

**T.C.**  
**GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**SAVAŞTA VE BARIŞTA TÜRKİYE’NİN**  
**SAVUNMASI AÇISINDAN DENİZALTI**  
**GÜCÜNÜN STRATEJİK ETKİLERİ**

**Mutlu TOY**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI**

**GEBZE**

**2007**

T.C.  
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SAVAŞTA VE BARIŞTA TÜRKİYE’NİN  
SAVUNMASI AÇISINDAN DENİZALTI  
GÜCÜNÜN STRATEJİK ETKİLERİ

Mutlu TOY

YÜKSEK LİSANS TEZİ  
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI

Prof.Dr. Abdülkadir AKÇİN

GEBZE

2007

## ÖZET

**TEZ BAŞLIĞI :** Savaşta ve Barışta Türkiye'nin Savunması  
Açısından Denizaltı Gücünün Stratejik  
Etkileri.

**YAZAR ADI :** Mutlu TOY

Deniz Gücünün ne kadar önemli ve de gerekli olduğu hakkında yapılan bir çok çalışmadan hareketle denizaltı gücünün deniz gücündeki yeri ve alınması gereken derslerin neler olabileceğinin incelenmesinin Türk Deniz Kuvvetleri açısından faydalı olacağı düşünülerek bu tez çalışmasına başlanılmıştır.

Bu kapsamda tezin yapısına göz atılacak olunursa, öncelikle Denizaltıcılığın Tarihçesi incelenmiş ve Günümüzde Ülkelere Ait Denizaltılar listelenmiştir. Müteakiben Amerikalı Amiral Mahan'ın Deniz Hakimiyeti Görüşüne ve Atlantik Harekatında Denizaltı Harbine değinilmiştir. Tüm bunlardan yola çıkılarak Türk Deniz Kuvvetlerinde Denizaltı Gücünün Etkileri dolayısıyla da Türkiye Savunmasında Denizaltı Gücü incelenmiştir.

Sonuç bölümünde ise denizaltı gücünün tarihsel süreç ve gelecek spektrumundaki yolculuğu değerlendirilerek bir takım tahmin ve yargılara varılmıştır.

## **SUMMARY**

**TITLE OF THESIS :** Both in War and Peace Strategical  
Effect of Submarine Power From  
Defence of Turkey Aspect

**AUTHOR :** Mutlu TOY

According to the studies about the importance and necessity of Sea Power, this thesis has been written by the ideas of how important would be submarine power in the future of sea power and what lessons should be taken for future benefits of Turkish Naval Forces.

Within this context, if we going to have a look at thesis, first history of the submarine is taken under study and listed submarines of the countries at the present. After that, I have mentioned American Admiral Mahan's concept of maritime reign and war of the submarine in the Atlantik operation. From all this; the positive effect of submarine power in Turkish Naval Forces and also importance of submarine power at defencing of Turkey have been anlyzed and studied.

At the conclusion, it is made some estimations and forecasts by evaluating historic process and future journey of submarine power.

## TEŞEKKÜR

Bu çalışma süresince göstermiş olduğu anlayıştan, çalışmanın seçim aşamasından tamamlama aşamasına kadar, her türlü yönlendirme ve desteğini benden esirgemeyen, kaynaklara ulaşmam konusunda çok değerli yardımları bulunan ve çalışmanın tamamlanma aşamasındaki değerli katkılarından dolayı Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN'e teşekkürlerimi sunarım.

Beni yetiştiren ve bu günlere gelmemi sağlayan aileme, her konuda desteğini esirgemeyen komutanlarıma ve silah arkadaşlarıma, çok kıymetli büyüğüm Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN'e saygıdeğer ailesine ve yardımlarını esirgemeyen bütün G.Y.T.E. mensubu öğretmenlerime sonsuz şükranlarımı iletmek istiyorum.

Son olarak; çalışmalarım süresince sıkıntılı anlarıma neşe katarak hayatıma huzur ekleyen, sabrına hayran olduğum değerli eşim Zehra'ya teşekkür ederim.

Mutlu TOY

Ekim 2007

## İÇİNDEKİLER DİZİNİ

<b>ÖZET</b>	<b>IV</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>V</b>
<b>TEŞEKKÜR</b>	<b>VI</b>
<b>İÇİNDEKİLER DİZİNİ</b>	<b>VII</b>
<b>KULLANILAN KISALTMALAR</b>	<b>XXIV</b>
<b>ŞEKİLLER DİZİNİ</b>	<b>XXVI</b>
<b>TABLolar DİZİNİ</b>	<b>XXXIV</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
<b>2. TÜRK DENİZCİLİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ</b>	<b>9</b>
<b>2.1. ANADOLU SELÇUKLU DEVLETİ VE BEYLİKLER</b>	
<b>DÖNEMİ (XI.-XIV.YÜZYIL)</b>	<b>9</b>
<b>2.2. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ</b>	
<b>(XIV.-XX.YÜZYIL)</b>	<b>13</b>
2.2.1. Derya Beyleri Dönemi (1324-1390)	13
2.2.2. Kaptan-ı Derya / Kaptan Paşalar Dönemi	
(1390-1867)	14
2.2.3. Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867-1922)	19
2.2.4. Milli Mücadele Dönemi (1919-1922)	25
2.2.5. Bahriye Vekaleti Dönemi (1924-1928)	30
<b>2.3. DENİZ MÜSTEŞARLIĞI DÖNEMİ (1928-1949)</b>	<b>34</b>
<b>2.4. DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI DÖNEMİ (1949- )</b>	<b>36</b>
<b>3. DENİZAL TICİLİĞİN TARİHÇESİ</b>	<b>40</b>
<b>3.1. OSMANLI DÖNEMİ DENİZAL TICİLİĞİMİZ</b>	<b>58</b>

3.1.1.	Nordenfelt Denizaltısının Özellikleri ve Denizaltı Alma Girişimleri	60
3.1.2.	Denizaltı Parçalarının İstanbul'a Gelmesi ve Montajı	63
3.1.3.	Denizaltıların Devir Teslim Töreni Ve Türk Personelin Yaptığı İlk Dalışlar	66
3.1.4.	Denizaltıların İzmit'te Yapılan İlk Dalış ve Torpido Atış Tecrübeleri	67
3.1.5.	Denizaltıların Devir Teslim Protokolleri ve Donanmaya Katılışları	69
3.1.6.	Abdülhamid Ve Abdülmecid Denizaltılarının Hizmet Sürelerini Tamamlamaları	69
3.1.7.	Rauf Bey'in İngiltere'ye Ve Amerika'ya Gönderilişi	71
3.1.8.	Fransa'ya İki Denizaltı Siparişi	72
3.1.9.	Fransız Turquoise Denizaltısının Çanakkale Boğaz'ında Esir Edilişi	73

### **3.2. CUMHURİYETİN BAŞLANGIÇ DÖNEMİNDE**

	<b>DENİZALTICILIĞIMIZ</b>	<b>73</b>
3.2.1.	İlk I. İnönü Ve II. İnönü Denizaltılarımız	74
3.2.2.	İlk Sakarya Ve Dumlupınar Denizaltılarımız	77
3.2.3.	Gür Denizaltısının Teslim Alınması Ve Hizmet Dönemi	78
3.2.4.	İlk Ay Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz	79
3.2.4.1.	Saldıray Denizaltısı	81
3.2.4.2.	Batıray Denizaltısı	82

3.2.4.3.	Atılay Denizaltısı	83
3.2.4.4.	Yıldıray Denizaltısı	84
3.2.5.	Reis Sınıfı Denizaltı Gemileri	85
3.2.5.1.	Oruçreis Denizaltısı	86
3.2.5.2.	Muratreis Denizaltısı	86
3.2.5.3.	Burakreis Denizaltısı	87
3.2.5.4.	Uluçalreis Denizaltısı	87
<b>3.3.</b>	<b>İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI DENİZALTICILIĞIMIZ</b>	<b>88</b>
3.3.1.	Filo Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz	88
3.3.2.	Overholler	91
3.3.3.	Centö Tatbikatları	94
3.3.4.	GUPPY ve TANG Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz	97
3.3.5.	HDW	100
<b>3.4.</b>	<b>GÜNÜMÜZ DENİZALTICILIĞIMIZ</b>	<b>102</b>
3.4.1.	Ay Sınıfı Denizaltı Gemileri	102
3.4.2.	Preveze Sınıfı Denizaltı Gemileri	104
3.4.3.	Gür Sınıfı Denizaltı Gemileri	105
<b>4.</b>	<b>DENİZALTI KAZALARIMIZ</b>	<b>107</b>
<b>4.1.</b>	<b>DUMLUPINAR KAZASI</b>	<b>107</b>
<b>4.2.</b>	<b>REFAH FACİASI</b>	<b>112</b>
<b>4.3.</b>	<b>ATILAY KAZASI</b>	<b>113</b>
<b>5.</b>	<b>ATLANTİK’TE DENİZ REKABETİNİN ESASLARI VE DENİZ STRATEJİLERİ</b>	<b>115</b>
<b>5.1.</b>	<b>İKİ BÜYÜK GÜÇ-ALMANYA VE İNGİLTERE</b>	<b>115</b>



5.1.1.	Almanya: (Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve İkinci Dünya Savaşı Öncesi)	115
5.1.2.	İngiltere	118
<b>5.2.</b>	<b>İNGİLİZ DENİZ STRATEJİSİ</b>	120
<b>5.3.</b>	<b>ALMAN DENİZ STRATEJİSİ</b>	124
<b>5.4.</b>	<b>BİRİNCİ DÜNYA HARBİ'NDE ATLANTİK</b>	134
5.4.1.	U-Botların Harekatı	134
<b>5.5.</b>	<b>2 NCİ DÜNYA HARBİNDE ATLANTİK MUHAREBELERİ</b>	139
5.5.1.	Denizaltı Harbi (Eylül 1939-1940)	139
5.5.2.	Scapa Flow Baskını	142
5.5.3.	İkinci Safha:	146
5.5.4.	Denizaltı Harbi (1940-1945 İlkbahar)	149
5.5.4.1.	Almanların Üç Ası	149
5.5.4.2.	Denizaltı İnşa Programının Semereleri	150
5.5.4.3.	Yeni Harekat Alanları	151

5.5.4.4.	Müttefiklerin Teknolojik Üstünlüğü	
152		
5.5.4.5.	Akustik Torpidolar	
154		
5.5.4.6.	Denizaltı Filosunun Üslerine Dönüşü	
154		
5.5.4.7.	U-Botların Kullanılması	
156		
<b>6.</b>	<b>KOMŞU ÜLKE DENİZ KUVVETLERİ</b>	
<b>159</b>		
<b>6.1.</b>	<b>YUNANİSTAN DENİZ KUVVETLERİ</b>	
<b>159</b>		
6.1.1.	Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip Ve Özellikleri	
159		
6.1.1.1.	Muhripler	
159		
6.1.1.1.1.	C.F.ADAMS Sınıfı	
159		
6.1.1.2.	Fırkateynler	
160		
6.1.1.2.1.	MEKO 200 HN Sınıfı	160
6.1.1.2.2.	KORTENAER Sınıfı	
160		
6.1.1.2.3.	KNOX Sınıfı	
161		
6.1.1.3.	Korvetler	
162		

6.1.1.3.1. THETIS Sınıfı	
162	
6.1.1.4. Hücumbotlar	
162	
6.1.1.4.1. LA COMBATANTE II Sınıfı	
162	
6.1.1.4.2. LA COMBATANTE III Sınıfı	
163	
6.1.1.4.3. LA COMBATANTE IIIB Sınıfı	
163	
6.1.1.4.4. TYPE-148 Sınıfı	
164	
6.1.1.4.5. OSPREY-55 Sınıfı	
164	
6.1.1.4.6. JAGUAR SINIFI	
165	
6.1.1.5. Denizaltılar	
165	
6.1.1.6. Helikopterler	
165	
6.1.1.6.1. ALOUETTE III DSH	
165	
6.1.1.6.2. AB-212 ASW(8Ad)/EH(2Ad.)	
166	
6.1.1.6.3. SH-70 B-6	
166	
6.1.1.7. Deniz Karakol Uçakları	
166	

## 6.1.1.7.1. P-3B ORION

166

## 6.1.1.8. Amfibi Gemiler

167

## 6.1.1.8.1. POMORNIK (ZUBR)

167

**6.2. RUSYA FEDERASYONU DENİZ KUVVETLERİ****167**

## 6.2.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri

167

## 6.2.1.1. Uçak Gemileri

167

## 6.2.1.1.1. KUZNETSOV Sınıfı

167

## 6.2.1.1.2. KIEV Sınıfı

168

## 6.2.1.2. Kruvazörler

169

## 6.2.1.2.1. SLAVA Sınıfı

169

## 6.2.1.2.2. KARA (BERKOT-B) Sınıfı

170

## 6.2.1.2.3. KYNDA Sınıfı

170

## 6.2.1.3. Muhripler

171

## 6.2.1.3.1. KASHİN ve MOD KASHİN Sınıfı

171

6.2.1.3.2. UDALOY-(UDALOY II) Sınıfı	
172	
6.2.1.3.3. SOVREMENNY Sınıfı	
173	
6.2.1.4. Fırkateynler	
174	
6.2.1.4.1. NEUSTRASHIMY Sınıfı	
174	
6.2.1.4.2. GRİSHA V Sınıfı	
174	
6.2.1.4.3. KRIVAK I, MOD KRİVAK I,II,III Sınıfı	
175	
6.2.1.4.4. GEPARD Sınıfı	
176	
6.2.1.4.5. GROM Sınıfı	
177	
6.2.1.4.6. PARCHİM II Sınıfı	
177	
6.2.1.4.7. TARANTUL I,II,III,MOD III Sınıfı	
178	
6.2.1.4.8. NANUCHKA I, III, IV Sınıfı	
178	
6.2.1.5. Denizaltılar	
179	
6.2.1.6. Amfibi Gemiler	
179	
6.2.1.6.1. ALLIGATOR Sınıfı	
179	

6.2.1.6.2. ROPUCHA I,II Sınıfı

179

6.2.1.6.3. POMORNIK Sınıfı

180

6.2.1.6.4. IVAN ROGOV Sınıfı

181

**6.3. UKRAYNA DENİZ KUVVETLERİ**

**181**

6.3.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri

181

6.3.1.1. Fırkateynler

181

6.3.1.1.1. KRIVAK I Sınıfı

181

6.3.1.1.2. KRIVAK III Sınıfı

182

6.3.1.1.3. GRISHA V, GRISHA I, II Sınıfı

184

6.3.1.2. Denizaltılar

184

6.3.1.3. Amfibi Gemiler

184

6.3.1.3.1. ROPUCHA Sınıfı

184

6.3.1.3.2. POLNOCHNY C Sınıfı

184

6.3.1.3.3. ALLIGATOR Sınıfı

185

6.3.1.3.4. POMORNIK(ZUBR) (TYPE 1232.2) Sınıfı	
185	
6.3.1.4. Hücumbotlar	
186	
6.3.1.4.1. MATKA (VEKHR) CLASS (TYPE 206MP)	
186	
6.3.1.4.2. PAUK-I (MOLNYA)	
186	
6.3.1.5. Mayın Gemileri	
187	
6.3.1.5.1. SONYA (YAKHONT) (TYPE 1265)	
CLASS (MSC/MHC)	
187	
6.3.1.5.2. YEVGENYA (KOROND) (TYPE 1258)	
CLASS (MHC)	
188	
6.3.1.5.3. MIR CLASS (SAIL TRAINING SHIP)	
(AXS)	
189	

#### **6.4. BULGARİSTAN DENİZ KUVVETLERİ**

##### **189**

6.4.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri	
189	
6.4.1.1. Fırkateynler	
189	
6.4.1.1.1. KONI Sınıfı (TYPE 1159)	
189	

6.4.1.2.	Korvetler	
190		
6.4.1.2.1.	TARANTUL II Sınıfı (TYPE 1241.1M)	
190		
6.4.1.2.2.	LETYASHTI (POTI) SINIFI	
190		
6.4.1.2.3.	RESHITELNI (PAUK I) SINIFI (TYPE 1241P)	
190		
6.4.1.3.	Denizaltılar	
191		
6.4.1.4.	Mayın Tarama Gemileri	
191		
6.4.1.4.1.	BRIZ (SONYA) Sınıfı (TYPE 12650)	
191		
6.4.1.4.2.	ISCAR (VANYA) Sınıfı (TYPE 257D)	
191		
6.4.1.4.3.	PO 2 Sınıfı (501)	
192		
6.4.1.4.4.	YEVGENYA Sınıfı (TYPE 1258)	
192		
6.4.1.4.5.	OLYA Sınıfı (TYPE 1259)	
192		
6.4.1.5	Amfibi Gemi ve Araçlar	
192		
6.4.1.5.1.	POLNOCHNY A Sınıfı (TYPE 770)	
192		
6.4.1.5.2.	VYDRA SINIFI (TYPE 106K)	
192		



6.4.1.6. Hücumbotlar ve Karakol Botları	
193	
6.4.1.6.1. OSA I Sınıfı (TYPE 205)	
193	
6.4.1.6.2. OSA II Sınıfı	
193	
6.4.1.6.3. ZHUK Sınıfı (TYPE 1400M)	
193	
6.4.1.7. AKARYAKIT GEMİLERİ	
193	
6.4.1.7.1. TYPE 650	
193	
6.4.1.7.2. TYPE 102	
194	
6.4.1.8. Deniz-Hava Araçları (Karaya Konuşlu Deniz Helikopterleri)	
194	
6.4.1.8.1. HAZE A Tipi Helikopterler	
194	
<b>6.5. ROMANYA DENİZ KUVVETLERİ</b>	
<b>194</b>	
6.5.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri	
194	
6.5.1.1. Muhripler	
194	
6.5.1.1.MARASESTI Sınıfı (MUNTENIA Sınıfı)	
194	
6.5.1.2. Fırkateynler	
195	

6.5.1.2.1. TETAL Sınıfı	
195	
6.5.1.2.2. GELİŞTİRİLMİŞ TETAL Sınıfı	
195	
6.5.1.3. Korvet ve Hücumbotlar	
196	
6.5.1.3.1. DEMOCRATIA Sınıfı	
196	
6.5.1.3.2. ZBORUL (TARANTUL I) Sınıfı	
196	
6.5.1.4. Denizaltılar	196
6.5.1.5. Mayın Dökücü Gemiler	
197	
6.5.1.5.1. CORSAR Sınıfı	
197	
6.5.1.6. Mayın Tarama Gemileri	
197	
6.5.1.6.1. VD 141 (RIVER MINESWEEPERS) Sınıfı	
197	
6.5.1.6.2. MUSCA Sınıfı	
197	
6.5.1.7. Hücumbot ve Karakol Botları	
198	
6.5.1.7.1. OSA I Sınıfı (TYPE 205)	
198	
6.5.1.8. Deniz-Hava Araçları	
198	
6.5.1.8.1. Karaya Konuşlu “Mil Mi-14PL	

## HAZE A” Tipi Helikopterler (ASW)

198

## 6.5.1.8.2. Gemiye Konuşlu “IAR-316B

## ALOUETTE III” Tipi Helikopterler (ASW)

199

**6.6. SURIYE DENİZ KUVVETLERİ****199**

## 6.6.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri

199

## 6.6.1.1. Fırkateynler

199

## 6.6.1.1.1. PETYA-III Sınıfı

199

## 6.6.1.2. Hücumbotlar ve Karakol Botları

199

## 6.6.1.2.1. OSA-I Sınıfı

199

## 6.6.1.2.2. OSA-II Sınıfı

199

## 6.6.1.3. Mayın Gemileri

200

## 6.6.1.3.1. NATYA (Tip 266M) Sınıfı

200

## 6.6.1.3.2. T-43 Sınıfı

200

## 6.6.1.3.3. YEVGENYA Sınıfı

200

## 6.6.1.3.4. SONYA Sınıfı

200

6.6.1.4. Amfibi Gemileri	
201	
6.6.1.4.1. POLNOCHNY B Sınıfı	
201	
6.6.1.5. Deniz-Hava Araçları	
201	
6.6.1.5.1. Mİ-14 P HAZE A/C Sınıfı	
201	
6.6.1.5.2. KAMOV KA-27 HELİX Sınıfı	
201	
<b>6.7. İSRAİL DENİZ KUVVETLERİ</b>	
<b>201</b>	
<b>7. DENİZ STRATEJİSİNİN UYGULAMA YÖNTEMLERİ VE ,</b>	
<b>ARAÇLARI</b>	
203	
<b>7.1. DENİZ VE DENİZİN ÖNEMİ</b>	
<b>203</b>	
7.1.1. Siyasi ve Hukuki Önemi	
204	
7.1.2. Ekonomik Önemi	
204	
7.1.3. Askeri Önemi	
205	
<b>7.2. DENİZCİLİK GÜCÜ</b>	
<b>206</b>	
7.2.1. Deniz Gücü	
207	
7.2.2. Deniz Kuvveti	
210	

**7.3. DENİZ STRATEJİSİ GENEL ESASLARI**

211

## 7.3.1. Denizci Strateji ve Konuları

212

## 7.3.2. Denizci Stratejinin Prensipleri

213

## 7.3.2.1. Denizci Stratejinin Barış Zamanı Prensipleri

213

## 7.3.2.2. Denizci Stratejinin Savaş Zamanı Prensipleri

214

**7.4. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ VE****KONULARI**

216

**7.5. DENİZ EGEMENLİĞİ VE DENİZ KONTROLÜ**

218

**7.6. TÜRK DENİZ KUVVETLERİNİN GÖREVLERİ**

219

**7.7. 21. YÜZYILDA DENİZ KUVVETLERİNİN ROTALARI****223**

## 7.7.1. Yeni Dünya Düzeni

223

## 7.7.2. Kıyı Donanmaları

225

## 7.7.3. Kıyı Savaşı

226

## 7.7.3.1. Denizaltılar

226

## 7.5.3.2. Mayınlar

227

## 7.7.3.3. Hücumbotlar

227

**7.8. 21. YÜZYILDA TÜRK DENİZ KUVETLERİNİN ROTASI**  
229**8. SONUÇ**  
232**KAYNAKLAR**  
239**ÖZGEÇMİŞ**  
257**EK. GÜNÜMÜZDE ÜLKELERE AİT DENİZALTILAR**  
258**EK.1. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ**  
259

## EK.1.1. VIRGINIA Sınıfı

259

## EK.1.2. STURGEON Sınıfı

260

## EK.1.3. SEAWOLF Sınıfı

261

## EK.1.4. LOS ANGELES Sınıfı

262

## EK.1.5. OHIO Sınıfı

263

**EK.2. ALMANYA**  
264

## EK.2.1. 212A Sınıfı

264

EK.2.2.	205 Sınıfı	
265		
EK.2.3.	206A Sınıfı	
266		
<b>EK.3.</b>	<b>ARJANTİN</b>	
267		
EK.3.1.	SANTA CRUZ (TR 1700) Sınıfı	
267		
EK.3.2.	SALTA (TYPE 209-1200) Sınıfı	
268		
<b>EK.4.</b>	<b>AVUSTRALYA</b>	
269		
EK.4.1.	COLLINS Sınıfı	
269		
<b>EK.5.</b>	<b>BREZİLYA</b>	
270		
EK.5.1.	TIKUNA Sınıfı	
270		
EK.5.2.	TUPI Sınıfı	
271		
<b>EK.6.</b>	<b>BULGARİSTAN</b>	
272		
EK.6.1.	SLAVA (ROMEO) Sınıfı	
272		
<b>EK.7.</b>	<b>CEZAYİR</b>	
273		
EK.7.1.	KILO (877E) Sınıfı	
273		

**EK.8. ÇİN**

274

EK.8.1. XIA (TYPE 092) Sınıfı

274

EK.8.2. GOLF (TYPE 031) Sınıfı

275

EK.8.3. TYPE 093 Sınıfı

276

EK.8.4. HAN (TYPE 091) Sınıfı

277

EK.8.5. SONG (TYPE 039) Sınıfı

278

EK.8.6. MING (TYPE 035) Sınıfı

279

EK.8.7. KILO (877EKM/636) Sınıfı

280

EK.8.8. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı

281

**EK.9. EKVATOR**

282

EK.9.1. TYPE 209 (1300) Sınıfı

282

**EK.10. ENDONEZYA**

283

EK.10.1. CAKRA (TYPE 209) Sınıfı

283

**EK.11. FRANSA**

284



EK.11.1. RUBIS AMÉTHYSTE Sınıfı	
284	
EK.11.2. L'INFLEXIBLE M4 Sınıfı	
285	
EK.11.3. LE TRIOMPHANT Sınıfı	
286	
<b>EK.12. GÜNEY AFRİKA</b>	
<b>287</b>	
EK.12.1. 209 (TYPE 1400) Sınıfı	
287	
EK.12.2. DAPHNE Sınıfı	
288	
<b>EK.13. GÜNEY KORE</b>	
<b>289</b>	
EK.13.1. TYPE 214 Sınıfı	
289	
EK.13.2. CHANG BOGO (TYPE 209) Sınıfı	
290	
<b>EK.14. HİNDİSTAN</b>	
<b>291</b>	
EK.14.1. SCORPENE Sınıfı	
291	
EK.14.2. FOXTROT Sınıfı	
292	
EK.14.3. SHISHUMAR (TYPE 209) Sınıfı	
293	
EK.14.4. SINDHUGHOSH (KILO) Sınıfı	
294	

**EK.15. HOLLANDA****295**

EK.15.1. WALRUS Sınıfı

295

**EK.16. İRAN****296**

EK.16.1. KILO (TYPE 877EKM) Sınıfı

296

**EK.17. İNGİLTERE****297**

EK.17.1. VANGUARD Sınıfı

297

EK.17.2. TRAFALGAR Sınıfı

298

EK.17.3. SWIFTSURE Sınıfı

299

EK.17.4. ASTUTE Sınıfı

300

**EK.18. İSPANYA****301**

EK.18.1. DELFIN (DAPHNE) Sınıfı

**301**

EK.18.2. GALERNA (AGOSTA) Sınıfı

302

**EK.19. İSRAİL****303**

EK.19.1. DOLPHIN (TYPE 800) Sınıfı

303

**EK.20. İSVEÇ****304**

EK.20.1. GOTLAND (A19) Sınıfı

304

**EK.21. İtalya****305**

EK.21.1. 212A Sınıfı

305

EK.21.2. SAURO Sınıfı

306

EK.21.3. SAURO (IMPROVED) Sınıfı

307

**EK.22. JAPONYA****308**

EK.22.1. OYASHIO Sınıfı

308

EK.22.2. HARUSHIO Sınıfı

309

EK.22.3. YUUSHIO Sınıfı

310

**EK.23. KANADA****311**

EK.2EK.1. VICTORIA (UPHOLDER) Sınıfı

311

**EK.24. KOLOMBİYA****312**

EK.24.1. PIJAO (TYPE 209-1200) Sınıfı

312

**EK.25. KUZHEY KORE****313**

EK.25.1. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı

313

EK.25.2. SANG-0 Sınıfı

314

**EK.26. LİBYA****315**

EK.26.1. FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı

315

**EK.27. MALEZYA****316**

EK.27.1. SCORPENE Sınıfı

316

EK.27.2. AGOSTA Sınıfı

317

**EK.28. MISIR****317**

EK.28.1. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı

317

**EK.29. NORVEÇ****319**

EK.29.1. ULA Sınıfı

319

**EK.30. PAKİSTAN****320**

EK.30.1. KHALİD (AGOSTA 90B) Sınıfı

320

EK.30.2. HASHMAT (AGOSTA) Sınıfı

321

EK.30.3. HANGOR (DAPHNE) Sınıfı	
322	
<b>EK.31. PERU</b>	
<b>323</b>	
EK.31.1. ANGAMOS/ISLAY (TYPE 209) Sınıfı	
323	
<b>EK.32. POLONYA</b>	
<b>324</b>	
EK.32.1. SOKOL (KOBHEN-TYPE 207) Sınıfı	
324	
EK.32.2. KILO (877EM) Sınıfı	
325	
<b>EK.33. PORTEKİZ</b>	
<b>326</b>	
EK.33.1. ALBACORA (DAPHNE) Sınıfı	
326	
<b>EK.34. Romanya</b>	
<b>327</b>	
EK.34.1. KILO (877E) Sınıfı	
327	
<b>EK.35. RUSYA</b>	
<b>328</b>	
EK.35.1. TYPHOON (AKULA) Sınıfı	
328	
EK.35.2. DELTA IV (DELFIN) Sınıfı	
330	
EK.35.3. DELTA III (KALMAR) Sınıfı	
332	

EK.35.4. DELTA I (MURENA) Sınıfı	
334	
EK.35.5. YASEN Sınıfı	
336	
EK.35.6. SIERRA II (KONDOR) Sınıfı	
338	
EK.35.7. SIERRA I (BARRACUDA) Sınıfı	
340	
EK.35.8. YANKEE NOTCH (GROSHA) Sınıfı	
342	
EK.35.9. OSCAR II (ANTYHEY) Sınıfı	
344	
EK.35.10. AKULA (BARS) Sınıfı	
346	
EK.35.11. VICTOR III (SCHUKA) Sınıfı	
348	
EK.35.12. LADA (ST PETERSBURG) Sınıfı	
350	
EK.35.13. KILO (PALTUS) Sınıfı	
352	
EK.35.14. YANKEE STRETCH Sınıfı	
354	
EK.35.15. DELTA III STRETCH Sınıfı	
356	
<b>EK.36. SİNGAPUR</b>	
358	
EK.36.1. CHALLENGER (SJÖORMEN) Sınıfı	
358	

**EK.37. ŞİLİ**

359

EK.37.1. SCORPENE Sınıfı

359

EK.37.2. THOMSON (TYPE 209) Sınıfı

360

**EK.38. TAYVAN**

361

EK.38.1. HAI LUNG Sınıfı

361

**EK.39. TÜRKİYE**

362

EK.39.1. AY (TYPE 1200-209) Sınıfı

362

EK.39.2. PREVEZE (TYPE 1400-209) Sınıfı

364

EK.39.3. GÜR (TYPE 1400-209) Sınıfı

366

**EK.40. UKRAYNA****368**

EK.40.1. FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı

368

**EK.41. VENEZÜELLA****369**

EK.41.1. SABALO (TYPE 209-1300) Sınıfı

369

**EK.42. YUNANİSTAN****370**

EK.42.1. KATSONIS (TYPE 214) Σιμφι  
370

EK.42.2. GLAVKOS (TYPE 209) Σιμφι  
371



## KULLANILAN KISALTMALAR

<b>ADS</b>	Atmospheric Diving Suit
<b>AIP</b>	Air Independent Propulsion
<b>ARS</b>	Auxiliary Salvage Ship
<b>ASW</b>	Anti Submarine Warfare
<b>DCC</b>	Decompression Chamber
<b>DSDS</b>	Distressed Submarine Decompression System
<b>DSRV</b>	Deep Submergence Rescue Vehicle
<b>ELSS</b>	Emergency Life Support Stores
<b>MOSUB</b>	Mother Submarine
<b>NSRS</b>	NATO Submarine Rescue System
<b>PRMS</b>	Pressurized Rescue Module System
<b>RCC</b>	Recompression Chamber
<b>ROV</b>	Remotely Operated Vehicle
<b>SAM</b>	Surface-to-Air Missile
<b>SDC</b>	Submarine Diving Chamber
<b>SEIE</b>	Submarine Escape Immersion Equipment
<b>SLBM</b>	Submarine-Launched Ballistic Missile
<b>SLCM</b>	Ship-Launched Cruise Missile
<b>SPAG</b>	Submarine Parachute Assistance Group

<b>SPES</b>	Submarine Personnel Escape Suit
<b>SRC</b>	Submarine Rescue Chamber
<b>SRDRS</b>	Submarine Rescue Diving Recompression System
<b>SRS</b>	Submarine Rescue System
<b>SRV</b>	Submarine Rescue Vehicle
<b>SSM</b>	Surface-to-Surface Missile
<b>TUP</b>	Transfer Under Pressure
<b>URV</b>	Underwater Rescue Vehicle

## ŞEKİL DİZİNİ

<b><u>Sekil</u></b>		<b><u>Sayfa</u></b>
2.1	: Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa	10
2.2	: İlk Büyük Türk Denizcisi Çaka Bey	11
3.1	: William Bourne'un Denizaltı Tasarımı (1578)	41
3.2	: Cornelis Drebbel'in Denizaltısı (1603)	41
3.3	: De Son Dizaynı "Rotterdam Boat" Denizaltısı (1653)	42
3.4	: Giovanni Borelli'nin Ağaç Denizaltısı (1680)	43
3.5	: David Bushnell'in "Turtle" Denizaltısı (1776)	44
3.6	: Robert Fulton'un "Nautilus" Denizaltısı (1801)	45
3.7	: Robert Fulton'un "Mute" Denizaltısı (1814)	46
3.8	: Wilhelm Bauner'in "Brandtaucher-Le Plongeur Marin" Denizaltısı (1850)	46
3.9	: James M. Clintock'un "Pioneer" Denizaltısı (1861)	47
3.10	: Brutus De Villeroi'nin "Alligator" Denizaltısı (1862)	47
3.11	: Francis D. Lee'nin "David" Denizaltısı (1862)	48
3.12	: Horace L. Hunley'in "Hunley" Denizaltısı (1863)	49

3.13	: Ivan Fyodorovich Alexandrovsky'nin Denizaltısı (1863)	50
3.14	: Oliver Halstead'in "Intelligent Whale" Denizaltısı (1869)	51
3.15	: John Philip Holland'ın "Holland I" Denizaltısı (1878)	51
3.16	: Claude Gaubet'in "Goubet-I" Denizaltısı (1885)	52
3.17	: Josuah H. L. Tuck'ın Denizaltısı (1884)	53
3.18	: ASH & Campbell'in Denizaltısı (1886)	53
3.19	: Simon Lake'in "Argonaut-I" Denizaltısı (1897)	56
3.20	: Holland'ın "Plunger" Denizaltısı (1897)	59
3.21	: George William Garrett'in "Nordenfelt-I" Denizaltısı	61
3.22	: Abdülhamid Ve Abdülmecid Denizaltılarının Çizimleri	62
3.23	: Abdülhamid Denizaltısı Haliç'te Tecrübe Seyri Yaparken	65
3.24	: I. Ve II. İnönü Denizaltılarımız İskelede	76
3.25	: Gür Denizaltısı Seyirde	79
3.26	: Saldıray Denizaltısı	82
3.27	: Batıray Denizaltısı	83
3.28	: Atılay Denizaltısı	83
3.30	: Yıldırıy Denizaltısı	85
3.31	: Oruçreis Denizaltısı	86

3.32	: Filo Sınıfı Denizaltı Gemileri	91
3.33	: Yıldırım Denizaltısının Havuzlanması	102
5.1	: Wilhemshaven'de Alman Sanayi İşçileri	116
5.2	: Bir İngiliz Tersanesinde Denize İndirme Töreni	122
5.3	: Amirallik Birinci Lordu Sir Winston Churchill	123
5.4	: Koramiral Wolfgang Wegener	126
5.5	: Adolf Hitler	128
5.6	: Amiral Raeder, Amiral Schniewind	130
5.7	: U-Botlar Limanda (Fransa)	135
5.8	: Scapa Flow Baskınında U-47'nin İzlediği Rota	143
EK.1	: Virginia Sınıfı Denizaltı.	259
EK.2	: Sturgeon Sınıfı Denizaltı.	260
EK.3	: Seawolf Sınıfı Denizaltı.	261
EK.4	: Los Angeles Sınıfı Denizaltı.	262
EK.5	: OHIO Sınıfı Denizaltı.	263
EK.6	: 212A Sınıfı Denizaltı.	264

EK.7	: 205 Sınıfı Denizaltı.	265
EK.8	: 206A Sınıfı Denizaltı.	266
EK.9	: SANTA CRUZ (TR 1700) Sınıfı Denizaltı.	267
EK.10	: SALTA (TYPE 209-1200) Sınıfı Denizaltı.	268
EK.11	: COLLINS Sınıfı Denizaltı.	269
EK.12	: TIKUNA Sınıfı Denizaltı.	270
EK.13	: TUPI Sınıfı Denizaltı.	271
EK.14	:: SLAVA (ROMEO) Sınıfı Denizaltı.	272
EK.15	: KILO (877E) Sınıfı Denizaltı.	273
EK.16	: XIA (TYPE 092) Sınıfı Denizaltı.	274
EK.17	: GOLF (TYPE 031) Sınıfı Denizaltı.	275
EK.18	: TYPE 093 Sınıfı Denizaltı.	276
EK.19	: HAN (TYPE 091) Sınıfı Denizaltı.	277
EK.20	: SONG (TYPE 039) Sınıfı Denizaltı.	278
EK.21	: MING (TYPE 035) Sınıfı Denizaltı.	279
EK.22	: KILO (877EKM/636) Sınıfı Denizaltı.	280
EK.23	: ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.	281
EK.24	: TYPE 209 (1300) Sınıfı Denizaltı.	282

EK.25	: CAKRA (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	283
EK.26	: RUBIS AMÉTHYSTE Sınıfı Denizaltı.	284
EK.27	: L'INFLEXIBLE M4 Sınıfı Denizaltı.	285
EK.28	: LE TRIOMPHANT Sınıfı Denizaltı.	286
EK.29	: 209 (TYPE 1400) Sınıfı Denizaltı.	287
EK.30	: DAPHNE Sınıfı Denizaltı.	288
EK.31	: TYPE 214 Sınıfı Denizaltı.	289
EK.32	: CHANG BOGO (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	290
EK.33	: SCORPENE Sınıfı Denizaltı.	291
EK.34	: FOXTROT Sınıfı Denizaltı.	292
EK.35	: SHISHUMAR (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	293
EK.36	: SINDHUGHOSH (KILO) Sınıfı Denizaltı.	294
EK.37	: WALRUS Sınıfı Denizaltı.	295
EK.38	: KILO (TYPE 877EKM) Sınıfı Denizaltı.	296
EK.39	: VANGUARD Sınıfı Denizaltı.	297
EK.40	: TRAFALGAR Sınıfı Denizaltı.	298
EK.41	: SWIFTSURE Sınıfı Denizaltı.	299
EK.42	: ASTUTE Sınıfı Denizaltı.	300

EK.43	: DELFIN (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.	301
EK.44	: GALERNA (AGOSTA) Sınıfı Denizaltı.	302
EK.45	: DOLPHIN (TYPE 800) Sınıfı Denizaltı.	303
EK.46	: GOTLAND (A19) Sınıfı Denizaltı.	304
EK.47	: 212A Sınıfı Denizaltı.	305
EK.48	: SAURO Sınıfı Denizaltı.	306
EK.49	: SAURO(IMPROVED) Sınıfı Denizaltı.	307
EK.50	: OYASHIO Sınıfı Denizaltı.	308
EK.51	: HARUSHIO Sınıfı Denizaltı.	309
EK.52	: YUUSHIO Sınıfı Denizaltı.	310
EK.53	: VICTORIA (UPHOLDER) Sınıfı Denizaltı.	311
EK.54	: PIJAO (TYPE 209-1200) Sınıfı Denizaltı.	312
EK.55	: ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.	313
EK.56	: SANG-0 Sınıfı Denizaltı.	314
EK.57	: FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı Denizaltı.	315
EK.58	: SCORPENE Sınıfı Denizaltı.	316
EK.59	: AGOSTA Sınıfı Denizaltı.	317
EK.60	: ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.	318



EK.61	: ULA Sınıfı Denizaltı.	319
EK.62	: KHALİD (AGOSTA 90B) Sınıfı Denizaltı.	320
EK.63	: HASHMAT (AGOSTA) Sınıfı Denizaltı.	321
EK.64	: HANGOR (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.	322
EK.65	: ANGAMOS/ISLAY (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	323
EK.66	: SOKOL (KOBEN-TYPE 207) Sınıfı Denizaltı.	324
EK.67	: KILO (877EM) Sınıfı Denizaltı.	325
EK.68	: ALBACORA (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.	326
EK.69	: KILO (877E) Sınıfı Denizaltı.	327
EK.70	: TYPHOON (AKULA) Sınıfı Denizaltı.	329
EK.71	: DELTA IV (DELFIN) Sınıfı Denizaltı.	331
EK.72	: DELTA III (KALMAR) Sınıfı Denizaltı.	333
EK.73	: DELTA I (MURENA) Sınıfı Denizaltı.	335
EK.74	: YASEN Sınıfı Denizaltı.	337
EK.75	: SIERRA II (KONDOR) Sınıfı Denizaltı.	339
EK.76	: SIERRA I (BARRACUDA) Sınıfı Denizaltı.	341
EK.77	: YANKEE NOTCH (GROSHA) Sınıfı Denizaltı.	343
EK.78	: OSCAR II (ANTYEV) Sınıfı Denizaltı.	345

EK.79	: AKULA (BARS) Sınıfı Denizaltı.	347
EK.80	: VICTOR III (SCHUKA) Sınıfı Denizaltı.	349
EK.81	: LADA (ST PETERSBURG) Sınıfı Denizaltı.	351
EK.82	: KILO (PALTUS) Sınıfı Denizaltı.	353
EK.83	: YANKEE STRETCH Sınıfı Denizaltı.	355
EK.84	: DELTA III STRETCH Sınıfı Denizaltı.	357
EK.85	: CHALLENGER (SJÖORMEN)Sınıfı Denizaltı.	358
EK.86	: SCORPENE Sınıfı Denizaltı.	359
EK.87	: THOMSON (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	360
EK.88	: HAI LUNG Sınıfı Denizaltı	361
EK.89	: AY (TYPE 1200-209) Sınıfı Denizaltı.	363
EK.90	: PREVEZE (TYPE 1400-209) Sınıfı Denizaltı.	365
EK.91	: GÜR (TYPE 1400-209) Sınıfı Denizaltı.	367
EK.92	: FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı Denizaltı.	368
EK.93	: SABALO (TYPE 209-1300) Sınıfı Denizaltı.	369
EK.94	: KATSONIS (TYPE 214) Sınıfı Denizaltı.	370
EK.95	: GLAVKOS (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.	371

## TABLolar DİZİNİ

<b><u>Tablo</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
5.1 : Alman U-Botların Müttefikler Tarafından Paylaşımı	139
7.1 : Denizcilik Gücünün Oluşum ve Gelişimi	206
EK.1: Ülkelerin Denizaltı Sayısı	372

# 1. GİRİŞ

Günümüz dünya düzeninin oluşması ve idamesi sürecinin başlıca gizli kahramanlarından biri olan denizcilik gücü, aslında günlük hayat kargaşasında yaşam mücadelesi vermekte olan çoğu insan için pek uzak bir kavramdır.

Her gün işlerine karayoluyla giden, yine denizden uzaktaki işyerinde gün boyu çalışıp, akşam üzeri yine denizden uzaktaki evlerine dönen insanlar için deniz genellikle, çok seyrek de olsa bazı yolculuklar için aracı olan, hafta sonunda kıyısına gidip gezinti yapılan, keyifli vakitlerin ortağı olan, dinlendiren, huzur veren bir araçtır.

Ancak bu insanların bilmediği bir şey daha vardır, deniz sadece varlığıyla bile insanların hayatına küçük sihirli dokunuşlarda bulunurken, insanlar da düşünceleriyle denizcilik gücünün birer parçası oluverirler.

Denizcilik gücü, denizle ilişkisi olan maddi ya da manevi her şeyin bütünüdür. Denizdeki gemicinin aylar süren yolculuklar neticesindeki düşünceleriyle de, gemisinin götürdüğü yükün geminin sahibine kazandırdığı ekonomik getiriyle de, yükün işlenmek üzere götürüldüğü fabrikanın üretimiyle de, devletin hem yükün taşınmasından, hem de üretilen malın satışından aldığı vergiyle de ilişkilidir.

Zamanı geldiğinde devletin ekonomisine katkıda bulunurken, zamanı geldiğinde devletin savunmasını sağlayan denizcilik gücü, aslında önemini fark etmeden yaşamını sürdüren bir çok insana rağmen tarihsel sürecin, bugünkü yaşamın ve geleceğin bir parçasıdır. Devletin savunmasını sağlayan denizcilik gücünde denizaltı gücünün etkiside göz ardı edilemeyecek kadar öneme sahiptir.

Mazisi İnsanlık Tarihi Kadar Eski Olan Türklerin Denizle İlk Tanışmaları 11'nci Yüzyılda Olmuştur.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Mustafa OFLAZ, Anadolu Selçukluları ve Beylikler Dönemi Türk Denizciliği, ANKARA, 1985, s. 3.

Türklerin Anadolu'ya gelişlerinden 10 Yıl Sonra 1081 Yılında İlk Türk Amiralisi Çaka Bey'in Deniz Zaferleri ile Türkler Ege'ye Hakimiyet Kurmuşlardır<sup>2</sup>.

Modern Devlet Yaklaşımı İle Donanma Komutanlığı Makamı Osmanlı Döneminde İlk Kez 1401 Yılında Yıldırım Bayezid Tarafından Teşkil Edilmiştir. Kaptanı Deryalık Makamı İlk Kez Bu Dönemde Kurulmuş Ve Saruca Paşa, Osmanlı İmparatorluğunun İlk Kaptanı Deryası Olmuştur.<sup>3</sup>

Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) Osmanlı Donanmasının gelişimine büyük önem vermiş, Türk Denizciliğine altın çağını yaşatmıştır. Bu dönemde Barbaros Hayreddin Paşa, kardeşleri Oruç ve İlyas Reisler, Selman Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis gibi bir çok ünlü Türk Denizcisi Akdeniz'de mutlak bir hakimiyet kurmuştur.<sup>4</sup>

Gelişen teknolojiyle deniz altında seyredebilecek bir tekne düşüncesinin 1578'de İngiliz matematikçi William Bourne tarafından tasarlanması<sup>5</sup> ile başlayan denizaltı akını takip eden süreçte başta 1. Dünya ve 2. Dünya Savaşları olmak üzere etkinliğini ve önemini tekrar tekrar gözler önüne sermiştir.

İnsanoğlunun varoluşundan bu yana önce karşısında engel, sonra çeşitli ulaşım araçları vasıtasıyla yol görevi gören denizler ile medeniyetin ilerlemesinde önemli bir etken olan denizcilik gücünün dolayısıyla da denizaltı gücünün, tarih boyunca üstlendiği görevi gelecekte de sürdüreceği şüphesizdir.

Ulu önderimizin denize ve denizciliğe verdiği önem şu güzel sözlerinden anlaşılmalı ve bu sözden önemli dersler çıkarılmalıdır.

"... Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha

<sup>2</sup> Akdes Nimet KURAT, Çaka Bey, Kültür Basımevi, İZMİR, 1946, s.15.

<sup>3</sup> E. Tuğa. Tefik İNCİ, Tarihe Mal Olmuş Kaptan-ı Derya Amirallerimiz, 1971, s.5.

<sup>4</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 588.

<sup>5</sup> Chris Woodford, *Ships And Submarines (History Of Invention)*, Washington 2004, s.8.

müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir..."<sup>6</sup> M.K. Atatürk

Alfred T.MAHAN (1840-1914) tarafından ortaya atılan görüşe göre dünyada denizler üzerinde egemenlik sağlayan ülke dünyanın da hakimi olur. Halbuki bunu büyük Osmanlı Kaptan-ı Deryası Barbaros HAYREDDİN Paşa asırlar öncesi belirtmiştir; ***“Denize Hakim Olan Cihana Hakim Olur.”***

ABD'li bir amiral olan Mahan, ilk jeopolitik teorinin sahibi olarak kabul edilmektedir. Deniz Harp Akademisi Başkanlığı<sup>7</sup> başta olmak üzere çeşitli görevlerde bulunmuş olup, deniz gücünün tarihe etkisinden bahsetmektedir.

Mahan bir ülkenin deniz gücü oluşturmasını etkileyen faktörleri<sup>8</sup>;

1. Bir devletin denizle olan coğrafi ilişkisi,
2. Denize olan coğrafi konumu,
3. Devlet toprağının okyanuslarla olan ilişkisinin, kıyı uzunluğunun ve korunaklı limanlarının derinliği ve sayısının fiziksel nitelikleri,
4. Devlet toprağının genişlemesi ve genişleyen kısmının fiziki ve beşeri coğrafya ile olan ilişkisi,
5. Nüfus,
6. Milli karaktere sahip bir ticarete yönelik eğilimin mevcudiyeti veya yokluğu,
7. Despotik devletler (Portekiz, İspanya) ile demokratik devletler (İngiltere, ABD) arasındaki farkların gösterdiği gibi, hükümetin karakterinin önemi,

şeklinde sıralamıştır.

<sup>6</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 587.

<sup>7</sup> Mahan bu görevdeyken, en önemli eseri "The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783" (Deniz Gücünün Tarihe Etkisi, 1660-1783) 1890 yılında yayınlanmıştır. Ardından kitabının 1783-1812 yıllarını kapsayan ikinci cildi 1892 yılında yayınlanmıştır.

<sup>8</sup> Mahan, The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783, 1890 C.1

Kuşkusuz Mahan o dönemin en büyük sömürgeci güçlerinden biri olan ve deniz hakimiyetini elinde bulunduran İngiltere'den etkilenmiştir. Onun bu tezi, bu dönemde İngiliz donanmasının İngiltere'den çok uzak bölgelerdeki faaliyetlerinden ilham almıştır. İngiltere için donanma en temel unsurdur. Çünkü binlerce kilometre uzaklıktaki sömürgeleri koruyabilmesi, onların merkezi idareden kopmasını engellemesi ve ticaret yollarını koruyabilmesi için donanma hayati önemdedir. Bunu gerçekleştirirken güçlü bir donanmaya ve donanmanın ikmal yapabileceği deniz üsleri gerekmektedir. İngiltere, Cebelitarık'ta, Malta'da Kıbrıs'ta önemli deniz üslerine sahipti. Bunun yanı sıra, Avustralya, Yeni Zelanda, Hindistan, Güney Afrika gibi aynı zamanda deniz üssü olarak kullanılan sömürgelere sahipti.

Mahan'ın fikirleri ABD'li Başkanı, Theodore Roosevelt'i daha güçlü bir donanmanın ve deniz aşırı üslerin tesis edilmesi için teşvik etmiştir.<sup>9</sup>

İkinci Dünya Savaşı'nda ABD Japonya ile Pasifik'te savaşmışlardır. ABD, Pasifik Donanmasının merkezi olan Hawaii'ye gerçekleşen Japon saldırısından<sup>10</sup> sonra 1941 yılında, İkinci Dünya Savaşı'na girmiştir. ABD'nin İkinci Dünya Savaşı'na girdiği bu dönemde, uçak gemileri ABD deniz gücünün en önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Günümüzde de, ABD hala dünyanın pek çok bölgesinde üs bulundurmaktadır, sahip olduğu "Yüzer Üsler" olarak nitelendirilebileceğimiz 15 civarındaki nükleer tahrikli uçak gemisi ve 50 civarındaki nükleer tahrikli denizaltı vasıtasıyla denizlerde önemli bir hakimiyet kurmuştur ve bu üstünlüğünü Birinci ve İkinci Körfez Savaşları ile Afganistan Harekatı'nda çok başarılı bir şekilde kullanmıştır. Küresel bir güç haline gelebilmek için ABD açısından "Güç Yansıtma Kapasitesi"<sup>11</sup> büyük önem taşımaktadır. ABD sahip olduğu askeri güç kapasitesi ve uzun vadeli Stratejisi projeleri ve özellikle Sovyetler

<sup>9</sup> Morghenthau, Hans J.: Uluslar arası Politika, Çeviren Baskın Oran ve Ünsal Oskay, Ankara Sevinç Matbaası, 1970.

<sup>10</sup> Pearl Harbor Saldırısı, Japon İmparatorluk Donanması'nın 7 Aralık 1941 sabahı Pearl Harbor, Oahu, Hawaii'ye gerçekleştirdiği sürpriz saldırıdır. Saldırı, Birleşik Devletler Donanması'nın Pasifik Filosu ve onu koruyan Ordu Hava Kuvvetleri ile Deniz Piyadeleri'ni hedef almıştır. Operasyonun amacı, Pasifik'te kuvvetle muhtemel olan bir Amerikan askeri müdahalesini önlemektir.

Saldırı 12 Amerikan savaş gemisini ciddi şekilde hasara uğratmış veya batırmış, 188 savaş uçağını imha etmiş, ve 2.403 Amerikan askeri ile 68 sivilin ölümüne neden olmuştur. Bununla beraber Pasifik Filosu'nun üç uçak gemisi, üssün önemli tankerleri, denizaltılar ve fabrika gemileri gibi unsurları limanda değildi ve zarar görmekten kurtuldu.

<sup>11</sup> Power Projection Capacity

Birliği'nin dağılmasından<sup>12</sup> sonra hegoman bir g¼¼ç olarak d¼¼nyada ¼nemli kazanımlar elde etmiştir. ABD'nin G¼¼ç Yansıtma Kapasitesi teorisinin Almanya ve Japonya ¼zerinde de etkileri olmuştur.

Amerikan ve Fransız devrimleri İngiltere'nin misyonunu etkilediğinden sarsıntı ge¼çirmesine rağmen, İngiltere denizlerdeki g¼¼çlü ¼rg¼¼tlenmesinin sonucunda etkilenmemiş ve bu ¼zelliđini koloniyel bağlarını artırarak devam ettirmiştir. 20 nci y¼¼zyıla kadar devam eden İngiliz Deniz İmparatorluğunun g¼¼cü I. D¼¼nya Savaşı ile birlikte kaymaya başlamış ve d¼¼nya ¼apındaki dengesizliğin baş g¼¼sterdiđi 20 nci y¼¼zyılın ikinci yarısına kadar denizlerdeki denge sağlanamadığından bu d¼¼nem boşlukta kalmıştır. 2. D¼¼nya Savaşı sonunda ortaya ¼ıkan tablosu ile Amerika deniz imparatorluğu ve yeni d¼¼nya global g¼¼cü ortaya ¼ıkmıřtır.<sup>13</sup>

Amerika'nın global bir g¼¼ç olmasında yeni bakir bir kıtanın s¼m¼r¼¼ye elverişli olması, teknolojiye sahip olunması, istikrarlı devlet yapısı, devleti idare edenlerle her t¼¼rl¼¼ d¼¼ř¼¼nce sahiplerinin işbirliğine gitmesi hususu da sayılmalıdır. Osmanlı Devletinin ve hatta t¼¼m T¼¼rk Devletlerinin yapısında bulunan istişare kurumları ve danışma meclisleri h¼¼viyetindeki değişik kurumların yaptığı kurumsal işlevler Amerika tarafından olduk¼a etkili tarzda uygulanmıştır.<sup>14</sup>

Coğrafyanın Amerika'ya kazandırdığı avantajı en iyi şekilde değerlendiren ve İngiltere gibi s¼¼rekli denizlere d¼¼n¼¼k yaşayan Amerika'nın stratejistleri, kuşatma zihniyetini taşıyarak d¼¼nya sularını en iyi şekilde kullanmışlardır.

Bu noktada, kontinental bir g¼¼ç olan Osmanlı İmparatorluğu'nun d¼¼nya g¼¼çlerinin m¼¼cadelelerine alınmadığı ve global g¼¼çler arenasında değerlendirilmediği hususu g¼¼ze ¼arpmaktadır. Ancak kıtasal g¼¼ç olan Osmanlı İmparatorluğu Habsburglar ile mukayese edilebilir ve edilmektedir<sup>15</sup>. Aynı coğrafi şartlara sahip dengeler olarak b¼¼yle bir mukayese yapılabilir. Osmanlı İmparatorluğu deniz alanları oceanik alanlar karşısında i¼ hatlarda m¼¼cadele eden ve oceanik alanlara a¼ılımin

<sup>12</sup> 25 Ağustos1991

<sup>13</sup> Erdiņ Sanar, 21. Y¼¼zyıl Stratejilerinde T¼¼rk Denizcilik Tarihi, İstanbul 2006, s. 2

<sup>14</sup> Erdiņ Sanar, a.g.e., s. 3

<sup>15</sup> Paul Kennedy, The Rise And Fall Of The Great Powers, 1500-2000. New York: Random, 1987. s.309



sebeplerini üzerinde taşıyan bir global güçtür. Andrew Hess'in "Bir Deniz İmparatorluğu" olarak değerlendirdiği Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu gibi denizlerle bağlantılı olarak, Osmanlı Devleti'nin denizlere yönelik politikalarını belirleyen, sadece silah gücüne dayanmayan, denizcilik ilmi ve deniz ticaretiyle ilgili siyasî ve iktisadî duruşunu gösterecek çalışmalar incelendiğinde, zaaflarına rağmen denizlerin kullanımı dünyanın iç hatlarında meydana geldiğinden Modelski tarafından göz önüne alınmaması normal karşılanmaktadır.<sup>16</sup>

Tarihin en eski topluluklarından biri olan Türklerin denizcilik tarihi yaşadıkları coğrafya nedeni ile yenidir. Orta Asya'da kurulan Türk devletleri kara devletleri olduğundan, denizcilikle ilgili bilgileri yoktu. Bu devletlerin Basra Körfezi, Hazar Denizi gibi denize ulaştıkları yerlerde ise, karşılarında denizden gelen bir tehlike bulunmadığından denizciliğe lüzum görülmedi. Türkler ancak Anadolu'ya geldikten sonra gerçek anlamda denizle tanıştılar.

