanlar ve katılmayanların durumlarını teker teker inceleyerek onları hizmette bırakmak ya da emekliye ayırmak olarak açıklayan kaynaklar da mevcuttur⁷⁰.

Aynı komisyonca önerilen personel kadrosu ise şu şekildeydi⁷¹: 4 Liva Amiral, 8 Kalyon Kaptanı, 34 Fırkateyn Kaptanı, 155 Korvet Kaptanı, 413 Kıdemli Yüzbaşı, 191 Yüzbaşı, 107 Mülazım, 107 Mühendis olmak üzere 1019 subay, 120 gedikli subay, 470 astsubay, 47 deniz talebesi, 80 bahriye mektebi talebesi. Bu rütbelerin günümüzdeki karşılıkları şöyledir; *Liva Amiral*-Tuğamiral, *Tümamiral*, *Kalyon Kaptanı*-Albay, *Fırkateyn Kaptanı*-Yarbay, *Korvet Kaptanı*-Binbaşı, *Mülazım*-Teğmen.

Bahriye Dairesi Başkanı Abdürrahim Bey, 2 Şubat 1924 tarihli genelgesinde personelinden beklentilerini açık bir şekilde özetlemişti. Genelgenin başında savaşın eğitimsizlik ve bilgisizlik doğurduğunu söylemiş, gevşekliği atmak için yeni bir ruh ve yeni bir dirençli güçle işe başlamak gerektiğini belirtmiştir. Gemilerin kötü durumunu bilen Abdürrahim Bey; "*buna rağmen personelin, subay potansiyeli en iyi bir donanmayı en taze bilgi ile yönetecek yetenek ve güçte*" olduğuna inanmakta, önemli olanın bu yeteneği ortaya çıkarmak olduğunu belirtmektedir. Bu yeteneği ortaya çıkarmanın yolu çok çalışmak ve okumaktır. "*Onun için o zamana kadar yayınlanmış*

⁶⁸ A.g.m., s.60.

⁶⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.12.

⁷⁰ A.g.e., s.12.

⁷¹ A.g.m., s.61.

olan programlar, notlar, yönetmelik ve yönergeler ilgilileri tarafından derece derece uygulanmalı ve Bahriye'nin yeniden canlanmasına yarayacak ve herkesin yetkisi içinde olan işler için kararlılıkla ve hemen faaliyete geçilmelidir"⁷².

Personelin eğitimlerine, bu esaslar çerçevesinde ve bütçeden sağlanan kısıtlı kaynakla başlanmıştır. Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle; "...sadece 2 milyon lira ile donanma onarılacak, gemiciler eğitilecek, kara tesisleri kurulacak, ve personel yedirilecek ve giydirilecekti. Gemileri onartmak şöyle dursun, onlara kadromun gerektirdiği sayıda asker vermek bile mümkün olamamıştı. Gemiler bütçenin izni oranında onarılıp denize çıkarıldıkça asker de parça parça alınıp gemilere verilecekti"⁷³. O kadar ki; Hamidiye gemisinin onarımları tamamlanarak denize çıkarılması planladığında, yeni erler askerlik şubelerince hiçbir eğitim verilmeden direk gemiye gönderilmiş, bu erler sivil elbiselerini Hamidiye'de çıkararak askeri üniformalarını giymişti.

Cumhuriyet ilan edildiğinde, deniz subayı yetiştiren Bahriye Mektebi eğitimine devam ediyordu. 3 Mart 1924 gün ve 430 sayılı Tevhid-i Tedrisat yasasının uygulanması için bazı düzenlemelere gidildi. Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binasının içinde ve İstanbul Deniz Komutanlığı'ndan ayrı olarak "*Deniz Okulları Müfettişliği*" kurularak başına eğitimci olarak ün yapmış Albay Şevket Şakir getirildi⁷⁴. Bahriye Nezareti döneminden beri deniz askeri okulları teker teker ve direk olarak merkez örgütündeki personel dairesine bağlı iken, Tevhid-i Tedrisat'tan sonra Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi, Liseli Astsubay Yetiştirme Okulu ve Mızıka Okulu, Deniz Okulları Müfettişliği'ne bağlandı. İlk Deniz Harp Okulu, İstanbul Deniz Komutanlığı binası içerisine açılarak "*Deniz Çekirdek Mektebi*" adı verildi.

Deniz Lisesi'ni bitiren öğrenciler yeni erat talim alayında üç aylık piyade eğitimi gördükten sonra okul gemisine gidiyorlar, dokuz ay her türlü görevi yapıyorlardı. İkinci yıl teorik dersleri öğrenerek bu kez okul gemilerinde subay vazifelerini yapıyorlardı. Gemideki bu eğitimden sonra tekrar teorik eğitim almak üzere

⁷² Bahriye Dairesi Başkanı Abdürrahim Bey'in 2 Şubat 1924 tarihli genelgesinden akt: Fahri Çoker, a.g.m., s.60.

⁷³ Afif Büyüktuğrul, a.g.m., s.503.

⁷⁴ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,..., s.643.

okula dönüyor ve sonunda asteğmen oluyorlardı. Tevhid-i Tedrisat, müfredatta da değişikliğe neden oldu. Müfredat Milli Eğitim Bakanlığı'ninkine benzetilerek on bir yıl olan okul süresi on iki yıla çıkarıldı⁷⁵.

5- İlk Seyirler ve Onarılan Gemiler

Lozan Barış Anlaşması gereği, Bozacaada ve İmroz'u teslim almak üzere Hızırreis Ganbotu'nun denize indirilmesiyle, Türkiye Cumhuriyeti denizlerde gemilerini gezdirmeye başlamıştı. İtareis ve Kemalreis ganbotlarının onarılıp İzmir ve Samsun'a gönderilmesi bunu takip etti⁷⁶.

Daha sonra, okul gemisi olarak kullanılmak üzere Hamidiye denize çıkarıldı. Hamidiye, 9 Şubat 1924 tarihinde Haliç'ten çıkarak Büyükada ve Tavşan Adası arasına demirledi. 15-22 Şubat 1924 tarihleri arasında İzmir'de Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk başkanlığında harp oyunları oynandı. Bu harp oyunlarına ordu komutanları davetli olup, yabancı basın bu oyunların nedeni olarak; İngiltere ile Musul ve Fransa ile borçların ödenmesi konusundaki anlaşmazlıkları görüyordu⁷⁷. Yunanistan ile göçmenlerin değişimi sorununun yaşanması, Yunanistan'ın emperyalist siyaset güden ve Türk sahillerinde gözü olan İtalya ile yakınlaşması da bu oyunun oynanma nedenlerinden birisidir. Harp oyunları süresince Atatürk'ün yanında bulunan Ali Fuat Cebesoy İzmir Harp Oyunları'na ilişkin anılarında;

"...Önce İsmet Paşa dış politik durumumuz hakkında bilgi verdi. Bundan sonra Lozan Sulh Muahedesi'nde tatmin edilemeyen diktatör Mussolini'nin faşist idaresi altındaki İtalya ve mağlup Yunanistan'ın yeniden ihtirasa kapılarak Türkiye aleyhine ittifak ettikleri, İtalya'nın İzmir ile Antalya arasındaki Türk toprağını; Yunanistan'ın Doğu Trakya'yı ilhak etmek maksadıyla karadan ve denizden Türkiye'ye taarruz ettikleri farz olunmuştu. Bu faraziyeğe göre iki tarafın aylarca devam edecek hareketleri beş gün gibi kısa bir süreye sığdırılmıştı..." demektedir⁷⁸.

⁷⁵ A.g.e., s.643.

⁷⁶ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.14.

⁷⁷ Raşit Metel, Atatürk ve Donanma, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1966, s.39.

⁷⁸ Cevat Ülkekel, "Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Yurt Gezileri, Bahriye ve Cumhuriyet Döneminin İlk Deniz Tatbikatı", Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki, 587 (Temmuz 2003), s.4.

Oyunların bittiği 22 Şubat 1924 günü Hamidiye, üzerinde eğitim gören 44 teğmen, 64 deniz talebesi, 4 gedikli subay, 7 astsubay ve 44 astsubay ile İzmir Limanı'nı ziyaret etti⁷⁹. 23 Şubat 1924 günü, dönemin Genelkurmay Başkanı Orgeneral Fevzi Çakmak, harp oyunlarına iştirak eden ordu komutanlarıyla Hamidiye Kruvazörü'nü teftiş etti. Bu olaydan sonra Hamidiye, Karadeniz'de Hopa ve Akdeniz'de Fethiye'ye kadar limanları dolaştı⁸⁰. Ayrıca Marmara'da da seyirler icra etti. 20 Şubat 1924'te İzmir, 30 Mart 1924'te Karadeniz ve 2 Ağustos 1924'te Marmara gezisine çıkan Hamidiye, uğradığı her limanda halkın büyük sevgi gösterileriyle karşılandı⁸¹.

Bu seyirler, gemilerin eğitim eksikliklerini de ortaya çıkarmaya başlamıştı. Gemilerde eğitimlerin nasıl yapılacağına, cihazların nasıl kullanılacağına dair talimnameler bulunmuyordu. Bunun nedeni; Alman Amirali Souchon'un I. Dünya Savaşı sırasında Türkiye'de bulunduğu süre içerisinde Osmanlı Bahriyesi'yle ilgili tüm bilgileri Alman karargahına vermesi, talimnameleri karargahı olan General isimli gemide bulundurması ve Türkiye'den ayrılırken tüm bu talimnameleri ve vesikalari gemisiyle birlikte yanında götürmesiydi⁸². Bahriye Dairesi bu problemi, gemileri onararak denize çıkardıktan sonra çözmeyi planlıyordu. Gemilerde role eğitimleri İngiliz sistemine, topçu eğitimleri Alman sistemine göre, subayların hafızalarında kaldığı derecede yapılıyordu.

Yapılan eğitimler ve denizlerde gemilerimizin seyretmeye başlamasından sonra Bahriye Dairesi kısa dönem için şu kararları aldı⁸³:

- “1- Yavuz Muharebe Kruvazörünün onarılma imkanları araştırılacak,*
- 2- Turgutreis Zırhlısı onarılacak,*
- 3- Peyk, Berk, Taşoz, Samsun, Basra gemilerinde mürekkep bir filotilla meydana getirilecek,*
- 4- Eski gemiler feshedilecek”.*

⁷⁹ Raşit Metel, a.g.e., s.43; ayrıca bkz: Donanma Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.III-2-2.

⁸⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.89.

⁸¹ Afif Büyüktuğrul, a.g.m., s.505.

⁸² Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.14.

⁸³ A.g.e., s.15.

Yavuz'un tamirine kısa sürede başlanması mümkün olmasa da, Turgutreis kısa sürede tamir edilerek hizmete girdi. Berk, 18 Haziran 1924'te Haliç Tersanesi'nden çıkarıldıysa da, kısa süre sonra tekrar arızalanarak arıza onarımına alındı⁸⁴. 1924 senesinin yazına gelindiğinde donanma, Hamidiye ve Turgutreis'ten ibaretti. Donanma Komutanı'nın sancak gemisi arızalı durumda İzmit'te bağlı bulunan Yavuz'du. Hamidiye'nin de onarımlara alınmasıyla okul gemisi olarak Turgutreis kullanılmaya başlandı. Yapılan eğitimler ise, demirli halde bulunan Turgutreis ve Yavuz arasındaki işaret talimlerinden ibaretti.

Cumhuriyet Donanması ilk topçu atışını 5 Mayıs 1924'te yaptı. Dönemin Donanma Komutanı Ahmet Albay'ın emri ile önce Donanma Atış Talimnamesi meydana getirildi. Daha sonra Turgutreis zırhlısı; Yavuz, Mecidiye ve Peyk gemilerinin de topçu personelini alarak önce Erdek'te tecrübe atışları, daha sonra Heybeliada önlerinde asıl atışlarını icra etti⁸⁵. Atışlar süresince hedefi Taşoz Muhribi⁸⁶ çekerek rey k kıymetlerini⁸⁷ tespit etti. Burada dikkati çeken husus, her gemi personelinin atışlarda ayrı taktiklerle atış yapması, birlik beraberlik olmamasıydı. Bu atışların istenen sonucu verdiğini belirten kaynaklar da mevcuttur⁸⁸. Bu atışların genel anlamda en ciddi sonucu ise; Cumhuriyet Donanması'na ait bir savaş gemisinin ilk kez ateş gücünü istenen yer ve zamanda kullanabileceğini ispat etmiş olmasıdır⁸⁹.

Atışların son günü, Turgutreis'e büyük bir tayin ve tasfiye listesi geldi. Bu listeye göre Donanma Topçu Erkanı Harbi Binbaşı Ali Rıza, İsareis Ganbotu'na komutan oldu. Ali Rıza Binbaşı, bu tayinden dolayı hayal kırıklığına uğradı ve denize atlayarak intihar etti⁹⁰.

Cumhuriyet Donanması bu ilk seyir ve eğitimleriyle ilk hızını almışken, Atatürk'ün Hamidiye gezisi donanma için bir dönüm noktası oldu.

⁸⁴ A.g.e., s.16.

⁸⁵ A.g.e., s.16.

⁸⁶ Taşoz Muhribi ile donanmanın diğer ganbotları olan Samsun ve Basra'nın resimleri Ek-1'de gösterilmiştir.

⁸⁷ Atışların hedefi vurma değerleri.

⁸⁸ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, ..., s. III-2-5.

⁸⁹ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.23.

⁹⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.17.

6- Atatürk'ün Hamidiye ile Çıktığı Karadeniz Seyahati

Mustafa Kemal Paşa, cumhuriyetin ilanından sonra halkla yakınlaşmak ve onların sorunlarını yerinde tespit etmek amacıyla yurt gezisine çıkmayı planlamış, seyahatin deniz kısmı için Hamidiye Kruvazörü seçilmiştir⁹¹. Hamidiye Komutanı Binbaşı Hüsamettin Ülsel, Hamidiye'nin İzmir seyahati sırasında Atatürk'e bir telgraf çekmiş ancak yanıt alamamıştı. Hamidiye'nin seçimi, belki de bu telgrafın cevabıydı.

Atatürk'ün bu yurt gezisi, 29 Ağustos 1924 tarihinde Ankara'dan Dumlupınar'a hareketiyle başlayarak, 18 Ekim 1924 tarihinde Kırşehir'den Ankara'ya avdeti ile sona erdi ve 50 gün devam etti. Gezi boyunca Dumlupınar, Bursa, Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Erzincan, Erzurum, Sarıkamış, Kars, Karahisar, Kayseri, Yozgat, Kırşehir ziyaret edildi⁹². Başlangıçta Akdeniz'deki illerin gezilmesi de planlıyken, doğu ilerimizde meydana gelen deprem felaketi nedeniyle Atatürk seyahatin istikametini değiştirdi ve Akdeniz ziyaretini iptal etti⁹³.

6 Eylül 1924 günü Hamidiye, Dolmabahçe önlerinde demirli iken, gemiye kıdemli yüzbaşı rütbesinde bir subay gelerek geminin ikmal işlerini süratle tamamlamasını, Cumhurbaşkanı'nın Mudanya'dan alınarak Karadeniz'e çıkılacağını bildiren emri getirdi. Bunun üzerine:

- İzinler kaldırıldı,
- İzinliler çağrıldı,
- Gemide bulunan Harp Okulu öğrencileri Heybeliada'ya okula gönderildi,
- İkmalin tamamlanması için işlemlere başlandı,
- Eksiklikler tamamlanmaya kadar tersane ve ikmal teşkillerinde gece dahil mesai yapılması emredildi⁹⁴. Hazırlıklar kapsamında Hamidiye Kahramanı Hüseyin Rauf Orbay'ın resmi, subay salonundan gemi komutanı emriyle kaldırıldı⁹⁵.

⁹¹ Ahmet Küçükkoğlu, "Mustafa Kemal Atatürk'ün Hamidiye Kruvazörü ile Çıktığı Karadeniz Seyahati", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 588 (Kasım 2003), s.12.

⁹² Raşit Metel, a.g.e., s.44.

⁹³ A.g.e., s.44.

⁹⁴ A.g.e., s.52.

⁹⁵ A.g.e., s.52.

7 Eylül 1924 günü kömür depolama işlemi biten Hamidiye, İstanbul'dan hareket ederek, 8 Eylül 1924 günü Mudanya'ya geldi. Burada Cumhurbaşkanı Başkatibi Tevfik Bıyıklıoğlu, gemiyi denetledi. Bu denetlemeler sırasında Gemi Komutanı, alınan bazı emniyet tedbirlerinden rahatsızlığını dile getirerek Atatürk'ün emniyetini kendilerinin de alabileceğini bildirdi. Bu gerginlik Yozgat Milletvekili Salih Bozok'un araya girmesiyle tatlıya bağlandı⁹⁶. Son hazırlıklar da tamamlandıktan sonra 11 Eylül 1924 tarihinde Atatürk ve heyeti Hamidiye'ye geldi. Gazi, eşleri ve beraberindekiler, gemiye çıkarken 4 pare top atışı ile selamlandı⁹⁷. Yolculuğa Atatürk'le beraber, eşi Latife Hanım, Yozgat Milletvekili Salih Bey, Rize Milletvekili Hamdullah Suphi Bey, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali Bey, ve Rize Milletvekili Rauf Bey⁹⁸ katıldı⁹⁹.

Atatürk, eşi Latife Hanım'ı bu geziye özellikle götürmüş, ziyaret edilen illerdeki davet ve yemeklere bu şekilde eşler de davet edilmiştir¹⁰⁰. Bu, Çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nde kadının sosyal hayata dahil edilmesinin çok güzel bir örneği ve uygulaması olmuştur.

12 Eylül 1924 günü saat 06.30'da Hamidiye, Mudanya'dan demir alarak ileri harekete geçti. 10.30'da İstanbul'a ulaşıldı. Boğaz geçişi boyunca Hamidiye selamlandı¹⁰¹. Bu selamlamalardan dönemin yöneticilerinden Mithat Paşa'nın oğlu Ali Haydar Mithat ile Hüseyin Cahit Yalçın'ın kardeşi Dr. Hüseyin Suat rahatsız olarak olumsuz bir tutum içine girdilerse de gereken cevabı sert bir biçimde aldılar¹⁰².

İstanbul'dan sonra Karadeniz gezisine başlandı. Bu seyirde, Peyk Gemisi Hamidiye'ye refakat etti. Ayrıca seyir sırasında Atatürk'ün yanında bulunan milletvekilleriyle genç subaylar sohbet imkanı bulmuş, subaylar deniz kuvvetleriyle ilgili olarak isteklerini bildirmişler, milletvekilleri bu istekleri abartılı bulmuşlardır. Hamidiye; 15 Eylül Pazartesi saat 09.45'te Trabzon'a, 17 Eylül Çarşamba saat 18.00'da Rize'ye, 19 Eylül Cuma saat 09.00'da Giresun'a, 19 Eylül Cuma saat 15.00'de Ordu'ya,

⁹⁶ Rasim Ünlü, "Atatürk'ün Hamidiye Savaş Gemisi ile Karadeniz Seyahati (11-24 Eylül 1924)", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1999, s.549.

⁹⁷ Cevat Ülkekuş, a.g.m., s.7.

⁹⁸ Atatürk'ün Latife Hanım, heyet ve gemi personeliyle Hamidiye'de çekilmiş resmi Ek-2'de gösterilmiştir.

⁹⁹ A.g.m., s.7.

¹⁰⁰ Ahmet Küçüköğlü, a.g.m., s.12.

¹⁰¹ Raşit Metel, a.g.e., s.54.

¹⁰² Rasim Ünlü, a.g.m., s. 550.

20 Eylül Cumartesi saat 06.00'da Samsun'a ulaştı¹⁰³. 24 Eylül günü Samsun'dan ayrılan Atatürk'ün, Hamidiye gezisi de sona eriyordu. Bu geziler süresince gittiği her ilde büyük saygı ve sevgi gösterileri ile karşılanan Atatürk, Rize'de bulunduğu süre içerisinde hoş olmayan bir olay yaşanmıştır. Rize müftüsü ve yandaşları medreselerin tekrar açılmasını istemiş, bunun üzerine Atatürk sinirlenerek; *"Bu adamlar burasını İran gibi mi yapmak istiyorlar"*¹⁰⁴ demiştir. Bu olay, belki de 1925 yılında Rize'de çıkacak ve Hamidiye'nin de bastırmakla görevlendirileceği isyanının bir habercisiydi.

Gezi nedeniyle yaşanan başka bir problem de gemilerle Genelkurmay arasındaki koordine eksikliğinden kaynaklandı. Mareşal Fevzi Çakmak, bu durumdan rahatsız olarak Donanma Komutan Vekili'ni 13 Eylül 1924 günü uyardı. Donanma Komutanlığı, geziyle ilgili gelişmelerden kendilerinin de bilgisi olmadığını ifade etti. Gerçekte tüm girişimler Milli Müdafaa Vekaleti'nce yapılmış, Genelkurmay bilgilendirilmemiş, Mareşal Fevzi Çakmak bundan rahatsız olmuştu¹⁰⁵.

Hamidiye, deprem felaketi nedeniyle Atatürk'ün seyahat programını değiştirerek Erzurum'a yönelmesinden sonra, 24 Eylül Çarşamba günü Samsun'dan hareketle 26 Eylül Cuma günü saat 0930'da Dolmabahçe önlerine demirledi¹⁰⁶. Daha sonra da 7 aydır sürekli yapılan seyirler neticesinde, Haliç'te arıza onarımlarına alındı.

7- Karadeniz Seyahatinin Sonuçları

Atatürk, Hamidiye'deki son gecesinde 19 Eylül'ü 20 Eylül'e bağlayan gecede bir akşam yemeği tertip etmiş, burada Hamidiye Komutanı Binbaşı Hüsamettin Ülsel ve Atatürk karşılıklı konuşmalar yapmışlardır. Daha sonra Atatürk, Hamidiye'nin şeref defterine şunları yazmıştır¹⁰⁷:

"Hamidiye Krıvazörü, maziden yadigar kalan, donanma aksamı içinde, Türk Cumhuriyetinin, denizlerde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassiri olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu sefîne oldu. Türk Donanması

¹⁰³ Ahmet Küçüköğlü, a.g.m., s.15-17.

¹⁰⁴ A.g.e., s.65.

¹⁰⁵ Rasim Ünlü, a.g.m., s.551.

¹⁰⁶ A.g.e., s.89.

¹⁰⁷ Cevat Ülkekel, a.g.m., s.17.

kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket torpido botunda tanıdım.

Temas ettiğim, ruhu genç, mefkuresi genç bu istikbal kumandan ve zabitan bize bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadig mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müstait ve müstehak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için, bugünün icabatına kavuşturmak lazımdır. Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devletinin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet sefaini harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehassıslara malikiyettir. Hamidiye'de Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilleridir.

Bugün için bu güzide hayet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız heyeti umumiyesinde, faal ve nafi unsurlardan mütevazi bir bahri cüzütam vücade getirmek imkanına kani oldum. Bunun için Hükümeti Cumhuriyenin, tedbir ve teşebbüsleriyle şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir noktai azameti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır”¹⁰⁸.

Atatürk'ün hatıra defterine yazdıkları, içeriği yanında uygulama olarak ta önemlidir. Çünkü gemilerde şeref defteri tutulması Avrupa'da kullanılan bir uygulama olmasına karşın Türkiye'de yoktu ve bu ilkti¹⁰⁹. Daha sonra şeref defterine; Latife Hanım, Rauf Bey, Kılıç Ali Bey ve Hamdullah Suphi Bey'de değerlendirmelerini yazdı.

Atatürk; Hamidiye'nin şeref defterine yazdıklarıyla, deniz kuvvetlerinin geleceğinin öncelikle personelin eğitimine bağlı olduğunun altını çizmiş, Türkiye'nin coğrafi konumu nedeniyle güçlü bir donanmaya ihtiyacı olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Türk deniz subaylarının bu kuvvetli donanma için yeterli olduğuna kanaat getirmiştir.

¹⁰⁸ Atatürk'ün Hamidiye Şeref Defterine yazdığı bu yazının orijinali Ek-3'te gösterilmiştir.

¹⁰⁹ A.g.m., s.17-18.

Emekli Tümamiral Fahri Çoker, Atatürk'ün Hamidiye Komutanı ve subayları ile yaptığı konuşmalarından şu sonuçlara ulaşmaktadır¹¹⁰:

- *Donanmasız Anadolu olamaz.*
- *Donanmadan yana kuvvetli olmak Türkiye'nin savunması için şarttır.*
- *Donanmamız izlediğimiz politikanın da en kuvvetli desteği olacaktır.*
- *Evvla çekirdek bir donanma tedarik etmeliyiz”.*

Cem Gürdeniz ise; Atatürk'ün seyahat süresince gemi subaylarına vurguladığı hususların; donanmasız Anadolu olamayacağı, donanmadan yana kuvvetli olmanın Türkiye'nin savunması için şart olduğu, donanmanın izlenen politikanın en kuvvetli desteği olduğunu belirtmektedir¹¹¹.

Afif Büyüktuğrul, Atatürk'ün yanındaki milletvekilleri aracılığıyla denizcilerin görüşlerini sorduğunu, denizcilerin Balkanlara egemen bir donanma istediklerini, bunun için 10 dretnot istediklerini belirtmektedir. Hatta bunların üç tanesinin isimlerinin Gazi Paşa, İsmet Paşa ve Fevzi Paşa olmasının önerildiğini, ancak Atatürk'ün bu istekleri abartılı bulduğunu söylemektedir¹¹². Hatta bu istekler milletvekilleri tarafından alay konusu dahi edildiler¹¹³.

Karadeniz seyahatinin genel sonuçlarını şu şekilde toplayabiliriz:

- Donanmanın geliştirilmesi için kuruluş teşkilatı yetersiz olduğu anlaşılmış Bahriye Vekaleti'nin temelleri atılmış,
- Deniz Kuvvetlerinin önemli ölçüde eksiklikleri olmasına karşın günün ekonomik koşullarına uyulması gerektiği belirtilmiş,
- Denizci personele yakın bulunularak onların sorun ve ihtiyaçlarını belirlemek imkanı bulunmuş,
- Denizci personelin donanmanın gelişimi için fikirleri alınmış,
- Gemilerin onarım ve bakım ihtiyaçları olduğu anlaşılmış,

¹¹⁰ Fahri Çoker, a.g.e., s.19.

¹¹¹ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.24.

¹¹² Afif Büyüktuğrul, a.g.m., s.506.

¹¹³ Rasim Ünlü, a.g.m., s.550.

- Donanmadaki atıl personelin durumu için belirlemeler yapılmış,
- İç politikayla ilgili olarak Karadeniz halkının nabzı tutulmuş, ihtiyaç ve istekleri belirlenmiş ve inkılaplar halka anlatılmış,
- Dış politikayla ilgili olarak, Türkiye'nin konumu nedeniyle donanmaya olan ihtiyaç gözler önüne serilmiş ve bir an önce gelişim kaydedilmesi gereğinin altı çizilmiştir.

B- BAHRIYE VEKALETİ DÖNEMİ

1- Bahriye Vekaleti Kanunu

Hamidiye ile yapılan seyahat, donanmanın durumu ve ihtiyaçları hakkında bazı önemli noktaları gözler önüne serdi. Bu ihtiyaçların giderilmesi için önemli hususlardan birisi de kuruluşta bir takım düzenlemeler yapmaktı. Ancak bu düzenlemeleri yapmak için Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı küçük bir daire olan Bahriye Dairesi Reisliği yeterli olmayacaktı. İsmet İnönü'nün ifadesiyle Bahriye Vekaleti; *"İstiklal Savaşının büyük rütbeli ve kahraman generalleri karşısında küçük rütbeli denizcileri söz sahibi etmek ve bu suretle memleketin ihtiyacı olan deniz gücünü kurmak"*¹¹⁴ amacıyla açılmıştı.

Atatürk, Bahriye Vekaleti'nin kurulması ile ilgili ipucunu 1 Kasım 1924 tarihinde T.B.M.M. çalışma yılını açış konuşmasında şöyle ifade etmiştir¹¹⁵:

"Efendiler, Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir surette geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu babta noktai azimet bilhassa güzide anasırı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade etmek ve her halde memleketin takati fevkinde hayalattan münezzehtir kılmak olmalıdır".

¹¹⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.614.

¹¹⁵ Fahri Çoker, a.g.e., s.21; yine bkz: *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, Dz.K.K. basımevi, Ankara, 2000, s.85; ayrıca karıştırınız: Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.22.

Bu cümlenin sonunda geçen, “*memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak olmalıdır*” ifadesi, Karadeniz seyahati sırasında Hamidiye Komutanı ve deniz subaylarının Atatürk’ten talep ettiği çok büyük donanma nedeniyle söylenmişti¹¹⁶. Atatürk yukarıdaki demeciyle; donanma gibi çok pahalı yatırım gerektiren bir kuvvetin bir anda oluşamayacağını bilincinde olarak, deniz kuvvetlerinin daha iyi çalışabilmesi için özerk bir vekaletin kurulmasının gerekliliğini ortaya koymuştur.

30 Aralık 1924 tarihinde Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından Bahriye Vekaleti’nin teşkili hakkında kanun önergesi meclise sunuldu ve Bahriye Vekaleti Yasası çıktı. Bahriye Vekaleti hakkındaki kanun; 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı resmi gazetede yayımlandı ve Bahriye Vekaleti; Milli Müdafaa Vekaleti’nden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başladı. 3 Şubat 1925’ten itibaren Ali Fethi Okyar hükümetinin bir bakanlığını Bahriye teşkil etti. Oluşan Şeyh Sait isyanı sonucu bu hükümet istifa etti ve 4 Mart 1925 tarihinde İsmet Paşa kabinesi göreve başladı¹¹⁷. Bahriye Vekili ise bir önceki dönemin parlamentosundan gelen Cebeli Bereket Milletvekili İhsan Eryavuz’du¹¹⁸. Kanun dört maddeden ibaretti¹¹⁹:

“1. *Bahriye Umuru Müdafaa-i Milliye Vekaletinden tefrik edilerek, bu umurla meşgul olmak üzere, Bahriye Vekaleti teşkil edilmiştir;*

2. *Bahriye Erkanı Harbiyesi, bir Bahriye Erkanıharp reisinin emrinde olarak, re’sen, Erkanı harbiye-i Umumiyyeye rapt edilmiştir;*

3. *İşbu kanun neşri tarihinden mer’idir.*

4. *İşbu kanunun icrasına icra vekilleri memurdur”.*

Bahriye Vekaleti’nin kuruluşu için T.B.M.M.’ne verilen önergede şu gerekçeler yer aldı¹²⁰:

“*Mondros Mütakeresinden sonra donanmamız silahlarından arındırılmış, subay ve erat görevden uzaklaştırılmış ve Donanma Haliç’te gözaltında tutulmuştur. Yalnızca, iki Ganbotumuz Karadeniz kıyılarında güvenliği sağlamak amacıyla serbest*

¹¹⁶ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.22.

¹¹⁷ Rasim Ünlü, “I. Dünya Harbinden Önce Cumhuriyet’in Kuruluşundan Sonra Türk Bahriyesi’nin Yeniden Organizasyonu ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Oluşumu ve Askeri Sonuçları (1923-1949 Arası)”,..., s.168.

¹¹⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.86.

¹¹⁹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.23.

bırakılmıştır. Bu iki Ganbotun personeli ile Anadolu'ya geçen Donanma personeli, Kurtuluş Savaşı süresince Milli Müdafaa Vekaleti emrinde vazife görmüş ve bu vekalet bünyesinde kurulan bir şube barış anlaşmasının imzalanmasına kadar Bahriye görevlerini yürütmüştür.

Donanmamız, ancak İstanbul'un işgal kuvvetleri tarafından boşaltılmasından sonra serbest kalmış ve yabancı kontrolünden kurtulmuştur. Üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğundaki kıyılara sahip ülkemizin savunması ve tesisleri ile deniz ticaretimizin gelişmesi ve ilerlemesinin gerektiği görüşünden hareketle, Bahriyemizin yeniden kurulmasına ve Donanmamızın düzenlenmesine acilen gerek vardır. Bundan sonra Bahriye, Milli Müdafaa Vekaletine bağlı bir şube ile idare edilemez. Ülkenin deniz savunması ile Donanmamızın yeniden kurulması ve düzenlenmesi gibi önemli hususların uzmanlık çerçevesinde yürütülebilmesi, ancak Bahriye Vekaleti'nin kurulmasına bağlıdır”.

Böylelikle Bahriye Vekaleti, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nü de bünyesi içine alarak Milli Müdafaa Vekaleti'nden ayrı bir teşkilat olarak ve doğrudan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak görev yapmaya başladı.

2- Bahriye Vekaleti'nin Kuruluşuna Tepkiler

Bahriye Vekaleti, başta Atatürk'ün ileri görüşlülüğü sayesinde kuruldu. O, Türkiye'nin jeostratejik konumu nedeniyle güçlü bir donanmaya sahip olması gerektiğini biliyordu. Bunu daha 1. Dünya Savaşı sırasında görmüştü. Çanakkale Boğazı binlerce şehit kanı pahasına savunulurken, İstanbul Boğazı Karadeniz'deki donanma sayesinde tek şehit vermeden savunulabilmişti. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin de kuvvetli bir donanmaya ihtiyacı bulunuyordu. Afif Büyüktuğrul, Bahriye Vekaleti ile ilgili tereddütü; bütün dünyanın Türkiye Cumhuriyeti'ni taklit ederek tek bir savunma bakanlığı dönemine girip Harbiye ve Bahriye Nezaretlerini kaldırdığı bir sırada, devletimizin ayrı bir bakanlık kurmasının doğru olup olmadığı şeklinde özetlemiştir¹²¹.

¹²⁰ Coşkun Güngen, “Bahriye Vekaleti”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 531 (Kasım 1984), s.23.

¹²¹ Afif Büyüktuğrul, *a.g.m.*, s.507.

Özellikle kara kökenli eski asker, yeni milletvekilleri bu yasaya şiddetle karşı çıktılar. Onlara göre savaş, kara stratejisine göre olmalıydı. Deniz kuvvetleri, karacı personele lojistik destek sağlamaktan öte işe yaramazdı. Bu nedenle de, Bahriye Vekaleti'nin özerk bir kurum olmasına gerek yoktu. Bununla ilgili en önemli delilleri de İstiklal Savaşı'ydı. Milli mücadele sırasında genelde kara harbi hüküm sürmüştü, deniz kuvvetlerinden genelde lojistik konularda faydalanılmıştı. Hatta Çanakkale Boğazı'nın savunulması için gemilerin topları sökülerek kıyı şeridine takılmıştı.

Bu şekilde düşünenlerin içinde Başbakanı İsmet İnönü ile Mareşal Fevzi Çakmak'ta vardı. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Bahriye Vekaleti'nin açılmasına karşı çıkmış, açılmasına engel olamayınca bir Deniz Kurmay Başkanlığı açılmasını, dönemin Başbakanı Fethi Okyar sayesinde önlemişti. Deniz Kurmay Başkanlığı, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı kaldı. Böylece rütbesiz deniz subayları, karacı generaller önünde söz sahibi olamayacaklardı¹²². Mareşal Fevzi Çakmak'a göre; donanma sadece Çanakkale Boğazı'nın savunmasına katkıda bulunmak için vardı. Donanma, Marmara Denizi dışına çıkmamalıydı. Ayrıca denizaltı ve hücum botlar Türkiye Cumhuriyeti Donanması için yeterliydi. Büyük savaş gemilerine ihtiyaç yoktu. Donanmanın İzmit Körfezi içerisinde kapalı olarak yaşamasını istiyor, emri olmadan körfez dışına çıkmasını dahi istemiyordu¹²³. İsmet İnönü'nün de; 22 Ekim 1922 tarih ve 307 sayılı yasa gereği Silahlı Kuvvetler üzerinde tam yetkiyle görev yapan Mareşal Fevzi Çakmak'la paralel düşünmesine rağmen¹²⁴ Bahriye Vekaleti'nin kurulabilmesi, Atatürk sayesinde olmuştu. Gazeteci Burhan Felek, İsmet İnönü'nün Bahriye Bakanlığı'nı kaldırıp, bütün silahlı kuvvetlerini tek bir Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlayarak deniz kuvvetlerini ikinci plana attığını, bu yüzden de donanmamızın her zaman Yunan Deniz Kuvvetleri'nden zayıf kaldığını iddia etmektedir¹²⁵.

Afif Büyüktuğrul, Mareşal Fevzi Çakmak'ın Bahriye Vekaleti'nin önünü kesmek için yaptıklarına şu örneği vermektedir¹²⁶: *"Mareşal'in önerisiyle, istenen deniz gücünü kuracak kabiliyette olan Albay Mehmet Ali Dalay hemen merkezden*

¹²² Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.615.

¹²³ Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*, 1. baskı, Türk Tarih Kurumu basıncı, Ankara, 1975, s.9.

¹²⁴ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.7.

¹²⁵ *Milliyet*, 7 Ağustos 1981.

¹²⁶ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.615.

uzaklaştırılmış ve İstanbul'da kurulan İstihzaratı Harbiye (Savaş Hazırlığı) müfettişliğine atanmıştı. İstihzaratı Harbiye kelimesinin anlamı savaş hazırlığı anlamına geldiğine göre bu müfettişliğin kurulacak deniz gücünü planlamak, eğitim ve hareket esaslarını hazırlamak ve hatta Deniz Kuvvetlerine komuta etmek gibi büyük görevleri olması gerekirdi. Çünkü o dönemde ordu komutanlarına da Ordu Müfettişi denmekteydi. Halbuki müfettişliğin ne bu görevi yapacak kadrosu ne de yetkisi vardı. Yazılı bir talimatı olmadığı için Kasımpaşa'da vazifeli subayların vazifeye gelip gitmelerini kontrolden başkasını yapmıyordu. Nitekim kısa zamanda bu makam İstanbul Bahriye Komutanlığıyla birleştirilmiş; Albay Mehmet Ali Dalay da bu makama getirilmişti”.

Bahriye Vekaleti'nin kuruluşu yabancıların da ilgisini bir hayli çekmiştir. Bu konuda Serhat Güvenç; *“bu vekaletin askeri bir gereksinim sonucumu yoksa siyasi kaygılarla mı teşkilatlandırılmak istendiği yabancı gözlemcilerin zihnini uzunca süre meşgul etmiştir”* demektedir, İngiliz ve Fransızların, basında bu konudaki tartışmaları yakından izleyerek *“...vekaletin sınırlı askeri yetkilerle donatılmış olması ve başına da Atatürk'e yakınlığıyla bilinen Ali İhsan Eryavuz'un getirilmesi nedeniyle , yeni rejimin silahlı kuvvetler üzerindeki denetimini pekiştirmek üzere kurulduğu yorumunda birleştiklerini”* öne sürmektedir¹²⁷. Bu yorumla ilgili olarak en başta İhsan Eryavuz'un Atatürk'e yakınlığı konusunun çok doğru olmadığı bir gerçektir. Nitekim İhsan Eryavuz, Bahriye Vekaleti'nin de sonu olan Yavuz-Havuz davasının sonunda hapse mahkum olmuştur. Atatürk'e yakın bir kimseyi, İsmet İnönü'nün Divan-ı Harpte yargılatarak hapse mahkum ettirmesi, o dönemin gerçekleriyle örtüşmemektedir.

3- Bahriye Vekaletinin Teşkilatı

Bahriye Vekaleti altı daireden oluştu. Bunlar; personel ve okulları idare eden Personel Şubesi, kadro, erat kanunu, gemi satın alınması, yaptırılması ve hareket ihtiyaçlarını idare eden Donanma Şubesi, silah işlerini idare eden Teçhizat Şubesi, gemi yaptırılması ve tamir işleri ile ilgili İmalat Şubesi, levazım ve ikmal işleri ile ilgili

¹²⁷ Serhat Güvenç, *“Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri”*, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 586 (Mart 2003), s.5.

Levazım Şubesi, koruyucu hekimlik ve tedavi işlerini ifa eden Sıhhiye Şubesi'ydi. Deniz okulları ise, merkezi İstanbul'da bulunan Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğü'ne bağlandı¹²⁸. Bunların dışında merkezi İstanbul'da bulunan İstihzaratı Harbiye (Harp Hazırlığı) müfettişliği kuruldu. Bu müfettişlik istediği zaman vekil adına bütün müesseseleri denetleme yetkisine sahipti. İlk müfettiş, bilgi ve tecrübesi herkesçe bilinen ve deniz kuvvetlerinin en kıdemli subayı olan Albay Mehmet Dalay'dı¹²⁹.

Bahriye Vekaleti kuruluşu dışında Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak Ankara'da oluşturulan Deniz Kurmay Başkanlığı'na, Muavenet-i Milliye Komutanı iken 1. Dünya Savaşı sırasında İngiliz Zırhlısı Goliat'ı batıran Albay Ahmet Saffet getirildi¹³⁰. Bu başkanlığın emrine, hareket, istihbarat ve eğitim olmak üzere üç şube verildi¹³¹.

Bununla birlikte, hareket ve idari bakımlardan Bahriye Vekaleti ve Genelkurmay Başkanlığı emrinde, İstanbul Bahriye Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı, Karadeniz Bahriye Komutanlığı ve Akdeniz Bahriye Komutanlığı olmak üzere dört komutanlık kuruldu¹³². Atatürk'ün Hamidiye gezisi sırasında gemi komutanı olan Binbaşı Hüsamettin Ünsal, Bahriye Vekaleti'ne müsteşar oldu¹³³.