Oğuz Türkleri, Büyük Selçuklu Devleti Sultanı Alparslan liderliğinde 1071 yılından itibaren Anadolu'ya yerleşmeye başlamış ve 1081 yılına kadar öncü Türk Beylikleri, Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmıştır.<sup>17</sup> Malazgirt'ten hemen sonra Anadolu'nun büyük bir kesimine hâkim olan Türkler, Anadolu'yu elde tutmak için kuvvetli bir donanmaya sahip olmak gerektiğini fark ettiler. Bilhassa Batı Anadolu kıyılarını Bizans, Venedik, Ceneviz ve diğer Latin devletlerinin taarruzlarından korumak için denize açıldılar.<sup>18</sup>

1081 yılında, bir türkmen beyi olan Emir Çaka Bey'in 17 si çektiri, 33 ü de yelkenli olmak üzere toplam 50 parçadan müteşekkil ilk Türk donanmasını<sup>19</sup> İzmir'de denize indirdiği tarih Türklerin denizcilik ve deniz harp tarihi başlangıcı olarak kabul edilir.

Büyük, güçlü ve global bir dünya devleti olmak, güçlü bir denizci ülke olmaktan geçer. Günümüzdeki ve geçmişteki devletleri incelersek ülkeler denizde güçlendikçe siyasi, ekonomik ve askeri açıdan çok güçlenmişlerdir. Türk denizcilik

<sup>16</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 4

<sup>17</sup> Hüsnü Tengüz, Osmanlı Bahriyesinin Mazisi, İstanbul 1995, s. 4.

<sup>18</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 4

<sup>19</sup> Akdes Nimet KURAT, a.g.e., s.25

gücünün geleceği her şeyden önce Türklerin deniz tarihinin bilinmesiyle başlar. Günümüz ve geleceğe ait deniz politika ve stratejileri, tarihten alınan derslerle belirlenebilir.<sup>20</sup>

Devlet siyasetinin uygulanmasına en büyük katkının, özellikle denizaşırı bölgelerde Deniz Kuvvetleri tarafından sağlandığını ifade etmek, gerçekçilikten uzak bir yaklaşım değildir. Millerce uzakta, anlaşmazlığı düşülmüş bir devletin karasularının bittiği deniz sahasında, faaliyetlerde bulunmanın, caydırıcılığa, dolayısıyla donanma varlığına katkıda bulunduğunu savunabiliriz. Diğer taraftan, haritada bile zor gösterilebilecek ülkelere insani yardım veya ekonomik amaçlarla yapılacak bayrak gösterme faaliyetleri de, o devletin uluslararası siyasi platformlarda prestijini ve saygınlığını artırmaktadır. Deniz Kuvvetlerinin, bu kapsamdaki genel kullanım konsepti; yabancı limanlarda varlık gösterme, denizaşırı bölgelerde birlik bulundurma, kriz bölgelerine gemi gönderme ve caydırıcı nitelikte deniz tatbikatları düzenleme yoluyla uygulanmaktadır. Uygulamadaki başarının temelini ise; birbiriyle çok yakından ilişkisi bulunan “Donanma Varlığı” ve “Caydırıcılık” konseptleri teşkil eder.

Gerginlik dönemi yönetiminin elindeki en değerli unsur, hareket sahasında bulundurulacak kuvvet seçeneklerinin fazlalığıdır. Kriz anında, hareket sahasında, kuvvet konsantrasyon hızı daha yüksek olan taraf avantaj sağlayacaktır. Bu özellik gerek muhasımdan önce yeterli kuvvete erişerek “caydırma” sağlamada, gerekse bölgeden kuvvet çekilmesini sağlamak için yumuşamaya yönelik mesajın net olarak verilmesinde veya bir başka bölgeye kuvvet kaydırılmasında son derece önemli bir kriz parametresi olacaktır. Bu parametreyi elde bulundurmak amacıyla barış döneminden itibaren yeterli hazırlık düzeyine erişmek esas alınmalıdır.

Günümüzde caydırıcılık en temel haliyle iki şekilde sağlanabilir. Birincisi; potansiyel saldırgan ülkenin en kıymetli hedeflerine hassas ve doğru konvansiyonel darbelerle; ikincisi ise; potansiyel saldırgan ülkenin topraklarına yakın bölgelerde deniz gücü konuşlandırarak hareketinin çok pahalıya mal olacağını göstermekle; yani Donanma Varlığı ile sağlanabilir.

---

<sup>20</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 6

Donanma Varlığı terimi; Deniz Kuvvetlerinin kullanımı ile ilgili en önemli düşüncelerden biri olmakla birlikte, gelecekte de bu önemini muhafaza edecek ve çok daha fazla üzerinde tartışılacak bir kavram olmaya devam edecektir. Bu kavram, donanmaların sadece sayısal üstünlük ile bağdaştırılmasından ziyade, etkin olarak kullanılmaları ile ilgilidir. Kuvvet olarak üstün olmak çok önemli bir faktör olmasına rağmen, tek başına yeterli değildir. Ancak, bu üstünlük, elindeki kuvvetlerin aktif bir şekilde kullanılması ile birleştirildiği takdirde başarıya çok daha kolay ulaşacaktır. Fakat harpte, üstün olan ve pasif olarak kullanılan bir kuvvet, sayıca az ancak aktif olan kuvvete yararlanılabilecek önemli fırsatlar verecektir.

Sonuç olarak; kuvvetçe üstün olmak tek başına yeterli değildir. Faal, müteşebbis, düşmanı arayıp bulan ve onu muharebe ile ezen bir donanma varlığı düşmanı sindirebilir. Bu anlamdaki bir donanma varlığı gelecekte de geçerli bir konsept olacaktır.

Bu maksatlarla Türk Denizcilik tarihine genel bir bakış yapılarak, denizaltıcılık tarihi ve deniz kuvveti ile ilgili stratejik yaklaşımlar incelenerek, Deniz Kuvvetlerinin Türkiye'nin savunması açısından stratejileri üzerinde çalışılacak ve bu kapsamda ülke savunması açısından donanmanın savaşta ve barışta etkileri üzerinde yoğunlaşılacaktır.



## 2. TÜRK DENİZCİLİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ

### 2.1. ANADOLU SELÇUKLU DEVLETİ VE BEYLİKLER DÖNEMİ (XI.-XIV. YÜZYIL)

Oğuz Türklerinin Orta Asya'dan Anadolu'ya göç etmeleri ve küçük Asya'da yerleşmeleri ile birlikte Türkler, denizlerle ilk kez tanışmıştır.<sup>21</sup> Türkler açık denizlere doğru yelken açmaya, karşılığında ilk kez çıkan ve sonsuzluğu çağrıştıran uçsuz bucaksız mavi suların gizemli dünyasını sorgulamaya başlamışlardır. Böylece, geçmişten gelip geleceğe uzanacak olan, köklü bir tarihi miras ve geleneğe sahip Türk denizciliği yeşermeye başlamıştır.<sup>22</sup> Türk denizciliği, Barbaros Hayreddin Paşa, Kılıç Ali Paşa gibi Büyük Amiralleri, Piri Reis, Ali Macar Reis gibi evrensel deniz haritacılığının öncüleri ile Dünya Denizcilik Tarihi'ne damgasını vurmuştur.

Doğu, İslam ve eski Türk Uygarlığı'nın bilgi birikimini, Akdeniz'de Rönesans'la aydınlanan yeni Batı fikirleri ile kaynaştıran Osmanlı Türkleri, bugün bile hayret ve hayranlık uyandıran eşsiz eserler meydana getirmişlerdir. Denizlerde güçlü oldukları dönemlerde, adeta mucizeler yaratan, altın çağını yaşayan, Akdeniz'i neredeyse bir iç deniz haline getiren Türkler, denizlerden çekildikleri dönemlerde çok ağır bedeller ödemişlerdir.

Oğuz Türkleri, Büyük Selçuklu Devleti Sultanı Alparslan liderliğinde 1071 yılından itibaren Anadolu'ya yerleşmeye başlamış ve 1081 yılına kadar öncü Türk Beylikleri, Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmıştır.<sup>23</sup>

Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü, Emir Çaka Bey olmuştur. Çaka Bey, Selçuklu Ordusunun gözü pek akıncı liderlerinden birisi olarak, Türklerin savaşa savaşa Batı'ya yönelik ilerleme sürecinde, 1078 yılında Bizans'a esir düşmüş ve

<sup>21</sup> Ahmet Güteryüz, Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken, İstanbul 2004, s. 22.

<sup>22</sup> Mustafa OFLAZ, a.g.e., s. 4.

<sup>23</sup> Hüsnü Tengüz, Osmanlı Bahriyesinin Mazisi, İstanbul 1995, s. 4.

İstanbul'a gönderilmiştir.<sup>24</sup> Çaka Bey, İstanbul'daki esaret döneminde deniz ve denizciliğe karşı tutku derecesinde bir ilgi duymaya başlamıştır.

Bizans İmparatoru'nun 1081 yılında değişimi sebebiyle İstanbul'daki karışıklıklardan yararlanarak kaçmayı başaran Çaka Bey, Beyliğinin askerleri ile yeniden bir araya gelerek; İzmir'i, ele geçirmiş ve müstakil bir Türk Beyi olarak sınırlarını genişletmeye başlatmıştır.



Şekil 2.1:Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa

Çaka Bey, İzmir'de o döneme göre modern sayılabilecek bir tersane yaptırmış ve tersane civarındaki bölgeyi deniz üs kompleksine dönüştürmüştür. Bu aşamadan sonra gemi inşa faaliyetlerine geçilmiş, kürekli ve yelkenli gemilerden oluşan 50 parçalık ilk Türk Donanması 1081 yılında inşa edilmiştir.<sup>25</sup> Bu yıl, Türk Deniz Kuvvetleri açısından son derece önemlidir. Çünkü, 1081 yılı Deniz Kuvvetlerinin kuruluş yılı olarak kabul edilmektedir. Aynı yıl Emir Çaka Bey, ilk Türk Donanması ile Ege'nin sıcak sularına yelken açmıştır.

19 Mayıs 1090 tarihinde Karaburun ile Sakız Adası arasında kalan Koyun Adaları civarında Çaka Bey'in Donanması, Bizans Donanması ile karşılaşmıştır.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Akdes Nimet KURAT, a.g.e., s.25

<sup>25</sup> A. Güteryüz, a.g.e., s. 30.

<sup>26</sup> İdris Bostan, Osmanlı Denizciliği Beylikten İmparatorluğa, İstanbul 2006, s. 46.



Şekil 2.2.: İlk Büyük Türk Denizcisi Çaka Bey

Çaka Bey, 17 çektiri ve 33 yelkenli olmak üzere toplam 50 savaş gemisinden oluşan Donanmasını, seri taktik manevralarla ustalıklarla sevk ve idare etmiş; düşmana en zayıf yerlerinden ard arda darbeler indirmiştir. Bizans Donanması ağır kayıplarla geri çekilmek zorunda kalmıştır. Daha sonraları Emir Çaka Bey denizlerdeki hakimiyet alanını genişletmiş, donanması ile Çanakkale'ye kadar yaklaşmıştır. Haçlı Seferleri'nin 1096 yılından başlayarak Anadolu'da yoğunlaştığı dönemlerde, Türkler büyük baskı altında tutulmuştur. Bu gelişmeler, Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizlere yönelik faaliyetlerini büyük ölçüde engellemiştir. Ancak, yine de bu dönemde, İki Denizin Sultanı (Sultan-ül Bahreyn) unvanı verilen Anadolu Selçuklu Sultanı I. Alaeddin Keykubat, Alanya ve Sinop Tersanelerinde inşa ettirdiği gemilerle filolar kurmuştur.<sup>27</sup>

Alanya Tersanesi, Türklerin kurmuş olduğu ilk organize tersane olarak kabul edilmektedir.<sup>28</sup> Anadolu Selçuklu Devleti'nin Moğol baskısına dayanamayarak 1308 yılında parçalanmasından sonra özellikle Batı Anadolu'da bir takım Uç Beylikleri kurulmuştur.

Bu Uç Beylikleri, (Karesioğulları, Saruhanoğulları, Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Candaroğulları) Türk Deniz Tarihi'nin hızını kaybeden gelişim sürecine yeni bir ivme, yeni bir heyecan kazandırmışlardır. Balıkesir ve civarında kurulan Karesi Beyliği (1302-1361) döneminde denizlere büyük önem verilmiş; Edincik'te bir tersane kurularak, gemi inşasına başlanmıştır. Bu gemiler hem Marmara'da hem de Kuzey Ege'de Bizans Donanmasının hareket serbestisini kısıtlamış; bölgedeki deniz güçleri için ciddi bir rakip olmuştur. Osmanlı deniz

<sup>27</sup> Nancy Bisaha, *Creating East And West: Renaissance*, New Jersey, s. 17.

<sup>28</sup> Özlem Kumrular, *Türkler ve Deniz*, İstanbul 2007, s.55.

gücünün ilk çekirdeğini de bu Beylik oluşturmuştur. Aydın civarında kurulan Aydınoğulları Beyliği (1308-1390) özellikle Umur Bey döneminde denizcilikte büyük atılım yapmıştır.<sup>29</sup>

Umur Bey, 1334-1348 yılları arasında Ege'de, Bizanslılar ve Cenevizlilere karşı büyük başarılar kazanmış; Rodos'tan Çanakkale Boğazı'na kadar, Mora ve Rumeli kıyıları da dahil olmak üzere denizlerde kesin bir kontrol sağlamıştır. Düşmana karşı son derece atak ve taktik baskın şeklinde manevralar yapan Umur Bey, çetin deniz muharebelerinin birisinde şehit olmuştur.

Manisa ve civarında kurulan Saruhanoğulları Beyliği (1313-1390) sürekli olarak Umur Beyin denizdeki faaliyetlerine destek sağlamıştır. Özellikle Süleyman Bey, Umur Beyin Donanmasına gemi, üs ve onarım yönünden büyük kolaylıklar sunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu genişledikçe, Anadolu'daki Türk Beylikleri'nin etkileri kaybolmuş ve bu Beylikler Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde tamamen İmparatorluk sınırlarına dahil olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, bu Beyliklerin denizcilik birikimi, üs ve liman kolaylıkları ve tersanelerinden önemli ölçüde istifade etmiştir. Fatih Sultan Mehmet, o döneme kadar akın donanması hüviyetinde olan Osmanlı Donanmasını ateşli silahlarla teçhiz ederek, stratejik bir boyut kazandırmıştır.<sup>30</sup>

Beyliklerdeki denizci karakter, bir anlamda Akdeniz'e kök söktürecek güçlü Osmanlı Donanmasının doğal alt yapısını oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu genişledikçe, Anadolu'daki Türk Beylikleri'nin etkileri kaybolmuş ve bu Beylikler Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde tamamen İmparatorluk sınırlarına dahil olmuştur.

<sup>29</sup> İ. Bostan, a.g.e., s. 79.

<sup>30</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1998, s.490



## 2.2. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ (XIV.-XX.YÜZYIL)

Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişme ve gerileme süreci ile deniz gücü arasında çok ilginç bir paralellik vardır. Osmanlı İmparatorluğu, başarıdan başarıya koştuğu dönemlerde çok güçlü bir deniz gücüne sahip olmuştur. Denizlerdeki duraksama ve gerileme, benzer şekilde İmparatorluğun diğer kurumlarında da bozulma ve çürümelere yol açmıştır. Aslında, jeopolitik açıdan da üç Kıtaya yayılan bir Devletin, denizlerde gerileyerek, denizleri ihmal ederek ayakta kalması mümkün değildir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Tarihi 3 ana döneme ayrılabilir<sup>31</sup>: Derya Beyleri Dönemi (1324-1390)'ni, Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşalar (1390-1867) Dönemi takip etmiş ve daha sonra İmparatorluğun yıkılışına kadar olan dönem, Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867-1922) olarak isimlendirilmiştir.

### 2.2.1. Derya Beyleri Dönemi (1324-1390)

Karamürsel'in 1323 yılında fethi ile Marmara Denizi'ne ulaşan Osmanlı Beyliği, 1324 yılında Batı komşusu Karesi Beyliği'nden yardım maksadıyla Mürsel Bey komutasında gönderilen 24 gemiden oluşan kuvvet sayesinde denizlerle tanışmış ve güçlü bir Deniz Kuvvetine gidecek uzun yoldaki ilk kararlı adımlarını atmıştır.

Osmanlı Beyliği, Doğu Marmara'da kesin bir hakimiyet sağlayınca, deniz gücünün kurumsallaşması için çalışmalar başlatılmıştır. Karamürsel'de 1327 yılında ilk Osmanlı Tersanesi kurulmuş, burada ilk Osmanlı savaş gemisi inşa edilmiştir.

Donanma hiyerarşik bir sistemle teşkilatlandırılarak, Donanma Komutanı'na, "Derya Beyi" unvanı verilmiştir. Kara Mürsel Bey, Osmanlı Devleti'ndeki ilk "Derya Beyi" olarak Türk Deniz Tarihi'nin öncüleri arasında yerini almıştır.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> İ. Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., s.9

<sup>32</sup> Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, İstanbul 1973, s. 128.

Karamürsel'den sonra 1334 yılında Gemlik, 1337'de İzmit alınmış; böylelikle 1353 yılında Osmanlıların Rumeli'ye geçişinde kolaylık sağlanmıştır. Türk Denizciliği'nin merkezi önce İzmit, sonra Gelibolu ve sonunda İstanbul olmuştur.<sup>33</sup>

### 2.2.2. Kaptan-ı Derya / Kaptan Paşalar Dönemi (1390-1867)

Osmanlı İmparatorluğu'nun modern bir devlet anlayışı ile denizlere yönelik teşkilatlanması Sultan Yıldırım Bayezid döneminde (1389-1403) başlamıştır. Gelibolu Deniz Üssünün 1401 yılında tamamlanması ile birlikte "Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa" terimi de Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde yerini almıştır. Saruca Paşa Türk deniz tarihinin ilk Kaptan-ı Deryası olmuştur.

Fatih Sultan Mehmet döneminde, İstanbul'un fethini müteakip, Osmanlılar Ege ve Karadeniz'de mutlak bir hakimiyet sağladıktan sonra Akdeniz'e ilerlemişlerdir.

Fatih Sultan Mehmet 1455 yılında Kasımpaşa'da İstanbul Tersanesi (Tersane-i Amire)'ni kurmuş ve bu tersane dünyanın en büyük tersanelerinden birisi olarak tüm yabancı ülkelerin hayranlığını kazanmıştır.

Bu dönemde Türk deniz bilimcileri dünya denizciliğine büyük katkıda bulunmuşlardır. Muhiddin Piri Reis, Türk denizcilik tarihinde tüm dünyada büyük yankılar uyandıran kartografi çalışmaları ile büyük bir yer tutmuştur. 1513 ve 1528 yıllarında iki ayrı dünya haritası yapmıştır.<sup>34</sup>

Diğer bir çalışmada Piri Reisin Dünya Denizcilik Tarihi'ne bir hediyesi olan 1521 ve 1525 yıllarında iki kez yayınladığı ünlü, "Bahriye (Kitab-ı Bahriye)" adlı kılavuz kitabıdır. Bu emsalsiz çalışmada, Ege ve Akdeniz her açıdan incelenmektedir.

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'a yönelik kara hareketinde Türk Donanması çok büyük lojistik destek sağlamıştır.<sup>35</sup> Sultan I. Selim (1512-1520) tarafından Mısır'ın fethinden sonra, Osmanlı İmparatorluğu, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'nda faaliyet

<sup>33</sup> H. Tengüz, a.g.e., s. 25.

<sup>34</sup> Kemal Özdemir, Piri Reis, İstanbul 1994, s. 58.

<sup>35</sup> Midhat Sertoğlu, Osmanlı Tarih Lügatı, İstanbul 1986, s. 68.

göstermeye başlamıştır. Sultan I. Selim'in ölümünden sonra Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) da Osmanlı Donanmasının gelişimine büyük önem vermiş, Türk Denizciliğine altın çağını yaşatmıştır. Bu dönemde Barbaros Hayreddin Paşa, kardeşleri Oruç ve İlyas Reisler, Selman Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis gibi birçok ünlü Türk Denizcisi Akdeniz'de mutlak bir hakimiyet kurmuştur.

Kanuni Sultan Süleyman, 1533 yılında Barbaros Hayreddin Paşayı İstanbul'a davet ederek, Kaptan-ı Derya ilan etmiştir.<sup>36</sup> Barbaros Hayreddin Paşa, İstanbul Tersanesi'nde yeni gemiler inşa ettirerek, Donanmayı daha da güçlendirmiş ve Deniz Kuvvetini Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki uzantısı ve dış politikasının vazgeçilmez bir unsuru haline getirmiştir.

Barbaros Hayreddin Paşa, üstün denizcilik bilgisi ve tecrübesinin yanı sıra emsalsiz bir taktisyen olduğunu, 27 Eylül 1538 tarihinde Preveze Deniz Savaşı'nda göstermiştir. Taktik baskının yarattığı sürpriz etkisi Andrea Doria komutasındaki Haçlı Donanmasını şaşkına çevirmiş, Haçlı Donanması panik içerisinde dağılarak, büyük kayıplarla geri çekilmek zorunda kalmıştır.<sup>37</sup>

Bu zafer, Osmanlı Devletini Akdeniz'in tartışılmaz hakimi yapmıştır. Preveze Deniz Zaferi, büyük bir şeref ve gurur abidesi olarak Türk denizcilerine ışık tutmakta ve zaferin kazanıldığı 27 Eylül günü her yıl Deniz Kuvvetleri Günü olarak kutlanmaktadır.

Diğer taraftan, Hadım Süleyman Paşa 72 parçadan oluşan Donanma ile 1538 yılında Umman Denizi'ne açılarak Aden'i ele geçirmiş, daha sonra Hindistan'a ulaşarak burada Portekizlilerle çarpışmıştır. Osmanlılar, doğudaki deniz ticaret yollarının kontrolü uğruna uzun yıllar yoğun çaba sarf etmiştir. Selman Reis, Piri Reis, Murat Reis ve Seydi Ali Reis gibi ünlü denizcilere, "Süveyş Kaptanı" unvanı verilmiş ve bu Amiraller, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nda uzun yıllar Portekiz Donanması ve diğer ülkelere karşı deniz kontrolü uğruna mücadele vermişlerdir.

Kanuni Sultan Süleyman, 1543 yılında İspanya karşısında zor durumda kalan Fransa'nın yardım talebi üzerine Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki 110

<sup>36</sup> Ali Rıza Seyfi, Barbaros Hayrettin Paşa, İstanbul 2006, s. 101.

<sup>37</sup> Jean Louis Belachemi, Barbaros Kardeşler, İstanbul 2006, s. 220.

kadırgadan oluşan Donanmayı Fransa'ya göndermiştir.<sup>38</sup> Bu sefer Barbaros Hayreddin Paşanın son seferi olmuş ve Barbaros Hayreddin Paşa, Büyük Türk Amiralleri arasındaki yerini almıştır.

Türkleri Kuzey Afrika'dan çıkarmak için Trablusgarp'ı geri almaya gelen Haçlı Filosu'na karşı ani bir taktik baskın düzenleyen Kaptan-ı Derya Piyale Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması, 14 Mayıs 1560 günü icra edilen "Cerbe Deniz Muharebesi" sonucunda Haçlı Donanması karşısında kesin bir zafer kazanmıştır.

Turgut Reis, Cerbe Zaferi'ne büyük katkı sağlamış, 1565 yılında ilerlemiş yaşına rağmen katıldığı Malta Seferi'nde şehit düşmüştür.<sup>39</sup>

Türk Denizciliği bu dönemde Salih Reis, Aydın Reis, Murat Reis, Selman Reis, Seydi Ali Reis, Hasan Reis, Piyale Paşa, Kılıç Ali Paşa gibi ünlü denizcileriyle başarıdan başarıya koşmuş; bu yüzyılda Türk savaş gemileri Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda faaliyet göstermiş, bu denizlerde üstünlüğünü rakiplerine kabul ettirmiş, İmparatorluğun dış politikasının ideal bir uygulama aracı olarak, güç göstererek veya güç kullanarak siyasi hedeflerin ele geçirilmesinde önemli rol oynamıştır.

Kanuni Sultan Süleyman'ı takip eden hükümdarların deniz sorunlarına aynı duyarlılıkla yaklaşmamaları, Kaptan-ı Deryalık makamına denizcilikle ilgisi olmayan, ancak Saray'a yakın olan paşaları getirmeleri Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlere hakim olduğu altın çağının yavaş yavaş etkisini kaybetmesine sebep olmuştur. Nitekim bunun ilk acı örneği, 1571 yılında "Lepanto (İnebahtı) Deniz Savaşı"nda yaşanmıştır. Bu savaşta, Osmanlı Donanması'nın üçte ikilik bir kısmı, Kıbrıs Adası'nı almak üzere tesis edilen Haçlı Donanması tarafından yok edilmiştir. Donanmanın Sol Kanat Komutanı ve Cezayir Beylerbeyi olan Uluç Ali Reis, ancak 40 gemiden oluşan kendi birliğini başarılı taktik manevralarla kurtarmayı başarabilmiştir.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Erkem Reşit, Hayreddin Barbaros, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1937, s.98.

<sup>39</sup> Ali Rıza Seyfioğlu, Turgut Reis, İstanbul 1994, s. 165.

<sup>40</sup> H. Tengüz, a.g.e., s. 45.

Bu savaşta göstermiş olduğu cesaret ve feragatin karşılığı olarak Sultan II.Selim; Uluç Ali Reise, “Kılıç Ali Paşa” adını vererek, Osmanlı Donanması’na Kaptan-ı Derya olarak atamıştır.<sup>41</sup> Birçok zorluğa rağmen Kılıç Ali Paşanın yoğun çabaları neticesinde, 1587 yılındaki vefatına kadar geçen on beş yıllık sürede Akdeniz’deki deniz kontrolü güçlüklerle rağmen devam etmiştir.

XVII. yüzyıl, Venediklilerle Girit Adası üzerine yapılan yoğun mücadelelerle geçmiştir. Bu dönemde, Osmanlı devlet adamları politik hedeflere sadece Kara Kuvvetiyle ulaşmak istemiş, deniz ötesi güç intikalinde Deniz Kuvvetlerini kullanma yönünde planlamalar yapmamıştır. Kara Orduları uzun seferlerle karadan kriz bölgelerine gönderilmiştir. Politik hedeflerin ele geçirilmesinde deniz gücünü ihmal etmek, en azından orduların lojistik yönden ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmasına neden olmuş ve bu da, genellikle toprak kaybı ile sonuçlanan ağır yenilgileri beraberinde getirmiştir.

İlk büyük toprak kaybı Karlofça Antlaşması<sup>42</sup> (1699) ile başlamış ve Deniz Kuvvetleri de toprak kayıplarına paralel olarak giderek önem ve önceliğini kaybetmeye başlamıştır. Kaptan-ı Derya Mezamorto Hüseyin Paşanın 1695 yılında başlatmış olduğu reform girişimleri ve Venedik Donanmasına karşı Sakız Adası civarında kazandığı Koyun Adaları Zaferi de Donanmanın Saadet Yüzyılımı geri getirmeye yetmemiş, denizlerdeki gerilemeyi durduramamıştır.

Osmanlı yönetimi kendi içerisindeki siyasi ve ekonomik sorunları aşamadığı için Batının yükselen teknolojik değerlerine de ulaşamamıştır. Bütün gemilerin yelkenli (kalyon) hale getirilmesi, ancak XVII. yüzyıl sonları ile XVIII. yüzyıl başlarında tamamlanabilmiştir.

26 parçalık Osmanlı Donanması, 1770 yılının Temmuz ayında Çeşme/İzmir’de, Rus Donanmasının baskınına uğramış ve tüm gemileri batmıştır. Bu yenilgi ile birlikte yaşanan olumsuz gelişmeler, Sultan III.Mustafa’yı çağdaş bilgilerle donatılmış deniz subayı yetiştirilmesi konusunda harekete geçirmiş ve bu kapsamda, Baron de Tott isimli Fransız mühendis Donanmayı iyileştirme

<sup>41</sup> İ. H. Uzunçarşılı, Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara 1948, s. 23.

<sup>42</sup> Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1958, s. 65.

çalışmalarında görevlendirilmiştir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından, 18 Kasım 1773 tarihinde, “Tersane Hendesehanesi” adıyla Tersane’deki küçük bir bölümde bugünkü Deniz Harp Okulu’nun temeli atılmıştır.

Bu olay, sadece bir okulun açılması değil, yüzyıllar boyunca Türk Ulusuna devlet adamları ve nitelikli deniz subayları yetiştirecek bir dönemin başlangıcı olmuştur. Okul, 22 Ekim 1784 tarihinden itibaren “Mühendishane-i Bahri Hümayun” adını almıştır.<sup>43</sup>

Avrupa’da, XVIII. yüzyıl sonlarında buhar makineli (stimli) gemileri devreye sokmuştur. Osmanlı Donanması, yelkende olduğu gibi yarım asrı aşan bir gecikme ile XIX. yüzyıl ortalarında bu yeniliği takip edebilmiştir.

Sultan II.Mahmut (1808-1839), “Vaka-i Hayriye” adı ile bilinen olay sonucunda 1826 yılında Yeniçeri Ocağı’nı kapatmıştır. Bu dönemde, Kara ve Deniz Kuvvetlerinin eğitim felsefeleri ile üniformaları değiştirilmiş, aynı zamanda eğitim maksatlı olarak yurt dışına personel gönderilme süreci başlatılmıştır. Bu yenilikler çerçevesinde, 1852 yılında, Bahriye İdadisi (Deniz Lisesi), Heybeliada’da kurulmuştur.

Yenileştirme çabalarının sürdüğü bu dönemde de, Osmanlı Donanması büyük felaketlerle karşılaşmaktan kurtulamamıştır. Yeniçeri Ocağı’nın kaldırılmasından bir yıl sonra, 20 Ekim 1827 tarihinde Yunan İsyanı sebebiyle Mora’nın Navarin Limanı’nda bulunan Osmanlı-Mısır Donanması, İngiliz-Fransız-Rus ortak filolarının baskınına uğrayarak, 58 gemi ve 6000 denizcisini kaybetmiştir. Navarin Faciası’nda Osmanlı Devleti, yalnız Donanmasını değil, aynı zamanda uzun yıllar içinde yetiştirdiği tecrübeli denizci personelin de hemen hemen tamamını kaybetmiştir.<sup>44</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 1853-1856 Kırım Harbi’nde, tarihinde ilk defa Batı ülkeleri ile işbirliği yapmıştır. Donanma, 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop’ta Ruslar tarafından ani bir baskınla yakılmış, bu baskın büyük gemi ve personel kayıplarına neden olmuştur. Kırım Harbi’nde, başta Mahmudiye Kalyonu olmak üzere diğer

<sup>43</sup> Ali İhsan Gencer, Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, İstanbul 1985, s. 48.

<sup>44</sup> H. Tezel, a.g.e., s. 59.

gemiler Ruslara karşı önemli başarılar elde etmişse de, bu sonuç Sinop Baskını'nın ağır maddi ve manevi kayıplarını hafifletememiştir. 1854 yılının Mart ayında Osmanlı Devleti Rusya'ya karşı İngiltere ve Fransa ile ittifak antlaşması imzalamıştır.

Kırım Harbi, Donanmadan yoksun bir kuvvetin Osmanlı İmparatorluğu'nun bekasını koruyamayacağına da bir göstergesi olmuştur. Bu da, Osmanlı Donanması'nın, özellikle buharlı ve zırhlı gemiler ile güçlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Donanmanın gelişmesine ve modernize edilmesine büyük önem veren ve bu konuda her türlü imkanı seferber eden Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde, gerek yabancı ülke tersanelerinde, gerekse de İstanbul, İzmit, Gemlik ve Mudanya Tersanelerinde 25'i zırhlı olmak üzere 100'ü aşkın gemiyi ihtiva eden bir gemi inşa programı gerçekleştirilmiştir.

Kurmay subay yetiştirmek üzere 1864 yılında "Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Mektebi" (Deniz Harp Akademisi), Kasımpaşa'da Divanhane binasında kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nin bir Deniz Kuvvetine sahip olmasından itibaren en yüksek makam olan, "Kaptan-ı Deryalık/Kaptan Paşalık" makamı 1867 yılında kaldırılmış, yerine 1922 yılına kadar sürecek olan "Bahriye Nazırlığı" makamı kurulmuştur.

### **2.2.3. Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867-1922)**

Sultan Abdülaziz döneminde ağır dış borç yükü ile oluşturulan ve sayıca dönemin güçlü donanmaları arasında gösterilen Osmanlı Donanması, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nde etkin bir rol oynayamadığı<sup>45</sup> ve yenilgiyi önleyemediği gerekçesiyle, Sultan II.Abdülhamit (1876-1909) tarafından otuz üç yıl boyunca Haliç'te atıl tutulmuştur.<sup>46</sup>

Donanma gemilerinin Haliç'te uzun yıllar hareketsiz tutulması, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik faaliyetlerine büyük bir darbe indirmiştir. Bu karanlık dönemin ilk ve en acı yansıması, 1864 yılında İstanbul Tersanesi'nde inşa edilen ve 13 yıl hiç seyir yapmamış olan Ertuğrul Fırkateyni'nin, iade-i ziyaret maksadı ile

<sup>45</sup> Emin YAKITAL, Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ANKARA, 1981, s. 8.

<sup>46</sup> Fahri Çoker, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara 1994, s. 116.

gittiği Japonya karasularında, 16 Eylül 1890 günü kayalıklara çarparak batması olmuştur. O dönemde tüm İmparatorluğu derin bir üzüntüye boğan bu olayın sonucunda 533 denizci personel şehit düşmüştür.

Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa tarafından, 03 Nisan 1890 tarihinde Deniz Gedikli (Deniz Astsubay) Sınıfı kurulmuş ve 15 Haziran 1890 tarihinde Selimiye Gemisi'nde İlk Gedikli Sınıfı eğitim/öğretime başlamıştır.

Yunanistan'ın 1897 yılında Girit'i işgal etmesi ile başlayan Osmanlı-Yunan Harbi'nde, Osmanlı Donanması bir kısım unsurlarıyla sınırlı olarak faaliyet göstermişse de, üstün bir hareket yeteneğine sahip olmadığı ve eğitim yönünden zayıf olduğu için başarılı olamamıştır.<sup>47</sup>

Donanmanın Osmanlı-Yunan Harbi'nde faaliyet gösterememesi ve Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın da teklifi üzerine, Sultan Abdülaziz döneminde görev yapan bazı gemilerin onarılmasına ve ilave olarak yeni gemilerin alınmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, 1903 yılında Hamidiye Kruvazörü ile Ertuğrul ve Söğütü Yatları İngiltere'ye, Mecidiye Kruvazörü Amerika'ya; 1906 yılında Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörleri Almanya'ya; yine aynı yıl Taşoz, Basra, Samsun ve Yarhisar Muhripleri ile "Hisar" Sınıfı dört torpidobot ve on bir gambot Fransa'ya; on bir torpidobot da İtalya'ya sipariş verilmiştir.

Ayrıca Osmanlı Devlet'i donanmasını güçlendirmek amacıyla İngiltere'ye kırka yakın irili ufaklı gemi siparişinde bulundu. Bu gemilerden ikisi İngiltere'nin yeni geliştirmiş olduğu dreadnot tipi gemilerdi. Osmanlı Devleti, Yunanlıların da katıldığı ihalede, Brezilya tarafından alınmaktan vazgeçilen Rio de Jeneraio adlı geminin ihalesini kazandı. Geminin adı "Sultan Osman I" olarak değiştirildi ve süvariliğine Hamidiye'nin efsanevi kahramanı Rauf Bey atandı. Sipariş edilen diğer dreadnota ise "Reşadiye" adı verildi. Bu iki gemi için başlangıçta İngiltere'ye 4 milyon Sterlin ödendi.<sup>48</sup>

Ancak işler umulduğu gibi gitmedi. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Almanya ile sürüklendiği bu günlerde İngiltere gemileri verip vermemekte

<sup>47</sup> A. İ. Gencer, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>48</sup> Erdinç Sancar *a.g.e.*, s. 249.



tereddüt etti. 27 Temmuz 1914 tarihinde Reşit Paşa vapuru ile Sultan Osman'ı teslim almak üzere, Bahriye Nazırlığı'nı ve Osmanlı Devleti'ni temsilen Rauf Bey, Newcastle' a gitti. Ancak İngiltere başkanı Churchill, 3 Ağustos 1914 tarihinde, İngiliz Donanmasının karşısında savaşacak böyle bir gemiyi teslim etmeyeceklerini açıkladı. Rauf Bey anılarında şöyle diyor:

*“....Geminin son taksiti olan yedi yüz bin lira da ödenmişti. İşleri bir an önce bitirmek için denemelerin bir kısmından vazgeçerek fabrika ile 2 Ağustos 1914 günü geminin, bize teslimi konusunda anlaşmıştık. Fakat parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat önce İngilizler Sultan Osman'a el koydular.....Gerektiği şekilde şiddetle protesto edildiye de kimse orali olmadı....”*

Bu gemiler paraları ödendiği halde teslim edilmedi ve paraları da iade edilmedi.<sup>49</sup>

Bu girişim ile Donanmanın yeniden güçlendirilmesi için büyük bir adım atılmışsa da, yeni alınan gemiler diğerleri gibi Haliç'te atıl tutulmuştur. II.Meşrutiyet 23 Temmuz 1908 tarihinde ilan edildiği zaman Osmanlı Donanması, hareket kabiliyeti ve harbe hazırlık seviyesi düşük olan gemiler ve eğitimsiz personelden oluşmuştur.

Sultan II.Abdülhamit'in 1909 yılında tahtan indirilmesinden sonra Donanmayı yeniden canlandırmak, imkan ve kabiliyetlerini artırmak için çalışmalar başlatılmıştır.<sup>50</sup>

Güçlü bir Donanmanın mevcut olmaması nedeniyle son dönemlerde neredeyse süreklilik kazanan toprak kayıplarının önlenmesi için Osmanlı halkı, 14 Temmuz 1909 günü Donanma Cemiyeti, diğer adı ile Donanma-i Osman-i Muavenet-i Milliye Cemiyetini kurmuştur.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> Erdinç Sancar a.g.e., s. 250.

<sup>50</sup> Haluk Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul 1965, s. 21.

<sup>51</sup> İ. H. Uzunçarşılı, a.g.e., s. 89.

Bu Cemiyetin yoğun gayreti ile kısa zamanda yüklü miktarda para toplanmış ve bu kaynak ile Almanya'dan 1910 yılında Yadigar-ı Millet, Gayret-i Vataniye, Nümune-i Hamiyet ve Muavenet-i Milliye Muhripleri ile Barbaros Hayreddin ve Turgutreis Zırhlıları satın alınmıştır.

Donanmanın geliştirilip güçlendirilmesi için finansal kaynak yaratma çabalarına paralel olarak dünyadaki yenilikleri takip etmek, Osmanlı Donanmasının kuruluşunu çağdaş esaslara dayandırmak, yeni bir eğitim doktrini geliştirmek amacıyla İngiliz Amiral Gamble'ın başkanlığında bir heyet görevlendirilmiş, I.Dünya Savaşı'nın başlangıcından itibaren, İmparatorluğun siyasi tercihleri doğrultusunda bu kez de bir Alman Heyeti, Donanmanın yeniden teşkilatlanma çalışmalarında yer almıştır.<sup>52</sup>

Deniz Kuvvetleri, kendi içerisinde bir takım düzenlemeler yaptığı bir dönemde, kendisini Osmanlı-İtalyan (Trablusgarp) (1911-1912) Harbi'nin içinde bulmuştur. Bu harpte, Osmanlı Donanmasının başlıca görevi: Çanakkale'de konuşlanarak, Boğaz savunmasını sağlamak ve kısmen de olsa uzak bölgelere asker ve silah nakliyatı yapmak olmuştur.

Trablusgarp Harbi'ni izleyen Balkan Harbi'nde (1912-1913) ise, Osmanlı Donanması bir taraftan arızalı gemileri onarıırken, diğer taraftan Kara Kuvvetlerini lojistik açıdan deniz ulaştırması ile desteklemiştir. Çatalca Hattının savunmasına ve Bulgar Ordusu taarruzunun durdurulmasına Osmanlı Donanması katkı sağlamıştır.

Bu dönemde, Ege ve Akdeniz'de, yedi buçuk ay süre ile akın tipi hareket icra ederek, Yunan Donanması ve harp potansiyeline kayıp ve hasar verdiren Rauf ORBAY komutasındaki Hamidiye Kruvazörü, dünya deniz tarihine geçen göz kamaştırıcı başarıları ile Deniz Harp Tarihindeki şanlı yerini almıştır. Her ne kadar bu hareket harbin sonucunu değiştirmemişse de, tüm dünyada büyük hayranlık uyandırmıştır.

Birinci Dünya Harbi'nin başlaması ile birlikte Osmanlı Devleti tarafsızlığını ilan etmiş, bu sırada Akdeniz'de bulunan Goeben ve Breslau adındaki iki Alman

---

<sup>52</sup> A. İ. Gencer, *a.g.e.*, s. 111.

harp gemisi Adriyatik ve Mora açıklarında bulunan İngiliz Donanması'nın baskısı nedeniyle 10 Ağustos 1914 günü Çanakkale Boğazı'na girmiştir. Osmanlı Devleti de tarafsızlığını bozmamak için bu gemileri satın aldığını açıklamış ve 16 Ağustos 1914 günü bu gemilere Türk Bayrağı çekilerek, Yavuz ve Midilli adları verilmiştir. Bununla birlikte, Osmanlı Hükümeti, 27 Eylül 1914 günü Çanakkale Boğazı ve Ege çıkışını mayınlatarak, 01 Ekim 1914 tarihinden itibaren de Boğaz'ın kapandığını bütün dünyaya ilan etmiştir.

Osmanlı Donanması, Birinci Dünya Harbi'nde, Karadeniz ve Çanakkale Boğazı yaklaşma sularında görev yapmıştır. Osmanlı Donanması Karadeniz'de, Doğu Cephesi'ne yapılan personel ve malzeme nakliyatını emniyete almış, Rusya'nın Karadeniz sahillerindeki bazı şehirlerine baskın tipi taarruzlar tertiplemiş ve aynı zamanda İstanbul-Zonguldak arasındaki kömür nakliyatını emniyete almıştır. Yavuz Zırhlısı'nın sürat ve ateş gücü üstünlüğü Rus Donanmasının Karadeniz'deki faaliyetlerini önemli ölçüde baltalamıştır. Karadeniz'de konuşlanan Donanma, Rus Donanmasını İstanbul Boğazı'ndan uzak tutmuş, böylece Çanakkale Cephesi'ndeki birliklerinin Doğu'dan baskı altına alınmasını engellemiştir.

Ege'deki güçlü İngiliz ve Fransız Donanmalarının mevcudiyeti nedeniyle, Osmanlı Donanması Birinci Dünya Harbi esnasında Ege'de sınırlı olarak faaliyet göstermiştir. İngiltere ve Fransa'nın, Osmanlı Devleti'nin harbe devam azim ve iradesini kırmak ve aynı zamanda müttefikleri olan Rusya'yı Boğazlar üzerinden takviye etmek üzere, "Yenilmez Armada" olarak nitelenen güçlü donanmaları ile Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a ulaşma hedefi, gerçek bir Türk destanı olan ve şanlı Türk Tarihine altın harflerle yazılan Çanakkale Deniz Zaferi'ne giden yolun başlangıcı olmuştur.<sup>53</sup>

İtilaf Devletlerinin yaratmış olduğu bu stratejik tehdidi karşılamak için, elde mevcut olan son derece sınırlı imkan ve kabiliyetler de göz önünde bulundurularak, en uygun savunma stratejisi tespit edilmiştir.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Erol Mütercimler, *Gelibolu*, İstanbul 2007, s. 35.

<sup>54</sup> Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye*, İstanbul 2001, s. 156.

Nusret Mayın Gemisi, 07-08 Mart 1915 gecesi büyük bir gizlilik içerisinde Erenköy önlerindeki Karanlık Limanı'na intikal ederek mevcut 26 mayını yüzer metre aralıklarla 11'inci hat olarak, daha önce tesis edilen diğer 10 hattan farklı şekilde, sahile paralel olarak dökmüştür.

18 Mart 1915 günü, İngiliz Donanmasına ait Irresistible ve Ocean zırhlıları ile Fransız Donanmasına ait Bouvet zırhlısı batmış, Müttefik Donanmaya ait Gaulois, Suffren, Inflexible Zırhlıları ağır hasar almış, bir çok zırhlı da Kıyı Bataryalarının ateşi nedeniyle çeşitli yaralar almıştır.<sup>55</sup>

Nusret Mayın Gemisi tarafından dökülen mayınlara çarparak büyük maddi kayba uğrayan Müttefik Donanması, ağır yenilginin yanı sıra ülkelerinde küçümsenemeyecek bir prestij kaybına uğramıştır.

Çanakkale Boğazı'nı denizden geçemeyen İtilaf Devletleri, 25 Nisan 1915 tarihinden 20 Ocak 1916 tarihine kadar sürecek olan Gelibolu üzerinden bir amfibi hareket ve müteakiben bir Kara Harekatı ile harbin hedefini ele geçirmeye çalışmıştır.

İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'nin Marmara Denizi'nden Çanakkale Cephesi'ni takviyesini engellemek maksadıyla denizaltı hareketi planlamış ve bu nedenle çok sayıda denizaltıyı gizli yollardan Marmara Denizi'ne nakletmiştir. Osmanlı Donanması, gerek Boğaz'ın dar geçitlerinde mevkilendirdiği ağ ve mayın maniaları gerekse Marmara Denizi'ndeki suüstü gemileri ile İtilaf Devletleri'nin denizaltı hareketini önemli ölçüde sekteye uğratmıştır.

Denizaltı Savunma Harbi Harekatı kapsamında, I.Dünya Harbi'nde Marmara'da ve Çanakkale Boğazı'nda toplam 7 İngiliz, 1 Avustralya ve 5 Fransız olmak üzere toplam 13 denizaltı gemisi batırılmıştır.

Boğaz'a 30 Nisan 1915 günü girmeyi başaran Avustralya'ya ait AE-2 Denizaltısını top ve torpido taarruzları ile nötralize eden Sultanhisar Torpidobotu, İngiltere'ye ait Goliath Zırhlısını 13 Mayıs 1915 gecesi batıran Muavenet-i Milliye

<sup>55</sup> E. Mütercimler, *a.g.e.*, s. 66.

Torpidobotu ile Fransa'ya ait Turquoise Denizaltısı'nın periskopunu 30 Ekim 1915 günü vurarak ele geçirilmesini sağlayan kıyı bataryalarında görevli Müstecip Onbaşı'nın başarı ve kahramanlıkları halk arasında büyük yankı uyandırmış, moral, motivasyon açısından Türk Ulusu'nu olumlu yönde etkilemiştir. Ancak, bu mücadele esnasında Barbaros Hayreddin Zırhlısı ve Yarhisar Torpidobotu İngiliz E-11 Denizaltısı tarafından batırılmıştır.

Çanakkale Cephesi'nde istediği sonuçları alamayan İtilaf Devletleri, harbi başka cephelerden devam ettirme kararı almıştır. Selanik'ten Filistin'e intikal eden Müttefik Konvoyu'nu engellemek maksadıyla Yavuz ve Midilli Zırhlıları, beraberlerinde Muavenet-i Milliye, Basra ve Samsun Gemileri ile 20 Ocak 1918 günü Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye çıkmıştır. Gökçeada yakınlarında Yavuz Zırhlısı mayına çarparak yara almış, müteakiben İngiliz uçaklarının hücumuna uğramış, sakınma manevrası yaparken ikinci bir yara daha almıştır.

Bu esnada Midilli Kruvazörü, mayınlı sahadan geçerken 5 mayın yarası alarak batmıştır. Yavuz Zırhlısı onarım için geri intikalde iken, Çanakkale Boğazı'nda, Nara açıklarında üçüncü kez mayına çarparak karaya oturmuş, burada altı gün boyunca İngiliz uçaklarının hava hücumuna uğramış, daha sonra kurtularak İstinye Deniz Üssü'ne çekilmiştir.<sup>56</sup>

Dört yıl süren Birinci Dünya Harbi'nde, zaten zayıf olan Osmanlı Donanması büyük kayıplara uğramış ve savaştan son derece yıpranmış olarak çıkmıştır. Elde kalan gemilerin kontrolü ise, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi hükümleri uyarınca, Osmanlı Donanması Haliç'e çekilerek, gemilerin kontrolü müttefik ülkelerin teşkil ettikleri bir komisyona bırakılmıştır.<sup>57</sup>

#### **2.2.4. Milli Mücadele Dönemi (1919-1922)**

Bu dönem, geçmişi parlak zaferlerle dolu olan Türk denizciliğinin acı ve hüznü dolu sayfalarından birisini teşkil etmektedir. Ancak, Milli Mücadele esnasındaki olumsuz koşullar, Türk denizcisinin doğasında var olan vatan ve millet sevgisini yok

<sup>56</sup> N. Gülen, *a.g.e.*, s. 154.

<sup>57</sup> E. Mütercimler, *a.g.e.*, s. 253.

edememiş, bazı denizciler gizlice Anadolu'ya geçerek kara savaşlarına fiili olarak katılmış, bazıları ise Karadeniz'de ve Marmara'da ülkenin harbe devam azim ve iradesini güçlendirecek lojistik nakliyatı kanları ve canları pahasına idame etmişlerdir. İstanbul'da kalan denizciler, ise Muavenet-i Bahriye Cemiyeti'ni kurarak, Milli Hükümetin deniz gücünü personel ve materyal olarak desteklemiş ve aynı zamanda Milli Kuvvetlere istihbarat desteği sağlamıştır.<sup>58</sup>

Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince, Turgutreis, Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, İşgal Kuvvetleri tarafından duruş ve vuruş güçleri zayıflatılarak Haliç'te atıl olarak tutulmuş; Yavuz Zırhlısı ise, Haliç'te deniz trafiğini aksatabileceği endişesi ile cephanesi alınmış ve topları sökülmiş olarak İzmit'e nakledilmiştir. Bu dönemde sadece, Marmara'da sahil güvenlik hizmetleri için kullanılan Akhisar ve Draç Torpidobotları ile aynı görev için İzmir'e gönderilen Hızırreis Gambotu ve Saros Körfezi'nde mayın temizleme faaliyeti ile görevlendirilen Nusret ve Tır-i Müjgan mayın gemileri görev yapmıştır.<sup>59</sup>

İstiklal Harbi başlamadan Bahriye Nezareti tarafından karakol görevi ile 1919 yılının Şubat ayında Preveze Gambotu Sinop'a, Aydınreis Gambotu Trabzon'a gönderilmiştir. Preveze ve Aydınreis Gambotları 1919 yılı sonlarına kadar kömür sağlanamadığı için limanda kalmıştır. İstiklal Harbi başladığında ise bu iki gambot, İstanbul Hükümeti'nin bütün zorlamalarına rağmen İstanbul'a geri dönmeyip, Milli Hükümetin emrine girmiş ve İstiklal Harbi Nakliye Filosunun çekirdeğini oluşturmuştur.

İstiklal Harbi'nin gelişim sürecine paralel olarak çeşitli yollardan sağlanan büyüklü, küçüklü teknelerle bir Nakliye Filosu kurulmuş ve bu Filo, Milli Cepheleri harp boyunca bütün gücüyle desteklemiştir.

İstiklal Harbi 1920 yılında ana çizgileriyle ortaya çıkmış ve kazanılan başarılarından sonra kesin zafere ulaşmak için Batı Cephesi'nin önem ve önceliği daha da artmış ve bunun neticesinde Karadeniz üzerinden silah, cephane ve her türlü malzemeyi ihtiva eden lojistik nakliyatı idame yaşamsal bir boyut kazanmıştır. Bu

<sup>58</sup> Raşit METEL, Atatürk ve Donanma, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1996, s. 44.

<sup>59</sup> E. Mütercimler, Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması, İstanbul 2006, s. 72.

maksatla, Karadeniz’de kaçak olarak bir deniz nakliyat teşkilatının meydana getirilmesi hayati bir hareket ihtiyacı olarak ortaya çıkmıştır. 10 Temmuz 1920 günü Milli Müdafaa Vekaleti (Milli Savunma Bakanlığı)’ne bağlı olarak “Umur-ı Bahriye Müdürlüğü” teşkil edilmiş ve bu Kuruluşa, öncelikle Karadeniz’deki deniz nakliyatını tesis ve idame etme görevi verilmiştir. Ayrıca mevcut deniz teşkilleri de bu Müdürlüğe bağlanmıştır.

Bu Kuruluş, mahalli tekneler ve gönüllüleri son derece başarılı bir şekilde örgütlemiş; düşman gemilerinin hareketlerini izlemek üzere güvenilir bir istihbarat ağı tesis etmiş ve bu nedenle lojistik nakliyat, en uygun zaman ve mekan koordinesi ile başarıyla sürdürülmüştür.

Ankara’da kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Rusya ile askeri malzeme yardımı konusunda anlaşma sağlamıştır. Bu maksatla, 21 Eylül 1920 tarihinde kurulan Trabzon Kaçakçı Müfrezesi, Milli Müdafaa Vekaleti’nin 26 Ekim 1920 tarihli talimatı ile Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreze Kumandanlığı adını almıştır. İstiklal Harbi’nin müteakip safhalarında Deniz Kuvvetlerine, özellikle de deniz nakliyatına olan ihtiyacın artması ve bu yönde kullanılan deniz vasıtalarının nitelik ve niceliğinin büyümesi sebebiyle “Umur-ı Bahriye Müdürlüğü” teşkilatı genişletilmiş ve bu Müdürlük, 01 Mart 1921 tarihinde Milli Müdafaa Vekaleti’ne bağlı olarak, “Bahriye Dairesi Reisliği” adını almış; İzmit, Samsun, Amasra Bahriye Kumandanlıkları ile Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreze Kumandanlığı, Karadeniz Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı, Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi ve Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu, bu Reislik emrine verilmiştir.<sup>60</sup>

Marmara Denizi’nde nakliyat faaliyetlerinin önem kazanması ve İzmit Körfezi’nin savunulması maksadıyla 28 Haziran 1921 günü İzmit Bahriye Kumandanlığı kurulmuştur.<sup>61</sup> İzmit Bahriye Kumandanlığı bölgedeki deniz nakliyatını idame faaliyetlerinin yanı sıra, I. Dünya Harbi’nde tahrip edilmiş olan demiryolu köprülerini onararak, kara nakliyatına da önemli katkılar sağlamıştır.

<sup>60</sup> A. İ. Gencer, *a.g.e.*, s. 111.

<sup>61</sup> Fedayi Dünder, Milli Mücadelede Türk Denizciliği, (KATÜ Sosyal Alanlar Eğitim Bölümü Yüksek Lisans Tez Çalışması), Trabzon 1999, s. 122.

Deniz Subayları tarafından 01 Ocak 1921 tarihinde kurulmuş olan Samsun Bahriye Kumandanlığı ise, daha ziyade diğer deniz birliklerinin er ihtiyacını karşılayacak çalışmalar yapmış ve bu birliklere eğitimli deniz erleri sevk etmiştir. Pontus Rum çetelerine karşı da büyük mücadeleler veren bu Komutanlık, 1929 yılında lağvedilmiştir.

Amasra Bahriye Kumandanlığı: Karadeniz'in Batı kısmında ve Boğaz bölgesinde düşman unsurlarına yönelik olarak öncelikle keşif gözetleme faaliyetleri icra etmiş, çıkan fırsatlardan istifade ile zaman zaman taarruzi roller üstlenmiştir.

Karadeniz Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı, İstanbul-Akçakoca ve Trabzon-Akçakoca arasında yapılan deniz nakliyatını sevk ve idare etmek, aynı zamanda bölgedeki nakliye gemi ve araçlarına lojistik destek ve üs kolaylıkları sağlamak üzere, 17 Nisan 1921 tarihinde Ereğli'de kurulmuştur. Bu Komutanlık, Batı Karadeniz'de nakledilen askeri malzemeye ilişkin kayıtları da tutmuş ve Bahriye Dairesi Reisliğine bu konuda günlük raporlar vermiştir.