Bahriye Vekaletinin tüm atamalarını şu şekilde toplayabiliriz¹³⁴:

Merkez Teşkilatı

Müsteşar	: Yarbay Hüsamettin Ünsel,
Kalemi Mahsus Müdürü ve Başyaveri:	Kıdemli Yüzbaşı Nevres Tümer,
Personel	: Yarbay Hamdi,
Donanma	: Yarbay Fahri Aczi,
Teçhizat	: Binbaşı Neşet,

¹²⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.86.

¹²⁹ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), ..., s.23.

¹³⁰ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, ..., s.617.

¹³¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.87.

¹³² Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), ..., s.24.

¹³³ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, ..., s.617.

¹³⁴ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), ..., s.24-25.

Levazım	: Yarbay Hulusi Gökdalay,
Sıhhiye	: Albay Doktor Fuat,
İstihzaratı Harbiye Müfettişi	: Albay Mehmet Ali Dalay,
Deniz Okullar ve Kurslar Müdürü	: Albay Şevket
<i>Deniz Kurmay Başkanlığı Teşkilatı</i>	
Deniz Kurmay Başkanı	: Albay Ahmet Saffet,
Harekat Şube Müdürü	: Yarbay Ahmet Rasim,
Eğitim Şube Müdürü	: Binbaşı Bahattin,
İstihbarat Şube Müdürü	: Binbaşı Rıza.

Komutanlıklar

İstanbul Bahriye Komutanlığı	: Yarbay Celal,
Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı	:
Yarbay Halim Babacan,	
Karadeniz Bahriye Komutanlığı	: Yarbay Şevket Ahmet,
Akdeniz Bahriye Komutanlığı	: Binbaşı Necip.

4- Bahriye Vekaleti'nce İlk Alınan Kararlar ve Karşılaşılan

Problemler :

Bahriye Vekaleti, kurulur kurulmaz öncelikle problem sahalarını tespit ederek bunları gidermeye çalıştı. Amaç; ülkenin mali imkanları doğrultusunda bir donanma meydana getirerek, kara tesislerini donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir şekle sokmak ve eğitim kuruluşlarını yeniden düzenleyerek, yeterli ve güçlü bir hale getirmektir¹³⁵. Bu nedenle Bahriye Vekaleti'nce, ilk olarak şu adımların atılmasına karar

¹³⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.87.

verildi¹³⁶:

- Yavuz'un tamir ettirilmesi,
- Donanmanın, Turgutreis Zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, Peyk ve Berk Torpido Kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz Muhriplerinden meydana gelecek şekilde teşkil edilmesi,
- İki adet denizaltı gemisi ısmarlanması,
- Gölcük'te tersane kurulması,
- Yabancı bir uzman heyet getirilerek personele nitelik kazandırılması.

5- Yavuz'un Onarılması ve Diğer Gemilerin Durumu

1. Dünya Savaşı sırasında Almanya'dan alınan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girmesine katkısı bulunan Yavuz Zırhlısı, Türkiye Cumhuriyeti Donanması'nda sembol olmuştur. Çağının en modern ve hızlı gemilerinden olan Yavuz, Almanya'da 1909 tarihinde Blohm und Voss-Hamburg tersanesinde inşa edilerek, 1912 tarihinde Goeben ismiyle ve B-70 borda numarasıyla hizmete girmiş, 3 Ağustos 1914'te imzalanan Türk-Alman İttifakı gereği Breslau Zırhlısı'yla İstanbul'a hareket etmiş, 9 Ağustos 1914'te Çanakkale Boğazı'na gelerek Türk Sancağı çekmiş, Yavuz Sultan Selim adını almıştır¹³⁷. 20 Ocak 1918 tarihinde, mayına çarparak yaralanması sonucu 11 sene İstanbul ve İzmit'te atıl durumda beklemiştir. 186 m. boyunda, 29.5 m eninde, 23.580 ton deplasmanında, maksimum 28 kts¹³⁸ süratinde, 4 pervaneli, uzun ve kısa menzilli toplarla donanımlı ve 2 adet denizaltı torpido kovanına sahipti¹³⁹.

Atatürk'ün 21 Eylül 1925 tarihinde Yavuz'u ziyaret etmesi, onarım işlemlerinin başlaması için önemli bir yapıtaşdır. Bu amaçla Atatürk, 21 Eylül 1925 tarihinde Ankara'dan İzmit'e geldi. Limanda Yavuz dışında, Peyk Torpido Kruvazörü, Taşoz Muhribi, Yunus Torpidobotu, Ertuğrul ve Söğütlü Yatları ile Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlı Reşit Paşa ve Gülnihal vapurları bulunuyordu. Atatürk'ün Yavuz'a

¹³⁶ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.25.

¹³⁷ Cumhuriyet Donanması 1923-2000, ..., s.11.

¹³⁸ Hız birimi olarak knots'un kısaltılmışıdır. Knot : deniz mili(1852 m.)/saat.

intikali, Söğütlü Yatı'yla yapıldı. Diğer gemiler, alay sancakları ile süslenmiş durumda güvenlikten sorumluydular. Atatürk, Yavuz'da törenle karşılandı. Yavuz; Hamidiye ve Peyk'ten sonra Atatürk'ün yakından gördüğü üçüncü gemiydi. Atatürk; denetleme sonrasında Donanma Komutanı Yarbay Necati'ye, Yavuz'un silahları bakımından Türk Bahriyesi için, temsil gücü bakımından da Türkiye Cumhuriyeti dış politikası için çok önemli bir unsur olduğunu söyleyerek, Yavuz'un bir an önce onarımını istedi¹⁴⁰. O gece Reşit Paşa vapurunda kalan Atatürk, 22 Eylül sabahı Mudanya'ya hareket etti¹⁴¹. Deniz Kurmay Kıdemli Albay Cem Gürdeniz; Atatürk'ün Yavuz'u ziyaretiyle ilgili olarak en önemli hususlardan birisinin, şapka devrimini ilk uygulayan bahriyenin bir gösterisi olarak, tüm Yavuz personelinin yeni şapkalarıyla teftiş taburuna geçmeleri olduğunu söyler¹⁴².

Denetleme sonrasında Atatürk'ün direktifleri gereği, Yavuz'un onarım işlemleri hızlandırıldı. Onarım için en büyük ihtiyaç havuzdu. Lozan Anlaşması hükümleri nedeniyle boğazların özel statüsü, bu havuzun Gölcük'te yapılması kararını getirdi. Havuz yapımı, 9 Mayıs 1925 tarihinde Alman Flender şirketine ihale edildi¹⁴³. Yapım Aralık 1926'da tamamlandı. Aynı dönemde Fransız şirketi Penohed'e Yavuz'un tamir işleri ihale edildi. Müşavir Heyeti ve denizaltı ihalelerinden hayal kırıklığına uğrayan Fransızlar, ticari olarak karlı görünmeyen bu ihalenin önemli bir siyasi tercih olduğunu düşünüyorlardı¹⁴⁴.

Havuz, 6 pontonun bir araya getirilmesiyle meydana geliyordu. Pontonlar birbirinden ayrıldığı zaman havuz üç ayrı havuz haline gelebiliyor, bu şekilde üç muhrip aynı anda ya da ayrı ayrı havuzlanabiliyordu. Fakat pontonlar bir aradayken ve Yavuz gibi büyük bir gemi havuz üzerindeyken, suyu dengeli olarak boşaltarak havuzu kaldırmak, o dönem için oldukça güçlü¹⁴⁵.

Bu dengeyi sağlamak amacıyla Müller isimli Alman bir mühendis 10.000 TL. karşılığı Türkiye'ye çağrılarak işlem gerçekleştirildi. Ancak Alman Mühendisi dengeyi

¹³⁹ A.g.e., s.11.

¹⁴⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.100-105; ayrıca bkz: Cem Gürdeniz, a.g.t., s.28.

¹⁴¹ Cevat Ülkeku, a.g.m., s.10.

¹⁴² A.g.t., s.28.

¹⁴³ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.37.

¹⁴⁴ Serhat Güvenç, a.g.m., s.7.

¹⁴⁵ A.g.e., s.37.

tutturamadı ve Yavuz, havuzdan su tahliyesi sırasında düşerek hasara yol açtı¹⁴⁶. Bu olay Yavuz'un onarımını geciktirdiği gibi, Türkiye'nin ilk Yüce Divan olayına ve Bahriye Vekaleti'nin sonuna neden oldu. Yavuz'un ikinci kez havuzlanması Binbaşı Cavit tarafından yapılarak, Fransızlar tarafından onarıma başlandı¹⁴⁷.

Hamidiye, Peyk, Taşoz ve Basra gemileri faal durumdaydı. Turgutreis, Berk ve Samsun gemilerinin onarımları bitme aşamasındaydı. Mecidiye ise tadilat yapılmak üzere Taşkızak Tersanesi önünde bekliyordu¹⁴⁸.

6- Denizaltı Gemileri

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk denizaltı alma teşebbüsü, 1924 senesinde yapıldı. Bu dönemde, Güverte Binbaşı Şükrü Okan, Makina Yüzbaşı Hami Özger ve Güverte Yüzbaşı İbrahim Rıza Ulman'dan oluşan heyet denizaltı araştırmaları için Fransa'ya gittiler. Fransa'da Sen Benluga Firması'nın denizaltı gemilerini inceleyen heyet, oradan Hollanda'ya, son olarak İsveç'e, Stockholm'deki tezgahları incelemeye gitti¹⁴⁹. 2,5 ay süren inceleme sonucu verilen rapor, en iyi gemilerin İsveç'te bulunduğunu ve bu gemilerin Alman botlarına benzediğini içeriyordu¹⁵⁰.

Denizaltı gemilerinin hangi ülkeye sipariş verileceği konusunda, politik kaygılar da büyük önem taşıyordu. Ağustos ayı itibariyle İngiliz, Amerikan, Fransız ve İtalyan şirketlerinden teklif alınmıştı. Musul meselesi İngiltere ile İtalya'nın değerlendirilmeye bile alınmamasına neden olmuştu. Fransız Deniz Ateşesi'nin raporuna göre, İngiliz Vickers-Armstrong Şirketi teklif ettiği 5 denizaltının teslimi için, Yavuz'un beş yıl içerisinde sökülmesini talep edecek kadar ileri gitmişti¹⁵¹. İhaleye son duruma göre; İtalyan, İngiliz, Fransız, İsveç ve Alman tasarımıyla Hollanda şirketleri giriyordu. İngiliz ve İtalyan'ların devre dışı kalması, Fransızları ihalenin kendilerine verileceği düşüncesine götürmüştü.

¹⁴⁶ A.g.e., s.37.

¹⁴⁷ A.g.e., s.37.

¹⁴⁸ A.g.e., s.26.

¹⁴⁹ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1960, s.35.

¹⁵⁰ A.g.e., s.36.

¹⁵¹ A.g.m., s.6.

Ancak 2 adet denizaltı gemisi, Hollanda ile girilmiş iyi ilişkiler nedeniyle, 1925 yılı sonlarında bu ülkenin Feyenoord tezgahlarına ısmarlandı¹⁵². Bu durum Fransızlar tarafından hayal kırıklığıyla karşılandı. Hatta ihanete bağlandı. Daha sonra bu olayı Alman nüfuzunun etkisine bağladılar¹⁵³. Denizaltı personelinin eğitimi de büyük öneme haizdi. Bu nedenle gemilerin yapımına nezaret edecek bir kısım personelin, komodorun ve gemi personelinin belli dönemlerde Rotterdam'a gitmelerine karar verildi. 28 Aralık 1925 tarihli emirle gemi komutanları, başçarkçıları ve inşaata nezaret edecek personelin bir kısmı Hollanda'ya gitti. Bu personel, 28 Ocak 1926 tarihinde, denizaltıların kızağa konma töreninde de bulundular. Ağustos 1926'da ikinci grup, Ocak 1927'de üçüncü grup ve Haziran 1927'de dördüncü grup Hollanda'ya gitti. 16 Mart 1928 tarihinde; komodor, komutan, başçarkçı ve ikinci komutanlar haricindeki personel, iyi bir eğitimden geçmiş olarak İstanbul'a döndüler¹⁵⁴.

1 Ocak 1926 tarihinde, Cumhuriyet tarihinin ilk subay, astsubay, er denizaltı kursu İstanbul'da açıldı¹⁵⁵. İki denizaltıya personel yetiştiren bu kurs 9 ay devam etti ve eğitmen olarak daha önce Almanya'da denizaltı kursu görmüş personel tefrik edildi.

Kurs müfredatını, denizaltıcılık, dizel makinalar, elektrik ve Almanca oluşturuyordu. Aynı zamanda Almanya'dan getirtilen gemi resimleri üzerinde nazari ders de veriliyordu. Bu kurstan mezun olanlardan 2 güverte ile 4 makina subayı, ısmarlanan gemilere tayin edildi. I. ve II. İnönü isimleri verilen gemilerin, ilk kadrolarına yapılan atamalar şu şekildeydi:

Komodor : Güverte Binbaşı Mehmet Reşat.

Birinci İnönü Denizaltı Gemisi Subayları :

Komutan : Güverte Kıdemli Yüzbaşı Hakkı Bulman.

Başçarkçı : Makina Kıdemli Yüzbaşı Sait Deren.

2. Komutan : Güverte Yüzbaşı Sadık Altıncan.

2. Çarkçı : Makina Yüzbaşı Mehmet Ali Kızıldemir.

Güverte Vardiya Sb.: Güverte Üsteğmen Rıfat Özdeş.

¹⁵² A.g.e., s.36.

¹⁵³ A.g.m., s.7.

¹⁵⁴ A.g.e., s.37.

¹⁵⁵ A.g.e., s.36.

Makina Vardiya Sb. : Makina Üsteğmen Fehmi Nakoma.

Makina Vardiya Sb. : Makina Üsteğmen Cemil Ali Ersu

İkinci İnönü Denizaltı Gemisi Subayları :

Komutan : Güverte Kıdemli Yüzbaşı Zeki Işın.

Başçarkçı : Makina Kıdemli Yüzbaşı Kamil Egemen.

2. Komutan : Güverte Yüzbaşı Sabri Mengül.

2. Çarkçı : Makina Yüzbaşı İhsan Özocak.

Güverte Vardiya Sb. : Güverte Üsteğmen Lütfi Kerman.

Makina Vardiya Sb. : Makina Üsteğmen Alaaddin Güven.

Makina Vardiya Sb. : Makina Üsteğmen Seraceddin Özgün.

22 Mayıs 1928 tarihinde, Hollanda'nın Helder şehrinde bulunan Feyenoord tezgahlarına sipariş edilen bu gemiler, dalış tecrübeleri de sonlandırılmış olarak, Hollanda sancağıyla Rotterdam'dan Türkiye'ye hareket ettiler¹⁵⁶. İntikalde gemilerde; komodor, komutan, başçarkçı ve 2. komutanlar bulundu. Diğer personel, İstanbul'a intikal sonrasında gemilerine katıldılar. 9 Haziran 1928 tarihinde pazar günü saat 1330'da, Dolmabahçe önlerinde demirli olarak bulunan donanmamız tarafından karşılanan Denizaltılara sancak çekme merasimi icra edildi¹⁵⁷. Merasim sonunda denizaltılar, Torpidobot Filotilla Komodorluğu'na bağlanarak, bakım ve havuzlanma maksadıyla Haliç'e gittiler.

7- Tersaneler

Haliç'te Taşkızak Tersanesi'nde bulunan ikmal depoları, fabrikalar ve havuzlar donanmanın ihtiyaçlarını o dönem için karşılayabilecek durumdaydı. Ancak 1925 yılı başlarında Gölcük Tersanesi boş bir arsadan ibaretti. Gölcük'te tersane içine istimlak

¹⁵⁶ A.g.e., s.37.

¹⁵⁷ A.g.e., s.37.

edilmiş olan, Bahriye Çiftliği isimli arazi meyva ağaçlarıyla doluydu. Buraya kısa bir süre sonra, Mecidiye Kruvazörü kıçtan kara edildi¹⁵⁸.

Gölcük Tersanesi'nin oluşturulmasıyla ilgili yapılan çalışmalar kapsamında, 1924 yılında, o dönemde Bahriye Çiftliği adıyla anılan saha donanmaya tahsis edildi¹⁵⁹. Gölcük'teki tersane sahasının fabrika haline getirilmesi için ilk girişimler ise 1927 yılında oldu. Yavuz'un onarımları nedeniyle, Almanların bu sahaya yaptığı yüzer havuz ve Fransızların kurduğu atölyeler, Gölcük'te bulunan tersanenin temeli oldu¹⁶⁰. Ayrıca havuzun yapımı sırasında tersane kurulması çalışmaları ilerlemiş, Bahriye Vekaleti 12 Şubat 1925 tarihinde Üssü Bahri Komutanlığı'na tersaneyle ilgili olarak gönderdiği yazıda şunları söylemişti¹⁶¹:

“Birçok hususta mahremiyeti aşıkâr olan Sefain-i Harbiye'nin tamiri ve ihzaratının İstanbul şehrinin ortasında bulunan bir tersanede olması dolayısıyla İzmit Limanı'nın bir Üssü Bahri haline getirilmesi ve burada Müstahkem Mevki yapılması düşünülmüştür. Körfez'de en son terakkiyatı ihtiva eden bir tersane yapılması düşünülmüş ve yapılan tetkiklerde en münasip mahallin Gölcük olduğu anlaşıl原因arak 1925 bütçesine de arazinin istimlakı için 40.000 liralık tahsisat konmuştur. Bu para ile istimlak işi bittikten sonra aşağıda sıra ile bildirilen işler yapılacaktır. İşlerin yapılmasında, İstanbul Tersanesi'nden istifade olunacak materyal de bu mıntıkaya taşınacaktır. Ayrıca;

- *Bataklıklar kurutulacak,*
- *Sabit havuz önüne ve tersanenin devam ettiği mıntıkaya rıhtım yapılacak,*
- *Rıhtım üzerine demiryolu döşenecek, maçunalar konacak,*
- *İstanbul Tersanesi sırayla taşınacaktır”.*

Havuz yapımı için kurulan tamir atölyeleri ve barınma barakaları Gölcük'ün ilk askeri tesisleriydi. Alman Flender şirketi Gölcük'e ayrıca, mayın, akümülatör ve torpido

¹⁵⁸ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.26.

¹⁵⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.85.

¹⁶⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.33.

¹⁶¹ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, ..., s. III-2-7.

fabrikaları kurdu¹⁶², subay moteli inşa ederek deniz kuvvetlerimize hediye etti¹⁶³. Torpido Fabrikası olarak kurulan yer, İzmit Kullar Köyü Çuhane mevkiinde bulunan ve İngilizler tarafından savaş sırasında yıkılmış olan İzmit Mensucat Fabrikasıydı. Başiskele-Seymen sahası, kömür depolama sahası yine Gölcük Tersanesi için ayrılmıştı¹⁶⁴.

Kasımpaşa'da bulunan tersanenin Seyr-i Sefain İdaresine bağlanması için çıkarılan kararname, dönemin tersanelerle ilgili en büyük olaylarından birisidir. Seyr-i Sefain Müdürü Emekli Kurmay Albay Sadullah, İstanbul havuz ve fabrikalarının Bahriye Vekaleti kuruluşundan çıkarılarak, Seyr-i Sefain kuruluşuna girmesini istiyordu. Çünkü İstinye'de bulunan tersane, büyük bir ticaret filosunun onarım ve bakım işlerini görmek için çok yetersizdi. Ancak burada yapılması gereken, Bahriye Vekaleti'nin tersanesini bu idareye bağlamak değil, ticaret filosu için büyük bir tersane meydana getirmektir. İlk olarak 1 Temmuz 1927 tarihinde, Seyr-i Sefain İdaresine bağlı gemilerin bedeli karşılığı Bahriye Vekaleti tersanelerinde onarımına ilişkin vekiller heyeti kararı çıkarıldı¹⁶⁵. 27 Aralık 1927 tarihinde, deniz kuvvetlerine Gölcük'te daha büyük bir tersane yapılacağı sözleri verilerek ve Bahriye Vekaleti'nin lağvolması fırsat bilinerek Kasımpaşa fabrika ve havuzlarının Seyr-i Sefain idaresine verilmesine ilişkin protokol imzalandı. Protokolde, Seyr-i Sefain Müdürü Emekli Kurmay Albay Sadullah Bey'in, Deniz Yarbay Mehmet Ali Ülgen'in ve hakem olarak ta Genelkurmay İkinci Başkanı Orgeneral Kazım Orbay'ın imzaları vardı. Protokol özet olarak şu maddeleri kapsıyordu¹⁶⁶:

"- İstanbul Tersanesi'nde bulunan Fabrika ve Havuzlar Deniz Kuvvetleri İdaresinden Seyr-i Sefain İdaresine geçecektir.

- Valde Kızağı Fabrikaları Deniz Kuvvetlerinde kalacaktır.

- Yavuz'un tamiri sona erer ermez, kademeli bir surette Gölcük Fabrikaları meydana getirilecek ve fakat mezkur tesisin tamam olması beklenmeden İstanbul Tersanesi derhal Gölcük'e taşınacaktır.

¹⁶² Gölcük Tersanesi'ne kurulan torpido atölyesi Ek-4'te gösterilmiştir.

¹⁶³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.26.

¹⁶⁴ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, ..., s. III-2-5.

¹⁶⁵ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.36.

¹⁶⁶ A.g.e., s.37.

- *Seyr-i Sefain İdaresi, Gölcük'te askeri bir tersane meydana getirilmesi için Deniz Kuvvetlerine üç milyon liralık bir yardım yapacaktır.*

- *Seyr-i Sefain İdaresi, harp gemilerinin havuzlanması hususunda, ticaret gemilerine nazaran öncelik verecektir”.*

8- Alman Müşavir Heyeti

Bahriye Vekaleti göreve başladığında, en büyük problemlerin başında personelin eğitim yetersizliği geliyordu. Donanmanın uzun süre atıl durumda kalması, gemilerin onarımda bulunması, talimnamelerin bulunmaması gibi nedenler doğal olarak personelde eğitim zafiyetine yol açıyordu. Bu eğitim zafiyetini gidermek için, yabancı devletlerden uzman bir heyet getirilerek personeli eğitmesine karar verildi¹⁶⁷. Bu heyet için öncelikle, Musul meselesine rağmen İngilizler düşünüldü. İki İngiliz eğitimcinin Heybeliada'daki Deniz Mektebi'nde görev yapması planlanıyordu. Ancak İngilizler tarafından talep edilen yüksek maaş, bu ülkeden vazgeçilmesine neden oldu¹⁶⁸. Daha sonra siyasi kaygılar da göz önüne alınarak, bu heyet için Almanlar uygun görüldü ve heyete "*Heyet-i Müşavere*"¹⁶⁹ ismi verildi. Fransızlar kendileri seçilmediği için bir kez daha düş kırıklığına uğramıştı¹⁷⁰.

Heyet, Mart 1926 ayında İstanbul'a gelerek Taşoz Muhribi ile İzmit'e, Yavuz Zırhlısı'na gitti. Heyetin başında Emekli Tümamiral Gagerin bulunuyordu¹⁷¹. Alman Amiral öncelikle gemileri ve karargahları gezerek durum değerlendirmesi yaptı. Daha sonra şu kararlar alındı¹⁷²:

- Asteğmenler tekrar uygulamalı kurslara tabi tutulmalıdır.
- Donanmada top, telsiz ve torpido subay kursları açılmalıdır.
- Gemiler için roller¹⁷³ düzenlenmelidir.

¹⁶⁷ A.g.e., s.26.

¹⁶⁸ A.g.m., s.7.

¹⁶⁹ A.g.e., s.27.

¹⁷⁰ A.g.m., s.7.

¹⁷¹ A.g.e., s.28.

¹⁷² A.g.e., s.28.

¹⁷³ Gemilerde kimin hangi görevleri yapacağını ayrıntılarıyla gösteren, iş bölümünü belirten düzenleme.

- Gemilerde sistemli bir eğitime derhal başlanmalıdır.
- Donanma senelik bir programa göre çalışmalıdır.
- Muharebe ve muhabere talimnameleri yapılmalıdır.

Heyet tarafından gemiler ve karargahların gezilmesi sırasında subaylar da incelenerek bazı görevlere, belirlenen subayların atanması teklif edildi Bu teklif kabul edilerek şu atamalar yapıldı¹⁷⁴.

Donanma Komutan Vekili : Yarbay Fahri Aczi.

Donanma Kurmay Başkanı : Yarbay Hüsnü Gökdenizeri.

Hamidiye Komutanı : Binbaşı Hidayet Bosut.

Mecidiye Komutanı : Binbaşı Sait Halman.

Peyk Komutanı : Binbaşı Naci Akalın.

Berk Komutanı : Binbaşı Mahmut Gökboro.

Taşoz Komutanı : Yüzbaşı Necati Özdeniz.

Basra Komutanı : Yüzbaşı Mithat Işın.

Samsun Komutanı : Yüzbaşı Nedim Ülsever.

Daha sonra alınan kararlar doğrultusunda eğitimlere başlandı. Asteğmenler iki ay süreyle Yavuz'da dümen ve makina arızalarına müdahale eğitimleri ile muhabere eğitimleri yaptılar. Preveze Ganbotu'nda topçu kursu, Muin-i Zafer Korveti'nde torpido kursu ve İstanbul'da telsiz okulu yapılan bir binada, telsiz kursu açıldı. Top ve torpido kursları dört ay sürerek, top ve torpido atışlarıyla sona erdi. Bu kursların Türk Donanması'na kazandırdıkları şunlardır¹⁷⁵:

- Atış idare konusunda fikir ve idare birliği meydana geldi.
- Atış idare talimnameleri oluşturuldu.
- Her cins top için top kullanma talimatları oluşturuldu.

¹⁷⁴ A.g.e., s.28.

¹⁷⁵ A.g.e., s.30.

Eğitimler Alman sistemine göre yapıldı. Gemilerde bölük sistemi uygulamalarına gidildi. Hamidiye ve Mecidiye 5, Peyk sınıfı gemiler 3, Samsun sınıfı gemilerse bir bölükten oluştu.

Role çalışmaları yapılarak, neta-batarya¹⁷⁶, liman ve savaş nöbet yeri, yangın, müsademe¹⁷⁷, denize adam düştü ve gemiyi terk roleleri oluşturuldu. Liman ve seyir nöbetleri düzenlenerek, bugünkü vardiya sistemlerinin benzerleri yapıldı. Haftanın iki günü, akşamları saat 21.00'da, gemi komutanları tüm subayları toplayarak talimnameleri okumak suretiyle talimnamelerin iyice öğrenilmesine çalışıldı. Uçaksavar eğitimleri de yapıldıysa da, bu eğitimlerin gerçek koşullara uymaması nedeniyle iki ay gibi kısa süre sonra kaldırıldı¹⁷⁸.

Heyet tarafından eğitimler yapıp kontrolü sağlanırken, bir taraftan da ana talimnameler oluşturuldu. Ancak bu talimnamelerin hazırlanması, kontrolü ve basımı uzun zaman aldı. Cumhuriyet Donanması'nın ilk talimnameleri; muhabere, donanmayı sevk ve idare, keşif hizmetleri ve muhrip talimnamesi oldu¹⁷⁹.

Yıllık eğitim planlamaları dört devre halinde yapıldı. Ocak-Şubat Mart birinci devre, Nisan ikinci devre, Mayıs-Haziran-Temmuz üçüncü devre ve Ağustos-Eylül dördüncü devre idi. Birinci devrede; askerlik hizmetine yeni giren erlere kurs verilirdi. İkinci devrede, donanma toplu halde Haliç'ten çıkarak bir limana demirliyor ve tek gemi eğitimleri yapıyordu. Üçüncü devrede, filo ve filotilla toplu olarak savaş talimleri yapıyordu. Son devrede ise donanma, kara kuvvetleriyle müşterek eğitimler yapardı. Her evre, denetlemeyle sona eriyordu. Birinci devre İstanbul Bahriye Komutanı'nın, ikinci ve üçüncü devre Donanma Komutanı'nın, dördüncü devre ise Genelkurmay Başkanı'nın denetlemeleriyle sona eriyordu¹⁸⁰.

Bu heyetin çalışmaları, günümüz deniz kuvvetlerinin temeli olmuş ve modern deniz kuvvetlerinin oluşumuna çok büyük katkılar sağlamıştır.

¹⁷⁶ İşyeri temizlik anlamına gelmektedir.

¹⁷⁷ Geminin bir yere çarpması durumunda personelin hangi görevleri icra edeceğini belirten role.

¹⁷⁸ A.g.e., s.29-30.

¹⁷⁹ A.g.e., s.32.

¹⁸⁰ A.g.e., s.32.

9- Şapka İnkılabı, Tepkiler ve Hamidiye

25 Kasım 1925 tarihinde, Atatürk İnkılabları arasında önemli bir yeri olan Şapka Kanunu çıktı. Oysa bu tarihten önce de, Deniz Kuvvetleri'nin çeşitli birimlerinde şapka giyilmekteydi. Bahriye Vekaleti'nin; 14 Mayıs 1925, 15 Mayıs 1925, 3 Haziran 1925 ve 1 Temmuz 1925 tarihlerinde çıkardığı emir, kararname ve talimnamelerde de bu gözükmektedir¹⁸¹. 18 Mart 1925 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde de Bahriye Vekili İhsan Eryavuz, Bahriye Müsteşarı Hüsamettin Üsel ve İstanbul Bahriye Komutanı Celal Bey şapkalı olarak gözükmektedir¹⁸². Bu durumu Raşit Metel; "...*tarih boyunca yüce Türk milletinin yaptığı inkılaplarda ordu daima öncü ve yol gösterici olmuştur. Şapka İnkılabı da yine evvela orduya tatbik edilmiş ve bunun ilk önderlik şerefine bahriye nail olmuştur*"¹⁸³ sözleriyle açıklamaktadır.

Ordunun bu inkılabı daha önceden uygulamaya geçmesine karşın, bazı şehirlerimizde kanunu uygulamak istemeyen, tepki gösteren gerici ayaklanmalar da olmuştur. Rize'de 25 Kasım 1925 tarihinde şapka inkılabına karşı gösteriler başladı. Kısa sürede ayaklanmaya dönüşen bu gösterilerin bastırılmasında Hamidiye de görevlendirildi. Bu görevlendirmede; bölgeye en kısa sürede ulaşacak silahlı kuvvetler unsurunun bir gemimiz olduğu değerlendirmesinin büyük rolü vardır. Bu kapsamda, 29 Kasım 1925-5 Ocak 1926 tarihleri arasında kapsayan bir hareket yapıldı¹⁸⁴. Hamidiye törenlerde kullanılan selamlık hartuçlarıyla, şehre atışlar yaptı. Bir çok evin camları kırıldı. Bu atışların tesiri büyük oldu ve ayaklanmanın bastırılmasında önemli rol oynadı. Olayları araştırıp adli olarak gereğini yapmakla görevli İstiklal Mahkemesi yetkilileri de Rize'ye yine Hamidiye ile gelmişti. İstiklal Mahkemesi Başkanı Ali Çetinkaya Hamidiye'den ayrılmadan önce şeref defterine şunları yazmıştır¹⁸⁵:

"İrtica hortlağını Cumhuriyet adaletinin pençesi ile yere vurmak için Rize'ye gittik. Hamidiye'yi devrimin satvetli ve kıskanç bir bekçisi gibi orada bulduk. Kıymetli ve tarihi gemi bizi sinesine alarak Giresun'daki vazifemize getirdi. Devrimin küçük

¹⁸¹ A.g.e., s.20; yine bkz: Raşit Metel, Atatürk ve Donanma, ..., s.98.

¹⁸² Cumhuriyet, 18 Mart 1925.

¹⁸³ A.g.e., s.98.

¹⁸⁴ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.29.

¹⁸⁵ A.g.t., s.29.

pürüzlerle karşılaştığı bu günlerde Hamidiye'nin muhterem ve sevgili Kumandan Zabitan heyetiyle tanışmak hatıramızda muhafaza edeceğimiz sevimli ve azimkar şahsiyetlerinde bahriyenin müstakbel inkişaf ve kudretine ait emel ve ümitlerini bariz olarak görmek saadetine nail olduk.....Hamidiye'ye ebedi selamet ve şeref temennisindeyiz”.

Bu olay; deniz kuvvetlerinin bir gemisinin iç güvenlik konularında ilk kullanılışı olmuştur.

10- Bu Dönemde Yapılan Manevra, Gezi ve Tatbikatlar

Dönemin ilk büyük manevrası; Hamidiye, Peyk ve Basra gemilerinden oluşan donanmanın, 12-20 Mayıs 1926 tarihleri arasında İzmir'e kadar yaptığı gezi oldu¹⁸⁶. Filo, Donanma Komutanı Yarbay Necati emrindeydi. Manevraya, Harp Akademisi mensupları ile Birinci Ordu Müfettişi Orgeneral Fahrettin Altay katıldı. Seyir sırasında kıyı hattı incelendi ve Hayırsız Ada'ya topçu atışı yapıldı.

1-15 Haziran 1926 tarihleri arasında Turgutreis Zırhlısı, dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ı, Çanakkale Boğazı'nın durumunu tespit maksadıyla bölgede gezdirdi¹⁸⁷.

12 Kasım 1926 tarihinde Hamidiye Kruvazörü, dönemin Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'ı, Rusya Hükümeti'yle yapılacak bir anlaşma nedeniyle Odesa'ya götürerek, 16 Kasım 1926 tarihinde İstanbul'a getirdi¹⁸⁸.

Bir başka manevra Karadeniz'e yapıldı. Dönemin Donanma Komutanı Yarbay Fahri Aczi komutasındaki filo, Rize'ye kadar olan bölgede tatbikat yaptı. Bu manevra; Atatürk'ün cumhuriyet döneminin ilk İstanbul ziyareti sebebiyle filoya Ertuğrul Yatı'na refakat emri verilmesi sebebiyle 21 Haziran 1927 tarihinde sona erdi ve donanma İzmit'e yöneldi¹⁸⁹. Makina subaylarının eğitimi için donanma ile birlikte Rize'ye kadar

¹⁸⁶ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.32.

¹⁸⁷ A.g.e., s.33.

¹⁸⁸ A.g.e., s.33.

¹⁸⁹ A.g.e., s.33.

giden Hızırreis Ganbotu ise Trabzon'da kaldı. Daha sonra bu gemi, Trabzon ve Amasra'daki piyade tüfeği cephanesini yükleyerek İstanbul'a gitti¹⁹⁰.

1 Temmuz 1927 tarihinde, Atatürk'ün İstanbul'a ilk gelişi nedeniyle, İzmit'ten İstanbul'a kadar Ertuğrul Yatı'na refakat görevi icra edildi¹⁹¹. Görev müddetince Ertuğrul Yatı'nın; Hamidiye pruvasında, Peyk iskele baş omuzluğunda, Berk sancak baş omuzluğunda, Basra iskele kış omuzluğunda, Samsun sancak kış omuzluğunda, Taşoz ise pupasında¹⁹² bulundu¹⁹³.

1 Ekim 1927 tarihinde Ertuğrul yatı Atatürk'ü İstanbul'dan Mudanya'ya götürdü¹⁹⁴. Refakat süresince, Ertuğrul Yatı en önde bulunurken diğer gemiler; Hamidiye, Berk, Peyk, Samsun, Basra, Taşoz sırasıyla arka arkaya dizildiler¹⁹⁵.

28 Şubat 1927 tarihinde Ertuğrul Yatı, dönemin Başbakanı İsmet İnönü'yü Mersin'den alarak Akdeniz Limanları'nı gezdirdi¹⁹⁶.

11- Dış Politika ve Deniz Kuvvetleri

Yeni Türkiye Cumhuriyeti, dünyada güç dengelerinin değiştiği ve yeni dünya düzeninin oluştuğu dönemde, büyük devletlerin ilgisini çekiyordu. Üç tarafı denizlerle çevrili bu genç cumhuriyetin deniz kuvvetlerinin yoktan nasıl var edilerek gelişim sağlayacağı bir soru işaretiydi. Birinci Dünya Savaşı'nın nedenleri irdelendiğinde; sebep olarak, güçler dengesinin sağlanması için yapılan girişimler ve silahlanma yarışı görülmüştü. Silahsızlanma ve silah ticaretinin sınırlandırılması konuları, uluslararası güvenlik maddelerine dönüştü¹⁹⁷. Yeni cumhuriyetin deniz kuvvetlerinin oluşumu, bu şartlar altında gerçekleşecekti.

¹⁹⁰ A.g.e., s.33.

¹⁹¹ A.g.e., s.33; ayrıca bkz: Cevat Ülkekel, a.g.m., s.12-13.

¹⁹² Pruva : ön, pupa : arka, sancak : sağ, iskele : sol, baş omuzluk : geminin önünden itibaren belirtilen taraftaki 90 derecelik kısma kadar olan saba, kış omuzluk : geminin arkasından itibaren belirtilen taraftaki 90 derecelik kısma kadar olan saha.

¹⁹³ Raşit Metel, a.g.e., s.115.

¹⁹⁴ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.33; yine karıştırmız: Cevat Ülkekel, a.g.m., s.13.

¹⁹⁵ Raşit Metel, a.g.e., s.120.

¹⁹⁶ A.g.e., s.33.

¹⁹⁷ Serhat Güvenç, a.g.m., s.4.

Yapılan faaliyetlere bakıldığında, Almanya'nın deniz kuvvetlerimiz üzerinde ciddi bir nüfuzu olduğu görülmektedir. Müşavir heyetinin Almanya'dan getirilmesi, Yavuz'un havuz ihalesinin Alman şirketine verilmesi, denizaltıların Alman sistemine göre inşa yapan Hollanda'ya ısmarlanması bunun başlıca örnekleridir.

Türkiye Cumhuriyeti üzerinde önemli etkileri bulunan devletlerden birisi de İngiltere'di. Gerçi Musul sorunu iki ülke arasındaki bağları biraz germişti. Aynı zamanda İngiltere, Türk Deniz Kuvvetleri'ni küçümsüyordu. Dönemin İstanbul Büyükelçisi Lindsay istihbarat raporlarında, donanmanın mevcut haliyle masraf çıkarmaktan başka işe yaramadığını belirtiyor, Yavuz'un onarımından büyük ölçüde vazgeçileceğini belirtiyordu¹⁹⁸. Bu tahminler her ne kadar tutmasa da, o dönemde Türkiye Cumhuriyeti Donanması hakkında en tutarlı istihbaratın yine İngilizler tarafından yapıldığı da bir gerçektir. Askeri Ateşe Albay Woods, Türk Deniz Kuvvetleri'nin gereksinimlerini; yüzer havuz alımı, Yavuz'un onarımı, mayın temini ve sınırlı sayıda denizaltı, muhrip ile muhtemelen bir adet kruvazör siparişi olarak özetleyerek, bir anlamda Bahriye Vekaleti'nce yapılan programa en yakın tahmini yapıyordu¹⁹⁹.

Bu dönemde yapılan faaliyetlerden birisi de İngiltere'ye açılan davalar oldu. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce İngiliz şirketlerine ısmarlanan gemiler için altın olarak ödemeler yapılmış, bu konuda bu şirketlerle mukaveleler imzalanmıştı. Ancak gemiler Osmanlı Devleti'ne teslim edilmediği gibi para da geri verilmemişti. Bu paraların bir kısmı, Lozan Barış Anlaşması gereğince Osmanlı Harp Borçlarına sayıldı. Ancak anlaşma dahilinde bulunmayan İngiliz şirketleri de vardı ve bu şirketler herhangi bir geri ödeme yapmamıştı. 22 Ekim 1926 tarihinde Bahriye Vekaleti, Türk-İngiliz muhtelit mahkemesinde şu yedi davayı açtı²⁰⁰:

"- İsmarlanan Türk zırhlılarına kömür vermek üzere ödenen 3.000 İngiliz Lirası,

- Mesudiye gemisine cephane sandığı imali için ödenen 2.000 Türk Lirası,

¹⁹⁸ A.g.m., s.6.

¹⁹⁹ A.g.m., s.6.

²⁰⁰ A.g.e., s.35.

- *Sultan Osman Zirhlısına torpedo imal etmek için ödenen 20.000 Türk Lirası,*
- *Reşadiye Zirhlısına ısmarlanan cephane bedeli olarak 500.000 Türk Lirası,*
- *Mesudiye Zirhlısına ısmarlanan cephane bedeli olarak 100.000 Türk Lirası,*
- *Mecidiye Kruvazörüne ısmarlanan topçu ateş aletleri olarak 7.200 Türk Lirası,*
- *Deniz Kuvvetlerinin türlü gemilerine ısmarlanan cephane bedeli olarak 10.000 Türk Lirası”.*

Açılan bu davaların tamamı İngiliz şirketleri lehine sonuçlandı.

1922 yılında dönemin beş büyük gücü olan A.B.D., İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya arasında imzalanan Washington Anlaşması, muharebe kruvazörü ve uçak gemilerinin tonajları ve silahları için sınırlandırmaları ihtiva ediyordu. Bu bir bakıma silahsızlanma anlayışının hakim olması demekti. Yavuz, onarılması durumunda bölgede önemli bir güç olacaktı. Bu da en çok Yunanistan’ı tedirgin ediyor, silahsızlanma anlaşmalarını Yavuz’un onarılmasını engellemek amacıyla kullanabileceğini düşünüyordu. Atina, Yavuz’un onarılacağı haberleri üzerine Türkiye ile bölgesel bir silahsızlanma anlaşması hazırlamaya, harp gemileri için toplam 35.000 tonaj sınırlamasına uymaya hazır olduğunu bildirdi²⁰¹. Ancak o dönemdeki deniz kuvvetlerinin savunmacı bir güç olarak Marmara Denizi’nde kapalı tutulması zihniyeti, Yunanistan’ın endişelerinin giderilmesine bir hayli yardımcı oldu. Biz donanmamızı hapsederken, Yunanlılar adalar yanından geçen savaş gemilerimize tüfekle ateş ediyor, telsizden açık küfürler savuruyor, Çanakkale Boğazı’nın karasularına kadar girerek manevra yapıyorlardı²⁰².

Genç cumhuriyetin deniz kuvvetlerini yakından izleyen ülkelerden birisi de Fransa’ydı. Bu ülke Türkiye Cumhuriyeti üzerindeki Alman nüfuzunun kırılmasını hatta kendi üzerine geçmesini istiyor, bu konuda geniş istihbarat çalışmaları yapıyordu. Bunda Fransız Deniz Ateşesi’nin Temmuz 1924’te Türkiye’nin yeni on yıllık donanma

²⁰¹ A.g.m., s.6.

²⁰² Afif Büyüktuğrul, a.g.m., s.509

inşa programının 20 muhrip ve 9 denizaltıyı kapsayacağını bildirdiği raporun önemli payı vardı²⁰³. Bu yeni yapılanmada Türkiye ile kurulacak yakınlık, stratejik bir bölgede önemli bir müttefik kazanmak anlamına geliyordu. Müşavir heyeti ve denizaltı ihalelerinde uğranılan düş kırıklığı, Yavuz'un onarımı için bir Fransız şirketinin seçilmesiyle bir nebze giderildi. Alman yapımı bir geminin Fransız şirketine onartılmasının altında yatan sebep te budur.

Bahriye Vekaleti döneminde, Türkiye Cumhuriyeti'nin gücünü göstermesi, temsil edilmesi maksadıyla donanmanın kullanılmasına başlanmıştır. Dönemin Hariciye Vekili'nin Odesa'ya Turgutreis Zırhlısıyla gönderilmesi, Yavuz gibi döneminin en güçlü gemilerinden birinin onarımına başlanması bunun en büyük göstergeleridir. Gelecek dönemlerde deniz kuvvetleri dış politika aracı olarak daha etkin kullanılmaya başlanacak, bunun faydaları da kısa sürede göze çarpacaktır.

12- Bahriye Vekaleti'nin Sonu

24 Aralık 1927 tarihinde dönemin Başbakanı İsmet İnönü meclise bir teskere sundu. Bu teskerede şöyle deniyordu²⁰⁴:

“ Sabık Bahriye Vekili Cebeli Bereket Meb'usu İhsan Beyin, Vekaletinin son günlerinde Yavuz'un tamir mukavelesinin tadili meselesinde muhili emniyet bir tarzda icra vekilleri hey'etinin kararı hilafına ve kanuni selahiyetinin haricinde hareket ettiği ve hazinenin menfaatine ademi takayyüt gösterdiği anlaşılmıştır.

Vekaleti esnasında ve Vekalet vazifesinden mütehaddis bu hareket kendisinin mes'uliyetini ve Divan-ı Ali'ye sevkini mültezimdir. Dahili nizamnamenin 169. Maddesi mucibinde hakkında tahkikat icrasını talep ve teklif ederim”.

Bu teskere beraberinde, cumhuriyet tarihinin ilk yüce divan olayını ve Bahriye Vekaleti'nin sonunu da getiriyordu. Bu teskerenin İsmet İnönü tarafından meclise verilmesinin görünen ve görünmeyen nedenleri vardı. Görünen neden; Yavuz'un tamiri esnasında yaşanan olumsuzluklar, tamirin gecikmesi ve ayrılan bütçenin üzerine

²⁰³ Serhat Güvenç, a.g.m., s.5.

²⁰⁴ A.g.e., s.38.

çıkılmasıydı. Bütçedeki bu fazladan harcama, hazinenin çıkarları gözetilmediği şeklinde yorumlanıyordu. Perde arkasında ise İsmet İnönü ile İhsan Eryavuz arasında milli mücadeleden beri devam eden husumet, İhsan Eryavuz'un Bahriye Vekili olduktan sonraki davranışları yatıyordu. İhsan Eryavuz, İsmet İnönü'nün kabinesine Ali Fethi Okyar döneminden kalmıştı. İhsan Eryavuz, Bahriye Vekili olduktan sonra sık sık donanmaya denetlemeler yapmış, denetlemelerde yapıcı olmaktan ziyade kırıncı ve personeli demoralize edici davranışlarda bulunmuştu. Hatta yetkisini aşan davranışlarda bulunmuş, kanunlara aykırı olarak kendisine özel üniforma diktirmeye kadar gitmişti. Bu davranışları bulunduğu bölgelerdeki üst rütbelerdeki generallerle de arasının bozulmasına neden olmuş, tüm bu olaylar İhsan Eryavuz'un hatasını bekleyen İsmet İnönü için uygun ortamın oluşmasına neden olmuştu. Bu durumu Afif Büyüktuğrul şu şekilde açıklamaktadır²⁰⁵: *“Cebelbereket milletvekili İhsan Yavuzer vazifesini, kendine özel, bir benlik ile yapmağa başlamıştı; Kamunsuz olarak kafasına dört yıldız ve çabalı bir Bahriye vekili şapkası icad etmiş, Hükümet reisi yatı olan Ertuğrul yatını kendi özel yatı gibi kullanmağa başlamış; o zamanlarda bakanlar üstü bir mevkie sahip olan mareşali selamlamaz olmuş; deniz harp okulunun şeref dairesine ailesini yerleştirmişti. Her fırsatta deniz subaylarını haşlıyor; yetkisi olmadığı halde hareket teftişleri yapıyor; olmadık hareketleri yapmaktan çekinmiyordu”*. İsmet İnönü'nün verdiği teskere tarihimizde Yavuz-Havuz adıyla anılan davanın da başlangıcı olmuştu.

İhsan Eryavuz'un yanında Vekalet Müsteşarı Yarbay Hüsamettin Ünsel, Donanma Dairesi Reisi Yarbay Ethem Bey, Teçhizat Dairesi Reisi Yarbay Mehmet Ali Ülgen, İmalat Dairesi Reisi Yarbay Mustafa Ziya, Donanma Komutanı Yarbay Fahri Aczi (Eski Donanma Dairesi Reisi olması nedeniyle) de mahkemeye verildiler²⁰⁶.

Mahkeme sonunda Bahriye Vekili İhsan Yavuzer iki sene hapse mahkum oldu. Diğer subaylar beraat ettiler. Teçhizat Dairesi Reisi Yarbay Mehmet Ali Ülgen dışındakiler beraata rağmen gururlarıyla oynandığı düşüncesiyle istifa ettiler²⁰⁷. Gelişen bu olaylar neticesinde; 16 Ocak 1928 tarih ve 1198 sayılı kanunla Bahriye Vekaleti'nin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı bir müsteşarlık olması kabul edildi. 21 Ocak 1928 tarihinde ise Bahriye Vekaleti tarihe karıştı.

²⁰⁵ Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*,..., s.9.

²⁰⁶ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.38.

²⁰⁷ A.g.e., s.38.

Dönemin hükümeti, vekaletin kaldırılma gerekçesini şöyle ifade ediyordu²⁰⁸:

“Yeni Hükümeti teşkil ederken bazı vekaletlerin tevhidini de izhari olarak teemmül ettik. Cumhuriyetin kuvvetlerini de emir ve kumanda bir Erkan-ı Harbiye-i Umumiye’de birleştiren, idare ve siyasi cihazların da bir vekalet makamında müteaddit müsteşarlarla, birleşmesinin en müsmir teşkilat zannediyoruz. Bahriye Vekaleti bu teşkilat işine kalp ve mezcedilmekte, bahri ordunun müdafaa-i memleket ve millet mecmuasındaki vazife ve vesaitini daha iyi tanzim ve teçhiz edeceğimizi ümit ediyoruz”.

13- Bahriye Vekaleti Başarısız mıydı?

Bahriye Vekaleti’nin kısa dönem içerisinde yaptığı işlere göz gezdirdiğimizde kaldırılmasını gerektirecek önemli bir bulguya rastlamamaktayız. Afif Büyüktuğrul’un deyişiyle; *“Bahriyenin, yalnız materyal olarak değil, personel bakımından da yeni kurulmakta olduğu bir devrede Bahriye Vekaleti lazım mıdır yoksa değil midir kararı verebilmek için en azından on senelik bir tecrübe devresinin geçmesine lüzum vardı”*²⁰⁹. Oysa Bahriye Vekaleti’nin denenme süreci bile olmadı. Eğer neden İhsan Eryavuz’un hareketleri ise, o zaman akla *“neden vekil değiştirilmedi de vekillik kaldırıldı?”* sorusu gelmektedir.

Genel olarak Bahriye Vekaleti döneminde yapılan işler şu şekilde özetlenebilir²¹⁰:

“- Darıca Müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlanmış,

- İsareis tipi ganbotlar gümrük idaresine devredilmiş,

- Yavuz’un tamiri için bir havuz yaptırılmış ve Gölcük’te onarımına başlanmış,

²⁰⁸ Rasim Ünlü, a.g.m., s.169.

²⁰⁹ A.g.e., s.39.

²¹⁰ Figen Atabey, Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1.baskı, Dz.K.K.lığı Karargah basımevi, Ankara, 2002, s.21.

- Hollanda'ya iki denizaltı gemisi yaptırılmış,
- Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27 Aralık 1927'de Seyr-i Sefain İdaresine devredilmiş,
- Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk, Berk, Samsun, Basra ve Taşoz gibi gemilerin onarım ve bakımları yapılmış,
- Alman danışma heyeti getirilmiş,
- Talimnameler ve Donanma Emirnameleri oluşturulmuş,
- Yurt dışına kursa personel gönderilmiş,
- Hamidiye savaş gemisi Odessa'ya gönderilmiş,
- Şapka, ilk olarak Bahriye Vekili subaylarca giyilmiş,
- 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj hakkı sağlanarak, modern ve güçlü Türk Donanması yolunda büyük adımlar atılmıştır”.

Bu girişimlerin tamamı, çeşitli kaynaklarda olumlu gelişmeler olarak gösterilse de içlerinde olumlu ve olumsuz olanları vardır. Ancak genele bakıldığında kısa dönem içerisinde Deniz Kuvvetlerinde önemli atılımlar olduğu gerçektir. Bu atılımlar Afif Büyüktuğrul tarafından şöyle açıklanmaktadır²¹¹: “Bahriye Vekaletinin en büyük faydası deniz subaylarını kendi mesleklerinde geliştirmek ve devlete bir denizcilik geleneği kazandırmak oldu: Deniz kuvvetlerine Almanya'dan bir öğretim hey'eti getirtildi; Yavuz onarıldı; Deniz kuvvetlerine talimnameler yazıldı ve denizde kurmay çalışmaları başladı. Materyalin eski olmasına rağmen donanma belirli bir top ve torpido atış kıfayeti kazandı. Artık attığını vuran bir donanmamız vardı”. Cumhuriyet ilan edildiğinde selamlamayı bile iki geminin ortak yapabildiği düşünülürse, yurt dışına gemi gönderilmeye başlanmasının, Türk donanmasının karasularında sancak göstermeye başlamasının ne kadar büyük gelişme olduğu daha da farkedilebilir. Yani Bahriye Vekaleti kesinlikle başarısız olmamış, Türk Deniz Kuvvetlerinin gelişimci atılımlarının önünü açmıştır.

²¹⁰ Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, 1.baskı, Dz.K.K.lığı Karargah basımevi, Ankara, 2002, s.21.

²¹¹ Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*,..., s.9.

Kısa dönemde bu derece büyük atılımlar gerçekleştirmiş başarısız sayılamayacak bir kurumun kaldırılma nedeni neydi? İhsan Eryavuz, İsmet İnönü çekişmesi bir vekaletin tamamiyle ortadan kaldırılmasını açıklayamamaktadır. Bu soruların cevabı aslında vekaletin kurulmasında ortaya çıkan sebeplerle aynıdır. Karacı subayların tutumu ve deniz kuvvetlerinin ülke savunmasında ne derece önemli olduğunun bu kademelerdeki kişilerce tam olarak anlaşılammış oluşu, vekaletin gereksiz olduğu kanısını beraberinde getirmişti. Vekaletin kaldırılmasıyla deniz kuvvetleri kara kuvvetlerine bağlandı. Deniz Kurmay Başkanlığı tamamen kaldırıldı, Deniz müsteşarının söz hakkı elinden alındı²¹². Denizcilerin bir deniz planını onaylatabilmek için altı karacı generalden geçmek zorunda kalması durumun ciddiyetini en açık şekliyle göstermektedir. Sonuç olarak; Bahriye Vekaleti'nin sona ermesindeki en büyük neden, Türkiye Cumhuriyeti'nde denizin, denizciliğin ve deniz kuvvetlerinin ne büyük bir güç olduğunun henüz anlaşılammamasıdır.

²¹² A.g.c., s.9.

II- EĞİTİM DONANMASI DÖNEMİ (1928-1933)

1923-1928 arasındaki dönem yeni bir donanmanın oluşumu için girişimlerin yapıldığı bir dönemdi. Çekirdek bir donanmanın kuruluşu için çalışmalar yapıldı ve bu donanma ilk görevlerine başladı. Bahriye Vekaleti'nin lağvolmasıyla bu faaliyetlerin hızı biraz azaldıysa da kısa sürede yeniden bir toparlanma sürecine girilerek, faaliyetler hızlandı.

Deniz kuvvetlerine denizaltılar ve muhripler kazandırıldı, Yavuz tamir edildi. Bu donanma tatbikatlar yapmaya, yurt dışından gelen ziyaretçileri karşılamaya, Türkiye Cumhuriyeti'ni denizlerde temsil etmeye başladı. 1933 yılına doğru kuruluşta bir takım değişiklikler yapılarak kuvvetlerin kullanımına işlerlik getirildi.

Kısacası bu dönemde tam anlamıyla bir donanma oluşturularak faaliyete geçmesi sağlandı. Ancak yapılan faaliyetler emekleme döneminden yürüme dönemine atılan bir adımdı. Yani bu donanma bir eğitim donanmasıydı.

A- DENİZ MÜSTEŞARLIĞI'NIN KURULUŞU VE MERKEZ TEŞKİLATI

24 Aralık 1927 tarihinde²¹³ Başbakan İsmet İnönü'nün Meclis Başkanlığı'na yazdığı bir önerge üzerine, Milli Savunma Bakanlığı'ndan ayrı olarak kurulmuş olan Bahriye Vekaleti lağvedilmiş, Türk Silahlı Kuvvetleri'ni yeniden tek bir Milli Müdafaa Vekaleti örgütü içinde toplamak fikri gündeme gelmiştir. Bunun neticesinde de Türkiye Büyük Millet Meclisi, 16 Ocak 1928 tarihinde çıkarılan bir yasa ile Bahriye Vekaleti'nin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı bir müsteşarlık olmasını kabul etmiştir²¹⁴.

²¹³ Bazı kaynaklarda bu önergenin 27 Aralık 1924 tarihinde verildiği belirtilmektedir. Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, 1.baskı, Dz.K.K.lığı Karargah basımevi, Ankara, 2002, s.24; yine bkz; *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, Dz.K.K. basımevi, Ankara, 2000, s.89; ayrıca karıştırmız, *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı basımevi, İstanbul, 2002, s. III-2-9.

²¹⁴ Figen Atabey, a.g.e., s.24.

Böylece deniz kuvvetleri, eğitim ve hareket açısından Genelkurmay Başkanlığı'na, idari açıdan Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmış oldu²¹⁵. 1928 yılı Ocak ayında Genelkurmay Başkanlığı'nda İkinci Başkan'a doğrudan bağlı bir "Deniz Müsteşarlığı" makamı teşkil edildi²¹⁶. Ancak bu müşavirin deniz şubeleri üzerinde amiriyet hakkı yoktu. Şubelerden çıkan emirleri parafe ediyordu. Asıl sorumluluk karacı yarbaşkanlarındaydı. Genelkurmay Başkanlığı'nda ikinci başkan orgeneral, yarbaşkanları korgeneraldi. Deniz subaylarının yüksek rütbeli olmamaları nedeniyle bu makama hiç danışman atanmazdı²¹⁷. Bunun dışında Deniz Kurmay Başkanlığı tamamen kaldırılarak, deniz kuvvetleri hareket ve eğitim işleri Genelkurmay Başkanlığı kuruluşuna, on ikinci şube olarak eklenen şubeye aktarıldı. Ancak eğitim ve hareketin aynı yarbaşkanlığına bağlı olması bazı zafiyetlere yol açtığından, kısa zamanda hareket işleri Genelkurmay kuruluşunda altıncı şube olarak görev yapan hareket yarbaşkanına, eğitim işleri dokuzuncu şube olarak görev yapan eğitim yarbaşkanına bağlandı. Bu yarbaşkanları ikinci başkana bağlıydı²¹⁸. Burada ilginç olan başka bir husus ta, İkinci Başkan'a doğrudan bağlı bir müsteşarlık bulunmasına rağmen, hareket ve eğitim yarbaşkanlıklarının bu makamın bilgisi dışında talimat hazırlama ve emir verebilme yetkileri olmasıydı²¹⁹. Ayrıca beşinci şube olan askeri nakliyat, on birinci şube olan istihbarat ve on ikinci şube olan personel şubelerine de deniz kuvvetleriyle ilgili görevlerin icrası için emir verildi²²⁰.

Bu şubelerin emrinde çalışmak üzere, her birimde deniz subaylarının görevlendirilmesi uygun görüldü. Bu birimlerden en önemlileri şüphesiz eğitim ve hareket şubeleriydi. Kadro gereği birer denizci albayın görev yapması gereken bu şubelere, deniz kuvvetlerinde sadece bir albay olması nedeniyle birer binbaşı atandırıldı²²¹. Personel, istihbarat ve askeri nakliye şubelerine ise daha küçük rütbeli deniz subayları atandırıldı. Bu personel karacı generallerin emri altında çalışıyordu. Yani yeniden donanma yapmak zorunda olan Türkiye Cumhuriyeti, denizcilik

²¹⁵ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C IV, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1984, s.634.

²¹⁶ Figen Atabey, *a.g.e.*, s.24; yine bkz: *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, ..., s.89.

²¹⁷ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.634.

²¹⁸ *A.g.e.*, s.634.

²¹⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1967, s.41.

²²⁰ *A.g.e.*, s.41.

²²¹ *A.g.e.*, s.41.

meselelerini, tecrübesiz deniz subaylarının kanalıyla, sırasıyla yarbaşkanı olan korgeneraller, ikinci başkan olan orgeneral ve denizciliğe bakış açısı daha önce değerlendirilen Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak önünde çözecek, yeniden yapılanmayı bu şekilde sağlamaya çalışacaktı²²².

B- TEŞKİLAT

1- Kara Birliklerinin Teşkilatı

Deniz Müsteşarlığı döneminde deniz kuvvetlerinin merkez kuruluşu; Donanma Komutanlığı makamını, deniz kuvvetlerinin en büyük, eğitim ve hareket alanlarında da en tecrübeli makamı haline getirmiştir. Bununla birlikte donanma, Bahriye Vekaleti dönemindeki kuruluşunda bir değişiklik yapılmadan müsteşarlık dönemine girmiştir²²³. Ancak Karadeniz Bahriye Komutanlığı 1929 yılı Ekim ayında lağvedilmiştir²²⁴.

Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı, İzmit'teki Fransız okulu satın alınarak karargah haline getirilmiştir. İzmit'te İzmit Deniz Komutanlığı karargahı oluşturulmuştur. Müstahkem Mevki Komutanlığı, Darıca'da konuşlandırılmıştır. Körfez ağzının mayınla kaplanması için, Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine Nusret Mayın Gemisi verilmiştir²²⁵. Bu komutanlığın merkez kuruluşunda; hareket, personel, istihkam, muhabere, levazım ve sıhhiye şubeleri bulunmaktaydı. Kurmay Başkanı karacı bir yarbay, komutanı ise Deniz Albay Halim Babacan'dı. Bağlı birlikleri Müstahkem Mevki Komutanlığı, Mayın Komutanlığı, Kocaeli Deniz Fabrikaları, Esliha Fabrikası ve İzmit Deniz Komutanlığı idi. Kocaeli Deniz Fabrikaları bilahare lağvedilerek "*Torpedo ve Mayın Komutanlığı*" kuruldu²²⁶.

²²² A.g.e., s.41.

²²³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.91.

²²⁴ Figen Atabey, a.g.e., s.24.

²²⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.91.

²²⁶ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.43.

İstanbul Deniz Komutanlığı, Kasımpaşa'daki eski Divanhane binasında kurulmuş olan karargahta görevini sürdürmüştür²²⁷. Merkez teşkilatında personel, hareket, levazım, sıhhiye ve mehakim şubeleri bulunuyordu. Bağlı birlikleri Yeni Erat Okulu, Levazım Ambarları, Deniz Sevkiyat Müdürlüğü, Okmeydanı Telsiz İstasyonu, Fişekhane Cephanelikleri ve İstanbul Valde Kızağı Fabrikalarıydı²²⁸. Bu komutanlığın emrindeki deniz vasıtaları, sadece donanma gemilerine lojistik destek sağlayacak küçük taşıma araçlarından ibaret olmuştur²²⁹. Bu vasıtaların en büyükleri Trabzon ve Samsun kömür gemileriyle, Rasit Römorkörü'ydü²³⁰.

İzmir Deniz Komutanlığı'nın görevi ise, İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde körfez savunmasını sağlamak olmuştur. Bu nedenle, bu komutanlığın emrine İntibah Mayın gemisi verilmiştir. Bununla birlikte, İzmir'in Karşıyaka semtinde bir arazi satın alınarak, burada mayın tesisleri kurulmuş, daha sonra İzmir Deniz Komutanlığı karargahı buraya nakledilmiştir²³¹.

2- Donanmanın Teşkilatı

Deniz Müsteşarlığı kurulduğu dönemde Yavuz gemisi onarımdaydı. Donanma iki kruvazör (Hamidiye ve Mecidiye) ile beş ufak gemiden (Peyk, Berk, Taşoz, Basra, Samsun) oluşmaktaydı²³². Kruvazörlerden Mecidiye, 8 Mayıs 1928 tarihinde onarımlarını tamamlayarak, Binbaşı Sait Halman komutasında donanmaya dahil oldu²³³.

Turgutreis zırhlısı Donanma Komutanı sancak gemisi ve okul gemisi olarak görev yapıyordu²³⁴. Donanma Komutanı gemisi olarak görev yapması yanında aynı zamanda Yavuz'un yatak gemisiydi²³⁵. Bu görevlerinden dolayı, Donanma

²²⁷ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.91.

²²⁸ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.44.

²²⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.91.

²³⁰ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.44.

²³¹ A.g.e., s.45; yine bkz: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.91.

²³² A.g.e., s.42.

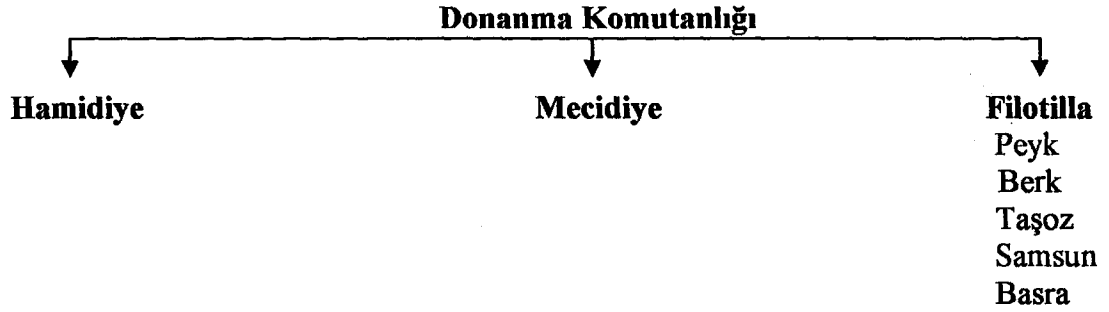
²³³ A.g.e., s.42.

²³⁴ A.g.e., s.42.

²³⁵ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, ..., s.636.

Komutanlığı'na ve Okullar Müfettişliği'ne aynı anda bağlıydı. Alman Müşavir Heyeti'nin yaptırdığı eğitimlere dahil edilmemişti²³⁶.

Donanmanın kuruluşu şu şekildeydi:



Donanma Komutanı : Yarbay Fahri Engin (Yavuz Komutanlığına da vekalet etmekteydi.),

Hamidiye Komutanı : Binbaşı Ertuğrul Bey,

Mecidiye Komutanı : Binbaşı Sait Halman,

Filotilla Komodoru : Yarbay Ülgen Bey,

Peyk Komutanı : Binbaşı Naci Akalın,

Berk Komutanı : Binbaşı Mahmut Gökboro,

Taşoz Komutanı : Kıdemli Yüzbaşı Necati Özdeniz,

Samsun Komutanı : Kıdemli Yüzbaşı Nedim Ülseven,

Basra Komutanı : Kıdemli Yüzbaşı Mithat Işın.

Donanmanın bu kuruluşunda, Filotilla Komodoru emrine, 9 Haziran 1928 tarihinde hizmete giren I. ve II. İnönü denizaltıları verildiyse de daha sonra bu gemiler donanmanın kuruluşundan çıkarıldılar²³⁷.

²³⁶ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),...,s.42.

²³⁷ A.g.e., s.42.

C- DENİZALTI LAR

1- I. ve II. İnönü Denizaltıları

Hollanda'nın Helder şehrinde bulunan Feyenoord tezgahlarına sipariş verilen, I. ve II. İnönü denizaltıları, dalış tecrübeleri yapılmış olarak, 22 Mayıs 1928 tarihinde Rotterdam'dan İstanbul'a hareket ettiler. Gemilerde komodor, gemi komutanları, 2. komutanlar ve başçarkçılar bulunuyordu.

9 Haziran 1928 günü Pazar sabahı Yeşilköy önlerinde donanmamız tarafından karşılanan denizaltılar, Dolmabahçe önlerine demirlediler. Saat 13.30'da gemilerin donanmamıza katılış törenleri icra edildi²³⁸. Sancak çekme töreni sona erdikten sonra, gemilerin personeli gemilere katıldı. Daha sonra gemiler Torpidobot Filotilla Komodorluğu'na bağlanarak, bakım ve havuz için Haliç'teki tersaneye intikal ettiler²³⁹.

Gemi personeli daha önce gruplar halinde yurt dışında kurs görmüşlerdi. Gemilerin donanmamıza katıldıktan sonra eğitimlerinin, diğer gemilerin de eğitiminden sorumlu Alman Müşavir Heyeti'nce yapılmasına karar verildi. Bunun üzerine Almanya'dan heyete iki denizaltıcı çağrıldı. Güverte Binbaşı Fürbringer ve Makina Yüzbaşı Hülsman bu amaçla Türkiye'ye gelerek heyet başkanı Alman Amiral Gagern'in emrine girdiler.

Amiral Gagern heyet çalışmaları sırasında, denizaltıların Türk personeliyle yalnız dalış yapamayacağı konusunda bir rapor verdi. Bu raporun verilmesinde, istihbari tereddütler ile uluslararası anlaşmalar nedeniyle denizaltılardan uzak kalan Almanların ünsiyet eksikliğinin önemli rolü vardı. Bu rapor üzerine Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, on ikinci şube müdürü denizaltı mütehassısı Güverte Binbaşı İbrahim Rıza Ülman'ı çağırarak açıklama istedi. Daha sonra 25 Temmuz 1928 tarihinde ilk dalışın yapılması kararı verildi.

25 Temmuz 1928 tarihinde Moda önlerinde yapılan bu ilk dalışlarda; I. İnönü denizaltısında Mareşal Fevzi Çakmak, Deniz Müşaviri Albay Münir Orgun ile Denizaltı

²³⁸ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1960, s.36.

²³⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.37.

Mütehassısı Güverte Binbaşı İbrahim Rıza Ülman, II. İnönü Denizaltısında Amiral Von Gagern ve Donanma Komutan Vekili Fahri Engin hazır bulundular. Çok başarılı geçen bu dalışlar, tereddütleri ortadan kaldırdı. İlk dalışlar sonrasında denizaltılar, eğitim yeri olarak seçilen Erdek'e intikal ederek eğitimlerini yaptılar²⁴⁰. Denizaltı gemilerinin eğitimleri de, bakımları da büyük bir gizlilik içerisinde yapılıyordu. Haliç'te yapılan onarımlar süresince, bu gemilerin etrafı tahta perde ile çevrilmiş, etrafına nöbetçiler dikilmişti. Deniz subayları dahi, gemilerin yanına izinsiz gelemiyordu. Gemi içerisinde bile personele bilmesi gerekenden fazlası öğretilmiyordu. Örneğin; gemi komutanı, 2. komutanına periskoptan bile baktırmıyordu. Denizaltı demir yerleri de donanmanın diğer gemilerinden uzak yerlerde seçilmekteydi²⁴¹.

İlk denizaltı kursunun açıldığı Aydınreis Ganbotu, denizaltı ana gemisi olarak tahsis edildi²⁴². Ancak bu geminin karinasının²⁴³ bakır kaplı olmasının korozyona neden olması nedeniyle kısa zaman sonra gemi komutanlık karargahına ve kurs subaylarına tahsis edildi. Denizaltıların aborda/avaraları²⁴⁴ ve personelinin ibatesi için Muin-i Zafer gemisi tahsis edildi²⁴⁵.

Denizaltılar, Torpidobot Filotilla Komodorluğu emrinden 12 Şubat 1929'da çıkarak Donanma Komutan Vekili Yarbay Şükrü Okan emrinde kurulan Tahtelbahir (Denizaltı) Gemileri Komutanlığı emrine girdi.

3 Ağustos 1929 tarihinden itibaren 3 gün süre ile Erdek'te gemilerin denetlemeleri yapıldı. Denetleme Heyeti Başkanı Büyük Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reis Muavini Liva Paşa Mustafa Muğlalı'ydı. Denetleme sonucu gemiler başarılı bulundular.

2- İtalya'ya Ismarlanan Denizaltılar

1929 senesinde İtalya'ya dört destroyer ile iki denizaltı siparişi verildi. Bu

²⁴⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.47.

²⁴¹ Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, ..., s.637.

²⁴² Denizaltı gemilerinin ihtiyaçlarını karşılayan, limanda üzerine denizaltıların bağladıkları gemi.

²⁴³ Geminin su altında kalan dış kısmı.

²⁴⁴ Aborda: Geminin yavaşması, avara: geminin ayrılması.

²⁴⁵ Raşit Metel, a.g.e., s.47.

maksatla, 1930 yılının Ocak ayında inşaata nezaret etmeleri ve gemiyi öğrenmeleri için bazı subaylar İtalya'ya gönderildi. İtalya'nın Trieste kentinde Monfalcone tezgahlarına sipariş edilen bu iki denizaltı gemisinden Sakarya Hücüm Denizaltısı'nın omurgası 1 Şubat 1930 tarihinde, Dumlupınar Mayın Denizaltısı'nın omurgası ise 15 Şubat 1930 tarihinde kızağa kondu. Bu gemilerden; Sakarya 5 Şubat 1931, Dumlupınar 4 Mart 1931 tarihinde denize indirildi²⁴⁶. Gemiler, tecrübeleri yapıldıktan sonra ilk personeliyle İtalyan sancağıyla Türkiye'ye geldi. Gemilerin ilk personeli şöyleydi²⁴⁷:

	<u>Sakarya</u>	<u>Dumlupınar</u>
Komutan	: Binbaşı Zeki Işın	Binbaşı Ziyaeddin Özel
Başçarkçı	: Yüzbaşı İhsan Özocak	Binbaşı Kamil Egemen
2. Komutan	: Yüzbaşı Abdurrahman Benlioğlu	Yüzbaşı Lütfi Kerman
2. Çarkçı	: Yüzbaşı Alaaddin Güven	Yüzbaşı Cemil Ali Ersu
Gv. Vard. Sb.	: Yüzbaşı Vehbi Ziya Dümer	Üsteğmen Siret Çakır
Mayın Subayı	: -	Yüzbaşı Celal İsen

5 Kasım 1931 tarihinde bu iki denizaltı Çekmece'ye demirleyerek, 6 Kasım 1931 Cuma günü Peyk gemisinin refakatinde Dolmabahçe önlerine geldi. Aynı gemilerin sancak çekme merasimleri icra edilerek gemiler donanmamıza katıldı²⁴⁸. Törenlerde Hamidiye karşılayıcı gemi olarak görev yaptı. Milli Müdafaa Vekili Zekai Bey'in hazır bulunduğu tören Yarbay Ali Ülgen başkanlığındaki heyetin gemileri teslim almasıyla sona erdi²⁴⁹.

D- TERSANELER

Lozan Barış Anlaşması'nın boğazlara ait hükümleri nedeniyle, Milli Savunma Bakanlığı'nın 4 Nisan 1928 tarihli yazısı, Gölcük için yeni bir dönemin kapılarını

²⁴⁶ A.g.e., s.53.

²⁴⁷ A.g.e., s.53.

²⁴⁸ Fahri Çoker, "Bahriyemizin Yakan Tarihinden Kesitler", Deniz Kuvvetleri Dergisi, 560 (Temmuz 1994), s.77.

²⁴⁹ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),...,s.60.

aralıyordu. Bu yazıda Genelkurmay Başkanlığı'na "*Bahriyeye ait müesseselerin peyderpey İzmit'e nakli başladığı için, havuzlar müstemilatının, tri güverte ambarlarının, sabit maçunanın, Valide Kızağı'nın Seyr-i Sefain İdaresi'ne devri*" hakkındaki görüşleri sorulmuş ve 18 Nisan 1928 tarihinde cevap olarak "*uygun*" denmişti. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu'nca Haliç Tersanesi'nin İktisat Bakanlığı'na devri ve geri kalan kısmın İzmit'e taşınması kararına varıldı²⁵⁰.

Bu karara rağmen taşınma işi hemen gerçekleştirilemedi. Bahriye Vekaleti döneminde Alman şirketinin Yavuz'un onarımı için inşa ettiği havuz ile Fransız şirketinin inşa ettiği barakalar Gölcük Tersanesinin temeli olmuştu. 16 Mart 1928 tarihinde Hollanda'dan satın alınarak yurda intikal eden I. ve II. İnönü denizaltılarının imla ve torpido bakım, tutum ve tamirleri maksadıyla gerekli fabrikaların yapımı için Alman Gunte Hafnung Firmasıyla (1929-1930) anlaşıldı²⁵¹. 4 Ağustos 1930 tarihinde Gölcük Deniz Fabrikaları oluşturulmaya başlandı ve fabrikanın ilk müdürü Güverte Binbaşı Emrullah Bey oldu²⁵². Alman şirketinin inşa ettiği ve daha sonra Fransız şirketini kontrol etmek üzere vazife alan komisyonun çalıştığı barakalar, Gölcük Fabrikaları Müdürlüğü haline getirildi. Fransızların terk ettiği ahşap binalar, subay lojmanı yapıldı. Alman Direktörü için yapılmış barakalar, Donanma Komutanının ikametgahı oldu. Çiftlik evi olarak kullanılan bir yer ise, Gölcük Hastanesi oldu²⁵³. Torpido Fabrikası, 1930 yılında Çulhane'den Gölcük'teki yeni fabrikasına taşındıysa da ana depo yine Çulhane'de bırakıldı. Bu ana depo 1935 yılında lağvoldu. Gemiler torpido alıp vermek için, İzmit'te bulunan mayın iskelesini kullanıyor, regüle atölyesinde ayarlanan torpidoları alıyorlardı²⁵⁴.

Mayın, akümülatör ve torpido fabrikalarıyla kuvvet santralini yapan Alman şirketi bir de misafırhane inşa etmişti. Bu binanın üst katı subay misafırhanesi, alt katı subay gazinosu yapıldı. Nisan 1931'de başlanan Haliç Tersanesi sökümü ise, Ekim ayında tamamlanarak²⁵⁵ İstanbul'daki tersane feshedildi²⁵⁶.

²⁵⁰ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002, s. III-2-10.

²⁵¹ A.g.e., s.III-2-10.

²⁵² Afif Büyüktuğrul, a.g.e.,s.57.

²⁵³ A.g.e., s.57.

²⁵⁴ A.g.e., s.58.

²⁵⁵ Haliç'te bulunan tesis ve tezgahların 1930 yılında Gölcük'e taşındığını belirten kaynaklarda vardır, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi,...., s.92.

²⁵⁶ Donanma Komutanlığı Tarihçesi,....s.III-2-10.

Diğer taraftan, 1928 yılında Gölcük'te bir tersane kurulması için başlatılan çalışmaların bir sonucu da 1932 yılında tamamlanan Gölcük Tersanesi Şartnamesi oldu. 10.000 tona kadar harp ve yardımcı gemiler ile denizaltı gemilerinin inşa ve onarım yeterliliğindeki tekstil fabrikalardan oluşan bir tersanenin projelerinin hazırlanması, bu şartnamenin esasını teşkil etmekteydi²⁵⁷. Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk geminin, 1250 tonluk "Gölcük" isimli yağ gemisinin²⁵⁸ inşasına da bu dönemde başlandı²⁵⁹. Bu geminin inşası ancak 1935 yılında tamamlanmış olup, teçhizat montesi malzemesizlikten ötürü 1937 yılına kadar devam etti²⁶⁰.

E- DÖNEMİN EĞİTİM, PERSONEL HUSUSLARI VE BÜTÇE

1- Eğitimdeki Yenilikler

1928 ve 1929 yılları deniz kuvvetleri personeli bakımından önemli yıllar oldu. Deniz Müsteşarı Albay Mehmet Ali Dalay'ın gösterdiği çabalar sonucu, ülkelerin dış işleri bakanlıklarının protokol anlaşmalarıyla yurt dışına genç subaylar eğitime gönderilmeye başlandı. Yurt dışına gönderilecek subaylar önce Donanma Komutanı başkanlığında bir heyet tarafından sınav yapılıyor, buna göre gönderiliyordu. Bu dönemde yurt dışında eğitim almış subaylar, ülkeler ve yılları şöyledir²⁶¹:

1928 senesinde: Üsteğmen Şevket Cavit Japon Deniz Kuvvetleri'nde, Yüzbaşı Aiz Ulusan ve Üsteğmen Safi Ertürk İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde, Yüzbaşı Sururi Akalın ve Üsteğmen Sermet Gökdeniz Fransız Deniz Kuvvetleri'nde, Yüzbaşı Asım Şinik Alman Deniz Kuvvetleri'nde, Üsteğmen Tevfik Sargut Amerikan Deniz Kuvvetleri'nde; *1930 senesinde:* Üsteğmen Rahmi Yalım İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde,

²⁵⁷ A.g.e., s.III-2-12.

²⁵⁸ Gölcük Yağ Gemisi'nin 1937 tarihli Deniz Mecmuasında çıkan resmi ve bu konuda yayınlanan haber Ek-5'te gösterilmiştir.

²⁵⁹ A.g.e., s.III-2-17.

²⁶⁰ Cumhuriyet Donanması 1923-2000, ..., s. 123.

²⁶¹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.53-54.

Üsteğmen İzzet Saltun Amerikan Deniz Kuvvetleri'nde, Üsteğmen Fuat Başak ve Üsteğmen Afif Büyüktuğrul İtalyan Deniz Kuvvetleri'nde; 1933 senesinde: Yüzbaşı Taftil Bayat ve Yüzbaşı Şeref Karapınar Japon Deniz Kuvvetleri'nde, Makina Üsteğmen Burhan Cansun ve Makina Üsteğmen Asaf İtalyan Deniz Kuvvetleri'nde, Yüzbaşı Abdurrahman Benlioğlu ve Yüzbaşı Tacettin Talayman Alman Deniz Kuvvetleri'nde; 1934 senesinde: Yüzbaşı Saim Besbelli ve Yüzbaşı Kenan Or Alman Deniz Kuvvetleri'nde eğitim görmüşlerdir. Bu eğitimler 1934'de sona erdi.

Güverte subayları gibi makina subaylarının da yurt dışı eğitimi almaları planlanarak, bu subaylar yurt dışı üniversitelerine gönderildi. Ancak ilk olarak bu maksatla yurt dışına giden personel, öğrenim bedellerini kendileri ödemek durumunda kalmışlardı²⁶².