Ege ve Doğu Akdeniz Bölgelerinde, 16 Mart 1921 tarihinde kurulmuş olan Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu ile Liman Reislikleri, kıyı kontrolü, istihbarat toplama, nakliye ve sahil güvenlik görevleri icra etmişlerdir.<sup>62</sup>

Diğer taraftan, Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi ise Antalya'ya gelen askeri malzemenin Batı Cephesine Eğridir Gölü üzerinden nakledilmesinde görev almıştır. Ülke çapındaki tüm bu lojistik destek faaliyetleri, Ankara'da ana karargahı bulunan Bahriye Dairesinin üstün görev anlayışı ve titizlikle yaptığı planlamalar sayesinde başarı ile yürütülmüştür.

Hem Karadeniz'de hem de Marmara'da görev yapan nakliye gemileri, yaşlı ve düşük süratli olmalarına, tahkim edilmemiş üs ve limanlara istinaden hareket icra etmelerine ve korunmasız olarak seyir yapmalarına rağmen, adeta mucizeler yaratmış; üstün bir görev anlayışı, cesaret ve feragatla deniz nakliyatını sürdürmüşlerdir.

---

<sup>62</sup> E. Mütercimler, a.g.e., s. 243.



Milli Mücadele süresince Karadeniz'deki lojistik nakliyat faaliyetleri kapsamında, irili ufaklı 26 tekne ile toplam 300 bin ton malzeme Sovyetler Birliği'nin Karadeniz limanlarından Türk limanlarına taşınmış ve bu suretle Anadolu'daki cepheler desteklenmiştir. Ayrıca, düşmanın ağır baskı ve engellemelerine rağmen, bir avuç kahraman denizcinin çabaları ile İstanbul'dan denizyolu ile İnebolu, Samsun, Yalova, Karamürsel ve İzmit'e gizli ve kaçak yollarla cephane ve malzeme sevk edilmiş; bu girişimler Milli Kuvvetlerin hem direncini artırmış, hem de moral ve motivasyonunu en üst düzeye çıkarmıştır.

Türk Denizcileri, İstiklal Harbi'nde belki de harbin kaderini değiştiren stratejik nakliyatı başarıyla tesis ve idame etmenin haklı gururunu taşımakta, o dönemin kahramanlarını saygı ile anmaktadır.

Tüm gemilerin büyük çaba ve fedakarlıklarının yanı sıra Alemdar Römorkörü'nün kahramanlığı Türk Denizciliğinin gurur abidelerinden birisini teşkil etmektedir.<sup>63</sup>

Alemdar, İstanbul'dan işgal kuvvetlerinin kontrolünden gemi kurtarma bahanesi ile Karadeniz Ereğli'ye kaçırılmış; Fransızlar daha sonra gemiyi yeniden kontrole alarak İstanbul'a geri götürme planları yaparlarken personel kahramanca gemiye el koyarak, 09 Şubat 1921 günü Alemdar'ı Ereğli'de baştankara etmiştir. Daha sonra Alemdar, Trabzon'a intikal etmiş ve çok değerli hizmetlerde bulunmuştur. ATATÜRK, bu dönemdeki Deniz Kuvvetleri'nin faaliyetini şöyle açıklamıştır<sup>64</sup>:

“Düşman ablukasına ve sahip olduğu kısıtlı deniz araçlarına rağmen, Bahriyemizin mensupları Karadeniz'de bir kaç gemi ile harikalar göstererek, hiçbir şey kaybetmeksizin deniz nakliyatını sağlamak suretiyle teşekkür değer hizmetler yapmışlardır.”

<sup>63</sup> F. Dünder, *a.g.e.*, s. 35.

<sup>64</sup> Ceyhun Atuf Kansu, *Atatürk ve Kurtuluş Savaşı*, İstanbul 1997, s. 89.

### 2.2.5. Bahriye Vekaleti Dönemi (1924-1928)

Türk Deniz Kuvvetleri, Osmanlı Devleti'nden miras olarak sadece hareket imkan ve kabiliyeti son derece sınırlı, az sayıda gemi devralmıştır. Bu gemilerin önemli bir kısmı Kurtuluş Savaşı süresince Haliç'te enterne edilmiş, Haliç trafiğini aksatabileceği düşüncesiyle, Kontrol Komisyonunun talebiyle İzmit'e gönderilen Yavuz Muharebe Kruvazörü, İstiklal Harbi sırasında İngilizler tarafından İzmit'ten Tuzla'ya çekilmiştir.

Mudanya Mütarekesi'nin 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanması ile birlikte 14 Kasım 1922 tarihinde Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binası "İstanbul Bahriye Kumandanlığı" karargahı haline getirilmiş ve küçük tonajlı harp gemilerinin (Burakreis, Sakız, İsareis ve Kemalreis gambotları ile "Taşoz" Sınıfı üç muhrip) bakım ve onarımlarının yaptırılarak "harekate hazır" hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.

Ayrıca, bu çalışmalar paralelinde okul gemisi olarak kullanılması planlanan Hamidiye Kruvazörü onarıma alınmıştır.<sup>65</sup>

Lozan Antlaşması gereği, Boğazlar bölgesinin özel bir komisyon tarafından idare edilecek tarafsız bir statüde olması nedeniyle Marmara Denizi içinde Donanmaya ait üs teşkil edecek bir liman yapılmasına karar verilmiş ve bu maksatla en elverişli bölge olan İzmit Körfezi'nde uygun yerlerin fizibilite çalışmaları yapılmıştır. 1923 yılında "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı" adı altında yeni bir komutanlık İzmit'te teşkil edilmiş ve aslında Kilise olan Fransız okul binası satın alınarak, Komutanlık Karargahı bu binaya nakledilmiştir. İzmit Bahriye Kumandanlığı ise bu komutanlığa bağlanmıştır.

İzmir Bahriye Kumandanlığı Karargahı, İstiklal Harbi'ni takiben Kordon Boyu'nda kiralanan bir bina içinde kurulmuştur. Bu Komutanlık deniz emniyet ve müdafaa işlerini yürütmüştür. Emrine Mayın Grubu, Müstahkem Mevki Bahriye Müfrezesi, Uzunada İşaret İstasyonu, İzmir Atölyeleri ve Tayyare Bölüğü verilmiştir.

<sup>65</sup> Murat Koraltürk, "Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen İlk Gemiler", Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, İstanbul 2004, s. 315.

Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir bölümde faaliyet göstermiştir. Gemilerin hemen hepsi hurda durumda olduğundan bu Komutanlık öncelikle çalışmalarını gemilerin bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından bir yıl gibi kısa bir süre sonra ATATÜRK, 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile yapmış ve 20 Eylül 1924 günü, geminin şeref defterine Deniz Kuvvetlerimiz açısından tarihi belge niteliğinde olan şu sözlerini kaydetmiştir:

Lozan Antlaşması gereği, Boğazlar bölgesinin özel bir komisyon tarafından idare edilecek tarafsız bir statüde olması nedeniyle Marmara Denizi içinde Donanmaya ait üs teşkil edecek bir liman yapılmasına karar verilmiş ve bu maksatla en elverişli bölge olan İzmit Körfezi'nde uygun yerlerin fizibilite çalışmaları yapılmıştır. 1923 yılında "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı" adı altında yeni bir komutanlık İzmit'te teşkil edilmiş ve aslında Kilise olan Fransız okul binası satın alınarak, Komutanlık Karargahı bu binaya nakledilmiştir.<sup>66</sup> İzmit Bahriye Kumandanlığı ise bu komutanlığa bağlanmıştır.

İzmir Bahriye Kumandanlığı Karargahı, İstiklal Harbi'ni takiben Kordon Boyu'nda kiralanan bir bina içinde kurulmuştur. Bu Komutanlık deniz emniyet ve müdafaa işlerini yürütmüştür. Emrine Mayın Grubu, Müstahkem Mevki Bahriye Müfrezesi, Uzunada İşaret İstasyonu, İzmir Atölyeleri ve Tayyare Bölüğü verilmiştir.

Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir bölümde faaliyet göstermiştir. Gemilerin hemen hepsi hurda durumda olduğundan bu Komutanlık öncelikle çalışmalarını gemilerin bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından bir yıl gibi kısa bir süre sonra ATATÜRK, 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile yapmış ve 20 Eylül 1924 günü,

<sup>66</sup> Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, İstanbul 1986, s. 40.

geminin şeref defterine Deniz Kuvvetlerimiz açısından tarihi belge niteliğinde olan şu sözlerini kaydetmiştir:

*“Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan Donanma aksamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti’nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassiri olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu gemi oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü’nde tanıdım.*

*Temas ettiğim, ruhu genç, mefküresi genç, bu istikbal kumandan ve zabitleri bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için bugünün icabatına başvurmak lazımdır.*

*Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti’nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehassıslara malikiyettir. Hamidiye’de ve Peyk-i Şevket’te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.<sup>67</sup>*

*Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi’nde, faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bahri cüz’ü tam vücuda getirmek imkanına kani oldum.*

*Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürüme ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır.”*

---

<sup>67</sup> C. Gürdeniz, a.g.e., s. 210.

Karadeniz gezisinin ardından ATATÜRK, Deniz Kuvvetlerine verdiği önem ve önceliği, 01 Kasım 1924 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni dönem açılış toplantısında şöyle ifade etmiştir<sup>68</sup>:

“Efendiler!

Bahriye’yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.”

Asırların nadiren yetiştirdiği bir dahi olan ATATÜRK, Deniz Kuvvetleri gibi çok pahalı bir yatırım ve zaman gerektiren bir gücün bir anda oluşturulamayacağını çok iyi bilmekteydi. Bu nedenle, Deniz Kuvvetlerinin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak özerk bir Vekaletin kurulması gerekliliğine içtenlikle inanmaktaydı. ATATÜRK’ün bu açık ve kesin desteğinden sonra, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Beyin önerisi ile Türkiye Büyük Millet Meclisinden 30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekaleti (Denizcilik Bakanlığı) yasası çıkarılmıştır. Bahriye Vekaleti, Milli Müdafaa Vekaleti’nden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamış, eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı)’ne bağlanmıştır.<sup>69</sup>

Bahriye Vekaleti’nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkanlar dahilinde Donanmanın çekirdeğini meydana getirmek olmuştur.<sup>70</sup>

Bu çalışmalarında Bahriye Vekaleti kararlı ve emin adımlarla mesafe almış ve Deniz Kuvvetlerinin gelişimini uzun vadeli bir programa dayandırmıştır. Başlangıçta yurt dışı gemi alımından ziyade, mevcut gemilerin onarılarak, Donanmaya kazandırılması hedeflenmiştir. İlk olarak, Yavuz Muharebe Kruvazörü’nün onarımı için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapılmıştır.

<sup>68</sup> N. Gülen, *a.g.e.*, s. 248.

<sup>69</sup> C. Gürdeniz, *a.g.e.*, s. 256.

<sup>70</sup> N. Gülen, *a.g.e.*, s. 304.

İstanbul'da Yavuz'u havuzlayacak kapasitede büyük bir havuzun bulunmaması nedeniyle, öncelikle bir Alman şirketinin Gölcük Bölgesi'nde Yavuz için uygun bir yüzer havuz yapmasına, daha sonra geminin bir Fransız şirketi tarafından onarılmasına karar verilmiştir. Yavuz'un havuzlanma ihtiyaçları, bir anlamda Gölcük'ü Deniz Kuvvetleri ile özdeşleştirecek olan yolun başlangıcı olmuştur. Gölcük'te havuzu yapan Alman Flender Şirketi ile müştereken çeşitli onarım atölyeleri, barınma barakaları ile mayın, akümülatör ve torpido fabrikaları kurularak, faaliyete geçirilmiştir.<sup>71</sup>

Bu tesisler Deniz Kuvvetlerinin Gölcük'teki ilk onarım teşkilleri olarak tarihi bir misyon üstlenmiş; daha sonraki yıllarda art arda yapılan yeni tesisler ve modernizasyon projeleri ile o dönemlerde büyük bir bataklık, küçük bir göl ve fındık tarlaları ile kaplı olan bugünkü Poyraz Rıhtımı ve Gölcük Tersanesi'nin bulunduğu alan, Türk Deniz Kuvvetlerinin ağırlık merkezini oluşturan görkemli bir yapıya kavuşturulmuştur. Diğer taraftan, Lozan Antlaşması'nın Boğazlar bölgesini askerden arındırması nedeniyle Haliç'te ve İstinye'de bulunan Deniz Kuvvetlerine ait alt yapı tesisleri ilerleyen yıllar içinde bir plan dahilinde Gölcük'e transfer edilmiştir. Gölcük, bu dönemde ana üs olarak belirlenmiştir.

Bu çalışmalara paralel olarak, Donanma personelinin eğitim ve öğretimine özel bir önem verilmiş, çeşitli konularda talimnameler hazırlanarak, kurumsallaşma yönünde ilk adımlar atılmıştır. Ayrıca, o döneme göre modern sayılabilecek yabancı ülke Deniz Kuvvetleri ile irtibat kurularak, yenilikler takip edilmeye çalışılmış ve Hollanda ile iki adet denizaltı inşası yönünde sözleşme imzalanmıştır. Bahriye Vekaleti, 27 Aralık 1927 tarihinde lağvedilmiştir. Ancak, günümüzün modern ve çağdaş Türk Deniz Kuvvetlerine erişimde Bahriye Vekaleti'nin oynadığı tarihi ve yaşamsal rol bugün daha da iyi anlaşılmaktadır.<sup>72</sup>

### **2.3. DENİZ MÜSTEŞARLIĞI DÖNEMİ (1928-1949)**

16 Ocak 1928 gün ve 1198 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Genelkurmay Başkanlığı'nda bir "Deniz Müsteşarlığı" makamı teşkil

<sup>71</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e., s. 53.

<sup>72</sup> Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü

edilmiştir. Bu yeni teşkilatlanma ile Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır.<sup>73</sup>

Bu dönemde, envanterinde Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye Kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet Torpido Kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz Muhriplerini bulunduran Donanma, ana unsurları ile Gölcük'te faaliyet göstermiştir. Hollanda'ya sipariş verilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusunu yansıtan I.İnönü ve II.İnönü Denizaltıları da 1928 yılında Deniz Kuvvetlerine katılmıştır.

Kurmay subay yetiştirmek üzere, 02 Kasım 1930 tarihinde Deniz Harp Akademisi Yıldız Sarayı'ndaki binasında eğitim/öğretim faaliyetine başlamıştır.

İtalya'da yapılmış olan Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer Muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya Denizaltıları ile Martı, Denizkuşu ve Doğan Hücumbotları 1931 yılında Deniz Kuvvetlerine katılmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayı ile 1933 yılında Donanmanın ana üssünün Gölcük olmasına karar verilmiştir. Aynı yıl Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk gemi olan Gölcük Tankeri kızağa konmuş ve bir yıl içerisinde denize indirilmiştir.<sup>74</sup>

Bu dönemde Yavuz Muharebe Kruvazörü, 1930 yılında onarımının tamamlanmasından sonra Deniz Kuvvetlerinin Sancak Gemisi olarak, 1950 yılına kadar Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki gücünün bir simgesi olmuş; bir çok devlet büyüğü ve yabancı konuk bu gemide ağırlanmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1936 yılında imzalanması ile birlikte Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği pekiştirilerek, uluslar arası topluma kabul ettirilmiş ve bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda birer Müstahkem Mevki Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı olarak Deniz Komutanlıkları kurulmuştur.<sup>75</sup>

II.Dünya Harbi başladığında, Türk Deniz Kuvvetleri kendisini geliştirmiş ve o döneme göre küçümsenemeyek bir güce erişmiştir. İngiltere'ye 1939 yılında 4

<sup>73</sup> Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü

<sup>74</sup> Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması 1923-1960, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1967, s.25.

<sup>75</sup> Harp Akademileri Basımevi, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, s.35.

muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın gemisi sipariş edilmiştir. Aynı yıl, Almanya'da inşa edilmiş olan Saldıray Denizaltısı Donanmaya katılmıştır. Ayrıca, Taşkızak Tersanesinde inşa edilen ve isimleri bizzat ATATÜRK tarafından verilen Atılay ve Yıldırıy Denizaltıları denize indirilmiştir. Batıray Denizaltısına 1939 yılı Eylül ayında Alman Deniz Kuvvetleri tarafından el konulmuştur.<sup>76</sup>

II.Dünya Harbi yıllarında Deniz Okulları emniyet açısından İstanbul'dan Mersin'e nakledilip, eğitim ve öğretim bu bölgede sürdürülmüştür. Savaş sırasında, 23 Haziran 1941 günü, Refah Şilebi, İngiltere'den 4 denizaltı gemisini teslim alacak personel ve staj yapmak üzere İngiltere'ye gönderilen 20 Pilot adayı Kara Harp Okulu öğrencisi ile Mersin'den İskenderiye'ye intikalde iken bir denizaltı gemisinin attığı torpido ile batmış ve 167 kişi şehit olmuştur. Çanakkale Boğazı çıkışında sualtı savunma sistemleri ile ilgili denemeler yapan Atılay Denizaltısı, 14 Temmuz 1942 tarihinde I.Dünya Harbi'nden kalma mayınlara çarparak batmış ve 39 denizaltıcı personel şehit olmuştur. II.Dünya Harbi'nin bütün dünyayı kan ve gözyaşına çevirdiği bu karanlık günlerde meydana gelen bu iki olay, Türk Ulusu'nu derinden yaralamış ve yasa boğmuştur.

Türk Deniz Kuvvetlerini geliştirme ve modernizasyon çabaları, II.Dünya Harbi'nin sona ermesi ile birlikte hız kazanmış ve daha büyük atılımlarla yeni hedeflere yönelmiştir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nden temin edilen suüstü gemisi ve denizaltı sayısında önemli bir artış sağlanmış ve bunun yanı sıra özellikle, eğitim, personel ve lojistik konularında reform niteliğindeki projeler hayata geçirilmiş ve gerçek anlamda günümüzün modern deniz gücüne erişim yönünde köklü adımlar atılmıştır.

## **2.4. DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI DÖNEMİ (1949- )**

Genelkurmay Başkanlığı Karargahında 1928 yılından 1949 yılına kadar Deniz Müsteşarlığı olarak temsil edilen Deniz Kuvvetleri, Yüksek Askeri Şuranın 15 Ağustos 1949 günü almış olduğu tarihi bir kararla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

<sup>76</sup> Afif BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e., s.33.



olarak teşkil edilmiştir.<sup>77</sup> Bu yeni teşkilatlanma, Türk Deniz Kuvvetlerinin çağdaş ve güçlü bir yapıya kavuşması yönünde önemli bir dönüm noktası, bir mihenk taşıdır. Bu tarihten itibaren Deniz Kuvvetinin tüm yönetimini üzerine alan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı mevcut kaynaklarını en rasyonel şekilde kullanarak her geçen gün daha da büyümüş, dünyadaki tüm gelişmeleri titizlikle takip ederek, emin ve kararlı adımlar atmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 18 Şubat 1952 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma Paktı (NATO)'na üye olması ile birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri de NATO'ya üye olan ülkelerle ilişkilerini artırmış; kuvvet yapısını, eğitim doktrinini, imkan ve kabiliyetlerini geliştirmiş ve NATO standartlarında hareket icra edebilen bir hüviyet kazanmıştır.

Bu dönemde, 04 Nisan 1953 tarihinde Dumlupınar Denizaltısı'nın Çanakkale Boğazı'nda İsveç Şilebi Naboland ile çarpışması sonucu 81 denizaltı personeli şehit olmuş ve bu olay Türk Deniz Kuvvetlerini büyük yasa boğmuştur.

1960 yılından sonra cephe fikri üstün çıkmış ve Anadolu'yu çevreleyen denizlerdeki emir komuta sorumluluğu “Kuzey Deniz Saha Komutanlığı” ve “Güney Deniz Saha Komutanlığı” adı altında iki Koramiral seviyesinde Komutanlığa verilmiştir. Deniz Saha Komutanlıklarının emrinde de ayrıca “Bölge Komutanlıkları” bulunmuştur. Bundan böyle Deniz Kuvvetleri Komutanlığında Donanmayı “Marmara Denizi Donanması“ halinden çıkarıp “Açık Deniz Donanması” haline getirmek fikri doğmuş ve gelişmiştir. Bu fikrin gereği olarak da Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de üsler kurulmaya başlanılmıştır.

Bu suretle Deniz Kuvvetlerinin büyüyen ve gelişen ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 1961 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı: Donanma Komutanlığı, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Güney Deniz Saha Komutanlığı, Deniz Eğitim Komutanlığı şeklinde dört ana ast komutanlık olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır.

---

<sup>77</sup> Deniz Kuvvetleri Bibliyografyası (1888 - 1976), 1978.

Deniz Eğitim Komutanlığının ismi 1995 yılında “Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı” olarak değiştirilmiştir.<sup>78</sup>

Kıbrıs Sorunu 1960’lı yıllarda yoğun olarak ülke gündemini işgal etmeye başladığında çeşitli ihtimallere göre planlar yapılmış ve güçlü bir Çıkarma Filosunun tesis ve idamesi bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler paralelinde, yurt içinde amfibi gemi ve araçlarının inşasına öncelik verilirken, yurt dışından da özellikle tank çıkarma gemisi tedariki yönünde planlamalar yapılmıştır. Türkiye’nin son derece yapıcı davranışları ve ikazlarına rağmen, Kıbrıslı Rumların katliama varan tek taraflı uygulamaları Türkiye’yi Ada’da bir amfibi hareket yapmağa mecbur bırakmıştır.

Türk Deniz Kuvvetleri, Türk Ulusunun kendine olan sınırsız güvenini boşa çıkarmamış; sınırlı imkanlarına rağmen, 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekatı’nda kilit rol oynamış ve askeri açıdan tartışmasız en zor hareket olarak kabul edilen amfibi hareketi başarı ile gerçekleştirerek, amfibi ve kara birliklerinin emniyetle Kıbrıs’a çıkmasını sağlamış, aynı zamanda hem Kıbrıs’a yönelik düşman takviyesini engellemiş hem de Kara Harekatına deniz top ateş desteği sağlayarak, askeri ve siyasi hedeflerimizin ele geçirilmesinde büyük rol oynamıştır. Türk Deniz Kuvvetleri bu göz kamaştırıcı başarısına karşın, 67 mensubunu (54 denizci, 13 deniz piyadesi) ve Kocatepe Muhribini kaybetmiştir.<sup>79</sup>

1980’li yıllar Türk Deniz Kuvvetlerinin Cumhuriyet dönemindeki gelişiminin tepe noktasına doğru ivme kazandığı yıllar olmuştur. Bu yıllarda, muhtelif modernizasyon projeleri gerçekleştirilmiş, Deniz Kuvvetlerinin harp silah ve araçlarında tek kaynağa bağlı kalmamak hedefine yönelik önemli adımlar atılmıştır. Gölcük Tersanesi’nde 1980 yılında inşa edilen 1000 tonluk “AY” Sınıfı denizaltı, Türk denizaltıcılığının gelişim sürecinde önemli dönüm noktalarından birisini teşkil

<sup>78</sup> Y.Necdet ÇELİK-Erdoğan YÜCELİŞ, Cumhuriyet Donanması 1923-2005, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005, s.95.

<sup>79</sup> E. Tümğ. Cumhur EVCİL, Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikayesi, Genkur Basımevi, ANKARA, 1999, s. 76.

etmiş, yine Gölcük'te 1988 yılında inşa edilen ilk modern fırkateyn olan TCG Fatih (F-242), Gölcük Tersanesi'nin uluslar arası arenadaki prestijini daha da artırmıştır.<sup>80</sup>

Bazı alanlardaki imkan ve kabiliyetlerini 1980'li yıllarda istenilen seviyeye çıkaramayan Türk Deniz Kuvvetleri, 1990'lı yılların sonunda gerçek anlamda bir açık deniz kuvveti hüviyeti kazanmıştır. Türk Deniz Kuvvetleri bu yıllarda harbe hazırlık seviyesi ve hareket kabiliyetini önemli ölçüde geliştirmiştir. Bu dönemde, Kara ve Hava Kuvvetleri ile yapılan tatbikatlar ile müşterek harekate yönelik büyük ilerlemeler kaydedilmiş; Hava Kuvvetleri uçakları ile Orta ve Doğu Akdeniz de dahil olmak üzere, açık denizlerde müşterek hareket icra edebilme yeteneği artırılmıştır.

Bu dönemin en önemli gelişmelerinden birisi de, 1987 yılında Aksaz Deniz Üssü'nün Ege ile Akdeniz'i buluşturan stratejik bir mevkide tesis edilmesidir. Böylece, hem Türk Deniz Kuvvetleri hem de dost ve yabancı ülke gemilerini üs ve liman kolaylıkları açısından desteklemek üzere ilave bir yetenek kazanılmıştır.

Türk Deniz Kuvvetlerinin rotası, ATATÜRK'ün çizmiş olduğu çağdaş ve aydınlık yoldur.<sup>81</sup> Son yıllarda Akdeniz'deki sayılı Deniz Kuvvetleri arasında yer alan Türk Deniz Kuvvetleri, Somali'den Japonya'ya, Cebelitarık'tan Panama'ya, Kuzey Atlantik'ten Hint Okyanusu'na kadar, tüm denizlerde Türk Sancağı'nı şerefle dalgalandırmış ve dalgalandırmaya devam edecektir.

Cumhuriyet Tarihi, Türk Deniz Kuvvetleri açısından bir şaha kalkış dönemidir. Türk Deniz Kuvvetleri, köklü ve saygın tarihten aldığı büyük güçle, mevcut kaynaklarını, ülkenin de koşullarını göz ardı etmeden, yüzyıllar içinde oluşturduğu tarih bilinciyle en sorumlu şekilde kullanarak bugünkü çağdaş, güçlü ve modern kuvvet yapısına erişmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri, ülke savunmasında hak ettiği yeri almış ve Cumhuriyeti, Türklerin tarihindeki en uzun barış periyodu yapmakta önemli bir rol oynamıştır.<sup>82</sup>

<sup>80</sup> Necdet ÇELİK-Erdoğan YÜCELİŞ, a.g.e, s.144

<sup>81</sup> Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük ATATÜRK ve Türk Denizciliği, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1969, s.100.

<sup>82</sup> Denizlerin Koruyucuları, Ankara, 2003, s.205

### 3. DENİZALTIÇILIĞIN TARİHÇESİ

Denizlerin altına inmek, deniz içi ve deniz dibi nimetlerinden yararlanmak düşüncesinin insan hayal gücünü uğraştıran binlerce yıllık bir geçmişi vardır. Denizlerin gizleyici ve örtücü niteliğinden yararlanmayı hedefleyen denizaltı gemilerinin Deniz Kuvvetlerine bir vurucu güç unsuru olarak katılması fikri, Büyük İskender zamanlarına kadar dayanır.<sup>83</sup>

Aristo yazdığı *Problemata*'da, Büyük İskender'in M.Ö. 332 yılında Tyre şehrinin<sup>84</sup> alınmasında kendisine 7 ay direnen bu denizci ve muharip insanları yenebilmek için fiçi şeklindeki su altı silahlarından istifade ettiğini yazmaktadır.

M.Ö. 200 yıllarında ise Çinlilerin, sualtında ilerleyebilen bir ilkel denizaltı yaptığından bahsedilmektedir. Bu çalışmaların geliştirilmesi çok uzun zaman almış ve denizaltılar ile ilgili çalışmalar 12 nci yüzyılda hız kazanmıştır. Arap tarihçi Bahaeddin, 1150 tarihinde Ptolemais<sup>85</sup>'nin kuşatmasında dalınabilen bir cihazla şehre girildiğinden bahsetmiştir.

Gerçek anlamdaki denizaltı tasarımları 15 nci yüzyılda başlamıştır. 1465'te Konrad Kyeser'in Almanya'da, 1531'de Guglielmo De Lorena<sup>86</sup>'nın İtalya'da Nemi gölünde yaptıkları denemeler ile su altında kalmayı başardıkları bilinmektedir.

Denizaltı tasarımlarının yanında 1500'lü yıllarda Leonardo Da Vinci, ilk bilinen Scuba'yı tasarlamış, fakat bu tasarımı hayata geçirememiştir. Deniz altında seyredebilecek bir tekne düşüncesini 1578'de İngiliz matematikçi William Bourne geliştirmiştir.<sup>87</sup> Tasarımı, tamamı deri kaplı ve kürekle hareket edebilen kayak biçimindedir. Ancak, bu düşüncesini gerçekleştirilememiştir.

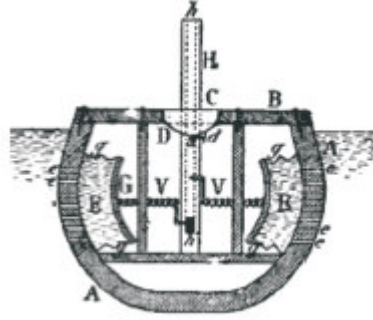
<sup>83</sup> Emin Yakıtıl, "Dünya'da ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 539 (1988), s.8-14.

<sup>84</sup> Şu anki Lübnan'da

<sup>85</sup> Akka

<sup>86</sup> Dalış çanı kullanarak su altında 1 saat kalan ilk kişi

<sup>87</sup> Chiris Woodford, a.g.e., s.8.



Şekil 3.1: William Bourne'un Denizaltı Tasarımı (1578)

Denizaltı tasarımlarının hız kazanmaya başladığı 17 nci yüzyılın başlarında, İngiltere'de 1603 tarihinde saray mucidi olarak Kral I. James'in hizmetine giren Hollandalı Cornelis Drebbel, dalıp çıkabilen bir araç geliştirmiştir.<sup>88</sup> Bu çalışmasına aldığı destek ile 1620–1624 yılları arasında üç denizaltı imal etmiş ve Thames nehrinde 5 metre derinlikte başarılı denemeler yapmıştır. Bu tekne denizaltıcılıkta oldukça ileri atılmış bir adım olmuştur. Çünkü bundan öncekiler sadece oldukları yerde dalıp çıkmakta yetiniyorlar, seyir yapamıyorlardı.<sup>89</sup>



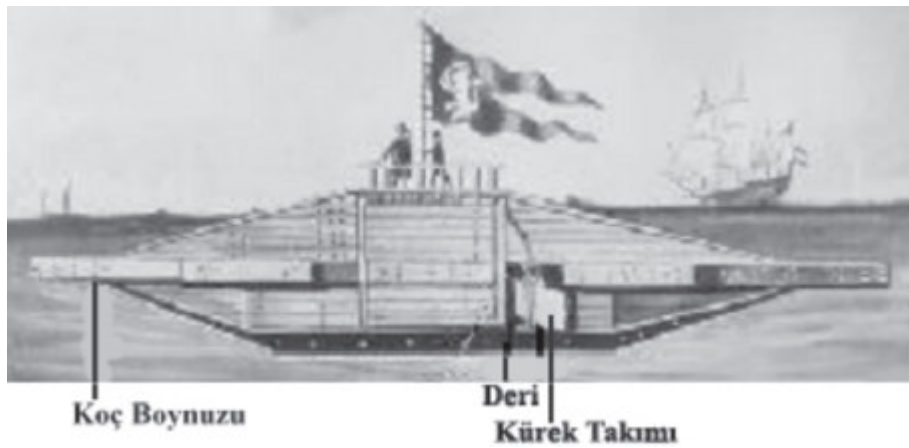
Şekil 3.2: Cornelis Drebbel'in Denizaltısı (1603)

<sup>88</sup> Cyril Field, *The Story Of The Submarine*, London 1908, s.26.

<sup>89</sup> Michael Gunton, *Submarines At War*, New York 2003, s. 12.

İngilizler gibi Fransızlar da 17 nci yüzyılda denizaltılar ile ilgilenmeye başlamıştır. 1634’de Fransız rahip Marin Mersenne, denizaltı gemisinin ilk teorisini oluşturmuştur. Bu teoriye göre denizaltı; bakır gövdeli, basınca dayanıklı ve şekli iki ucu sivri silindirik biçimde olmalıydı.<sup>90</sup>

Bugüne kadar elde edilen deneyimler ışığında ilk denizaltı denebilecek yapıdaki tekne; 1653 yılında Fransız De Son’un yaptığı tasarımıdır.<sup>91</sup> Ağaçtan imal edilmiş, yarı dalmış, ortasından bir mekanizma ile bağlantılı kürekle giden ve “Yüzen Koçbaşı” diye nitelendirilen, 24 metre boyunda “Rotterdam Boat” adındaki bu denizaltı, İngiliz kanalındaki günlük seyirlerinde mahmuzlayıp gövdelerini delerek gemi batırmıştır.



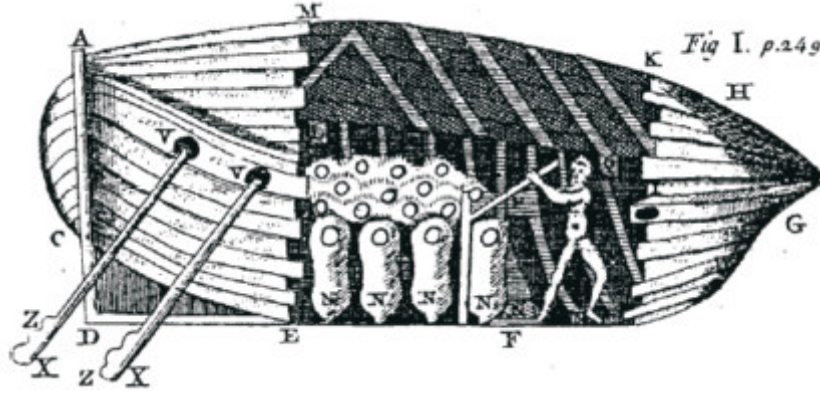
Şekil 3.3: De Son Dizaynı “Rotterdam Boat” Denizaltısı (1653)

Denizaltı tasarım ve gelişmeleri İngiliz ve Fransızların dışında diğer ülkelerde de yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. 1680’de İtalyan Giovanni Alfonso Borelli, hacim-ağırlık ilişkisini incelediği, ağaç ve deriden imal bir tekne yapmıştır.

1689–1696 Yılları arasında matematik profesörü Denis Papin, düdüklü tencere benzeri 2 denizaltı yapmıştır. Bu denizaltılar, tulumbanın bastığı hava ile iç basınçla dıştaki su basıncını dengeliyor ve içeri su alıp tahliye etmeyi ayarlayabiliyordu. Bu şekilde yüzebilirliğini ayarladığı tekne satıhta yelken, dalışta kürek ile gidiyordu.

<sup>90</sup> Şeref Karapınar, *Yabancı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul 1952, s. 44.

<sup>91</sup> E. Yakıt, *a.g.m.*, s.9.



Şekil 3.4: Giovanni Borelli'nin Ağaç Denizaltısı (1680)

Dünya denizaltıcılık tarihinde önemli bir yere sahip olan Türk denizaltıcılığının başlaması 18. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. Tarihimizde eldeki kaynaklara göre bilinen ilk ve neticesi başarılı olan dalış denemesi; Padişah III. Ahmed'in çocukları için yapılan sünnet şenliklerinde görülmüştür.<sup>92</sup> 1719 yılının son baharında, Haliç'te sandal sefası yapanlar mavi sulardan bir timsahın çıkmasıyla paniğe kapılmıştı. Kollarıyla küreklere asılanlar bir an önce kıyıya ulaşma çabasında iken, sahilde toplanan İstanbullular korku içinde birbirlerine bu ilk defa karşılaştıkları canavarı gösteriyorlardı. Timsah şeklindeki bu tekne, tersane koyundan çıkarak tersanenin bahçesinde otağını kuran padişahın önüne gelerek daldı ve bir müddet sonra, padişahın çocuklarıyla oturduğu kasrın önünde yeniden su üstüne çıktı. Halk, bu timsah şeklindeki teknenin açılan ağzından 5 çenginin başlarında pilav ve zerde tepsileri ile çıkışını şaşkınlıkla izledi.<sup>93</sup> Tüm bu olup bitenlerin mucidi olan sarayın baş mimarı İbrahim Efendi, sünnet düğününün dillere destan olması ve yüzyıllar sonra da konuşulması için timsah şeklinde bir denizaltı yapmayı düşünmüştü.<sup>94</sup>

Denizaltı gemisinin deneysel bir araç olmaktan çıkarak, bir harp silah araç ve gereci olarak su üstü gemisine hücumu ise, ilk olarak Amerika kolonisinin İngiltere'den kopmasına mani olmak üzere İngilizlerin Amerika limanlarını ablukaya aldıkları sırada gerçekleşmiştir. Abluka, bağımsızlıkları için çarpışan Amerikalıları çok müşkül bir duruma sokmuş, ticaret ve dışarıdan gelecek yardım sekteye uğratmıştır. Amerikalılar, İngilizler ile mücadele edecek yeterli deniz

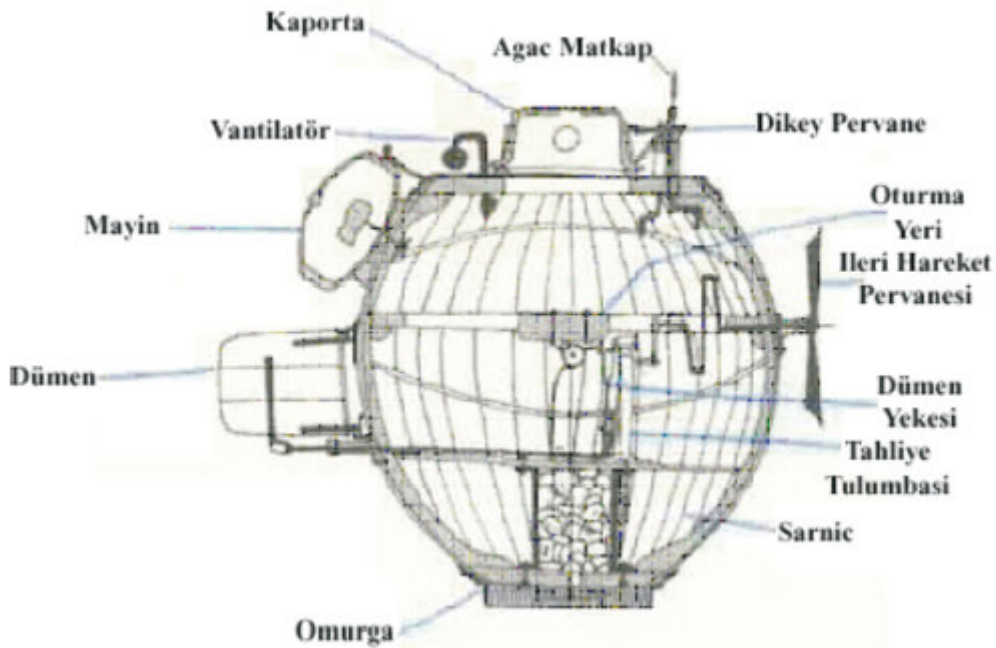
<sup>92</sup> Saim Besbelli, *Osmanlı Donanması Tarihi*, İstanbul 1995, s. 118.

<sup>93</sup> Edward Horton, *The Illustrated History Of The Submarine*, London 1974, s. 9.

<sup>94</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Sessiz Ve Derinden*, İstanbul 2006, s.33.

kuvvetine sahip olmadıklarından, abluka gemilerine deniz altından hücum etmeyi düşünmüşlerdir.

David Bushnel isimli bir Yale öğrencisi, sonradan “Turtle” adını alan teknenin 4 sayfa olan planlarını hazırlamıştır.<sup>95</sup> Bu tasarımda, denizaltı; dalmak için sarnıçlarına su alıyor, satha çıkmak için pompa ile bu suyu atıyordu. Denizaltının dengesini sağlayan ve aynı zamanda acil durumlarda atılabilen kurşun ağırlıklar mevcuttu. “Turtle” prensip itibarı ile bir denizaltının vasıflarına sahip ilk tekne olmuştur. Ezra Lee adlı bir Astsubay bu tekne ile 1776 yılında New York Limanı’nı abluka altına alan HMS Eagle Firkateynine denizaltı ile hücum etmiş, ancak, delicisi sac destekli karınayı delemediği ve dolayısıyla 68 kg’lık zaman ayarlı bombayı yerleştiremediği için başarısız olmuştur.<sup>96</sup>



Şekil 3.5: David Bushnell'in “Turtle” Denizaltısı (1776)

1797 Yılında İngiltere’ye direnen Amerika’nın, donanma için yüklü miktarda paralar harcamasına karşı olan, Robert Fulton’un, Amerika gibi ülkelerin donanmalarını ucuz yoldan karşı tarafın gücüyle eşitlemek ideali ile düşüncelerini, gizliliği ve tahrip gücünün yüksek olduğuna inandığı denizaltı gemisi üzerine

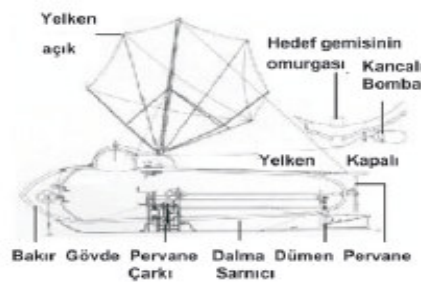
<sup>95</sup> Deniz Harp Akademisi Tedrisat Notlarından, *II. Dünya Harbinde Denizaltı Harekatı*, İstanbul 1959, s.1.

<sup>96</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.11.



yoğunlaştırdığı ve sonunda bir denizaltı geliştirdiği bilinmektedir. Bu çalışmalarını aynı yıl İngiltere ile ciddi sorunları olan Fransa'ya giderek, destek vereceğine inandığı Fransa Denizcilik Bakanı'na tanıtmış, fakat tanıtım sonrasında istediği destek, savaş kurallarının böyle bir silahı kapsamadığı ve bunu kullanan tarafların, kuralların dışına çıkıp tırmanan bir yıkıcılığa neden olacağı gerekçesiyle geri çevrilmiştir.<sup>97</sup>

Üç yıl sonra 1 nci Konsul'u kuran Napoleon Bonaparte zamanında Fulton, denizaltısını tanıtmak için tekrar girişimde bulunmuş, bu defa kendisine parasal ödülle beraber maddi destek de verilmiştir. Bunun üzerine 1801 yılında demir iskelet üzerine bakır kılıf geçirilmesi suretiyle "Nautilus"u inşa etmiştir.<sup>98</sup> Tasarımında itici güç olarak, satıhta rüzgar (toplanıp yatabilen bir direği ile yelkeni vardı), dalışta pervaneyi döndürmek için kol gücünü düşünmüştür. Bu gemi tüplere depoladığı sıkıştırılmış hava yardımıyla da 5 saat su altında kalabilmekteydi. Fulton bir gösteride; "Nautilus"un çektiği ve avını elektrik şoku ile öldüren Torpedofish'ten esinlenerek torpedo adını verdiği ama günümüz deyimiiyle "Deniz Mayını" sayılabilecek, içi kara barut dolu, kancalı bir bomba ile eski bir balıkçı gemisini batırmıştır.<sup>99</sup> Bu başarılı gösteriye rağmen bu silahın savaş kuralları içindeki kullanılışı yönünden kuşkuya düşen Fransızlar desteklerini geri çekmişlerdir. Bu sefer Fulton, çalışmaları ile İngiliz hükümetine gitmiştir. Onlara da başarılı bir gösteri yapmasına rağmen Başbakan Pitt, bu denizaltı tasarımına pek ilgi göstermemiştir.



Şekil 3.6: Robert Fulton'un "Nautilus" Denizaltısı (1801)

<sup>97</sup> Tom Parrish, *The Submarine: A History*, New York 2005, s. 33.

<sup>98</sup> Paul Fontenoy – Spencer Tucker, *Submarines: An Illustrated History Of Their Impact*, New Jersey 2007, s. 46.

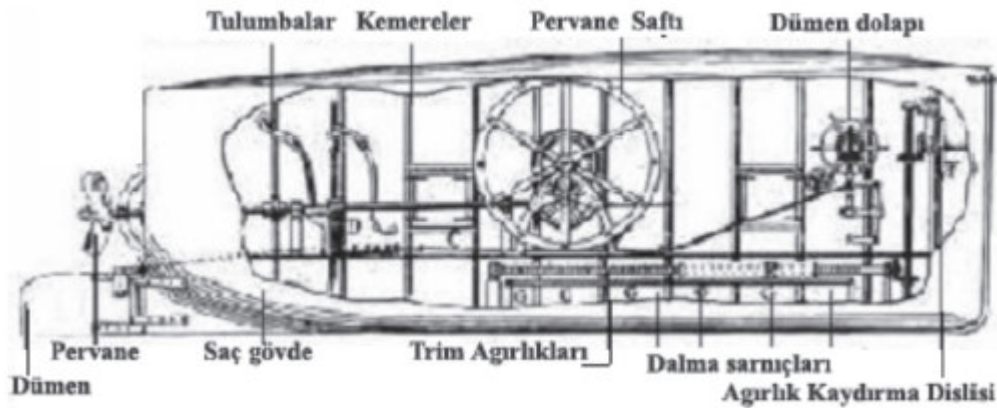
<sup>99</sup> Enver Aksoy, "Başlangıçtan Bugüne Denizaltı Harbinin Stratejik Etkilerinin Değerlendirilmesi", *Deniz Harp Akademisi Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem Ve Araçları Panel Bildirileri*, İstanbul 2002, s.239–246.

Bu gelişmelerden sonra 1806 yılında Amerika'ya dönen Fulton, “Mute” adını verdiği buharla yürütülen büyük bir denizaltı yapmıştır.<sup>100</sup> 80 Feet boyundaki denizaltıyı Waterloo Muharebesinin başladığı gün denize indirmiş, ancak 1815 yılında ölünce çalışmaları terk edilmek zorunda kalmıştır.



Şekil 3.7: Robert Fulton'un “Mute” Denizaltısı (1814)

1850 Yılında Alman Wilhelm Bauer'in inşa ettiği ilk denizaltı aracı “Brandtaucher-Le Plongeur Marin-Fire Diver” 26 feet uzunluğunda sacdan yapılmıştı. Bu denizaltı, 55 feet derinlikte batınca teknede bulunan iki personel; tekne içine su alıp denizaltının iç-dış basıncını eşitlemiş, bölmenin üstünde sıkışan basınçlı havadan nefes alıp, denizaltının kaportasını açarak hava kabarcıkları hızında, devamlı hava üfleyerek yüzeye çıkmışlardı.<sup>101</sup> Bu olay, Alman hükümetinin bu konuyla olan ilgisini yitirmesine neden olmuştur.



Şekil 3.8: Wilhelm Bauner'in “Brandtaucher-Le Plongeur Marin” Denizaltısı (1850)

<sup>100</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.19.

<sup>101</sup> C. Field, *a.g.e.*, s.55.

1861’de Güneyli hükümet; savaş gemisi “Privateers”e bir hareket düzenlemeye karar verdi. New Orleans Şirketler İşbirliği’nin Başkanı zengin yün tüccarı - avukat Horace Hunley’in onayı ile James Mc Clintock, 7 metrelik bir dümenci ve iki pervaneci personeli olan “Pioneer” tasarımını inşa etti. Yaptığı bu tasarımla 1862 Mart’ında Pontchartrain gölünde beraberinde çektiği yüzen bir bomba ile bir mavmayı havaya uçurmuştur.<sup>102</sup>



Şekil 3.9: James M. Clintock’un “Pioneer” Denizaltısı (1861)

1861 Yılında, Birleşik Devletler Donanması ilk denizaltısını almak üzere Brutus De Villeroi ile kontrat imzaladı.<sup>103</sup> 15 Metre boyunda ve 16 kişinin elle çevirdiği 1 metre çapında kranka bağlı pervane ile ilerleyen “Alligator” adındaki bu denizaltı, dalgıçlar vasıtasıyla hedefe hareket düzenleyebiliyordu. Denizaltı 13 Haziran 1862’de hizmete girmiş, 1863’te de fırtınada batmıştır.<sup>104</sup>



Şekil 3.10: Brutus De Villeroi’nin “Alligator” Denizaltısı (1862)

<sup>102</sup> Farnham Bishop, *The Story Of The Submarine*, New York 1949, s.63.

<sup>103</sup> Chuck Lawliss, *The Submarine Book*, Shrewsbury 2000, s. 22.

<sup>104</sup> John Parker, *The World Encyclopedia*, Washington 2007, s. 50.

1862'de Güney Carolina'da Charleston Limanı'nı savunan Konfederasyon ordusu Komutanı General Pierre Gustave Toutant Beauregard'ın emriyle Yzb. Francis D. Lee; Charleston'da Southern Torpedo Boat Company'de "David" adını verdiği, 6 metre boyunda, 1,5 metre eninde ve su üstünde az bir bölümü görünen, yarı dalmış bir denizaltı tasarlamıştır. Buharla yürütülen David'in silahı, suya paralel bir şekilde denizaltının pruvasına sabitlenmiş gönderin ucundaki 61 kiloluk çarpma ile patlayan bir bomba idi.<sup>105</sup> Denizaltı, 5 Kasım 1863 günü Kuzeylilerin bordaları demir saclarla kaplı "New Ironside" gemisine hücum etmiş, bordaya değince patlayan bomba gemide az bir hasar yaratmış, ancak, patlamanın şoku ile oluşan dalga denizaltının içine dolunca, 4 kişilik mürettebat gemiyi terk etmek zorunda kalmış ve kaptan dahil iki kişi esir düşmüştür. Diğer iki kişi ise denizaltıyı çalıştırmayı başarıp kaçmıştır. Daha sonra geliştirilen hücumlar Kuzeylilerin gemilerine hasar verememiş, fakat bu durum Kuzeylilerin geceleri daha tedirgin geçirmelerini sağlamıştır.<sup>106</sup>



Şekil 3.11: Francis D. Lee'nin "David" Denizaltısı (1862)

1863'te Fransız mühendis Simon Bourgeois ve makinesini yapan Charles Brun; sıkıştırılmış havayı, "The Plongeur"un pervanesini döndürmede ve dalma sarnıçlarına alınan suyun basınçla dışarı atılmasında kullanmışlardır. Denizaltının

<sup>105</sup> Sydelle Kramer, *Submarines*, New York 2005, s. 66.

<sup>106</sup> E. Yakıtal, *a.g.m.*, s.10.

denemeleri 4 yıl boyunca sürmüş, ancak, kabulü için yeterli performansı gösterememiştir.

1863'te Hunley başkanlığındaki Güneyli Şirketler Birliği, hareketını Alabama'daki Mobil Körfezi'ne kaydırđı ve oradaki hareketlar için bir denizaltı yaptırdı. Mc Clinton da elle çevrilen krank yerine elektrik motorunu koymayı denedi, ama başarılı olamadı. "American Diver" adını verdikleri bu denizaltı, Mobile Körfezi'nde fırtınalı bir havada batmıştır.<sup>107</sup>



Şekil 3.12: Horace L. Hunley'in "Hunley" Denizaltısı (1863)

"The Hunley" denizaltısı, Horace L. Hunley'in tasarımıydı. 1863 Yılında Alabama-Mobile'de, Baxter Watson, James Mc Clintock ve H. Hunley'in ortak olduğu demir atölyesinde inşa edilen bu denizaltı acilen trenle Kuzeylilerin ablukası altındaki Charleston'a gönderilmiştir. 25 Feet uzunluğunda ve 4 feet genişliğindeki insan gücü (8 pervaneci, 1 dümenci) ile çalışan ve 4 knot sürati olan denizaltı, ilk iki denemesinde batmış ve mürettebat ölmüştür. Bu kazalara rağmen teknesine inanan Horace Hunley, son bir deneme için General P. G. T. Beaugard'ı ikna etmiş, ancak, denizaltının batması sonucu adamları ile birlikte ölmüştür. Hunley'in inşasında bulunan Teğmen George Dixon başkanlığında denizaltı bir kere daha dipten

<sup>107</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.27.

çıkarılarak bir deneme daha yapmak için General'e gidilmiştir. Artık kötü şöhrete sahip denizaltıdan usanan General Beaugard ile uzun tartışmalar yapılmış, sonunda Dixon; General'in önerisi olan, denizaltının David gibi 7 metrelik çam ağacından gönderli bomba ile birlikte satıhtan hareket yapmasını kabul ederek anlaşmıştır. 17 Şubat 1864'de Hunley harekate başlamış, pruvasında mahmuz gibi bağlı gönderin ucundaki bombayı; Güney Carolina'da Charleston Limanı'nda 6 kilometre açığa demirli Haustonic korvetinin sancak kış omuzluğuna saplamış, bombanın tetiğine bağlı ipi salarak tornistanla açılmış ve ipi çekip korveti batırmıştır. Tarihe ilk başarılı saldırıyı gerçekleştiren denizaltı olarak geçen Hunley'in, patlama anında yeteri kadar uzakta bulunamadığı için şok dalgasından etkilenerek battığı sanılmaktadır.<sup>108</sup>

Bu dönemde Ruslar da artık bu çılgın denizaltı tasarımı yarışına soyunmaya başlamışlardır. 1863 Baharında Rus Ivan Fyodorovich Alexandrovsky, İngiltere ziyareti sırasında gördüğü buhar makineli gemilerin ilhamıyla tasarladığı denizaltının planlarını Çarlık Rus Donanması Bilim Bölümü'ne göstermiş, ancak reddedilmiştir. 1864'te geliştirdiği tasarımı bu defa kabul ettirmeyi başarmış, buharlı ve 365 ton olan denizaltının inşasına başlanmış, ilk tecrübesi 19 Haziran 1866'da yapılmıştır. Tecrübelerin başarılı olmasına rağmen otoritelerin desteğini alamayıp deney aşamasında kalan denizaltı, Rus yapımı ilk denizaltı olarak anılmaktadır.<sup>109</sup>



Şekil 3.13: Ivan Fyodorovich Alexandrovsky'nin Denizaltısı (1863)

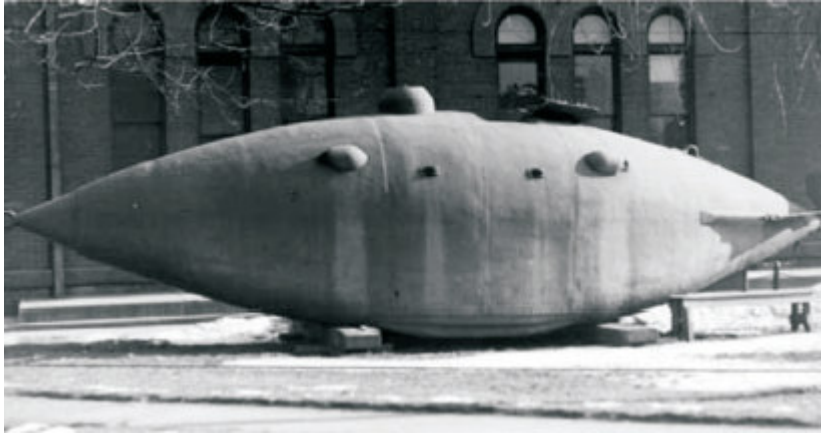
Yine 1863 yılında bir kaç Amerikan Denizaltı şirketi yatırımcısı kongreye bir denizaltı teklifi götürmüştür. Fakat Abraham Lincoln bu teklifleri reddetmiş, buna rağmen Amerika'da çalışmalara devam edilmiştir. Tamamlanması 1866'ya, savaştan sonraya ertelenen Scovel Meriam ve Oliver Halstead'ın "Intelligent Whale" adı

<sup>108</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.28.

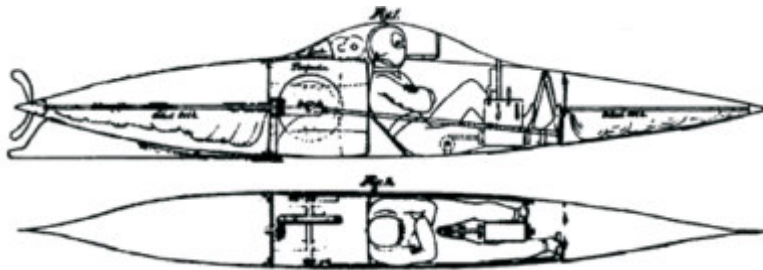
<sup>109</sup> Mairin Mitchell, *Rusya'nın Denizcilik Tarihi*, (Çev. Sermet Gökdeniz), İstanbul 1974, s. 112.

verilen denizaltıları ise 1869’da denize indirilmiştir. 10 Kişilik mürettebatı olan, el ile çalışan şaftından 4 knot sürat elde edilen bu botun tecrübeleri iyi netice vermediğinden kullanılmaya uygun olmadığı kararı alınmıştır.<sup>110</sup>

1874’de İrlandalı John Philip Holland, ABD Deniz Kuvvetleri’ne 3,3 metrelik pedallarla pervanesi döndürülen ilk denizaltı çizimlerini yollamış, ancak, denizaltının küçük olması ve esas amacına hizmet etmemesi nedeni ile bu çizimlerle pek ilgilenilmemiştir. Bu olay üzerine 1878’de Holland, İrlanda devrimcilerinin bir kolu olan Fenian’ların sponsorluğunda, tasarladığı “Holland I” Albany City Iron Works-New York’ta inşa etmiştir.<sup>111</sup>



Şekil 3.14: Oliver Halstead’in “Intelligent Whale” Denizaltısı (1869)



Şekil 3.15: John Philip Holland’ın “Holland I” Denizaltısı (1878)

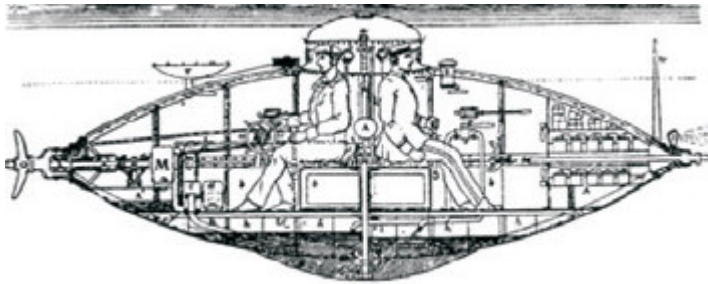
<sup>110</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.14.