Kurmay subay yetiştiren bugünkü Deniz Harp Akademileri'nin de temeli yine bu dönemde atıldı. Deniz Harp Akademisi açılması fikri, Bahriye Vekaleti döneminde de gündeme geldiyse de "Amiral Denizde Yetişir" kanaati yüzünden bu gerçekleşmedi²⁶³. Deniz Harp Akademisi; 2 Kasım 1930 tarihinde Yıldız Sarayı tesisleri içerisinde bulunan Kara Harp Akademisi içerisinde açıldı²⁶⁴. "Kara Harp Akademisi Komutanlığı" ismi de değiştirilerek "Harp Akademileri Komutanlığı" ismini aldı. Deniz Harp Akademisi Komutanlığına Yarbay Ali Rıza Kalafatoğlu getirildiyse de kısa süre sonra, 24 Kasım 1931 tarihinde Albay Fahri Engin bu makama getirildi²⁶⁵. Genelkurmay Başkanı'nın, belki de Atatürk'ün, Donanma Komutanı Vekilliğine Şükrü Okan'ı getirip, Fahri Engin'i bu makama getirmesi Deniz Harp Akademisi'nin gelişimini büyük ölçüde hızlandırdı²⁶⁶. Akademide eğitim üç seneydi. Öğretim üyesi olarak Almanya'dan uzman personel getirildi.

Üç sene devam eden akademinin ilk yılında daha çok talimnameler üzerinde çalışılıyor, arazide ve denizde yapılan gezilerden sonra, bir tatbikatla sene sona eriyordu. İkinci sene taktik ağırlıklı eğitimler yapılıyor, sık sık harp oyunları oynanıyordu. Bu oyunlardan bir tanesi karacılarla birlikte çıkarma plan tatbikatını içeriyordu. Sene sonunda ise, üçüncü sınıfın oynadığı stratejik harp oyununda taktik

²⁶² A.g.e., s.54.

²⁶³ A.g.e., s.55.

²⁶⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi,....,s.91.

²⁶⁵ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.55.

²⁶⁶ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,...., s.641.

vazifeler alınmıyordu. İkinci sınıf karada yapılan bir kurmay gezisi ve denizde yapılan tatbikatla sona eriyordu. Üçüncü sınıf tamamıyla stratejik mahiyetteydi. Sene sonunda yapılan stratejik bir harp oyunu, kara-deniz kurmay gezileri ve bir aylık hava stajıyla eğitim sonlanıyordu. Mezun olan öğrenciler 3 sene kıdem alıyor, daha sonra kendilerine verilen tezi bitirince bir sene daha kıdem alıyorlardı. Deniz Harp Akademisinin çıkardığı ilk kurmay subaylar şunlardı²⁶⁷: Binbaşı Mithat Işın, Binbaşı Necati Özdeniz, Yüzbaşı Sadık Altıncan, Yüzbaşı Tacettin Talayman, Yüzbaşı Fuat Özgören, Yüzbaşı Fahri Korutürk, Yüzbaşı Tefik Samurkaş.

Deniz Harp Akademisi'nde oynanan stratejik harp oyunları sonuçları Donanma Komutanlığı tarafından Genelkurmay Başkanlığı'na arz edilmekteydi. Afif Büyüktuğrul, Deniz Harp Akademisi açılmasının faydalarını; bu eğitimi yapanlar kadar yapmayanların da talimname diliyle konuşmasını öğrenmesi, Kara Harp Akademisi'nde deniz hareketiyle ilgili verilen yanlış derslerin düzeltilmesi, akademiye başlayan kara-deniz yakınlaşmasının ileriki rütbelerde olumlu bir işbirliğine dönüşmesi başlıkları altında toplamaktadır²⁶⁸.

Bu dönemde meydana gelen önemli olaylardan birisi de Genelkurmay Başkanlığı'nın 27 Mayıs 1928 tarihli emri gereğince, Bahriye Mektebi'nin 1 Haziran 1928 tarihi itibarıyla Deniz Lisesi adını almasıdır. Böylece okul; talim, terbiye ve tedrisat açısından Genelkurmay Başkanlığı'na, idari ve mali açıdan ise Milli Savunma Bakanlığı'na bağlandı. Deniz Lisesi Heybeliada'da kalırken, Deniz Harp Mektebi Kasımpaşa'ya geçti. 11 Ekim 1930 tarihinde, Deniz Harp Okulu şu an halen Heybeliada'da bulunan Deniz Lisesi ile birleştirilerek aynı müdürlük altında hizmete sokuldu²⁶⁹.

²⁶⁷ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.55-56.

²⁶⁸ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.641-642.

²⁶⁹ Rasim Ünlü, "I. Dünya Harbinden Önce Cumhuriyet'in 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*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997, s.170.

2- Büyük ve Küçük Rütbeli Subaylar Arasındaki Rahatsızlıklar

Milli mücadele sırasında değişen ortam ve koşullar, komutanlar arasındaki kıdem farkına rağmen emir komuta yapısının değişmesine neden oldu. Osmanlı Devleti döneminde askeri okuldan daha erken mezun olarak daha kıdemli olan komutanlar, savaş sırasında meydana gelen değişiklikler ve savaşta aldıkları görevler itibariyle, cumhuriyet dönemi ordusunda kendilerinden daha kıdemsiz komutanların emri altında görev yapma durumunda kaldılar. Askeriyede subayların harp okulundan mezun oluş seneleri, kıdem durumları çok önemli olmasına rağmen, meydana gelen bu değişiklik karacılarda çok büyük problemlere neden olmadı. Örneğin milli mücadele sırasında altmış sekiz komutan içerisinde on yedi tanesi rütbece Atatürk'ten kıdemliydi. Ancak bu komutanlar Atatürk'e inandılar ve O'nun emrine girerek bu konuda en ufak problem yaşatmadılar. Bunda karacıların geniş bölgelere dağılmalarının, kadrolarının geniş olmasının büyük payı vardı.

Ancak milli mücadeleden sonra donanmada meydana getirilen emir-komuta sistemi, rütbe kıdemleri nedeniyle bazı huzursuzluklara neden oldu. Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, Harp Okulu'ndan 1908 yılında mezun olmasına rağmen, emrindeki Filotilla Komodoru Yarbay Mehmet Ali Ülgen 1905 çıkışlıydı. Onun da emrinde bulunan iki denizaltı gemisinin komutanı Yarbay Şükrü Okan ise 1901 çıkışlıydı. Yarbay Fahri Engin emrinde görev yapan Kurmay Başkanı Yarbay Cevat Ülman ise 1907 çıkışlıydı. Bu durum Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle, deniz kuvvetlerinde zararlı bir hizipçiliğin doğmasına neden olacaktı²⁷⁰.

Küçük rütbeli subaylar arasında da ilginç gelişmeler yaşanmaktaydı. İstiklal Savaşı'na katılanlar ve katılmayanlar arasında ayırım yapılması, subayların birbirine düşmesine neden oluyordu. Bu ayırım; hükümetin cumhuriyetin ilanından sonra fazla kadroları eritmek üzere bir heyet kurularak, bazı subayları görev dışına çıkarmaları nedeniyle gerçekleşiyordu. İstiklal Savaşı'na katılmadığı halde, savaş sonrası rütbesi gereği üst makamlara getirilenler hakkında, mütareke yıllarında yaptıklarına dair ihbarlar birbirini izliyor, bu kişiler hakkında soruşturmalar açılıyordu. Göreve başladıktan bir süre sonra bu durumu fark eden Milli Müdafaa Vekili Mustafa

Abdülhalik Bey'in 16 Haziran 1928 tarihli genelgesi özetle şöyleydi ve bu dönemde yaşananlar ile alınacak tedbirleri çok açık bir şekilde gözler önüne seriyordu²⁷¹:

"Elimizde tarihsel bir ululuk ve güce sahip olmasına rağmen geçmişin çeşitli etkileri ile yıpranmış şerefli bir meslek vardır. Bütün arkadaşların birleştirici ve dirençli istekleri ile bu yaranın sarılarak mesleğin kudretli bir hale getirilmesi kendileri için öncelikli bir görev ve insanı bir borçtur. Sayıca az, fakat vatanın yüksek yararına haklı bir hizmet eden Cumhuriyet deniz ordusuna tam layık öz bir filoya sahip, cesur ve metin personele malik olmak başta gelen ilkelerimizdendir.

Geleceğin kıymetli ve yararlı Bahriyesi'nin sağlam olması gereken temellerini kurmak istediğimiz bu anlarda, arkadaşlar arasında öncelikle işbirliği ve olağanüstü gayretin varolması gereklidir. Bahriyeli adını taşıyan arkadaşlar arasında anlaşmazlıkların çok fena sonuçlar doğuracağı ve bundan kişilerin değil mesleklerin zarar göreceği düşünölmek lazımdır. Bu zararların manevi sorumluluğu da bugünün emir ve komuta mevkilerini işgal eden zevat üzerinde bulunacağı pek tabiidir. Çok acı olan bu tarihi sorumluluk karşısında mahçup olmamak için birlikte ve dayanışma çalışmasındaki lüzum açıktır. Bu itibarla:

Herkes kendi görevini yapmalı ve ilgili olmadığı işlerle uğraşmaktan ve özellikle üstlerini eleştirme ve yerme olarak algılanacak eylem ve sözlerden kesinlikle kaçınılmalı ve askerlik ruhu ile bağdaşmayan kişilerle uğraşma ve benzer duygulardan arınarak yalnız mesleği yükselmesini kendisine ilke edinmelidir.

Subayların görevleri nedeni ile öğrendikleri ve ilgilendikleri resmi bilgileri her ne suretle olursa olsun başkalarına haber vermelerinin, bu tür işlemler hakkında arkadaşları ile mektuplaşmalarının, özel toplantılarda resmi işlemlerden sözetmeleri ve bu gibi dedikodu niteliğinde kişisel haberleşme, boş ve anlamsız işlemlerle meşgul olmalarının sicillerinde önemle dikkate alınacağı komusuna tekrar dikkati çekerim. Her biri vatanın kutsal yararı ile ilgili yüksek makamlarına çıkmaya aday bulunan arkadaşların sır saklayıcı ve ciddi olmaktadır vatani ve ahlaki gereği takdir ettiklerine emin bulunmakla beraber, mesleğin şiddetle muhtaç bulunduğu dayanışma lüzumu bu

²⁷⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.636.

²⁷¹ Fahri Çoker, a.g.m., s.76.

noktanın öncelikle göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtmeyi zorunlu görmekteyim.

Askerliğin esas temelinin, disiplin, düzeni kayıtsız şartsız itaat, üste saygı ve asta sevgi ile ayakta tutulacağını açıklamaya lüzum görüyorum.

Bazı yüksek makamlardaki kişilerin aracılığı ile etki yapmaya çalışarak yükselmek veya yer değiştirmek isteyenler sonuçta kesinlikle zarar görecekları için bu gibi eylemlerden sakınmalıdır. Vekalet, zamanında her subayın kayıtları üzerinde, ayrı ayrı inceleme yapacak ve aldıkları sicillerden oluşacak kanyaya göre karar verecektir. Buna aykırı yükselme ve yer değiştirme olamayacağı gibi sebepsiz emekliye ayırma işlemi de yapılmayacağı artık bilinmelidir.

Evvelki genelgede de bahsedildiği üzere 1928 mali yılı deniz kadrosunun darlığı yüzünden bir kısım seçkin subayın kara ordusuna nakilleri açıkta kalmaları gecikmiş ise de gelecekte deniz kadrolarında oluşacak boşluklara göre bu subayların yeniden çağrılıp hizmetlendirilmeleri kararlaştırılmıştır.

Deniz kadrolarında devamsızlıkları, itaatsizlikleri, gayretsizlikleri ve herhangi suretle olursa olsun mesleğin bir branşında yetersizlikleri anlaşılanlar hakkında kamunun emrettiği cezaların uygulanmasına gidilmesi kesinlikle alınmış bir hareket kuralıdır. Subaylar ve diğer bahriye mensuplarının resmi iş ve işlemlerdeki çalışma derecelerinin, kendilerine verilen görevlerdeki yararlılıkları, eylemli olarak yaptıkları işler incelenmek suretiyle zaman zaman denetlenecek ve alınacak sonuca göre yukarıda belirtilen uygulamaya geçilecektir. Bundan dolayı, arzum dışında subaylar ve diğer mensupların hoş olmayan işlemlerle karşılaşmamaları için görev severlik ve askerlik ruhumu kendilerine önder hareket sayarak özellikle Cumhuriyet deniz ordusunun yükselmesine hizmet eden yararlı bir kişi olduklarını göz önünde bulundurarak bu komudaki kanaatimi kuvvetlendirmelerini rica ederim”.

3- Yeni Oluşturulan Sınıflar

Müsteşarlık dönemi, deniz kuvvetlerinde yeni sınıfların oluşturulduğu bir dönem oldu. Subayların bir orantı içerisinde yükselerek kadroları işgal edebilmesi için

Genelkurmay Başkanlığı “mahrut” sistemini oluşturdu.

Bu sisteme göre; deniz subayları, denizcilik vasfı olanlar ve olmayanlar olarak ikiye ayrıldı. Çünkü denizcilik ayrı vasıf ve kabiliyetleri gerektiren bir meslekti. Deniz ve kara mahrutu oluşturulduktan sonra, gemilerde ve karargahların hareket, eğitim şubelerinde çalışan subayların deniz mahruduna, diğer kara teşkillerinde görev alan subaylarınsa kara mahruduna ayrılmalarına karar verildi. Bu ayırım müsteşarlık tarafından yapıldı. Kara mahruduna dahil edilip deniz mahrudunda kalmak isteyen binbaşı ve yarbaylar için bir sınav yapılması kararı alındı. Bu subayların sınavı Alman Müşavere Heyeti'nin kontrolü altında Mecidiye Kruvazörü'nde yapıldı ve mahrutlara son şekli verildi.

Daha sonraki dönemlerde, deniz şartlarına dayanamayan ve denizcilik görevlerini yerine getiremeyen subaylar da kara mahruduna alınmaya başladılar. Deniz mahruduna dahil subayların her rütbede bir sene fazladan kıdem almaları, daha sonra subaylar arasında hoşnutsuzluğa neden olduysa da bu sistem uzun süre devam ettirildi²⁷².

Donanmada süregelen Gedikli Subay sistemi üzerinde de bir takım değişik düşünceler baş gösterdi. Gedikli subayların, subay olmalarından dolayı savaş gemilerinin teknik araçlarıyla yeteri kadar ilgilenmedikleri kanaati vardı. Bu fikirler neticesinde, gedikli sınıfının kaldırılıp maaşları yüksek yeni bir erbaş sınıfının oluşturulmasına karar verilerek, 1928 yılında bu sistemin uygulanmasına başlandı. Bu personel er üniforması giyecek, erlerden ayrı olarak şapkalarına gedikli kokardı takacaklardı. Rütbeleri ise; gedikli onbaşı, gedikli çavuş, gedikli üstçavuş, gedikli başçavuş ve başgedikli idi. Yeni sistemin kabulüyle mevcut gedikli subaylara, yeni sınıfa geçmek isteyip istemedikleri soruldu. İstemeyenler tasfiyeye tabi olarak bir süre daha gedikli subay rütbesinde donanmaya hizmet ettiler²⁷³.

Başka bir yenilik de, muamele memuru sınıfının oluşturulması oldu. Genelkurmay bağlısı birliklerde sivil memur çalıştırmak, istihbari kaygılardan dolayı yasaktı. Ancak zamanla kurmay subayların fikir çalışması yapmak yerine zamanlarını daktilo başında geçirmelerinin mahzurlu olduğu düşünölmeye başlandı. Bu maksatla

²⁷² Afif Büyöktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.51.

²⁷³ A.g.e., s.51-52.

1929 yılında muamele memuru, diğer bir deyişle askeri memur sınıfı oluşturuldu. Bu memuriyete başlangıçta askeri okulda okuyup sınıfını geçemeyen başarısız öğrenciler getirildi. Daha sonra bedeni kabiliyetleri zayıf subaylar ile mızıkacı, burgucu, demirci, marangoz olan askeri ustalar bu sınıfa geçirildiler. Bu memurlar için rütbeler oluşturuldu ve muadili rütbeye benzer beyaz bir şerit taşımaları sağlandı. Bu sınıf için oluşturulan rütbeler şu şekildeydi²⁷⁴:

- Birinci sınıf muamele memuru : Albay muadili,
- İkinci sınıf muamele memuru : Yarbay muadili,
- Üçüncü sınıf muamele memuru : Binbaşı muadili,
- Dördüncü sınıf muamele memuru : Önyüzbaşı muadili,
- Beşinci sınıf muamele memuru : Yüzbaşı muadili,
- Altıncı sınıf muamele memuru : Üsteğmen muadili,
- Yedinci sınıf muamele memuru : Teğmen muadili,
- Sekizinci sınıf muamele memuru : Asteğmen muadili.

Askeri okullarda öğrenciler üzerinde otorite sağlayarak, disiplini sağlamak maksadıyla askeri öğretmen sınıfı oluşturulması yine bu dönemde gündeme geldi ve 1929 yılında askeri öğretmen sınıfı oluşturuldu. Bu sınıfa, istekliler arasından üniversitede yapılan sınavlar sonucu subaylar alındı. Bu subaylar sınıf değiştirdiler. Daha sonraki dönemlerde ise Deniz Lisesi'ni bitiren öğrencilerden seçilenler, üniversitede askeri öğretmen olmak üzere eğitildiler²⁷⁵.

1930 yılında Milli Müdafaa Vekaleti tarafından "*Askerlik Adliyesi Kanunu*" çıkarıldı. Bu kanun gereği; Donanma Komutanlığı'nda bir kolordu mahkemesi, kruvazörler ve filotillada ise birer alay mahkemesi kuruldu. Ancak bu kurumlarda, subayların daha önce her hangi bir hukuk eğitimi almamış olmalarından dolayı bazı sorunlar yaşandı. Donanmamızın ilk hakim subayları, Binbaşı Salih Köniman ve Üsteğmen Fahri Çoker oldular²⁷⁶.

²⁷⁴ A.g.e., s.52.

²⁷⁵ A.g.e., s.53.

²⁷⁶ A.g.e., s.56.

4- Bütçe

Bahriye Vekaleti'nin lağvedilmesi, deniz kuvvetlerinde yeni bir kuruluş sistemine gidilmesini beraberinde getirmişti. Bahriyenin geliştirilmesi, küçük fakat güçlü bir donanma meydana getirilme çalışmaları, Milli Müdafaa Vekaleti'nce ele alınmaya başlandı.

9 Mayıs 1928 gün ve 1231 sayılı 1928 Bütçe Kanunu ile ayrılan 5.975.820 TL. ödeneye ek olarak 10 Mayıs 1928 gün ve 1244 sayılı kanunla yeni bir ödenek verildi. 5 Nisan 1925 gün ve 599 sayılı Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu ve 1926 yılı Bütçe Kanunu'nun 17 nci maddesi ile verilen ödenekten 1927 mali yılı sonuna kadar harcanmayan kısmı iptal eden bu kanunun 1. maddesi ile, her çeşit gemi, fabrika, atölye, kurum ve havuzlar yapımı, Yavuz Zırhlısı'nın onarılması ve her türlü silah, cephane satın alınması için 1928 mali yılından itibaren bahriye bütçesinde açılacak özel fasıla en çok on yılda harcanmak ve yıllık harcama miktarı üç milyon lirayı geçmemek üzere 25.000.000 TL. na kadar harcama ve yüklenmelere girişilmesine izin verildi.

Ayrıca 24 Mayıs 1928 gün ve 1335 sayılı kanunla, hükümetçe kadrodan çıkarılmasına karar verilen Turgutreis, Necm-i Şevket, Akhisar, Numune-i Hamiyet ve Draç gemilerinin usulüne göre Maliye Vekaleti'nce satılmasına izin verilmesi ile yeni bir kaynak oluşturuldu²⁷⁷.

Özellikle 1929 yılında Amerika'da başlayan ve kısa sürede tüm dünyaya yayılarak Türkiye'yi de etkisi altına alan ekonomik buhrana²⁷⁸ rağmen bahriye, mütevazı bütçesiyle pek çok yeniliğe imzasını atmıştır.

²⁷⁷ A.g.m., s.75.

²⁷⁸ Bahadır Urhan, "1929 Ekonomik Bunalımının Türkiye'deki Etkileri", Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997, s.354-359.

F- DONANMA KURULUŞUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

1- Yavuz'un Onarılışı ve Donanmaya Yeni Katılan Gemiler

Bahriye Vekaleti zamanında başlayan Yavuz'un onarımı, 25 Şubat 1930 tarihinde sona erdi. Daha sonra gemi havuzdan indirilerek²⁷⁹ üzerine aborda olduğu Turgutreis zırhlısı üzerinde makina ve kazan onarımlarına devam etti. Bu sırada Mecidiye Kruvazörü de, mütehasıs ateşçi yetiştirmek üzere, Yavuz'un makina personelini alarak Marmara Denizi'nde eğitim yaptı.

Albay Fahri Engin, 30 Nisan 1930 tarihinde Yavuz Komutanlığı'na getirildi. Geminin atış ve seyir tecrübeleri için Fransız Şirketi, Fransa'dan bir kaptan getirmişse de, Albay Fahri Engin'in başarılı manevraları sonucu, kaptan ülkesine geri gönderildi. Yavuz son atış tecrübelerini 11 Ağustos 1930 tarihinde yaparak harekate hazır hale geldi. Yavuz'un tek problemi kazanlarında idi. Kazanları devletin ekonomik sıkıntıları nedeniyle bir türlü mazotlu hale getirilemeyen Yavuz, çıkardığı kütle halindeki dumanla her zaman göz önünde oldu²⁸⁰.

Bu arada 1929 yılında İtalya ile girilen dostane ilişkiler yeni gemi yaptırmak için iyi bir fırsat oldu. Donanmayı güçlendirmek maksadıyla, parası 10 yılda ödenmek üzere Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer ismi verilen dört muhrip²⁸¹, Dumlupınar ve Sakarya ismi verilen iki denizaltı ile Martı, Denizkuşu ve Doğan ismi verilen üç hücumbot ısmarlandı²⁸².

İlk muhribin inşasına, 15 Ocak 1930 tarihinde başlandı. Martı, Denizkuşu ve Doğan isimlerini alan üç hücumbot Türkiye'ye, 10 Eylül 1931 tarihinde Valroal isimli ticaret gemisinin güvertesinde getirildi. Yarbay Ali Ülgen başkanlığındaki heyet tarafından teslim alınan hücumbotların ilk komutanları Yüzbaşı Zeki Taftil Bayat, Yüzbaşı Celal Orbay ve Üsteğmen Necdet Üren oldu. Yeni hücumbotlar için hemen bir filotilla teşkil edilerek komodorluğuna, Binbaşı Kemal Enginol getirildi.

²⁷⁹ Yavuz'un havuz onarımı sırasındaki fotoğrafları Ek-6'da gösterilmiştir.

²⁸⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.59.

²⁸¹ Kocatepe ve Tınaztepe'nin denize indirilmesi sırasında çekilen fotoğraflar, Ek-7'de gösterilmiştir.

²⁸² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.92.

Adatepe ve Kocatepe Muhripleri, 18 Ekim 1931 tarihinde Türkiye'ye geldiler. Peyk gemisi aynı gün her iki geminin komutan ve subaylarını alarak Yeşilköy önlerinde gemilerine intikal ettirdi, hitamında bu iki gemiyi rehberleyerek Dolmabahçe önlerine gelindi. Aynı gün yapılan törenle gemilere Türk sancağı çekildi. Kocatepe'nin ilk komutanı Binbaşı Hilmi Üler, Adatepe'nin ilk komutanı ise Binbaşı Nedim Ülseven oldu.

Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları 6 Kasım 1931 tarihinde Dolmabahçe önlerine gelerek Türk sancağı çektiler.

Zafer ve Tınaztepe muhripleri, İstanbul'a 6 Haziran 1932 günü geldiler. Sancak çekme törenleri Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan başkanlığında yapılarak, gemiler Türk donanmasına katıldılar. Zafer'in ilk komutanı Binbaşı Cevat Ülmen, Tınaztepe'nin ilk komutanı ise Binbaşı Bilal Talu oldu²⁸³.

Adatepe, Kocatepe, Zafer ve Tınaztepe muhripleri Binbaşı Cevat Ülmen Komodorluğunda yeni bir filotilla teşkil ettiler. Denizaltılar da, Denizaltı Gemileri Komutanlığı emrine verildi.

Bu gemilerden; Adatepe ve Kocatepe 1350 ton deplasmanında, azami 38 kts süratinde, Zafer ve Tınaztepe 1206 ton deplasmanında 36 kts azami süratinde, Dumlupınar 1150 ton deplasmanında, azami 17.5 kts süratinde, Sakarya 940 ton deplasmanında, azami 16 kts süratinde, Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotları ise 30 ton deplasmanında ve azami 34 kts süratindeydiler²⁸⁴.

2- Kuruluştaki Değişiklikler

Yavuz'un onarılışı ve donanmamıza yeni katılan gemiler yeni bir teşkilatlanma ihtiyacını da beraberinde getirdi. Bu suretle "*Donanma Komutanlığı*" ismi kaldırılarak "*Harp Filosu Komutanlığı*" ismi kabul edildi. Yine 1931²⁸⁵ yılında Taşoz, Samsun Basra tipi ufak muhripler, sürat ve silah itibarıyla herhangi bir savaş vazifesi yapacak

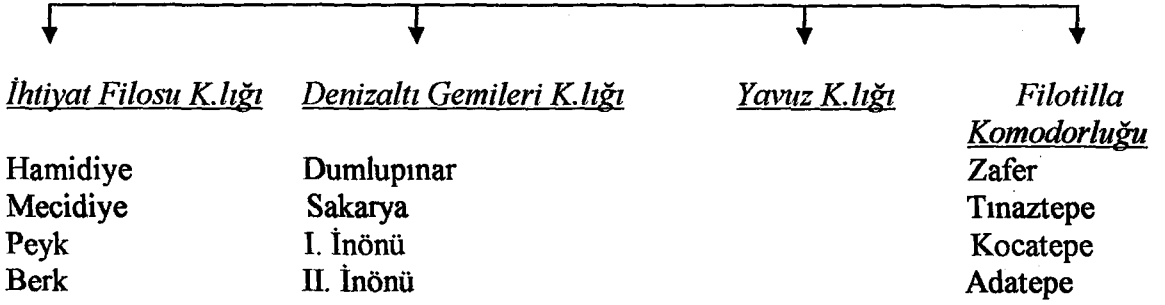
²⁸³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.59-61; yine bkz: Fahri Çoker, a.g.m., s. 77.

²⁸⁴ A.g.e.,s.59-60; ayrıca karşılaştırınız: *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*,..., s. 21, 42, 61.

²⁸⁵ Bu gemilerin 1932 yılında kadro dışı kaldığını belirten kaynaklar da mevcuttur; *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*,...,s.19.

durumda olmadığından kadro dışı bırakıldılar²⁸⁶. Muin-i Zafer ve Aydınreis de denizaltılar için yatak gemisi olarak bu gemiler emrine verildi. 24 Kasım 1931 tarihinde yapılan yeni kuruluş şöyleydi²⁸⁷:

Harp Filosu Komutanlığı



Harp Filosu Komutanı : Albay Şükrü Okan

İhtiyat Filosu Komutanı : Albay Mehmet Ali Ülgen

Hamidiye Komutanı : Yarbay Lütfi Çekiç

Mecidiye Komutanı : Yarbay Osman Aksu

Peyk Komutanı : Binbaşı Nevres Tümer

Berk Komutanı : Binbaşı Rıza Ülman

Denizaltı Gemileri Komutanı : Albay Şükrü Okan

Dumlupınar Komutanı : Binbaşı Ziya Özel

Sakarya Komutanı : Binbaşı Zeki Işın

I. İnönü Komutanı : Yüzbaşı Abdurrahman Benlioğlu

II. İnönü Komutanı : Yüzbaşı Lütfi Kerman

Yavuz Komutanı : Albay Hüsnü Gökdeniz

Filotilla Komodor Vekili : Yarbay Cevat Ülman

²⁸⁶ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, ..., s.92.

²⁸⁷ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, ..., s.638, yine bkz: Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), ..., s.62; ayrıca karıştırınız: Fahri Çoker, a.g.m., s.77.

Zafer Komutanı	: Yarbay Cevat Ülman
Tınaztepe Komutanı	: Yarbay Bilal Talu
Kocatepe Komutanı	: Binbaşı Hilmi Ülser
Adatepe Komutanı	: Binbaşı Nedim Ülseven

1932 yılında, idaresi daha önce Gümrük İdaresi'ne verilmiş olan Reis sınıfı gemilerin geri alınarak bir Mayın Filosu kurma çalışmalarına başlandı. Bu çalışmalar neticesinde Hızırreis, İsareis ve Kemalreis Ganbotları tadil edilerek mayın arama-tarama gemisi haline getirildiler. Sadece ıgırıp taraması yapabilecek olan bu gemilerden, "Arama Tarama Filotillası" oluşturuldu²⁸⁸. Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotları da Filotilla Komodorluğu'na bağlandı²⁸⁹.

G- BU DÖNEMDE İCRA EDİLEN MANEVRA, GEZİ VE ÖZEL GÖREVLER

1- Manevralar

Bu dönemde, donanma büyük manevra ve tatbikatlar da yapmaya başladı. Bunlardan ilki 1928 yılının Eylül ayında Yunanistan'a karşı gerçekleştirildi. Atatürk, 1 Eylül 1928 günü, Ertuğrul Yatı'yla Marmara gezisine çıktı. Yat Tekirdağ'da iken, ajanslar Yunan Donanması'nın Çanakkale Boğazı'nın Türk karasularında manevra yaptığı haberini geçtiler. Türk-Yunan anlaşmazlığını tırmandırmak gibi siyasi bir amaç taşıyan bu manevra karşısında Atatürk, ani bir kararla Türk Donanması'nın acilen bir manevra yapması emrini verdi²⁹⁰. Emekli Tümamiral Cevat Ülkekel, bu manevranın aniden yapılmasındaki temel amacın, Yunanistan'ın Çanakkale açıklarındaki manevraları ile yaklaşımlarına dur demek olduğunu ifade etmektedir²⁹¹. 1 Eylül 1928

²⁸⁸ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.63.

²⁸⁹ *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*,..., s.92.

²⁹⁰ *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*,..., s.92.

²⁹¹ Cevat Ülkekel, "Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Yurt Gezileri, Bahriye ve Cumhuriyet Döneminin İlk Deniz Tatbikatı", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, 587(Temmuz 2003), s.15.

Cumartesi günü Hamidiye, Berk, Peyk, Samsun, Basra, Taşoz gemileri ile I. ve II. İnönü Denizaltıları Moda'da demirli iken, Başbakan İsmet İnönü Hamidiye Kruvazörü'ne gelerek, saat 15.45'te Atatürk'ün harekate hazırlık emrini bizzat verdi²⁹². 1 Eylül günü saat 20.00'da İzmit'teki Mecidiye Kruvazörü, 2 Eylül günü saat 00.45'de Moda'da bulunan diğer gemiler ileri harekete geçtiler. Alman Müşavere Heyeti, hafta sonu nedeniyle gemilerde bulunmuyorlardı. Bu sebeple tatbikata iştirak edemediler.

Donanma, 2 Eylül sabahı Marmara'da randevu tesis ederek saat 10.00'da Bolayır önlerinde Ertuğrul Yatı'na mülaki oldu. Atatürk'ün Donanma Komutan Vekili'ne yazılı olarak gönderdiği faraziyelerle tatbikat başladı.

Faraziye iki safhalı idi. Birinci safhasında, düşmanın Gelibolu Yarımadası'nı işgal ettiği bildirilip, donanmadan yapacağı vazife soruluyordu. İkinci safhada, boğazı geçmeyi başaran düşmana karşı donanmanın yapacağı vazifeler soruluyordu. Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, "*Gelibolu Yarımadası'ndaki düşman mevzilerini bombalayarak kara hareketına yardım etme*" kararı verdi ve bu kararı tanziri olarak uygulamaya soktu. Bu sırada Atatürk tarafından faraziyeler verilmeye devam ediliyordu. Hava karardıktan sonra tatbikatın ikinci safhası başladı. Öncelikle gemilerin karartmaları yapıldı. Donanma Komutan Vekili'nin gece hücumu için kararı şuydu: Kruvazörleri geri çekecek, düşman donanmasına muhrip ve denizaltılarla gece hücumları gerçekleştirecek, muhriplerin alacakları temaslara istinaden kruvazörleri sevk edecek, günün ışmasıyla tüm donanmayı hücum için sevk edecekti²⁹³. Bu kararlar gemiler tarafından başarıyla icra edilerek tatbikat sona erdi. Cumhurbaşkanı tarafından, tatbikatın bitimini müteakip saat 00.30'da Ertuğrul Yatı'ndan açık²⁹⁴ olarak şu mesaj çekildi²⁹⁵:

"İstanbul'da bulunduğunuz andan itibaren bililtizam verdiğim müşkül vaziyetlerde:

1- İçinde bulunduğunuz şeraite nazarın İstanbul'dan hareket için kat ettiğiniz zamanı çok bulmadım.

²⁹² Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1966, s.121.

²⁹³ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,..., s.47.

²⁹⁴ Bu mesaj özellikle açık olarak çekilmiş, kriptolanmamıştır. Böylece Yunan Gemileri de bu mesajı kaydetme imkanı bulabileceklerdir.

²⁹⁵ Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*,..., s.123.

2- Deniz ve kara ile alakadar olarak Donanmaya verdiğim vazifeleri muvaffakiyetle ifa ettiniz.

3- Gece hareketında gösterdiğiniz dikkat mucibi memnuniyettir.

4- Bilhassa son verdiğim yeni faraziyata göre muhtelif vaziyetlere ve mütenevvi tedbirlere şamil tasavvurlarınızı ve kararlarınızı şayanı takdir buldum.

5- Donanmamızın bu gün meşbudum olan intizam ve mükemmeliyetinden çok memnun ve müftehirim.

Donanma Kumandanına ve Donanmanın diğer Kumandanları ile Zabıtlarına ve bilumum askerlerine teşekkür ederim. Bu tarzda himmet ve mesainizin milletçe daima takdirle karşılanacağına şüphem yoktur.

Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal”

Yarbay Fahri Engin de karşılık olarak şu mesajı gönderdi:

“Ertuğrul yatında reisicumhur hazretlerine:

Tarafı devletlerinden manevra ve talimlerimizin lütfen takip ve idare buyrulması şerefine nail olan Donanma Kumandanı, zabitan ve efradının bipayan tazimatlarının kabulünü arz ve istirham eylerim efendim.

Donanma Kumandanı Mehmet Fahri”

Gazi Mustafa Kemal’in bu mesajı, cumhuriyet donanması personelinin kısa zamanda ulaştığı yüksek eğitim seviyesinin bir belgesiydi.

Kara Harp Akademisi’ni bitiren subayların donanmada bir ay müddetle staj yapmaları 1929 senesinde uygulamaya kondu ve bu stajın programı Donanma Komutanlığı’na bırakıldı. Donanma Komutanlığı’nca akademi öğrencilerinin Hamidiye, Mecidiye, Peyk ve Berk gemilerine taksim edilmesine, 15 günlük liman eğitimleri sonunda Akdeniz’de seyir yapılmasına karar verildi.

16 Ağustos 1929 günü, Donanma Komutanı Yarbay Fahri Engin komutasında, Hamidiye, Mecidiye, Peyk, Berk, Taşoz, Samsun, Basra’dan oluşan donanma, Akdeniz seyrine başladı. Donanma; İzmir, Bodrum, Marmaris, Fethiye Limanları’na uğradıktan sonra, Taşoz, Samsun ve Basra’yı bırakarak seyrine Antalya ve Mersin’le devam etti.

Bu gemilerin Fethiye'de bırakılmasının nedeni, yeteri kadar kömür depolayamamaları idi. Seyirler boyunca karacı subaylar köprüüstünde vardiya alarak eğitim gördüler²⁹⁶.

1929 senesinin Ekim ayında Cumhuriyet Donanması o zamana kadar ki en büyük manevralarından birisini gerçekleştirdi. Bu tatbikatta şu hususlar incelenecekti²⁹⁷:

- Denizaltı gemilerinin donanma üzerindeki tesirleri görülecek, (Böylece Cumhuriyet Donanması'nın ilk deniz üstü-denizaltı tatbikatı yapılacaktır.)

- Kocaeli Müstahkem Mevkii'nin savunma gücü incelenecek,

- Donanmanın kara ordusunu destekleme imkanları araştırılacak,

- Bir çıkarma tatbikatı yapılarak deniz-kara işbirliği imkanları incelenecekti.

Manevra üç safhadan oluşuyordu. Birinci safha Kocaeli, ikinci safha Mudanya önlerinde ve son safha Kartal-Maltepe bölgesine planlandı. Donanma, 9 Ekim 1929 günü İzmit'te toplandı. I. ve II. İnönü denizaltıları da ilk defa donanmayla müşterek bir hareket için Yarbay Şükrü Okan komutasında İzmit'e geldi. Tatbikata Mareşal Fevzi Çakmak ta katılacaktı.

10 Ekim günü tatbikatın ilk safhası başladı. Dar bir sahada yapılan denizaltı-kruvazör eğitimleri, o dönemdeki su üstü unsurlarının temas için tek cihazlarının göz, silahlarının da top olması nedeniyle denizaltı üstünlüğüyle sona erdi. Daha sonra ikinci safhaya başlandı. Bu safhada, çıkarma hareketi da icra edildi. Bu safhadan sonra Mudanya'ya demirlendi. Son safhada Mudanya'dan Kartal'a bir kolordu nakledilecek ve Kartal'a çıkarılacaktı. Bu maksatla Reşitpaşa ve Cumhuriyet Ticaret Gemileri'yle Moda ve Burgaz Şehir Vapurları donanma emrine verildi. Donanma bu gemilerle, Mudanya'dan bindirme yapacak ve bunları denizaltı taarruzlarına karşı koruyarak Maltepe-Kartal bölgesine çıkaracaktı. Böylelikle Cumhuriyet Donanması ilk defa yükleme/bindirme, seyir, çıkarma ve koruma/refakat planları hazırladı²⁹⁸.

Bu tatbikatta çok önemli sonuçlara ulaşıldı. Bunlardan ilki gemilerin karartma konusundaki zafiyetleriydi. Özellikle gemilerde bulunan karacı subayların sık sık lumbuzları²⁹⁹ açması ve ticaret gemilerinin yeterli ciddiyeti gösterememesi bunun

²⁹⁶ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.48.

²⁹⁷ A.g.e., s.49.

²⁹⁸ A.g.e., s.50.

²⁹⁹ Gemideki yuvarlak pencereler.

başlıca nedenleriydi. Başka bir sorun nizamların oluşturulmasında yaşandı. Nizamlarda gemiler arası mesafe 400 metre olması gerekirken, ticaret gemilerinin gece seyir ünsiyeti fazla olmayan kaptanları, mesafelerin 3 mile kadar açılmasına neden oldu. Diğer taraftan şehir vapurlarına yüklenen makinalı tüfeklerin oluşturduğu manyetik alan pusulaları etkilemiş, bu nedenle mevki muhafazalarında sorunlar yaşanmıştı. Bu sebeplerle denizaltılar konvooya kolaylıkla hücum imkanı buldular. Ancak en büyük hata, alacakaranlıkta yapılması gereken çıkarmanın, saat 11.30'da ancak yapılabilmesiydi³⁰⁰.

Tatbikattan sonra çıkarılan iki büyük sonuç ise şuydu³⁰¹:

- Müstahkem Mevki bataryaları zayıftı. Yani boğazlar ne yapıp edilip Türk hakimiyetine alınmalıydı ki; bu çok doğru bir tespitti.

- Denizaltılar çok etkili silahlardı. Bu doğru bir tespit olmasına rağmen daha sonra karacılar tarafından abartıldı. O kadar ki sadece denizaltı ve hücumbotlar ile bütün ülkenin deniz savunmasının yapılabileceğini bile iddia ettiler.

Manevra sonunda donanma 17 Ekim 1929'da, İngiliz Akdeniz Filosu'nu karşılamak üzere Dolmabahçe önlerine intikal etti.

Mecidiye, Peyk, Taşoz, Samsun ve Basra'dan oluşan donanma, 30 Haziran 1930 günü Gölcük'ten hareket ederek ve çeşitli manevralar yaparak İzmir'e geldi. Bu manevraya Mareşal Fevzi Çakmak ile askeri şura azaları da katıldı. Bu manevra aynı zamanda Türk Donanması'nın hava kuvvetleriyle müştereken yaptığı ilk manevra oldu³⁰².

Hamidiye, Mecidiye, Peyk, Berk, Taşoz, Samsun ve Basra gemilerinden oluşan donanmamız, 1 Eylül 1931'de ileri harekete geçerek manevralarla Rize'ye kadar gitti. Bu manevraya müşavere heyetinden Alman Albay Arnold De La Pierre de katıldı. Bu yüzden manevra, deniz subaylarına bir tatbikata nasıl hazırlanılacağı, geminin seyre nasıl hazırlanacağı konularını öğretmek açısından da çok faydalı oldu³⁰³.

³⁰⁰ A.g.e., s.50.

³⁰¹ A.g.e., s.50.

³⁰² A.g.e., s.65.

³⁰³ A.g.e., s.65.

2- Gezi ve Özel Görevler

Bu dönemde, Atatürk tarafından halkın dertlerini dinlemek ve inkılapları anlatmak üzere yurdun çeşitli yerlerine bir çok gezi yapıldı. Bunlarda ilki İzmir Vapuru ile Karadeniz'e oldu. Atatürk 14 Eylül 1928 günü Sakarya Motoru ile Dolmabahçe Sarayı'ndan ayrılarak İzmir Vapuru'na geçti. Gemi saat 14.30'da ileri harekete geçerek Karadeniz'e çıktı³⁰⁴. Bu hareketten önce Mecidiye ve Hamidiye, Dolmabahçe önlerinde Gazi'yi topla selamladılar.

1 Aralık 1930 tarihinde Atatürk, Trabzon'dan Dolmabahçe'ye Ege Vapuru'yla döndü. Gazi'nin Dolmabahçe'ye gelişinde Peyk topla selamlama yaptı³⁰⁵.

Atatürk'ün bir sonraki gezisi Akdeniz'eydi. 8 Şubat 1931 günü Balıkesir'den kara yoluyla İzmir'e hareket eden Atatürk, saat 16.25'te İzmir'den Ege Vapuru'yla Antalya'ya hareket etti. Bu kez Gazi'yi selamlayan İzmir Limanı'ndaki Mecidiye'ydi. 12 Şubat'a kadar devam eden deniz gezisi, Atatürk'ün trenle Malatya'ya geçmesiyle sona erdi.

H- DIŞ POLİTİKA VE DENİZ KUVVETLERİ

Cumhuriyet'in ilanından sonra, 1923-1928 döneminde Bahriye Vekaleti'yle ilk hızını almış olan donanmamız, 1928-1933 döneminde oldukça gelişim göstermiş, Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle, Atatürk'ün "*dış politikayı destekleyecek ve ona kuvvet verecek bir deniz gücü meydana getirmek ve bu gücü de devletin parasal gücüne göre kademeli olarak yapmak*"³⁰⁶ şeklinde özetlenebilecek deniz politikasının son safhasına gelmişti. Çünkü Fahri Çoker'in deyişiyle, "*Cumhuriyet Donanmasının Atatürk devrindeki ilk donanması, Minimum Kuvvet Hedefine erişmek biçiminde gerçekleşmiş, bu gerçekleştirme, 1928'de iki denizaltının, 1930'da yenilenmiş Yavuz'un ve 1932'ye*

³⁰⁴ A.g.e., s.123.

³⁰⁵ Raşit Metel, a.g.e., s.125.

³⁰⁶ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,..., s.627.

*kadar 3 denizaltı, 3 hücum bot ve 4 muhribin katılmaları ile sona ermiştir*³⁰⁷.

Donanma; oluşumuna paralel olarak, dış politikada da etkin olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bunun en büyük örneği, 1928 yılında yapılan ve bizzat Atatürk'ün yönettiği tatbikat oldu. Bu manevra sonunda Atatürk, Türk Donanması'nın başarılarından açık telsizden övgüyle söz ederken aslında Yunanistan'a da seslenmekteydi.

Bu tatbikat Yavuz'un onarım sürecini de hızlandırdı. Yavuz'un onarılması bazı ülkelerin gözünü korkuturken İngiltere bu konuda çok rahattı. 1928 başlarında İngilizlerce yapılan bir değerlendirmeye göre, Yavuz'un onarılıp hizmete alınması durumunda dahi, Yunan Filosu Ege'de Türk Donanması'na karşı üstünlüğünü koruyacaktı. Yunan Donanması, eğitim ve personel nitelikleri bakımından Türk Donanması'na göre çok daha ileri durumdaydı. Üstüne üstlük Yavuz'un muhrip refakati olmadan denize çıkması intihar demektir³⁰⁸. İngilizlerin Yavuz'un onarımının tamamlanamayacağı iddiaları, Bahriye Vekaleti'nin lağvolmasıyla daha da arttı. Vekaletin lağvedilmesini, Yavuz'un onarımının tamamlanmaması için ciddi bir bahane olarak değerlendirmişlerdi.

Bu dönemde Akdeniz'de ciddi bir Fransa-İtalya çekişmesi de yaşanmaya başlanmıştı. Türkiye gibi yeni bir donanma kuran ülkeyi, müttefik olarak yanında görmek İtalya için önemli bir kazanç olacaktı. Ancak Türkiye üzerinde nüfuz sahibi olmak için Almanya ve Fransa'nın çok gerisindeydiler. Bu nedenle, 1927'den itibaren Türkiye'nin savaş gemisi ihalelerini yakından izlemeye başladılar. 1928 yılında Mussolini, Türkiye'de birçok yabancı uzman olmasına karşın aralarında İtalyan olmayışına özellikle dikkat çekti³⁰⁹. Bir yandan Türkiye-İtalya ilişkileri düzeliirken, diğer taraftan Osmanlı borçları ve yabancı eğitim kurumları nedeniyle Türkiye-Fransa ilişkileri gerginleşmeye başladı. Aralık 1928'de İtalyan Deniz Ateşesi, Deniz Müsteşarı Mehmet Ali Dalay ile yaptığı görüşmeler sonucunda, gemilerin muhtemelen Fransız ve İtalyan şirketleri arasında bölüştürüleceği izlenimi aldığını, ancak Fransa ile yaşanan gerginliklerden dolayı İtalya'ya daha yakın olduğunu, ayrıca Türkiye Hükümeti'nin

³⁰⁷ Fahri Çoker, *Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?*, Deniz basımevi, ş.y., t.y., s.23.

³⁰⁸ Serhat Güvenç, "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 586 (Mart 2003), s.8.

³⁰⁹ A.g.m., s.8.

görev süreleri dolan Alman Müşavir Heyeti üyeleri yerine İtalya'dan personel isteyeceği yönünde bir duyum aldığını hükümetine bildirdi³¹⁰. Bu görüşmelerden 5 ay kadar sonra İtalyan Tersaneleri'ne 2 muhrip, 2 denizaltı ve 3 hücumbot siparişi, 1930 yılında ise 2 muhrip siparişi daha verildi. Yine bu dönemde 1930 yılında Yunanistan ile, 1931 yılında Sovyetler Birliği ile deniz silahlarının sınırlandırılmasına ilişkin protokoller imzalandı³¹¹.

Sonuç olarak, deniz kuvvetlerimiz, 1933 yılına gelindiğinde artık güçlü ve kuvvetliydi. Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle yeni alınan gemilerimizle Türkiye "*Balkan sularına hakim*"³¹² bir güç olacaktı. Türk Donanması; yeni gemileri, eğitilmiş personeli ve yeniden yapılanan tersanesiyle eğitim donanması hüviyetinden savaş donanması hüviyetine geçiyordu.

³¹⁰ A.g.m., s.8.

³¹¹ A.g.m., s.8.

³¹² Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*, 1. baskı, Türk Tarih Kurumu basımevi, Ankara, 1975, s.10.

III- SAVAŞ DONANMASI DÖNEMİ (1933-1938)

A- BU DÖNEMDE DENİZ KUVVETLERİNE KATILAN VE SİPARİŞİ VERİLEN GEMİLER

1- Denizaltılar

Almanların Germania Werft Firması, 1935 senesinde İspanya'da Cadizde Echevarriceta tezgahlarında İspanya için E1 isimli denizaltı gemisini inşa ediyordu. İspanya'da çıkan iç savaş nedeniyle Almanya, bu gemiyi satılığa çıkardı³¹³. O sırada Türkiye'de Deniz Harp Akademisi'nde öğretim üyesi olarak bulunan Alman Subayı Von Arnould De Laperie sayesinde Türkiye'nin bu olaydan haberi oldu ve Ankara'da bu denizaltının incelenmesi maksadıyla bir heyet kuruldu. Bu heyetin başkanı Binbaşı Zeki Işın, üyeleri Makina Binbaşı Salim Gündüz ve Makina Yüzbaşı Cemil Ali Ersü'ydü³¹⁴. Daha sonra, firma yetkilileri Türkiye davet edilerek olay incelendi ve geminin alınmasına karar verildi. Bunun üzerine gemi komutanı olarak atanan Güverte Kıdemli Yüzbaşı Abdurrahman Benlioğlu, Başçarkçı Makina Yüzbaşı Cemil Ali Ersu, Güverte Yüzbaşı Nejat Sevinç ve Başgedikli Cevdet Erman'dan oluşan heyet 18 Aralık 1936 günü önce Madrid'e, oradan Valencia'ya giderek gemiyi teslim alma işlemlerine başladılar. Gemiye, 29 Aralık 1936 tarihinde Valencia'da sancak çekme töreni icra edilerek Gür ismi verildi³¹⁵. Daha sonra gemi, Alman personeli ve 4 Türk personeli ile Türk sancağı altında Türkiye'ye geldi. Geminin derin su dalışı ve diğer tecrübeleri, İstanbul'da Bostancı ile Adalar açıklarında yapıldı³¹⁶. Bu gemi 72.39 m. boyunda, 6.40

³¹³ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1967, s.68.

³¹⁴ Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1960, s.57.

³¹⁵ A.g.e., s.57-58; yine bkz: *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, 1. baskı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı basımevi, İstanbul, 2000, s.43. Geminin 1935 yılında teslim alındığını belirten kaynaklarda mevcuttur: Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.69; yine karşılaştırınız: Fahri Çoker, "Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 560 (Temmuz 1994), s.77.

³¹⁶ Raşit Metel, a.g.e., s. 58.

m. eninde, 763 ton deplasmanında, azami 19.5 kts süratinde, başta 4 kıçta 2 torpido bulunan bir denizaltıydı³¹⁷.

Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, deniz kuvvetlerinin manevralarında denizaltıların ne derece etkili bir silah olduğunu görmüştü. Bu nedenle denizaltı yapımına özel ilgi gösteriyordu. Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde, denizaltı yaptırmak üzere 3 Şubat 1936 tarihinde meclisten 2.100.000 TL.'lık ödenek çıkarıldı³¹⁸. Daha sonra Almanya'ya Germania Werft I. V. S Firmasına, 4 adet denizaltı siparişi verildi. Ay sınıfı adı verilen bu gemiler için 11 Haziran 1936 tarihinde imzalanan mukavele şu hususları içeriyordu³¹⁹:

“Almanya’da inşa edilecek bir hücum denizaltı gemisi 3.405.000 ve bir mayın denizaltı gemisi 3.755.000 Hollanda Floreni³²⁰, Türkiye’de monte edilecek iki adet hücum gemisinin fiyatı 8.223.000 Hollanda Floreni 16 adet D.W.K Torpido fiyatı 534.000 ve mecmu 15.737.000 Hollanda Floreniolarak tespit edilmiştir. Ayrıca her gemide 4 başta, 2 kıçta bulunan 6 torpido kovani dolu teslim edilecektir.

Almanya’da inşa edilen hücum denizaltı gemisi 26 ayda, Almanya’da inşa edilen mayın denizaltı gemisi 30 ayda, Türkiye’de inşa edilen birinci hücum gemisi, bu geminin omurgası Almanya’daki eş geminin omurgasının vazından nihayet 4 ayda konmak şartıyla 40 ayda Türkiye’de inşa edilen ikinci hücum gemisini de 42 ayda tecrübeye hazır bulunduracaklardır.

Türkiye’de inşa edilecek iki geminin deniz tecrübeleri için müteahhit, bir kumandan bir başçarkçı on dört makinist ile dümenci ve telsizci efradı temin edecek mütebaki lüzumlu personel, hükümetimiz tarafından temin edilecektir.

Gemilerin nihai teslimünden itibaren başlayan bir senelik garanti müddeti zarfında gemilerde bulunmak ve teknil masrafı müteahhide ait olmak üzere کافی adedde garanti mühendisi ve personeli bulundurulacaktır.

Keza Türkiye’de yapılacak gemilerin inşasında kullanılacak işçilerin en az % 75’i Türk olacaktır. Makina ve teçhizatın montesinde kullanılacak işçilerin en az %30’u

³¹⁷ Cumhuriyet Donanması 1923-2000,...., s.43.

³¹⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.m., s.73.

³¹⁹ Raşit Metel, a.g.e., s.58-59.

³²⁰ O dönemde 1 Türk Lirası, 1.169 Hollanda Florenine eşitti.

Türk olacaktır. Bütün ustabaşları yabancı olabilecek fakat her ustabaşının yanında kifayetli, Türk inşaat komisyonunca tasvip edilecek bir Türk işçisi bulundurulacaktır. Muhasebede, kontrolde ve sairede kullanılacak memurların en az % 50 si Türk olacaktır”.

Ay sınıfı adı verilen bu gemilerin isimleri de Mustafa Kemal Atatürk tarafından 17 Ocak 1938 tarihli bir emirle dönemin başbakanı Celal Bayar’a bildirilmiş, gemilerin isimleri; Yıldıray, Batıray, Atılay ve Saldıray olmuştur³²¹. Bunlardan Atılay gemisinin ismi, Atatürk’ün şahsen kaleme aldığı emirde “*Aatılay*” şeklinde yazdığı için geminin üzerine bir süre “*Aatılay*” yazılmış, daha sonra “*Atılay*” olarak düzeltilmiştir³²². Atatürk tarafından yazılan 17 Ocak 1938 tarihli tebligat³²³ tam olarak şöyleydi³²⁴:

“Başbakan Celal Bayar’a,

Yeni dört denizaltı gemilerimiz için bulduğumuz isimler şunlardır: 1) Saldıray, 2) Batıray, 3) Aatılay, 4) Yıldıray.

Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları, son Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, batıran, atılan, yıldırın.

Kemal Atatürk”

Bu gemilerden Batıray mayın denizaltısı ile Saldıray hücum denizaltısı Almanya’da, Atılay ve Yıldıray hücum denizaltıları ise İstanbul’da Taşkızak Tersanesi’nde inşa edilmiştir. Bu gemiler 80 m. boyunda, 6.64 m. eninde 942 ton deplasmanında, azami 20 kts süratinde başta 4, kıçta 2 torpido kovanına sahip gemilerdi³²⁵.

Almanya’da inşa edilecek gemiler için inşaata nezaretçi olarak giden personel ile bu gemilerin personeli şöyleydi³²⁶:

³²¹ A.g.e., s.59.

³²² Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.74.

³²³ Bu tebligatın orijinal nüshası Ek-8’de gösterilmiştir.

³²⁴ Osman Öndeş, “Cumhuriyetin İlanından Sonra Atatürk’ün Deniz Gezileri ve Cumhuriyet Donanması”, Hayat Tarih Mecmuası, 4 (Nisan 1974).

³²⁵ Cumhuriyet Donanması 1923-2000, ..., s.44.

³²⁶ Raşit Metel, a.g.e., s.60.

Saldıray ve Batıray Komisyonu :

Kurmay Binbaşı Fahri Korutürk	: Berlin Ateşesi
Binbaşı Lütfi Kerman	: Batıray Komutanı
Y.Makina Yüzbaşı Şevket Demir	: Barut İşleri
Makina Yüzbaşı Nihat Ersen	: Elektrik İşleri
İnş. Yüzbaşı Muhiddin Etingü	: İnşaat İşleri
Makina Yüzbaşı Saim Erkson	: İnşaat İşleri
Makina Yüzbaşı Cevad Çekli	: Y. Makina İşleri
Makina Yüzbaşı İrfan Özar	: Dizel İşleri
Güverte Yüzbaşı Muhtar Bindal	: Torpido İşleri
Güverte Yüzbaşı Edip Şehsuvaroğlu	: Torpido İşleri
Güverte Yüzbaşı Muhlis Güremen	: Top İşleri
Güverte Yüzbaşı Zühtü Poyraz	: Mayın İşleri
Makina Yüzbaşı Necati Gökçen	: Elektrik İşleri

Saldıray Personeli

Batıray Personeli

<i>Komutan</i>	Ön. Yüzbaşı Vehbi Ziya Dümer	Binbaşı Lütfi Kerman
<i>Başçarkçı</i>	Ön. Yüzbaşı Namık Taçkın	Binbaşı Cevad Taluy
<i>2. Komutan</i>	Yüzbaşı Refet Gürül	Yüzbaşı Vedat Buak
<i>2. Çarkçı</i>	Yüzbaşı Burhan Cansun	Yüzbaşı Ahmet Törün

Bu gemilerden 14 Ağustos 1937 Cumartesi günü Atılay Denizaltısı'nın kızağa konma töreni Haliç Tersanesi'nde icra edilmiş, gemi; 21 ay sonra 19 Mayıs 1939 tarihinde törenle denize indirilmiştir³²⁷. Tören sırasında Başbakan İnönü; "Sağ olursam her sene burada yeni gemiler yaptıracağım ve burasını gemi ile dolduracağım"³²⁸ demişse de bu sözüne sadık kalamamıştır. 14 Temmuz 1942 tarihinde Çanakkale'de bir mayına

³²⁷ A.g.e., s.60-61.

³²⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.74.

çarparak batan Atılay'da 6 subay, 17 astsubay, 16 erbaş/er şehit olmuştur³²⁹.

Almanya'da inşa edilen Saldıray, 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa konarak 23 Temmuz 1938 tarihinde kızaktan indirildi. Geminin tecrübelerinin yapılmasının ardından gemi, mümkün olduğunca çabuk Türkiye'ye intikal ettirilmiştir. Bunun nedeni, yaklaşmakta olan 2. Dünya Savaşı'ydı ve gerginleşen siyasi ortam geminin teslim alınamamasına sebebiyet verebilirdi. Geminin Alman sancağı ve Türk-Alman personel ile Türkiye'ye intikal tarihi, 2 Nisan 1939'du³³⁰. Seyir sırasında geminin telsiz devreleri kapatılarak, Alman personelin haber alması engellendi. Öyle ki, bu personel İtalya'nın Arnavutluk'u işgal ettiğini ancak Türkiye'ye geldikten sonra öğrendi³³¹. 5 Haziran 1939 günü sancak çekme töreni icra edilerek bu gemi deniz kuvvetlerimize katıldı³³².

10 Şubat 1937 tarihinde kızağa konan Batıray, 28 Eylül 1938 tarihinde denize indirildi. Ancak 2. Dünya Savaşı'nın başlamış olması nedeniyle Almanya bu gemiyi Türkiye'ye teslim etmedi. 20 Eylül 1939 tarihinde hizmete girerek Alman 7. Denizaltı Filotillası'nda UA ismiyle görev yapan bu gemi, savaş sırasında Orta ve Güney Atlantik'te görev almış, önemli vazifelerde bulunmuş ve 40.706 tonluk bir savaş gemisi batırmıştır³³³. 3 Mayıs 1945 tarihinde Kiel açıklarında düşman eline geçmemesi için gemi personeline batırılmıştır³³⁴.

9 Eylül 1937 tarihinde kızağa konarak, 28 Ağustos 1939 tarihinde denize indirilen³³⁵ Yıldray'ın montesi, 2. Dünya Savaşı nedeniyle Alman personelin ülkelerine dönmesi ve gerekli parçaların bulunamaması nedeniyle, 13 Ağustos 1940 tarihinden itibaren Gölcük Tersanesi'nde devam ederek, 2 Eylül 1946 tarihinde tamamlanabilmiştir³³⁶.

Bu dönemde denizaltılarla ilgili önemli bir başka husus ta, Alman subayların denizaltılarımızda yaptıkları staj olmuştur. 1935 senesinde, Versailles Anlaşması gereğince denizaltı bulunduramayan Almanya, personelinin eğitmek üzere diğer ülkeleri

³²⁹ Cumhuriyet Donanması- 1923-2000,...., s.44.

³³⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.63.

³³¹ A.g.e., s.63.

³³² A.g.e., s.63.

³³³ A.g.e., s. 69.

³³⁴ Cumhuriyet Donanması- 1923-2000,...., s. 44.

³³⁵ Raşit Metel, a.g.e., s. 69.

³³⁶ Cumhuriyet Donanması- 1923-2000,...., s. 44.

seçti. Bu maksatla Türkiye’de staj yapmak üzere üç grup halinde gelen Alman subaylar şunlardı³³⁷:

Birinci Grup: Emekli Albay A.D. Max Valentiner³³⁸ (Başkan), Güverte Üsteğmen Rolf Dau, Makina Üsteğmen Günter Schmidt Falbe.

İkinci Grup: Güverte Üsteğmen Ludwig Mathes, Makina Üsteğmen Rudolf Wahl.

Üçüncü Grup : Güverte Albay Dönitz, Makina Binbaşı Hans Tedsen.

İkişer ay, Erdek’te bulunan denizaltılarımızda staj yapan bu subaylar, 2. Dünya Savaşı’nda Alman denizaltılarında görev alarak önemli başarılarla imza attılar. 1937 yılında ise Yugoslavya’dan yarbay rütbesinde bir subay, denizaltılarımızda bir ay süreyle staj yapmıştır³³⁹.

2- Savarona

Amerikalı Bayan Richard M. Cadwalader tarafından Almanya’nın Hamburg şehrindeki Blohm Und Woss tezgahlarına sipariş edilen ve 29 Temmuz 1930 tarihinde omurgası konarak 28 Şubat 1931 tarihinde denize indirilen Savarona Yatı, Almanya ile Amerika arasında yaşanan bir vergi problemi nedeniyle Amerika karasularına sokulmamıştı³⁴⁰. Bu nedenle sahibi tarafından satışa çıkarılan yat, Türkiye Cumhuriyeti tarafından Cumhurbaşkanı Yatı olarak kullanılmak üzere satın alınarak, 24 Mart 1938 tarihinde İngiltere’nin Southampton Limanı’nda Türk sancağı çekildi.

Gemi Süvarisi Sait Özege ve 45 kişilik personeli ile 12 Nisan 1938’de İngiltere’den Hamburg’a yola çıkan Savarona, 22 Mayıs 1938 tarihinde Hamburg’tan ileri harekete geçerek, 1 Haziran 1938 tarihinde Dolmabahçe önlerinde bulundu³⁴¹.

124.5 m. boyunda, 16 m. eninde, 6130 ton deplasmanındaki Savarona, en fazla

³³⁷ Raşit Metel, a.g.e., s.54.

³³⁸ Bu subay 1. Dünya Savaşı’nda efsane olmuş U-38 denizaltısının da komutanlığını yapmıştır.

³³⁹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e. s.65.

³⁴⁰ Raşit Metel, Atatürk ve Donanma, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1966, s.162.

³⁴¹ A.g.e., s.162.

21 kts sürat yapabiliyordu³⁴².

1 Haziran 1938 Çarşamba günü saat 15.30'da Atatürk; dönemin Başbakanı Celal Bayar, Başkatip Hasan Rıza Soyak, Başyaver Celal Tolgay, Milletvekillerinden Kılıç Ali, Cevat Abbas Gürer, Salih Bozok, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ile Savarona Yatı'na gelmiş, yatı çok beğenerek, yatta kalmaya karar vermiştir³⁴³.

Atatürk, 54 gün kaldığı Savarona'dan 25 Temmuz 1938 tarihinde gece 01.00'da hasta bir vaziyette ayrılarak, Dolmabahçe Sarayı'na geçmiştir. Bu süre içerisinde Marmara'da küçük geziler yaptı. Bunlardan birisi Erdek'e oldu. 24 Haziran 1938 tarihinde İstanbul'dan hareketle Erdek'e giderek, Erdek'te Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan'ı Savarona'da kabul etti. 9 Temmuz 1938 tarihinde Savarona'da Atatürk başkanlığında yapılan ve 3.5 saat süren toplantı ise Atatürk'ün Bakanlar ile yaptığı son toplantı oldu³⁴⁴.

3- Diğer Gemiler

Bu dönemde deniz kuvvetlerine katılan gemilerden en önemlilerinden birisi Erkin Gemisidir. Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman, Almanya'da bulunduğu süre içerisinde Alman bandıralı "Terrier" isimli transatlantığı görerek bu geminin denizaltılarımız için yatak gemisi olabileceğini düşündü. Daha sonra bu amaçla satın alınan gemiye, dönemin Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp tarafından "Atatürk" isminin verilmesi Cumhurbaşkanlığı'na teklif edildi. Bu teklifi kabul etmeyen Atatürk, 1923 yapımı gemiye yaşını fazla bulduğu için "Engin" isminin verilmesini uygun gördü. Ancak bu kelime Milli Müdafaa Vekili tarafından "Erkin" olarak anlaşıldı ve geminin ismi böyle kaldı³⁴⁵.

İlk komutanı Yarbay Fehmi Rasih Kartal olan Erkin, 24 Temmuz 1936 senesinde İstanbul'a gelerek hizmete girdi. Erkin'in hizmete girmesi sonucu, yatak

³⁴² Cumhuriyet Donanması 1923-2000,..., s.164.

³⁴³ Raşit Metel, a.g.e., s.162.

³⁴⁴ A.g.e., s.163-164.

³⁴⁵ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.69.

gemisi olarak armatörlerden kiralanan “*Marmara*” isimli ticaret gemisi sahibine iade edildi³⁴⁶.

1923 senesinde Almanya’da inşa edilen 139.85 m. boyunda, 8 m. enindeki gemi, 16.800 ton deplasmanında olup maksimum 12.5 kts sürat yapabiliyordu. Erkin gemisi 1966 yılına kadar donanmamıza hizmet etti³⁴⁷.

1919 yılında İngiltere’de inşa edilen “*Ülkü*” isimli kömür gemisi, İngiltere’den Türk armatörlerce satın alındı. Daha sonra hükümet, Türk armatörlerden bu gemiyi alarak 1934 yılında hizmete soktu. 100.95 m. boyunda, 14.25 m. eninde, 7233 ton deplasmanındaki gemi azami 10 kts. sürat yapabiliyordu. Ülkü, 1968 senesine kadar donanmamıza hizmet etti³⁴⁸.

Gölcük Tersanesi’nde inşa edilen ilk gemi olan ve Müh. Yüzbaşı Ata Nutku’nun eseri olan “*Gölcük*” isimli akaryakıt gemisinin inşasına 29 Mayıs 1934 günü başlanmış olup 1935 yılında denize indirildi. Ancak malzemesizlikten ötürü geminin montesinin tamamlanması 17 Eylül 1937 senesinde olabildi³⁴⁹. Donanmamıza 1983 yılına kadar hizmet eden gemi, 58.6 m. uzunluğunda, 9.4 m. eninde, 1250 ton deplasmanında ve azami 11.5 kts. süratindeydi³⁵⁰.

Almanya’ya ısmarlanan ve 6 Mart 1937 günü Kitarna Vapuruyla Bremen’den İstanbul’a getirilen 60 tonluk “*Kocaeli*” römorkörü bu dönemde alınan başka bir gemiydi³⁵¹.

B- KURULUŞTAKİ DEĞİŞİKLİKLER

1- Donanmanın Kuruluşundaki Değişiklikler

Donanma Komutanlığı’nın 1931 yılında lağv edilerek yeni kuruluşa geçilmesi,

³⁴⁶ A.g.e., s.69.

³⁴⁷ Cumhuriyet Donanması 1923-2000,...., s.170.

³⁴⁸ A.g.e., s.133.

³⁴⁹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.70.

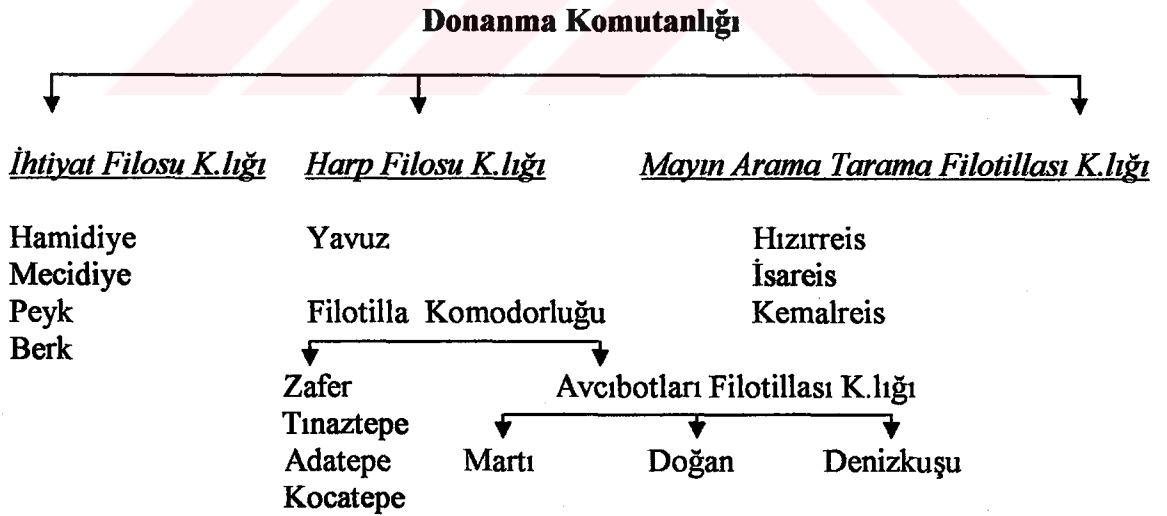
³⁵⁰ Cumhuriyet Donanması 1923-2000,...., s.123.

³⁵¹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.75.

Donanma Komutanlığı ismine senelerden beri bağlı olan denizci personeli rahatsız etmişti³⁵². Bu arada envantere yeni giren gemiler, silah ve cihazlar yeni bir kuruluş ihtiyacını da beraberinde getirdi. Gemilere yapılan tadilatlar ile kazanılan imkan kabiliyetler şunlardı³⁵³:

- Bütün gemiler uçaksavar toplarıyla donatıldı,
- Gemilere elektrikli dinleme cihazları kondu,
- Muhriplere, Peyk ve Berk'e mayın rayları döşenerek gerektiği zaman mayın atacak bir duruma sokuldu,
- Muhriplere su bombası atma cihazı ve su bombaları kondu.

30 Eylül 1935 tarihinde yapılan yeni kuruluş değişikliği ile Donanma Komutanlığı yeniden kuruldu. Zafiyet olduğu değerlendirilen mayın emniyeti için Hızırreis, İtareis ve Kemalreis Ganbotları tadil edilerek sadece ıgırıp taraması yapabilecek "Arama Tarama Filotillası" oluşturuldu³⁵⁴. Harp Filosu ise Donanma Komutanlığı'nın alt birimi olarak görev yapacaktı³⁵⁵. Yeni oluşan teşkilat şu şekildedir³⁵⁶:



³⁵² Donanma Komutanlığı Tarihçesi, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002, s.III-2-14.

³⁵³ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, IV/1, Deniz basımevi, İstanbul, 1984, s.646.

³⁵⁴ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.63.

³⁵⁵ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,...., s.646.

³⁵⁶ Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),...., s.63.

Avcıbotları Filotillası Komutanı, Filotilla Komodoru emrinde görev yapacaktı. Yavuz ise doğrudan Harp Filosu Komutanına bağlıydı.

Bu dönemin Harp Filosu Komutanı Tuğbay Fahri Engin, İhtiyat Filo Komutanı Tuğbay Mehmet Ali Ülgen, Mayın Arama Tarama Filotillası Komutanı Yüzbaşı Nedim Ülseven Avcıbot Filotillası Komutanı Binbaşı Kemal Enginol'du³⁵⁷. 1935 yılında yaşanan başka bir gelişme ise, Donanma Komutanlığı Karargahının Yavuz'dan Gölcük'e nakledilmesi oldu. Önceden subay misafirhanesi olarak kullanılan bina Donanma Komutanlığı karargahına tahsis edilerek³⁵⁸ stratejik bir komutanlık haline getirildi³⁵⁹.

Yeni kuruluşta Denizaltı Gemileri, Donanma Komutanlığına bağlı değildi. Bu gemiler ve Denizaltı Ana Gemisi olarak kullanılan gemiler Tuğamiral Şükrü Okan emrinde Donanma Komutanlığı'ndan bağımsız olarak idare ediliyordu. Aslında gemileri Tuğamiral Şükrü Okan adına Yarbay İbrahim Rıza Ülman idare ediyordu³⁶⁰. Denizaltı gemilerinin müstakilen idare edilmesi, bu gemilerin eğitim seviyesinin önemli ölçüde yükselmesine vesile oldu. Denizaltılarımız kör hücumun yanında torpido atışları yapmaya başladı. Ancak Denizaltı Gemileri Komutanlığı'nın Tuğamiral Şükrü Okan adına kıdemsiz subaylarca idare edilmesi kıdemli subayları rahatsız ederek, bu gemilerin Donanma Komutanlığı'na bağlanması fikrini gündeme getirdi. Bu fikrin sahibi, Genelkurmay'da görevli Denizaltıcı Yarbay Ziya Özel'di. Daha sonra Dumlupınar Denizaltısı'nın da komutanı olacak olan Yarbay Özel emrinde bir Filotilla meydana getirildi. Yarbay Ziya Özel'in Komodoru ve aynı anda Dumlupınar Denizaltısı Komutanı olduğu bu filotilla; Dumlupınar, Sakarya, Gür, I. İnönü, II. İnönü gemilerinden oluştu ve doğrudan Donanma Komutanlığı'na bağlandı³⁶¹. 20 Ağustos 1936 tarihinde Denizaltı Filotilla Komodorluğu lağvedilerek Denizaltı Filosu Komutanlığı kuruldu ve Albay Hüsnü Gökdenizeri komutan oldu. Denizaltı Ana Gemisi olarak alınan Erkin'de karargah meydana getirildi³⁶². Ancak tek komutanla idari ve eğitim işlerinin sağlıklı olarak yürütülemediği görülerek 1938 yılında Denizaltı Filosu

³⁵⁷ A.g.e., s.63.

³⁵⁸ İlk Donanma Komutanlığı Karargahı olarak kullanılan bina Ek-9'da gösterilmiştir.

³⁵⁹ Figen Atabey, Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1.baskı, Dz.K.K.lığı Karargah basımevi, Ankara, 2002, s.31.

³⁶⁰ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.64.

³⁶¹ A.g.e., s.70.

³⁶² Figen Atabey, a.g.e., s.31.

Komutanlığı emrinde Denizaltı Komodorluğu açılarak, Yarbay Zeki Işın Komodor olarak tayin edildi³⁶³.

Bu dönemde yaşanan ilginç bir yenilik de, donanma gemilerine alay sancağı verilmesi oldu. Normalde kara kuvvetlerinde yeni teşkil edilen alay eşidi birliklere verilen sancağın gemilere verilmesi tepkiyle karşılandı. Buna rağmen, 14 Mayıs 1938 tarihinde Silivri spor sahasında Donanma Komutan Amiral Şükrü Okan tarafından, Yavuz Komutanı Albay İhsan Özel'e, Denizaltı Filosu Komutanı Albay Hüsni Gökdenizeri'ne ve Filotilla Komodoru Albay Bilal Talu'ya alay sancakları verildi³⁶⁴.

2- Kuruluş Değişikliklerinin Getirdiği Yenilikler

Kuruluşta yapılan değişiklikler ve kara kuvvetlerine benzer şekilde yapılanma, beraberinde bazı yenilikleri de getirdi. 1934 yılında yürürlüğe giren 2590 sayılı kanun gereği Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri'nde standartlaşma çalışmaları başlatıldı. Bu kapsamda "*Ordu Dahili Hizmet Kanunu*" ile "*Donanma Dahili Hizmet Kanunu*", "*İç Hizmet Kanunu*" adı altında birleştirildi. Yeni yapılan düzenlemeye göre;

- Deniz subayları ile kara subaylarının terfi sistemlerinin eşit olmasına,
- Deniz Kuvvetleri'ndeki ananevi subay rütbe isimlerinin kaldırılarak, yerine Kara Kuvvetleri'nde kullanılan rütbelerin kullanılmasına, gemilerin kıta kabul edilip, kara birliklerinde olduğu gibi bir yapıya sahip olmasına karar verildi³⁶⁵.

Deniz Kuvvetleri'nde o zamana kadar, kumanda edilen geminin sınıfına göre bir rütbe sistemi vardı. Korvete komuta etmiş bir subaya "*Korvet Kaptanı*", firkateyne komuta etmiş bir subaya "*Firkateyn Kaptanı*", kalyona komuta etmiş bir subaya ise "*Kalyon Kaptanı*" isimleri verilmiş, bunlar zamanla ananevi rütbe isimleri olmuştu. Osmanlıların tüm dünyaya kabul ettirdiği bu rütbeler yeni düzenlemeyle şöyle oldu³⁶⁶:

Mülazım-ı Sani : Teğmen,

³⁶³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.70.

³⁶⁴ A.g.e., s.78.

³⁶⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, Dz.K.K. basımevi, Ankara, 2000, s.90.

³⁶⁶ Figen Atabey, a.g.e., s.25.

Mülazım-1 Evvel	:	Üsteğmen,
Sağ Kolağası	:	Ön Yüzbaşı,
Sol Kolağası	:	Kıdemli Yüzbaşı,
Korvet Kaptanı	:	Binbaşı,
Fırkateyn Kaptanı	:	Yarbay,
Kalyon Kaptanı	:	Albay,
Liva Amiral	:	Tuğamiral (1935 yılından öncekiler Tümamiral),
Ferik Amiral	:	Koramiral,
Birinci Ferik Amiral:	:	Oramiral,
Müşir Amiral	:	Büyük Amiral.

Bu değişiklikler o dönemde deniz kuvvetleri personeli tarafından yadırganmışsa da, günümüzde de halen kullanılmaktadır.

3- Kara Teşkilleri

Donanmada değişiklikler olurken Gölcük Tersanesi'nde de önemli ilerlemeler kaydedilmekteydi. 1932 yılında tamamlanan "Gölcük Tersanesi Şartnamesi" sonucu, 10.000 tona kadar harp ve yardımcı gemiler ile denizaltı gemilerinin inşa ve onarım yeterliliğindeki teknil fabrikalardan oluşan bir tersanenin projelerinin hazırlanması öngörüldü. Bu amaçla açılan ihalenin sonucu ihaleyi kazanan "The Netherlands Harbour Works" firması ile 14 Haziran 1934 tarihinde bir mukavele imzalandı. Bunun üzerine firma, iki sene çalışarak ana hatları ile 86 gruptan oluşan ve "Hollanda Projesi" olarak bilinen projeyi hazırladı. Bu proje hükümetçe kabul edildi, ancak mali imkansızlıklar nedeniyle başlangıçta tahsis edilebilen 17.782.788 TL. ile ilk 13 grup ihale edildi. İhaleyi Hollanda Firması ile dört Alman Firması kazandı. Bu Alman Firmaları; Philips Holman, Gulte Hafnung, Julios Berger ve Siemens Bad Union'dur.

Bu firmalarla mukavele 1939 yılında imzalanarak Gölcük Deniz Üssü'ne bugünkü halini veren ilk yapıtlar ortaya kondu³⁶⁷.

Eylül 1934 ayında, Derince Cephaneliği'nde çıkan bir yangın, İzmit'te Bekirdere'de bulunan deniz kuvvetlerinin ana cephaneye deposunun oluşumunda önemli rol oynadı. Başlangıçta suikast zannedilen yangının çıkış nedeninin elektrik kontağı olarak anlaşılmasına rağmen, cephanelik için daha emniyetli bir yer araştırılmaya başlandı. Kara kuvvetlerinin yedi cephanelik yaptığı Bekirdere'deki arazi, Milli Müdafaa Vekaleti'nce Deniz Kuvvetleri'ne verildi ve böylece ana cephaneye deposunun temeli atılmış oldu³⁶⁸.

Yavuz'un tamiri ve yeni alınan gemilerin, Deniz Kuvvetleri'nde silah ihtiyacını artıracığı düşünülüyordu. Bu nedenle; silahları onarmak, atışlarıyla ilgili incelemeler yapmak, cephaneyi koruma altına almak ve tedarik etmek gibi amaçlarla 1935 yılında İzmit'te "*Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı*" kuruldu. Bu komutanlık Deniz Müsteşarlığına bağlanarak, İzmit'teki "*Fen ve Sanat Müdürlüğü*" lağvedildi. Harp Silah ve Vasıtaları Karargahı kuruluşunda Top, Torpido, Kimya ve Mayın Şubeleri bulunmaktaydı. Bunlardan top şubesi Gölcük Tersanesi içindeki top tamir fabrikasıyla top deposunu kendi emrine aldı. Mayın Şubesi 1936 yılında, İzmit Körfezi içerisindeki Konca mevkiinde büyük bir yer altı mayın bakım ve muhafaza merkezi inşa ettirdi. Bunun üzerine erat kışlası, lojmanlar, atölyeler ve depolar inşa edildi. Kimya Şubesi için, Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı karargahı yanına bir laboratuvar inşa edildi. Kimyager subaylar burada tahlilleri yapmaya başladı³⁶⁹.

³⁶⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz: *Donanma Tarihçesi*,...,s.III-2-12.

³⁶⁸ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.57.

³⁶⁹ *A.g.e.*, s.58.

C- BU DÖNEMDE YAPILAN MANEVRA, GEZİ VE ÖZEL GÖREVLER

1- Manevralar

1933 yılına gelindiğinde donanmamız önemli ölçüde gemi ve silahlara kavuşmuş, bu gelişmeler kuruluşta değişikliklere neden olmuştu. Kaydedilen ilerlemelere paralel olarak manevralar; çok daha kapsamlı hale gelerek bir çok sınıf gemiyle çeşitli taktiksel planların denendiği büyük çaplı eğitimler haline geldi.

1933 yılı, donanmamıza yeni katılan gemilerimiz ile bu kapsamda oluşturulan teşkilat sayesinde geniş katılımlı bir tatbikata sahne oldu. Bu tatbikata Yavuz, İhtiyat Filosu (4 gemi), Filotilla Komodorluğu (4 gemi), Denizaltı Filosu (4 gemi), Mayın Arama-Tarama Filotillası (4 gemi), Hücumbot Filotillası (3 gemi) ve İntibah Mayın Gemisi katıldılar³⁷⁰. Bu tatbikat 6 Eylül 1933 günü başladı ve Antalya'ya kadar devam etti.