<sup>111</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.32.

1881’de Holland, parası İrlanda Fenian Kardeşlik Örgütü tarafından verilen “Fenian Ram” ismini verdiği makineli tüfeği olan 10 metre boyunda ve 19 ton ağırlığındaki denizaltıyı Delameter Iron Company-NewYork’ta denize indirmiştir.<sup>112</sup> “Holland II” olarak da bilinen ve 15 metre derinliğe dalabilen bu denizaltının denemeleri 2 yıl sürmüştür. 1883’te Fenianlar illegal ilan edilince denizaltılar çalınmış ve Holland’da bir daha bu örgüt ile çalışmamıştır.

1883’te Holland ve arkadaşları, Hindîçin ile savaşta olan Fransa’ya denizaltı satmak üzere Nautilus Submarine Boat Company’i kurmuşlardır. “Zalinski Boat” adını verdikleri “Hybrid Camera Lucida” olarak adlandırılan ilkel bir periskop ile donatılmış ilk örnek denizaltıyı yapmışlardır.<sup>113</sup> Ancak, denizaltı 1885’te denize indirilirken hasar görmüş, onarımını müteakip denemeleri esnasında savaş bitince, Fransa denizaltıyı almaktan vazgeçmiş ve şirket de iflas etmiştir.

1885’te Claude Gaubet’in Paris’te yapıp Cherbourg’ta denelediği; 5 metre boyunda, 1 metre eninde, 1 ton ağırlığındaki Laurent-Cély bataryalı denizaltısı “Goubet-I” bir adet torpido (bu torpido daha çok mayın sayılırdı) atma kabiliyetine sahipti. Hedefe sabitlenen mayının emniyetli mesafeye gidilip kablosu vasıtasıyla elektrik akımı ile patlatılması düşünülmüştü. Geminin denge problemi çözülemediğinden proje başarısız olmuştur.



Şekil 3.16: Claude Gaubet’in “Goubet-I” Denizaltısı (1885)

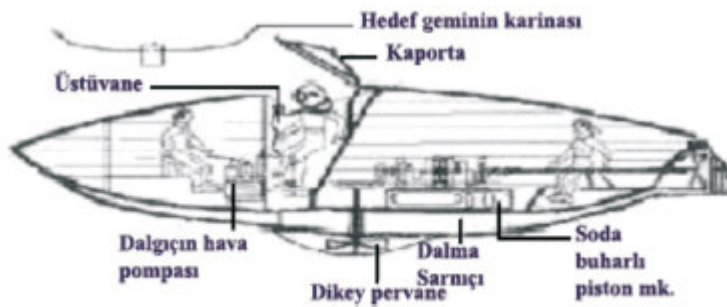
<sup>112</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.32.

<sup>113</sup> Anthony Preston, *Submarine Warfare: An Illustrated History*, Washington 1999, s. 26.



Amerikalı Josuah H. L. Tuck'ın, 24 Nisan 1884'te patentini aldığı denizaltısı, hava bölmesinin (üstüvane) planlandığı ilk denizaltıdır.<sup>114</sup> Düşüncesi; dikey pervanesinin de yardımıyla hedef gemisinin altına gelip denizaltının içinden pompalanarak sağlanan solunum havası ile hava bölmesinden çıkan bir dalgıç vasıtasıyla bombayı geminin omurgasına yerleştirmeyi öngören bir hareket icra etmektir. 1884'teki denemelerinde umduğu sonucu alamayınca bu bölmeyi kaldırdı, 1885'te ise itici gücü değiştirdi.<sup>115</sup>

1886 Yılında, Ash & Campbell'in İngiltere Tilbury'de inşa edip denedikleri; 20 metre boyunda, 2,5 metre eninde 50 tonluk "Nautilus"un özelliği; batarya ve elektrik motorunun başarıyla kullanıldığı ilk denizaltı olmasıydı. Her iki bordasındaki 5'er silindiri içeri çekmek suretiyle geminin hacmini azaltarak dalıyorlar, silindirleri dışarı itip hacmi artırarak sathı çıkıyorlardı. Denizaltı, elektrik ile tahrik ediliyor ve su sızmaz bölmesinden bir dalgıcın çıkması, tekrar yerine dönmesi mümkün olabiliyordu.<sup>116</sup>



Şekil 3.17: Josuah H. L. Tuck'ın Denizaltısı (1884)



Şekil 3.18: ASH & Campbell'in Denizaltısı (1886)

<sup>114</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.15.

<sup>115</sup> Kansu ŞARMAN, *Adamlı Torpidolar*, Mas Matbaası, İSTANBUL, 2002, s.55

<sup>116</sup> William Blanning, *History Of Modern Europe*, London 1998, s. 125.

1885 Yılında İsveç'te çalışmalarına başlanan ve makine gücü ile çalışan ilk denizaltı olan "Nordenfelt"de, tasarımcıların büyük çabalarına rağmen derinlik kontrolü sağlanamamıştı.<sup>117</sup> Dalma ve sıcak su sarnıçlarının büyüklüğü dolayısıyla personel için çok az bir hacim kalmıştı. Bu serbest hacimdeki havanın ise 65° C' kadar ısınması ve kazandan gelen duman nedeniyle oluşan sağlıksız ortam, personelin sualtında kalış süresini kısaltmıştı. Buna rağmen Nordenfelt sebat etmiş ve 1890'da tasarımlarını Almanlara satmıştı. Almanlar, bu tasarımla inşa ettikleri ve "WI" ve "WII" ismini verdikleri botlarda başarısız olmuşlardır.<sup>118</sup> 1888'de İspanya'da genç bir deniz subayı Yzb. Peral, Arsenal De La Carraca (Cadiz) Tersanesi'nde; 22 metre boyunda, 3 metre eninde, sualtında 2 adet 30 HP gücünde elektrik motoru ile tahrik edilen modern anlamda tasarladığı "Peral" denizaltısını inşa etmiştir. Denizaltının torpido denemelerinde 3 Whitehead torpidosu başarıyla ateşlenmiş olmasına rağmen; Cristóbal Colón harp gemisine hücum gösterisi esnasında kulesinin uzaktan görülmesi ve valf arızasına odaklanan teknik heyetin olumsuz raporu nedeni ile bu denizaltının seri inşa safhasına geçilememiştir.

İspanya'daki bu çalışmalar sırasında Fransa'da da denizaltı tasarımları üzerinde dikkate değer çalışma ve gelişmeler olmuştur. Bunlardan; 1885'te Claude Goubet'in, "Goubet-I" 1888'de Fransa Deniz Kuvvetleri için Mühendis Dupuy De Lome tarafından tasarlanan ve Gustave Zede'nin inşa ettiği "Gymnote" 60 feet (18 metre) uzunluğunda olan bu gemi elektrik ile yürütülüyordu. Anısına 1863'te yapılan ve tatbikatta demirli gemiyi torpido ile batıran "Güstav Zede" ve uluslararası bir yarışmayı kazanan Maxime Laubeuf'ün "Narval" denizaltı tasarımındaki gelişmelere yönelik dikkate değer çalışmalar arasında sayılabilir.<sup>119</sup> Bu botların deneyimlerinden alınan dersler, geleceğe ışık tutmuştur. Bilhassa Laubeuf isimli bir mühendisin geliştirdiği Narval ismi verilen denizaltı ile büyük aşama kaydedilmiştir.<sup>120</sup> Denizaltı projesi ile ilgili olarak 1896'da Fransa Deniz Bakanlığı tarafından bir yarışma düzenlenmiştir. 29 Tasarımın katıldığı yarışmayı 1899 yılında denize indirilen Narval kazanmıştır. Narval'ın getirdiği yeniliklerin başında satıhta ve sualtında iki ayrı güç sistemini kullanması sayılabilir. Narval, dalma ve yakıt sarnıçlarının yerleştirilebilmesi için çift tekneli inşa edilen ilk denizaltıdır. Zayıf yanı buharlı

<sup>117</sup> Paul Halpern, *Naval History Of World War I*, Annapolis 1994, s. 24.

<sup>118</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.16.

<sup>119</sup> Kansu ŞARMAN, *a.g.e.*, s. 75

<sup>120</sup> E. Aksoy, *a.g.m.*, s.239.

sisteme sahip olması idi. Narval 1900 yılında Fransız Deniz Kuvvetleri'nde hizmete girmiş iki tekneli modern denizaltıların atası olmuştur.

1888'de Gustave Zede'nin Toulon yakınlarında Arsenal of Mourillon'da inşasına başladığı, Gymnote 20 Eylül'de denize indirilmiş, 17 Kasım'da denemelere başlanmıştır. 20 Metre boyunda ve 30 ton ağırlığında olan Gymnote'un, 400 amper/saat enerji veren ve dalışta Yüzbaşı Krebs'in tasarımı 55 HP gücündeki tek elektrik motoruyla 8 knots hıza ulaştıran 540 adet 17,5 kiloluk Alkalin çinko potasyum pilleri sahilde şarj edilebiliyordu. Satış menzili 10 knots ile 45 mil, 6 knots ile 118 mildi.<sup>121</sup> 1911'e kadar olan süreç boyunca daha gelişmiş pil gruplarını deneyen ve ciddi kazalar atlatan Gymnote, bir gösteride hiç görünmeden Jaurequiberry isimindeki eski bir savaş gemisini batırmıştır.<sup>122</sup>

1893 Haziran'ında, Fransa'nın büyük Gustave Zede denizaltısı denize indirilmiştir. 1890 yılında Fransa hükümetinin Denizcilik Bakanı M. Barbey, Gustave Zede'nin asistanı Ramazotti'den büyük bir denizaltının inşasını istedi. Toulon'da Mourllion tersanesinde "Sirene" adı ile denizaltının inşasına başlanmış, ancak, Gymnote'un tasarımcısı Gustave Zede ölünce anısına ismi değiştirilmiştir. 76 Adet çemberin oluşturduğu silindirik iskeletin üstüne korozyona dayanıklı metal plakaların kaplanması ile 53 metre boyunda ve 4 metre enindeki gövde meydana getirilmiştir. 266 Ton ağırlığındaki bu gemi, tek pervane şaftı üzerindeki iki elektrik motoru vasıtasıyla seyredebiliyordu. 720 Adet pilden oluşan 130 ton ağırlığındaki bataryası, 1800 amper 300 volt üretebiliyordu. Periskobu ve pruvada 1 torpido kovani bulunmaktaydı. Makinesi 360 HP gücünde olan bu denizaltı Fransız denizaltıcılığının başlangıcını oluşturmaktadır.

1893 yılında ABD'nin denizaltıya olan ilgisi artmıştır. Açılan 200.000 Dolar ödüllü yarışmaya Simon Lake, Philip Holland ve George C. Baker katılmışlardır. Yarışmayı Philip Holland kazanmıştır.<sup>123</sup> Ancak, bu denizaltının inşası 1895'e kadar geciktirilmiştir. Bunun nedeni ise Baker'ın politik tutumundan kaynaklanmıştır. Baker, denizaltısının, "Holland"ın tasarımının inşasına geçilmeden denenmesini istiyordu. Baker'ın denizaltısı buharlıydı. Boyu 16 metre, genişliği 3 metre ve

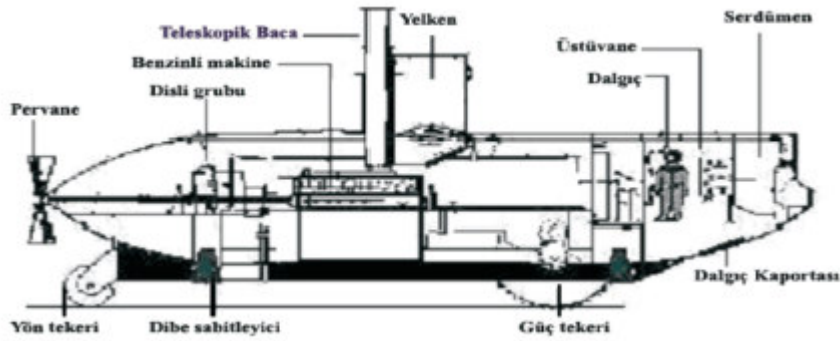
<sup>121</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.36.

<sup>122</sup> T. Frothingham, *The Naval History Of The World War*, Massachusetts 1925, s. 56.

<sup>123</sup> F. Bishop, *a.g.e.*, s.67.

deplasmanı 20 ton olan bu gemi, 12 metreye dalabiliyordu. Dalışta kullandığı elektrik motoru, sathıta bir dişli ile jeneratör fonksiyonuna sahip oluyordu ve bataryayı şarj edebiliyordu. Pervanelerin yeri geminin her iki bordasının ortasındaydı ve 4 yöne dönebiliyordu.<sup>124</sup>

Holland'ın en büyük rakibi olan Simon Lake adındaki mühendis de, deniz dibinde uçakların iniş takımları üzerine yürüdüğü gibi tekerlekler ile yürütülebilen ve esas olarak işinin sualtı kablolarını kesmek, mayın manialarını taramak olan "Argonaut Jr." isimli benzin motorlu ve su üstünde kalan uzun bacalı bir denizaltı tasarlamıştır. Onun tasarımı da tekerlekleri yüzünden kabul görmemiştir. Lake, tasarımını geliştirmiş ve "Argonaut-I" adını verdiği bu denizaltıyı 1897'de Baltimore'da denize indirmiştir. 12 Metre boyunda ve 3 metre enindeki bu geminin personeli 4 kişiydi. Denizaltı 30 HP gücünde benzinli motora sahip olup, 1898'de Chesapeake Körfezi'nde, dalışta ve sathıta 2000 mil seyir yapmıştır.<sup>125</sup> 1899'da bunu geliştirmiş ve "Argonaut-II"yi inşa etmiştir.



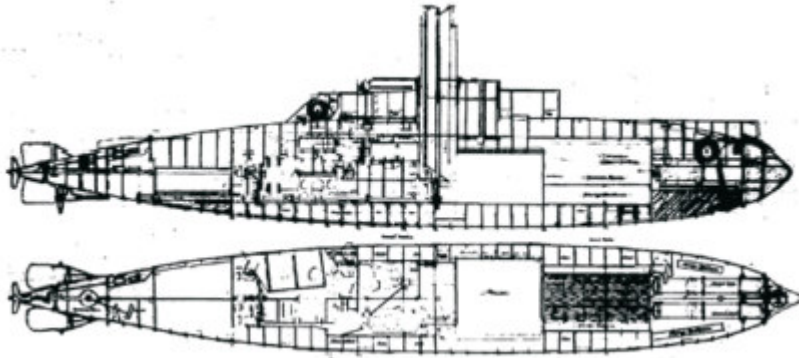
Şekil 3.19: Simon Lake'in "Argonaut-I" Denizaltısı (1897)

ABD Deniz Kuvvetleri, yarışmayı kazanan Holland'ın 28 metre boyunda ve 168 ton ağırlığında sathıta buhar gücü, dalışta elektrik gücüyle giden tasarımı

<sup>124</sup> Cevat Taluy, "Dünün Bugünün ve Yarının Denizaltı Gemileri", *Donanma Dergisi*, 405 (1953), s. 3.

<sup>125</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.18.

“Plunger”dan (Holland V) iki adet inşa edilmesi için Holland’ın şirketi “Holland Torpedo Boat Company of New Jersey” ile her biri için 175.000 dolara anlaşılmıştır. Satışta tam yolla 180 mil, ekonomik süratle 1000 mil giden geminin bataryaları 10 saat süreyle 6 knots sürat yaptıracak gücü sağlıyordu. Ancak, bu gemi, buhar makinesinin yaydığı ısı sorunu yüzünden başarısız olmuştur.<sup>126</sup> İnşasının da gecikmeli başlayıp yavaş ilerlemesi ve fazla düzeltme gerektirmesi nedeniyle proje iptal edilmiştir.<sup>127</sup>



Şekil 3.20: Holland’ın “Plunger” Denizaltısı (1897)

1897’de Rudolph Diesel başarılı bir dizayn ile dizel makinesini inşa etmiş ve bu makine sonraki 6 yıl içinde bir denizaltıya monte edilmiştir.

1899 Yılında Fransız bahriyesi için Cherbourg’da iki adet denizaltı denize indirilmiştir. Bu gemiler çift tekneli denizaltı mucidi mühendis M. Max Laubeuf tarafından tasarlanmış olup çift tekneli ilk denizaltı gemileridir. Bu denizaltılar 116 feet uzunluğunda, 250 HP gücünde makineye sahip, sualtında akümülatör ile seyir yapan ve 4 adet de Whitehead torpidosu taşıyabilen, zamanın en gelişmiş denizaltısı niteliğini taşımışlardır.<sup>128</sup>

Denizaltılar ile ilgili çalışmalar, 19 ncu yüzyılın ortalarından itibaren, proje ve inşa olarak büyük bir aşama kaydetmiştir. Yüzyılın sonuna gelindiğinde denizaltılar,

<sup>126</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.51.

<sup>127</sup> Allan Westcott, *A History Of Sea Power*, New York 1942, s. 25.

<sup>128</sup> C. Field, *a.g.e.*, s.97.

şimdiki görünümüne bürünmeye ve esas amacına uygun olarak görev almaya başlamışlardır.<sup>129</sup> Denizaltılar artık göllerde veya nehir ağzlarında krallara, imparatorlara veya hükümet görevlilerine gösteri yapmaktan çıkmış, açık denizlerde görev yapacak şekilde dizayn edilmeye başlamışlardır. 19 ncu yüzyılın sonunda denizaltının önemli bir stratejik güç olduğunu anlayan ülkeler, bu silahın yapımında ve geliştirilmesinde birbiriyle kıyasıya bir yarış ve rekabete girişmişlerdir. 20 nci yüzyılın başından itibaren denizaltıların boyutları büyümeye, seyir ve silah sistemleri mükemmel bir hale gelmeye başlamıştır.<sup>130</sup>

I. Dünya Savaşı'ndan önceki savaşlarda taraflar, denizaltı gemilerine olan güvensizlikleri nedeni ile bu silah kullanmamışlardır. I. Dünya Savaşı'nda ise, denizaltı silahı ilk deneyimini geçirmiş, yarattığı baskın ve sürpriz tesiri ile etkinliğini ortaya koymuştur. İki büyük dünya harbi arasında denizaltıların dizaynı, ortaya çıkan taktik ihtiyaçların giderilmesine yönelik olmuş, taktik ihtiyaçların karşılanması ise teknolojik yeniliklere paralel olarak sağlanmıştır.<sup>131</sup>

### 3.1.OSMANLI DÖNEMİ DENİZALTICILIĞIMIZ

Dünya tarihinde Türk denizaltıcılığı, geçmişi ve eskiliği bakımından oldukça önem taşımaktadır. Tarihimizde havada uçma tecrübelerinin yanında, denizin altına dalma teşebbüslerinde de bulunulmuş, eldeki kaynaklara göre bilinen ilk ve neticesi başarılı olan dalış denemesi; Padişah III. Ahmet'in çocukları için yapılan sünnet şenliklerinde görülmüştür.

1719 Yılıının sonbaharında, Haliç'te sandal sefası yapanların bakışları, suların köpürmeye başladığı yere doğru çevrilmişti. O gün, dönemin padişahı III. Ahmet'in oğulları Süleyman, Mehmet, Mustafa ve Beyazıt'ın 5.000 fakir çocuk ile birlikte sünnet ettirilişinin 13 ncü günüydü. Sandallardaki hareketsizlik mavi sulardan dev gibi bir timsahın çıkmasıyla paniğe dönüşmüştü. Kollarıyla küreklere asılanlar bir an önce kıyıya ulaşma çabası içinde iken, sahilde toplanan İstanbullular korku içinde

<sup>129</sup> Anthony Preston, *Submarines: The History And Evolution Of Underwatwr Fighting Vessels*, London 1975, s. 45.

<sup>130</sup> Süreyya Denizeri, "Ticaret Denizaltı Gemisi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 460 (1968), s. 85–88.

<sup>131</sup> Suphi Aksoydan, *Denizaltı Harbi*, İstanbul 1971, s. 49.

birbirlerine canavarı gösteriyorlardı. Aynalıkavak Kasrı'nın önüne gelen timsah, burada dalarak gözden kayboldu ve bir müddet sonra, padişahın çocuklarıyla oturduğu kasrın önünde yeniden suyun üzerine çıktı. Halk, timsahın açılan ağzından 5 çenginin başlarında pilav ve zerde tepsileri ile çıkışını şaşkınlıkla izledi.

Bu ilk denizaltıya benzer tasarımın sonrasında denizaltılarla tekrar ilgilenmemiz 19 ncu yüzyılın sonlarına doğru olmuştur. 1886 yılı başında çıkan bir padişah emrinde İngiltere'nin teşviki ile Yunanlıların pek yakında Osmanlılarla savaşa gireceği ve bu sebepten iki denizaltı gemisi sipariş edildiği yazılıdır.

Devrin padişahı Sultan II. Abdülhamid, her alanda zamanın en ileri teknolojisine sahip olmak gayreti içindeydi. Geleceğin süper devletlerinin, bilim ve teknolojik alanda kendini geliştirmiş devletler olacağına inanıyordu.<sup>132</sup> II. Abdülhamid'in güvendiği bakanlardan biri olan Deniz Bakanı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, bir gün padişaha dalabilme özelliğine sahip müthiş bir silahtan bahsetmişti. Bir İngiliz mühendis tarafından icat edilen bu ilginç tekne, sualtında da gidebilen ve gemileri suyun altından gönderdiği torpido ile batırabilen bir "Taht-el bahir" yani "Denizaltı" idi.

Torpidobot tipi tekneleri suyun altına daldırıp hareket halindeki gemilere yaklaştıktan sonra üzerlerindeki seygar torpidoları ateşleme yöntemini ilk deneyenlerden biri de George William Garrett adındaki bir İngiliz mühendistir.<sup>133</sup> Başarısızlıkla sonuçlanan denemelerine rağmen çalışmalarına devam etmek isteyen İngiliz mühendis, kendi icadı olan üçüncü denizaltıyı yapabilmek için İngiltere'den mali destek bulamayınca, ünlü İsveçli silah fabrikatörü Thorsen Vilhelm Nordenfelt'den ekonomik destek almıştır. 1885 yılında Stockholm'da Nordenfelt'in fabrikalarında inşa edilen bu denizaltı, fabrikatörün adı ile anılarak, 1 nci Nordenfelt denizaltısı ismini almıştır.

<sup>132</sup> Celalettin Yavuz, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Misyonerler*, İstanbul 2003, s.113.

<sup>133</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.37.

### 3.1.1. Nordenfelt Denizaltısının Özellikleri Ve Denizaltı Alma Girişimleri

Nordenfelt, yeni icadı olan bu denizaltının ticari alanda tanıtımı ve satılması amacıyla, bir deneme seyri tertipleyerek ilgilenen ülkeleri de davet etmiştir.

Nordenfelt denizaltısının puroya benzer bir şekli vardı. Boyu 64 feet (19,5 mt), eni 9 feet (2,7 mt) ve ağırlığı 60 ton olan tekne su üstünde 9 knot (16.5 km) süratle hareket edebiliyordu. Tepesinde camdan, etrafı gözetlemek amacıyla kullanılan küçük bir kubbesi vardı. Bu denizaltı, su üstünde 160 deniz mili (296 km), sualtında ise 15 deniz mili (28 km) mesafeye gidebilmekte, vasata yerleştirilen 2 dikey pervane yardımıyla maksimum 50 kadem (15 metre) derinliğe kadar dalabilmekteydi. Ayrıca, baş tarafına çapı 35,5 cm(14 pus) olan bir torpido kovani ve üst güvertesine de küçük bir Nordenfelt topu monte edilmişti.<sup>134</sup>

Biri komutan, ikisi makineci olmak üzere 3 kişiden oluşan gemi mürettebatı, denizaltıya cam kuleden girip çıkmakta, seyir esnasında gemi komutanının başı bu kulenin içerisinde bulunduğundan etrafı görebilmekteydi. Denizaltının verilen rotada gitmesini sağlayan amudi dümen, pervanenin gerisinde yer almıştı. 100 Kadem (30 metre) basınca dayanacak şekilde inşa edilen denizaltı, stim ile çalışan 2 silindirli bir makineye ve 2 adet de küçük stim makinesine sahipti. Satıhta kazandan elde edilen stim ile makineler çalıştırılmaktaydı.

Denizaltının inşa edildikten sonra teknik personel tarafından yapılan tecrübeleri ve elde edilen performans bilgileri aşağıda açıklanmıştır:<sup>135</sup>

4 Kişi 6 saat rahatsız olmadan geminin içinde kalabilmiştir.

Gemi bir saat satha çıkmadan su altında seyir yapabilmiştir.

16 Kadem (4.8 mt.) derinliğe kadar dalınmıştır.

Amudi pervanelerle daha derine inme ve çıkma tecrübeleri yapılmıştır.

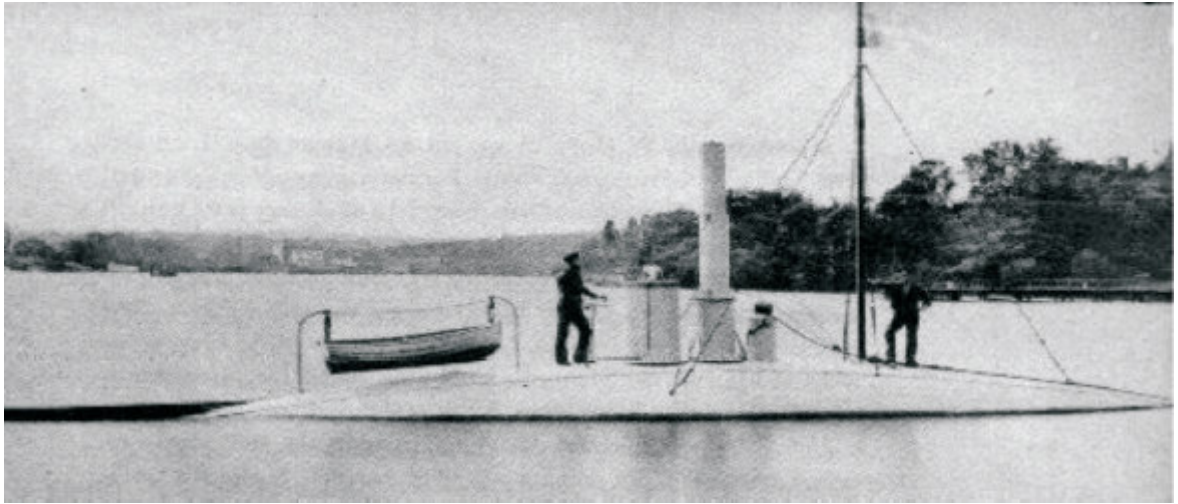
<sup>134</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.38.

<sup>135</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.34.



Su üstünde 3 knots (5.5 km.) süratle 16 deniz mili (29.5 km.) mesafe kat edilmiş ve tecrübelerin sonunda gemi dahilindeki sıcaklık 30 dereceye yükselmiştir. Elde edilen tecrübeler ışığında geminin su altında emniyetle 12 mil (22 km.) mesafeye gidebileceği kabul edilmiştir.<sup>136</sup>

Geminin su üstünde 8 knots (15 km), su altında 3 knots sürat yapabileceği, yakıt olarak kullanılan kömür ile 150 deniz mili (280 km.) mesafe kat edebileceği belirlenmiştir. Denizaltının silah yükü olarak; baş tarafında bulunan kovanından atılan Whitehead torpidosu ile cam tarassut kulesinin ön tarafında gemi komutanı tarafından kullanılabilen Nordenfelt topu mevcuttu.<sup>137</sup>



Şekil 3.21: George William Garrett'in "Nordenfelt-I" Denizaltısı

Nordenfelt'in yukarıda anlatılan özelliklere sahip 1 numaralı denizaltısının tecrübe seyirlerine iştirak edilmesi maksadıyla yaptığı davet üzerine; Berlin'de bulunan Ataşe Binbaşı Halil Bey, İsveç'te Landskröna'ya gidip denizaltının tecrübelerini izlemiş, testler hitamında İstanbul'a dönerek bu hususta hazırladığı raporla birlikte denizaltı gemisinin el ile çizilmiş resmini de padişaha takdim

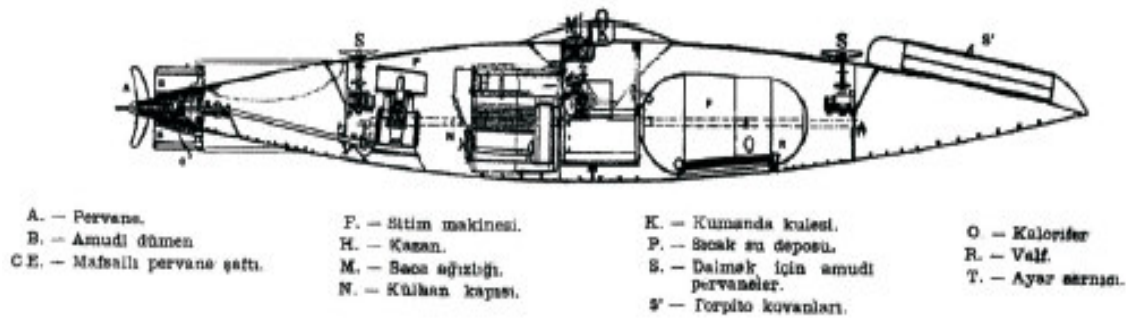
<sup>136</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi (1960), İSTANBUL, 1960, s544

<sup>137</sup> Charles DOMVILLE-Fife, Denizaltı Gemileri ve Deniz Kuvveti, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1933, s.110

etmiştir. 3 Ekim 1885'de İsveç'te Landskröna'daki görüşmeler ve tecrübeler yaklaşık 5 gün sürmüştür.<sup>138</sup>

Denemeler neticesinde Liverpool'daki denizaltılara nazaran, bu denizaltı çok daha başarılı olmuş ve Yunanistan hükümetince 9000 sterline satın alınmıştır. 1 Numaralı Nordenfelt denizaltısı, Nisan 1886'da Salamis Tersanesi'nde Yunanlı denizciler tarafından tecrübe edilmiş, ancak yapılan tecrübelerde geminin sualtı dengesi sabit olarak tutulamamıştır.

Yunanistan ile Osmanlı Devleti arasında yaşanan politik gerginlik sonucu, zamanın padişahı II. Abdülhamid aynı geminin geliştirilmiş, üçer torpido atabilecek özellikte olması, parasının kendi özel ödeneğinden ödenmesi ve iki buçuk ay içinde İstanbul'da teslim edilmesi şartları ile her biri 11.000 sterlin değerinde iki adet denizaltının alınmasını istemiştir. II. Abdülhamid, Bahriye Bakanı Hasan Paşa'ya emir vererek, mühendis Garrett'i İstanbul'a davet ettirmiş ve Garrett'de padişahın emriyle iki denizaltı yapmayı kabul etmiştir. Bahriye Bakanı ile imzaladığı anlaşma gereğince Garrett; 100 feet (30,5 metre) boyunda, 12 feet (3,6 metre) eninde, 160 tonluk tekne yapacaktı. Bu tekne parçalar halinde İstanbul'a getirilecek ve Haliç'te Türk işçileri tarafından monte edilecekti.<sup>139</sup>



Şekil 3.22: Abdülhamid Ve Abdülmecid Denizaltılarının Çizimleri

<sup>138</sup> Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış*, İstanbul 2003, s. 318.

<sup>139</sup> E. Horton, *a.g.e.*, s.56.

### 3.1.2. Denizaltı Parçalarının İstanbul'a Gelmesi ve Montajı

Denizaltıların bölümleri, İngiltere Lancashire Barrow-in-Furness'deki Viskers Amstrong tezgahlarında inşa edilerek 24 Nisan 1886 tarihinde gemiye yüklenmiş ve ilk gemi 5 Mayıs 1886 günü İstanbul'a gelmişti. Denizaltıların tersanede birleştirilmeleri esnasında, 26 Ağustos 1886 tarihinde Albay İsmail Hakkı Bey'in verdiği raporda; denizaltıların yeni ve mükemmel bir harp silahı olduğu, Taşkızak Tersanesi'nce de bir kısım malzemelerinin imal edildiği bildirilmiştir. Albay İsmail Hakkı Bey'in raporunda ayrıca, yabancı elçilerin ve ataşe memurlarının sır olan denizaltı dizayn bilgilerinin peşinde olduklarından da bahsedilmektedir.<sup>140</sup> Bu yazının doğruluğunu, bir casus tarafından çekilen resim ispat etmektedir. 1887 Yılında gemiler Taşkızak Tersanesi'nde inşa halinde ve tecrübeleri yapılırken ceket altından, objektifi düğme deliği şeklinde gizlenerek çekilmiş fotoğraflarla yakalanan casus, bunun en büyük kanıtı olmuştur.

İnşaları devam etmekte olan denizaltılarımızdan ilki olan 6 Eylül 1886 tarihinde, pazartesi günü Taşkızak Tersanesi'nde Valide Kızakları'ndan denize indirilmiştir.

Denize indirilen denizaltısının dalış tecrübelerine hemen başlanmış, ikinci denizaltı olan ise denize indirilmeyi müteakip Camialtı Rıhtımına bağlanmıştır. Denize indikten 5 ay sonra, 5 Şubat 1887 tarihinde Deniz Şurası Başkanı Süleyman oğlu Hasan Sabri mühürlü bir yazıya göre, aynı gün denizaltısının dalış tecrübesi Haliç'te yapılmıştır.<sup>141</sup>

Dalış tecrübeleri esnasında denizaltı sadece komutanın bulunduğu cam kubbesi su üzerinde olduğu halde, Aynalıkavak'tan Divanhane önüne kadar seyir yapmış ve üç defa tamamıyla dalarak gözden kaybolmuştur.<sup>142</sup>

Tecrübeye bulunan Abdülhamid denizaltısının ilk personelinin kimlikleri şöyledir:

<sup>140</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.37.

<sup>141</sup> Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul 2006, s. 148.

<sup>142</sup> C. Field, *a.g.e.*, s.118.

Komutan Yüzbaşı Halil Develioğlu (İstanbul),

Makine Ön Yüzbaşı Ali (Mahmut Paşa),

Makine Yüzbaşı Şerafettin (İzmit),

Makine Mülazım (Teğmen) Mehmet Salim (İstanbul-Kağıthane),

Ateşçi Musa Çavuş.

Mühendis George William Garrett, denizaltı tecrübelerini Yüzbaşı Halil'e haber vermeden geceleri ve gizlice yapmaktaydı. O tarihlerdeki yabancı bir gazetenin (The Engineer) haberi, bilahare “The Story of The Submarine (By Cyrill Field, London 1908)” adlı kitaba konu olmuştur.<sup>143</sup>

Nihayet son denemelere Halil Kaptan'ın da katılmasına George William Garrett razı olmuştur. Halil Kaptan'ın da içerisinde olduğu bir gece Balat'la Hasköy arasında yapılan tecrübeye denizaltısının makineleri durdurulmuş, gemi dalmağa hazır duruma getirilerek direkler ve baca yatırılmış, menholler kapatılmıştır. Denizaltısının azami derinliğe (30 metre) kadar inmesinden sonra sarnıçların tahliyesine başlanarak satih işlemine geçilmiştir. Bu sırada sarnıçları boşaltan tulumba bir iki devir döndükten sonra birdenbire durmuştur.<sup>144</sup>

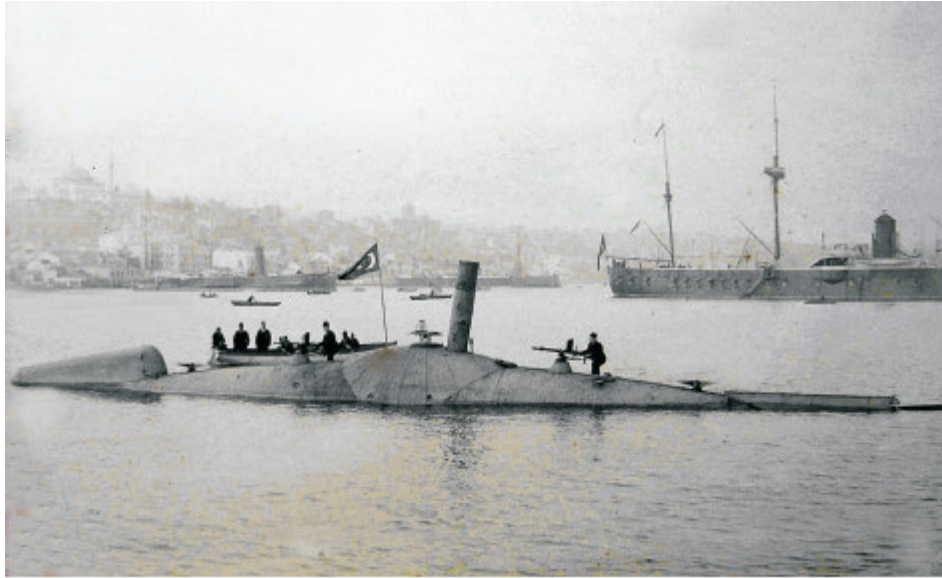
Sarnıç tulumbasını çalıştırmak için harcanan bütün çabaların boşa çıkması üzerine, havasızlığın başlayacağını hissedenlerin sınırları bozulmaya başlamış, ancak, Komutan Halil Kaptan, soğukkanlılığını kaybetmemiş ve arızanın nereden doğduğunu fark ederek Garrett'i ikaz etmiş ve arıza bulunmuştur. Bu suretle tulumba tekrar çalıştırılmış ve sarnıçlar boşaltılarak denizaltı satha çıkmıştır.

Bu olaydan sonra Mühendis Garrett, ailesinin rahatsızlığını bahane ederek Deniz Bakanlığına haber vermeden Londra'ya dönmüştür. Denizaltıların geciktiği hakkında yazılan ısrarlı yazılar ve ikazlar üzerine Mühendis Garrett dalış tecrübesi yapmak üzere 2 Haziran 1887 tarihinde İstanbul'a gelerek tekrar tecrübe

<sup>143</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s.39.

<sup>144</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e.,1960, s557

hazırlıklarına başlamıştır. Bir gece önemli bir deneme yapmak üzere denizaltı ile ileri harekete geçilmiş ve Fener (Haliç'te bir semt) önüne gelinmiştir. Tekne yavaş yavaş dalarak üst güverte örtünecek kadar bir derinliğe inerek orada durmuştur. En düşük süratle tekneye ileri yol kumandası verilmeyi müteakip denizaltı baş üstü dikilerek pervanesi suyun üzerine çıkmış ve 45 derecelik bir açı oluşmuştur.<sup>145</sup> Ani oluşan bu meyil sonucu, Garrett düşerek yaralanmış, içerdekiler yere yuvarlanmış, Halil Kaptan ise yanında bulunan bir menhole elini sokarak düşmekten son anda kurtulmuştur. Sarnıçlar tahliye edilip tekne düzeltilmiş ve denizaltı satha çıkartılmıştır. Bundan sonra Garrett denizaltı ile bir daha seyir tecrübesi yapmamıştır. Bununla beraber, gemilerin tamam olduğu ve devir-teslim provalarının yapılması için hazır olduklarını hükümete bildirmiştir.<sup>146</sup>



Şekil 3.23: Abdülhamid Denizaltısı Haliç'te Tecrübe Seyri Yaparken

<sup>145</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.ge., 1960, s544

<sup>146</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s.42.

### 3.1.3. Denizaltıların Devir Teslim Töreni Ve Türk Personelin Yaptığı İlk Dalışlar

Gemilerin devir-teslim töreni 20 Haziran 1887 günü Haliç'te yapılmıştır. Abdülhamid bayraklarla donatılarak önündeki şamandıraya bağlanmıştır. Ancak, Garrett tarafından dalış yapılmasını engellemek için bir arıza bahane edilmiş ve arıza yüzünden dalma tecrübeleri yapılmadan gemiler böylece teslim alınmıştır.

Garrett, bu hareketine rağmen, yaverlik ve altın imtiyaz nişanıyla taltif edilirken denizaltıların ikisi de padişah emri ile resmi denemeler yapılmadan Donanmaya teslim edilmiştir. Tören sonrası Garrett, yardımcılarını da alarak 6 ay izinle Avrupa'ya gitmiştir. Nordenfelt ise Rusya için yapılan 4 ve 5 numaralı denizaltılarının tecrübeleriyle meşgul olmuştur.<sup>147</sup>

Develili Halil Kaptan, Tersane Komutanı Hasan Rami Paşa'ya başvurarak denemelere Haliç'te müsaade edilmesini rica etmiş, fakat ne Tersane Komutanı ne de Bahriye Bakanı Bozcaadalı Hasan Paşa bu izni vermek cesaretini gösterememiştir. Sultan II. Abdülhamit Garrett İstanbul'a gelinceye kadar, denizaltıların Haliç'te bağlı kalmasını emretmiştir. Garrett ise, birçok sebep bahane ederek İstanbul'a dönmek istememiştir. Onu getirtmek teşebbüsleri sonuç vermeyince, Padişahın rızası alınarak denizaltının Haliç'te dalış tecrübeleri yapmasına izin verilmiştir.<sup>148</sup>

Bir salı günü, Divanhane önünde dalmaya başlamış ve beş dakika sonra gözden kaybolunca herkesi büyük bir telaş ve heyecan kaplamıştır. Gemi bir kazaya uğradığı takdirde, hem personel ve hem de tekne bakımından padişaha karşı sorumlu duruma düşeceğinden en büyük kuşkuyu Bahriye Bakanı Hasan Paşa yaşamış, onun korkusu ve telaşı diğer amirallere ve subaylara da yansımıştır. Rıhtımdaki filikalar avara ederek hepsi in daldığı noktaya toplanmışlardır. Nihayet, denizaltının daldığı yerin daha ilerisinde, su yüzünde garip titreşimler görünmüş ve gittikçe büyüyen hafif dalgalar oluşmaya başlamıştır. Denizaltının yüzeye çıkmasından sonra önce

<sup>147</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e, 1960, s560

<sup>148</sup> C. Yavuz, a.g.e., s.133.

Komutan, sonra diğere personel geminin güvertesinde belirmiş ve heyecan uyandıran alkışlar arasında sancak, geminin üzerinde dalgalanmaya başlamıştır.<sup>149</sup>

### 3.1.4. Denizaltıların İzmit'te Yapılan İlk Dalış Ve Torpido Atış Tecrübeleri

Dalış tecrübesinin başarı ile sonuçlanması neticesinde, başta Deniz Bakanı ve Donanma Komutanı Paşalar olduğu halde, gemi mürettebatı mükâfat beklerken, Padişahın bu olaydan memnun olmadığı görülmüştür. Başarı haberinin, yıldırım süratiyle saraya uçurulmasından dört gün sonra padişah emri denizaltı personeline tebliğ edilmiştir: Padişah; bu teknelerinin İstanbul'dan uzak olmadıkça rahat uyku uyuyamayacağını keşfetmiş ve onları şikayete meydan vermeyecek şekilde İstanbul'dan sürdürmüştür.<sup>150</sup>

Büyük zorluklarla ertesi güne kadar müsaade alınabilmiştir. İzmit Limanı'nda denizaltılarla yapılan tecrübelerde bulunmak üzere bir heyet Selanik Vapuru ile 11 Ocak 1888 günü İstanbul'dan hareket etmiştir.

13 Ocak 1888 Çarşamba günü saat 09.45'de denizaltısı, İzmit Körfezi'nde yapılacak seyir tecrübesi için hareket etmiştir. Tecrübe noktasına gelindiğinde denizaltı yalnız cam kubbesi su üzerinde olacak şekilde dalmış, hedef gemisinin kış tarafından dolaşarak atış mesafesi 200 yarıdaya (180 mt.) ayarlanan torpidosunu ateşlemiştir. Bu tecrübe denizaltının torpido atmaktaki durumunu tespit etmek için yapılmış ve atılan bir adet torpido kovandan normal olarak çıkmıştır. Denizaltı, 14 Ocak 1888 Cuma gecesi tecrübe maksadıyla hedef gemisi olan Selanik Vapuru'na torpido atacak menzile (600 yarıdaya) kadar yaklaşmış, 15 Ocak 1888 Cuma günü birkaç kere cam kubbe görülmeyecek şekilde ve stopta iken dalışa geçmiş ise de bu dalışlar oldukça kısa süreli olmuştur. Cam tarassut kulesi, su üzerinde bulunurken dalış sürati oldukça az bulunmuş ve böylece gemilerin su altı seyir kabiliyetlerinin çok kifayetli olmadığı neticesine varılmıştır.

<sup>149</sup> E. Sancar, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>150</sup> H. W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt: 1*, (Çev. Ahmet Üzülmez), İstanbul 2007, s. 176.

16 Ocak Cumartesi günü Abdülmecid ismi verilen diğer denizaltı gemisini getirmek üzere İzmit'e gelen Garrett, beraberindekiler ile İstanbul'a gitmiş, 21 Ocak Perşembe günü öğleden sonra 2 nci denizaltı da İzmit Limanı'na getirilmiştir. Bu arada tecrübelerine devam eden Abdülhamid denizaltısı, 22 Ocak tarihinde icra ettiği eğitimde dalarak gözden kaybolmuş ve hedefe yaklaşmıştır. Nihayetinde müthiş bir patlama işitilmiş, suyun üstünde mavi bir sütun oluşmuş ve hedef paramparça olmuştur.<sup>151</sup>

Abdülmecid denizaltısı, ilk dalış tecrübesini 23 Ocak 1888 günü İzmit önlerinde yapmıştır. Denizaltı, cam kubbesini kapatıp tamamen dalmış olmasına rağmen, kısa bir süre sonra satha çıkmıştır. Tecrübelerin sonunda ikinci denizaltımızın olan Abdülmecid'inde birincisinden hiçbir farkı olmadığı görülmüş, su altında seyretme kabiliyeti konusunda olumlu bir kanaat edinilememiştir.

Bütün bu gelişmelerden sonra mühendis George William Garrett' in, İstanbul Bizans Oteli'nde 28 Şubat 1888 tarihli Hasan Paşa'ya yazdığı özel mektubunda yer alan ifadelerinden; denizaltıların mevcut halleriyle kullanılamayacağı, yeni bir denizaltı alınması için iknaya yönelik vaatlerde bulunduğu anlaşılmaktadır.<sup>152</sup>

Ortaya çıkan bütün bu olumsuzluklara rağmen, İzmit'te başarılı bir atış yapan Denizaltı Komutanını, Komodor Şükrü Paşa takdir etmiş ve mükafatlandırılması için Bahriye Bakanı'na teklifte bulunmuştur. Bunun üzerine Bahriye Bakanı Hasan Paşa, bu manevranın bir kere de Padişahın huzurunda yapılmasını emretmiştir.

Son deneme İstanbul'da Sarayburnu önlerinde yapılmış, Abdülhamid, hedefe yaklaşıp dalmış ve torpidosunu ateşleyerek hedefini bir anda denizin dibine göndermiştir. Ayrıca, bu olay, Türk denizaltıcı personelin kudretini; saraya, askeri yetkililere ve yabancı devlet ataşelerine göstermiş, bu şekilde onların takdirleri kazanılmıştır. Bu olay dünya denizaltıcılık tarihinde bir denizaltı gemisinden ilk defa torpedo atılarak bir suüstü gemisinin batırılışı olayıdır. Ayrıca bu olay, Türk denizaltıcı personelin kudretini; saraya, askeri yetkililere ve yabancı devlet ataşelerine göstermiş, bu şekilde onların takdirleri kazanılmıştır. O zamana kadar

<sup>151</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.43.

<sup>152</sup> Sir Henry F. WOODS, Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl) (1869 - 1909), Yelken Matbaası, 1976, s.143.



yabancı bahriyelerde böyle bir tecrübe henüz yapılmadığı gibi, torpido botları atışlarında dahi bu derece başarı nadiren gerçekleştirilebilmiştir.

Başarıyla sonuçlanan bu atış tecrübesinden sonra gerek Abdülhamid, gerekse Abdülmecid denizaltısının Komutan ve mürettebatı; Sultan II. Abdülhamid'ten ödül beklerken padişah tarafından denizaltıların Haliç'e çekilme emrini almışlar ve denizaltıları Taşkızak Tersanesi rıhtımına bağlamışlardır.<sup>153</sup>

### **3.1.5. Denizaltıların Devir Teslim Protokolleri Ve Donanmaya Katılışları**

15 Mart 1888 tarihinde Bahriye Bakanı Hüseyin Paşa ile Thorsten Wilhelm Nordenfelt'in vekili Garrett arasında denizaltıların 5 maddelik devir-teslim protokolü 2 nüsha tanzim edilerek imzalanmıştır.

Bu Protokol maddelerinde; Nordenfelt'e mukavele ile sipariş edilen denizaltı gemilerinin kabul edildiği, mühendis Garrett'e Padişah tarafından Fahri Binbaşılık rütbesi verildiği ve bu nedenle her sene bir ay İstanbul'a gelerek, bu müddet zarfında ücretsiz olarak subayların denizaltıyı kullanmaktaki gelişimlerini tetkik edip, eksikliklerini gidereceği, harp çıktığında mühendis Garrett'in Osmanlı hükümetine parasız hizmet edeceğini taahhüt ettiği bildirmektedir.<sup>154</sup>

### **3.1.6. Abdülhamid Ve Abdülmecid Denizaltılarının Hizmet Sürelerini Tamamlamaları**

Yabancı kaynaklar (The Story of The Submarine, By Farnham Bishop D.A.C. Comp. NewYork 1943 London) dünya üzerinde hedefe ilk kendinden tahrikli torpido atan denizaltı olarak bizim denizaltı gemilerimizi göstermekte ve bu şerefi bize vermektedir. Osmanlı'dan kalan arşiv kayıtları ve yabancı kaynaklar da, denizaltı

<sup>153</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.45.

<sup>154</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s561

gemilerimizin gerek Sarayburnu'nda, gerekse İzmit'teki torpido atışlarını başarılı atışlar olarak ortaya koymaktadır.<sup>155</sup>

Ancak, Osmanlı Devleti'nin bu döneminde, denizaltıcılığımız da duraklama dönemine girmiş, devletin diğer birçok kısımları gibi çökmüş, mali sıkıntılar, idari yolsuzluklar, bu kıymetli gemilerin üzerinde çalışma imkanlarını ortadan kaldırmıştır. Gemiler ilk önce Taşkızak Tersanesi'nde, 3 Mart 1893'ten itibaren de Haliç'te Sütluçe'deki barakalarda çürümeye terkedilmiştir.

İkinci Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte, kamuoyunda tekrar güçlü bir donanma yaratılması ile ilgili olumlu gelişmelerin ortaya çıkması neticesinde, II. Abdülhamid Donanmayı Haliç'e hapsedmekten vazgeçmiştir.<sup>156</sup>

1908 Meşrutiyeti her açıdan bir dönüm noktası olmuştur. Çürümeye yüz tutan donanmanın da elden geçirilmesi gerekmektedir. Bu dönemde, 15 zırhlı, 11 kruvazör, 3 korvet, 2 torpido kruvazörü, 18 torpidobot/ganbot/taşıt gemisi, 2 denizaltı ve 6 yat Haliç'te demirli ve bir hurda yığını halindeydi. Yetkililer tarafından da yabancı bir uzman getirtmekten başka bir çare olmadığı ifade edilmiştir. Bunun için İngiltere'ye başvurularak İngiliz Amiral Douglas Gamble ile bir anlaşma yapılmıştır. İngiliz Amiral Douglas Gamble; yanında uzmanlarla Ekim 1909 ayı içinde İstanbul'a gelerek göreve başlamıştır.

Amiral Gamble, Osmanlı Deniz Bakanlığı teşkilatını yeni baştan kurmak ve kuvvetli bir reform yapmak düşüncesindeydi. Bu maksatla verilmiş olan ilk yetkiler aşağıda açıklanmıştır:

Yapmak istediği reformlarda tam yetki sahibi olmak,

Gemiler ile kara tesislerini kontrol ve denetleme hakkına sahip olmak.

Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin mevcudunu azaltmak ve ıslah etmek,

Doğrudan doğruya Bahriye Bakanı ile bağlantı kurabilmek,

<sup>155</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.45.

<sup>156</sup> C. Yavuz, *a.g.e.*, s.145.

Amiral Gamble, büyük yetkilerle göreve başlamıştır. Onun zamanında, 1909 yılı son baharında bir üzerinde de çalışmalar başlatılmıştır. Amiral Gamble'nin 10.000 tonluk muharebe gemilerini tercihine karşılık, Osmanlı Bahriyesi tipi daha az tonajlı gemilerde ısrar ediyordu. Bu nedenle, Amiral göreve başlar başlamaz gemilerin hepsini beraberindeki heyetiyle birlikte teker teker dolaşmıştır. Ancak, Türk subaylarla anlaşamadığı için 26 Ocak 1910 tarihinde istifa ederek İstanbul'dan ayrılana kadar, onları dikkatli şekilde incelemiş, bu süre zarfında Haliç hariç, İzmit, Gemlik, Sinop ve Gelibolu Tersanelerini kapatmıştır.<sup>157</sup>

Amiral Gamble, görevinden istifa etmeden önce tamamladığı çalışmalarında, 1909 yılında Donanma Teşkilatını; 1 nci Grup, 2 nci Grup ve Filotilla olmak üzere 3 ayrı kuvvet halinde oluşturmuştur.<sup>158</sup> Donanma teşkil edildikten sonra 97 parçadan oluşan gemi topluluğu feshedilmiştir. 25 Yıla yakın hizmette kaldıktan sonra 2 nci Meşrutiyet'in getirdiği tasfiye olayı sırasında, 1910 yılında hizmet dışına ayrılan 2 denizaltı, meşrutiyet bahriyelileri tarafından Taşkızak'ta yan yana karaya çekilmiş ve çürümeğe yüz tutmuş olarak bulunmuştur.<sup>159</sup>

Bütün başarılı manevralarına rağmen, bu iki botun bugünkü manasıyla birer denizaltı gemisi olmaktan uzak oldukları çok kısa zamanda anlaşılmış ve 1921 yılında sökülme işlemi yapıldığı, o senelerde Türkiye'de bulunan Alman casuslar tarafından Almanya'ya bildirilmiştir.

### 3.1.7. Rauf Bey'in İngiltere'ye Ve Amerika'ya Gönderilişi

20 nci Yüzyılın başında 1897 Türk-Yunan savaşından alınan derslere paralel olarak güvenilir bir silah olan denizaltı satın alma çabalarına yine II. Abdülhamid zamanında girişilmiştir.<sup>160</sup>

Nordenfelt denizaltısının daha değişik ve harp maksatları için daha gelişmiş olanlarının ortaya çıkışı, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bazı devlet adamlarının dikkatini çekmiştir. Osmanlı Donanması hizmetinde bulunan Albay R. D. Bucknam

<sup>157</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.45.

<sup>158</sup> C. Yavuz, *a.g.e.*, s.187.

<sup>159</sup> C. Yavuz, *a.g.e.*, s.160.

<sup>160</sup> Ahmet Gülerüz – Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828–1923*, İstanbul 2007, s.98.

ile Yüzbaşı Rauf ORBAY'ın İngiltere ve Amerika'ya suüstü ve daha ziyade denizaltı gemileri için inceleme gezisine çıkmaları ve aynı zamanda gemi siparişi için 5 milyon liralık kredi sağlamalarına dair padişah fermanı çıkarılmıştı.

Ekim 1904 ayında Yzb. Rauf Bey (ORBAY) önce İngiltere'ye gitmiştir. İngiltere'de denizaltı inşası çok gizli tutulduğundan bir şey gösterilmemiş, müteakiben ABD'ne gitmiştir. Burada Rhode İsland eyaletinin New Port deniz üssünde ve tipi denizaltı gemilerini gezmiştir. Lake denizaltı tipi, ticari ve hazine bulma maksatları için yapılmış, Holland tipi ise tamamen harp maksatlarına uygun inşa edilmişti. Suüstünde dizel motoru, sualtında batarya ile tahrik edilen Holland tipi denizaltı gemileri üzerinde durulmuş, muhtelif dalışlar yapılarak denizaltılar hakkında bilgi toplanmıştır. Bir hafta kadar süren dalış ve teorik bilgi edinilmeyi müteakip, Ocak 1905 ayında Amerika'dan döndükten sonra, Holland tipi denizaltı gemilerinin boğazların savunmasında faydalı olacağını önermesine rağmen hiçbir sonuç çıkmamıştır.