1934 yılında yapılan manevranın en önemli özelliği ise, bu manevraya Hava Kuvvetleri unsurlarının da katılması oldu. Mareşal Fevzi Çakmak'ın bizzat katıldığı bu manevra; Çanakkale Boğazı, İmroz ve Bozcaada arasındaki sahada yapıldı. Ancak manevra sırasında dost ve düşman tarafları temsil eden iki uçağımızın çarpışarak denize düşmesi ve pilotların şehit olması nedeniyle bu manevra tamamlanamadı³⁷¹.

Bir başka önemli manevra, 1935 senesinde Karadeniz'de gerçekleştirildi. Bu manevraya da Mareşal Fevzi Çakmak bizzat iştirak etti. 15 Ocak 1935 tarihinde gemilerimizin fırtınalı ve sisli bir havada başladıkları manevranın özellikleri şunlardır³⁷²:

- Türk Donanması'nda Yavuz ile diğer muhripler ilk kez telsiz kerterizine istinaden sisli havada seyrederek İğne Ada'ya demir attılar,

³⁷⁰ A.g.e., s.65.

³⁷¹ A.g.e., s.65-66.

³⁷² A.g.e., s.66.

- Denizaltılarımız da Yavuz'dan verilen telsiz emirlerine istinaden aynı yere demirlediler,

- 7 kuvvetindeki fırtınada Hamidiye'den denize düşen Yüzbaşı Hikmet'i Mecidiye gemisi kurtardı. Yüzbaşı Hikmet bunun üzerine Albay Safiyettin Dagada'ya şükran borcu olarak, soyadını "*Dagada*" olarak değiştirdi.

Fırtınalı havada başarıyla bitirilen bu manevra sonucunda görüldü ki; artık modern denizcilik gerekleri Türk Donanması'nda da diğer devletler kadar başarıyla tatbik edilebiliyordu³⁷³.

1935 senesinde Harp ve İhtiyat Filoları'ndan oluşan donanmamızla Karadeniz'de kısa bir tatbikat daha yapıldı. Tatbikat sırasında muhriplerimiz Köstence'den mazot ikmali de yaptılar. Manevra sırasında Yavuz'un Türk Donanması'nı, diğer muhriplerin düşman donanmasını temsil ettiği safhada, ilginç bir olay yaşandı. Karadeniz'de Yavuz tarafından düşman olduğu değerlendirilen muhriplere toplar çevrilerek eğitime başlandı. Ancak daha sonra bu gemilerin Rus Donanması'na ait gemiler olduğu anlaşılınca toplar hemen bu gemilerin üzerinden başka yöne çevrildi. Daha sonra Rus Donanması'yla karşılıklı selamlaşarak geçiş yapıldı³⁷⁴.

1936 yılında, 8-30 Ağustos 1936 tarihleri arasında İzmir Körfezi içerisinde uzun süreli bir tatbikat yapıldı. Eğitimler süresince hafta sonları İzmir Limanı'nda geçirilerek, diğer günler Mordoğan Körfezi'ne demirlenerek, seyir ve liman eğitimleri yapıldı. Bunun yanında Hava Kuvvetleri unsurlarıyla devamlı olarak eğitimler icra edildi³⁷⁵.

1937 ve 1938 senelerinde de kısa süreli manevralar devam etti. 1938 yılında yapılan eğitimlerde Yavuz, İzmir'de Yeni Kale Geçidi'nde haritada belirtilmemiş bir gemi enkazına sürünerek karinasını zedeledi. Daha sonra Gölcük Tersanesi'nde onarımlara alındı³⁷⁶.

³⁷³ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, ...s. III-2-13.

³⁷⁴ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.77.

³⁷⁵ A.g.e., s.77.

³⁷⁶ A.g.e., s.78.

2- Gezi ve Özel Görevler

Bu dönem; donanmamızın dış politika aracı olarak en etkili biçimde kullanılmaya başlandığı dönemdir. Bir çok yabancı devlet adamı donanmamızca karşılanmış, gemilerimiz yabancı ülkeleri ziyaret ederek Türkiye Cumhuriyeti'ni en iyi şekilde temsil etmiş, zaman zaman caydırıcı etkisini kullanmıştır.

Bulgaristan ile 1929 yılında imzalanan "*Türk-Bulgar Dostluk ve Tarafsızlık Anlaşması*"nı 5 yıl daha uzatmak üzere, 19 Eylül 1933 tarihinde Başbakan İsmet İnönü ile Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Bulgaristan'a gittiler. 20 Eylül'de Sofya'da karşılanan heyetimiz, 21 Eylül'de Bulgaristan Kralı Boris ile görüştü. Ancak tarafsızlık anlaşmasının yenilenmemesi üzerine ilişkiler gerildi.

Bu arada donanmamız, Mareşal Fevzi Çakmak huzurunda manevralar yaparak Antalya'ya kadar gelmişti. Hükümetten gelen acil bir telsiz mesajı ile Yavuz, Zafer ve Tınaztepe, Başbakan ve Dışişleri Bakanı'nı almak üzere Varna'ya doğru harekete geçti. 23 Eylül 1933 günü gemiler Varna'ya demirleyerek toplarla şehri selamladılar. Bu gelişmelerin etkisiyle 24 Eylül 1933 günü, 1929 tarihli Türk-Bulgar Dostluk ve Tarafsızlık Anlaşması'nın 5 yıl daha uzatılması hakkındaki protokol kabul edildi. 25 Eylül 1933 günü, İsmet İnönü ve Tevfik Rüştü Aras, Varna'da bulunan gemilerimizle Türkiye'ye dönüş yaptılar³⁷⁷. Dönüş seyri sırasında Tevfik Rüştü Aras'ın Yavuz'da görevli subaylara söylediği "*Yavuz'un gelmesi resmi konuşmalarımıza çok tesir etti*"³⁷⁸ sözleri bu gemilerimizin gezideki rolünü açıkça ortaya koymaktadır.

Afganistan Kralı Emanullah Han'ın Türkiye ziyareti, Türk Deniz Kuvvetleri için önemli bir adımdır. Çünkü bu ziyaret süresince Han, Adatepe Destroyeri ile gezdirilmiş, bir gemimiz dış politikamıza doğrudan hizmet etmiştir. 27 Temmuz 1933 tarihinde Atatürk Yalova'da bulunan Adatepe Destroyeri'ne geldi. Daha sonra harekete geçen Adatepe'de Atatürk'e, Donanma Komutanı Albay Şükrü Okan, Yunus Nadi ve Profesör Afet İnan da eşlik etti. Atatürk'ün emri üzerine azami süratle intikal eden Adatepe, 30 kts süratin üzerinde seyir yaptı. Seyir sırasında Atatürk köprüüstünde

³⁷⁷ Cem Gürdeniz, *Güvenlik ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı ve Gelecek*, Silahlı Kuvvetler Akademisi Tezi, İstanbul, t.y., s.31-32.

³⁷⁸ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.66.

bulundu. Geminin İstanbul'a intikalini müteakip Atatürk Saray'a giderek, Afganistan Kralı Emanullah Han, eşi ve kızını karşıladı. Daha sonra Han ve ailesiyle Adatepe'ye gelerek Yalova'ya intikal edildi. Bu gezi sonrasında, 28 Temmuz 1933 tarihinde Atatürk tarafından İsmet İnönü'ye çekilen mesajda, geziden duyulan memnuniyet ifade edilmiştir. Bu mesajı Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Milli Savunma Bakanı Zekai Bey, Harp Filosu Komutanı Albay Şükrü Okan'ın birbirlerine çektikleri teşekkür ve takdir mesajları izledi³⁷⁹. Atatürk'ün gemiden ayrılırken Adatepe'nin hatıra defterine yazdığı şu satırlar³⁸⁰ deniz kuvvetlerimizin tarihinde ayrı bir öneme sahiptir³⁸¹:

"...Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun değerli hatırasını unutmayacağım. Bu vesile ile yolda tanımak fırsatına nail olduğum seçme komutanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimizle iftihar ediyorum..."

Türk savaş gemilerinin yabancı devlet adamlarını karşılama maksadıyla kullanılmasına başka bir örnek de, Yugoslav Kralı Birinci Alexandre'nin misafir edilmesidir. 4 Ekim 1933 günü Yugoslavya Kralı Kraliçe Mari ile Bulgaristan'ın Varna Limanı'ndan Dubrovnik Destroyeri ile hareket ederek İstanbul'a geldi Zafer ve Tınaztepe bu gemiyi İstanbul Boğazı'nın dışında karşılayarak, İstanbul'a kadar refakatte bulundular. Dubrovnik'in topla selamlamalarına Yavuz karşılık verdi. Dubrovnik Destroyeri'nden Kralı almak için İstanbul Moturu görevlendirildi. Kral'ın sarayda Atatürk'ü ziyaretinden sonra iadei ziyaret için Dubrovnik Destroyeri'ne yine İstanbul Motoru'yla geçildi. 15 dakikalık bir görüşmeden sonra Gazi, gemiden ayrılarak saraya döndü. Dubrovnik Destroyeri ise saat 01.00'da Korfu'ya gitmek üzere ayrıldı³⁸².

Cumhuriyet'in ilanının onuncu yıl törenlerinde bulunmak üzere Türkiye'ye gelen Rus Mareşalleri Voroşilof ve Budieni, kara yoluyla İzmir'e gittikten sonra deniz yoluyla İstanbul'a geldiler. Bu maksatla Zafer ve Kocatepe gemileri, Komodor Vekili Yarbay Cevat Ülman komutasında, 5 Kasım 1933 günü İstanbul'dan hareket ederek, Çanakkale Boğazı önlerinde Mareşalleri taşıyan İzmir Vapuru'nu karşıladılar, tören yaptılar ve hitamında aynı gemiler refakatinde İstanbul'a geldiler. Dolmabahçe önlerinde ise bu gemileri Yavuz, Tınaztepe ve Adatepe karşıladılar. Mareşaller, 9

³⁷⁹ Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*,..., s.126-135.

³⁸⁰ Atatürk'ün el yazısıyla Adatepe Şeref Defterine yazdığı metnin bir nüshası Ek-10'da gösterilmiştir.

³⁸¹ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.66.

³⁸² Raşit Metel, *a.g.e.*, s.134-135.

Kasım 1933 tarihinde Yavuz ve diğer dört muhribimizin refakatinde İstanbul Boğazı önlerine kadar geldikten sonra, İzmir Vapuru'yla Rusya'ya geri döndüler³⁸³.

Zafer Muhribi, Aralık 1933 ayında, Bulgaristan'ın Varna Limanı'na giderek, Eski Fransız Başbakanı Herriot'u alarak İstanbul'a getirdi. Bu gezi sonrasında eski başbakan, anılarında Türk Donanması'ndan övgüyle bahsetmiştir³⁸⁴.

İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye ziyareti sırasında da donanmamız önemli görevler üstlenmiştir. Şah; 14 Haziran 1934 tarihinde heyetiyle birlikte Trabzon'a geldi. Şahı burada Hariciye Bakanı Tevfik Rüştü Aras Yavuz zırhlısında karşılayarak, bu gemide misafir etti. Yavuz, saat 17.00'da Zafer ve Tınaztepe refakatinde Samsun'a hareket etti. Samsun'da Yavuz'u; Mecidiye, Adatepe ve Kocatepe karşıladı. Şah Samsun'dan Ankara'ya kara yolu ile gitti³⁸⁵.

Şah'ın Türkiye gezisinin devamında kendisine Atatürk eşlik etti. Gezinin seyir safhası, Gülcemal Vapuru'nda, Adatepe ve Kocatepe'nin refakatinde icra edildi. Bu gezi için Gülcemal'de görevlendirilen Üsteğmen Mitat Üler'e Atatürk'ün yaptığı sözlü sınav, bu gezinin ilginç bir noktasıdır. Bu sınavda Atatürk, bir denizcinin nasıl yetişmesi gerektiği, donanmanın büyümesi ve geliştirilmesi için ne gibi tedbirler alınması gerektiği gibi konularda üsteğmenin şahsi fikirlerini sormuştur³⁸⁶.

Gezinin ilerleyen bölümlerinde Atatürk, İran Şahı Rıza Pehlevi, Başbakan İsmet İnönü, Hariciye Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve heyeti 25 Haziran 1935 tarihinde Gülcemal Vapuru'na geçtiler. 26 Haziran 1935 günü Çanakkale'den ileri harekete geçen Gülcemal Vapuru'na refakat eden destroyerler, seyir müddetince çeşitli eğitimler icra etmişler, sis perdesiyle kendilerini gizlemişlerdir. İstanbul'da Dolmabahçe Sarayı'nda son bulan gezi sonrasında Şah, Beylerbeyi Sarayı'nda kaldı.

27 Haziran 1934'te Heybeliada Bahriye Mektebi gezildikten sonra, I. İnönü Denizaltısı gezilmiş, Şah'ın isteği üzerine Sakarya Vapuru'ndan denizaltının Moda açıklarında dalışı seyredilmiştir³⁸⁷.

³⁸³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.67.

³⁸⁴ A.g.e., s.66-67.

³⁸⁵ Raşit Metel, a.g.e., s.135.

³⁸⁶ A.g.e., s.136.

³⁸⁷ A.g.e., s.136.

1935 senesi, milletler arası ortamın iyice gerginleştığı bir yıldır. Atatürk bu dönemde, donanmamızla Akdeniz kıyılarına önemli bir gezi gerçekleştirmiştir. 16 Şubat 1935 günü Ege Vapuruyla başlayan geziye, Binbaşı Avni Taşan komutasındaki Zafer Destroyeri ile Binbaşı Osman Aksu komutasındaki Zafer Destroyeri refakat etti. Atatürk, 17 Şubat 1935 günü Komodor Albay Sait Halman'ın da bulunduğu Zafer'e geçti. 18 Şubat 1935 günü Alanya'ya gelen Atatürk, sahilde kendisi için hiçbir hazırlık yapılmadığını görünce sinirlenerek tekrar gemiye döndü. Daha sonra Antalya'ya intikal edildi. 19 Şubat 1935 günü Ege Vapuru ve refakatteki 2 destroyerle Antalya'dan yola çıkan Atatürk, 20 Şubat 1935 günü İçel'e geldi. 21 Şubat'ta Mersin'e gelen Atatürk, sonra sırasıyla Fethiye ve Marmaris'i ziyaret etti.

Marmaris'te Adatepe Destroyeri arıza yaptı. Komodor'un arızayı rapor etmesi sonrası, Atatürk'ün heyetinde bulunan Sait Bey'in tepki göstermesi ve Atatürk'ün bu tepkiye karşı, "*bu teknik iştir, senin aklın ermez*" şeklinde cevap vermesi önemli bir noktadır³⁸⁸. Yine Ege Vapuru'nda Atatürk'ün Nuri Conker, Muğla Tugay Komutanı ve Komodor ile briç oynaması ilginç başka bir noktadır.

24 Şubat 1935 günü Atatürk, Ege Vapuru'yla Marmaris'ten hareket etti. Refakatte yalnız Zafer Destroyeri bulunuyordu. 25 Şubat'ta Çanakkale Boğazı'ndan geçilerek Çanakkale'ye gelindi. Burada Zafer refakat görevini Tınaztepe'ye devretti. Mecidiye Kruvazörü'de Çanakkale bölgesine gelerek koruma görevi icra etti. Ege Vapuru ve Tınaztepe Destroyeri, akşam saat 21.30'da Dolmabahçe Sarayı önlerine geldi. Atatürk daha sonra saraya geçerek geziyi sona erdirdi³⁸⁹.

1936 yılı İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye'yi ziyaretine sahne oldu. 1 Eylül 1936 tarihinde Adatepe ve Kocatepe Destroyerleri, İngiltere Kralı'nın bulunduğu ve İngiltere Donanması'ndan H-89 ile H-92 destroyerlerinin refakat ettiği Nahlin Yatı'nı karşılamak üzere İmroz Adası açıklarına hareket ettiler. 3 Eylül 1936 tarihinde yat, İmroz açıklarında karşılandı. Daha sonra gemiler Çanakkale'ye gelerek demirlediler. Kral'ın Çanakkale'yi ziyaretini müteakip İstanbul'a doğru yola çıkan Nahlin Yatı ve refakatteki 4 destroyer, 4 Eylül 1936 günü Dolmabahçe önlerine geldi.

³⁸⁸ A.g.e., s.141.

³⁸⁹ A.g.e., s.141.

Burada Yati, Yavuz ve diğer gemiler topla selamladılar. Aynı gün Kral, Atatürk'ü Dolmabahçe'de, Atatürk Kral'ı yatında ziyaret etti.

6 Eylül 1936 tarihinde Atatürk Ertuğrul Yati'yla, Kral VIII. Edward Nahlin Yati'yla, Moda'da düzenlenen deniz yarışlarına gittiler. Aynı günün akşamı İngiltere Kralı, Atatürk'ün treniyle Viyana'ya gitmek üzere İstanbul'dan ayrıldı³⁹⁰.

Romanya'da yapılacak Balkan Antantı Genelkurmay Başkanları toplantısına gitmek üzere Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Hamidiye Kruvazörü'nü tercih etti. Bu maksatla hazırlanan gemi, 2 Kasım 1936 tarihinde Romanya'ya gitti. Toplantı sonunda da Mareşal ve heyeti yine Hamidiye ile Türkiye'ye döndü³⁹¹.

1936 yılının sonlarına doğru donanmamızın kendisini ispat ettiği en önemli gezilerden birisine çıkıldı. Montrö Boğazlar Sözleşmesi sonrası planlanan bu gezilerin, Malta ve Pire Limanları'na olması kararlaştırıldı. Malta'da İngiliz Akdeniz Filosu, Pire'de Yunanistan Donanması ziyaret edilecekti³⁹². Donanmamızın Malta'yı ziyaretine ilişkin koordine için Yüzbaşı Skot, Bryony gemisiyle Türkiye'ye gelerek gerekli girişimlerde bulundu³⁹³. Bu geziye Harp Filosu ve Denizaltı Filosu katılacak, İhtiyat Filosu İzmir'de konuşlanacak, Mayın Filosu ile Hücumbot Filotillası da Çanakkale'de üstlenecekti³⁹⁴.

Aradaki sürat farkı nedeniyle 16 Kasım tarihinde Erkin, I. İnönü, II. İnönü, Gür, Sakarya ve Dumlupınar denizaltıları, 17 Kasım 1936 tarihinde Yavuz, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe ve Zafer İstanbul'dan Malta'ya hareket ettiler³⁹⁵. Donanmamız, 20 Kasım 1936 tarihinde saat 0600'da Malta yakınlarında iki İngiliz muhribi tarafından karşılandı. Saat 08.00'da o dönemde dünyanın en büyük gemisi olan Hood Zırhlısı, Yavuz'la selamlaştı³⁹⁶. 20-26 Kasım 1936 tarihleri arasında Malta'da kalan donanmamıza, İngiliz Akdeniz Filosu büyük konukseverlik gösterdi³⁹⁷.

Malta'dan Yunanistan'a hareket eden donanma, 28 Kasım 1936 tarihinde

³⁹⁰ A.g.e, s.144-145.

³⁹¹ Afif Büyüktuğrul. a.g.e, s.75.

³⁹² Cem Gürdeniz, a.g.t, s.35.

³⁹³ A.g.e, s.76.

³⁹⁴ A.g.t, s.35.

³⁹⁵ A.g.e, s.76.

³⁹⁶ A.g.t, s.36.

³⁹⁷ Donanmamızın Malta'yı ziyareti sırasında yapılan faaliyetler ile 1937 Deniz Mecmuası'nda bu konuda çıkan haberler Ek-11 ve Ek-12'de gösterilmiştir.

Pire'nin Faleron Limanı'na gelerek törenle karşılandı. 28 Kasım-3 Aralık 1936 tarihleri arasında Faleron Limanı'ndaki Yunan Donanması'nı ziyaret eden donanmamız, büyük ilgi ve konukseverlik gördü. 30 Kasım 1936 tarihinde Yunan Kralı Jorj Yavuz'a gelerek iki saatlik ziyarette bulundu. Ziyaret sırasında halk oyunları da seyredildi³⁹⁸.

3 Aralık 1936 tarihinde Yunanistan'dan yola çıkan donanmamız, 4 Aralık 1936 tarihinde İzmir Limanı'na döndü.

Donanmamızın bu ziyaretleri Avrupa'da büyük yankı yaptı. İtalya ve Rusya da limanlarının ziyaret edilmesi için resmi davet yaptılar. Bunun üzerine Yavuz ve diğer 4 muhribin Harp Filosu Komutanı Amiral Fahri Engin komutasında Rus, Mecidiye ve Hamidiye'nin İhtiyat Filosu Komutanı Albay Ali Ülgen komutasında İtalyan Limanları'nı ziyaret etmesi planlandıysa da bu girişimden vazgeçildi³⁹⁹.

Donanmamızın bu yurt dışı seyrinden 4 ay sonra Kocatepe Muhribi, İngiltere Kralı, VI. George'un taç giyme töreninde görevlendirildi. 27 Nisan 1937'de İstanbul'dan hareket eden Kocatepe, 3 Mayıs 1937 günü Cebelitarık Limanı'na vardı. Bazı ziyaretlerden sonra 5 Mayıs 1937'de buradan hareket ederek, 10 Mayıs 1937'de Portsmouth Limanı'na ulaştı. Bu limanda diğer ülkelerin gemileriyle buluşarak 12 Mayıs'ta icra edilecek törenler için Londra'ya hareket edildi. Türkiye'yi bu törenlerde Başbakan İsmet İnönü temsil etti⁴⁰⁰. Bu tören sonunda, 20 Mayıs'ta yapılacak diğer bir tören için hazırlıklar yapıldı. 20 Mayıs 1936'da icra edilen tören sonunda Kocatepe İngiltere'den hareket ederek, 6 Haziran 1937 tarihinde Türkiye'ye döndü.

Ürdün Emiri Kral Abdullah'ın Türkiye ziyaretinde donanmamız yine iş başındaydı. Ürdün Emiri'yle Atatürk, Ertuğrul Yatı ile gemilerin yanından geçerek donanmayı teftiş ettiler. Bu maksatla 4 Haziran 1937 tarihinde Yavuz, diğer destroyerler ve denizaltılarımız Haydarpaşa önlerinde demirledi.

5 Haziran 1937 günü, Ürdün Emiri ile Atatürk Haydarpaşa rıhtımından Ertuğrul Yatı'na bindiler. Yat donanma gemilerimizin yanından geçerken gemilerde çimariva⁴⁰¹ mevkilerinde olan personel tarafından "Yaşasın Cumhuriyet" diye

³⁹⁸ A.g.t., s.37.

³⁹⁹ A.g.c., s.76.

⁴⁰⁰ A.g.t., s.37.

⁴⁰¹ Gemi personelinin geminin selamlama yapılacak tarafında tek sıra halinde bulunarak yaptığı bir selamlama şekli

selamlama yaptılar, aynı anda gemiler topla selamlama yaptılar. Selamlama sonunda Ertuğrul Yatı, Dolmabahçe önlerine gelerek demir attı. Daha sonra Emir ile Atatürk Sakarya Motoru ile kıyıya çıktılar⁴⁰².

Yugoslavya Kara Kuvvetleri'nce yapılacak manevra için resmi davet alan Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, bu ziyaret için Kurmay Binbaşı Tacettin Talayman komutasındaki Adatepe Muhribini seçti. 18 Eylül 1937 tarihinde Yugoslavya'ya hareket eden Mareşal, dönüşü sırasında Yunanistan'a da uğrayarak Yunanistan Genelkurmay Başkanı'nı da ziyaret etti⁴⁰³.

Yunanistan Başbakanı General Metaxa, 18 Ekim 1937 tarihinde Türkiye'ye resmi bir ziyaret yaparak, bu gezisinde Yunanlıların ünlü Averoff Zırhlısını kullandı. Averoff Çanakkale Boğazı önlerinde donanmamız tarafından karşılanarak Dolmabahçe Sarayı önlerine kadar refakat devam etti. Uğurlama da aynı şekilde gerçekleşti⁴⁰⁴.

Hamidiye Kruvazörü okul gemisi olarak ilk defa 1938 senesinde yabancı sulara sevk edildi. 14 Mayıs 1938 tarihinde kısa bir Karadeniz seyrine çıkan Hamidiye, İstanbul'a dönüşü hitamında, 4 Haziran 1938 tarihinde yurt dışı seyrine çıktı. Kurmay Yarbay Necati Özdeniz komutasındaki Hamidiye bu seyrinde; Girit Adası'nın Hanya Limanı'na, İskenderiye Limanı'na ve Kıbrıs'ta Magosa Limanı'na uğradı⁴⁰⁵.

D- DIŞ POLİTİKA VE DENİZ KUVVETLERİ

1- Uluslar Arası Anlaşmalar

1933-1938 yılları arasındaki dönem; devletler arası ilişkilerin iyice gerildiği, diktatör rejimlerin tehditleri nedeniyle küçük devletlerin birbirleriyle yakınlaştığı ve bu kapsamda bir çok uluslar arası anlaşmaların imzalandığı bir dönem oldu. Bu zaman aralığında Türkiye Cumhuriyeti; bir yandan Atatürk'ün "*Yurtta Barış*,

⁴⁰² Raşit Metel, *a.g.e.*, s.146.

⁴⁰³ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.77.

⁴⁰⁴ *A.g.e.*, s.77.

⁴⁰⁵ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.78.

Dünyada Barış” politikasına uygun davranarak birleştirici girişimlerde bulunurken, diğer yandan çok önemli anlaşmalarla kendi sınırlarını da garanti altına almış, Lozan’da eksik kalan maddeleri kendi lehine düzeltme fırsatı bulmuştur.

Avrupa’da barışçı adımlar atılmasının gündemde olduğu bir zamanda, 1922 yılında iktidara gelen Mussolini, İtalya’da faşizmi egemen kılarak yayılmacı bir politika izlemeye başladı. 1929 ekonomik buhranı sonucu arkasına büyük bir destek alan Hitler ise, 1932 yılında 14 milyon oy aldı. 1933’te Almanya’da iktidara geldi.

Bu gelişmeler yaşanırken Türkiye, 1932 yılında Milletler Cemiyeti’ne kabul edildi. Daha sonra Balkanlar’da bir ittifak kurmak için çalışmalara başladı. Yunanistan ile 14 Eylül 1933’te, Romanya ile 17 Ekim 1933’te, Yugoslavya ile 27 Kasım 1933’te dostluk ve saldırmazlık anlaşmaları imzalandı. Bu anlaşmalar neticesinde, 9 Şubat 1934 tarihinde dört devlet arasında “*Balkan Antantı*” imzalandı. Balkan Antantı ile taraflar; sınırlarını karşılıklı olarak garanti ve birbirlerine danışmadan, herhangi bir Balkan devletine birlikte bir siyasal harekette bulunmamayı veya bir siyasal anlaşma yapmamayı taahhüt ediyordu⁴⁰⁶.

Bulgaristan ve İtalya kontrolü altında bulunan Arnavutluk, bu antantın dışında kaldılar. Türkiye, bu anlaşmalarla Balkan sınırını güvence altına aldığını düşündüysede, diğer devletler gelişen uluslar arası olaylar nedeniyle bu anlaşmaya çok sadık kalamadılar ve antantın işlevi çok büyük olmadı.

Bu dönemin Türkiye açısından en önemli uluslar arası anlaşması kuşkusuz “*Montrö Sözleşmesi*” oldu. Türkiye, özellikle Almanya ve İtalya’nın yayılmacı politikaları, Milletler Cemiyeti’nin bir türlü silahsızlandırmayı başaramaması neticesinde, 1933 yılında toplanan “*Londra Silahsızlandırma Konferansı*”nda Lozan’ın boğazlar bölgesi üzerindeki silahsızlandırma durumunu gündeme getirerek, duyduğu rahatsızlığı resmen dile getirdi⁴⁰⁷.

İlerleyen yıllarda İtalya’nın on iki adalarda denizaltı üsleri ve hava alanları inşa etmeye başlamasının haber alınması ve Habeşistan’ı işgal etmesi, Japonya’nın Mançurya’yı işgal etmesi Milletler Cemiyeti’nin global barış ve istikrarı korumadaki

⁴⁰⁶ Feridun Koskosoğlu, “*İkinci Dünya Savaşı Öncesi Bir Dostluk Köprüsü: Türkiye (Balkan Antantı-Sadabat Paketi)*”, *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II*, 1. baskı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları, Genelkurmay basımevi, Ankara, 1999, s.543-544.

⁴⁰⁷ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.33.

yetersizliğini açıkça ortaya koydu. Bu gelişmeler üzerine Türkiye, 10-11 Nisan 1936 tarihlerinde Milletler Cemiyeti'ne verdiği notalar ile Lozan Boğazlar rejiminin değişimine neden olacak ve Cem Gürdeniz'in deyişiyle "Lozan'dan sonra genç cumhuriyetin en önemli hukuki kazanımını olacak"⁴⁰⁸ Montrö sürecini başlattı.

22 Haziran 1936 tarihinde Montrö'de başlayan toplantılara Atatürk'ün isteği üzerine denizciler de katıldı. Bu denizciler Harp Filosu Komutanı Albay Fahri Engin ile Berlin Deniz Ateşesi Kurmay Binbaşı Fahri Korutürk'tü⁴⁰⁹. 22 Haziran'da başlayan toplantının on üçüncü oturumu, 15 Temmuz 1936'da yapıldı. 20 Temmuz 1936 tarihinde ise 29 maddelik, dört ek bir de protokolden oluşan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" imzalandı⁴¹⁰. Bu anlaşma ile, 470 yıldır Türklerin mutlak egemenliğinden çıkmamış olan boğazlar bölgesi, on üç yıl aradan sonra tekrar Türklerin kayıtsız şartsız egemenliğine döndü. Bu anlaşmanın ana hükümleri şunlardı⁴¹¹:

- Lozan Anlaşması'nın hükümleri ve bu arada uluslar arası Boğazlar Komisyonu kaldırılacak,

- Türkiye Cumhuriyeti boğazları, boğaz önü adalarını ve Marmara Adalarını silahlandırabilecek,

- Ticaret gemileri için boğazlardan geçiş bandırası ne olursa olsun serbest olacak,

- Savaş gemileri için barışta, savaş tehlikesinde ve savaşta olmak üzere üç durum olacak; barışta, boğazlardan geçecek yabancı devletlerin tonajları sınırlı olacak, Türkiye'den başka hiçbir devlet boğazlardan denizaltı geçiremeyecek,

- Karadeniz'de kıyısı olmayan devletler, transit olarak boğazlardan geçireceği filoları Karadeniz'de ancak ve en çok 21 gün tutabilecek,

- Devletler, aynı anda Türk Donanması'ndan daha kuvvetli bir filoyu boğazlardan geçiremeyecek, geçecek filolar birer gün ara ile boğazlardan geçecek,

- Türkiye'nin daveti üzerine boğazlardan geçen büyük tonajdaki savaş gemileri İstanbul'da en fazla beş gün kalabilecek,

⁴⁰⁸ A.g.t., s.33.

⁴⁰⁹ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.71.

⁴¹⁰ A.g.t., s.34.

⁴¹¹ Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, ..., s.647.

- Karadeniz’de kıyısı olan devletler, Karadeniz dışında yaptıkları savaş gemilerini boğazlardan teker teker gündüz saatlerinde ve suyun üzerinde geçirecekler,
- Türkiye boğazlardan yabancı savaş ticaret gemilerine ilişkin olarak yıllık raporlar hazırlayacak ve bu raporları Montrö’ye imza koyan devletlerin Cemiyet-i Akvam Sekreterliğine gönderecek,
- Türkiye, kendisini savaş tehlikesinde görürse Montrö’ye imza koyan devletleri haberdar ettikten sonra boğazları mayınla kapatabilecek, fakat tarafsız ticaret gemilerinin geçebilmesi için gerekli önlemleri alarak bu önlemleri bütün devletlere bildirecek,
- Türkiye’nin tarafsız kaldığı savaşlarda muharip devletler boğazlardan savaş gemisi geçiremeyecekti.

Fahri Çoker bu anlaşmanın yalnız Lozan’ın eksik kalan bölümünü tamamlamakla kalmadığını, aynı zamanda global denizci strateji alanında gerektiğinde çok yönlü avantajlar sağlayabileceği güçlü bir denge unsuru olabilme olanağını da sağladığını ifade etmektedir⁴¹². O’na göre Türkiye’nin “Jeopolitik Güç Merkezi” olmasındaki başlıca etkenlerden birisi de bu anlaşmada o dönemin koşullarında elde ettiği şu haklardır⁴¹³:

“- Karadeniz-Akdeniz ekseninde stratejik iç hatlar olanağı ancak Türkiye ile müttefik olmak veya bu ülkeyi taarruzla zaptetmek riskini göze almakla mümkündür.

- Sovyetler Birliği bugünkü mevcudıyla Karadeniz Donanmasının ancak onda biri civarında bir kuvveti bir kerede Akdeniz’e indirebilir.

- Sovyetler Birliği, Karadeniz’de, bu denizde kıyısı olmayan devletlere karşı güç dengesini ancak Türkiye’nin Montrö koşullarını sadakatle uygulaması ile koruyabilir.

- Türkiye istediği kadar dost ve müttefik gemisini (görünüşte ziyaret amacıyla) İstanbul’a kadar getirebilecek siyasal baskı veya askeri hazırlık durumu sağlayabilir.

- Anadolu ve Trakya Milli Savunma bakımından fiilen birleşmiştir”.

⁴¹² Fahri Çoker, Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?, Deniz basımevi, ş.y., t.y., s.13.

⁴¹³ A.g.m., s.13.

Montrö'nün imzalandığı gün donanma, bütün mevcuduyla Çanakkale'de bulunuyordu. Sakarya, I. ve II. İnönü Denizaltıları İmroz Adası'yla Bozcaada arasında karakol yaparken, Hamidiye aynı adalara birer bölük asker çıkardı. Yapılan karakolun nedeni, anlaşmaya imza koymayan İtalya'ya karşı alınan bir tedbirdi⁴¹⁴. Harp Filosu'da, 23 Temmuz 1936 tarihinde Çanakkale'ye bir tabur asker çıkardı. Böylelikle Cumhuriyet döneminde boğazlar bölgesine sokulan ilk askerler denizciler oldu⁴¹⁵.

Atatürk, 30 Temmuz 1936 tarihinde İstanbul'dan Ankara'ya yolculuğu sırasında İzmit'te bazı deniz subayları ile boğazların tahkimat sınırı ile bedeli üzerine bazı görüşmelerde bulundu. Boğazların tahkimat masrafı 80 milyon İngiliz Lirasıydı⁴¹⁶. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak 24-25 Temmuz 1936 tarihlerinde boğazları gezerek bir proje hazırlattı. 25 milyon 780 bin lira ödenek gerektiren bu proje, 31 Temmuz 1936 tarihinde T.B.M.M'de onaylandı⁴¹⁷. 14 Ağustos 1936 tarihinde Boğazlar Komisyonu üyelerinin görevlerine son verilerek ülkelerine döndüler.

Montrö Anlaşması sonucu, teşkilatlanmada da bazı değişikliklere gidildi. Karadeniz ve Çanakkale Boğazları birbirinden ayrı iki Müstahkem Mevki Komutanlığı halinde teşkil edilerek bu komutanlıklar İstanbul'da bulunan Birinci Ordu Komutanlığı'na bağlandı. Bununla birlikte, Müstahkem Mevki Komutanlıkları'nın emrinde "*Karadeniz Boğazı Deniz Komutanlığı*" ve "*Çanakkale Boğazı Deniz Komutanlığı*" adı altında iki yeni deniz komutanlığı oluşturuldu. Bu komutanlıkların temel görevi, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın pasif deniz savunmasını yapmaktı⁴¹⁸.

Bu arada doğu sınırlarında da İtalya tehlikesi kendini iyice hissettirmeye başladı. Türkiye Doğu sınırlarını emniyete almak için ise, Afganistan, İran ve Irak ile 8 Temmuz 1937 yılında Tahran'da "*Sadabat Paktı*" nı imzaladı⁴¹⁹.

1937 yılı bir taraftan da Ege Denizi'nde kimliği belirsiz denizaltıların İspanyol ticaret gemilerini batırmasına sahne oldu. Bu saldırılar o sırada iç savaş olan

⁴¹⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,...,s.648.

⁴¹⁵ *A.g.m.*, s.34.

⁴¹⁶ *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1936.

⁴¹⁷ *A.g.m.*, s.35.

⁴¹⁸ *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*,..., s.93-94.

⁴¹⁹ Feridun Koskosoğlu, *a.g.m.*, s.545.

İspanya'nın tarafsız gemilerine yapıyordu⁴²⁰. 15 Ağustos 1937 tarihinde Cudad de Cadix isimli İspanyol ticaret gemisi Bozcaada'ya 15 mil mesafede, 18 Ağustos 1937 tarihinde Bozacaada'ya 2 mil mesafede Armara isimli İspanyol ticaret gemisi batırıldı. Fahri Çoker, bu denizaltıların İtalyan denizaltıları olduğunun bilindiğini ifade etmektedir⁴²¹.

Bu gelişmeler üzerine Türkiye, Kuzey Ege'de gemiler ve uçaklarla karakol yapmaya başlarken, 26 Ağustos 1937 tarihinde yayınladığı bir nota ile saldırgan gemileri bulduğu anda imha edeceğini duyurdu⁴²².

Buna rağmen, Marmara Denizi'nde bile kimliği meçhul denizaltı raporları gelmeye devam ediyor, İstanbul Limanı'nda İspanyol ticaret gemilerinin batırılacağı söylentileri dolaşıyordu. Türkiye, Marmara Denizi'nde geniş bir sahada denizaltı arama faaliyetine geçerek kendi denizaltılarını dahi, belli bölgeler dışında daldırmamaya başladı. Bu sırada İngiltere, Fransa ve İtalya'da da İspanyol ticaret gemilerinin batırılıyordu.

Bu durum üzerine Fransa'nın Nyon kentinde, 9-14 Eylül 1937 tarihleri arasında Türkiye, İngiltere, İrlanda Birleşik Krallığı, Bulgaristan, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya, S.S.C.B. ve Yugoslavya'nın katılımıyla bir konferans düzenlenerek kararlar alındı. Cenevre'de ise 17 Eylül 1937 tarihinde bu anlaşma imzalanarak yürürlüğe girdi⁴²³. Nyon Anlaşması'nda alınan kararlar özetle şunlardı⁴²⁴:

- Her devlet kendi karasularında arama yapacak,
- İtalyanlar Adriyatik Denizini de kontrol edecek,
- Akdeniz, İngiltere ve Fransa'nın vereceği 50 muhriple aranacak,
- Rusya aramaya katılmayacak,
- Suyun altından seyreden veya sancaksız olarak suyun üzerinde görünen her denizaltı gemisi düşman sayılacak,
- Bu faaliyeti Cebelitarık Boğazı kıyısında kurulacak devletlerarası komisyon

⁴²⁰ Raşit Metel, a.g.e., s.277.

⁴²¹ Fahri Çoker, a.g.e., s.13.

⁴²² Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960),..., s.72.

⁴²³ Raşit Metel, a.g.e., s.280.

⁴²⁴ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s.73.

idare edecek.

Cebelitarık'taki komisyona Türkiye'yi temsilen Deniz Albay Safiyettin Dagada gitmiş, bu zat oradaki komisyonun başkanlığını da yapmıştır. Bu anlaşma ile Türkiye Cumhuriyeti kısa sürede oluşturduğu modern donanmasıyla böyle bir uluslar arası harekate ilk defa iştirak etmiş oldu⁴²⁵.

2- Deniz Kuvvetlerinin Dış Politikaya Etkisi

2. Dünya Savaşı öncesinde dönemde, Türkiye'nin çevresinde son derece önemli politik gelişmeler yaşanarak, önceki bölümde belirtilen uluslar arası anlaşmalar imzalanırken Deniz Kuvvetlerimize de büyük işler düştü.

Türk Donanması, artık modern ve vuruş gücü yüksek gemilerden oluşuyordu. Bu gemiler Türkiye Cumhuriyeti'ni başarıyla temsil edecek durumdaydı. Atatürk'ün baştan beri hedeflediği güce ulaşmıştı. Bu yüzden de bir çok törende ve yabancı devlet adamlarının karşılanmasında önemli görevler aldı. Bu dönemde Türkiye'yi ziyaret eden yabancı devlet adamlarının çok büyük bölümü, donanmamız tarafından karşılandı. Bunun dışında bizim devlet adamlarımız da yurt dışına savaş gemilerimizle gönderildi. Donanmamızın dış politika aracı olarak kullanılmasına en büyük örnek, Yavuz ve 2 muhribimizin 1934 yılında Bulgaristan'a Başbakan ve Dış İşleri Bakanımızı almak üzere gönderilmesidir. Balkan Antantı'nın alt yapısının hazırlanmaya çalışıldığı bu dönemde, Balkanlarda iş birliğine sıcak bakmayan Bulgaristan'ın gemilerimizin Varna'ya vardiktan sonra, tarafsızlık anlaşmasını uzatmaya razı olması donanmanın gücünü göstermişti.

Rusya, bu dönemde Türkiye'yi önemli bir müttefik olarak görüyordu. Bu nedenle de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'den yana tavır koydu. Bu destek Montrö'nün Türkiye lehine sonuçlanmasına da yardımcı oldu. Bu desteğin başka bir yanı, Rusya'nın Türkiye'nin boğazları tutabileceğine olan güvenini ortaya koymasındır.

Türkiye-İngiliz ilişkileri de yine bu dönemde inişli çıkışlı bir grafik izledi. 1 Haziran 1933 tarihinde 2 İngiliz Subayı'nın Kuşadası Dip Plajı'nda vurulması ilişkileri

⁴²⁵ Fahri Çoker, a.g.e., s.13.

oldukça gerdi⁴²⁶. Bu olayda, Sisam Adası civarlarında karakol yapan Akdeniz İngiliz Filosu'na bağlı gemiler Kuşadası Dip Burnu önlerine demirledi. Denize girmek için bir filikayla gizlilik içerisinde plaja gelen İngiliz Subaylar, o sırada kaçakçılık olayları için devriyede bulunan Türk askerlerinin teslim ol çağrısına uymadıkları gerekçesiyle ateş altında kaldılar. Bu subaylardan ikisi vurularak ölümlerine uğradılar, diğerleri gemilerine kaçarak durumu komutanlarına rapor ettiler. Akdeniz Filosu Komutanı, Kuşadası Kaymakamı'ndan ateş eden askerlerin hemen kendilerine teslim edilmesini istedi. Bu durum Atatürk'e iletildi. Atatürk dönemin İç İşleri Bakanı Şükrü Kaya'ya; *"Kaymakam'a emir verin. O gelen İngiliz'e, gemini al ve hemen Türk sularından çık. Ne derdin varsa dışişleri yolu ile devletimize bildir. Eğer gecikirsen bunu Türk Hükümeti, yabancı bir geminin Türk sularını ihlal etmiş sayarak, harp sebebi bile olabileceğini sana tebliğ edeceğim de"*⁴²⁷ emrini verdi.

Dış İşleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'a ise *"İngiliz sefiri size gelince, tek kelime konuşmasına fırsat vermeden, izinsiz olarak memleketin kıyı ve limanlarına girmek devletler hukukunda yazılı mıdır? Yoksa İngiliz İmparatorluğu müstemlekeye doyamamış da, topraklarımıza tecavüz arzusunu mu göstermekte ve bir savaş bahanesi mi aramaktadır? diye siz O'nu sual yağmuruna tutarsınız. Bu suretle sefirin hazırlıklarını boşa çıkarırsınız. Eğer özür dilerler, bir yanlışlık oldu derlerse meseleyi kapamaya çalışın"*⁴²⁸ emrini verdi.

Bu olaylar üzerine Türk Ordusu İzmir Bölgesi'nde manevra yapmaya başladı. Atatürk'ün bu kararlı tutumu İngilizler'i geri adım atmaya ikna etti. İki devlet karşılıklı görüşmelerde bulunarak, vurularak denizde kaybolan İngiliz subaylarının ortak aranması kararına vardı. Bu arada donanmamıza yeni katılmış Kocatepe ve Adatepe Muhripleri Kuşadası'na geldi. Cesetler bulunamadı, ancak Kocatepe'nin de hazır bulunduğu gıyabi bir cenaze töreni düzenlenerek İngilizler Malta'da ki üslerine geri döndüler⁴²⁹. İngiliz subaylarının gençlik ve tecrübesizliğinden doğmuş olan bu olay, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kendi bölgesine hakim olduğunun kanıtıdır. Aynı zamanda Atatürk'ün üstün devlet anlayışını da bir kez daha ispat etmiştir.

⁴²⁶ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.30.

⁴²⁷ Rasim Ünlü, *"İngiliz Deniz Subaylarının Vurulması Olayı ve Atatürk"*, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 589 (Mart, 2004), s.11.

⁴²⁸ A.g.m., s.11.

⁴²⁹ A.g.m., s.11.

İngilizler'le sonraki dönemlerde daha iyi ilişkiler içerisine girildi. Montrö Anlaşması imzalandıktan 40 gün sonra İngiliz Kralı VIII. Edward'ın 3-6 Eylül 1936 tarihleri arasında Türkiye'yi ziyaret ederek, bu ziyaretten çok etkilenmesi, donanmamızın ilk toplu yurt dışı ziyaretinde Malta'daki Akdeniz İngiliz Filosu'nu ziyareti ve İngilizlerden gördüğü konukseverlik, bundan 4 ay sonra Kocatepe muhribinin İngiltere Kralı VI. George'un taç giyme töreninde görevlendirilmesi ilişkileri iyice yakınlaştırdı. Öyle ki, İngilizler Türklerden yıllarca esirgedikleri kredileri vermekle kalmayarak, Türk Donanması'nın siparişlerini karşılamak için gerekirse kendi programlarında gecikmeleri bile göze alabilecek duruma geldiler⁴³⁰.

İngiltere bir taraftan da silahsızlanma konularında dünya devletlerini razı etmeye çalışıyordu. Almanya'da Hitler'in başa gelerek Versailles Anlaşması'nın hükümlerini hiçe sayması ve Almanların güçlenmesi karşısında Fransa'nın da deniz gücünü kuvvetlendirmek istemesine engel olamıyordu. 1935 ilkbaharında Daily Telegraph gazetesi ilk defa Fransa'nın deniz siyasetinin değişmiş olduğunu bildirdi⁴³¹. Bu gelişme üzerine İngiltere, Almanya ile de anlaşma yoluna gitti. Hitler, bu görüşmeler neticesinde 18 Haziran 1936 tarihinde, İngiltere ile bir deniz konferansı yapılacağını duyurdu⁴³².

Almanlardan sonra Japonya, A.B.D., İtalya ve Fransa'da Londra'da bir deniz konferansı yapılmasına razı edildi. İngiltere bu girişimlerde bulunurken kendi Deniz Kuvvetlerini de ihmal etmedi. Ramillies zırhlısını 1932-1933 senelerinde, Royal Oak Zırhlısını 1934-1936 seneleri arasında, Royal Sovereign Zırhlısını 1932 senesinde, Renown Zırhlısını 1936 senesinde tadil ederek toplarının gücünü ve süratlerini artırdı. Ancak tüm tadilatlarla rağmen her sınıf gemide bir takım azaltmalara da gitti⁴³³.

Ancak bu çalışmalar neticesini vermedi. Alman Hükümeti önceden vermiş olduğu, donanmasını 108.000 tondan 400.000 tona çıkarma kararından dönmedi⁴³⁴. Mussolini idaresindeki İtalya da, Deniz Kuvvetleri yönünden sürekli kendisini

⁴³⁰ Serhat Güvenç, "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 586 (Mart 2003), s.9.

⁴³¹ *Daily Telegraph*, 9 Nisan 1935'den akt: Burhaneddin Ali, "1935-1936 Deniz Konferansı", *Deniz Mecmuası*, 340 (Nisan, 1936), s.329.

⁴³² *A.g.m.*, s.330.

⁴³³ N.Oker, "Dünyanın En Güzel Harp Filosu", *Deniz Mecmuası*, 348 (Nisan, 1938), s.89-93.

⁴³⁴ Nejat Oka, Nejat Oka, "Avrupa Siyasal Durumunda Deniz Kuvvetleri", *Deniz Mecmuası*, 337 (Temmuz, 1935), s.702.

yeniliyordu. 1935 yılında yapılan planlamaya göre, 35.000 tonluk Littorio ve Vittorio-Veneto Zırhlıları ile 1600 tonluk iki muhrip, 615 tonluk iki ufak torpidobot, 2000 tonluk bir korvet, 908 tonluk dört refakat gemisi, 935 tonluk mayın dökücü denizaltı gemisi ve bir hücumbotun donanmaya katılması öngörülüyordu⁴³⁵.

Diğer devletler, Deniz Kuvvetleri'nde bu derece korkunç bir silahlanmaya giderken, Türkiye'nin boğazların durumunu gündeme getirerek Montrö Boğazlar Sözleşmesini imzalaması, son derece uygun bir manevra ve diplomatik zaferdi. 1936 yılında Malta ve Yunanistan'a yapılan ziyaret de zamanlama olarak mükemmeldi. Bu ziyaretle hem ziyaretler iade edildi, hem de donanmaya böyle bir alanda topluca uzun bir hareket imkanı sağlandı ve donanmanın kuvveti Yunanistan'a da gösterilmiş oldu. 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Türk Donanması ilk kez Akdeniz'e çıkararak, bu savaştaki en büyük rakibi ve düşmanı olan İngiliz Donanması ile dostluk gösterisinde bulundu. Diğer taraftan her geçen gün emperyalizme yönelen İtalya'ya da ciddi mesajlar verildi⁴³⁶.

İtalyanlar'ın yayılmacı politikası nedeniyle yakınlaşan Türk-İngiliz ilişkileri, Türklerin Alman nüfuzuna terk edilmemesi, Balkanlar ve Akdeniz'de statükonun korunması açılarından İngiltere'ye her konuda Türkiye'ye destek verir hale getirdi. Bu arada Türkiye 1937'de yeni bir donanma inşa planı hazırladı. 1937'de bu program Londra'yla görüşülmeye başlandı. Görüşmelerin en can alıcı noktası Türkiye'nin Washington Kruvazörü sınıfından 10.000 tonluk bir veya iki kruvazör isteği oldu. İngilizler'in Türkiye'yi vazgeçirmek için uğraştığı bu program, Türkiye için 2 kruvazör, 12 muhrip ve 30 denizaltıyı öngörüyordu. Bu güç, Akdeniz ve Karadeniz'e tahsis edilecek, her biri iki kruvazör, dört muhrip ve on iki denizaltıdan oluşacak iki gruba ayrılacaktı. Dört muhrip ve altı denizaltıysa, donanma ihtiyacını teşkil edecekti. Ancak savaşın giderek yaklaşması üzerine, kruvazör tartışmaları bir yana bırakılarak daha hafif gemilere öncelik verildi⁴³⁷.

Bu dönemde Yunanistan'da deniz kuvvetlerimiz sayesinde Türkiye'ye dostluk mesajları göndermekteydi. Emekli Amiral Afif Büyüktuğrul'un bu dönemde yaşanan şu anısı Yunanistan ile ilişkilerde deniz kuvvetlerimizin rolünü daha da açık ortaya

⁴³⁵ A.g.m., s.704.

⁴³⁶ Cem Gürdeniz, a.g.t., s.37.

⁴³⁷ Serhat Güvenç, a.g.m., s.9.

koymaktadır⁴³⁸.

“Bu dönemde biz, üsteğmen olarak Mecidiye Kruvazöründe bulunuyorduk. Yunanlıların Averoff⁴³⁹ Zırhlı Kruvazörü de İstanbul’a Yunan Başbakanı Venizelos’u getirmişti. Venizelos buradan Ankara’ya hareket etmiş; bizim komutanımız da Mecidiye Kruvazöründe Yunan Donanma Komutanı ve subaylarına resmi bir yemek vermekte idi. Bu yemek sırasında geminin penceresinden, tamirini bitirmiş olup sürat tecrübelerine çıkmış olan Yavuz’un tam süratle yanımızdan geçtiği görüldü. Yunanlılar yemeğin resmiyetini unutup hemen geminin güvertesine fırladılar. Kendilerine verecek dürbün yetiştiremedik. Yavuz uzaklaştıktan sonra yemek konuşmaları hep Yavuz üzerine oldu. Bir kaç gün sonra Yunan gazetelerinde General Kıryako’nun “Biz Türklerle sadece dost olabiliriz...” ifadesi çıkmıştı”.

Ancak Yunanistan bir taraftan da Deniz Kuvvetleri’ni Türk Deniz Kuvvetleri’ne paralel olarak güçlendirmeyi de ihmal etmedi. Mussolini’nin 1934 yılındaki nutku nedeniyle on iki adada oluşabilecek İtalyan askeri tehlikesine istinaden deniz kuvvetlerini güçlendirmeye karar veren Ankara, denizaltı siparişleri vereceğini 1930 yılında yapılan protokol gereği Yunanistan’a bildirdi. Buna karşılık Atina, yeni muhripler alacağını bildirdi. Sonuçta Londra’ya kredili gemi alımı için talepte bulundu. Ancak İtalya ve asabi küçük komşuları arasında girişilecek bir silahlanma yarışını kabus olarak gören İngiltere bu talepleri kabul etmedi. Bunda İtalya’yı kızdırmama endişesi de yatıyordu⁴⁴⁰.

Bu gelişmeler Türkiye’yi yine Almanya’ya yönelterek, dört denizaltının bu gemilere sipariş edilmelerine neden oldu.

E- ATA’YA KARŞI YAPILAN SON GÖREV

Atatürk’ün ileri görüşlülüğü ile 1923-1938 yılları arasında çok büyük gelişim

⁴³⁸ Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*, 1. baskı, Türk Tarih Kurumu basımevi, Ankara, 1975, s.10.

⁴³⁹ Bu zırhlıyı Türkiye Cumhuriyeti donanmasının kuruluş aşamasında almak istemiş, ekonomik problemlerden dolayı Yunanistan almıştır.

⁴⁴⁰ A.g.m., s. 9.

göstererek, kısa zamanda dünyaya kendini ispat etmiş donanmamız, O'na karşı son görevini 19 Kasım 1938 tarihinde icra etti.

10 Kasım 1938 tarihinde hayata gözlerini yuman Mustafa Kemal Atatürk'ün cenazesinin, 19 Kasım 1938 tarihinde Türk ve yabancı donanma gemilerinden oluşan bir konvoyla İstanbul'dan İzmit'e, oradan da trenle Ankara'ya götürülmesi planlandı⁴⁴¹.

Atatürk'ün cenazesinin intikal ettirildiği bu törene şu gemiler katıldı⁴⁴²:

Türkiye : Yavuz, Hamidiye, Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer,

Almanya : Emden Kruvazörü,

Fransa : Emil Berten Kruvazörü,

İngiltere : Malaya Muhribi,

Romanya : Regina Maria Muhribi,

Rusya : Moskova Kruvazörü,

Yunanistan : Hydra Muhribi.

Bu tören için Yavuz Zırhlısı, Hamidiye Kruvazörü, Zafer ve Tınaztepe Destroyerleri, Dumlupınar ve Gür Denizaltıları, Doğan, Martı hücumbotları 16 Kasım 1938 gününe kadar Haydarpaşa açıklarına demirlediler. Diğer ülkelere ait gemilerse Moda açıklarına demirliydiler⁴⁴³.

19 Kasım 1938 tarihinde cumartesi günü saat 08.10'da Dolmabahçe Sarayı'ndan alınan Atatürk'ün naaşı, Sarayburnu'na kadar kalabalık bir insan seli tarafından omuzlarda getirildi. Bu süre zarfında Yavuz, beş dakika aralıklarla topla selamlama yaptı⁴⁴⁴.

Zafer gemisi, Atatürk'ün naaşını Gülhane Parkı'ndan alarak Yavuz'a götürmek üzere daha önceden buraya özel konan dubalara yanaşmıştı⁴⁴⁵. Doğan ve Martı hücumbotları da , Zafer'e refakat etmek üzere hazır bekliyordu. Tabut, top arabasından

⁴⁴¹ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,...,s.649.

⁴⁴² Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.79.

⁴⁴³ Raşit Metel, *a.g.e.*, s.179.

⁴⁴⁴ *A.g.e.*, s.181.

⁴⁴⁵ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,...,s.650.

alınarak rıhtım üzerinde dubaya yanaşmış Zafer'e on iki general tarafından saat 12.42'de nakledildi. Zafer; Başbakanı, Devlet Erkanını, generalleri, Şair Behçet Kemal Çağlar'ı, gazetecileri, habercileri, bando takımını ve çelenkleri alarak saat 12.55'te hareket etti ve saat 13.22'de Yavuz'a sancak kış güverte hizasından aborda oldu⁴⁴⁶. Yavuz'un iskele bordasına ise, Atatürk'ün aile efradı ile cenazeye refakat eden diğer tanıdıklarını taşıyan vapur aborda oldu.

Aziz naaşı taşıyan tabut; Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, Harp Filosu Komutanı, Kurmay Başkanları, Filotilla Komodorları, Yavuz ve Hamidiye Komutanları ile üst rütbeli subaylar tarafından lumbarağzında karşılanarak Yavuz'a alındı ve saat 13.40'da kış güvertedeki top namlularının önüne⁴⁴⁷ yerleştirildi⁴⁴⁸. Yavuz'un 101, diğer ülke gemilerinin 21'er pare top atışıyla yaptıkları selamlama sırasında demir alınmaya başlanarak, Yavuz saat 15.36'da hareket etti.

Donanma Komutanı uluslar arası işaret kodlarıyla "*Birleşik Şeref Donanması*"na saat 15.40'da hareket emri verdi. Konvoy, Türk Donanma Komutanı'nın hazırladığı ve alfabetik milliyet sırasına göre belirlenen pruva hattında Yavuz, Hamidiye, Malaya, Emil Bertain, Emden, Hydra, Regina Maria, Moskova sırasıyla, 5 kts süratle ilerlediler. Tınaztepe, Adatepe ve Zafer muhripleri ise Yavuz'un kış omuzluklarında mevki aldı⁴⁴⁹. Darıca önlerine kadar bu şekilde ilerlendikten sonra, yabancı ülke gemileri refakatten ayrılarak ülkelerine döndüler. Yavuz, Hamidiye, Tınaztepe, Adatepe ve Zafer ise saat 18.50'de İzmit'e geldiler. Atatürk'ün naaşı, Yavuz'un demirlemesinden sonra tekrar Zafer Muhribi'yle alınarak Gölcük Tersanesi'ndeki mayın iskelesine getirildi ve buradan itibaren büyük bir insan seli refakatinde özel trene götürüldü. Cenaze aynı akşam Ankara'ya hareket etti⁴⁵⁰.

Bu tören; donanmamızın Atatürk'e karşı son görevini yerine getirmesi yanında, Atatürk'ün ölümünde bile devletine kazandırdığı itibara sahne oldu. Türk Donanma Komutanı bu törende, uluslar arası bir filoya komuta etme şerefine nail olmuştu. Çünkü tören için limana demirleyen her gemi komutanı Donanma Komutanı'na; "*Sizin emrinizdeyiz*" demiş, Donanma Komutanı'nın belirlediği demir yerlerine demirlemiş,

⁴⁴⁶ Raşit Metel, a.g.e., s.182.

⁴⁴⁷ Atatürk'ün naaşının, Yavuz'da ve Zafer'deki görüntüleri Ek-13'te gösterilmiştir.

⁴⁴⁸ A.g.e., s.182.

⁴⁴⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*,...,s.79.

⁴⁵⁰ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*,...,s.650.

emrinde tören icra etmiş, Darıca önlerinde Donanma Komutanı'nın emri üzerine filodan ayrılmıştı⁴⁵¹.



⁴⁵¹ Afif Büyüktuğrul, "Türkiye Donanmasının Ellinci Yılı", **Belleten**, 144-148 (1973), s.516.

SONUÇ

1923 yılında savaştan yeni çıkmış ve henüz kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti'nin Deniz Kuvvetleri düşünüldüğünde, 1938 yılında gelinen nokta çok önemlidir. 29 Ekim 1923 tarihinde, Cumhuriyet'in ilanının kutlanması için yapılacak 101 pare top atışını Hamidiye'nin tek başına bitiremeyerek, Ertuğrul Yatı'nın yardımıyla tamamlayabildiği günlerde, Türkiye Cumhuriyeti Donanması'nın 1938 yılında gelebileceği seviyeyi kimse hayal edemiyordu. Üstelik Türkiye Cumhuriyeti'nin fakir kaynakları ve mütevazı bütçesi, bu donanmanın oluşumu için çok yetersizdi. Bunların yanında Mareşal Fevzi Çakmak'ın denizcilik anlayışı, deniz subaylarının içinde bulunulan durumu düşünmeden donanma için yaptıkları büyük istekler, kara ve deniz kuvvetleri subayları arasındaki ilişkiler, donanmanın kısa sürede yapılması önünde duran diğer engellerdi⁴⁵².

Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle *"İstiklal Savaşı'nın çok kahraman orgeneralleri muvahacesinde donanmanın sadece savunma kuvveti olmayıp memleket politikasına itibar kazandırıcı, ekonomik gelişmeye büyük hizmetler sağlayıcı, millet kültürünü dünyaya yayıcı, kara kuvvetlerine de stratejik manevra ikmal kolaylığı kazandırıcı bir güç olduğu fikrini savunmak, zamanın genç denizcileri için mümkün olamamıştı. Bunları sonradan Büyük Ata'mız sezecek ve devleti gerçek bir deniz programı içersine sokacaktı"*⁴⁵³.

Atatürk, deniz gücünün savaş stratejisi üzerindeki hayati önemini daha 1. Dünya Savaşı sırasında şu sözlerle ifade ediyordu⁴⁵⁴:

"...Karada kısıtılmış durumdayız, tıpkı Ruslar gibi. Boğazları ve Çanakkale'yi, tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapamış oldum ve eninde sonunda çökmeye mahkum ettim, çünkü böylece müttefikleri ile bağlarını kesmiş oldum. Ama biz de çökmeye mahkumuz, hem de aynı nedenden. Gerçi Akdeniz'in Kızıldeniz'in ve Hint

⁴⁵² Afif Büyüktuğrul, *Atatürk ve Türk Denizciliği*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1975, s.7.

⁴⁵³ Afif Büyüktuğrul, *"Türkiye Donanmasının Ellinci Yılı"*, *Bellekten*, 144-148 (1973), s.505.

⁴⁵⁴ Lord Kinross, *Atatürk, Bir Milletten Yeniden Doğuşu*, 8. baskı, Sander yay., İstanbul, 1981, s.159'dan akt: İ.Hamdi Şahin, *"Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri"*, *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-I*, 1. baskı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları, Genelkurmay basımevi, Ankara, 1996, s.426-427.

Okyanusu'nun eteklerindeyiz, ama herhangi bir okyanusa açılmıyoruz. Deniz Kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarımadamızı, kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek olan bir deniz kuvvetine karşı hiç bir zaman savunamayız”.

Bu şartlar ve bilinçle donanmanın kademeli olarak geliştirilmesine başlandı. İlk aşama, mevcut denizci gücün tanınıp değerlendirilmesi ve gelişimi ile ilgili esasların saptanıp genel direktiflerin verilmesiydi. Bu aşama, Atatürk'ün Hamidiye ile çıktığı gezi temel olmak üzere, yaptığı geziler ve verdiği talimatlarla geçildi. Bahriye Vekaleti'nin oluşumu, bu aşamanın en önemli sonucudur.

Bir sonraki aşama, donanmanın temini ve yapımı ile ilgili politika ve stratejinin saptanıp olanaklara paralel kademeli bir uygulamaya gidilmesiydi. Bahriye bütçesinin oluşturulması, kadro çalışmaları, Alman Müşavere Heyeti'nin getirilmesi, Yavuz'un onarımı için havuz yapımına başlanması, diğer gemilerin onarımlarının süratle yapılması, Gölcük Tersanesi'nin oluşturulması için yapılan alt yapı çalışmaları, ilk bütçeyle ısmarlanan denizaltılar bu aşamanın uygulamalarıydı.

Denizcilik gücümüzle ilgili uluslar arası hukuki alt yapının oluşturulması, bir diğer önemli aşamaydı. Bu aşamanın en önemli uygulaması, Lozan'dan sonraki en büyük diplomatik zaferimiz olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir.

Son olarak deniz gücünden ve kuvvetinden etkili olabildiği her alanda sürekli olarak yararlanma ilkesi vardır. Zaten donanmanın hayati öneme sahip olmasının altında bu uygulamalar yatar. Deniz gücünden:

- Askeri alanda,
- Siyasi alanda,
- İç güvenlik alanında,
- İç ve dış propaganda alanında,
- Ekonomik alanda yararlanma imkanı vardır.

1923-1938 yılları arasında donanmamız bir taraftan yapılanırken, diğer taraftan belirtilen alanlarda, gücü nispetinde önemli ölçüde faydalı olmuştur. Zamanın önemli devlet adamları ve askerleri, donanmayı deniz savunması için küçük bir unsur olarak değerlendirip iki denizaltı ve 300 kadar mayından oluşan deniz kuvvetlerinin yeterli

olacağına inanırken⁴⁵⁵, Atatürk yukarıda belirtilen tüm alanlarda donanmadan faydalanabileceğini biliyordu. Bu yüzden bir taraftan da Türk Milleti'ni denize, denizciliğe yakınlaştırmaya çalışıyordu.

Afif Büyüktuğrul, Atatürk'ün iki büyük deniz subayına bizzat verdiği soyadların, aslında O'nun denize ve donanmaya verdiği önemin kanıtı olduğunu savunmaktadır. Bu subaylardan birisi donanmaya 17 yıl komuta ederek, oluşum döneminde çok büyük yer edinmiş Şükrü Okan, diğeri askerliği yanında Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'na kadar yükselmiş Fahri Korutürk'tür⁴⁵⁶. Okan ve Korutürk soyadları, Afif Büyüktuğrul'un deyişiyle; *“batılı anlamda hem denizcilerin ülke hayatındaki önemini ortaya koyuyor, hem de toplumun büyük sorumluluk alacak kişiler çevresinde toplanmasını tavsiye ediyordu”*⁴⁵⁷.

1938 yılına gelindiğinde sahip olduğumuz modern ve güçlü donanma, Atatürk'ün naaşının İzmit'e intikal ettirilmesinde ona karşı son görevini icra etti. Cumhuriyetimizin çok genç yaşında Atatürk'ü kaybettiğimizde, devletler arası ilişkiler oldukça gergindi. 2. Dünya Savaşı'nın başlamak üzere olduğu bu dönemde güçlü bir Türkiye için, güçlü bir donanma şarttı. O, gözlerini hayata yumduğunda arkasında bıraktığı donanma, bu gergin ortamda Türkiye'yi gururla temsil edecek vasıfları üzerinde taşıyordu. Çünkü Atatürk, *“yurtta barış, dünyada barış”* politikasının hedefine ulaşabilmesi için denizde kuvvetli olmakla ulaşılabilceğine inanmıştı⁴⁵⁸.

Atatürk'ün ölümü, süratle yenilenen donanmamızda duraklamalara yol açtı. Almanya'ya ısmarladığımız Ay sınıfı denizaltılardan Batıray, 2. Dünya Savaşı nedeniyle Almanlar'dan teslim alınamadı. Yıldıray'ın montesi ise seneleri buldu. İngiltere'ye ısmarlanan 4 muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın dökücü gemi ve 12 araba vapuru ise, yine savaş nedeniyle alınamadı⁴⁵⁹. Kısacası Atatürk'ün ölümünden sonra, 2. Dünya Savaşı'nın da etkisiyle donanmadaki gelişmeler önemli bir duraklamaya girdi.

Deniz Kuvvetleri'ndeki iyileştirme çabaları, 1948 yılında ABD askeri yardımı

⁴⁵⁵ Afif Büyüktuğrul, *“Türkiye Donanmasının Elliinci Yılı”*,..., s.504.

⁴⁵⁶ Afif Büyüktuğrul, *“Büyük Atatürk'ün Deniz Politikası”*, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 514 (Temmuz, 1981), s.10.

⁴⁵⁷ Afif Büyüktuğrul, *“Türkiye Donanmasının Elliinci Yılı”*,..., s.514.

⁴⁵⁸ Afif Büyüktuğrul, *“Büyük Atatürk'ün Deniz Politikası”*,..., s.10.

⁴⁵⁹ Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, 1. baskı, Deniz basımevi, İstanbul, 1967, s.75.

ile yeniden hız kazandı. 15 Ağustos 1949 tarihinde ise, 1928'den beri "*Deniz Müsteşarlığı*" olarak Genelkurmay Başkanlığı karargahında temsil edilen Deniz Kuvvetleri, "*Deniz Kuvvetleri Komutanlığı*" adını aldı⁴⁶⁰.

Günümüzde, bölgesinde çok önemli bir güç olarak ön plana çıkan ve 1923 yılında temelleri atılan Cumhuriyet Donanması, hem denizlerimizde başarıyla görev yapmakta, hem de dünyada barış ve istikrarın korunması adına dünyanın dört bir tarafında, tüm okyanus ve denizlerde Türk Sancağını şerefle taşımaktadır.

⁴⁶⁰ Cumhuriyet Donanması 1923-2000, 1. baskı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı basımevi, İstanbul, 2000, s.7.

KAYNAKÇA

A- ARŞİV

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

B- RESMİ YAYINLAR

Cumhuriyet Donanması 1923-2000, 1. baskı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı basımevi, İstanbul, 2000.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, Dz.K.K.Kh. basımevi, Ankara, 2000.

Donanma Komutanlığı Tarihçesi, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı basımevi, İstanbul, 2002.

C- GAZETELER

Cumhuriyet

Milliyet

D- KİTAPLAR

Atabey, Figen, **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri**, Dz.K.K.lığı Karargah basımevi, Ankara, 2002.

Aybars, Ergün, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, 7. baskı, Kaya matbaacılık, İzmir, 2000.

Büyüktuğrul, Afif, **Atatürk Ve Türk Denizciliği**, T.T.K. basımevi, Ankara, 1975.

Büyüktuğrul, Afif, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, Deniz basımevi, İstanbul, 1967.

Büyüktuğrul, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi Ve Cumhuriyet Donanması**, IV/1, Deniz basımevi, İstanbul, 1984.

Çoker, Fahri, **Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu?**, Deniz basımevi, ş.y., t.y.

Gürdeniz, Cem, **Güvenlik ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı ve Gelecek**, Yayınlanmamış Silahlı Kuvvetler Akademisi Tezi, İstanbul, t.y.

Metel, Raşit, **Atatürk Ve Donanma**, Deniz basımevi, İstanbul, 1966.

Metel, Raşit, **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Deniz basımevi, İstanbul, 1960.

E-MAKALELER

Ali, Burhaneddin, **"1935-1936 Deniz Konferansı"**, **Deniz Mecmuası**, 340 (Nisan 1936).

Büyüktuğrul, Afif, **"Türkiye Donanmasının Ellinci Yılı"**, **Bellekten**, XXXVII/144-148 (1973).

Büyüktuğrul, Afif, **"İstiklal Savaşı ve Cumhuriyetin Deniz Gücü"**, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 463 (Temmuz,1962).

Büyüktuğrul, Afif, **"Büyük Atatürk'ün Deniz Politikası"**, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 514 (Temmuz 1981).

Çoker, Fahri, **"Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler"**, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 560 (Temmuz 1994).

Felek, Burhan, **"Vaktidir Ey Gazi Hayrettin Paşa, Yelken Aç"**, **Milliyet**, 7 Ağustos 1981.

Güngen, Coşkun, **"Bahriye Vekaleti"**, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 531(Kasım 1984).

Güvenç, Serhat, **"Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri"**, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 586 (Mart 2003).

- Hergüner, Mustafa, “*Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşı’ndaki Yeri*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997.
- Koskosoğlu, Feridun, “*İkinci Dünya Savaşı Öncesi Bir Dostluk Köprüsü:Türkiye (Balkan Antantı-Sadabat Paktı)*”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II**, 1. baskı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları, Genelkurmay basımevi, Ankara, 1999.
- Küçüköğlü, Ahmet, “*Mustafa Kemal Atatürk’ün Hamidiye Kravazörü ile Çıktığı Karadeniz Seyahati*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 588 (Kasım 2003).
- Oka, Nejat, “*Avrupa Siyasal Durumunda Deniz Kuvvetleri*”, **Deniz Mecmuası**, 337 (Temmuz 1935).
- Oker, N., “*Dünyanın En Güzel Harp Filosu*”, **Deniz Mecmuası**, 348 (Nisan 1938).
- Öndeş, Osman, “*Cumhuriyetin İlanından Sonra Atatürk’ün Deniz Gezileri ve Cumhuriyet Donanması*”, **Hayat Tarih Mecmuası**, 1/4 (Nisan 1974).
- Öztürk, Osman Metin, “*İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde (1919-1939) Stratejik Açıdan Türkiye*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-I**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1996.
- Şahin, Hamdi, “*Kurtuluş Savaşı’nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-I**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları, Genelkurmay basımevi, Ankara, 1996.
- Urhan, Bahadır, “*1929 Ekonomik Bunalımının Türkiye’deki Etkileri*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997.

Ülkekul, Cevat, “*Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün Yurt Gezileri, Bahriye ve Cumhuriyet Döneminin İlk Deniz Tatbikatı*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki**, 587(Temmuz 2003).

Ünlü Rasim, “*Atatürk’ün Hamidiye Savaş Gemisi ile Karadeniz Seyahati (11-24 Eylül 1924)*”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1999.

Ünlü, Rasim, “*I. Dünya Harbinden Önce Cumhuriyet’in 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**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yay., Ankara, 1997.

Ünlü, Rasim, “*İngiliz Deniz Subaylarının Vurulması Olayı ve Atatürk*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 589 (Mart,2004).

KRONOLOJİ

26 Haziran 1923 Bahriye Dairesi Reisi olarak Kalyon Kaptanı Abdürrahim Hamamcıoğlu'nun atanması.

24 Temmuz 1923 Lozan Barış Anlaşması.

24 Ekim 1923 Bahriyenin 1924 yılı bütçesini hazırlamak maksadıyla alt komisyon kurulması.

29 Ekim 1923 Cumhuriyetin ilanıyla donanmanın, Cumhuriyet Donanması adını alması.

15- 22 Şubat 1924 İzmir' de harp oyunu oynanması.

22 Şubat 1924 Hamidiye'nin, İzmir Limanı'nı ziyareti.

23 Şubat 1924 Genelkurmay Başkanı Orgeneral Fevzi Çakmak'ın, harp oyunlarına iştirak eden ordu komutanlarıyla Hamidiye Kruvazörünü teftişi.

30 Mart 1924 Hamidiye'nin Karadeniz'de seyri.

3 Mart 1924 Tevhit-i Tedrisat kanunu gereği askeri okulların M.E.B.'na bağlanması.

24 Mart 1924 1924 yılı bütçe tasarısının bahriye ile ilgili olan kısmının görüşülmeye başlanması.

20 Nisan 1924 1924 yılı Bütçe Kanunu'nda Bahriye bütçesinin 6.582.631 TL olarak belirlenerek yürürlüğe girmesi.

5 Mayıs 1924 Cumhuriyet Donanmasının ilk topçu atışı.

29 Mayıs 1924 Deniz Ticaret konularıyla meşgul olmak üzere bahriye dairesi emrinde Ticaret Bahriye Müdürlüğü kurulması.

18 Haziran 1924 Berk'in Haliç Tersanesi'nden onarılarak çıkarılması.

2 Ağustos 1924 Hamidiye'nin Marmara seyri.

11-24 Eylül 1924 Mustafa Kemal Atatürk'ün Hamidiye ile Karadeniz'de yaptığı gezi.

- Ekim 1924** İstanbul Liman Komutanlığı'nın kurulması.
- 2 Kasım 1924** Meclis açılış nutkunda Atatürk'ün denizciliğe dikkat çekmesi.
- 2 Aralık 1924** İstiklal Savaşı'na katılanlar ile katılmayanları da ayırt edecek komisyonun çalışmalara başlaması.
- 9 Aralık 1924** İnşaiye ve Makina Müfettişliği'nin kurulması.
- 30 Aralık 1924** Bahriye Vekaleti'nin teşkili hakkındaki kanun önergesinin meclise sunularak Bahriye Vekaleti Yasası'nın çıkması.
- 1924** İzmit Tersane Meydanında Mayın Kumandanlığı'nın teşkil edilmesi.
- 1924** Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğü'nün açılması.
- 1924** Bahriye Çiftliği'nin donanmaya verilmesi.
- 14 Ocak 1925** Bahriye Vekaleti hakkındaki kanunun resmi gazetede yayınlanarak, Vekalet'in Milli Müdafaa Vekaleti'nden ayrı bir kuruluş olarak göreve başlaması.
- 5 Nisan 1925** Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu'nun yürürlüğe girmesi.
- 18 Nisan 1925** 1925 yılı bütçe kanunu ile Bahriye'ye 5.130.380 TL. ayrılması.
- 9 Mayıs 1925** Yavuz'a havuz yapımı için Alman Flender Şirketi'ne ihale verilmesi.
- 21 Eylül 1925** Atatürk'ün yaralı Yavuz'u ziyareti.
- 25 Kasım 1925** Şapka İnkılabı ve Rize'de şapkaya karşı gösteriler başlaması
- 29 Kasım 1925-5 Ocak 1926** Hamidiye'nin Rize'deki gösterilere karşı yaptığı hareket.
- 1 Ocak 1926** Cumhuriyet tarihinin ilk subay, astsubay, er denizaltı kursunun İstanbul'da açılması.
- 28 Ocak 1926** I. ve II. İnönü denizaltılarının kızağa konma töreni.
- Mart 1926** Alman Müşavere Heyeti'nin Türkiye'ye gelmesi
- 12-20 Mayıs 1926** Cumhuriyet tarihinin Hamidiye, Peyk ve Basra gemilerinden oluşan donanmayla yaptığı ilk büyük manevra

24 Mayıs 1926 1926 yılı bütçe kanunu ile Bahriye'ye 5.105.158 TL ayrılması.

1-15 Haziran 1926 Turgutreis Zırhlısı'nın Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ı, Çanakkale Boğazı'nın durumunu tespit maksadıyla bu bölgede gezdirmesi.

1 Temmuz 1926 Yarbay Fahri Engin'in Filotilla ve Peyk Komutanlığı'na atanması.

1 Temmuz 1926 Kabotaj hakkının sağlanması.

22 Ekim 1926 Bahriye Vekaleti'nin Türk-İngiliz muhtelit mahkemesine İngiliz Hükümeti'ne karşı yedi dava açması.

12-16 Kasım 1926 Hamidiye Kruvazörü'nün, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'ı, Rusya Hükümeti'yle yapılacak bir anlaşma nedeniyle Odesa'ya götürüp getirmesi.

Aralık 1926 Fransız Penohed Şirketi'nin Yavuz'un onarımı ihalesini alması.

28 Şubat 1927 Başbakan İsmet İnönü'nün Ertuğrul Yatı'yla Akdeniz Limanları gezisi.

16 Haziran 1927 Reis sınıfı 3 eski ganbotun Gümrük İdaresi'ne verilmesi.

Haziran 1927 Karadeniz'de, Rize'ye kadar olan bölgede yapılan manevra.

1 Temmuz 1927 Atatürk'ün İstanbul'a ilk gelişi nedeniyle, İzmit'ten İstanbul'a kadar Ertuğrul yatına refakat görevi icra edilmesi.

1 Temmuz 1927 Seyr-i Sefain İdaresine bağlı gemilerin bedeli karşılığı Bahriye Vekaleti tersanelerinde onarımına ilişkin vekiller heyeti kararnamesinin çıkarılması.

1 Ekim 1927 Atatürk'ün Ertuğrul Yatı'yla İstanbul'dan Mudanya'ya intikali.

24 Aralık 1927 Başbakan İsmet İnönü'nün Meclis Başkanlığı'na Bahriye Vekaleti aleyhine önerge vermesi.

27 Aralık 1927 Kasımpaşa Fabrika ve Havuzlarının Seyr-i Sefain İdaresine ilişkin protokolün imzalanması.

16 Ocak 1928 Bahriye Vekaleti'nin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı bir müsteşarlık olması.

8 Mayıs 1928 Mecidiye Kruvazörü'nün onarımlarını tamamlayarak donanmaya dahil olması.

22 Mayıs 1928 I. ve II. İnönü Denizaltılarının Rotterdam'dan İstanbul'a hareketi.

24 Mayıs 1928 Turgutreis, Necm-i Şevket, Akhisar, Numune-i Hamiyet ve Draç gemilerinin hükümetçe kadro dışına çıkarılması.

1 Haziran 1928 Bahriye Mektebi'nin Deniz Lisesi adını alması.

9 Haziran 1928 I. ve II. İnönü denizaltılarının sancak çekme merasimi.

25 Temmuz 1928 Moda önlerinde, I. ve II. İnönü denizaltılarının Mareşal Fevzi Çakmak ve heyetiyle yaptıkları ilk dalış.

1 Eylül 1928 Atatürk'ün Ertuğrul Yatı'yla Marmara gezisine çıkması ve donanmayı acilen manevraya çağırması.

1-2 Eylül 1928 Marmara ve Ege'de, Atatürk'ün idare ettiği manevra.

14 Eylül 1928 Atatürk'ün İzmir Vapuru ile Karadeniz gezisi.

1928 Erbaş sınıfının ilk tatbiki.

12 Şubat 1929 I. ve II. İnönü denizaltılarının Torpidobot Filotilla Komodorluğu emrinden çıkarak Tahtelbahir Gemileri Komutanlığı emrine girmesi.

16 Ağustos 1929 Hamidiye, Mecidiye, Peyk, Berk, Taşoz, Samsun, Basra'dan oluşan donanmayla Akdeniz seyri.

9-17 Ekim 1929 Cumhuriyet Donanmasının ilk defa yükleme/bindirme, seyir, çıkarma ve koruma/refakat planları hazırlayarak icra ettiği manevra.

1929 Askeri memur sınıfının oluşturulması.

1929 Askeri öğretmen sınıfının oluşturulması.

1 Şubat 1930 Sakarya'nın kızağa konması.