### 3.1.8. Fransa'ya İki Denizaltı Siparişi

3 Ocak 1910 tarihinde Fransa, İtalya, Avusturya ve Almanya'ya denizaltıcılık görgüsü ve tetkiki için 4 subay gönderilmiştir. 2 yıla yakın süren bu seyahat esnasında heyet, bilhassa Fransız denizaltılar üzerinde durarak çift tekneli denizaltı mucidi M. Max Leubeuf ile dalışlar yapmış ve 30 Ekim 1912 de yurda geri dönmüştür. Heyette bulunan subay kimlikleri şu şekildedir; Gv. Kd.Yzb. Remzi Duygu (İstanbul), Gv.Kd.Yzb. Mehmet Şükür Okan (Tirebolu), Mk. Kd.Yzb. Hüseyin Sabri Abdülkerim (Rodos), Mk. Kd.Yzb. İbrahim Süleyman (Gelibolu).<sup>161</sup>

Sonuç olarak, Fransız denizaltı gemilerinin başarılı bulunduğu raporu Deniz Bakanı Hurşit Paşa'ya arz edilmiş ve 1914 yılında Fransa'ya, Şnayder tezgahlarında inşa edilmek için iki denizaltı gemisi siparişi verilmiştir. 25 Mayıs 1915 tarihinde Yzb. Mehmet Şükür (Amiral Şükür OKAN) ve Mehmet Nail denizaltılara komutan olarak tayin edilmiş, Yzb. Hüseyin Sabri Abdülkerim ise gemilerin inşasına nezaretçi olarak gönderilmiştir. Bu denizaltılar Marsilya'nın kuzeyinde Chalon-sur-saone'da Saone nehri içinde kızağa konulmuştur. Fransa'ya gönderilen gemilerin alınmasına, I.

<sup>161</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e, 1960, s564

Dünya Savaşı'nın ilanı engel olmuş ve bu gemiler Fransız Donanmasına katılmışlardır.<sup>162</sup>

### **3.1.9. Fransız Turquoise Denizaltısının Çanakkale Boğaz'ında Esir Edilişi**

I. Dünya Savaşı'na denizaltı gemimiz olmaksızın katılmıştır. 17 Ekim 1915 günü Çanakkale Savaşları bütün şiddeti ile sürerken Fransız denizaltısı Marmara Denizi'ne girmeyi başarmıştır. Ancak, dönüşü sırasında Çanakkale Boğazı'nda Akbaş mevkiinde karaya oturmuştur. Sahil bataryaları tarafından fark edilmiş olan denizaltı ateş altına alınmıştır. Kendini kurtarmaya çalışırken su yüzeyine çıkmış ve Müstecip Onbaşı tarafından atılan bir mermi kulesine isabet etmiştir. Dalma yeteneğini kaybeden geminin personeli esir edilmiş denizaltıya el konulmuştur.<sup>163</sup>

Yedeklenerek Haliç'e çekilen ve "Müstecip Onbaşı" adı ile Osmanlı Donanması'na katılan bu gemi savaş boyunca sadece İstanbul'a gelen Alman denizaltılarının bataryalarının imlasında (şarjında) kullanılmıştır. Savaş sonrası Fransızlar tarafından geri alınmıştır.

## **3.2.CUMHURİYETİN BAŞLANGIÇ DÖNEMİNDE DENİZALTICILIĞIMIZ**

Atatürk devrinde güçlü Donanma ihtiyacı tam olarak benimsenmiş ve zamanın imkanları dahilinde Donanmamıza azami önem gösterilmiştir.

Muhteşem zaferlerle kazanılmış İstiklal Savaşı'ndan sonra, özellikle ekonomik bakımdan bir takım zorluklarla karşılaşmış olmasına rağmen hükümet zorunlu hizmetlerin yanında Donanma'ya da büyük önem vermiştir. Cumhuriyet devrine intikal eden Yavuz, Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket gemileri ile torpidobotlar, ganbotlar ve diğer yardımcı gemilerin hepsi onarıma muhtaç bir halde bulunuyorlardı. Bu dönemde öncelikle mevcut harp gemilerinin onarımları ele alınmış ve aynı zamanda 1925 yılında 2 denizaltı gemisi Hollanda'ya

<sup>162</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi Cilt: 3*, s.112.

<sup>163</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.49.

sipariş edilmiştir. Ayrıca, Gölcük Tersanesi'nin kurulmasına başlanılmış, Yavuz zırhlısının onarımı için Fransız şirketiyle anlaşmaya varılmış ve 23.000 tonluk yüzer havuz alınmıştır.

Yurt içinde atılan her adımın, insanın karşısına yokluk çıkardığı o günlerde Milli bütçeden ayrılan ödenek ile gemi alımlarına devam edilmiştir. Bu alımlar arasında 11 adet denizaltı gemisinin de bulunması bu silaha verilen önem bakımından dikkat çekicidir. Almanya'ya sipariş edilen 4Ay Sınıfı Denizaltı gemisinden Atılay ve Yıldırım'ın İstanbul Taşkızak Tersanesinde inşa edilmesi, gelecekte gemi yapma tekniğinin temeline başlangıç olması bakımından protokol maddelerine sokulmuş ve bu 2 denizaltı gemisi Türk-Alman personeli ile beraber inşa edilmiştir. Bu girişim, sonraki yıllarda önemli ilerlemeler sağlayacağımız gemi inşa kabiliyetimizin gelişmesine ve alt yapının kurulmasına esas teşkil etmiştir.

Büyük Atatürk, 1 Kasım 1937'de Büyük Millet Meclisi'nde beşinci dönem üçüncü toplanma yılını açarken “Bu yıl içinde denizaltılarımızı kendimiz yapmaya başladık.” diyerek fiilen yapılmasına başlanılan bir hizmeti Millete bildirmişlerdir. Büyük Atatürk'ün ebediyete intikalinden hemen sonra da 1939 yılında yine 4 denizaltı ve 4 destroyer gemisi daha İngiltere'ye sipariş edilmiştir.<sup>164</sup>

### 3.2.1. İlk I. İnönü Ve II. İnönü Denizaltılarımız

Cumhuriyet Devrinde ilk denizaltı alma girişimleri 1924 yılında olmuştur. 1924 yılında Gv. Bnb. Tirebolulu Şükür Okan (Koramiral), Mk. Yzb. Giritli İbrahim Rıza Ülman'dan oluşan 3 kişilik heyet suüstü gemileri ile denizaltıları incelemek amacıyla Fransa'ya gitmişlerdir. Söz konusu heyet, Fransa'dan sonra Hollanda'ya ve oradan da İsveç'e geçerek değişik tipte gemileri incelemiş, Stockholm'da İsveç Donanması'na ait denizaltı gemileri ile dalış yapmıştır.<sup>165</sup>

Heyet 2,5 ay süren inceleme seyahatinden döndükten sonra izlenimleri hakkında bir rapor vermiştir. Gemi almaya yetki verilmiş başka bir komisyon, heyetin hazırladığı raporu incelemiş ve memleketin ticari ilişkilerini de göz önüne

<sup>164</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.52.

<sup>165</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s565

olarak gemilerin Hollanda'dan alınmasına karar vermiştir. Bu suretle 1925 yılı sonlarında Hollanda'ya 519 ton suüstü ve 674 ton sualtı deplasmanı olan 2 adet denizaltı sipariş edilmiştir.<sup>166</sup>

Hollanda'nın Feyenord Tersanesi'ne sipariş edilen bu 2 denizaltı gemisi için, gemi inşa gözlemcileri ile fabrikalarda staj görececek Komodor, gemi subayları ve personel, muhtelif tarihlerde Rotterdam'a gitmişlerdir. Gemi inşa gözlemcileri ile Komutan ve Başçarkçılar 28 Ocak 1926 tarihinde gemilerin kızağa konma töreninde bulunmuşlardır.

Hollanda'nın Helder şehrinde bulunan Feyenord Tersanesi'nde inşa edilen bu gemiler, seyir ve dalış tecrübelerini müteakip 22 Mayıs 1928'de Türkiye'ye yabancı bayrak altında ve içinde Komutan, II. Komutan ve Başçarkçı olmak üzere her gemide 3'er Subay ile birlikte Rotterdam'dan hareket etmişlerdir. I. İnönü ve II. İnönü ismi verilen bu denizaltı gemilerimiz Yeşilköy önlerinde önce bir Deniz Heyeti tarafından karşılanmış, 9 Haziran 1928 Pazar günü de Dolmabahçe önlerine demirlemişlerdir. Aynı gün gemilerin Donanma'ya katılma töreni icra edilmiş ve 2 denizaltımıza sancak çekilmiştir. Töreni müteakip, daha önce Almanya'dan dönen Türk personel gemilerine katılmışlardır. Gemiler Torpidobot Filotilla Komodorluğu'na bağlanarak, bakım ve havuzlanma için Haliç'e girmişlerdir.

O tarihte Donanma Komutanı'nın yanında danışman olarak bulunan ve eğitim ile görevli olan bir Alman heyeti, Türk personelinin yalnız olarak bu gemilerle dalamayacağını ve hatta daldırılmaması gerektiğine yönelik bir rapor vermiştir. Bu rapor şüphesiz yurda yeni dönmüş ve yurda dönüşlerinden itibaren 3 ay geçen denizaltıların kısmen atıl kalmış personeli üzerinde müthiş bir moral bozukluğuna sebep olmuştur. Bu durum Genelkurmay'da da nahoş bir hava yaratmıştır. Zamanın Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Denizaltı Uzmanı Gv. Bnb. İbrahim Rıza Ülman'ı çağırarak kendisinin de bulunacağı ilk dalışın 25 Temmuz 1928 tarihinde yapılmasını emretmiştir.<sup>167</sup>

<sup>166</sup> Cem Gürdeniz, *Cumhuriyet Donanması (1923-2000)*, İstanbul 2003, s. 23.

<sup>167</sup> Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması 1923-1960*, İstanbul 1967, s. 39.

Mareşal Fevzi Çakmak, Deniz Müsteşarı Albay Münir Orgun ve 12. Şube Müdürü Denizaltı Uzmanı Bnb. İbrahim Rıza Ülman Ankara'dan İstanbul'a dalış yapmak için gelmişlerdir. Personelin yurda gelişinden 4 aydan fazla bir zaman sonra, 25 Temmuz 1928 tarihinde I. İnönü denizaltısı tarafından Moda açıklarında ilk dalış yapılarak Alman heyetinin raporundan doğan şüpheler ortadan kaldırılmıştır.



Şekil 3.24: I. ve II. İnönü Denizaltılarımız İskelede

Çok mükemmel yapılan bu dalışı müteakip satha çıkılarak II. İnönü'nün dalışı seyredilmiştir. II. İnönü'nün dalışında da Alman Amiral Von Gagern ile Donanma Komutanı Vekili Tuğamiral Fahri Engin bulunmuşlardır. Bu dalış da mükemmel bir şekilde yapılarak tüm endişeler tamamen ortadan kalkmıştır. Bu dalışlardan sonra denizaltılar için çalışma üssü ve yeri Erdek olarak kabul edildiğinden, denizaltılar Erdek'te konuşlandırılmıştır.<sup>168</sup> İlk denizaltı kursunun açıldığı Aydın Reis Ganbotu, Denizaltı Ana Gemisi olarak tahsis edilmiştir. Fakat karinasının bakır kaplı olması nedeniyle denizaltıların bu geminin üzerine yanaşması fiziki mahzurlar doğurduğundan Aydın Reis Ganbotu, Komutanlık Karargahına ve kurs subaylarına tahsis edilmiştir. Personelin ikameti için ise Muin-i Zafer gemisi tefrik edilmiştir.<sup>169</sup> Denizaltılar, Torpidobot Filotilla Komodorluğu emrinden 12 Şubat 1929'da çıkarak,

<sup>168</sup> <sup>168</sup> Cem Gürdeniz, *a.g.e.*, s. 23

<sup>169</sup> A. Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 45.



Donanma Komutan Vekili Yarbay Şükür Okan'ın emrinde kurulan Tahtelbahir Gemileri Komutanlığı bünyesine alınmıştır. Buna bağlı olarak 12 Şubat 1929 tarihinden itibaren Denizaltı Filosu, Komutanlık olarak müstakil bir birlik haline gelmiştir.

1935 Yılında Versay Antlaşması hükümlerinden kurtularak denizaltı inşasına hız veren Almanya'nın Gv. Alb. Dönitz (Amiral Dönitz)'in de bulunduğu bir kısım Alman denizaltıcıları Erdek'te II. İnönü denizaltısında eğitim ve staj yapmışlardır. Cumhuriyet döneminin ilk denizaltıları olan bu gemilerimiz, denizaltıcılık kültürümüzün gelişmesine katkı sağlayan birçok başarılı eğitim ve tatbikat icra etmişler ve 1948 yılına kadar hizmette kalmışlardır.<sup>170</sup>

Alınan isabetli kararlar neticesinde, donanmamıza kazandırılan I. İnönü ve II. İnönü denizaltı gemileriyle başlatılan süreç denizaltıcılığımızın gelişmesi ve yapılan büyük atılımlara temel teşkil etmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

### **3.2.2. İlk Sakarya Ve Dumlupınar Denizaltılarımız**

1929 Yılında İtalya ile yapılan ticari anlaşmalar neticesinde 4 destroyer ile 2 denizaltı gemisi sipariş edilmiştir. Bu gemiler için 1930 yılının Ocak ayında gemi inşa gözlemcisi subaylar ile bir kısım gemi subayları İtalya'ya gönderilmiştir.

Trieste civarında Monfalcone Tersanesi'nde inşa edilen bu 2 denizaltı gemisinden 740 ton suüstü, 970 ton sualtı deplasmanında olan Sakarya hücum denizaltı gemisinin omurgası 1 Şubat 1930 tarihinde, 1016 ton suüstü ve 1240 ton sualtı deplasmanına sahip olan Dumlupınar mayın denizaltı gemisinin omurgası ise 15 Şubat 1930 tarihinde kızağa konmuştur. 5 Şubat 1931 tarihinde Sakarya ve 4 Mart 1931 tarihinde de Dumlupınar denizaltısı denize indirilmiştir.

Dumlupınar mayın denizaltı gemisi ile Sakarya hücum denizaltı gemisi, anten donanımları hariç tecrübeleri tamamlanarak İtalyan bayrağı altında İtalyan personeli ve Türk çekirdek personeli ile Türkiye'ye getirilmiştir.

<sup>170</sup> Ömer Kalaycıoğlu, *Denizaltı Ve Filomuz*, İstanbul 1990, s.38.

Devir teslimi müteakip, firmanın yalnız makine uzmanı Türkiye'de kalmış, diğer İtalyan personel yurtlarına dönmüştür. Bu 2 denizaltı gemimiz; 5 Kasım 1931 tarihinde Çekmece'ye demirlemiş, 6 Kasım 1931 Cuma günü de Peyk-i Şevket gemisinin refakatinde Dolmabahçe önüne gelmiş ve aynı gün yapılan törenle de Donanmamıza katılarak göreve başlamışlardır.

Sakarya denizaltısı, I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları ile birlikte ilk müşterek tatbikatlarını 1930 yılı Temmuz ayında yapmışlardır. Bu tarihten sonra denizaltı gemileri bütün deniz tatbikatlarına iştirak etmişlerdir. Dumlupınar denizaltı gemisi ise bir mayın denizaltı gemisi olduğu için, ilk olarak 1933 yılında Akdeniz Tatbikatı'na iştirak etmiştir. Sakarya ve Dumlupınar denizaltılarımız ilkleri başarmanın vermiş olduğu bir onurla 1949 yılına kadar hizmette kalmışlardır.<sup>171</sup>

### **3.2.3. Gür Denizaltısının Teslim Alınması Ve Hizmet Dönemi**

Almanların Germania Werft firması, 1935 senesinde İspanya için E1 isimli denizaltı gemisini inşa etmekteydi. İspanya'nın iç siyasetinin bozulması ve iç savaşın başlaması nedeniyle Alman firması, inşası bitmekte olan bu denizaltı gemisini satmak istemiştir. O sırada Deniz Harp Akademisi'nde öğretmen olarak bulunan Von Arnauld De Laperie vasıtasıyla Genelkurmay Başkanlığı'mız bu geminin satılacağını öğrenmiştir. Genelkurmay Başkanı'nın emri ile Deniz Müsteşarlığı'nca bu işin incelenmesi için Ankara'da denizaltıcılardan oluşan bir heyet kurulmuştur. Bnb. Zeki Işın başkanlığında kurulan bu heyette Mk. Bnb. Salim Gündüz ve Mk. Yzb. Cemil Ali Ersü bulunuyordu. Geminin getirilen resimlerinin incelenmesini müteakip Germania Werft firmasının yetkilileri Ankara'ya davet edilerek gemi hakkında detaylı bilgi istenmiştir. Sonuç olarak, geminin alınmasına karar verilmiş, 4 kişilik heyet bu maksatla İstanbul'dan hareket etmiştir.

Resmi işlemler tamamlanarak 29 Aralık 1936 tarihinde gemiye Sancak çekilmiş ve Gür ismi verilmiştir. Gemi Alman personeline ilave olarak 4 Türk personeli ile Türk Sancağı altında Türkiye'ye getirilmiş, derin su dalışı ve muhtelif tecrübeleri Bostancı ve Adalar açıklarında yapılmıştır. Gür denizaltımız,

<sup>171</sup> Ö. Kalaycıoğlu, *a.g.e.*, s.49.

Donanmamıza katılarak birçok başarılı görev icra etmiş ve 1949 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır.



Şekil 3.25: Gür Denizaltısı Seyirde

### 3.2.4. İlk Ay Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz

I. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Versay Anlaşması gereğince Almanya'nın denizaltı inşa etmesi ve denizaltıya sahip olması yasaklanmıştı. Fakat Alman Deniz Kuvvetleri, savaşta Alman denizaltıcılığının gösterdiği gelişimin kaybolmasını istememiştir. Bu yüzden hem denizaltı üretimindeki yeni projelerin denenebilmesi, hem de kazanılmış denizaltı üretim teknolojisinin ve bilgisinin korunması için Alman Deniz Kuvvetleri'nin gizli desteği ile bazı eski Alman denizaltıcıları ve Alman denizaltı tersaneleri tarafından Hollanda'da "N. V. Ingenieurskantoor Vorr Scheepsbouw" Firması kurulmuştur. Bu firmanın projelendirip ürettiği denizaltılar Türkiye de dahil çeşitli ülkelere satılmışlar ve bu denizaltılar Almanların II. Dünya Savaşı'nda kullandıkları denizaltıların öncüleri olmuşlardır.

1936 Yılında Almanya Germania Werft I. W. S. firmasına Ay sınıfı ismini verdiğimiz 4 adet denizaltı sipariş edilmiştir. Sözleşme; Türkiye Cumhuriyeti adına Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp ile bu firmaya bağlı Hollanda'nın Lahey kentindeki N. V. Ingenieurskantoor Vorr Scheepsbouw ve Almanya'nın Essen kentindeki Ferrostahl A.G. firmaları arasında 11 Haziran 1936 tarihinde imzalanmıştır.<sup>172</sup>

<sup>172</sup> C. Gürdeniz, *a.g.e.*, s. 78.

Bu 4 denizaltıdan Batıray ile Saldıray Almanya'da, Atılay ve Yıldıray ise Taşkızak Tersanesi'nde Valide Kızakları'nda inşa edilmiştir. Gemilerin inşasında kullanılacak toplam işçiliğin %75'i, makine ve teçhizatın montesinde kullanılacak işçiliğin en az %30'u Türk olacak şekilde sözleşme imzalanmıştır. Bu gemilerin isimleri Ulu Önder ATATÜRK tarafından verilmiştir. Bu konuda Ulu Önder'in Başbakan Celal Bayar'a verdikleri emir şu şekildedir:<sup>173</sup>

*“Almanya’da inşa edilecek bir hücum denizaltı gemisi 3.405.000 ve mayın denizaltı gemisi 3.755.000 Hollanda Floreni, Türkiye’de monte edilecek iki adet hücum gemisinin fiyatı 8.223.000 Hollanda Floreni, 16 adet D.W.K. Torpido fiyatı 354.000 ve mecmu 15.737.000 Hollanda Floreni olarak tesbit edilmiştir. Ayrıca her gemide 4 başta, 2 kıçta bulunan 6 torpido kovanı 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 yazdan nihayet 4 ayda konmak şartıyla 40 ayda ve 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 tesellümünden itibaren başlayan bir senelik garanti müddeti zarfında gemilerde bulunmak ve teknil masrafı müteahhide ait olmak üzere kafi adedde garanti mühendisi ve personeli bulundurulacaktır. Keza Türkiye’de yapılacak gemilerin inşasında kullanılacak işçilerin en az %75’i Türk olacaktır. Makine ve teçhizatın montesinde kullanılacak işçilerin en az %30’u Türk olacaktır.*

<sup>173</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s.71.

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

Sipariş edilen 4 denizaltı gemisinden Atılay ve Saldıray 1939 yılında hizmete girmişlerdir. Atılay, 14 Temmuz 1942 yılında Çanakkale Boğaz çıkışında mayına çarparak batmış, yakın tarihte de tam mevki bulunarak görüntülenmiştir. Yıldıray ve Saldıray ise 1958 yılına kadar hizmette kalmıştır. Ay sınıfı denizaltıların inşasına paralel olarak 1939'da İngiltere'ye de 4 adet denizaltı sipariş edilmiştir.

### **3.2.4.1. Saldıray Denizaltısı<sup>174</sup>**

Ay sınıfı denizaltı gemilerimizden Saldıray 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa konmuş, 23 Temmuz 1938 tarihinde büyük bir tören ve coşku ile Bayan Sait Halman tarafından engin başarılar dilekleriyle kızaktan indirilmiştir. Bu geminin kızaktan iniş tarihi bir yıl sonra başlayacak olan II. Dünya Savaşı'na hazırlık teşkil eden siyasi durumun gerginliğine rastladığından gemilerin bir an önce bitmesi ve yurdumuza gelmesi istenmiştir. Bu nedenle Saldıray denizaltı gemisi, tecrübelerini müteakip, anlaşma detayı üzerinde fazla durulmadan komisyonca kabul edilmiş, 2 Nisan 1939 tarihinde Alman Bayrağı ile Alman Gemi Komutanı'nın sorumluluğu altında Türkiye'ye hareket etmiştir.<sup>175</sup>

Geminin Almanya'dan Türkiye'ye hareketi Avrupa'da siyasi buhranın zirveye çıktığı ve II. Dünya Savaşı emarelerinin belirlediği bir zamana rastlamıştır. Südet Almanları meselesi ve Çekoslovakya'nın işgali olayları sırasında gemi, Almanlar tarafından el konulma tehlikesi geçirdiğinden, geminin Türkiye'ye seyri esnasında harbin patlaması durumunda, Almanya'nın müttefiki durumunda olan İspanya veya İtalya limanlarından birine sokulmak ihtimali göz önünde tutularak, gemiyi her ne pahasına olursa olsun Türkiye'ye ulaştırmak için Gemi Komutanı ÖnYzb. Vehbi Ziya Dümer tarafından gerekli tedbirlerin alınması, kendi personelimize tabanca ve mermi temin edilerek gerektiğinde mücadele edilmesi hususunda emir verilmiştir.

<sup>174</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s.75.

<sup>175</sup> Cem Gürdeniz, a.ge., s. 33

Telsiz kontrolü tamamıyla Türk Komutan ve personeline olduğundan, gemi radyosu da bilinçli bir şekilde Gemi Komutanı emri ile çalıştırılmaz hale getirilmiş, Alman personelin dış dünya ile irtibatı kesilmiş ve herhangi bir mesaj almalarına imkan bırakılmamıştır.

Bu şartlar altında İstanbul'a gelen gemiye 5 Haziran 1939 tarihinde Haliç'te Camialtı'nda İstanbul Deniz Komutanlığı yanında Sancak Çekme Töreni icra edilmiştir. Birçok başarılı görev ve tatbikat icra eden Saldıray denizaltı gemimiz 1958 yılına kadar hizmette kalmıştır.



Şekil 3.26: Saldıray Denizaltısı

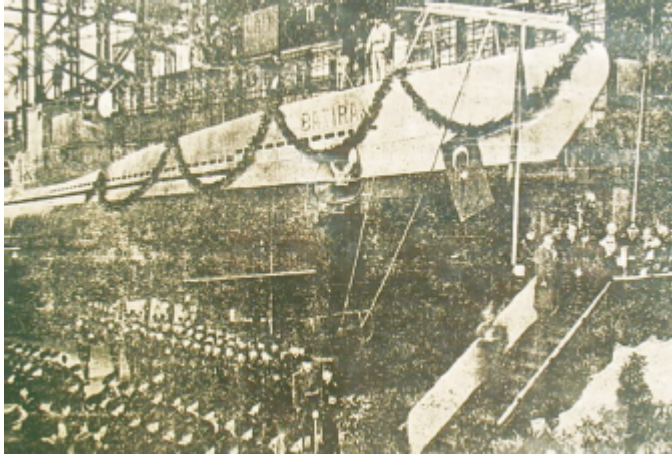
### 3.2.4.2. Batıray Denizaltısı<sup>176</sup>

Ay Sınıfı denizaltı gemilerimizden ikincisi Batıray mayın denizaltısı olup, 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa konmuş ve 28 Eylül 1938 tarihinde de denize indirilmiştir.<sup>177</sup> Geminin İnşasının bitimi ve tecrübeleri II. Dünya Savaşı'nın başlamasına rastladığından maalesef ülkemize teslim edilmemiş, 20 Eylül 1939 tarihinde Alman 7. Denizaltı Filotillası'nda ismi ile hizmete girmiştir. Savaşın başlangıcında Orta ve Güney Atlantikte görev alan Batıray, 14 Mart 1942 tarihinden itibaren Kuzey Atlantik'te ikmal gemisi olarak görevlendirilmiş, 24 Nisan 1942 tarihinde Kiel'e dönüşünü müteakip, Denizaltılara Karşı Savunma Okulu'nda eğitim

<sup>176</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.77.

<sup>177</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.575

maksadıyla, 1 Mayıs 1944'den itibaren de tecrübe gemisi olarak kullanılmıştır. 3 Mayıs 1945 tarihinde Kiel'de tersane önlerinde kendini batırmıştır.



Şekil 3.27: Batıray Denizaltısı

### 3.2.4.3. Atılay Denizaltısı<sup>178</sup>

Atılay 14 Ağustos 1937 günü Haliç Tersanesi'nde Valide Kızakları'nın bulunduğu yerde törenle kızağa konmuştur. Törene Başbakan İsmet İnönü' de katılmıştır.<sup>179</sup>Atılay, kızağa konmasından 21 ay sonra, 19 Mayıs 1939'da İstanbul'da büyük bir törenle denize indirilmiştir.<sup>180</sup>



Şekil 3.28: Atılay Denizaltısı

<sup>178</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.78.

<sup>179</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.578

<sup>180</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s.78.

### 3.2.4.4. Yıldırım Denizaltısı<sup>181</sup>

Ay sınıfı denizaltıların dördüncüsü olan Yıldırım, 9 Eylül 1937 tarihinde Haliç Tersanesi'nde törenle kızağa konmuş ve 28 Ağustos 1939 tarihinde denize indirilmiştir.<sup>182</sup>

II. Dünya Savaşı'nın başlamasını müteakip; gemi inşa gözlemcisi Alman mühendis ve teknisyenlerin yurdumuzdan ayrılmaları ve iki ana dizelin henüz yurda gelmemiş olması, Yıldırım denizaltı gemisi inşasının yarıda kalmasına sebep olmuştur. Bunun neticesinde, gemi 13 Ağustos 1940 tarihinde yedekte çekilerek Haliç'ten Gölcük'e getirilmiş ve Gölcük Deniz Fabrikaları'nın emrine verilmiştir.

Uzun uğraşlardan sonra, geminin 2 ana dizeli savaş sırasında ülkeye getirilmiş ve 5 Mart 1943 tarihinden itibaren Türk personeli ve işçisiyle inşasına devam edilmiştir. 2 Ana dizel Turgut Alp maçunası vasıtasıyla 1 Ağustos 1944 tarihinde gemiye yerleştirilmiştir. İmkansızlıklar nedeniyle sıkıntılı bir mesai sürecinden sonra montaj işlemleri tamamlanan dizellerin seyir tecrübeleri 4 Ekim 1945 tarihinde yapılmıştır. Yıldırım denizaltısı trim, sığ su, derin su dalışı gibi diğer tecrübelerinin de tamamlanmasından sonra 15 Ocak 1946 tarihinde Donanmamıza katılarak göreve başlamıştır.<sup>183</sup>

O dönemde inşası Türk işçisinin emeği ile tamamlanmış, hiçbir yabancı uzman olmadan tamamıyla Türk personeli tarafından tecrübeleri yapılmış ilk denizaltı gemimiz olan Yıldırım; bu alanda bir ilki gerçekleştirmenin onuru ile başarılı görevlerle sürdürdüğü hizmet sürecini 1958 yılında tamamlamıştır.<sup>184</sup>

<sup>181</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 82.

<sup>182</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.601

<sup>183</sup> A. Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>184</sup> Ö. Kalaycıoğlu, *a.g.e.*, s. 82.





Şekil 3.30: Yıldıray Denizaltısı

### 3.2.5. Reis Sınıfı Denizaltı Gemileri<sup>185</sup>

1939 Yılı'nın ilk aylarında Hükümetimiz İngiltere'nin Messers Vickers Tersanesi'ne 4 denizaltı gemisi ile 4 destroyer sipariş etmiştir.

Refah gemisi faciası nedeniyle anlaşması yapılan denizaltı gemilerinin, İngiliz personel ile Türkiye'ye getirilmesine karar verilmiştir.

Reis sınıfı denizaltı gemilerinin Donanmamızın envanterine girmesiyle azami dalışumku 20 metre artarak 100 metreye ulaşmıştır.

#### 3.2.5.1. Oruçreis Denizaltısı

İlk Reis sınıfı denizaltı gemimiz olan Oruçreis denizaltısı, İngiltere'de 24 Mayıs 1939 tarihinde kızağa konmuş ve yaklaşık 14 ayda inşası tamamlanarak 19 Temmuz 1940 tarihinde denize indirilmiştir. Geminin liman ve seyir tecrübelerine iştirak etmek maksadıyla, o tarihlerde İngiltere'de bulunan Türk Heyeti'nin de katıldığı tecrübeler 30 Kasım 1941 tarihinde tamamlanmıştır. Yapılan antlaşma gereğince İngiliz personel ile Türkiye'ye hareket eden Oruçreis denizaltı gemisi, 9 Mayıs 1940 günü İskenderun Limanı'na demirlemiş, aynı gün Türk Sancağı toka edilerek devir teslim amacıyla dalış yapılmıştır. 15 Mayıs 1942 tarihinde ise yalnız

<sup>185</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 82.

Türk personel tarafından ilk dalışını gerçekleştiren Oruçreis denizaltısı, icra edilen eğitim ve tatbikatlarda büyük başarılar göstererek 1958 yılına kadar hizmette kalmıştır.<sup>186</sup>



Şekil 3.31: Oruçreis Denizaltısı

### 3.2.5.2. Muratreis Denizaltısı

24 Mayıs 1939 tarihinde kızağa konan Muratreis denizaltı gemisi, Oruçreis denizaltı gemisinden 1 gün sonra 20 Temmuz 1940 tarihinde denize indirilmiştir.<sup>187</sup> Harekat ihtiyaçlarımızın karşılanması bakımından Deniz Kuvvetlerimize büyük katkı sağlayan Muratreis denizaltısı, seyir ve liman tecrübelerini tamamlamayı müteakip, 26 Mart 1942 günü İngiliz personeli ile Türkiye'ye intikale geçmiştir. Savaşın en hararetli günlerinde İngiliz Sancağı altında yurdumuza gelen Muratreis denizaltı gemisi 25 Mayıs 1942 günü İskenderun Limanı'na demirlemiştir. Ertesi gün yapılan törenle gemimize Türk Sancağı çekilmiştir. Seyirde devir teslim maksadıyla icra edilen dalışı müteakip İngiliz personel gemiden ayrılmıştır. 29 Mayıs 1942 tarihinde Tuğgeneral Şükrü Kanadlı ve İskenderun Deniz Komutanı Albay Mithat Işın'ın da bulunduğu ilk tecrübe dalışı yalnız Türk personel ile gerçekleştirilmiştir.

Kendisine verilen her türlü görevi başarı ile icra eden Muratreis denizaltısı, 1958 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır.<sup>188</sup>

### 3.2.5.3. Burakreis Denizaltısı<sup>189</sup>

<sup>186</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 84.

<sup>187</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.604

<sup>188</sup> Ö. Kalaycıoğlu, *a.g.e.*, s. 99.

Bu denizaltımız Oruçreis ve Muratreis denizaltısı ile birlikte 24 Mayıs 1939 tarihinde kızağa konmuş ve 26 Şubat 1942 tarihinde inşası tamamlanmıştır.<sup>190</sup> Oruçreis ve Muratreis denizaltıları Türkiye'ye teslim edilmesine rağmen, Burakreis denizaltısı İngiliz Hükümeti'nce ödünç olarak müsadere edilmiştir. İngiliz Bayrağı altında H.M.S. P 614 ismi ile II. Dünya Savaşı'na katılan bu denizaltı, 1945 yılının sonlarına doğru Türkiye'ye iade edilmiştir. 19 Ocak 1946 tarihinde Donanmamıza katılan Burakreis denizaltısı, 1958 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır.

#### **3.2.5.4. Uluçalireis Denizaltısı<sup>191</sup>**

30 Ekim 1939 tarihinde kızağa konan Uluçalireis denizaltı gemisi 1 Kasım 1940 tarihinde denize indirilmiş ve 24 Mart 1942 tarihinde de inşası tamamlanmıştır. II. Dünya Savaşı nedeniyle İngiliz Hükümeti'nce bu gemiye de el konulduğundan savaş süresince İngiliz Donanması tarafından H.M.S. P 615 ismi ile Rus konvoylarına refakat maksadıyla Batı Afrika'da görevlendirilmiştir.

18 Nisan 1943 tarihinde U123 Alman denizaltı gemisi tarafından Afrika'nın batı sahili açıklarında batırılmıştır.

Böylece 4 Reis sınıfı denizaltı gemimizden ikisi İngiliz Donanması tarafından savaşta kullanılmış, ancak, Uluçalireis denizaltısı battığından Donanmamıza katılamamıştır.

---

<sup>189</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 86.

<sup>190</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.606

<sup>191</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 87.

### 3.3.İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI DENİZALTICILIĞIMIZ

II. Dünya Savaşından sonra Türkiye kendi güvenlik sistemini genişletme yoluna gitmiş, Balkan ve Bağdat Paktlarının kurulmasında aktif rol oynamıştır. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nin Truman Doktrini ve uygulamaları, neticeleri itibariyle günümüze kadar uzanan tarihi bir dönüm noktası olmuştur.

Türk denizaltıcılığında da, bu dönemdeki gelişmelere paralel olarak ABD denizaltılarına geçiş yapılmıştır. 1945 Yılına kadar Hollanda, İtalyan, Alman ve İngiliz denizaltıları ile donatılmış olan Türk Denizaltı Filosu bu tarihten sonra Marshall Planı'nın da etkisiyle önce Filo tipi (Fleet Type), bilahare GUPPY ve Tang sınıfı denizaltılar ile güçlenmiştir.<sup>192</sup>

Asıl sınıfı Gato olan Filo Tipi denizaltılar, yapılan tadilat ve değişiklikler ile Balao ve Tench sınıfı isimlerini almışlardır.<sup>193</sup>

#### 3.3.1. Filo Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz

Truman Doktrini kapsamında 1947 yılı Haziran ayında "Survey Group" adı altında Türkiye ile nasıl bir işbirliği yapılabileceğini araştırmak ve incelemek üzere General MCBRAIT başkanlığında oluşturulan Ankara'ya gelmiştir. Deniz grubu Amiral Ernest HERMAN başkanlığında 19 Amerikalı albaydan oluşturulmuştur. Bu grup Deniz Kuvvetlerinin sahil tesisleriyle birlikte Maltepe önünde tüm donanma gemilerini de gezmişler, deniz eğitimlerini izlemişler ve hatta denizaltı gemileriyle dalış yapmışlardır. Bundan sonra Türkiye tarafından alınacak gemi ve malzemeleri saptamak üzere biri Ankara'da, diğeri Washington'da olmak üzere iki toplantı yapılmış, sonuç olarak; 1 Tamir Gemisi (ONARAN), 1 Tanker (AKPINAR), 8 Mayın Arama-Tarama gemisi ve 4 denizaltı gemisi alınması kararlaştırılmıştır.

ABD ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında Karşılıklı İşbirliği Anlaşması 12 Temmuz 1947 tarihinde imzalanmıştır. 1 Nisan 1948 tarihli Donanma Dergisi'nde

<sup>192</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 91.

<sup>193</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.622

de; “Amerika'dan alınacak 4 denizaltı gemisinden ikisinin, Boarfish ve Brill adlı Amerikan denizaltıları olacağı açıklanmıştır.”<sup>194</sup>

İşbirliğinin ilk uygulamasına 4 denizaltı gemisinin (TCG I.İnönü, TCG II. İnönü, TCG Sakarya ve TCG Gür) alınmasıyla başlanmıştır.

Bu denizaltılar alınmadan önce Türk personel ABD'de denizaltı kursuna iştirak etmişlerdir.

Montrö (Montreux) Boğazlar Sözleşmesi hükümleri, Boğazlardan yabancı denizaltı gemilerinin geçişini yasakladığı için gemilerin devir teslim törenleri İzmir'de yapılmıştır. Gemiler; İzmir'de 23 Mayıs 1948 tarihinde icra edilen görkemli bir törenle teslim alınmış, kısa zaman sonra İstanbul'a intikal ettirilerek Dolmabahçe Sarayı önünde Cumhurbaşkanı İsmet İNÖNÜ'nün ziyaretinden sonra Gölcük'te Denizaltı Filosuna katılmışlardır.

Atlas Okyanusu eğitim yapılarak geçildiği için Türk personeli denizaltı gemilerini kullanabilecek niteliklere ulaşmıştır. Bu gemilerle Denizaltı Filomuza ilk defa; TDC, sonar ve radar gibi cihazlar girmiştir.<sup>195</sup>

TCG I.İnönü (USS Brill-SS 330), TCG II.İnönü (USS Blueback-SS 326), TCG Sakarya (USS Boarfish-SS 327) ve TCG Gür (USS Chub-SS 329) denizaltı gemileri 1948 yılında,TCG Dumlupınar (USS Blower-SS 325) veTCG Çanakkale (USS Bumper-SS 333) denizaltı gemileri ise 1950 yılında teslim alınmıştır.

ABD'den daha sonra alınan 2 denizaltı gemisine ise TCG Dumlupınar ve TCG Çanakkale adları verilmiştir. Bu gemileri almak için ABD'ye Binbaşı Barbaros GÜNERGİN komutasında 3 denizaltıcı subay, 5 astsubay, 4 de tercüman subay gönderilmiştir. 19 Eylül-15 Kasım 1950 tarihleri arasında Amerikan Denizaltı Üssü'nde Denizaltıcılık Kursu görerek Amerikan malzeme ve donanımına ilişkin bilgilerini artırmışlardır.

<sup>194</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s. 94.

<sup>195</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1960, s.655.

Müteakiben, Amerika'ya giden gemi personeli ile birlikte aynı ekip 16 Kasım 1950 tarihinde sancak çekme törenini icra edip, Türkiye'ye hareket etmişlerdir. TCG Dumlupınar'a Yüzbaşı Orhan DALAY, TCG Çanakkale'ye de Yüzbaşı Bahri KUNT komuta etmiştir. TCG Dumlupınar ve TCG Çanakkale denizaltıları; Şnorkel sistemine sahip olmaları nedeniyle su altında daha yüksek süratle intikal edebilme kabiliyetine sahiptiler.

TCG Dumlupınar ve TCG Çanakkale denizaltı gemilerinden sonra ABD'den, TCG Preveze ve TCG Cerbe adları verilen, 2 denizaltı gemisi daha alınmıştır. Bu gemilerin personeli Komodor vekili Yarbay Ferit DENİZMEN komutasında, ABD'ye giderek orada gemi tanıma kursu almışlar ve müteakiben gemilerin Sancak Çekme Törenleri 7 Ağustos ve 23 Ekim 1954 günleri yapılmıştır. TCG Preveze denizaltı gemisi ABD'den yurda 25 Eylül 1954 tarihinde Önyüzbaşı Nazmi ERKAN, TCG Cerbe ise Önyüzbaşı Rıza AKOL komutasında 24 Kasım 1954 tarihinde hareket etmiştir.

Türkiye'deki görev süresini tamamlayarak hizmet dışına çıkarılan TCG Preveze'nin yelkeni sökülmüş ve denizaltıcılar adına ithaf edilerek Denizaltı Filosu Komutanlığı Preveze Korusu'nda bir kaide üzerine monte edilmiştir. Ancak, 17 Ağustos 1999 depremi nedeni ile ağır hasar gören bu yelken sökülerek yerine hizmet dışına çıkarılmış olan TCG Cerbe (II)'nin yelkeni monte edilmiştir.

1958 Yılında ABD'den TCG Turgutreis adını verdiğimiz denizaltı gemisi alınmıştır. ABD'den alınan ilk denizaltılar gibi bu gemi de Amerikalı personel ile İzmir'e getirilmiş, orada Deniz Kuvvetleri Komutanı'nın da katıldığı büyük bir tören ile 17 Ekim 1958 tarihinde devir-teslim töreni icra edilmiştir. Nitelikleri TCG Preveze ve TCG Cerbe denizaltı gemileri ile aynı olan bu gemi ile Filo Tipi denizaltı mevcudumuz 9'a çıkmıştır.<sup>196</sup>

1958 Yılında; Alman dizaynı Ay Sınıfı denizaltı gemilerimiz ile İngiltere'de inşa edilen Reis Sınıfı denizaltı gemilerimiz hizmet dışına çıkarıldığından, bu mevcut, o tarih itibarıyla, aynı zamanda toplam denizaltı mevcudumuzu göstermektedir

<sup>196</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1960, s.800

Bu tarihten sonra 1960 yılında yine Filo tipi olan; Pirireis (USS Mapiro-SS 376) ve Hızırreis (USS Mero-SS 378) denizaltı gemileri teslim alınmıştır.

Filo Tipi denizaltı gemilerinin gelişi ile birlikte denizaltı gemileri cephe görevi eğitimlerine başlamıştır. İlk cephe görev eğitimleri TCG Sakarya-(II) (ABD Yapımı) ve TCG Muratreis-(I) (İngiliz Yapımı) denizaltı gemileri ile Doğu Akdeniz'de icra edilmiş ve bu eğitimlerden çok önemli dersler elde edilmiştir.

Bu denizaltıların harici görünüşleri GUPPY tadilatı görene kadar üç kez değişmiştir. Her üç yılda bir rutin overhole giden gemilerde başta şnorkel olmak üzere tüm tadilat ve Değişiklikler ABD'de yapılmıştır.<sup>197</sup>



Şekil 3.32: Filo Sınıfı Denizaltı Gemileri

### 3.3.2. Overholler

II. Dünya Savaşı sonunda Müttefikler inşası tamamlanmış, ancak, henüz denize açılmamış birçok Alman denizaltısı ele geçirmişlerdir. Bunlardan bazıları zamanının en gelişmiş U-Botlarından olan tip XXI'lerdi. Daha yüksek sualtı sürati için dizayn edilmiş bir gövdeye ve sualtında dizel makinelerini kullanabilmek için şnorkel

<sup>197</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1960, s.805

sistemine sahip olan bu denizaltılar, Amerikan Filo Sınıfı denizaltılardan hız ve menzil açısından daha üstün oldukları gibi, daha da sessizdiler. Amerikan Donanması, bu gerçeklerin karşısında elinde bulunan Filo sınıfı denizaltıları modernleştirmek zorunda olduklarını görmüş ve GUPPY programını hayata geçirmiştir. GUPPY kısaltması; Greater Underwater Propulsion Power (Daha Büyük Sualtı Tahrik Gücü) kelimelerinin baş harflerinden oluşmaktadır. Y harfi tropikal sularda yaşayan Guppy balığıyla sesteş olsun diye eklenmiştir.

GUPPY I: 2 Tench sınıfı denizaltıya uygulanmıştır. Güverte ve yelkendeki silahlar kalmış, tüm direkler yeni yelken yapısı içine konmuş, form tekne şekli yuvarlatılmış, pillerin gücü ve adedi artırılmış, batarya bölmeleri büyütülüp, yerleri değiştirilmiştir. Alçak sürat ana motoru yerine 2 ve 4 kademeli yüksek sürat motoru ile reduction-gear konmuş, bataryaların (pil gruplarının) seri-paralel bağlanma kombinasyonları ile farklı yüksek akımlar vermesi sağlanmış, böylece sürat kademeleri artırılmış, elektronik cihazlar için farklı değerlerde voltajlar kullanılmış, sonar, BQR-2 ile değiştirilip haydrafonları pruva altına yerleştirilmiştir.

GUUPY IA: Guppy II programından yüklü maliyeti yüzünden vazgeçilip; Balao sınıflarında yapılacak Guppy I dönüşümlerine ilave olarak gelişmiş cihazların, yeni Sargo bataryaların, şnorkel sisteminin ve yeni direklerin konması sonucu ortaya çıkan sınıf versiyonudur.

GUPPY IB: İtalya ve Hollanda'ya satılan 2 Gato ve 2 Balao sınıfına yapılan Guppy IA tadilatlarıdır. (Son model; sonar, atış kontrol sistemi ve ESM hariç)

GUPPY II: 1947'de 16 denizaltıya uygulanan ve 5 yıl süren bu program, Guppy I programının hemen hemen aynıdır. Ancak, şnorkel emiş ve egzost ile ESM direklerinin aksamaları yüzünden yelken tadilatı görmüş, pil sayısı 4 batarya grubunda toplam 504'e çıkarılmıştır.<sup>198</sup>

GUPPY IIA: 16 Denizaltıya uygulanan bu program; air-condition, buz odası ve sonar bölmelerinin eklenmesi ile bölme düzenlemesini içermektedir.

<sup>198</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1960, s.745



GUPPYIII: Guppy II tadilatı görmüş 9 denizaltı gemisinin boyunun 1950 yılında gemilere monte edilen yeni sonar, atış kontrol ve ESM cihazları için 5 mt. Daha uzatılarak yapılan modernizasyondur.

1948 yılından itibaren denizaltıların overholleri ve batarya değişimleri Amerika'dan uzman personel getirtilerek Gölcük Tersanesi'nde yapılmıştır. 1952 Yılından itibaren bu denizaltılar, gelişen teknolojinin getirdiği yeni cihazların monte edilmesi, şnorkel sistemi tadilatının uygulanması ve mukavim tekne overhollerinin yapılabilmesi maksadıyla Amerika'ya gitmişlerdir.

Bu maksatla Türkiye'den Amerika'ya gidip dönen ilk denizaltımız TCG II. İnönü'dür.<sup>199</sup> O yıllarda, şnorkel sistemi olmayan ilk 4 gemimize de şnorkel tadilatı yapılmıştır. 1957 Yılından itibaren, ikinci kez overhol maksadıyla Amerika'ya giden bu gemilerimizin periskopları ve radar direği de kapanarak yelken bölümleri son haline getirilmiştir. 1964 Yılından itibaren, overhol zamanı gelen TCG Çanakkale'den başlayarak denizaltıların mukavim tekne overhollerinin de Gölcük Tersanesi'nde yapılmasına başlanmıştır.

Denizaltı personeli ve tersane personeli bu yıllarda kendilerine tamamen yeni olan birçok sistemi omuz omuza çalışarak öğrenmişler, denizaltı onarım ve overholünde şu an ki köklü ve yetenekli tersanenin temellerini o tarihlerde birlikte atmışlardır. Denizaltı Filosunda mevcut 10 adet Filo Tipi denizaltı gemisinin idamesi ve bakımı 1963 yılına kadar ortalama 2 yılda bir defa Türkiye'de kısmi overhol ve müteakip 2 yılın sonunda da ABD'de komple overhol şeklinde sağlanmıştır.<sup>200</sup> 1964 Yılında bir adet denizaltı gemisi ABD'de, 2 adet denizaltı ise Türkiye'de overhol görmüşlerdir. Overhollerin Türkiye'de olmamasının sebepleri; mukavim tekne ovallik testinin ve mukavim tekne kaynağının yapılamaması, ayrıca mukavim tekne kaynak filmlerinin analiz edilememesidir.

Overhollerin ABD'de yapıldığı dönemde, gerek gemi personeli, gerekse tersane personeli dünya üzerindeki en son teknolojik gelişmeleri takip etmişler, kendi bilgi,

<sup>199</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek 4*, Kocaeli 2001, s. 46.

<sup>200</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *Türk Denizaltıcılık Tarihi -I (1960-1970)*, İSTANBUL, 1970, s.112.

beceri ve tecrübelerini geliştirmişlerdir. Özellikle gemi inşa ve makine mühendisliği konusunda ABD'ye 5–6 yıllığına eğitim almak üzere personel gönderilmiştir. Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda daha modern ve teknolojik bir alt yapının teşkil edilmesi bu çekirdek personel ile gerçekleştirilmiştir.

Yapılan bütün bu çalışmalar sonuç itibariyle, ilk olarak TCG Çanakkale'nin overholünün ABD yerine Türkiye'de yapılmasına karar verilmesini sağlamıştır. İlk defa Türkiye'de mukavim tekne kaynağı yapabilecek kaynak elektrotları imal ettirilmiş, bu elektrotlar kullanılarak ilk mukavim tekne kaynağı yapılmıştır. Kaynak kontrolü için çekilen filmler ABD'ye gönderilmiş, analizi ve geri gönderilmesi için geçen zaman dolayısıyla, TCG Çanakkale'nin overholü 24 ay sürmüştür. Bir sonraki denizaltı olan TCG Pirreis'in overholü 18 ay sürmüş, film analizinin Türkiye'de yapılmaya başlanmasıyla bu süre 12–13 aya düşmüştür. Daha sonra donanmamıza katılan GUPPY Sınıfı denizaltıların overholleri ise en başından itibaren Türkiye'de yapılmıştır.

### 3.3.3. Cento Tatbikatları

1955 Yılında, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın "TCG Savarona" okul gemisi ile Pakistan'ı ziyaretine 2 muhrip ve 2 denizaltı refakat etmiştir. Bu seyirde 7 Şubat 1955 tarihinde Süveyş Kanalı geçilmiştir. Savarona'ya refakat eden "TCG Sakarya" ve "TCG Cerbe", Süveyş Kanalı'nı geçen ilk denizaltılarımız olmuştur.<sup>201</sup>

Bu ziyaret sırasında başlangıçta Bağdat Paktı olarak kurulan, 1959 yılında aldığı isimle CENTO (Central Treaty Organization) (Merkezi Antlaşma Örgütü)'nun da NATO gibi müşterek tatbikatlar yapması gerektiği söylenerek Türkiye ile 1955'in Eylül ayında pakta üye olacak Pakistan Deniz Kuvvetleri arasında müşterek tatbikat yapılmasına karar verilmiştir.<sup>202</sup>

1951 Yılında Koramiral Rıdvan KORAL komutasında Malta Adası'nda İngiltere Akdeniz Filosuna resmi bir ziyaret yapılmıştır. Dört gün süren ziyarete

<sup>201</sup> Ö. Kalaycıoğlu, *a.g.e.*, s. 109.

<sup>202</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1960, s.745

yönelik seyre; Harp Filosu ve Mayın Filosu gemileri dışında, Denizaltı Filosundan Muratreis, Burakreis ve Oruçreis denizaltı gemileri katılmıştır.

Ayrıca, Amerikan donanmasından sonra dünyada Amerika suları dışında ve Türkiye'de çanla yapılan ilk denizaltı kurtarma eğitimi 9 Ağustos 1951 tarihinde TCG Çanakkale denizaltı gemisi tarafından icra edilmiştir.

1952 yılına kadar Donanmanın açık deniz tatbikatları Akdeniz'de icra edilmiştir.<sup>203</sup> Sadece okul gemisi Savarona Hint Okyanusu'nda eğitim gezileri, denizaltı gemileri Karadeniz'de cephe görevleri yapmış, gemiler overhol onarımları için Amerika'nın doğu ve batı limanlarına gidip gelmiştir. Bu suretle Cumhuriyet Donanması'nın engin denizcilik dönemi açılmış, bu gidiş ve gelişler denizciliğin gelişmesine olumlu yönde katkıda bulunmuştur.

Bu arada Donanmanın eğitim ve atış alanı; Marmara Denizi'nin dışına çıkmış, Karadeniz Ereğli'si başta olmak üzere Batı Karadeniz'i de kapsar hale gelmiştir.

II. Dünya Savaşı'nda muharip devletlerin döktükleri mayınlar taranıp Karadeniz'de seyir emniyeti tamamıyla sağlandıktan sonra denizaltı gemilerinin dalışları için de bölgede sahalar ayrılmış ve tatbikatlarda da denizaltı gemileri dalış halinde kullanılmıştır. Bunun dışında denizaltı gemileri esasen Doğu Karadeniz'de cephe görevleri yapmışlar ve 21 gün süren bu görevler sırasında bazen Hava Kuvvetleri ile işbirliği eğitimi, bazen de hedef görevi yapan arama tarama gemilerine harp şartlarında hücum eğitimleri ve keşif görevleri icra etmişlerdir.

NATO'ya girdikten sonra Milli tatbikatların hedefi de Donanma gemilerini müttefik talimnamelere göre yetiştirmek olmuştur. Bu talimnameler kısa zamanda dilimize çevrilmiş, hareket ve muhabere planları bu talimnamelere göre yapılmıştır. Bundan dolayı Donanma eski usul yaptığı hareketlere son verip çalışmalarını, konvoy emniyetini kifayyetle sağlamaya yöneltmiştir. Konvoyun su üstü emniyeti, denizaltı emniyeti ve hava savunma emniyeti, rota değiştirmeleri vs. bilimsel olduğu gibi muharip ve denizaltıların hücumları da bilimsel bir nitelik kazanmıştır.

<sup>203</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *a.g.e.*, s. 60.

NATO Türkiye'ye de Akdeniz Komutanlıkları vermiştir. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, aynı zamanda NATO'nun Kuzey Doğu Komutanlığı, Denizaltı Filosu Komutanlığı'nda, NATO'nun Kuzey Doğu Komutanlığı'nın Denizaltı Filosu Komutanlığı olmuştur. Türk Deniz Kuvvetleri, NATO içinde olmasına rağmen bu ittifakın Atlantik ve Batı Akdeniz hareketlerine katılmamış, sadece İtalya'nın Batı Akdeniz sularında mayın tarama hareketiyle, Türk-İtalyan ikili tatbikatında yer almıştır. Donanmamızın katıldığı hareketler daha çok Orta ve Doğu Akdeniz ile Ege Denizi'nde icra edilmiş olanlardır. Deniz Kuvvetleri NATO Tatbikatlarının hepsine yılda 3–4 kez katılmış ve bu tatbikatların bazılarını da NATO Karargahı olan Denizaltı Filosu Komutanlığı Karargahı'ndan idare etmiştir.<sup>204</sup>

LONG-STEP Tatbikatı işte bu gelişmeler sonucu 1952 yılı baharında Türk Deniz Kuvvetlerinin kapsamlı olarak katıldığı ilk NATO Tatbikatı olmuştur. Muhriplerimiz dışında 4 adet Filo Tipi Denizaltı gemimiz tatbikata katılma görevi almış, Denizaltı Harekatı, sonradan COMSUBMED diye adlandırılan İngilizlerin Akdeniz Denizaltı Birimi “SUBMARINE ONE” tarafından Malta Adası'ndaki “LASCARIS” yer altı karargahından sevk ve idare edilmiştir.