15 Şubat 1930 Dumlupınar'ın kızağa konması.

- 25 Şubat 1930** Yavuz'un onarımının sona ermesi.
- 30 Nisan 1930** Albay Fahri Engin'in Yavuz Komutanlığı'na getirilmesi.
- 30 Haziran 1930** Cumhuriyet Donanmasının Marmara ve Ege'de hava kuvvetleriyle müştereken yaptığı ilk manevra.
- 29 Temmuz 1930** Savarona'nın kızağa konması.
- 11 Ağustos 1930** Yavuz'un son atış tecrübelerini yaparak harekate hazır hale gelmesi.
- 11 Ekim 1930** Deniz Harp Okulu'nun Deniz Lisesi ile birleştirilerek aynı müdürlük altında hizmete sokulması.
- 2 Kasım 1930** Deniz Harp Akademisi'nin açılması.
- 5 Şubat 1931** Sakarya Denizaltısı'nın denize indirilmesi.
- 28 Şubat 1931** Savarona Yatı'nın denize indirilmesi.
- 4 Mart 1931** Dumlupınar Denizaltısı'nın denize indirilmesi.
- 10 Eylül 1931** Martı, Denizkuşu ve Doğan hücumbotlarının Türkiye'ye getirilmesi.
- 1 Eylül 1931** Cumhuriyet Donanması'nın Karadeniz'de Rize'ye kadar yaptığı manevra.
- 18 Ekim 1931** Adatepe ve Kocatepe Muhriplerinin Türkiye'ye gelmesi.
- 6 Kasım 1931** Sakarya ve Dumlupınar'ın sancak çekme merasimleri.
- 24 Kasım 1931** Donanma kuruluşunun değişerek Harp Filo'nun kurulması, Donanma Komutanlığı isminin kaldırılması.
- 6 Haziran 1932** Zafer ve Tınaztepe Muhriplerinin Türkiye'ye gelmesi.
- 1932** Reis sınıfı ganbotların Gümrük İdaresi'nden alınarak Mayın Arama-Tarama Filotillası oluşturulması çabalarına girilmesi .
- 1932-1933** 7 öğrencinin Deniz Harp Akademisi'nden ilk defa mezun olması.
- 1 Haziran 1933** İki İngiliz Subayı'nın Kuşadası Dip Plajı'nda vurulması.

27 Temmuz 1933 Afganistan Kralı Emanullah Han'ın Türkiye ziyareti ve Adatepe'nin görev alması

6 Eylül 1933 Yavuz, İhtiyat Filosu (4 gemi), Filotilla Komodorluğu (4 gemi), Denizaltı Filosu (4 gemi), Mayın Arama-Tarama Filotillası (4 gemi), Hücumbot Filotillası (3 gemi) ve İntibah Mayın Gemisinin katılımıyla Akdeniz'de geniş katılımlı manevra.

23-25 Eylül 1933 Yavuz, Zafer ve Tınaztepe'nin Başbakan İsmet İnönü'yle ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ı almak üzere Varna'ya gidip gelmesi.

4 Ekim 1933 Yugoslavya Kralı'nın İstanbul'u ziyareti ve Zafer-Tınaztepe Muhriplerinin görev alması.

5-9 Kasım 1933 Cumhuriyet'in 10. yıl kutlamaları nedeniyle Türkiye'ye gelen Rus Mareşalleri Vorosilof ve Budieni için Yavuz Zırhlısıyla, Adatepe-Zafer-Kocatepe-Tınaztepe Muhriplerinin görev alması.

Aralık 1933 Zafer Muhribi'nin Eski Fransız Başbakanı Herriot'u alarak İstanbul'a getirmesi.

9 Şubat 1934 Balkan Antantı.

14-25 Şubat 1934 İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye ziyaretinde donanmamızın görev alması.

29 Mayıs 1934 Gölcük Tersanesi'nin ilk yaptığı gemi olan Gölcük Akaryakıt gemisinin inşasına başlanması.

14 Haziran 1934 The Netherlands Harbour Works firması ile Gölcük Tersanesi'nin projesi için mukavele imzalanması.

1934 Ülkü Kömür Gemisi'nin alınması.

1934 İç Hizmet Kanunu'nun oluşturulması.

15 Ocak 1935 Fırtınalı ve sisli havada Karadeniz'de manevra.

30 Eylül 1935 Donanmada kuruluş değişikliğine gidilerek Donanma Komutanlığı ismine yeniden dönülmesi.

1935 İzmit'te Harp Silah ve Vasıtaları Kumandanlığı teşkil edilmesi.

- 1935** Almanya'nın D/A için Türkiye'ye stajyer göndermesi
- 1935** Deniz Kuvvetleri'nde ilk tuğamiral.
- 10-11 Nisan 1936** Türkiye'nin boğazlar konusunda Milletler Cemiyeti'ne nota vermesi.
- 11 Haziran 1936** Ay Sınıfı Denizaltılar için mukavele imzalanması.
- 20 Temmuz 1936** Montrö Boğazlar Sözleşmesi.
- 24 Temmuz 1936** Erkin'in İstanbul'a gelerek hizmete girmesi.
- 8-30 Ağustos 1936** İzmir Körfezi içerisinde uzun süreli manevra.
- 20 Ağustos 1936** Denizaltı Filotilla Komodorluğu'nun lağvedilerek Denizaltı Filosu Komutanlığı kurulması.
- 1-6 Eylül 1936** İngiltere Kralı'nın Türkiye ziyaretinde Adatepe ve Kocatepe Muhriplerinin görev alması.
- 2 Kasım 1936** Hamidiye Kruvazörü'nün Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ı Romanya'ya, Balkan Antantı Genelkurmay Başkanları toplantısına götürmesi.
- 16-17 Kasım 1936** Donanmamızın ilk toplu yurt dışı ziyareti nedeniyle Malta'ya hareket etmesi.
- 20-26 Kasım 1936** Donanmamızın Malta ziyareti
- 28 Kasım-3 Aralık 1936** Donanmamızın Yunanistan ziyareti.
- 29 Aralık 1936** Valencia'da Gür'ün sancak çekme töreni.
- 1936** Yüksek mühendis askeri öğretmen sınıfının oluşturulması.
- 10 Şubat 1937** Saldıray'ın kızağa konma töreni.
- 10 Şubat 1937** Batıray'ın kızağa konma töreni.
- 6 Mart 1937** Kocaeli Römorkörü'nün Türkiye'ye getirilerek hizmete girmesi.
- 27 Nisan-6 Haziran 1937** Kocatepe'nin, İngiltere Kralı VI. George'un taç giyme törenleri nedeniyle İngiltere ziyareti.

5 Haziran 1937 Ürdün Emiri Kral Abdullah'la Atatürk'ün donanmamızı denetlemesi.

14 Ağustos 1937 Atılay'ın kızağa konma töreni.

9 Eylül 1937 Yıldırım'ın kızağa konma töreni.

14 Eylül 1937 Nyon Anlaşması.

17 Eylül 1937 Gölcük Akaryakıt Gemisi'nin hizmete girmesi.

18 Eylül 1937 Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Yugoslavya Kara Kuvvetler'ince yapılacak bir manevra için Adatepe Muhribi'yle Yugoslavya'ya gitmesi.

18 Ekim 1937 Yunanistan Başbakanı General Metaxa'nın Türkiye ziyaretinde donanmamızın görev alması.

17 Ocak 1938 Atatürk'ün Başbakan Celal Bayar'a Ay Sınıfı Denizaltıların isimleri için tebligat göndermesi.

24 Mart 1938 Savarona'nın İngiltere'nin Southampton Limanında Türk sancağı çekmesi.

14 Mayıs 1938 Yavuz'a, Denizaltı Filosu'na ve Filotilla Komodorluğu'na alay sancakları verilmesi.

14 Mayıs 1938 Hamidiye'nin kısa Karadeniz seyri.

23 Temmuz 1938 Saldırım'ın kızaktan indirilmesi.

1 Haziran 1938 Savarona'nın Türkiye'ye intikali ve Atatürk'ün bu yatta kalmaya karar vermesi.

4 Haziran 1938 Hamidiye'nin okul gemisi olarak ilk yurt dışı seyri.

9 Temmuz 1938 Savarona'da Atatürk'ün bakanlar ile yaptığı son toplantı.

25 Temmuz 1938 Atatürk'ün hasta vaziyette Savarona'dan ayrılarak Dolmabahçe Sarayı'na gidişi.

28 Eylül 1938 Batırım'ın denize indirilmesi.

19 Kasım 1938 Atatürk'ün naaşının İstanbul'dan İzmit'e deniz yoluyla sevk.



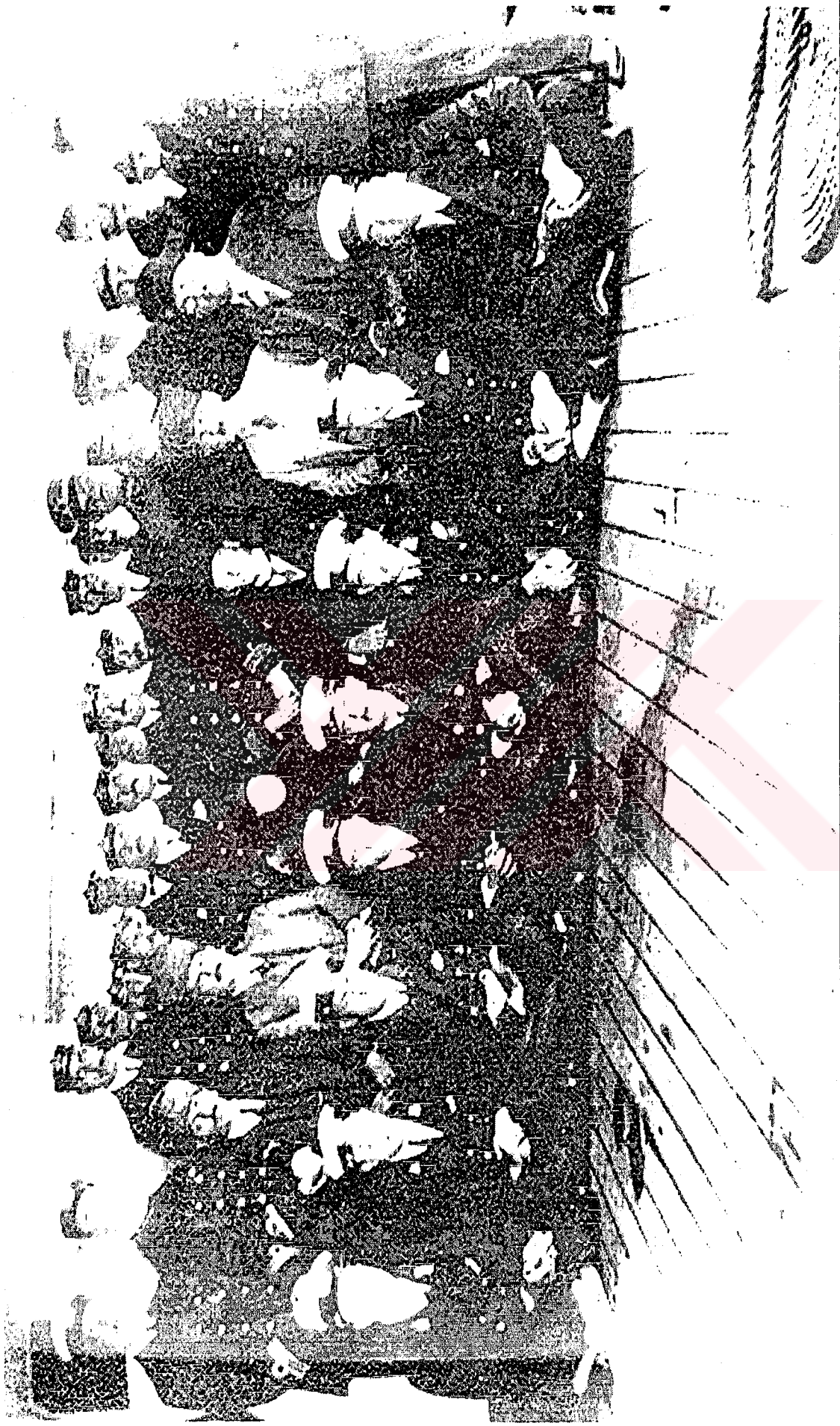
Taşoz İmralı Civarında

6 Ekim 1931



Samsun, Taşoz ve Basra İzmir'de,

1930



Atatürk Karadeniz Gezisi sırasında Hamidiye'de Latife Hanım, Heyeti ve Gemi Personel ile,

11-24 Eylül 1924

EK-2

توفیق استغنیتم بعم و سعادت

ایندت اول اذن توفیقه بود

اورا به وقت خندانه ضابطه

تصطه باللیت . کعبه ره

بد و لندم بی افسانه خیره

یاد مغز خانی و خجندی و لیلانه

میون به هیت بود

بویون ایون بوز به هیت بود

علاقه ای سی خط اره صد

میون بولک عیار ترون یا تاز خیل

ایتم ده اولان تفریبه واجه ایوب

دونی لخت کعبه سینه اتصال دین

خجندرون تواضع بر خیره طوقه

و صوره تزیینک اسی قانع اولان

توفیق و تقاضای صبر و صبر

تو بنده به شخصه علاقه دار

تو ایستای و خجندی بر تقاضای

ارک صبر بود صدق صبره اذن صغیر

کلیتی بود صدق و اصل ارضیه

فان به میروندک و اصل ارضیه

ایتم تشریح به فاطمه

صبره خرواروی صاحب باره خیلان

اقسامی ایتمه تورلا صبره خیلان

صبره کعبه ایتم علی اولان . بسنه خورده

مغزی اولدم و ز جیاتی یا یا اتان بود

اولدی . توفیق و خجندی و ضابطه

لغینی بو کعبه و لیلی

طوبه و خورده و لیلی

تشی ایتمه و ضابطه

بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

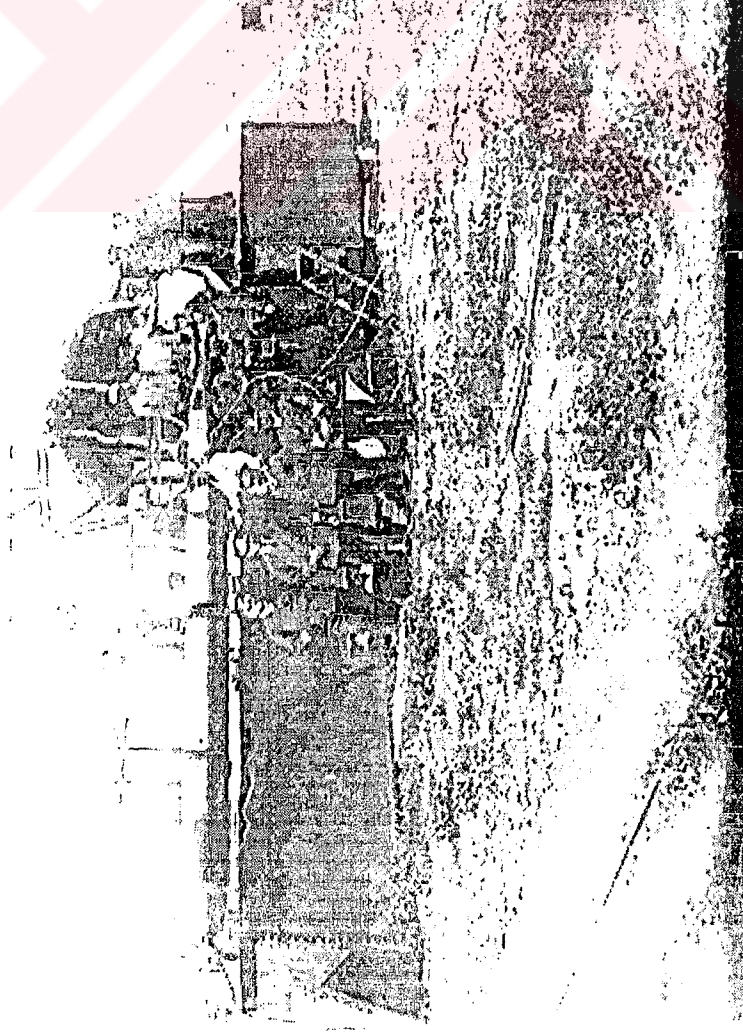
ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

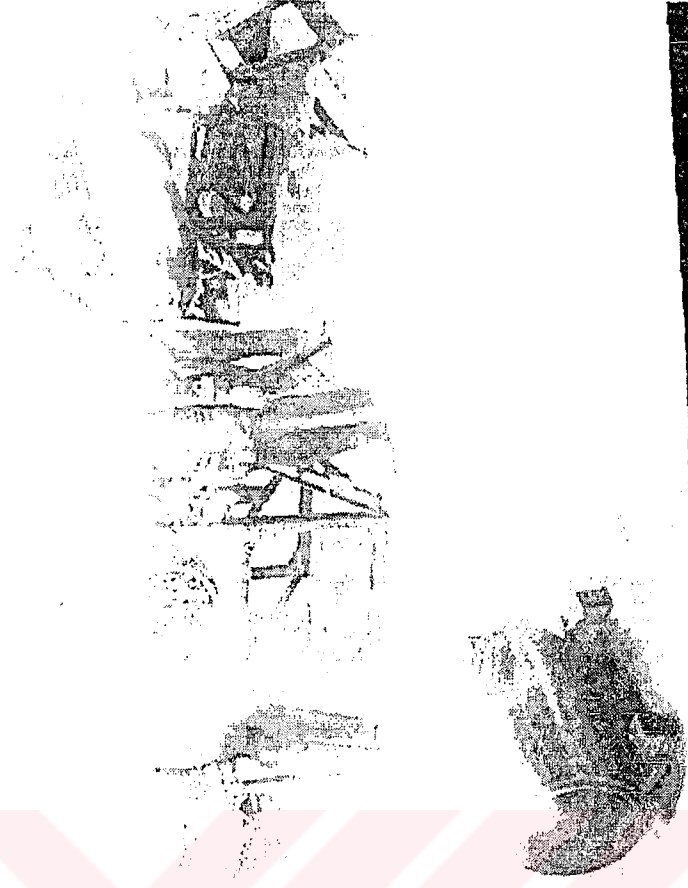
ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

ایتم بویون ایتمه خجندی و ضابطه

Atatürk'ün Karadeniz Gezisi Sonrası Hamidiye'nin Şeref Defterine Yazdıkları, 1924



Gölcük'teki Torpido Atölyesinin Önündeki
Tecrübe Havuzu ve Kreyni, 1932



Gölcük'teki Torpido Atölyesi, 1932

EK-4

Yeni hatırası

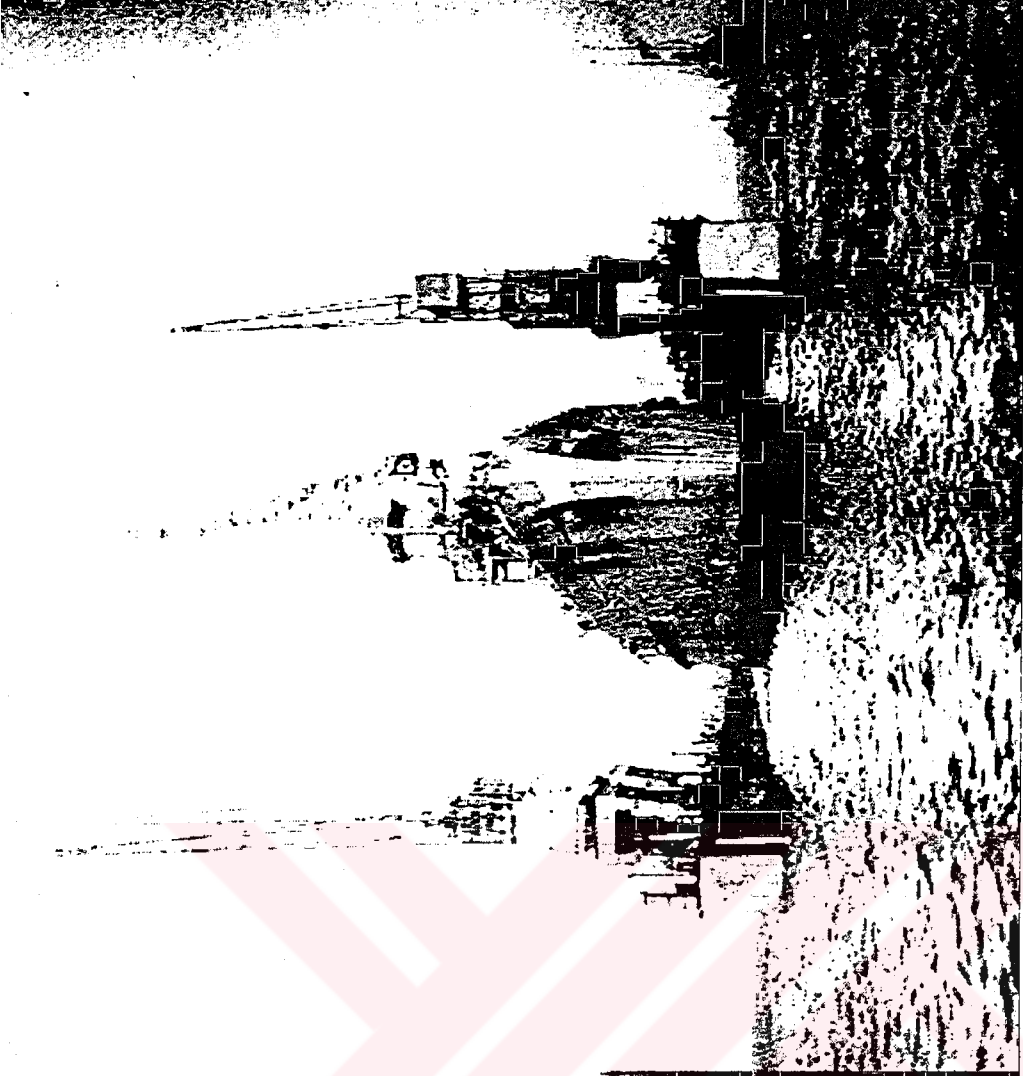
Tarixi:

Gölcük yağ gemisinin sira nömrəsi 17. İyul - 1937 de yapılmışdır. Test edilən servis sürəti 10 mialit, 1200 ton məndəyərinə olan bir cürü Gölcük demə kətkəməndə və jənmişdir. Müəndisi sürəti hərəkət ön Yel, Mür Növlüdür. Yeni bu süayın Gölcük demiz la rətkəməndə kərdəyi İki Yel, Toppla rəsmə İdrü İ. İyul - 1937 de deməz möhrəndəy və vələfəy bətkənmişdir.



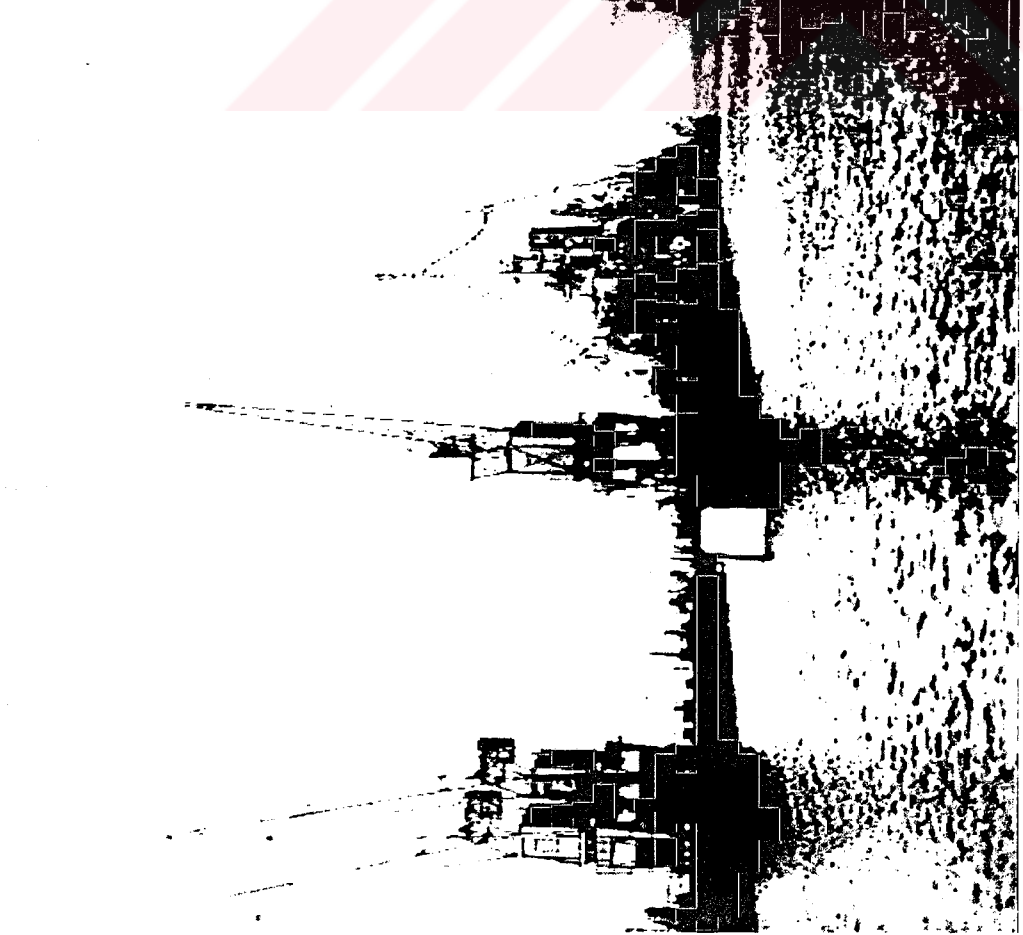
Gölcük'te İnşa Edilen ilk Gemi olan "Gölcük Yağ Gemisi"

Ve 1937 Yılı Deniz Məcəmuası'nda Konuyla İlgili Çıkan Haber



Yavuz Gemisi Havuzda,

1929



Yavuz Gemisi Havuzdan İnerken,

25 Şubat 1930



Kocatepe'nin Denize İndirilme Töreni,

1931



Tınaztepe'nin Denize İndirilme Töreni

26 Temmuz 1931

17.1.38

Başbakan Celal Bayar'a,

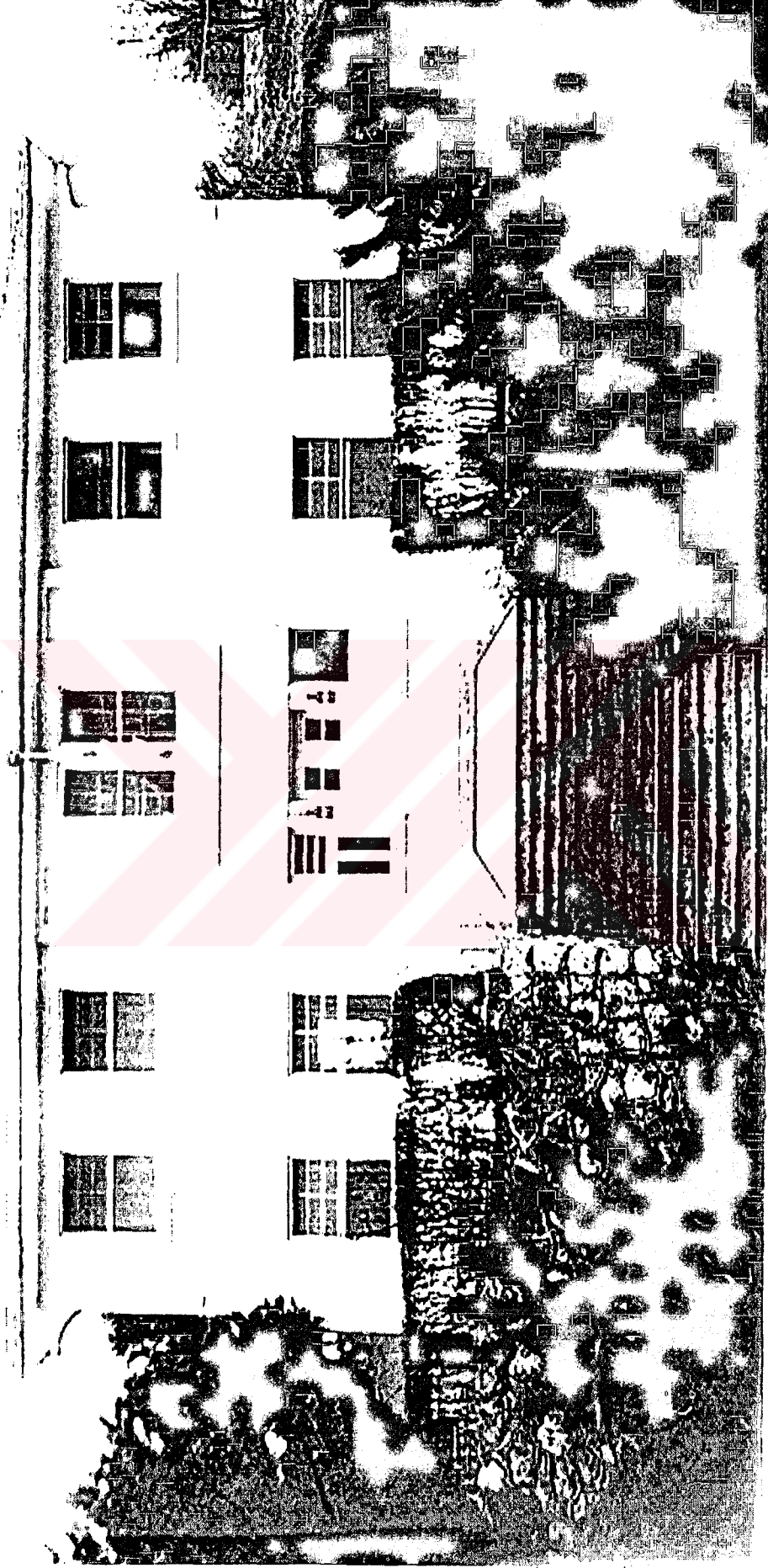
Yeni dört denizaltı gemilerimiz için bildiğimiz isimler şunlardır; 1) Saldıray, 2) Kuvvay, 3) Fıstıkay, 4) Fıstıkay.

Bunların münâzaları yapıldı ve sonuçlandı. Münâzaları, som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, bastıran, atılan, götürülen.

A. K. Ötöçeriz

Atatürk'ün Başbakan Celal Bayar'a Yeni Alınacak 4 Denizaltının İsimlerini Bildirdiği Tebligat, 17 Ocak 1938

EK-8



İlk Donanma Komutanlığı Binası,

1935

EK-9

27.7.1933

Adatepe ile yaptığım
Kısa yolculuğun değerli
hatırasını unutmuyacağım.
Çünkü tanıma
fırsatına malik olduğum
Beşme Deniz Komandan-
larımız, genç zavutleri-
miz ve denizcilerimizle
ifitihar ettim.

Gazi M. Kemal

Atatürk'ün, Afgan Kralı Emanullah Han İle Adatepe'de Yaptığı Seyahat

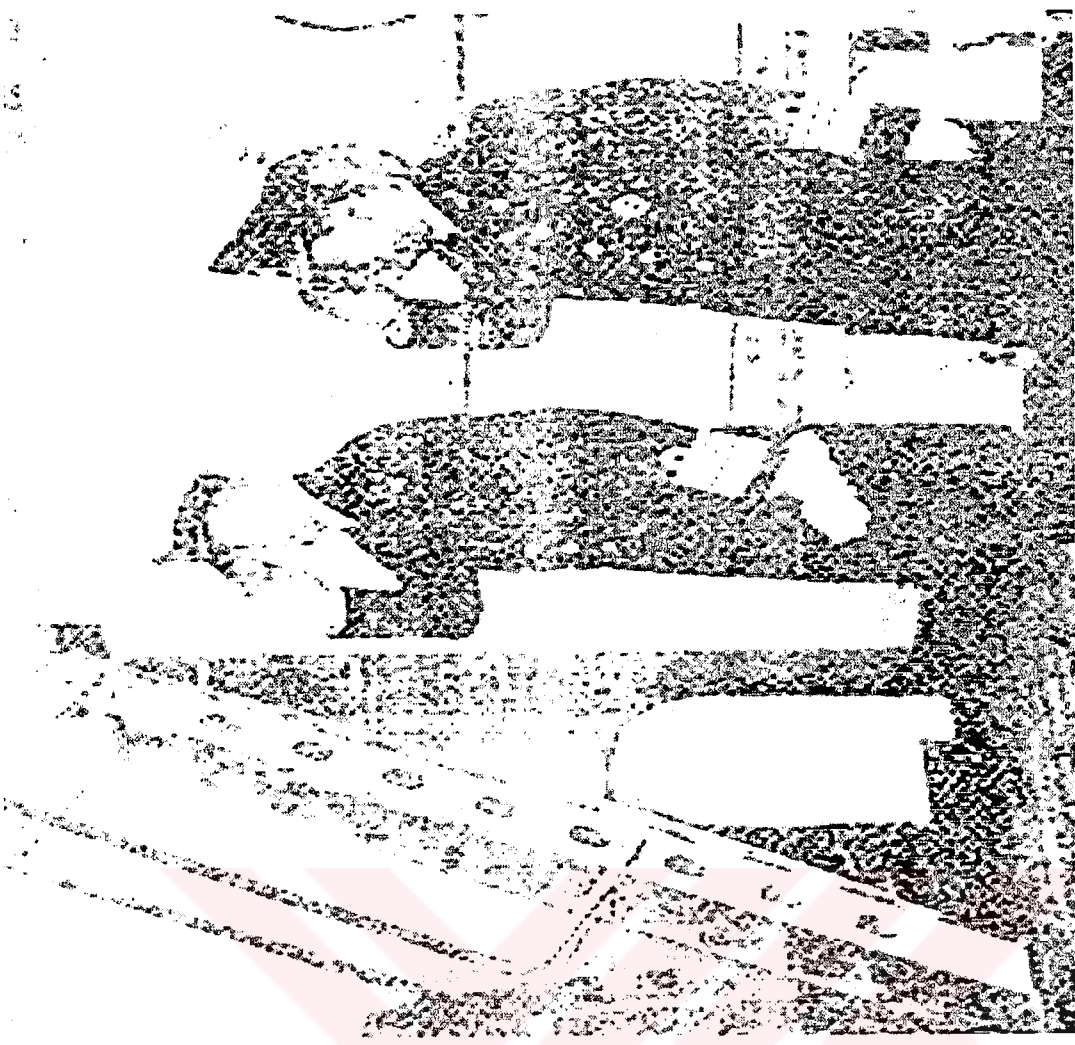
Sonrası Şeref Defterine Yazdıkları, 27 Temmuz 1933

EK-10

ZİYARETİLERİNDEN

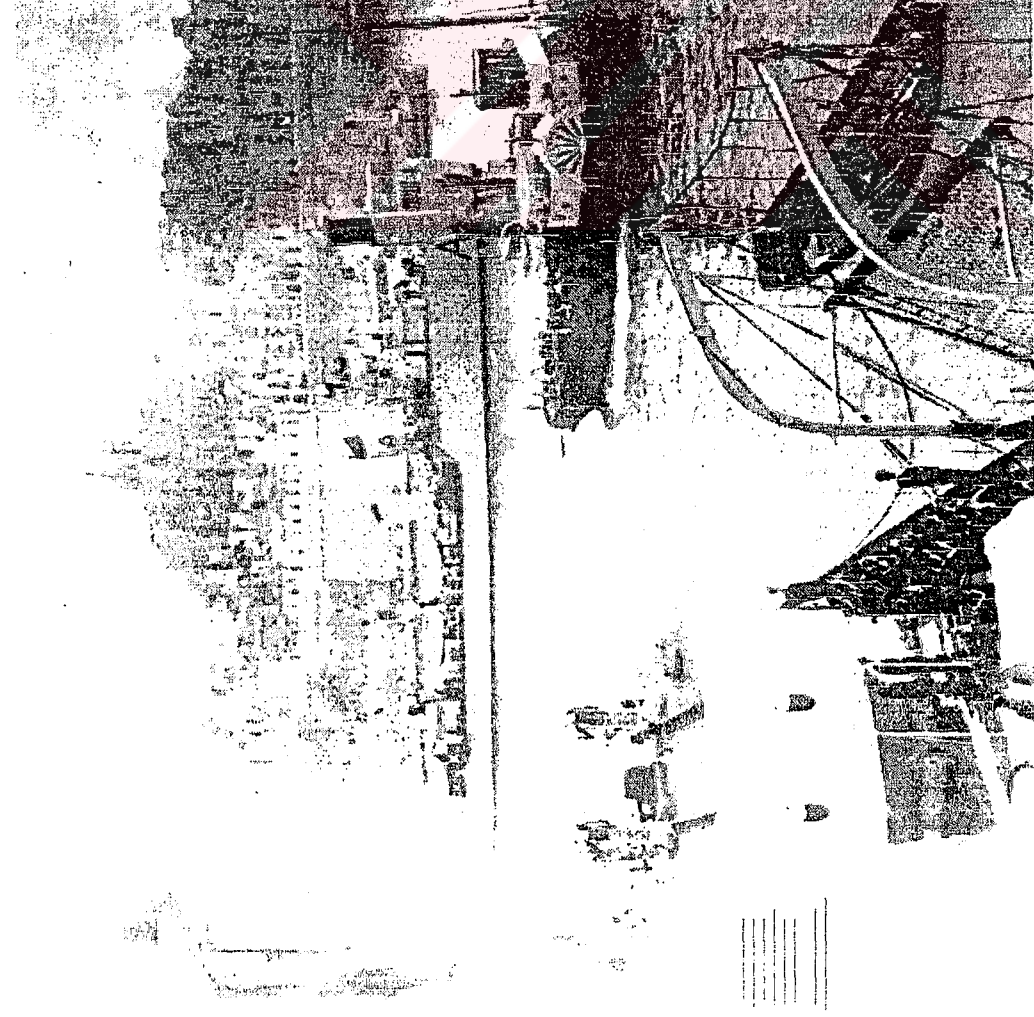
İngilizlerin ilahî rahmeti sayesinde İttihatçıların bu yolda yaptıkları çalışmaların bir sonucu olarak Malta ve Kıbrıs seyahatleri yapılmış ve bu seyahatler için hazırlanan raporlar da yazılmıştır. İttihatçıların 16. günün Etila dağında ara konması ve orası denizden görünene Haysanpaşanın hareket ettirilmesi, süket vespasularla gemiler ile oradan başka donanmayı taşıyıcı gemiler ve Yalıköy uçaklarına kadar takip ediyordular. Fikriyi gizli vespasuların Yavuz ile diğer gemilerin de kuvvet olarak Malta'ya gelmesi ve bu rak suretiyle yol alınması.

Donanma bu oranın tamamıyla tahribatına uğruştu. Çanakçılar buğazın ortasına iki ordu çıkıyor ve orası ilk çıkışı dağ bölgelerine tahribatını sürdürüyor. Moudros'da bir zamanlar kıymetli yarınlarımızda bulunan birliğe bu kadar tahribatın donanmasını vespasularla yapıyorlar. Donanma tahribatından dolayı tahribatın ortasına bir bütün bir bölgeden geçerken buğazın ortasına



Malta Ziyareti sırasında Malta'daki İngiliz Filosu Komutanı, Donanma Komutanı Koramiral Şükrü Okan ile İstiklal Marşını Dinlerken

1937 Yılı'nın Deniz Mecmuası'nda
Donanmamızın Malta Gezisi Haberi



Donanma'nın Malta Limanını Ziyareti-
Adatepe Gemisi, 1936

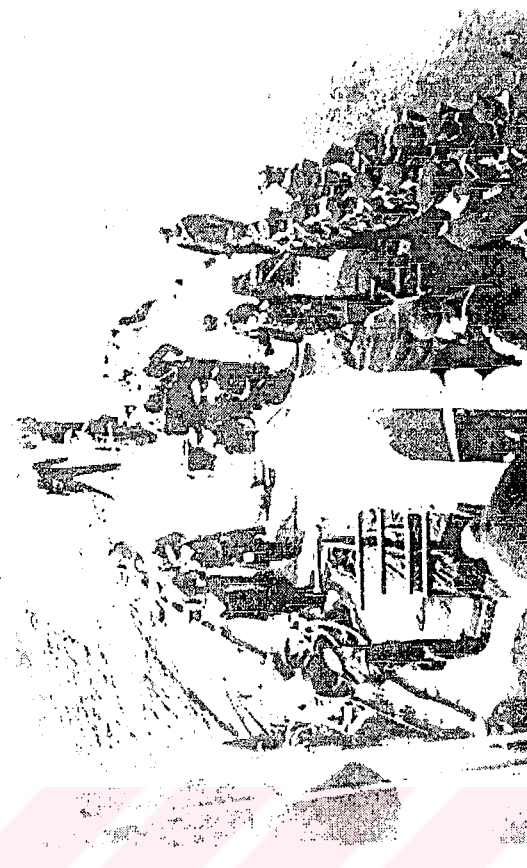


Malta'da Amiraller Şerefine
Yavuz'da Verilen Yemek, 1936



Yavuz'da Atatürk'ün Cenazesi,

19 Kasım 1938



Zafer'de Atatürk'ün Cenazesinin Taşınması,

19 Kasım 1938