15–25 Mart 1953 tarihleri arasında icra edilen RANDEZVOUS Tatbikatı için Denizaltı Filosu Harekat Kontrolüne 17 Denizaltı gemisi ile 4 adet Deniz Karakol uçağı tahsis edilmiştir. Denizaltı Harekatı'nın Gölcük'te Donanma Komutanlığı Karargahı'ndan sevk/idare edilmesi ve RUGBY VLF istasyonunun hareket için tahsisi öngörülmüştür. Tatbikatın ana konsepti; Cebelitarık'tan geçirilecek bir müttefik konvoyuna bu seyri boyunca Akdeniz'de Kırmızı Kuvvetleri temsil edecek denizaltı gemilerince hücum edilerek müttefik konvoyun tahrip edilmesi şeklinde tasarlanmış, Deniz Karakol uçakları bu harekatta konvoyu keşfedip denizaltı gemilerini yeni kontrol sahalarına kaydırabilmek için etkili bir keşif unsuru olarak öngörülmüştür.

İran Şahı'nın eşi Melike Süreyya 27 Mayıs 1956 günü Çanakkale denizaltı gemisinin dalış eğitimlerinde bulunmuş, dönemin İran Genelkurmay Başkanı 31 Ağustos 1956 günü I. İnönü gemimizde dalış eğitimlerine iştirak etmiş, emekli amiral

<sup>204</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1960, s.823

olan iki Alman milletvekili 17 Ekim 1956 günü Cerbe denizaltı gemisinin dalış eğitimlerine iştirak etmiştir. Bir Alman Askeri Kurulu 4 Temmuz 1957 günü yine Cebre denizaltı gemisiyle eğitimlere katılmıştır.

### 3.3.4. GUPPY ve Tang Sınıfı Denizaltı Gemilerimiz

1970 Yılı itibariyle Milli ve NATO stratejilerinin öngördüğü Hedef Planlarında yer alan Kuvvet Yapısının tesis ve idamesi amacıyla yapılan çalışmalar sonunda belirlenen kuvvet hedefleri için tedarik planlaması aşağıdaki açıklanan prensiplere dayandırılmıştır. Var olan yüzer vurucu kuvvetin modernizasyonu ve yenilenmesi, 1980'lerin silah ve teçhizatı ile vurucu gücün güçlendirilmesinin programlanması, Deniz-Hava kuvvetinin teşkili, Yüzer lojistik destek imkan ve kabiliyetlerinin genişletilmesi, Lojistik destek imkanlarının artırılması, Gemi inşa yeteneklerinin geliştirilmesi. Bu kapsamda, 1970 yılında Filo Tipi denizaltıların GUPPY Sınıfı denizaltılar ile değiştirilmesine karar verilmiştir.<sup>205</sup>

Filo Tiplerinin sonuncusu olan TCG Hızırreis denizaltı gemisinden sonra Türk Deniz Kuvvetlerine yeni denizaltı gemisi alınmamış, Türkiye'nin Milli ve NATO'ya yönelik kuvvet hedefleri çerçevesinde ABD'den daha modern denizaltı gemileri tedarik etme çalışmaları neticesinde, konuyla ilgili görüşmeler 1970 yılı içerisinde başlamıştır. Filo Tipi denizaltı gemilerimizin süratle yenilenmesine duyulan ihtiyaç nedeniyle daha yüksek sualtı süratine sahip, üstün cihaz ve silahlarla donatılmış GUPPY Sınıfı denizaltı gemilerinin tedariki için çalışmalar yürütülmüştür. Yenileme programı hazırlanarak tatbikine Aralık 1970 tarihinde geçilmiştir.

10 Adet Filo tipi denizaltı gemisinin yenilenmesini öngören bu programın 8 gemisi,

20 ay gibi çok kısa bir süre içerisinde temin edilmiş, son iki gemi ise 1973 takvim yılında sağlanmak üzere programa bağlanmıştır. Bu 8 denizaltı gemisinden 5 tanesi ABD tersanelerinde overhol ya da kısmi overhole tabi tutulmuş, 3 tanesi de ufak onarımlardan sonra Türkiye'ye getirilmiştir. Kalan 2 denizaltı gemisi de 1973 yılı içerisinde alınmıştır 14 Aralık 1970 günü San Fransisco'daki Hunters Point Deniz

<sup>205</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *a.g.e.*, s. 126.

Üssü, USS Seafox denizaltısının Türk Donanmasına teslim edilmesi törenine sahne olmuş, TCG Burakreis adı verilen denizaltıya Türk bayrağı çekilmiştir. Eğitimlerin tamamlanmasının ardından Türkiye'ye yola çıkan TCG Burakreis 8 Ağustos 1971'de Gölcük'te Donanmamıza katılmıştır. Görev safahatında birçok başarısı bulunan TCG Burakreis, 1 Mayıs 1996 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır.

Müteakiben, 1 Temmuz 1971 tarihinde, 3 aylık eğitim gören Türk denizaltıcıları USS Pomfret'i teslim almışlardır. TCG Oruçreis adıyla Türk bayrağı çekilen denizaltı Panama Kanalı üzerinden Philadelphia Deniz Üssü'ne overhol için gitmiş, Türkiye'ye gelmeden önce KeyWest Florida'da Denizaltı Harbi eğitimlerine katılmıştır. TCG Oruçreis, 3 Mayıs 1972'de Türk Donanmasına katılmış ve hizmetten ayrıldığı 15 Eylül 1986 tarihine kadar görevde kalmıştır.

Türk Donanmasına en uzun süre hizmet eden GUPPY Sınıfı denizaltı gemisi TCG Muratreis'tir. USS Razorback adıyla Amerikan Donanmasına katılarak II. Dünya Savaşı sırasında toplam 20.800 tonluk gemi batıran bu denizaltı, 30 Kasım 1970 tarihinde Türkiye'ye transfer edilmiştir. Ekim 1971'e kadar ABD'de overhol gören denizaltı, Aralık 1971'de TCG Muratreis adıyla Donanmamıza katılmıştır. 30 Gururlu yıldan sonra 9 Ağustos 2001 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır. Bu denizaltımız halihazırda ABD Arkansas North Little Rock kasabasında Denizaltı Müzesi olarak hizmet vermektedir.

İkinci TCG Dumlupınar'ın kaybindan sonra 24 Ağustos 1972 günü USS Caiman denizaltısı, Türk Donanmasına TCG Dumlupınar adını alarak katılmıştır.<sup>206</sup> Ne yazık ki, yeni TCG Dumlupınar da Çanakkale Boğazı'nda eski TCG Dumlupınar'ın battığı mevkinin yaklaşık 28 mil kuzeyinde Rus Szik Vavilov şilebiyle çarpışmıştır. Denizaltı Komutanı ve personelinin üstün gayretleri sonunda yakındaki sığılıkta karaya oturtularak batması önlenen denizaltı, Türk Donanmasına 11 yıl hizmetten sonra 22Aralık 1983 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır.<sup>207</sup>

<sup>206</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi -II (1970-1980), İSTANBUL, 1980, s.67.

<sup>207</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi -III (1980-1990), İSTANBUL, 1990, s.56

2 Temmuz 1971 günü TCG Uluçalireis adıyla Türkiye'ye devredilen USS Thornback de Türkiye'ye gelmeden önce Philadelphia Deniz Üssü'nde overholden geçmiş ve Florida'da denizaltı eğitimlerine katılmıştır. Ocak 1972'de Donanmaya katılan TCG Uluçalireis, 28 yıl süren bir faaliyet döneminden sonra 13 Eylül 2000 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır. Özel bir müzeye verilen bu denizaltı Haliç'te denizcilikle ilgilenen meraklıların kendisini gezmesini beklemektedir.

31 Temmuz 1971'de TCG Preveze adıyla Türkiye'ye devredilen USS Entemedor, 24 Ekim 1972 tarihinde Donanmamıza katılmıştır. 15 yıl görev yaptıktan sonra 20 Mart 1986 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır.<sup>208</sup>

18 Ağustos 1972'de USS Threadfin, TCG I. İnönü adı verilerek Türkiye'ye devir teslim edilmiştir. Bu adı alan üçüncü denizaltımız olan TCG I. İnönü, 23 Ağustos 1973'de TCG Dumlupınar ile beraber Türk Donanmasına katılmıştır. TCG I. İnönü 20 Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekatı'nda TCG Cerbe ile birlikte görev almıştır. Hizmet safahatında, diğer denizaltılarımız gibi almış olduğu her görevi başarı ile yerine getiren bu denizaltımız 17 Ağustos 1998 tarihinde hizmet dışına ayrılmıştır.

1974 Yılında Kıbrıs Barış Harekatı'na katılan TCG Cerbe ve TCG I. İnönü denizaltılarının gösterdiği cesaret ve feragat nedeniyle 1 nci ve 2 nci Denizaltı Filotillası Komodorlukları Sancaklarına Genelkurmay Başkanı adına Donanma Komutanı Ora. Emin GÖKSAN tarafından 25 Temmuz 1984 tarihinde T.S.K. Kıbrıs Üstün Cesaret ve Feragat Madalyası takılmıştır.

30 Haziran 1972 tarihinde, USS Trutta'ya TCG Cerbe adı verilerek Türk bayrağı çekilmiştir.<sup>209</sup> ABD'de Denizaltı Harbi eğitimi alan ve torpido atışları yapan TCG Cebre Türkiye'ye intikalini müteakip, 27 Mayıs 1973'de Donanmamıza katılmış ve 13 Temmuz 1999 tarihine kadar hizmette kalmıştır. TCG Cerbe, 20 Temmuz 1974'de gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekatı'nda görev alan 2 Türk denizaltısında biri (diğeri TCG I. İnönü'dür) olmuştur.

<sup>208</sup> Ö. Kalaycıoğlu, *a.g.e.*, s. 135.

<sup>209</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, *a.g.e.*, 1980, s.78.

ABD'den transfer edilen 19 ncu denizaltı USS Cobler, 20 nci ve sonuncu denizaltı USS Corporal'dır. Her iki denizaltı da 21 Kasım 1973 tarihinde New London Denizaltı Üssü'nde yapılan bir törenle Türkiye'ye devir-teslim edilmiştir. USS Cobler'e TCG Çanakkale, USS Corporal'a TCG II. İnönü isimleri verilmiştir. 12 Şubat 1974'de Donanmamıza katılan bu denizaltılardan TCG II. İnönü 2 Eylül 1996 tarihine, TCG Çanakkale de 21 Ocak 1998 tarihine kadar görevde kalmıştır.

1948–1983 Yılları arasında ABD'den Filo/GUPPY/Tang Sınıfları olmak üzere toplam 23 denizaltı transfer edilmiştir. Bir denizaltı (Dumlupınar) 4 Nisan 1953 günü çarpışma neticesinde kaybedilmiş, diğer 22 denizaltı gemisi, Türk donanmasına verdikleri önemli hizmetleri müteakip, faydalı kullanım ömürleri sonunda hizmetten çıkarılmışlardır. Türk Deniz Kuvvetlerine 2000'li yıllara kadar hizmet eden GUPPY sınıfı denizaltı gemileri hayatlarının ikinci baharını Türk denizaltıcılarının maharetli ellerinde etkin bir caydırıcı güç olarak yaşamışlar ve mevcut denizaltılarımız gibi barışın güvencesi olmuşlardır.

Denizaltıcılar Kara Kız olarak adlandırdıkları gemileri ile, binlerce torpido atışı, yüzlerce tatbikat ve cephe görevi icra etmiştir. Türk Denizaltıcılığının bir dönemine imzasını atmış olan Filo ve GUPPY Sınıfları pek çok denizaltıcı için unutulmayacak anılara sahne olmuşlardır.

1945–1975 döneminde, Denizaltı Filosunu güçlendirme çabalarının son aşaması Alman ve Türk Tersanelerinde yepyeni denizaltı gemilerinin inşasına başlamak olmuştur. Yeni denizaltı gemilerinden ilk ikisinin omurgaları 2 Ağustos 1972 tarihinde Almanya'nın Kiel şehrinde owaldtswerke- eutsche erft (HDW) Fabrikasının tezgahlarına konmuştur. 1000'er tonluk olarak inşa edilecek ve AY Sınıfları olarak adlandırılacak bu denizaltı gemilerimiz, Türk Denizaltıcılığının gelişim momentumunun ayrı ve önemli bir halkasını teşkil edecektir.<sup>210</sup>

### 3.3.5. HDW

ABD Donanması, II. Dünya Savaşı'nın sonunda bir yandan kendi elindeki denizaltıları modernleştirirken, diğer taraftan savaş sırasında denizaltıcılık

<sup>210</sup> Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, a.g.e., 1980, s.89.



konusunda yapılmış teknik ilerlemeler ışığında yeni bir denizaltı dizayn etmeye başlamış, bu çabalarının sonucunda nükleer sınıf denizaltılara geçiş öncesi Tang Sınıfı denizaltıları inşa etmişlerdir. Bu sınıfın ilk denizaltısı USS Tang 1952 yılında denize indirilmiş ve TCG Pirireis adıyla 8 Şubat 1980'de Türk Donanmasına kiralanıncaya kadar ABD Donanmasında görev yapmıştır. Kira süresi bittikten sonra 1987 yılında satın alınan ve Türk Donanmasında ünlü Türk denizcinin adını taşıyan ikinci denizaltı olan TCG Pirireis 13 Ağustos 2004 tarihinde hizmet dışına çıkarılmıştır.

USS Tang gibi kardeşi USS Gudgeon'un da benzer bir kariyeri olmuştur. TCG Hızırreis adıyla 30 Eylül 1983 tarihinde Türkiye'ye kiralanan, kira süresinin bitiminde 1987 yılında satın alınan bu denizaltımız, Türk Deniz Kuvvetleri'nde 17 yıl görev yaptıktan sonra, 9 Şubat 2004 tarihinde aktif görevden alınmıştır. Halihazırda, İzmit'te Gayret Müzesinin yanında müze olarak hizmet vermektedir.

Ay Sınıfı denizaltılarımızın temin ve inşa projeleri sürdürülürken, ABD'den alınan son iki Tang Sınıfı denizaltılar; TCG Pirireis (II) (S-343)'e 8 Şubat 1980 tarihinde New London'da, TCG Hızırreis (III) (S-342)'e ise 30 Eylül 1983 tarihinde San Diego'da yapılan devir teslim törenlerinde Türk Sancağı çekilmiştir. Her iki denizaltı gemimiz de Türk personel ile Türkiye'ye intikal ettirilmiştir. Tang Sınıfı denizaltılara 1990'lı yıllarda Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda yapılan Milli Atış Kontrol Sistemi VATOS monte edilmiştir.

TCG Hızırreis (III) (S-342) 9 Şubat 2004 tarihinde, TCG Pirireis (II) (S-343) ise 13 Ağustos 2004 tarihinde hizmet dışına ayrılmıştır. Alman dizaynı Ay Sınıfı (Tip 209) denizaltıların alımına karar verilmesi Türk Denizaltıcılık Tarihinin önemli dönüm noktalarından birisidir. Dünya üzerinde birçok ülkenin de tercih ettiği 209 Sınıfı denizaltıların alım kararı; Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nın halen kazanmış olduğu denizaltı inşa kabiliyetinin o günlerde temellerinin atılmasını ve söz konusu denizaltıların envanterimize girmesini sağlamıştır.<sup>211</sup>

Denizciliğe, Deniz Kuvvetleri gücüne ve de özellikle denizaltı silahına verdiği önemle bilinen Ulu Önder M.Kemal ATATÜRK'ün isim babası olduğu ilk Ay Sınıfı

<sup>211</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 135.

denizaltı gemilerinin o dönemde hizmet dışına ayrılmış olmaları ve denizaltıcıların ATATÜRK'ün verdiği bu isimleri yaşatma isteği, tek bölmeli ve zamanının üstün teknolojisine sahip bu gemilere Ay Sınıfı denizaltılar isminin verilmesinin en önemli sebebi olmuştur. İlk Ay Sınıfı 1000 tonluk klasik denizaltı inşasına 1975 yılında başlanmıştır. Denizaltı inşası Gölcük Tersanesi'nin tarihindeki en önemli olaydır. Gölcük Tersanesi'nin, kazandığı altyapı ve teknoloji ile, Türkiye'nin dünyada denizaltı inşa eden 14 ülkeden birisi durumuna gelmesi milletimiz adına çok gurur verici bir gelişme olmuştur. TCG Yıldıray'ın inşası ile başlayan vizyon, Milli Gemi, Milli Sonar, Milli Torpido ve Milli Atış Kontrol ve Yazılım gibi ARGE projelerinin başlatılmasında da çok önemli misyonlara öncülük etmiştir.

### 3.4.GÜNÜMÜZ DENİZAL TICİLİĞİMİZ

#### 3.4.1. Ay Sınıfı Denizaltı Gemileri

Almanya'da inşa edilen; TCG Atılay (II) (S-347) 29 Temmuz 1975, TCG Saldıray (II) (S-348) 23 Ekim 1975 ve TCG Batıray (S-349) 20 Temmuz 1978 tarihlerinde, Gölcük Tersanesinde inşa edilen; TCG Yıldıray (II) (S-350) 20 Temmuz 1979, TCG Doğanay (S-351) 16 Kasım 1984 ve TCG Dolunay (S-352) 21 Temmuz 1989 tarihlerinde Donanmamıza katılmışlardır.<sup>212</sup>

TCG Yıldıray (II) (S-350) Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk Türk Denizaltı gemisidir. Konvansiyonel denizaltılar olarak nitelendirilen Ay Sınıfı denizaltı gemileri gerek okyanus, gerekse sahile yakın sularda karakol yapabilme imkanına sahiptir.



Şekil 3.33: Yıldıray Denizaltısının Havuzlanması

<sup>212</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *a.g.e.*, s. 160.

Ay Sınıfı denizaltı gemileri Torpido Dairesi, Yaşam Mahalli, Santral, Manevra Dairesi ve Dizel Dairesi'nden meydana gelmiş olup tek tekneli yapıya sahiptir. Ay Sınıfı denizaltı gemilerinin envantere girmesiyle birlikte, denizaltı teknolojisinde olduğu gibi denizaltıcılık yaşamında, bir başka deyişle denizaltıcılık kültüründe de hızlı ve büyük bir değişim yaşanmıştır.<sup>213</sup>

Yeni denizaltı gemilerinin modern ve hassas seyir ve silah sistemlerine sahip olmaları, sualtında yüksek sürat yapabilmeleri, tek bölmeli olmaları ve daha derine dalabilmeleri personel hata paylarının ortadan kalkmasına sebep olmuştur. Denizaltı gemisi küçüldüğünden personel sayısı azalmış ve gemide görevli er sayısı sadece personel hizmetinde kullanılması maksadıyla asgariye indirilmiştir. Er sayısının azaltılmasına paralel olarak, daha önce erler tarafından yapılan her türlü neta batarya, bakım-tutum, halat manevrası vb. görevler de subay ve astsubaylarca yapılmaya başlanmış, bu da personelin denizaltı gemisine olan aidiyet duygusuna değişik bir boyut katmıştır.<sup>214</sup>

Ay sınıfı denizaltı gemilerimizin Donanmamıza katılmasıyla birlikte denizaltıcılık kültürümüzde varolan ve kavramlarının yerini artık almıştır. Bu yeni kavram personelin birbirine yaklaşmasını sağlamakla birlikte bir takım zorlukları da beraberinde getirmiştir. Uygulaması, yani seyir esnasında nöbeti biten personelin yerine, nöbet almak üzere yatağından kalkan personelin yatması, bu duruma örnektir.

İlk iki Ay Sınıfı denizaltı modernizasyonu kapsamında 2001 yılında TCG Atılay (II) (S-347) ve TCG Saldıray (II) (S-348)'a Gölcük Tersanesinde "Sea Lion" Elektronik Destek Tedbirleri (EDT) Sistemi ve Entegre Pasif Sonar (CSU 90-47) tadilatı uygulanmıştır. Yapılan modernizasyon ile her iki denizaltımız da modern ve günümüz teknolojisine uygun Sonar ve EDT sistemlerine kavuşturulmuştur. Ay Sınıfı denizaltı gemilerinden ilk Mk23 Klasik Harp Torpidosu atışı, 9 Haziran 2000 tarihinde Münfesih Berk (D-358)'e TCG Atılay (II) (S-347) tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>215</sup>

<sup>213</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 550.

<sup>214</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 552

<sup>215</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 146.

### 3.4.2. Preveze Sınıfı Denizaltı Gemileri

Ay Sınıfı denizaltı gemilerinden çok daha gelişmiş imkan ve kabiliyetlere sahip olan ve sualtından güdümlü mermi atabilen 1400 tonluk Preveze Sınıfı denizaltı gemilerinden TCG Preveze (IV) (S-353) 28 Temmuz 1994, TCG Sakarya (III) (S-354) 23 Mayıs 1997, TCG 18 Mart (S-355) 24 Temmuz 1998 ve TCG Anafartalar (S-356) 22 Temmuz 1999 tarihinde Donanmamıza katılmıştır. Preveze Sınıfı denizaltılarımızın tamamı Gölcük Tersanesinde inşa edilmiştir.

Güdümlü mermili konvansiyonel denizaltılar olarak nitelendirilen Preveze Sınıfı denizaltı gemileri, gerek okyanus, gerekse sahile yakın sularda dalış umkunda 22 knots'a kadar sürat yapabilirler. Preveze Sınıfı denizaltı gemileri, donatılmış olduğu link istemi ile ufuk ötesi G/M hücumu geliştirebilecek yetenektedir.

Preveze Sınıfı denizaltı gemileri, Torpido dairesi, Yaşam Mahalli, Santral, Manevra Dairesi'nden meydana gelmiş olup, tek bölmeli yapıya sahiptir. Torpido Dairesi Üst kaportasına, DSRV (Deep Submergence Rescue Vehicle: Derin Su Kurtarma Aracı) oturabilmektedir.

Denizaltıcılık tarihimizde Uzak Doğu'ya ilk giden Türk denizaltısı TCG Preveze (IV) (S-353) olmuştur. TCG Preveze (IV) (S-353) 17-19 Kasım 1997 tarihleri arasında Hindistan'ın 50 nci Bağımsızlık Yıldönümüne ve 30 Kasım - 8 Aralık 1997 tarihleri arasında Malezya'da Lima-97 Fuarına katılmak için 24 Ekim 1997 tarihinde ayrıldığı Gölcük'e 103 gün sonra 3 Şubat 1998 tarihinde geri dönmüştür.<sup>216</sup>

TCG Preveze (IV) (S-353) bu uzun seyrini Hint Okyanusunda gerçekleştirmiş, 14.280 mil mesafe kat etmiş; Suudi Arabistan'ın Cidde, Hindistan'ın Bombay, Malezya'nın Langkawi, Pakistan'ın Karachi, Kuveyt'in Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri'nin Abudabi ve Mısır'ın İskenderiye limanlarını ziyaret etmiştir.

TCG Sakarya (III) (S-354) 26 Aralık 1996-28 Mart 1997 tarihleri arasında İngiltere'de FOST eğitimlerine katılan Preveze Sınıfı ilk denizaltımız olmuş, Cadiz,

<sup>216</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 150.

Playmouth, Amsterdam ve Agusta'ya liman ziyaretlerinde bulunmuştur. Bu seyirde 5-8 Mart 1997 tarihleri arasında Amsterdam'da liman ziyareti yapan TCG Sakarya (III) (S-354) Hollanda'ya giden ilk Türk Denizaltısı olmuştur.

TCG 18 Mart (S-355) 8 Eylül - 26 Kasım 1998 tarihleri arasında, TCG Preveze (IV) (S-353) 12 Mart - 26 Mayıs 1999 tarihleri arasında, TCG Anafartalar (S-356) 10 Mart - 21 Mayıs 2000 tarihleri arasında İngiltere'de FOST eğitimlerine iştirak etmiş, bu eğitimler ve gidiş-dönüş seyirleri esnasında Cadiz, Plymouth, Breeze, Cartagena, Bizerte, Malaga, Toulon, Lizbon ve Agusta limanları ziyaret edilmiştir.

### 3.4.3. Gür Sınıfı Denizaltı Gemileri

Preveze Sınıfı denizaltı gemilerinden çok daha sessiz ve gelişmiş imkan ve kabiliyetlere sahip olan Gür Sınıfı denizaltı gemilerimiz, sualtındaki yüksek hareket kabiliyetlerinin yanı sıra çok daha modern silah, sensör ve sistemler ile teçhiz edilmişlerdir.

Gür Sınıfı denizaltı gemileri link sistemi ile ufuk ötesi G/M hücumu geliştirebilmektedir. Torpido Dairesi, Yaşam Mahalli, Santral, Manevra Dairesi ve Dizel Dairesinden meydana gelmiş olup tek bölmeli yapıya sahiptirler. Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın sualtı vurucu gücünün yenilenmesi ve artırılması kapsamında 1400 tonluk Gür Sınıfı denizaltı inşa projesinin ilk gemisi olan TCG Gür (S-357)'ün inşasına, Gölcük Tersanesi'nde 21 Şubat 2000 tarihinde fiili olarak başlanmış ve 24 Temmuz 2003 tarihinde Donanmamıza katılmıştır.<sup>217</sup> 19 Aralık 2000 tarihinde Gölcük Tersanesi'nde mukavim tekne inşasına başlanan TCG Çanakkale (S-358) 26 Temmuz 2005 tarihinde Donanmamıza katılmıştır. 19 Aralık 2001 tarihinde Gölcük Tersanesi'nde mukavim tekne inşasına başlanan TCG Burakreis (S-359) ise 15 Şubat 2006 tarihinde Donanmamıza katılmıştır.<sup>218</sup>

Cumhuriyet Türkiye'sinin Modern Denizaltı Filosu bu eğitim anlayışının gereği olarak eğitim sistemini kendi bünyesinde oluşturmuştur. Denizaltıcılık Eğitimi;

<sup>217</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 168.

<sup>218</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, *a.g.e.*, s. 171.

sadece Türk Denizaltıcı Personel ile sınırlı olmayıp, ikili ilişkiler çerçevesinde dost ve müttefik Deniz Kuvvetleri personeline de verilmekte ve verilmeye devam edilmektedir.

## 4. DENİZALTI KAZALARIMIZ

### 4.1. DUMLUPINAR KAZASI

*“Dünya üzerinde pek çok insan “Ebedi Aşk” ı arar. Kimi bulur, kimi bulduğunu zanneder, kimi de “zannettiğini” bulur. Çoğunluk ise ebedi aşkı bulamadan ebediyete intikal eder...*

*Seneler önceydi... Denizaltı gemisinde görevli asker, Çanakkale'de yaşayan bir kıza sevdalıydı. Evlenmek için askerliğinin bitmesini beklemekteydiler.*

*Asker, Çanakkale Boğazı'ndan geçecekleri zaman yavuklusunu arar ve tahmini geçiş zamanını bildirmiş. Geçişler de genellikle gece olduğundan, Çanakkale yakınlarına gelindiğinde komutanlarından ricada bulunarak köprüüstünde nöbet alır ve sevgilisine ışıkla mesaj gönderirmiş. Kız da saat kaç olursa olsun elinde bir fenerle denizaltı gemisinden gelen ışıklı mesajı yanıtlarmış.*

*Akdeniz'deki bir tatbikattan dönmeden önce sevdalı asker yine nişanlısını arayarak, sabaha karşı 03.00 sularında Çanakkale Boğazı'ndan geçeceklerini bildirir. Genç kız elinde feneriyle sahile çıkar ve beklemeye başlar. O sırada denizaltı gemileri konvoy halinde boğaz geçişi yapmaktadır. Konvoydaki ikinci geminin Komutanına Vardiya Subayı;<sup>219</sup>*

- *Komutanım, sahilden ışıkla mesaj gönderiyorlar, ne yapalım?*

*Komutan, mesajın yarım saatlik mesafeye önlerinde seyretmekte olan denizaltı gemisinde görevli askere gönderildiğini anlar. Çünkü bu “Pırlıtlı Aşk” tan neredeyse bütün Filo haberdardır. Gemi Komutanı “Bizim deli kız geç kalıp gemileri karıştırdı. Ama yanıt vermezsek de sevdiğini merak eder” diye düşünür ve Vardiya Subayına sorar;*

- *Ne mesaj gönderiyor?*

<sup>219</sup> Küçük, Sait, DENİZALTI EKLERİ KAYNAĞI, Denizaltı Tarihi Araştırmacısı.

- “*Seni seviyorum*” diyor Komutanım.

*Komutan tereddütsüz emir verir;*

- *İyi, siz de şöyle mesaj geçin;*

*“Ben de seni seviyorum! Ebediyete kadar...”<sup>220</sup>*

*Çanakkale’li kızın mesajını ulaştıramadığı denizaltı gemisinin adı “Dumlupınar” dır. Bu mesajdan 25 dakika önce Nara Burnu açıklarında Naboland isimli İsveç bandıralı şileple çarpışarak batmıştır. Şehit olan 81 denizaltıcının arasında kızın sevdalısı olan asker de vardır.*

*Daha sonra olayı öğrenen genç kız da bu acıya fazla dayanamaz ve hayatına son verir.*

*Çanakkale’liler bazı geceler sahilde sahipsiz bir fener ışığının bir aşağı bir yukarı gezindiğini söylerler...*

*“Ebedi Aşk” ın ışığı olarak...”*

Türk denizaltıcılık tarihinin en acı sayfalarından birisi olan Dumlupınar kazası aşağıda anlatıldığı şekilde meydana gelmiştir:<sup>221</sup>

NATO ülkeleri; ABD, İngiltere, İtalya, Fransa ve Yunanistan ile Türkiye'nin katıldığı, Akdeniz’de 1-3 Nisan 1953 tarihleri arasında icra edilen BLUE SEA Tatbikatı’na, "TCG I.İnönü" ve "TCG Dumlupınar" denizaltı gemilerimiz katılmıştır.<sup>222</sup>

Tatbikat dönüşü Gölcük’e intikal seyrinde iki denizaltı gemimiz, önde "TCG Dumlupınar" ve arkasında "TCG I.İnönü" olduğu halde 4 Nisan 1953 tarihinde gece saat 12.00’de Çanakkale Boğazı’na girmişlerdir. Aynı gece saat 02.15’de rehber ve I.Denizaltı Filotilla Komodoru Güverte Kurmay Albay Hakkı BURAK’ın bulunduğu

<sup>220</sup> Akşam Gazetesi, 6 Nisan 1953.

<sup>221</sup> Vatan Gazetesi, 2 Nisan 2006.

<sup>222</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s. 119.



Komodor Gemisi<sup>223</sup> "TCG Dumlupınar", Çanakkale Boğazı Nara Burnu'nda "NABOLAND" isimli İsveç şilebi ile çarpışmış,<sup>224</sup> sancak başomuzluktan aldığı yara nedeniyle batmıştır<sup>225</sup>.

"TCG Dumlupınar" denizaltısında; 7 Subay, 35 Astsubay ve 39 Erbaş/Er olmak üzere 81 denizaltıcı şehit olmuştur<sup>226</sup>.

“Kaza yerinde bulunan I. İnönü denizaltısının Silah Subayı Üsteğmen Suat TEZCAN ile Dumlupınar denizaltısında bulunan Astsubay Başçavuş Selami ÖZDEN arasında “Battı Şamandırası”nda bulunan telefon ile 2 kez şu şekilde görüşme gerçekleşmiştir:

### **Birinci konuşma:**

*“-Dumlupınar*

*-Evet, Dumlupınar*

*-Ben Üsteğmen Suat*

*-Ben, efendim Selami*

*-Selami nasılsınız? Biz geldik, şimdi bana durumunuzu anlat.*

*-Efendim dizellerden yara aldık... Manevra dairesinde yangın çıktı... Bataryaları sıfıra alarak kış torpido dairesine çekildik.*

*-Kaç kişisiniz orada?*

*-Yirmiiki kişiyiz...*

*-Diğer dairelerle irtibatınız var mı?*

*-Yarım saat önce kış batarya ile konuştum, şimdi cevap vermiyorlar.*

*-Merak etmeyin, Kurtaran gemisi geldi...Biz buradayız*

<sup>223</sup> Erdiñç Sancar, a.g.e., s. 346.

<sup>224</sup> Kd.Yzb. Avni BİNER, Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar, 1969.

<sup>225</sup> Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, a.g.e., s. 120.

<sup>226</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 6 Nisan 1953.

*-Efendim, manometre 267 kademi gösteriyor, doğru mu?*

*-Selami, Kurtaran geldi, şimdi kurtarma işine başlayacak. Ben bir az sonra yine gelirim.*

*-Peki efendim.”*

**İkinci konuşma<sup>227</sup>:**

*“-Alo, aşağıdan, alo Selami*

*-Evet, Dumlu*

*-Selami nasılsınız ?*

*-Efendim hava biraz fenalaştı.*

*-Moralinizi bozmayın, o hava size daha iki gün yeter, sen çocukları yatır, sigara içmeyin.*

*-Yok efendim hepsi yatıyor, sigara da içmiyoruz. Işık da yok, karanlıktayız.*

*-İhtiyaç lambalarını kullanmayın, ilerde lazım olacak.*

*-Kullanmıyoruz, esasen birinin ışığı çok zayıfladı.”*

Denizin artması sebebiyle sandalı telefona yakın tutmak imkansızlaştığından konuşmaya ara verilmiş yarım saat sonra, saat 10.30’da tekrar telefona dönüldüğünde Üsteğmen Suad TEZCAN “*Dumlu*” ve “*Selami*” diye seslenmiş ancak bu sesleniş Astsubay Başçavuş Selami ÖZBEN’in;

**“-Vatan Sağ Olsun...”**

sözleri ile suskunluğa dönüşmüştür. Saat 10.30’dan sonra muhabere kesilmiş<sup>228</sup>, açık kalan telefon ahizesinden inilti, ilahi ve ümitsizlik ifade eden sesler duyulmuştur. 4 Nisan günü saat 15.00’te ise büyük bir talihsizlik eseri Dumlupınar’ın Battı

<sup>227</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 6 Nisan 1953.

<sup>228</sup> Kd.Yzb. Avni BİNER, a.g.e.

Şamandırası akıntıya daha fazla dayanamayarak kopmuş ve Dumlupınar’la irtibat tamamen kesilmiştir.

Havanın fırtınalı oluşu ve şiddetli akıntı, kurtarma faaliyetini imkansız hale getirmiş, derinlik ve yine akıntı, dalgıçların Dumlupınar üzerine inip hava borusunu bağlamalarını engellemiştir. Gemi üzerine inebilen tek dalgıç da boruyu bağlayamadan basınç nedeniyle bayılmış ve yukarıya çekilmek zorunda kalmıştır. Üç günlük çabalar sonunda tüm uzmanların kurtarma işleminin imkansızlığını ortaya koyması sonucunda çalışmalar durdurulmuştur.<sup>229</sup>

Anadolu Ajansı yedinci bildirisini şu şekilde duyurmuştur:

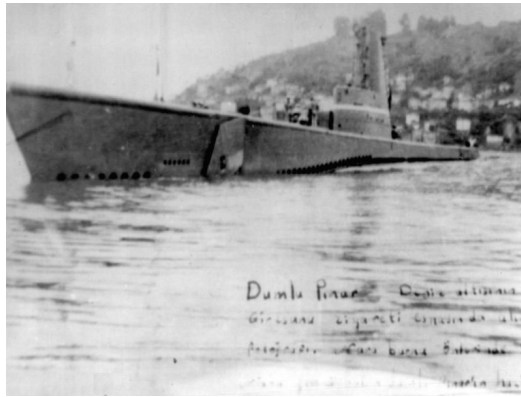
**Bildiri No:7**

“ 1. Çanakkale Nara önünde batan Dumlupınar Denizaltı gemisinde kalmış olan personelin kurtarılmasından tamamen ümit kesilmiştir.

2. Bundan sonra bildiri yayınlanmayacaktır.

3. Hayatlarından ümit kesilen personelin adları aşağıdadır:

.....”



Şekil 4.1. : TCG DURLUPINAR Denizaltısı.

<sup>229</sup> Milliyet Gazetesi, 6 Nisan 1953.

## 4.2. REFAH FACİASI<sup>230</sup>

II. Dünya Savaşı öncesinde yurt savunmasını güçlendirmek amacıyla İngiltere'ye ısmarlanan 4 adet denizaltı gemisinin inşasının tamamlanmasını müteakip gemileri teslim almak amacıyla denizaltıcı personelin İngiltere'ye intikali gerekiyordu. Diğer taraftan 21 havacı subaya İngiltere'de eğitim imkanı sağlanmış ve denizaltıcılarla birlikte intikali planlanmıştı.

Kafilenin İngiltere'ye emniyetle intikalini sağlamak amacıyla, İngiliz makamları ile görüşülmüş, personelin önce Mısır'a gemiyle intikali, daha sonra Afrika'yı dolaşmak suretiyle İngiltere'ye hareket eden bir konvoyla dahil olması öngörülmüştü. Savaş ortamında yapılacak bu güç yolculuğun ilk durağı Port Said limanı ve varış tarihi 25 Haziran 1941 olacaktı.<sup>231</sup>

Savaşan ülkelerin denizaltı gemilerinin cirit attığı Akdeniz üzerinden Port Said'e gönderilecek personelin yolculuğu için denizaltıların dikkatini çekmeyecek bir ticaret gemisinin kiralanmasına karar verilmiş ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından 5000 tonluk yük gemisi olan 40 yaşındaki Refah gemisi kiralanmıştır<sup>232</sup>.

Geminin savaşta tarafsız olduğunun belli olması amacıyla bordası ve güvertesine Türk bayrağı bandajı yapılmış ve bu bandajlar gece için reflektörlerle aydınlatılmıştır. 23 Haziran 1941 tarihinde hazırlıkları tamamlanan bu yaşlı gemi, saat 18.00 sularında avara etmiş ve saat 23.30 sularında meçhul bir patlama neticesinde makina dairesi hizasında iskele bordasından yara almıştır.<sup>233</sup>

Refah gemisinin Mersin'den hareketinden 5 saat sonra gerçekleşen bu faciada 15 Subay, 16 Pilot Adayı Öğrenci, 48 Astsubay, 63 Er, 25 Gemi Personeli olmak üzere toplam 167 kişi Refah'la birlikte Akdeniz'in derin sularına gömülmüştür.

<sup>230</sup> Osman Öndeş, *Refahı Kim Batırdı*, İstanbul 2006

<sup>231</sup> Bekir Bülent Özsoy, 'Refah Faciası' adlı makale.

<sup>232</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Kocaeli 1950, s.90.

<sup>233</sup> Kd.Yzb. Avni BİNER, a.g.e.

Refah gemisinin tahlisiye filikasıyla 4 Subay, 1 Hava Subayı, 4 Hava Pilot Öğrenci, 15 Astsubay, 5 Er ile 3 Gemi Personeli olmak üzere 32 kişi kurtulabilmiştir.<sup>234</sup>

II. Denizaltı Filotillası Komodoru Yarbay Zeki Işın'ın komutasındaki kafil ile gemi personeli büyük bir soğukkanlılıkla hareket ederek, takriben 4 saat süreyle yarayla mücadele etmeye çalışmış, ancak, büyük uğraşlara rağmen başarılı olamamışlardır. II. Denizaltı Filotillası Komodoru Yarbay Zeki Işın ve Gemi Kaptanı İzzet Dalkıran'ın soğukkanlılıkla hareket ettikleri, gemiyi terk etme girişiminde bulunmadıkları ve geminin batmasıyla onların da sulara gömüldükleri kurtulan felaketzedeler tarafından anlatılmıştır.<sup>235</sup>

### 4.3. ATILAY KAZASI

11 Temmuz 1942 günü Donanma Komutanlığı tarafından, Çanakkale'ye monte edilen manyetik alan kablolarını kontrol etmek maksadıyla digavsing işlemine tabi tutularak manyetik alanı sıfırlanmış bir denizaltı istenmiştir. Bu göreve en uygun denizaltı olan Atılay denizaltısı tefrik edilmiştir. Aynı gün 1930'da Moda'dan hareket eden Atılay denizaltısı, 14 Temmuz 1942 günü saat 0730'da Çanakkale'ye demirlemiş ve Çanakkale Deniz Komutanı'nı ziyaret edilerek tecrübenin esas hatları belirlenmiştir.<sup>236</sup>

Görüşme hitamında ileri harekete geçen Atılay denizaltısı, saat 1430'da Morto Koyu açıklarında dalmıştır. Görevini icra etmek üzere boğazdan çıkan Atılay'ı, emniyet botu olarak Kartal Romorkörü satıhtan takip etmeye çalışmış, ancak, bu takip sertleşen hava nedeniyle sürdürülememiş ve Atılay gözden kaybedilmiştir<sup>237</sup>.

Takipin sürdürülememesi ve denizaltının dönmesi gereken saatte dönmemesi, Çanakkale Deniz Komutanı'nı endişelendirmiş, Gümrük Motorları ve Kartal Romorkörü ile Atılay aranmaya başlanmış, aynı gün 2030'da “ **Battu Şamandırası** ” görülmüştür.

<sup>234</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Kocaeli 1950, s.91

<sup>235</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 331.

<sup>236</sup> Ö. Kalaycıoğlu, a.g.e., s. 134.

<sup>237</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek 1*, Kocaeli 1965, s.54.

Arama faaliyetleri esnasında 2 kez meydana gelen mayın patlaması; Atılay'ın akıntı tesiri ile antenli mayınlarla kirletildiği tespit edilen sahaya düşmesi sonucu bir mayına çarparak batmış olduğu kanaatine varılmasına yol açmıştır.<sup>238</sup>

Kazadan yaklaşık 50 yıl sonra teknolojinin yardımıyla yapılan sualtı araştırmalarında batık geminin yeri tespit edilmiştir. Dalınarak yapılan keşiflerde geminin sancak bordasında makine dairesi hizasında 180 cm. yükseklik ve 40 cm. eninde bir yara olduğu gözlemlenmiştir. Batık çevresinin incelenmesi sonucu geminin pupasından 80 metre mesafede elim kazanın nedeni olan mayının bağlı olduğu ağırlık bulunmuştur.<sup>239</sup>

Tüm bu bilgiler ışığında, 50 yıl önce yapılan değerlendirmelerin doğru olduğu, kazaya; ağır denizler, ya da personel hatasının değil, sahada mevcut olan bir mayına çarpmasının neden olduğu kesin olarak anlaşılmıştır. Bu elim kaza neticesinde Atılay denizaltısı personeli; 6 Subay, 17 Astsubay ve 16 Er olmak üzere toplam 39 Denizaltıcımız şehit olmuştur<sup>240</sup>.

II. Dünya Savaşı'nın bütün dünyayı kan ve gözyaşına çevirdiği bu karanlık günlerde meydana gelen bu iki olay Türk Ulusu'nu derinden yaralamış ve yasa boğmuştur.



Şekil 4.2. : TCG Atılay Denizaltısı

<sup>238</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 332.

<sup>239</sup> Kd.Yzb. Avni BİNER, a.g.e.

<sup>240</sup> Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, *Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek 1*, Kocaeli 1965, s.55.

## 5. ATLANTİKTE DENİZ REKABETİNİN ESASLARI VE DENİZ STRATEJİLERİ

İkinci Dünya Harbi'nde Atlantik'de hakimiyet elde etmek isteyen 2 önemli ülke İngiltere ve Almanya'nın Birinci Dünya Savaşı öncesi ile İkinci Dünya öncesi konumları ele alınmıştır. Müteakiben bu iki ülkenin Atlantik Deniz Muhabereleleri sürecindeki stratejileri incelenmiştir.<sup>241</sup>

### 5.1. İKİ BÜYÜK GÜÇ-ALMANYA VE İNGİLTERE

#### 5.1.1. Almanya: (Birinci Dünya Savaşı Öncesi Ve İkinci Dünya Savaşı Öncesi)

Almanya'nın büyük güç olarak anılmasının/kabul edilmesinin temelinde 2 sebep vardır. Birincisi; Japonya gibi jeopolitik olarak soyutlanmayarak Avrupa'nın ortasında kurulmuş olması ki bu Avusturya-Macaristan ile Fransa'yı ciddi şekilde etkilemiştir. Bu gücün kurulması ile Avrupada'ki büyük güçlerin hepsinin nispi konumları değişmiştir.<sup>242</sup> Diğer sebep ise Almanya'nın sanayi, ticaret ordu/donanma alanlarında gösterdiği büyümenin hızı ve kapsamıdır. Öyle 1800'lü yılların ortalarında küçük prenslerin yönetiminde küçük devletler kümesi olan bu ülke 80 yılda bir büyük güç haline gelmişti. Burada değinilmesi gereken bir diğer husus da Almanların nüfus yapısıdır. Nüfus 1890'da 49 milyon iken 1913'de 66 milyona fırlamıştır. O yıllarda bu sayıyı aşan tek ülke Rusya'ydı. Ancak Almanların eğitim düzeyi ve toplum ihtiyaçlarının devlet tarafından karşılanma oranı daha yüksekti. Büyük savaşta askere alınan 1000 İtalyan askerinden 330'unun okuma yazması yoktu. Bu oran Avusturya-Macaristan'da 220/1000, Fransa'da 68/1000 ve Almanya'da inanılması güç bir oran 1/1000'di<sup>243</sup>. Almanların okul sistemi, politeknik enstitüleri ve üniversiteleri istenen elemanların hepsini çok sayıda yetiştirmekteydi.

<sup>241</sup> Fatih Karagöl, Atlantik Deniz Harekatı, Tez Çalışması, Gebze, 2006, s. 30.

<sup>242</sup> Kennedy, Paul: Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri, Çeviren Birtane Karanakçı, Kültür Yayınları, İstanbul 2005, s.260

<sup>243</sup> Kennedy, a.g.e., s.261

O yıllarda (1900-1919) Almanya'yı diğer ülkelerden farklı kılan, öne çıkmasını sağlayan en önemli faktör ise sanayi de gerçekleştirmiş olduğu genişleme olmuştur. 1890'da 89 milyon ton olan kömür üretimi, 1914'te 277 milyon ton ile 282 milyonluk İngiltere'nin hemen arkasında yer alıyordu. (Avusturya-Macaristan 47 Milyon, Fransa 40 Milyon, Rusya 36 Milyon) Çelikte 1914'te 17,6 milyon ton ile İngiltere, Fransa ve Rusya'nın toplam üretimini geçiyordu.

Almanya 1910'lu yıllarda dünya imalat sanayinin öncüsü konumuna gelmişti. Bundan ve Almanya'nın dünya üzerindeki konumundan büyük zevk alan Frederick Neumann "Ordu, donanma para ve güç yaratıyor... Çağdaş, dev güç araçları ancak aktif bir halk organlarında ilkbahar özsuynunun dolaştığını hissederse mümkün olabilir" diye övünüyordu.<sup>244</sup>



Şekil 5.1 : Wilhemshaven'de Alman Sanayi İşçileri

1920'li yıllara gelindiğinde Almanya savaş sonrası durumdan pek de memnun olmayan güçler dengesi oluşturan taraflardan en zayıf ve en sancılısı konumundaydı. Ülke içindeki enflasyon, sınıflar arası gerginlikler, partiler arası anlaşmazlıkların yanında Polonya ve Fransa'ya verilen topraklar nedeniyle stratejik olarak kısıtlanmış ve Versailles Antlaşması ile de eli kolu bağlanmıştı. Almanya elbette ki dış

<sup>244</sup> Bridge and Bullen, Great Powers and European States Systems, London 1966, s.112



politikasında İtalya ve Fransa kadar rahat değildi. 1920'lerin sonlarında ticari bunalımlar yüzünden ülke hala yarı özgür bir büyük güçtü<sup>245</sup>

Hitler'in iktidara gelişi Almanya'nın Avrupa'daki konumunu bir iki yıl içerisinde değiştirmiştir. Şunu belirtmekte fayda var; her Alman iyi ya da kötü az ya da çok revizyonist'ti;<sup>246</sup> Nazilerin ilk zamanlardaki dış politikası eski Alman milliyetçiliğinin ve sindirilmiş silahlı kuvvetlerin bir devamı niteliğindedir. Pek çok ulus 1919-1922 sınır düzenlemelerinden memnun olmamış ve Nazilerden çok çok önce bu taleplerini Berlin'e iletmışlerdi ve bu konuda Berlin'le birlikte hareket etmek istemişlerdi. Almanya bütün kayıplarına rağmen hala sanayi potansiyelini elinde tutuyordu. Almanya'nın büyümesini engellemek için gerekli dengeler artık 1914'den çok farklı konumdaydı. Hitler'in çok az bir zaman içerisinde şaşırtıcı bir şekilde büyük başarılar elde etmesi herkes tarafından kabul edilmektedir. Ancak şu da unutulmamaktadır ki mevcut bir çok neden Hitler'in fırsatlardan acımasızca faydalanmasına neden olmuştur.<sup>247</sup>

Hitler kafasında kurduğu Nasyonal Sosyalist Almanya'nın özellikli ve taşkın bir niteliği olmasını istiyordu. Bu yüzden ırk açısından arındırılmış bir toplum kurma zihniyetiyle rejime kayıtsız şartsız destek veren bir ırk kurma hevesi içerisinde diğer unsurlara yaşam hakkı vermemiş, ezmekten tat alan her türlü uzlaşma fikrini küçük gören bir nefret ideolojisi kurmuştur.<sup>248</sup>

Ancak Almanya'nın içinde herşey Hitler'in istediği gibi olmuyordu. Rejime açıkça karşı çıkan gruplar da vardı. Zihinlerde rejime karşı bir direnç oluşmaktaydı. Ancak şu bir gerçektir ki halk Nasyonal Sosyalist yönetimi tutuyordu ve Hitler'in karşısında kaynakların yönetimi konusunda çıkan hiçbir rakip yoktu.<sup>249</sup>

Almanya'nın büyümesi sırasında dünyada ortaya çıkan ekonomik sorunlar ülkelerin silahlanma konusunda yaptıkları harcamalara da yansımıştı. Fransa ve İngiltere buna rağmen ellerinden geleni yapmaktaydı. Ancak hiçbir silahlanma konusunda Almanlar kadar genişleyememişti. Almanya yasaklı olmasına rağmen

<sup>245</sup> Nicholls, A.J.: Weimer and the Rise of Hitler, Londra 1979, s.122

<sup>246</sup> Kennedy, a.g.e., s.345

<sup>247</sup> Taylor, J.: Origins of The Second World War, Londra 1977, s.336

<sup>248</sup> Weinberg, G.: The Foreign Policy Of Hitler's Germany, Chicago 1980, s.125

<sup>249</sup> Kennedy, a.g.e., s.367

Wehrmacht, Luftwaffe ve donanmanın genişlemesi için gizli planlar yapıyordu ve bu planların sonunda güç dengesi gerçekten de değişecekti.

Almanlar 1930'lu yıllardaki buhrandan diğer ülkelere göre daha fazla etkilenmişlerdi. Daha sonra toparlanmaya başlayan Almanya 1936'ya gelindiğinde silahlanmaya yapılan harcamalar yüzünden sallantıya girmişti. Nasyonel Sosyalist yapıda karar mekanizması karmakarışıktı. Hitler'in herşeyi kendi kontrolüne almaya çalışması zaten bazı sorunları ortaya çıkarıyordu buna ilave olarak da, silahlı kuvvetlerin kendi arasındaki rekabeti akıl alacak cinsten değildi. 1938'e gelindiğinde GSMH'nin %33'ü devlet harcamalarına (silahlanma) yapılıyordu. Bu megaloman yaklaşımlar, akıl almaz istekler büyüyüp gidiyordu. Donanmanın Z-Planının gerçekleşebilmesi için 6 milyon ton sıvı yakıt gerekmekteydi ki bu 1938'de Almanya'nın tüm tüketimine eşitti. Luftwaffe'nin 1942'ye kadar gerçekleştirmek istediği planı için (19000 cephe hattı) için dünya petrol üretimini %85'i gerekiyordu. Çılgınca yürütülen bu silahlanma Almanya'nın ithal hammaddeler olan bağımlılığına ters düşüyordu. Tüm bunlardan şu 3 sonucu çıkarabiliriz;<sup>250</sup>

1. Almanya 1938-1939 yıllarında Batılı demokrasilerin kendisinden çekindiği kadar güçlü değildi.

2. Alman Silahlı Kuvvetlerinin akıldışı silahlanması sonucu ortaya çıkan ekonomik zorlukların üstesinden gelmek için Hitler'in savaşma isteği sürekli artmaktaydı. (Yeni zengin bölgeler elde etmek, Çekoslovakya, Polonya).

3. Almanya çok fazla açılmadan bu tür bir fetih ve yağma politikasını nereye kadar sürdürebilirdi? Hitler ataları Frederick ve Bismarck'tan farklı olarak kısa vadeli sorunlardan kaçarak uluslar arası düzeni mümkün olan en kısa zamanda değiştirmek istiyordu.

### 5.1.2. İngiltere

İngiltere 1900'lü yılların başına gelindiğinde gerçekten de çok ihtişamlı bir görüntü içerisindeydi. Dünyanın GÜÇ DENGESİNİ alt üst eden bir imparatorluk

<sup>250</sup> Kennedy, a.g.e., s.401

olarak muazzam bir donanmaya sahipti. Ancak 1870'li yıllardan sonra değişmeye başlayan güçler dengesi İngiltere'ye kazanacağından çok kaybettirecekti. Amerikan gücünün yükselişi İngiltere'nin batı kürede kendi alanına en çok saldırı alan ülke konumuna gelmesine sebep oldu. (Kanada, Karayipler ve Latin Amerika) Çin'de ortaya çıkabilecek yeni bir güç yine İngiltere'yi etkileyecekti. 1880'li yıllardan sonraki sömürge savaşlarında yine nispi olarak en fazla kayıp İngiltere'nin olacaktı.

O yıllarda İngiltere (Birleşik Krallık) dünya imalatının %22,9'unu elinde tutuyordu. Ancak bu oran 1913'te %13,6'ya düştü. Birleşik Devletler ve Almanya İngiltere'yi geçmişti. Bu İngiltere kendisi büyüyemediği için değil, rakipleri çok hızlı büyüdüğü için ortaya çıkmıştı.

Bu durum en çok İngiliz emperyalistlerini düşünmeye sevk etmiştir. Ancak İngiltere'nin deniz aşırı sömürgelerinde elde ettiği devasa kazanç onun savunma harcamalarına yatırım için GSMH'dan diğer devletlere göre çok daha az harcama yapabilmesine imkan tanımıştır.

Birinci Dünya savaşından sonraki yıllarda İngiltere sanayi açısından hem birleşik Devletler hem de Almanya'nın gerisine düşmüştü. Aynı zamanda sömürgeler ve denizcilik alanlarında yoğun bir rekabetle karşı karşıya gelmişti. Bununla birlikte mali kaynakları, imparatorluk sömürgeleri ve deniz gücü biraraya gelince İngiltere 1850'li yıllara göre daha az belirgin bir şekilde dünyanın bir numaralı gücü idi.

Birinci Dünya Savaşını takip eden yıllarda İngiltere'de halkın savaştan ciddi şekilde etkilendiği görülüyordu. Ulusal politika o yıllarda daha çok toplumsal meselelerle ilgilenmekteydi. Kamu harcamalarında 1933'te sosyal hizmetlere ayrılan yüzde 46,6 iken silahlı kuvvetlere ayrılan pay yüzde 10,5'ti.<sup>251</sup>

Birleşik Krallık içerisindeki özerkliklerin statülerinin yeniden belirlenmesi isteği, Hindistan'ın Rusya tehdidine karşı savunulması gerekliliği, gücü tükenen ekonominin buhran ile birlikte temelden sarsılması gibi nedenlerle İngiltere 1930'larda yatıştırma diplomasisi uyguluyordu. İngiliz Kurmayları durumu çok iç karartıcı olarak görüyorlardı. İngiltere'nin Napolyon'a karşı kurduğu ortaklıklar artık

<sup>251</sup> Kennedy Paul, *Realities Behind The Diplomacy*, 1976, s.233

kalmamıştı. Japonlar gibi artık İtalyanlar da müttefik değil düşmandı. Amerika'nın tarafsızlık yasasını esas alması nedeniyle buradan borç da alınamıyordu. Şunu söyleyebiliriz ki, İngiltere 1930'lu yılların ortalarında uluslar arası bir diplomatik ve stratejik açmaz içinde idi ve bu durum onlar için hiç de tatmin edici değildi.<sup>252</sup>

1930'lu yılların sonunda İngiltere'de halkın da büyük öfkesiyle yatıştırma politikasını terk etmeye zorlanan bir hükümet vardı. Kurmayların savunma harcamalarına ağırlık verilmesi fikrine karşın hazine bunu yıkım getireceğini ifade ediyordu. Ekonomideki hammadde yetersizliği yüzünden dışa bağımlılık uzun soluklu bir savaş karşısında İngilizlerin o günkü durumda çok da şansları olmadığını gösteriyordu.

Yine İngiltere diplomasisinde bir takım çelişkili durumlar mevcuttu. Fransa'yı 1939 yılında "Avrupa'da Taahhüt"e girişme kararı, deniz gücünü kullanımında Akdeniz'e öncelik tanınması, Polonya'ya 1939 baharında güvence verilmesi, Yunanistan, Romanya ve Türkiye'ye verilen taahhütler hep içinde bulunulan ekonomik duruma göre bir çelişkiydi ve gerçekte de İngilizlerin bu ülkelere yapılacak ciddi Alman saldırılarına karşı savunma umudu yoktu.

1939'a gelindiğinde İngiltere için yatıştırma politikası veya buna karşı olan politika arasında bir seçim yapma zamanıydı. Her iki durumda da kayıplar çok olacaktı. Mühim olan kötünün iyisini seçmektir. Hitler'in yeni saldırganlık eylemine karşı çıkılarak 1939'da doğru seçimin yapıldığı kuşkusuzdur.

## 5.2.İNGİLİZ DENİZ STRATEJİSİ

Birinci Dünya harbini müteakip alınmış çeşitli tedbirler karşısında; nüfusu İkinci Dünya harbi başlangıç yıllarına doğru süratle artan İngiltere'nin ithalat yapmadan halkını ne beslemeye, ne giydirmeye, ne de savunmasını hazırlamaya imkan vermeyen ekonomik durumunun arz ettiği büyük tehlike olmasaydı, İngiltere'nin stratejik durumu yine de uygun olarak görülebilirdi. Bu bakımdan

<sup>252</sup> Schmidt, A.: England in der Krise,1980, s.12

İngiltere'nin ithalatını normal seviyede tutması hatta artırması zorunluluğu nedeniyle olası bir savaşta yapacağı ilk iş deniz ulaştırmasını emniyete almak olacaktır.<sup>253</sup>

Alman Deniz Kuvvetlerinin harekate hazır limanda bekleyen birkaç bin tonluk korsan gemileri ve denizaltıları, İngiltere Kraliyet Donanmasını deniz ulaştırmasını emniyete almak için bir milyon tonluk savaş gemisi kullanmaya mecbur ediyordu. Dolayısıyla İngiltere askeri potansiyelinin büyük bir kısmını Deniz Kuvvetlerine yani Deniz Ulaştırmasına ayırmış oluyordu.<sup>254</sup>

İngiltere Birinci Dünya Savaşını müteakip 1936 yılından itibaren silahlanmaya başlamış bulunuyordu. Doğal olarak da silahlanmada gösterilen gayretin ve yatırımın büyük bir kısmını Deniz Kuvvetleri için tahsis ediyordu. Gemi inşası büyük muharebe gemisi inşa etmek suretiyle devam ediyordu. Askeri ve sivil şahısların bazıları harcanan paranın ve emeğin Deniz Kuvvetleri yerine Hava Kuvvetlerine yapılarak silahlanmanın daha seri bir şekilde olacağını savunuyorlardı. Çünkü bu şekilde bir hal tarzı benimsenirse büyük muharebe gemilerinin hava kuvvetlerinin taarruzlarına karşı koyamayacaklarını düşünüyorlardı.

Bu fikirlere karşı Amirallik birinci Lordu Chatfield şu şekilde karşı çıkmaktaydı: "Eğer gelecek bir harp muharebe gemilerinin gereksiz olduğunu kanıtlarsa, biz bu muharebe gemilerinin inşasından dolayı para kaybedeceğiz. Ancak bu gemileri inşa etmezsek ve savaşta gerekli oldukları görülürse o zaman belki de bütün imparatorluğu kaybetmiş olacağız".<sup>255</sup>

Bu fikirler çok önemliydi. Ancak yine de tespit edilen deniz stratejisinin uygun gördüğü silahlanma gayreti tam anlamıyla ancak Fransa'nın mağlubiyetinden sonra hedefine ulaşabildi.<sup>256</sup> İngiliz Amirallik Dairesi Deniz Kuvvetlerinin zayıf taraflarını genellikle şu şekilde belirlemekte idi<sup>257</sup>;

<sup>253</sup> Dümen, Erdoğan: Denizde İkinci Dünya Harbi (Atlantik Harekatı), Deniz Basımevi, İstanbul, 1990, s.23

<sup>254</sup> Bennett, Geoffrey: Naval Battles Of World War II, Pen & Sword Military Classics, Yorkshire 2004, s.45

<sup>255</sup> Apatay, Çetinkaya: Normandiya Çıkarması, İstanbul 2001, s.124

<sup>256</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.30

<sup>257</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.33

- *Büyük Britanya İmparatorluğu eskort gemisi inşasına son vermiştir. Bir an önce bu tip gemilere sahip olma yolları aranıp bulunmalıdır.*<sup>258</sup>



Şekil 5.2 : Bir İngiliz Tersanesinde Denize İndirme Töreni

- *Büyük Deniz Kuvvetine rağmen denizaltı harbine yönelik hazırlıklar yetersizdir.*

- *Muhtemel bir mücadelenin başlamasını müteakip tüm ticaret gemileri imkanlar dahilinde silahlandırılmalıdır.*

- *Konvoy Harekatına bilhassa önem ve öncelik verilmeli, konuyla ilgili talimatlar gözden geçirilmeli ve geliştirilmelidir.*

- *Büyük gemilerin gece muharebe imkan kabiliyetleri tekrar gözden geçirilmeli, konuyla ilgili düzenlemeye gidilmelidir.*

- *Donanma Hava Kuvveti kurulmalıdır.*

<sup>258</sup> İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 1, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

1939 yılında İngiliz Amirallik dairesinin stratejik fikri savunma ağırlıklı idi. Birinci Dünya Harbinde olduğu gibi stratejik savunmada kalmak uygun görülüyordu. Tüm bunlar ışığında kabul edilen strateji:

***”İngiliz Deniz Ulaştırmasının serbestisini sağlamak ve Büyük Britanya’yı bir istilaya karşı himaye etmek<sup>259</sup>.”***

1939 yılında Amirallik birinci Lordluk makamında bulunan Churchill Amirallik Karargahına taarruzi bir ruh vermeye çalıştıysa da, diğer deniz Lordları, Kara ve Hava Kuvvetlerinin kifayetsiz olması sebebiyle ihtiyatlı olmaları yönünde baskı kurmuşlardı. Sonuç olarak muhtemel ya da beklenen bir harp karşısında İngiliz Amirallik Dairesi stratejisini şöyle belirledi:



Şekil 5.3 : Amirallik Birinci Lordu Sir Winston Churchill

***- Harpte daha çok insan kaybına neden olan kara harekatı müttefiklere verilecek, kara harekatı bizzat idare edilecektir.***

***- Düşman yıpratılarak barışa gitme konusunda zorlanacak, buna mecbur edilmeye çalışılacaktır.***

<sup>259</sup> İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 2, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

- *Deniz Muharebesi aranmayacak, fakat bundan kaçınılmayacak ve bunun için daima hazır bulunulacaktır.*

- *Kuzey Denizi'nde kuvvetli bir unsur olarak bulunmak, Manş Denizi'nde hakimiyet temin ve idame etmek, kendi ulaştırmamızı korumak ve düşman ulaştırmasına taarruz etmek, düşman suüstü korsan gemilerini yakalayıp imha etmek, Akdeniz'de Fransa ile işbirliği yapmak ve diğer denizlerdeki Fransız menfaatlerini korumak, Amerika Birleşik Devletlerini bir müttefik olarak harbe sokmaya çaba sarf etmek esastır.*<sup>260</sup>

Burada İngiliz Amirallik Dairesi stratejilerinden biri olan Amerika Birleşik Devletlerini müttefik olarak harbe sokmaya çalışmak stratejisi İngilizler'in ne pahasına olursa olsun istedikleri ve bu konuda da sürekli çalıştıkları kendi adlarına çok değerli olan bir stratejidir<sup>261</sup>.

### 5.3. ALMAN DENİZ STRATEJİSİ

Birinci Dünya Harbinde İngiltere, Anavatan Filosunu Scapa Flow'da üsleştirmek ve Dover Boğazını da kontrol altında bulundurmak suretiyle Almanya'ya uzak abluka uygulamış ve arzu ettiği neticeye ulaşmıştı<sup>262</sup>.

Hayati menfaatlerinin mevcut bulunduğu deniz ulaştırma yollarını kontrol altında tutmayı başaran İngiltere bu sonucu; kuvvet ve coğrafi üstünlüğünü iyi kullanarak elde etmişti. Diğer yönden İskandinavya yarımadasına yönelik bir tek deniz ulaştırma yolu hariç tutulduğunda, İngiltere'nin bütün deniz ulaştırma yollarının abluka sahası dışında kalması, tespit edilmiş stratejik savunma konseptinin uygulanmasını kolaylaştırmıştı.

Bundan başka Norveç, Danimarka ve Hollanda'nın bu abluka içinde bulunmaları İngiltere'nin Almanya'ya komşu bu ülkelere giden deniz ulaştırma

<sup>260</sup> İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 3, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

<sup>261</sup> Parker, R.A.C.: II nci Dünya Savaşı, Çeviren: Müfit GÜNAY, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2005, s.221

<sup>262</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.17



yollarını da kontrol altında bulundurmaya imkan sağladığından İngiltere'nin Almanya'ya uyguladığı "**Denizde Ekonomik Harp**" daha da etkili olmuştu.

Birinci Dünya Harbinin başlangıcında, dünyanın ikinci büyük donanmasına sahip bulunan Almanya'nın Kuzey Deniz güneyindeki Alman Körfezinde açık deniz filosunu tutup, İngiliz Anavatan Filosunu yıpratmaya çalışması bir hata idi<sup>263</sup>. Çıkan fırsatlardan istifade ederek İngiliz Anavatan Filosuna vurulacak darbeler istenilen hedefe ulaşmaya yeterli gelmeyecekti. Esas hedef İngiltere'nin Atlantik'teki deniz ulaştırmasına darbeler vurmak olmalıydı. İşte bu türlü istenilen netice alınmadığından nihayet Almanya 1916 yılının Şubat ayında bilinen kayıtsız şartsız denizaltı harbini icra etmeye mecbur olmuştur.

İngiliz deniz ulaştırmasına amansız darbeler vurulması sonucu olarak İngiltere'nin dize getirilebileceği fikrinin çok geç kabul edilip işe başlanmış olması Almanya'nın mağlubiyetine engel olamadı ise de Alman Stratejistleri ile Deniz Kuvvetleri Komuta Kademelerindeki idarecilere gelecek bir harp için faydalı dersler vermiş oldu.

Bu suretle harpten sonra yapılan Versay (Versailles) Barış Antlaşması sonucunda Almanya, 1920 yılına az miktarda harp gemisi fakat çok şey öğrenmiş olarak girdi.

1925 yılında Deniz Albay Otto GROOS tarafından yayınlanan "**Büyük Harbin Işığında Deniz Harbi Dersleri**" adlı kitapta Albay iki önemli noktaya parmak bastı. Birisi; Manş kanalı limanlarını ele geçirecek Almanya'nın, İngiltere'nin coğrafi üstünlüğünü bir dereceye kadar ortadan kaldırabileceği, diğeri ise; Alman Açık Deniz Filosunun İngiliz Anavatan Filosu üzerinde kazanacağı seri halindeki küçük zaferlerin İngiltere'yi mağlup edebileceği idi<sup>264</sup>.

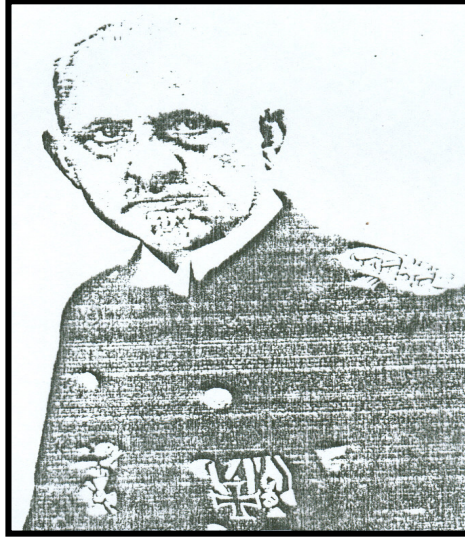
Bundan bir yıl kadar sonra 1926'da Tümamiral Wolfgang Wegener tarafından "**Büyük Harbin Sevkulceyi**" adında bir kitap yayımlandı. Bu kitap ilk yayınlandığında gizli olarak yalnız Alman deniz subaylarının okuması için

<sup>263</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.17

<sup>264</sup> Tuğrul, Afif: İkinci Dünya Harbinin Stratejisi, Dz.K.K.lığı yayınları, İstanbul 1956, s.45

hazırlanmış bir muhtıra niteliğindedir. Daha önceleri Alman Denizcileri mağlubiyetlerini çeşitli nedenlerle açıklamaya gayret göstermişler ve neticede;

*“Almanya denizde bütün dünya donanmalarının birleşimi çok kuvvetli bir koalisyonla karşılaştığı için mağlup olmuştur. Hatasız hareket ettikleri ve metotlarını geliştirdikleri takdirde yeni bir mücadelede zafer kazanmak mümkündür”*<sup>265</sup>



Şekil 5.4 : Koramiral Wolfgang Wegener

fikri ortaya çıkmıştı. Ancak Amiral Wegener’in tezinin üzerinde inşa edilen fikir ise;

*” Eğer Almanya tekrar büyük bir güç olacaksa karşısında kaçınılmaz olarak Büyük Britanya’yı bulacaktır. Dolayısıyla Almanya’nın önünde seçilebilecek 2 yol vardır. Almanya büyük dengeli bir filo inşa etmeli ve bu filo ile Fransa ve Norveç’teki üslerden faydalanarak bir İngiliz ablukasını boşa çıkarmaya çalışmalıdır. Eğer Almanya bunu yapamaz ise, Avrupa deniz ulaştırma yolları üzerinden İngiltere’nin deniz hakimiyetini nötralize edecek bir ittifaklar sistemi kurmalıdır.”* idi.

Amiral Wegener gerek deniz kuvveti gerekse coğrafi konum açısından çok üstün durumda bulunan İngiltere’nin karşısında Amiral Tirpitz’in riske girmek istemesini uygulama kabiliyetinden yoksun olduğunu ileri sürerek Birinci Dünya Harbindeki Alman stratejisini hatalı buluyor ve “İngiltere ne hata yapmış olursa

<sup>265</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.50

olsun uyguladığı deniz stratejisi ana hatları ile çok doğrudur” diyordu. İngiltere’nin kendi deniz ulaştırma yollarını kontrol edip korurken, aynı zamanda Almanya’nın deniz ulaştırmasına mani olduğunu söylüyor ve bu nedenle Heligoland Körfezini ölü bir denizin ölü bir köşesi olarak tanımlıyordu<sup>266</sup>.

Amiral Wegener’e göre; eğer Alman Açık Deniz Filosu Norveç üs ve limanlarına konuşlandırılmış olsaydı, hem bu bölgedeki tarafsız deniz ulaştırmasını kontrol altında tutabilir ve hem de bu hareket alanındaki İngiliz Deniz ulaştırmasını taarruz imkanına sahip olabilirdi. Bu yapılamadığı içindir ki; İngilizler Birinci Dünya Harbinde Danimarka sahillerine kadar sokularak taarruzi mayın hatları kurmayı başarmışlardı. Amiral Wegener, Alman Açık Deniz Filosu için anavatan dışında ileri üsler temin edilmesini “*Coğrafi Taarruz*” olarak kabul ediyor ve bunda başarılı olduğu takdirde İngiltere’nin uygulayacağı ablukanın tesirsiz ve yetersiz olacağını savunuyordu.

Amiral Wegener’in deniz stratejisine ilişkin bu düşünceleri doğru veya yanlış olarak çok tartışılmıştır. Ancak Birinci Dünya Harbi sonrasında Alman Deniz Kuvvetleri için çok önemli fikirler ortaya çıkardığı kesindir. Amiral Wegener, Almanya’nın Norveç’in kuzey burnundan Fransa’nın Biskay körfezinin sonuna kadar bütün sahil kesiminin Almanya’nın kontrolü altında bulunmasını söylediği gibi biraz daha da ileri giderek “*Donanma için düşünülecek tek şey öncelikle stratejik noktaların ele geçirilip kullanılmasıdır. Alman deniz ticaretinin idamesi ve İngiliz Deniz Ulaştırmasının engellenmesi için gelecek bir harpte Atlantik’te stratejik noktaları elde etmek zorundayız*” demektedir. Ayrıca Wegener, İngiliz deniz ulaştırmasını çökertmek, ortadan kaldırmak için suüstü akıncı gruplarının kullanılmasını uygun olduğunu ileri sürüyordu<sup>267</sup>.

Bu düşünce ve önerileri ile Amiral Wegener, “*Coğrafi Avantajlara Sahip Zayıf Deniz Kuvvetlerinin Deniz Ulaştırması Uğruna Yapılacak Mücadeleyi Kazanabilecekleri*” doktrinini ilk defa ortaya koyan stratejist olmuştur (Roberts, 2003, s.176). Başlangıçta Amiral Wegener’in görüşleri uygulama olanağından yoksun diye reddedilmiş bununla beraber Amiral’in “Okyanus Donanması” kurma

<sup>266</sup> Karapınar, Şeref: Yabancı Deniz Harp Tarihi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul 1952, s.45

<sup>267</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.75

önerisi Amiral Zenker'in yönetiminin son yıllarında kabul görmüş ve görüşleri benimsenmeye başlamıştır.

Değişik yönlü ve esrarengiz bir ruha sahip olan Hitler, batılı devletlerle harp etmeden Avrupa kıtasında Alman hegemonyasını tesis edebileceği düşüncesinde ve yine aynı şekilde her türlü hal ve şartta düşmanlarını süratle mağlup edebileceği kompleksi içerisine girmişti<sup>268</sup>. İşçi gücünü topyekün seferber ederek ve silah imalatını azami seviye yükselterek Fransa'yı mağlup edip işgal edebileceğini, İngiltere'nin ise uzun yıllardan sonra kendisine yetişebileceğini hesap ediyor, Almanya'nın gücü arttıkça Fransa ve İngiltere'nin bir mücadeleye teşebbüslerine ihtimal vermiyordu.



Şekil 5.5 : Adolf Hitler

Yeniden silahlanma, Ren ve Avusturya'nın işgali, Çekoslovakya'nın tahliye edilmesi gibi ilk başarılar Hitler'in politikasını parlak bir şekilde teyit etti. Neurath, Schacht ve silah endüstrisi bakanı General Thomas gibi Hitler'e ihtiyatlı olmasını önerenler ikinci planda bırakıldılar ve çekildiler. Hitler ortaya koyduğu politikasını şahsi görüşlerine dayanan ekonomik bir strateji ile desteklemekteydi. Bu strateji: Silah, Mühimmat ve ikmal maddesi stoklarının süratle artırılmasını hedef tutuyor, mevcut sanayinin azami kapasitede çalıştırılması esas alınarak müstakbel ihtiyaçları karşılamak değil, halihazır ihtiyaçların teminini ön planda tutuyordu. Bu nedenle General Thomas bu politikaya "**Genişliğine Silahlanma**" ismini veriyor ve "**Derinliğine Silahlanma**" deyimini kullanan Hitler'e karşı çıkıyor, imalat

<sup>268</sup> Kennedy, a.g.e., s.345

potansiyeline oldukça uzun vadeli bir harbe göre yön verilmesinde ısrar ediyordu. Birçok yüksek önemli şahsiyet tarafından desteklenen General Thomas, harbi 1950 yılına kadar geciktirmek ve harpten tamamı ile kaçınmak düşüncesinde idi<sup>269</sup>.

Alman Deniz Kuvvetleri de bu fikri sürekli desteklemekte idi. Hatta Büyük Amiral Raeder, Hitler'den 1945 yılından önce hiçbir mücadelenin açılmayacağına dair teminat almıştı. İkinci Dünya Harbinde Almanya Deniz Kuvvetleri ile İngiltere'ye karşı iktisadi harp yapmayı düşünerek girdi. Hitler tarafından 10 Mayıs 1939 tarihinde verilen direktifte şu ifadeler yer almaktaydı:

*"Alman Deniz Kuvvetleri, İngiliz ve Fransız Deniz ulaştırma taarruz için tedbirlerini alacaktır. Dışişleri ile koordine sağlayarak ilerde meydana gelmesi muhtemel gelişmeleri dikkate alarak bu ulaştırma taarruz meselesinin askeri ve hukuki taraflarını inceleyecektir. İngiltere ile muhtemel bir harpte, birkaç abluka kırıcı gemimizin yapacağı hareket hariç, memleket dışı ticaret münasebetlerimizin devam ettirileceği ümit edilemez. Bu suretle bizim deniz ulaştırmamız Baltık Denizi ile Kuzey Denizinin kıyı kısmına münhasır kalır."*

Hitler, 22 Ağustos 1939 günü büyük askeri komutanları, Berghof'da bir konferansa davet etti. Büyük Amiral Raeder, Göring, Keitel ve Alman Kara Kuvvetlerinin bütün komutanları toplantıda hazır bulundular. Hitler özet olarak; Avrupa kıtasında Alman Hegemonyasını tesis etmek maksadıyla tecavüz politikasını uygulayacağını, ancak Batılı devletlerin Almanya'ya müdahale etmeyeceklerini, İngiltere'nin harp arzusunda bulunmadığını açıkladı ve Deniz Kuvvetlerini kullanma stratejisini şu şekilde açıkladı:

*"Deniz Ulaştırmasına taarruz konusunda Alman Deniz Kuvvetleri bütün gayretini İngiltere'ye yöneltecektir. Bu tesiri artırmak için bir çok bölge **TEHLİKELİ SAHA** olarak ilan edilecektir. Bunların nereleri olacağı ve sınırlarının nereler olacağını Deniz Kuvvetleri bildirecektir. Düşmanların Baltık Denizine girmelerine kesinlikle izin verilmeyecektir. Bu denize giriş boğazlarının mayınla kapatılıp kapatılmayacağına Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karar verecektir. İngiltere'ye karşı*

<sup>269</sup> Weinber, Gerhard L.: A World At Arms, Cambridge University Press, Cambridge 1994 s.145

*yapılacak harekatta Hava Kuvvetleri düşmanın deniz ulaştırmasına taarruzlar yapılmasını dikkate alacaktır.*

*İngiliz Harp gemileri topluluğuna ve bilhassa büyük gemilerle uçak gemilerine karşı uygun hiçbir hücum fırsatı kaçırılmayacaktır. İngiltere adaları kıyılarına karşı taarruzi hareketler hazırlanacak fakat az kuvvetler kullanılacak ve böylece az zayıat vermek düşüncesiyle yarım kalacak başarılarından kaçılacaktır”<sup>270</sup>.*



Şekil 5.6 : Amiral Raeder, Amiral Schniewind

Konferansı müteakip Büyükamiral Raeder ile Kurmay Başkanı Amiral Schniewind kendi aralarında son derece şaşkın bir halde fikir teatisinde bulundular. Henüz barışın muhafaza edileceği kanaatinde idiler. Fakat, Almanya, Polonya’ya taarruz ettiği takdirde İngiltere mücadeleye girecek ve sonuna kadar da savaştacak, harp derhal bir Dünya Harbine dönüşmüş olacaktır. Almanya’nın milli politikası, yeterli bir Alman Deniz Kuvvetinin yaratılmasına engel olmuştu. Harp, bir yönü ile deniz harbi şeklinde cereyan edeceği halde Almanya’nın durumu son derece yetersiz idi.

İki savaş arasında deniz strateji uzmanlarının görüş ve önerilerinin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da müstakbel Deniz Stratejisini şu şekilde ortaya koydu:

<sup>270</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.99

*“Müstakbel bir harpte yeterli sayıda ve tipte harp gemisine sahip olunamayacağı için zaferi, muhasım deniz kuvvetlerinin imhasında aramak bir hayaldir, boş bir çabadır.*

*İngiltere ancak deniz ulaştırmasına taarruz edilip öldürücü darbeler indirilmek suretiyle mağlup edilebilir. Bu mücadele bilhassa suüstü vurucu grupları ve hava kuvveti ile desteklenen denizaltı kuvveti tarafından yürütülmelidir.*

*Son derece elverişsiz olan coğrafi durumu düzeltmek için Alman körfezi dışında yabancı ülkelerde Üs’ler işgal etmek faydalı ve hatta gereklidir.”*

Bu stratejinin ışığı altında Büyükamiral Raeder, 1939 yılı Şubat ayında yeni bir donanma programı hazırladı. Devam etmekte olan inşaat programına ilave olan bu yeni inşaat programının 1947 yılında hayata geçirilmesi tahmin edilmekte idi.

Büyükamiral Raeder aynı zamanda olması muhtemel bir harpte, Baltık Denizi’ne hakim olmak ve Kuzey Denizi’ne İngiliz Donanmasının büyük bir kısmına angaje olmak maksadıyla, Almanya sularında kuvvetli bir birlik bulundurmaya ve yine çok kuvvetli kuruluşa sahip denizaltı ve suüstü vurucu grupları ile Atlantik’te mücadele yapılmasını tasarlamakta idi. Şunu da belirtmek gerekir ki İkinci Dünya Harbinin bu önemli komutanı Büyükamiral Raeder’e genel olarak büyük bir stratejist (**Specialiste Ou Praticien De La Strategie**) nazarı ile bakılmaktadır<sup>271</sup>.

Amiral, Rusya’nın istilasına karşı olduğu gibi, mücadelede Akdeniz hareket alanının oynayacağı önemli rolü de idrak etmiş bulunuyordu. Ancak; inşa etmek istediği Donanma programı incelendiğinde, bu kuvvetin beklenen görevleri tam manasıyla başaracak yeterlilikte olamayacağı anlaşılabilir. Diğer yönden harbin çok daha erken başlatılmış olması ve stratejiye uygun deniz harp silah ve araçlarına sahip olmadan harekate katılmak mecburiyetinde kalınışı neticeye tesir etmiştir. Diğer

<sup>271</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.17

tarafından Büyükamiral'in oluşturmak istediği denizaltı filosu, suüstü filosundan hacim itibarıyla beş veya altı defa daha zayıftı<sup>272</sup>.

1936 yılından beri Denizaltı Filosu Komutanı Albay Dönitz; yazılı ve sözlü önerilerle Deniz Kuvvetleri Komutanlığına durmadan başvurmuş, harp çıkarsa ancak üç yüz denizaltıya sahip bir filo ile denizde başarı sağlanabileceğini savunmuştu. Bu fikrini her fırsatta açıklayan Albay Dönitz'i ne Büyükamiral Raeder, ne Göring ve ne de Hitler bir türlü anlamamış, deniz ulaştırması harbi için denizaltıların en müessir gemi olduklarına inanmamışlardı.

Denizaltı Filotillası Komutanı Albay Dönitz, Scapa Flow baskınına elde edilecek bir zaferin bütün dünyada yankılar uyandırabileceğini ve bu zafer sayesinde Büyükamiral Raeder ve Hitler'e baskı yapabileceği düşüncesi ile planlamıştı. Halbuki Denizaltı Kuvveti Komutanı Dönitz, denizaltı inşaatının diğer bütün inşaatlara nazaran bir önceliği olmasını arzu etmekte idi. Olayların akışı Dönitz'in haklı olduğunu ispat etmişti. Eylül 1939'da Alman Deniz Kuvvetleri, Alman Silahlı Kuvvetlerinin en zayıf bir parçası idi ve Deniz Kuvvetleri Strateji içinde kendi stratejisini uygulamaktan yoksun idi.

Başlangıçta Alman Stratejisi kara hareketine dönük bulunuyordu. Bu nedenle Alman generalleri büyük eleştirilere maruz kaldılar. Fakat görüşlerini değiştirebilmek imkansız idi. Alman generaller deniz üstünlüğünün önemini değerlendiremediklerinden güçlükleri sınıflandırmaya ve kara meselesini daima deniz meselesinden önce halletmeye istekli idiler<sup>273</sup>. Gerçekten de Alman stratejisi tam manasıyla hazırlıksızdı. Bu nedenle Almanların, 1940 yılı Temmuz ayındaki durumu, büyük tesadüflerin yardımı ile elde edebildikleri söylenebilir.

Birçok düşüncelerin etkisi altında kalan Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İkinci Dünya Harbine aşağıdaki şekilde bir strateji tespit ederek girdi:

***“Batıda harbin İngiltere ve Fransa tarafından açılması beklenecek ve bu suretle inisiyatif batılılara bırakılacak.***

<sup>272</sup> Thomas, David: The Battle At Sea, New English Library, London 1975, s.179

<sup>273</sup> Halpern, Paul G.: Naval History Of World War I, Annapolis 1994, s.233



*Baltık denizinde tam hakimiyet sağlanıncaya kadar gereken yerler mayınlanacak.*

*İngiliz deniz ulaştırmasına taarruz edilecek, bilhassa büyük gemilere uçak gemileri hedef alınacak.*

*Taarruzi harekate teşebbüs edilecek, bu hareket mayın dökme ve kıyı bombardımanı şeklinde olacak.”*

Harbin devamı süresince uygulanan ve sık sık değiştirilen Alman deniz stratejisi hedefi iyi tespit edilmemiş bir strateji olup, mevcut ve gelişen durumlara uydurulmaya çalışılan bir strateji idi. Hitler, bir nutkunda açıkça belirttiği gibi, yüksek komuta makamlarının tavsiye önerilerinden ziyade kendi hislerine tabi olarak harbin sevk ve idaresi hakkında kararlar vermiş ve bu kararların yüzde doksanında büyük riskleri göze almıştı<sup>274</sup>. Her şeyi planlı, programlı ve yüksek bir disiplin anlayışı içinde yapan Alman silahlı kuvvetleri ilk defa olarak İkinci Dünya Harbinde keyfi sevk ve idare edilmiştir. Tabidir ki Alman Deniz Kuvvetleri de bu arada kendine düşen payı almıştır.

Alman yüksek sevk ve idaresi, bu harp için uzun vadeli bir strateji saptayıp, buna bağlı bir harp planı hazırlamamıştı. Hitler'in düşünceleri ve görüşleri bu çeşit bir planın yapılmasına engel olmuş ve Fransa mağlup olunca İngiltere'nin harbe devam edemeyeceğini tahmin eden Hitler'in kesin neticenin batı cephesinde alınacağına inanması sonucu her üç kuvvetin harp planları buna göre hazırlanmıştı.

İkinci Dünya Savaşı süresince Almanya deniz harbinde büyük hatalar yapmıştır. Deniz harbinin sevk ve idaresinde hataların en büyüğü seçilen hedefin ve buna bağımlı harp doktrininin değişmesi gerektiği zamanların iyi takdir edilememesi, geç kalınması ve yeterli tedbirlerin alınmaması olmuştur<sup>275</sup>.

<sup>274</sup> Miller, David: Great Battles Of World War II, Crescent Books, New York 1998, s.232

<sup>275</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.55

## 5.4.BİRİNCİ DÜNYA HARBİ'NDE ATLANTİK

1888 yılında İkinci Alman Devleti'ne yeni Kayzer olan II. Wilhelm;"Bizim geleceğimiz denizlerde yatıyor. Trident bizim elimizde olmalıdır." diyor ve Kontinental bir strateji değil, Maritim bir Strateji yani denizci bir strateji uygulayacağını ilan ediyordu <sup>276</sup>.

Bu stratejinin uygulama aracı olarak da, yapılacak ilk işin; güçlü bir Deniz Kuvvetine sahip olmak, olduğunun da bilincindeydi. Bu bilinç içinde olarak hem yepyeni bir Deniz Kuvveti yaratacak hem de bu Kuvvete komuta edecek edecek güçlü bir komutan arayışı içine girmişti. Kayzer II. Wilhelm, Amiral Alfred von Tirpitz'in şahsında her iki niteliği de kişiliğinde toplayan bir lider bulmuş ve 1897'de onu Donanma Bakanı olarak atamıştı. 1900 yılında Amiral Von Tirpitz tarafından üç yıllık yoğun bir çalışma sonunda hazırlanan "Donanma Kanunu" Alman Meclisi tarafından kabul edilmiştir.

Ama 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'ndan alman dersler denizciliğe yepyeni boyutlar kazandırmış, çağdaş Deniz Kuvvetinin özelliklerinin nasıl olması lazım geldiğini göstermişti. Bu dersler; gemi tiplerine ve onların donanım ve donatımlarına da yeni boyutlar kazandırmış tabiatıyla deniz stratejisine ve taktiğine de yenilikler getirmişti.

Bu dersler de dikkate alınarak inşa edilen ilk gemi; İngilizlerin "HMS Dreadnought" Muharebe Gemisi olmuştu. Bu gemi kendisinden sonra inşa edilen aynı tip gemilerin de öncüsü olarak isim babası olması dolayısıyla de tarihi bir değer taşır. Bir bakıma da Deniz Harp Tarihine "Drednotlar Yarışı "olarak geçen I.Dünya Savaşı öncesi Donanma yarışını başlatmış olur <sup>277</sup>.

### 5.4.1. U-Botların Harekatı

Alman denizcilerinin Jutland Savaşı'nı izleyen günlerdeki tek tesellileri, U-Botların kendilerinden beklenmeyen şekilde ve olağanüstü olarak nitelenebilecek

<sup>276</sup> Apatay, Çetinkaya: Atlantik'te Olup Bitenler, Deniz Basımevi, İstanbul 2006, s.3

<sup>277</sup> Apatay, Çetinkaya: 2006, a.g.e., s.4

başarılarıydı. Bu başarılar; İngiliz tarihçilerinin sonradan belirttikleri gibi, Nisan 1917'de Amerika Birleşik Devletleri savaşa girdiği günlerde, İngiltere'deki savaş stoklarını bir haftalık düzeye indirecek kadar büyük olmuştu<sup>278</sup>.

Gerçekten de o güne kadar hiçbir savaşta denenmemiş, başta İngiltere olmak üzere pekçok denizci devlet tarafından savaş gemisi olarak bile kabul edilmemiş olan denizaltıların ve onların müstesna temsilcileri Alman U-Bot'larının savaşın başından itibaren elde ettikleri başarılar dikkatleri üzerlerine çekmelerine neden olmuştu. U-Botların erken başarılarından birincisi 22 Eylül 1914 günü Hollanda sahilleri açıklarında karakol yapan U-9 Alman Denizaltısının bir saat içinde İngilizlerin 12.000'er tonluk HMS Aboukir, HMS Cressy ve HMS Hague Kruvazörlerini batırması, ikincisi 15 Ekim 1914 günü de Aberdeen açıklarında HMS Hawke Kruvazörünü de aynı U-Botun batırması ve üçüncüsü de 20 Ekim 1914 günü Norveç açıklarında batırılan "Glitra" isimli ticaret gemisinin bir U-Bot tarafından batırılmasıdır ki; bu gemi Denizaltıların tonaj harbindeki ilk kurbanları olarak Deniz Harp Tarihi'ne geçecektir<sup>279</sup>.



Şekil 5.7 : U-Botlar Limanda (Fransa)

Bu olay; aynı zamanda Almanların Birinci Dünya Savaşı süresince yaptıkları tonaj harbinde batırdıkları ilk ticaret gemisi olacaktır. Aslında Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı günlerde, uzun yıllar süren uğraşı, çaba ve deneyimlerden sonra, nihayet Denizaltılar bu savaşta uygun bir suüstü ve sualtı yürütme sistemini sağlayan dizellere, ve güvenilir bir silah olan Torpidolara sahip olarak göreve hazırdır. Ancak ne derece başarılı olabilecekleri ve ne gibi tesirler yaratabilecekleri konusunda şüphe

<sup>278</sup> Terraine, John: The U-Boat Wars, Putnam Inc., New York 1989, s.52

<sup>279</sup> Apatay, Çetinkaya: 2006, a.g.e., s.34

ve tereddütler var olmuştur. Nasıl kullanılabilecekleri hususu da tam olarak saptanamamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki savaşlarda 1904-05 Rus - Japon Savaşı'nda her iki tarafın, Osmanlı-İtalya Savaşı'nda da her iki tarafın, 1912-13 Balkan Savaşı'nda hem Yunanistan'ın hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun envanterler üzerinde Denizaltılara sahip olmalarına karşın, hiçbir ülke tarafından kullanılamamışlardı. Hiçbir ülke Denizaltılarının azami 48 saatten fazla denizaltında kalabileceğine inanmamış ve bu yüzden de Denizaltılara karşı bir keşif, tespit ve imha silahı üzerinde de durulmamıştı. Haliyle bu durum Denizaltıların gizlilik ve baskın vasıflarından yararlanılarak başarılı olabilmeleri için uygun bir ortam yaratmıştı.

Başlangıçta Denizaltılar, üs, liman ve sahilleri abluka eden, güçlü Deniz Kuvvetleri'ne sahip ülkelerin Savaş Gemileri'ne karşı bir tehdit ve tehlike unsuru olarak değil ama kendilerini ve ülke gemilerini savunmak ana fikri ile bir savunma silahı olarak geliştirilmişlerdi. Ama kullanılma konseptlerini mevcut durum ve olaylar tayin edecekti<sup>280</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk günlerinde İngiltere keşif maksatlarıyla, Almanya ise; Kuzey Denizi'nde İngiltere'nin uyguladığı ablukayı kırmak maksadıyla Denizaltılarını kullanmışlardır. Ama U-9 Alman Denizaltısının, üç İngiliz Kruvazörü'nü batırması ve HMS Birmingham Muharebe Gemisi'nin de U-15 Alman Denizaltısını mahmuzlayarak batırması, Denizaltı ve Denizaltı Savunma Harekatı açılarından geleceğe yön veren olaylar olmuşlardır.

Daha sonraki günlerde de, kısa süreli de olsa önce İngiliz Anavatan Filosu'nun ana üssü olan Scapa Flow'da U-Botların görülmeleri, İngilizler tarafında tedirginlik yaratmış, sinir bozucu bir hava oluşturmuştur. Bu hava ve başarısız da olsa Alman U-Botlarının Scapa Flow üssüne girme girişimleri İngiliz Anavatan Filosu'nu tedirgin etmiş, değişik yerlerde dağınık olarak üslenmek durumunda bırakmıştır. Bu da U-Botların kazandırdıkları stratejik değerinde bir başarı olmuştur.

---

<sup>280</sup> Yazar, A.Kadir: İkinci Dünya Harbinde Atlantik Denizaltı Muharebeleri, Genkur Yayınları, Ankara 1948, s.148

Birinci Dünya Savaşı'nın devamı süresince gerek Denizaltı dizaynlarında, donanım ve donatım esasları ile kullanılma konseptlerinde gerek Müttefiklerin Denizaltı Savunma Harbi sistemleri, donanım ve donatımlarında gelişmeler olmuş ve büyük çoğunlukla da uygulanmışlardır. Hatta Denizaltılar bir ticari araç olarak, kamuoyu oluşturmağa yönelik siyasi baskı unsuru olarak da kullanılmışlardır<sup>281</sup>.

Savaşın uzaması, kara hareketi açısından Batı Cephesi'nde kilitlenmesi ve uzun süreçli bir yıpratma savaşı mahiyetini alması üzerine, Denizaltı Harekatı tümüyle tek düze bir harekate dönüşmüş ve tonaj savaşı mahiyetine bürünmüştür. Savaşın uzamasından en fazla yararlanan ülke de geniş yeraltı, yerüstü servet ve kolaylıklarıyla sanayi ürünlerine sahip olan Amerika Birleşik Devletleri olmuştur<sup>282</sup>. Amerikan sanayicileri, özellikle silah sanayine sahip olan sanayiciler gerek İngiltere ve Müttefiklerine gerek Almanya'ya harp silah ve aracı satmaktan çok memnundular. Ancak İngiltere'nin Almanya'ya giden ticaret gemilerine karşı uyguladığı ekonomik ambargo ve abluka, İngiliz ve Amerikan çıkarlarının çatışmaya başlamasına neden olmuştur. Fakat İngiltere ve Müttefiklerinin kayıpları ve gereksinimleri o kadar büyüktü ki, tek başlarına Amerikan sanayi ürünlerini alabiliyorlardı. Almanya pazarının kaybının etkisi hafifliyor olması çatışma nedenini ortadan kaldırıyordu. ABD'nin tarafsız görünüm altında fakat İngiltere ve Müttefikleri tarafının tüm desteğini sağlayan bu tutumu; 7 Mayıs 1915 günü İrlanda'nın güneyinde içinde 159 Amerikan vatandaşının da bulunduğu "Lusitania Transatlantığı"nin U-20 Alman Denizaltısı tarafından batırılışının yarattığı kamuoyu oluşmasıyla, 1917 Nisanı'nda savaşa girişine kadar sürdü. Artık Amerika da savaşan taraflardan birisi olmuştu. Artık Atlantik tam bir savaş alanına dönüşecekti<sup>283</sup>.

Savaşın daha ilk yılı dolmadan açık denizler, İngiltere ve Müttefikleri tarafından bütün Alman suüstü akıncı gemilerinden temizlendiği için Atlantik Savaşı'nda Almanya'nın tek gücü, bu savaşta ilk kez kullanılan U-Botlar olmuştur. Almanya Birinci Dünya Savaşı'nın 718'i savaş içinde sipariş edilen 911 Denizaltı ile sürdürmek istemiştir. Ancak bunlardan 400'den fazlasının siparişi iptal edilmek durumunda kalınmış veya inşaları tamamlanamamıştır. Geriye kalan 385

<sup>281</sup> Gibson, R.H. and Prendergast, Maurice: The Germans Submarine Warfare, Constable Inc., London 1931, s.334

<sup>282</sup> Kennedy, a.g.e., s.349

<sup>283</sup> Apatay, Çetinkaya: 2006, a.g.e., s.45

Denizaltıdan 178'i savaş içinde kaybedilmiştir. Bu kayıplarına karşın U-Botlar, 11.5 milyon tonun üzerinde gemi batırmışlar, ayrıca 7.5 milyon tona yakın gemiyi de hasara uğratmışlar veya yaralamışlardır. Sadece İngiltere'nin 2000'nin üzerinde gemisi ve 14.000'in üzerinde denizcisi U-Botların hareketi sonucu kaybolmuştur. Bu zarar ve kayıpların etkisi o kadar büyüktür ki, 1917 Nisanında İngiltere hemen hemen açlık ve kıtlıktan savaşı kaybetmenin eşiğine kadar gelmiştir<sup>284</sup>.

U-Botların batırdıkları bu miktar, savaşta Alman Savaş Gemileri tarafından batırılan Müttefik gemilerin yüzde doksanını oluşturuyordu. U-Botlar Birinci Dünya Savaşında bir savaş aracı ve silahı olarak denizde dolaşan her geminin korkulu rüyası olmuş, değerlerini kanıtlamışlardı. Savaş başladığında İngiltere'nin elinde 77, Fransa'nın elinde 45'i hizmette 25'i inşa halinde toplam 70 denizaltı, Rusya'nın elinde 28, İtalya'nın elinde 18 faal denizaltı olmasına karşın, Almanya'nın elinde 29'u hizmette ve 24'ü inşa halinde toplam 53 U-Bot vardı.

Savaş içinde inşa edilen U-Botlar da bazı dizayn değişiklikleri ve gelişmeleri yapılmışsa da, U-Bot Dizaynları esasta aynı kalmış, "U-Mittel" adı verilen dizayn savaşın büyük yükünü çekmiştir. 11 Kasım 1918 günü Almanlar ile Müttefikler arasında imzalanan antlaşmaya, Alman Denizaltılarının belirlenecek limanlarda teslim edilmeleri birinci şart olarak konulmuştur.

Buna göre; 20 Kasım 1918 ile Ocak 1919 arasında U-Botların, İngiltere'nin Doğu sahillerindeki Harwich Limanında, Karadeniz'de Rusların Sivastopol Üssünde veya tarafsız bir limanda teslim olmaları, Alman limanlarında kalanların da hareketten sakıt hale getirilmeleri istenmişti. Toplam olarak teslim olan 178 U-Botun savaşın galibi ülkeler arasında bölüşümü aşağıdaki tabloda olduğu gibidir. En büyük payı alan da, U-Botlardan en fazla zarar gören İngiltere olmuştur.

---

<sup>284</sup> Grant, Robert M.: U-Boat Intelligence, Hamden Conn.:Archer 1969, s.11-12

Tablo 5.1<sup>285</sup>, Alman U-Botların Müttefikler Tarafından Paylaşımı

ÜLKE	ALDIĞI U-BOT SAYISI
İngiltere	105
Fransa	46
Japonya	7
İtalya	10
Amerika Birleşik Devletleri	6
Belçika	2

Galip ülkeler derhal kendilerine çok pahalıya mal olmuş bu U-Botlar üzerinde çalışmalar yapmışlar ve kendi dizaynlarını geliştirmeye başlamışlardır. Sonra da aralarındaki antlaşma gereğince savaş tazminatı olarak aldıkları U-Botları 1922/1923 yıllarında söküp parçalamışlardır.

## 5.5. 2. DÜNYA HARBİNDE ATLANTİK MUHAREBELERİ

### 5.5.1. Denizaltı Harbi (Eylül 1939-1940)

Genel olarak denizaltı harbinin kahramanları, bifiil savaştan Almanya ve İngiltere; tarafsız olarak da Amerika olmuştur.

Harbin başında Almanya ve İngiltere tarafından bazı abluka şartları ilan edilmiş, Amerika ise, kendi sahillerinden itibaren, 300 mil mesafeye kadar olan denizleri emniyet sahası olarak ilan etmekle işe karışmıştı. Bunu, yine Amerika'nın, kendi tarafsızlık kanununa istinaden, belirli bir sahayı harp sahası olarak ilan etmesi takip etmişti. Amerikan tarafsızlık kanununun tespit ettiği harp sahasından, emniyet düşünceleriyle, Amerikan ticaret gemileri de geçemeyeceklerdi. Şüphesiz, Amerikanın ilan ettiği harp sahası, Alman maksatlarına da uygun gelmişti. Buna

<sup>285</sup> Wynn, Kenneth G., U-Boat Operations Of The Second World War, London 1997.

rağmen, ellerinde az miktarda denizaltı gemisinin bulunmuş olması, Almanları, fazla bir başarı kazanmaktan mahrum bırakmıştı<sup>286</sup>.

Harbin bu safhasında Almanların aleyhine olan hususlar şunlar olmuştur:

1. Kayıtlı ve şartlı bir harp yapmalarından dolayı gece periyotlarından istifade edememişlerdir.
2. Birbiri peşine yapılan kısıtlamalar dolayısı ile denizaltı komutanlarının rahat çalışamamışlardır.
3. Teknik anlamda denizaltı torpidoları iyi çalışmamıştır. Bu safhada denizaltı gemileri, bilhassa mayın harbinde başarı göstermişlerdir. Denizaltı-mıknatısı mayın işbirliği, İngilizlere fazla miktarda zayıat verdirmiştir.

Hukuki mücadelede ise Almanların iki defa insiyatif aldığı görülmektedir:

1. 4 Ocak 1940 tarihinde, Almanya, belirli bir sahayı, harp sahası olarak ilan etmişti. Bu sahada görülecek olan her gemi, Alman denizaltı gemileri tarafından batırılacaktı. Sebep; İngiliz ticaret gemilerinin, kendilerini kontrol etmek isteyen denizaltı gemilerine ateş açmış olmasıdır. İlk olay 6 Eylül 1939 tarihinde “Manaar” ticaret gemisinin U-38 denizaltı gemisine ateş açması olup 4 Ekim’de buna benzer bir olay daha meydana gelmiştir<sup>287</sup>.
2. Almanya 24 Mayıs 1940 tarihinde de hareket sahasını İngiltere sahillerinden itibaren 60 -100 millik mesafeye kadar uzatmıştır. Ağustos 1940 da bu saha daha da uzatılmış ve böylelikle İngiltere Adaları tam bir ablukaya girmiştir.

1940 Nisan’ından itibaren Alman denizaltı gemileri Norveç hareketinde kullanılmıştır. Fakat hareket sahalarının İngiliz deniz kuvveti ve uçaklarının sıkı kontrolünde bulunması, fazla bir başarı kazanmaya imkan vermemiştir. Üstelik, Ark

<sup>286</sup> Patfield, Peter, The Last Führer: Dönitz, New York, Harper Collins Inc. 1984, s.134

<sup>287</sup> Neureuther, Karl and Bergen, Claus, The U-Bot Stories, Constable Press London 1991, s.169



Royal uçak gemisine karşı hücum seyrine başlayan U-39 denizaltı gemisi, torpidosunun kovan ağzında infilak etmesi nedeniyle kendi silahı ile batmıştır.

Denizaltı harbinin birinci safhasında Atlantik'te görev yapan denizaltı gemilerinin adedi daima azalmıştır. Denizde kaybedilen denizaltı gemilerinin yerine yenileri konmamıştır. Hatta bu safhada hareket sahasında yalnız bir denizaltı gemisinin kaldığı bile çok olmuştur. Aslında yeni gemi inşa planına göre ayda 30 denizaltı gemisinin yapılmasını gerekmektedir. Fakat harbin ilk ayında ne kızaklar hazırlanabilmiş, ne de inşası tamamlanan botlara mürettebat bulunabilmiştir<sup>288</sup>.

Almanlar 1941 senesi ilkbaharından itibaren ortalama olarak ayda 10, aynı senenin sonbaharından itibaren de ayda 20 denizaltı gemisini hizmete sokmuşlardır. Birinci safha boyunca denizaltı hareketına hazırlıksız yakalanan İngiltere büyük kayıplar vermiştir. Örneğin sadece Eylül ayında Alman denizaltıları toplam 150.000 tona ulaşan 40 gemi batırmışlar ortalama olarak hesaplandığında da ayda 250 bin ton tutarında gemi batırmışlardır. Gelişen bu durum karşısında İngiltere de radar cihazını, sonar cihazını geliştirmeye çalışmış, denizaltılara karşı uçaklar ile suüstü gemilerini birlikte kullanmaya başlamıştır. Devre süresince İngilizler ve tarafsızların toplam kayıpları **İKİ BUÇUK MİLYON tondur**<sup>289</sup>.

Bu safhada gerçekleşen muharebe/hücumlar;

3 Eylül 1939 yılında ATHENIA vapurunun İrlanda'nın batısında hiç bir uyarı yapılmadan batırılması ile harp başlamış ayrıca 128 kişinin hayatını kaybettiği bu olay ile Almanya'nın 1935'te İngiltere ile denizaltı harbini sınırlı olarak uygulayacağına ilişkin yaptığı antlaşmayı bozmuştur.

17 Eylül'de HMS COURAGEOUS İrlanda'nın batısında uçaklar ile denizaltı hareketi icra ederken, denizaltılar tarafından topidolanarak batırılmıştır. Bu büyük kayıptan sonra İngiltere uçak gemilerini denizaltı harbinde kullanmaktan vazgeçmiştir.

<sup>288</sup> Terraine, a.g.e., s.56

<sup>289</sup> Tuğrul, a.g.e., s.243

14 Ekim'de Scapa Flow'da demirli bulunan HMS ROYAL OAK gemisi torpidolanarak batırılmıştır. Bu hareket Scapa Flow gibi itina ile korunan bir üsse giren ve hiç bir hasara uğramadan çıkan Yzb. Prien komutasındaki U-47 tarafından gerçekleştirilmiştir.(Bkz. Scapa Flow Baskını)

### 5.5.2. Scapa Flow Baskını<sup>290</sup>

Scapa Flow İskoçya'nın güney sahillerinde bulunan, mükemmel bir doğal limandır. Scapa Flow bu özelliği nedeniyle Vikingler'den günümüze kadar bir üs olarak kullanılmıştır. İngilizler Birinci ve İkinci Dünya savaşlarında burayı İngiliz donanmasının kuzey üssü olarak kullanmışlardır<sup>291</sup>.

Birinci Dünya savaşının başlarında bir Alman denizaltısının Scapa Flow'a girmeyi başarması üzerine İngilizler, ticaret gemilerini stratejik mevkilerde batırarak engeller tesis etmiş, geçitlerde denizaltı ağları kullanılmaya başlamış ve liman devriye botları görevlendirmişlerdir. Birinci Dünya savaşının sonunda ateşkes ilan edilmesini müteakip Alman açık donanmasının 74 gemisine enterne edilmek üzere Scapa Flow'a gitmeleri emredilmiştir. Bu gemiler Scapa Flow'da 10 ay kalmış ve bu süre içinde gemiler birer turistik anı objesi haline gelmişlerdir.

İçinde bulunulan bu aşığılayıcı durum ve Almanya'nın teslim şartlarını kabul edeceğinin anlaşılması üzerine, enterne edilen Alman filosunun komutanı Amiral von Reuter, İngiliz filosunun çoğunluğunun tatbikat için denize açılmış olduğu bir zamanda gemilerin yakılarak batırılması emrini vermiştir. Amiral Dönitz (Denizaltı Filosu Komutanı) Birinci Dünya savaşı sırasında denenen ancak ciddi bir netice alınamayan Scapa Flow'a denizaltı (UB 116) ile sızma fikrini tekrar denemek için fırsat beklemekteydi. Dönitz'in bu isteğinin altında; İngiliz donanmasına ağır bir darbe vurma isteği, Scapa Flow'un stratejik önemi, denizaltılarının kabiliyetlerini kanıtlamak arzusu yatmaktaydı<sup>292</sup>.

<sup>290</sup> Hızal, Şamil, "Prien'in Scapa Flow'a Taarruzu", Deniz Kuvvetleri Dergisi, 541 (1988), s.34-48.

<sup>291</sup> Bennett, a.g.e., s.312

<sup>292</sup> Patfield, a.g.e., s.295



Şekil 5.8 : Scapa Flow Baskınında U-47'nin İzlediği Rota

İkinci Dünya savaşının başlaması ile Amiral Dönitz'in beklemekte olduğu fırsat eline geçmiştir. Ancak Scapa Flow çok iyi korunmakta olan bir limandır ve denizaltı ağları, devriye gemileri ile şiddetli gelgit akıntısı, Scapa Flow'a denizaltı ile sızmayı neredeyse imkansız hale getirmektedir. İkinci Dünya savaşında, İngiliz donanması ise Scapa Flow'u, Murmanks'a giden konvoylarına refakat eden gemileri için kullanmaktadır. Scapa Flow, savaş gemileri personeli tarafından çok sevilmemesine rağmen mükemmel ve korunaklı bir üstür.<sup>293</sup>

Alman hava kuvvetleri 26 Eylül 1939'da Scapa Flow'a ait mükemmel hava fotoğrafları çekmiş, ayrıca U-14 denizaltısı da üs hakkında çok değerli istihbarat sağlamıştır (Dümen, 1990, s.100). Eldeki bilgiler ile yapılan çalışmalar neticesinde Dönitz, Scapa Flow'a denizaltı ile girilebileceğine karar vermiş ve en enerjik ve en cesur olarak değerlendirdiği denizaltı komutanını 1 Ekim günü çağırarak bu görevin zorluklarını anlatmış ve isterlerse mesleki kariyerlerine herhangi bir zarar gelmeden "hayır" diyebileceklerini belirtmiştir. Yzb. Günter Prien bunun üzerine, Scapa Flow

<sup>293</sup> Hızal, Şamil, "Prien'in Scapa Flow'a Taarruzu", Deniz Kuvvetleri Dergisi, 541 (1988),s.38

harekat planını alarak evine gitmiş ve gece yaptığı incelemenin sonucunda ertesi gün göreve talip olduğunu belirtmiştir <sup>294</sup>.

Harekat çok gizli tutulmaktadır. 8 Ekim günü U-47, Kaiser Wilhelm kanalını geçerek kuzey denizine çıkar. Prien, seyir sırasında herhangi bir gemi ile temas etmekten kaçınır. Herhangi bir geminin kendi varlığını rapor etmesini istememektedir. 13 Ekim gecesi 23.31'de Kirk Sound kanalından geçen Prien, Scapa Flow'a giriş seyrine başlar. Kanal girişinden gelen kuvvetli akıntı çok dikkatli hareket etmesini gerektirmektedir. Prien, akıntı nedeniyle Med-Cezir (Gel-Git) periyodu arasındaki suyun durgun olduğu zamanı kollamıştır. Dalışta giriş yapmak mümkün olmadığından Prien gemisini satha getirir. Çünkü İngilizler bu tip saldırıları önlemek için kanal girişini ticari gemilerini batırarak kapatmışlardır. Kıyıya o kadar yakın seyretmektedir ki, denizaltı bir ara yoldan geçen bir arabanın farları ile aydınlatılmıştır <sup>295</sup>.

Gece yarısından hemen sonra Prien, Scapa Flow körfezinin içindedir. Prien 00.27'de harp ceridesine "Wir sind in Scapa Flow" yani "Scapa Flow'dayız" ifadesini yazar. Limana sızdıktan sonra Prien hedeflerini aramaya başlar ve bir süre sonra kuzeyde iki büyük gemi görür. Aslında liman içinde daha fazla gemi bulmayı beklemektedir. Ancak İngiliz donanmasının diğer gemileri seyre çıkmışlar, HMS ARK ROYAL ve HMS REPULSE ise demir yerini ve şehri Alman uçaklarından korumak için limanda kalmışlardır. Prien, karartma uygulanmasına rağmen bu gemileri tespit eder ve bu gemilere 00.58'de 3 torpidoluk bir salvo ateşler. Üç buçuk dakika sonra bir infilak duyulur; ancak ilginç bir şekilde; bu infilak İngilizlerin pek dikkatini çekmiş görünmez. Torpido ROYAL OAK'a ciddi bir hasar verememiştir. HMS REPULSE ise baş tarafından isabet almıştır. Prien bunun üzerine gemisini döndürerek kış torpidosunu da ateşler, ancak bu torpido hedefe ulaşmaz. Bu arada mürettebat torpido tüplerini yeniden doldurmuştur. <sup>296</sup>

Prien 01.22'de hedefe üç torpido daha ateşler ve üç dakikalık torpido çalışma süresinin sonunda 29.150 tonluk HMS ROYAL OAK muharebe gemisinin büyük teknesini ikiye bölen bir infilak meydana gelir. 29 bin tonluk ROYAL OAK'ın

<sup>294</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.102

<sup>295</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.110

<sup>296</sup> Hızal, Şamil, "Prien'in Scapa Flow'a Taarruzu", Deniz Kuvvetleri Dergisi, 541 (1988), s.40

batması sadece 13 dakika sürer. ROYAL OAK'la birlikte geminin 24 subayı ve 809 mürettebatı da sulara gömülür. ROYAL OAK'tan sadece 375 kişi kurtulmuştur.

U-47 Gel-Git periyodunun başlaması ile oluşan kuvvetli akıntıya ve kendisini aramaya başlayan İngiliz muhriplerine rağmen Scapa Flow'dan çıkmayı başarır ve Almanya'ya doğru geri dönüş seyrine başlar. Buna rağmen İngilizler sızma hareketini icra eden denizaltıyı batırdıklarını duyururlar.

Amiral Dönitz, baskından sonra İngiliz filosunun Scapa Flow'u terk edeceğini düşünerek, muhtemel sığınma mevkilerini de mayınlatmıştır. Nitekim “Loch Ewe”de NELSON muharebe gemisi, U-31'in döktüğü mayınlara çarpıp ağır yaralanmış, BELFAST kruvazörü ise “Firth of Forth”da U-21'in döktüğü mayınlara çarpıp yaralanmıştır. U-47, 17 Ekim 1939, 11.44'de Wilhemshaven'a ulaşır ve burada çok büyük sevinçle karşılanır ve limana girişin hemen ardından tüm gemi personeli Hitler'le görüştürülmek üzere uçakla Berlin'e götürülür. Hitler, sevinçle karşıladığı Günter Prien'i madalya ile taltif eder ve tüm gemi mürettebata bir öğle yemeği verir.

**Sonuç olarak;** Amiral Dönitz, denizaltı silahının imkan ve kabiliyetlerini Hitler nezdinde ispatlayarak prestij kazanmış ve Hitler'in denizaltılara olan güveninin artmasını sağlayarak denizaltı inşa programına onay almış,

Harbin henüz başlangıcında iken HMS ROYAL OAK'ın batırılması, İngiliz donanması ve İngiliz kamuoyu için ağır bir darbe olmuş,

Bir liman ne kadar korunaklı olursa olsun, bir savaş gemisi için en emniyetli yerin açık deniz olduğu bir kez daha anlaşılmış, İngilizler Scapa Flow üssünü bir süre için kullanmaktan mahrum kalmıştır.

Baskın, Alman kamuoyu ve Hitler için ise büyük bir moral vesilesi teşkil etmiş ve Alman denizaltıcılarının kendi silahlarına olan güvenleri artmıştır.<sup>297</sup>

<sup>297</sup> Hızal, Şamil, “Prien'in Scapa Flow'a Taarruzu”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 541 (1988), s.48.

### 5.5.3. İkinci Safha:

Almanların Norveç sahillerini işgal etmeleri, Almanya'nın deniz kuvvetlerini Birinci Dünya Harbindeki olumsuz stratejik durumdan kurtarmıştır. Fakat Fransa sahil ve üslerinin ele geçirilmesi, Alman deniz kuvvetlerine, Norveç sahillerinden daha büyük faydalar sağlamıştır. La Palice, Lorient, Bordeaux ve St. Nazaire'de kuvvetli ve sığınaklı denizaltı üsleri inşa edilmiş, Fransız tezgahları Alman denizaltı gemisi inşa edebilecek tarzda tadil edilmiştir<sup>298</sup>.

Bununla beraber Almanya bu limanların elde edilmesinin ardından başlangıçta böyle stratejik açıdan güzel bir durumdan istifade edememişti. Çünkü elinde harp maksadını sağlayacak kadar bol denizaltı gemisi yoktu. İngiltere'nin Anavatan Adalarının istilasından çekinerek bütün muhriplerini Anavatan Adasına bağlaması ve böylelikle konvoylarını himayesiz bırakmış olmasına rağmen Alman denizaltılarının kazandığı başarılar, harp neticesine etki edecek kadar büyük olmamıştır. Alman denizaltılarının kazandığı başarılar, İngilizleri heyecana düşürmekten başka bir işe yaramamıştır.

Ancak Alman denizaltı gemilerinin kazandığı netice de büsbütün boş değildir. Ekim 1941'de, denizde bulunan bir İngiliz konvoyu, ilk gecede 31 gemi, (173000 ton) ikinci gecede 17 gemi (110000 ton) kaybetmiştir. 43000 ton tutarında gemi de konvoydan ayrılarak münferit seyir yapmaya mecbur olmuştur. Bununla birlikte görev yapan her Alman denizaltı gemisi 40-50.000 ton tutarında gemi batırmadan limana avdet etmiyordu<sup>299</sup>.

İngiltere için çok kritik bir durum alan böyle bir zamanda Amerika, henüz tarafsız olmasına rağmen, İngiltere'ye 50 muhrip vermişti. (Bermuda Adalarının 99 yıl süreyle Amerika'ya kiraya verilmesi karşılığında)<sup>300</sup> Üstelik, Britanya Adalarının istila edilme tehlikesi kalmadığı için, bizzat İngiltere de, kendi muhriplerini konvoy himayesi maksadıyla görevlendirmeye başlamıştı. Gemi uçaklarıyla ticari gemilere inen uçaklar da, sahil uçaklarının uçuş menzilleri dışında deniz sahalarında denizaltı gemisi aramaya başlamışlardı. Demet halinde su bombası atan özel silahlar, otomatik

<sup>298</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.202

<sup>299</sup> Topp, Erich: Manning and Training of The U-Boat Fleet, Yorkshire 1990, s.237

<sup>300</sup> Tuğrul, a.g.e., s.102

olarak denizaltı gemisinin mevkiini bildiren telsizli arama şamandıraları hizmete girmişti. Bütün bu düzen ve yeni buluşlar, ticaret gemilerinde bulunan İngiliz mürettebatının da inancını yükseltmişti.

Bu yeni buluşlar karşısında Almanlar, “**Kurt sürüsü**” ismini verdikleri yeni tabiye (nizam) sistemine başlamışlardı<sup>301</sup>. Keşif vasıtalarından gelen haberlere nazaran düşman konvoyunun mevkiini tespit eden Denizaltı Filosu Komutanlığı (Berlin), Atlantik’in muhtelif yerlerinde bekleyen denizaltı guruplarından en uygunlarını telsiz emirleriyle konvoyun civarına kadar sevk etmekteydiler. Buradan itibaren nizamdaki sevk ve idareyi ele alan komodorlar, konvoyun çeşitli istikametlerinden taarruz edecek şekilde, botlarını tertiplemekteydiler. Böylelikle, birçok denizaltı gemisinin kaybedilmesi pahasına, diğer birçoklarına da başarı kazanma imkanı sağlanmaktaydı. Kurt sürüsü nizamı, geceleri uygulanmaktaydı. Hizmete giren denizaltı gemisinin adedi arttıkça, Almanlar hem kurt sürüsünün adedini, hem de tek tek kurt sürüsünde bulunan denizaltı gemilerinin adedini artırmışlardı<sup>302</sup>.

Buna karşılık İngilizler de, denizaltı gemilerini aramaya elverişli vasıtaların adedi arttıkça daha etkili çarelere başvurmaya başlamışlardı. İzlanda ve Azor Adalarını işgal ederek, buralara yeni hava meydanları tesis etmişler ve bu suretle denizaltı arama sahalarını genişletmişlerdi. Sadece bu işgalden bile, herhangi bir harpte başlangıç coğrafi konumuna bağlı kalınmamasının ne kadar önemli olduğu dersi çıkarılabilir<sup>303</sup>.

Harp içinde düşmanın bulduğu silahları ve bu silahların tesirlerini ve coğrafya ile olan ilişkisini bulup çıkarmak en büyük vazifelerden biri olmalıdır. Bu husus her zaman göz önünde bulundurulması gereken bir prensiptir. Harekatı planlayan makamlarda kesinlikle teknik adamlardan oluşan bir araştırma ekibi olmalıdır. Nitekim İtalyan komuta karargahı böyle takım çalışmasından istifade edemediği için,

<sup>301</sup> Elaldı, Muzaffer: Büyük Amiral Karl Dönitz’in Hatıratı, Deniz Basımevi, İstanbul 1976, s.110

<sup>302</sup> Elaldı, a.g.e., s.120

<sup>303</sup> Tuğrul, a.g.e., s.190

müttefikleri Almanya'nın kullanmasına rağmen, Radar'ın mevcudiyetinden uzun müddet haberdar olamamıştır<sup>304</sup>.

Denizaltı harbi ikinci safhasının, bundan sonraki özelliği İngilizlerin arama alanını genişletmeleri, Alman botlarının ise hep aynı sahada değil de çok değişik sahada hareketli bir şekilde kullanılmaları olmuştur. Alman denizaltı gemileri, İngiliz kontrolünün kuvvetli olduğu sahalarda kayıtsız şartsız denizaltı harbi, aksine düşman uçaklarının mevcut olmadığı sahalarda da devletler hukuku kurallarına uyan bir mücadele sistemi uygulamışlardı. Düşman hava silahı etkisinden uzak kalan sahalarda aynı zamanda, Alman denizaltı gemileri için ikmal sahası olmuştur. Bekleme mevkiilerindeki denizaltı gemileri bu sahalara gelerek, ikmal denizaltı gemilerinden her türlü malzemeyi almışlardı<sup>305</sup>.

İkinci safhanın bir özelliği de Amerikan uçaklarının Nisan 1941'den itibaren, gördükleri Alman denizaltı gemilerinin yerlerini rapor etmeleridir. Amerika tarafsız bir ülkedir, bundan dolayı gereken haberleri düzenli ve eksiksiz bir şekilde vermemiştir. Ancak Alman denizaltısını gören Amerikan uçakları sanki kendi arkadaşı ile konuşuyormuş gibi, İngilizlere verilmesi gereken tüm bilgileri belli etmeden verme gayreti içerisinde olmuştur.

Amerika, 1941 yazında işi daha da ileri götürerek İzlanda'yı işgal eder ve yine tarafsız olmasına rağmen, Amerikan sahilleri ile bu ada arasındaki konvoyların himayesini üzerine alır. Devletler hukukuna aykırı olan bu kararı Amerikalılar, Amerikan malzemesini korumak şeklinde açıklarlar. Çünkü Amerika 13 Kasım tarihinde, tarafsızlık kanununu yürürlükten kaldırmıştır<sup>306</sup>.

Amerika 7 Aralık 1941 Pearl Harbour baskınından sonra harbe girmiştir. Dolayısıyla bu devletin harbe girmesiyle beraber tarafsızlık-muhariplik meseleleri de ortadan kalkmıştır. Amerikanın harbe girmesinden sonra, Alman denizaltı gemileri New York sularında büyük başarılar kazanmışlardır. Ancak bu başarılar uzun

---

<sup>304</sup> Tuğrul, a.g.e., s.191

<sup>305</sup> Elaldı, a.g.e., s.256

<sup>306</sup> Morrison, Samuel Elliot: Atlantik Savaşı, University of Illinois Press.,Chicago 2001, s.156



sürmemiş, karşı kuvvetin faaliyete geçmesi karşısında denizaltı gemileri tekrar Atlantik'in ortasına gelmişlerdir.

Denizaltı harbinin ikinci safhası Almanlar için aslında çok şanssız bir dönem olmuştur. Çünkü, safha sonuna doğru kayıp bilançosu, denizaltı gemilerinin aleyhine dönmüştür. Uçak uçuş menzillerinin artması ve uçaklara radar konması denizaltıların tespiti için çok etkili olmuştur. Artık Alman, denizaltı gemileri geceleri bile yakalanıp imha edilmeye başlamıştır<sup>307</sup>.

#### **5.5.4. Denizaltı Harbi (1940-1945 İlkbahar)**

Atlantik Meydan Muharebesinin bu av ve avlananlar kısmı denizaltı hareketinin daha iyi anlaşılabilmesi açısından 7 kısım halinde incelenmiştir.

##### **5.5.4.1. Almanların Üç Ası**

Birinci kısım diye adlandırılan bölüm Haziran 1940-15 Mart 1941 arası gelişmiştir<sup>308</sup>. Haziran ayından itibaren yoğunlaşan denizaltı hareketi ile üç ay içerisinde müttefiklere ait 747.000 ton tutarındaki yaklaşık 152 gemi batırılmıştır.

Bu dönemde İngiltere özellikle konvoy refakatinde kullanılmak üzere Amerika'dan birinci dünya harbinde inşa edilmiş 50 muhrip almıştır. 1940 yılında alınan bu muhripler özellikle denizaltı harbi açısından İngiltere'ye paha biçilmez bir destek sağlamıştır<sup>309</sup>. Yine bu dönemde geliştirilen radar cihazı ile uçaklar 27 milden 1000 tondan daha küçük gemilerin mevkiilerini tespit edebilme imkanı yakalamışlardır.

1941 yılı başlarında Almanlar iki tip denizaltı hizmete sokmuşlardır. Birinci tiptekiler 500 tonluk olup seyir siaları 11000 mildi. İkinci tiptekiler ise 740 tonluk olup seyir siaları 4000 mil idi. Bu gemilerden 500 tonlukların dahi 3 ay kadar

<sup>307</sup> Neureuther, Karl and Bergen, a.g.e., s.245

<sup>308</sup> Tuğrul, a.g.e., s.98

<sup>309</sup> Spector, Ronald: At War At Sea, Çev.:Dz.Kur.Yb.Sinan Topuz, Washington D.C 2005, s.198

denizde kaldıkları göz önüne alınırsa denizaltı personelin morallerinin ve eğitimlerinin ne kadar güçlü olduğu anlaşılabilir<sup>310</sup>.

Mart ayından itibaren denizaltıların ilkbahar taarruzları çok hızlı başlamıştı. Denizaltı filosunun 3 ası olarak adlandırılan Prien komutasındaki U-47, Kretschmer komutasındaki U-99 ve Schepke komutasındaki U-100 denizaltı gemileri 200.000 tonluk ticaret gemisi batırmışlardı<sup>311</sup>. Ancak 8 Mart günü U-47, 17 Mart günü U-100 ve U-99 batırılmıştı. Üç as olarak adlandırılan bu komutanlardan sadece, Kretschmer kurtulmuştu. Bu komutanların ve personelin kaybı Atlantik muharebelerini Alman denizaltı hareketi açısından olumsuz etkilemiştir<sup>312</sup>.

#### 5.5.4.2. Denizaltı İnşa Programının Semereleri

Bu kısım 15 Mart 1941-31 Aralık 1941 arası gelişmiştir. Mart-Mayıs 1941 aylarında denizaltılar tarafından 818.000 tona ulaşan 142 gemi batırılmıştı<sup>313</sup>. Bu üç ay, harbin başlangıcından itibaren denizaltılar için en verimli geçen üç aydır.

Bu dönemde uygulanan Alman denizaltı gemi inşa programı semerelerini vermeye başlamış ve Haziran ayına kadar 35 denizaltı gemisi Atlantik'e çıkmıştır. Ancak bu yeni denizaltılar ile birlikte göreve başlayan personelde de bir bozulma görülmeye başlamıştı<sup>314</sup>. İşte bu botlardan biri olan U-570 ilk seyrinde Alman denizaltıcıların ruhuna aykırı olarak girdiği çarpışma sonucunda korkakça davranarak İngilizlere teslim olmuştu. İngiltere bu botu kısa zamanda onararak HMS GRAPH adı ile kullanmaya başlamıştı<sup>315</sup>. Ancak asıl önemli olan bu gemiden elde ettikleri bilgileri denizaltı savunma tedbirlerinin geliştirilmesinde kullanmış olması idi<sup>316</sup>.

Harbin devamı süresince denizaltı tehlikesini önlemek için yapılan yeniliklerden birisi de gemilerin çelik ağırlar ile çevrilmesiydi<sup>317</sup>. Önceleri deneme maksadıyla birkaç gemi ile başlayan bu yenilik harbin sonuna kadar 700 gemiye

<sup>310</sup> Spector, Ronald, a.g.e., s.215

<sup>311</sup> Grant, Robert, a.g.e., s.195

<sup>312</sup> Terraine, a.g.e., s.164

<sup>313</sup> Neureuther, Karl and Bergen, a.g.e., s.87

<sup>314</sup> Spector, a.g.e., s.245

<sup>315</sup> Tuğrul, a.g.e., s.190

<sup>316</sup> Tuğrul, a.g.e., s.191

<sup>317</sup> Tuğrul, a.g.e., s.198

ulaşmıştı. Bir konvoyda bu ağları taşıyan 2 gemiden 15'i uğradıkları torpido hücumlarından ağlar sayesinde kurtulmuşlardı.

Bu dönemin en önemli olayı ise 7 Aralık 1941'de Japonların Pearl Harbour baskını sonrası ABD'nin savaşa girmiş olması idi.

### 5.5.4.3. Yeni Harekat Alanları

Ocak-Temmuz 1942 arası gelişmiştir. Amerika'nın Aralık 1941'de harbe girmesi ile Alman denizaltı filosu için yeni ve uygun harekat alanları ortaya çıkmıştı. Bu tarihlerde Alman Denizaltı Filosu 260 bota sahipti ve ayda 20 denizaltı inşa edilerek hizmet giriyordu. Personel durumu da büyük ölçüde çözülmeye gayret ediliyor, personel eğitimleri tamamlamayı müteakip denize çıkarılıyordu<sup>318</sup>

740 ve 500 tonluk Alman denizaltıları Amerika doğu kıyılarında en az üç hafta kalabiliyorlardı. Denizaltılar için harekatı tahdit edici faktörler torpido sayısı ve personelin tahammül derecesiydi. 500 tonluk gemiler 14, 740 tonluk gemiler 21 torpido taşıyabiliyorlardı<sup>319</sup>.

Aralık ayı sonuna kadar 20 denizaltı Amerika'nın doğu kıyılarına hareket etti ve 12 Ocak 1942'de ilk avlarını batırdılar. Amerika kıyı ulaştırması genel olarak himayesiz ve müstakil olarak yapılmaktaydı. Denizaltılar taarruzlarını Hampton Roads ve Cape Hatteras gibi önemli noktalar üzerinde toplamışlardı. Alman denizaltıcılarının dediğine göre bu bölgeler "Denizaltı Gemilerinin Cenneti" idi<sup>320</sup>. Botlar gündüz dibe oturuyor gece ise sathihtan yüksek sürat kullanarak hedeflerini yakalıyorlardı. Botların hedeflerinin büyük çoğunluğunun tanker olması sebebiyle gemilerin yanı sıra ve batışı kıyı şehirlerinde oturan halk tarafından da görülebiliyordu.

Ocak ayının ilk 19 gününde denizaltılar 250.000 tonluk 39 gemi batırmışlardı. Amerika bu bölgede denizaltılara karşı çaresiz kalmıştı. Bu sebeple İngiltere, ABD'ye 24 denizaltı savunma aracı ve 10 korvet verdi<sup>321</sup>. Bu sıralarda İngiltere

<sup>318</sup> Buchheim, Günther Lothar: U-Boat War, Knopf Publications, New York, 1978, s.34

<sup>319</sup> Tuğrul, a.g.e., s.201

<sup>320</sup> Herbert, A. Werner: Iron Coffins, Da Capo Press, New York 2004, s.198

<sup>321</sup> Tuğrul, a.g.e., s,210

yaklaşma sularındaki konvoylara daha az tecrübeli denizaltı komutanları tarafından küçük ölçekli taarruzlar tertiplenmekteydi. Ancak 19 konvoy ile İngiltere'ye intikal eden 450 gemiden hiçbiri kaybedilmeden hedeflerine ulaşabildiklerinden bunların başarıları az olmuştur<sup>322</sup>.

Mayıs ayı müttefikler açısından harbin başından beri geçen en kötü aydı. Alman denizaltıları Mayıs ayı süresince 700.000 ton civarında 144 gemi tahrip etmişlerdi<sup>323</sup>. Bu tarihlerde Amerika kıyılarında 65 Alman denizaltısı görev yapmaktaydı. Aynı zamanda Almanlar mayın dökme kabiliyetine sahip 1000 tonluk denizaltılarını da inşa ederek karakol sahalarına göndermişlerdi<sup>324</sup>.

Alman denizaltılarında meydana gelen gelişmelere paralel olarak müttefikler de denizaltı savunma silahlarında gelişme kaydetmişlerdi. Denizaltıların gece hücumlarını önlemek amacıyla uçaklara lambaları takmış ve TORPEX adlı bir su bombası geliştirmişlerdi<sup>325</sup>. Müttefikler yaptıkları bu yeniliklerin yararını görmüş ve Hava Kuvvetleri Mayıs 1942'ye kadar 9 denizaltı batırmalarına rağmen bu tarihten sonra harbin sonuna kadar 200 denizaltı batırmışlardı<sup>326</sup>.

#### 5.5.4.4. Müttefiklerin Teknolojik Üstünlüğü

Bu kısım Ağustos 1942-Mayıs 1943 arası gelişmiştir. Ağustos 1942'de Almanya kaybedilenden fazla yeni denizaltı denize indirmeye başlamıştı<sup>327</sup>. Denizde takriben 80 denizaltı gemisi vardı. Denizaltılar Ağustos ayında 500.000 ton tutarında 108 ticaret gemisi batırmışlardı. Almanlar eski kurt sürüsü taktiğine geri dönmüşlerdi<sup>328</sup>.

Atlantik konvoylarında çok uzun menzilli hava himayesinin gelişmesi denizaltıcıların uyguladığı kurt sürüsü taktiğinin sonu olmuştu<sup>329</sup>. Hava hücumlarına

<sup>322</sup> Tuğrul, a.g.e., s,213

<sup>323</sup> Apatay, Çetinkaya: 2006, a.g.e., s.312

<sup>324</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.233

<sup>325</sup> Tuğrul, a.g.e., s.223

<sup>326</sup> Gökdeniz, Sermet: İkinci Dünya Harbinde Deniz Savaşları, Deniz Harp Akademileri Yayınları, İstanbul 1958, s.99

<sup>327</sup> Buchheim, a.g.e., s.198

<sup>328</sup> Tuğrul, a.g.e., s.235

<sup>329</sup> Garrett, S.A.: Ethics and Air Power in World War II, New York 1993, s.189

maruz kalacakları korkusu ile denizaltılar satha çıkamadıkları için sınırlı sualtı süratleri ile konvoy gemilerini yakalayamıyorlardı.

Hava gücünün su üstü kuvvetleri ile koordineli kullanımı sonucu denizaltı kayıpları artmıştı. İngilizler tarafından Eylül, Ekim ve Kasım aylarında toplam 43 denizaltı batırılmıştı.

Kasım ve Aralık aylarında Alman denizaltıları tarafından batırılan bir milyon tonluk toplam 95 gemiye rağmen bu safhada 11 milyon ton akaryakıt ve 34 milyon ton harp malzemesi İngiltere'ye nakledilmişti. Bu nakliyatın yapılması sadece bu maksatla 4.000 geminin hiçbiri kayıp vermeden seyretmiş olması demekti<sup>330</sup>.

Ayrıca İngilizlerin geliştirdikleri “**Sonar**” o tarihlerde kullandıkları adıyla **ASDIC** (Anti-Submarine Sound Detection Investigation Committee) cihazı vasıtasıyla Alman denizaltılarını hücum mesafelerinden daha uzakta tespit etmeye başlamışlardı<sup>331</sup>.

İngilizlerin Denizaltı Savunma Harbi alanında yaptıkları bu teknik gelişmelerin karşısında, Almanlar da Mart 1943'ten itibaren denizaltılarında **Şnorkel Sistemini** kullanmaya başlamışlardı<sup>332</sup>. Nisan ve Mayıs 1943 ayları denizaltı harbinin müttefikler lehine gelişmeye başladığı kritik dönemlerdi. Bunun sebebi ise gittikçe batırılan ticaret gemisinin azalmasının yanında Alman denizaltı komutanlarının kesin bir şekilde cesaretsizlik emareleri göstermeye başlamış olmasıydı<sup>333</sup>. Bu dönemde denizaltı komutanları taarruz için uygun mevkide bulunsalar dahi çekingen tavırları nedeniyle hücumları başarısız oluyor ve mutlaka düşmana temas veriyorlardı. Buna müttefiklerin sürekli gelişen denizaltı savunma imkan kabiliyetlerinin komutanlar üzerinde yarattığı olumsuz etki de sebep olmaktaydı<sup>334</sup>.

Mayıs sonundan itibaren Atlantik ikmal hattının emniyeti sağlanmıştı ve ilk defa olarak müttefiklerin tahrip etmiş oldukları denizaltı gemisi sayısı Almanya'nın

<sup>330</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.123

<sup>331</sup> Spector, a.g.e., s.180

<sup>332</sup> Buchheim, a.g.e., s.234

<sup>333</sup> Tuğrul, a.g.e., s.156

<sup>334</sup> Gökdeniz, a.g.e., s.190

inşa ettiğinden fazla miktara ulaşmıştı. Ancak asıl önemlisi denizaltıcı personelin gücü ve veriminin tükenmeye başlamış olmasıydı<sup>335</sup>.

#### 5.5.4.5. Akustik Torpidolar

Eylül 1943-Nisan 1944 arası gelişmiştir. Bu dönemin başlangıcında en önemli olay İtalya'nın kayıtsız şartsız teslim olmasıdır. İtalya'nın tesliminden sonra 29 denizaltı müttefiklerin kontrolüne girmiş, 80'den fazlası da tahrip edilmiştir<sup>336</sup>. Bu dönemde Almanlar akustik torpidoları kullanmaya başlamışlardı<sup>337</sup>. Denizaltılarda 3 veya 4 tane bulunan bu torpidolarla refakat gemilerine hücum yapılmakta, bu gemilerin batırılması sonucunda himayesiz kalan ticaret gemilerine diğer tip torpidolar ile hücumlar icra edilmekteydi.

Akustik torpidolar müttefikler için büyük bir tehlike arz etmekle beraber yeni bot komutanlarının savaşma azim ve iradesi kendilerinden öncekiler kadar kifayetli değildi<sup>338</sup>. Batan gemi miktarı yeni torpidoya rağmen azalmıştı. Eylül-Ocak ayları arasında 360.000 ton tutarında 67 gemi batırılmıştı. Bu miktar 1942 yılına göre çok azdı, çünkü sadece Ağustos 1942'de 500.000 ton dolayında 108 gemi imha edilmişti. Ayrıca bu süre zarfında batırılan 64 denizaltı ile birlikte toplam 473 denizaltı imha edilmişti<sup>339</sup>.

#### 5.5.4.6. Denizaltı Filosunun Üslerine Dönüşü

Mayıs 1944-Mayıs 1945 arası gelişmiştir. 1944 Mayıs ayında denizaltılar tarafından çok az hücumlar yapılmış ve toplamı 24.000 tonu bulan 4 gemi batırılmıştır. Bu rakam o tarihe kadar Almanlar tarafından müttefik deniz nakliyatına karşı gerçekleştirilen en az zayıat olmuştur. Bunda hava kuvvetlerinin etkin kullanımının etkisi büyük olmuştur. 6 Haziran 1944'te yapılan Normandiya

<sup>335</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.187

<sup>336</sup> Hessler, G.: The U-Boat War, 1990, s.120

<sup>337</sup> Spector, a.g.e., s.189

<sup>338</sup> Buchheim, a.g.e., s.23

<sup>339</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.198

çıkarması içlerinde şnorkel imkanı da bulunan denizaltılar ile de engellemeye çalışıldı ise de çıkarmanın üzerinde herhangi bir olumsuz tesirleri olamamıştır<sup>340</sup>.

1944 yılının ilk 6 ayı içinde müttefikler tarafından 122 denizaltı batırılmış ve bundan çok daha fazlasına hasar verilmiştir. Henüz yenilgiye uğramamakla birlikte ağır bir darbe yiyen Alman Denizaltı Filosu gemilerini güney Norveç'e intikal ettirmiştir<sup>341</sup>.

4 Mayıs 1945 tarihine kadar geçen sürede denizaltılar ile müttefik kuvvetleri arasında çeşitli çarpışmalar olmuş ancak denizaltılar bu çarpışmalarda her geçen gün daha fazla zaiyat vermişlerdir. 4 Mayıs'ta ise Amiral Dönitz denizde bulunan botlara satha çıkarak üslerine dönme emrini vermiştir. 7/8 Mayıs gecesi ise Almanya teslim olmuştur<sup>342</sup>.

Eylül 1945'e kadar 156 Alman denizaltısı teslim olmuş, 221 denizaltı da kendi personeli tarafından batırılmıştır. Almanya'nın kayıtsız şartsız teslim olması ile sona eren Atlantik'te icra edilen denizaltı harbinden çıkarılan sonuçlar sıralanacak olursa;

Bütün harp boyunca, Atlantik'i kat eden rotalarda, İngiliz kontrolü altındaki konvoylarda 75.000 ticaret gemisine refakat gayreti tahsis edilmiş, bu konvoyların içinden 574 gemi denizaltı hücumları sonucunda batırılmıştır<sup>343</sup>. Konvoy gemilerinden her 131 tanesi varış limanına emniyetle intikal ederken bir tanesi denizaltı hücumları ile batırılmıştır<sup>344</sup>.

68 aylık mücadele sonunda İngiliz, müttefik ve tarafsız olmak üzere batan 21 milyon ton tutarındaki 4786 gemiden 2775 tanesi denizaltılar tarafından imha edilmiştir. Denizaltıların sağladıkları bu hasılatla harbin aylık kayıp ortalaması 40 adettir<sup>345</sup>. Atlantik'te yapılan çarpışmalar sonunda müttefiklerin 30.000 kişilik ticaret bahriyesi personel kaybının 23.000'i denizaltı hücumları neticesinde meydana

<sup>340</sup> Gökdeniz, a.g.e., s.110

<sup>341</sup> Patfield, a.g.e., s.198

<sup>342</sup> Patfield, a.g.e., s.212

<sup>343</sup> Tuğrul, a.g.e., s.234

<sup>344</sup> Tuğrul, a.g.e., s.236

<sup>345</sup> Dümen, Erdoğan, a.g.e., s.114

gelmiştir<sup>346</sup>. Atlantik Harbinde 781'in üzerinde Alman, 85'in üzerinde İtalyan denizaltısı imha edilmiştir. Bunların aylık ortalaması 13 adettir<sup>347</sup>.

Harp süresince müttefikler hava kuvveti ile suüstü kuvvetlerini birlikte başarı ile kullanmış ve denizaltılara karşı uçakların önemi ortaya çıkmıştır. Denizaltı ve denizaltı savunma harbinde karşılık olarak gelişmeler sağlanmıştır<sup>348</sup>. Müttefik kuvvetlerin Almanya'yı teslim mecbur ettiği günlerde bile Alman Denizaltı Filosu miktar ve etkinlik bakımından hala büyük bir tehdit oluşturmaktaydı. Çünkü İkinci Dünya Harbi süresince Almanlar tarafından yeni dizayn edilmiş ve/veya modernize edilmiş denizaltı gemileri cepheye gönderilerek denizaltı filosunun etkinliğini koruması sağlanmıştır<sup>349</sup>.

Almanlar, İkinci Dünya Harbi öncesi güç oluşturma safhasında hedeflerini doğru olarak belirlemeyerek Amiral Dönitz'in isteği doğrultusunda denizaltı inşasına ve denizaltıcı personel yetiştirmeye önem vermemelerinin bedelini harp süresince ödemişlerdir<sup>350</sup>.

#### 5.5.4.7. U-Botların Kullanılması

Çıkarmanın başladığı saatlerde ilk U-Botlar da Seine Körfezinden hareket etmişlerdi. Bu U-Botların Komutanlarına bizzat Amiral Dönitz tarafından verilen emir şöyleydi<sup>351</sup>:

*“Sadece 50 askeri veya tankı karaya çıkarmak maksadıyla hareket eden bir düşman vasıtası bile, denizaltıların en şiddetli darbelerine maruz kalması gereken bir hedef olarak düşünülmelidir. Kendi denizaltılarınızın kaybı pahasına da olsa onlara hücum etmelisiniz.*

*Çıkarma Konvoyuna yaklaşma çareleri ararken, sığ suların size çıkaracağı zorlukları, mayın veya başka tehlikeleri hiç dikkate almayacaksınız.*

<sup>346</sup> Apatay, Çetinkaya: 2006, a.g.e., s.333

<sup>347</sup> Tuğrul, a.g.e., s.245

<sup>348</sup> Tuğrul, a.g.e., s.250

<sup>349</sup> Dömen, Erdoğan, a.g.e., s.264

<sup>350</sup> Tuğrul, a.g.e., s.269

<sup>351</sup> Elaldı, a.g.e., s.243



*Çıkarma esnasında düşmana kayıplar verdiren her denizaltı, kendisi batmış olsa da yaptığı hareket neticesi vazifesini en mükemmel şekilde ifa etmiş olacak ve varlığının değerini kanıtlayacaktır.”*

Büyükamiral Dönitz, Brest Üssüne bağlı 15 adet denizaltı ile Lorient ve St.Nazaire üssüne bağlı filotillalardan ayrılmış diğer 15 denizaltı ile “Landwort Grubu” olarak isimlendirilen toplam 30 denizaltı ile Müttefik Çıkarmasına taarruz tertipledi. Bütün atılganlığına rağmen Landwort denizaltı grubu çıkarma kuvvetine yaklaşamadı. Toplam 30 denizaltı denize açılır açılmaz Sahil Güvenlik Komutanlığının 120 kadar bombardıman uçağı denizaltılara nefes aldırmadı. Denizaltı Harekat Makamı denizaltıları geri çağırdığında kayıpları oldukça ağırdı. Gövdeleri, köprü üstleri, su bombaları, bombalar ve makineli tüfek mermileriyle delinmiş, parçalanmış 10 denizaltı üslerine dönebildiler, geri kalan 20 tanesi yok edilmişti.<sup>352</sup>

Cep denizaltıları ile adamlı torpidolar büyük bir faaliyet gösteremediler. Yalnız Temmuz ve Ağustos aylarında birkaç mayın gemisiyle Dragon Polonya kruvazörünü ve bir muhribini batardılar. Büyük Amiral Dönitz anılarında bu hususa şöyle yer vermektedir<sup>353</sup>:

*“Çıkarma bölgesine gönderilen Denizaltıların ve denizaltıcıların akıbetleri hakkında endişelerim nihayet beni, hareketin sorumluluğunun daha fazla taşınamayacağı sonucuna götürdü. Zira düşman en gelişmiş Denizaltı Savunma Harbi Kuvvetini buraya göndermişti. 24-26 Ağustos 1944 tarihlerinde “Seine Körfezi” bölgesinde savaşıyan denizaltıcılara geri dön emri verdim.”*

Ağustos sonuna kadar yapılan bu denizaltı hareketi sonucunda bölgede hareket icra eden 30 denizaltısından 20’sini kaybetmiş, 1000’e yakın da denizaltıcı personelini kaybetmişti. İngiliz kaynaklarına göre ise müttefikler denizaltı saldırıları sonucunda 5 refakat gemisi, 14 gemi ile 56.845 ton malzeme ve 4 çıkarma aracı ile 8404 ton malzeme kaybetmiştir. Yine İngilizlerin kayıtlarına göre Denizaltıların döktükleri mayınlarla bir gemi batmış, 2 gemi hasar almıştı. Torpido isabetiyle de 1

<sup>352</sup> Fatih Karagöl, a.g.ç., s. 206.

<sup>353</sup> Elaldı, a.g.e., s. 298

refakat gemisi ile 5 gemi, 36.800 ton malzeme ile batmıştır. Amiral Dönitz anılarında U-Botların çıkarma bölgesindeki hareketini durdurma kararını verdiği günlerde Harp Ceridesine şunları yazmaktaydı <sup>354</sup>:

*“Şimdi Manş Kanalı’ndaki Denizaltı Harekatı sona erdirilmiştir. Bu savaşlarda geleneksel “Denizaltıcılık Ruhu” bir kez daha mükemmelliğini göstermiştir. Genel olarak denilebilir ki, hareket, endişelerimize ve devamlı şüphelerimize rağmen başarılı olmuştur. Çok güç koşullarda tahammül edebildiğimiz kaybımıza rağmen iyi sonuçlar elde edilmiştir. Düşmanın lojistik Destek Nakliyatı tamamen kesilememişse de kayıplar verdirilmiştir. Bu da kara savaşları yapan birliklerimize dolaylı olarak katkı sağlamıştır.”*

---

<sup>354</sup> Elaldı, a.g.e., s.300

## 6. KOMŞU ÜLKE DENİZ KUVVETLERİ

### 6.1. YUNANİSTAN DENİZ KUVVETLERİ

#### 6.1.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip Ve Özellikleri

##### 6.1.1.1. Muhripler

###### 6.1.1.1.1. C.F.ADAMS Sınıfı<sup>355</sup>

**Tip Göstergesi:** DDG

**Sürat** : 30 Kts.

**Silahlar** : 2 X 1 5/54 MK- 42

4 X 1 12.7 mm

6 Adet HARPOON (SSM),

34 Adet STANDART SM-1MR (SAM)

4 Adet ASROC MK-16

2X3 MK 32 Torpido Kovanı, MK 46 Mod 5 Torpido

**Sensörler** : AN/SPS-39 C (Üç Boyutlu) (Hava), AN/SPS-40 (Hava)

AN/SPS-10 (Suüstü), MARCONI LN-66 (Seyir)

2 X SPG –51D, SPG-53A (A/K)

SLQ-32 V(2)(EDT) SQS-23 A/D (Sonar)

---

<sup>355</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### 6.1.1.2. FIRKATEYNLER

#### 6.1.1.2.1. MEKO 200 HN Sınıfı<sup>356</sup>

**Tip Göstergesi:** FFGH

**Sürat** : 31 Kts.

**Silahlar** : 1 X 1 5/54MK 45 MOD 2A ,

2 X 6 20 mm. PHALANX MK 15 MOD12

8 Adet HARPOON BLOCK 1C,

MK 48 MOD2 VLS, 16 Adet SEA SPARROW

2 X 3 Mk 32 Torpido Kovanı, MK 46 Mod 5 Torpido

1 Adet SEA HAWK Helikopter

**Sensörler** : MW-08 (Hava Arama), DA-08 (Hava/Suüstü Arama)

RACAL DECCA 2690 ARPA radar (Seyir)

2 X STIR (A/K)

AR-700 (EDT), APECS-II (EKT)

AN/SQS-56(Aktif/Pasif *Sonar*), *VDS*

#### 6.1.1.2.2. KORTENAER Sınıfı

**Tip Göstergesi:** FFGH

---

<sup>356</sup> Janes Fighting Ship, 2007

- Sürat** : 30 Kts.
- Silahlar** : 2 X 76 mm OTOMELARA, 2 X 6 20 mm. PHALANX  
 8 Adet HARPOON (SSM), 24 Adet SEA SPARROW (SAM)  
 2 X 3 Mk 32 Torpido Kovanı, MK 46 Mod 5 Torpido  
 1 Adet AB-212 Helikopter
- Sensörler** : LW-08 (Hava Arama), ZW-06 (Suüstü Arama),  
 DECCA 1226 (Seyir), WM-25 (A/K), STIR (A/K)  
 SPHINX SPR 03 (EDT), RAMSES ELT 715 (EKT)  
 SQS-505 (Sonar)

### 6.1.1.2.3. **KNOX Sınıfı** <sup>357</sup>

- Tip Göstergesi:** FFGH
- Süra** : 27 Kts.
- Silahlar** : 1 X 1 5/54 Mk 42 Mod 9,  
 1 X 6 20 mm. PHALANX MK 15 Mod 12  
 2 Adet HARPOON (SSM), 2 Adet STINGER  
 2 X 3 Mk 32 Torpido Kovanı, ASROC,  
 MK 46 Mod 5 Torpido  
 1 Adet AB-212 Helikopter

<sup>357</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : SPS-40D (Hava Arama), SPS-10F (Suüstü Arama)  
 MARCONI LN-66, AN SPS-64, DECCA 1226 (Seyir)  
 2 X SPG-53C (A/K), SLQ-32 V(2)(EDT)  
 AN/ SQS-26 (Sonar) AN/SQS-35 VDS (Sonar)

### **6.1.1.3. Korvetler**

#### **6.1.1.3.1. THETIS Sınıfı<sup>358</sup>**

**Tip Göstergesi:** FS

**Sürat** : 19.5 Kts.

**Silahlar** : 2 X 2 40/70 mm, 1 X 2 12.7 mm, 2 X 5 Su Bombası  
 2 X 3 Mk 32 Torpido Kovanı, MK 46 Mod 5 Torpido

**Sensörler** : AN/SPC-53 (Suüstü), THOMSON 3001 (Suüstü Arama)  
 Kelvin Hughes 14/9 (Seyir), OGR-7 OPTİK A/K  
 ELAC 1 BV (Sonar)

#### **6.1.1.4. Hücumbotlar :**

##### **6.1.1.4.1. LA COMBATANTE II Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** PGFA

**Sürat** : 36.5 Kts.

---

<sup>358</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Silahlar** : 2 X 2 35 mm,2 X 1 SST 4 Torpido  
 4 X EXOCET MM-38 (SSM)

**Sensörler** : THOMSON TRITON (Suüstü Arama),  
 DECCA 1226C (Seyir), THOMSON POLLUX (A/K)  
 DR-2000 S (EDT)

#### **6.1.1.4.2. LA COMBATANTE III Sınıfı<sup>359</sup>**

**Tip Göstergesi:** PGFA

**Sürat** : 36 Kts.

**Silahlar** : 2 X 1 76 mm OTOMELARA, 2 X 2 30 mm  
 2 X 1 SST 4 Torpido, 4 X EXOCET MM-38 (SSM)

**Sensörler** : TRITON (Suüstü Arama), DECCA 1226 (Seyir)  
 POLLUX CASTOR-II, VEGA-I/II (A/K)

#### **6.1.1.4.3. LA COMBATANTE IIIB Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** PGFA

**Sürat** : 32.5 Kts.

**Silahlar** : 2 X 1 76 mm OTOMELARA, 2 X 2 30 mm  
 2 X 1 SST 4 Torpido, 6 X PENGUIN Mk 2 (SSM)

---

<sup>359</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : TRITON (Suüstü Arama), DECCA 1226 (Seyir)  
 POLLUX CASTOR-II (A/K), DR-2000 (EDT)

#### **6.1.1.4.4. TYPE-148 Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** PGF

**Sürat** : 40 Kts.

**Silahlar** : 1 X 1 76 mm OTOMELARA, 1 X 1 40/70 mm BOFORS  
 4 X HARPOON (SSM) (İki gemide)  
 4 X MM-38 EXOCET (Diğer iki gemide)

**Sensörler :** THOMSON TRITON (Suüstü Arama), SMA-3-RM 20 (Seyir)  
 THOMSON CASTOR (A/K) DR-2000 S (EDT)

#### **6.1.1.4.5. OSPREY-55 Sınıfı <sup>360</sup>**

**Tip Göstergesi:** PG

**Sürat** : 25 Kts.

**Silahlar** : 1 X 1 76/62 mm OTOMELARA, 1 X 1 40/70 mm BOFORS

**Sensörler** : THOMSON-CSF TRITON (Suüstü),  
 DECCA TM 626 (Seyir), SELENIA RTNX (A/K)  
 THOMSON-CSF DR-2000 S (EDT)

---

<sup>360</sup> Janes Fighting Ship, 2007



#### 6.1.1.4.6. JAGUAR SINIFI<sup>361</sup>

**Tip Göstergesi:** PBF

**Sürat** : 42 Kts.

**Silahlar** : 2 X 1 40/70 mm BOFORS

4X1 21" Torpido Kovanı (SST-4)

8 Mayın ( 2 Torpido kovanı yerine)

**Sensörler** : DECCO 1226 (Suüstü),

#### 6.1.1.5. Denizaltılar

Yunanistan denizaltıları ekte olduğu gibidir.

#### 6.1.1.6. Helikopterler

##### 6.1.1.6.1. ALOUETTE III DSH

Harekat Sürati : 100 kts.

**Silahlar** : Sea Skua, 2x1 AS12, 2x1 MARTE MK-2

2XMk 44 Torpido veya 2XMk 46 Torpido veya 2XAS 11/12

**Sensörler** : AN/APN-172(V) (Doppler), MEL ARI 5955 (Arama)

APS-705 (Arama)

---

<sup>361</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### 6.1.1.6.2. AB-212 ASW(8Ad)/EH(2Ad.)<sup>362</sup>

**Harekat Sürati** : 106 kts.

**Silahlar** : PENGUIN MK-2 MOD 7 (AGM-119), 3X Mk 46 Torpido

**Sensörler** : APS-143 EATON (Arama Radarı),

AQS-18 V(3) (Dipping Sonar)

AN/ ALR 606 V(E-J) (EDT/EKT), FM ELT 261(EDT),

ELT 562,ELT 361 (EKT) (EH Helikopterlerinde)

### 6.1.1.6.3. SH-70 B-6

**Harekat Sürati** : 135 kts.

**Silahlar** : 2 X Mk 46 Torpido, PENGUIN Mk-2 Mod-7

**Sensörler** : APS-143 EATON (Radar),

AQS-18 (V)3 BENDIX (Dipping Sonar)

AN/ALR 606 V (EDT/EKT),

### 6.1.1.7. Deniz Karakol Uçakları

#### 6.1.1.7.1. P-3B ORION

**Harekat Sürati** : 410 kts.

**Silahlar** : 2XAS 11/12, 2xMk-44/46 Torpido

---

<sup>362</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : ORB 31(Radar)

### **6.1.1.8. Amfibi Gemiler**

#### **6.1.1.8.1. POMORNIK (ZUBR)<sup>363</sup>**

**Tip Göstergesi** : LCAC

**Sürat** : 60 Kts

**Taşıma Kapasitesi** : 3 Tank/8 ZPT ve 230 Piyade /500 piyade/60-70 mayın

**Silahlar** : SA-N-S(SAM), 2x6 30/65 mm AK 630 (Top)

2x122 mm Top

**Sensörler** : CROSS DOME (Suüstü/Hava Radarı)

## **6.2.RUSYA FEDERASYONU DENİZ KUVVETLERİ**

### **6.2.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip Ve Özellikleri**

#### **6.2.1.1. Uçak Gemileri**

##### **6.2.1.1.1. KUZNETSOV Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** CV

**Sürati** : 30 Kts.

**Silahları** : SSM: 12 Chelomey SS-N-19

SAM : 192 Altair SA-N-9

---

<sup>363</sup> Janes Fighting Ship, 2007

SAM/TOP : 8 Altair (Kashtan) CADS-H-1

Top : 6-30 mm/65 AK 630 CIWS

D/S silahları : 2RBU 12000

**Sensörleri** : Hava Arama : Sky watch 3D

Hava/Suüstü Arama : TOP Plate D/E Band

Suüstü Arama : 2 STRUTPAİR F-Band

Seyir : Palm Front

Sonar : Gövdeye monteli aktif

**Uçaklar** : Sabit Kanatlı Uçaklar: 18 SU-27K, 4 SU-25

Helikopterler: 15KA-27, 2KA-31

#### **6.2.1.1.2. KIEV Sınıfı<sup>364</sup>**

**Tip Göstergesi:** CVG

**Sürati** : 29 Kts.

**Silahları** : SSM: 12 Chelomey SS-N-12

SAM : 192 Altair SA-N-9

Toplar : 2x100/59 mm., 8x 30/65 mm.AK 630 CIWS.

D/S Silahları : 2 RBU 12000 (S/B)

**Sensörler** : Hava Arama : Skywatch 3D

<sup>364</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Hava/Suüstü Arama : Plate Steer E-Band

Suüstü Arama : 2 Strutpair F Band

Sonar : Gövdeye monteli aktif

VDS: Aktif arama-orta frekans

Uçaklar : Sabit Kanatlı Uçaklar : 12 VSTOL

Helikopterler : 12 KA-27, 2 KA-31

## 6.2.1.2. Kruvazörler

### 6.2.1.2.1. SLAVA Sınıfı<sup>365</sup>

**Tip Göstergesi:** CG

**Sürat** : 32 Kts

**Silahlar** : G/M : 8x2SS-N-12, 2x2 SA –N-4, 8X1SA –N-6

Top : 1x2 130 mm., 6x6 30/65 mm CIWS.

D/S Silahları : 2x6000 RBU.

Torpedo : 2x5 533 mm.

**Helikopter** : 1 KA-27 Helix

**Sensörler** : TOPE DOME (A/K SA-N-6), POP GROUP (A/K SA-N-4)

---

<sup>365</sup> Janes Fighting Ship, 2007

BASS TILT (A/K), FRONT DOOR (A/K SS-N-12)

KITE SCREECH (A/K), TOP PAIR (GÖZETLEME)

TOP SITEER (GÖZETLEME), PALM FROND (SEYİR)

#### 6.2.1.2.2. KARA (BERKOT-B) Sınıfı <sup>366</sup>

**Tip Göstergesi:** CG

**Sürat** : 32 Kts.

**Silahlar** : G/M : 72 SA-N-3, 6X1 SA-N-6,40 SA-N-4, 2X4 SS-N-14

Toplar : 2x2 76/60, 4x6 30/65 CIWS

D/S Silahları : 2x12 RBU 6000 (S/B), 2x6 RBU 1000 (S/B)

Torpedo : 2x5 533 mm.Torp.Kovanı

**Helikopter** : 1 Hormone A helikopter

**Sensörler** : BASS TILT (A/K ) OWL SCREECH (A/K)

POP GROUP (A/K SA-N-4)

DON 2/PALM FROND (Seyir) DON KAY (Seyir)

HEAD NET C (Gözetleme), TOP SAIL (Gözetleme)

HEAD LIGHT C (A/K SA-N-3 ve SS-N-14)

#### 6.2.1.2.3. KYNDA Sınıfı<sup>367</sup>

---

<sup>366</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Tip Göstergesi:** CG

**Sürat** : 34 Kts.

**Silahlar** : G/M : 16 Ad. SS-N 3B, 16Ad. SA-N-1

Toplar : 2x2 76/60 mm 4x6 30/65 mm CIWS

D/S Silahları : 2x3 RBU 6000 (S/B)

Torpedo : 2x3 533 mm.Torp.Kovanı

**Sensörler** : OWL SCREECH (A/K) PEEL GROUP (A/K SA-N-1)

2 Ad.SCOOP PAIR (A/K SS-N-3 B),

2 Ad.DON 2 (Suüstü Arama ve Seyir)

2 Ad.HEAD NET A (Hava Arama )

### 6.2.1.3. Muhripler

#### 6.2.1.3.1. KASHİN ve MOD KASHİN Sınıfı

**Tip Göstergesi:** DDG

**Sürat** : 35 Kts

**Silahlar** : G/M : SAM 32 Ad. SA-N-1, SSM 4 Ad.SS-N-25

Toplar : 2x2 76/60 mm.

---

<sup>367</sup> Janes Fighting Ship, 2007

D/S Silahları : 2x3 RBU 6000 (S/B)

1X5 533mm Torp.Kov.

**Sensörler** : HEAD NET C (Hava/Suüstü Arama)(3 D)

BIG NET (Hava/Suüstü Arama)

PEEL GROUP (A/K SA-N-1)

2 Ad.OWL SCREECH (A/K), DON KAY (Seyir)

DON-2 (Seyir), WOLF PAW (Sonar)

MARE TAIL VEGA (VDS)

#### **6.2.1.3.2. UDALOY-(UDALOY II) Sınıfı<sup>368</sup>**

**Tip Göstergesi:** DDG

**Sürat** : 29 Kts

**Silahları** : G/M : SSM:8 Ad. SS-N-22/ SS-N-15, SAM 8 Ad. SA-N-9

D/S Silahları : 2x3 RBU 6000 (S/B)

Torpedo : 2x4 533 mm.Torp.Kov.

**Helikopter** : 2 KA-27HELIX A

**Sensörler** : STRUT PAIR II (Hava Arama )

EYE BOWL (SS-N-14), CROSS SWORD (A/K SA-N-9),

KITE SCREECH (A/K:100 mm.) SALT POT B/C (IFF)

---

<sup>368</sup> Janes Fighting Ship, 2007



BASS TILT (A/K:30 mm), PALM FROND (Suüstü seyir)

SALT POT A/B (IFF), MOUSE TAİL

HORSEJAW (SONAR), HORSETAIL (VDS)

**Mayın** : 30 Mayın taşıyabilir.

### **6.2.1.3.3. SOVREMENNY Sınıfı<sup>369</sup>**

**Tip Göstergesi:** DDG

**Sürat** : 32 Kts

**Silahları** : G/M : SSM: 8 Ad. SS-N-22, SAM:44 Ad. SA-N-7

Toplar : 2x2 130 mm(AK-130), 4X6 30/65 mm. CIWS

D/S Silahları : 2x6 RBU 1000 (S/B), 2x2 533 mmTorpido  
Kovanı

**Helikopter** : 1 KA-27 HELİX Helikopter

**Sensörler** : TOP PLATE (Hava Arama)(3D)

KITE SCREECH (A/K:130 mm)

BASS TILT (A/K:30mm), FRONT DOME (A/KSA-N-7)

PALM FROND (Suüstü /Arama), BULL HORN (Sonar)

**Mayın** : 40 Mayın taşıyabilir.

---

<sup>369</sup> Janes Fighting Ship, 2007

#### 6.2.1.4. Fırkateynler

##### 6.2.1.4.1. NEUSTRASHIMY Sınıfı<sup>370</sup>

**Tip Göstergesi:** FFG

**Sürat** : 30 Kts.

**Silahlar** : G/M : SSM: 16 Ad. SS-N-25, SAM: 4 SA-N-9

Toplar : 1x1 100 mm.

D/S Silahları : 1x1 2000 RBU, 6X1 533 mm Torp.

**Sensörler** : TOP PLATE 3D (HAVA S/Ü Arama )

2 PALM FROND (Seyir )

CROSS SWORD (A/K SAM),

KITE SCREECH (A/K SSM VE TOP)

OX YOKE (Sonar), OX TAIL (VDS)

**Helikopter** : 1 KA-27 HELİX

##### 6.2.1.4.2. GRİSHA V Sınıfı

**Tip Göstergesi:** FFL

**Sürat** : 30 Kts

**Silahlar** : G/M : 20 Ad. SA-N-4

---

<sup>370</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Toplar : 1x2 57 mm, 1x1 76 mm, 1x6 30 mm (CIWS)

D/S Silahları : 2x4 533 mm. Torpido Kov.

Torpedo TYPE 53 Torpido

2x12 RBU 6000 Su Bombası

**Sensörler** : STRUT CURVE (Hava/Suüstü Arama)

DON 2 (Seyir)

POP GROUP (A/K SA-N-4)

MUFF COBB (A/K 57 mm Top)

BASS TILT (A/K 57 mm ve CIWS)

#### **6.2.1.4.3. KRIVAK I, MOD KRIVAK I,II,III Sınıfı<sup>371</sup>**

**Tip Göstergesi:** FFG,FF,FFH

**Sürat** : 32 Kts

**Silahları** : G/M : SAM:20 Ad. SA-N-4, SSM : 8 Ad. SS-N-25

Toplar : 2x2 76 mm (Krivak I), 1x2 100 mm (Krivak-II)

1x1 100 mm (Krivak-III), 2x6 30/65 mm CIWS ( Krivak III )

D/S Silahları : 2x4 533 mm. Torpido Kov.

Torpedo TYPE 53 Torpido, 2x12 RBU 6000 Su Bombası

**Helikopter** : 1 KA-25 HORMONE veya 1 KA-27 HELIX

<sup>371</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : HEAD NET C(HAVA ARAMA)  
 TOP PLATE(HAVA ARAMA)(KRIVAKI,II)  
 DON KAY (SUÜSTÜ ARAMA)  
 PALM FROND (SUÜSTÜ ARAMA)/  
 DON 2 (SUÜSTÜ ARAMA), EYE BOWL(A/K)  
 POP GROUP (A/K SS-N-25), OWL SCREECH(A/K)  
 BULL NOSE (Sonar), MARE TAIL (VDS)

**Mayın** : 16 mayın taşıyabilir.

#### **6.2.1.4.4. GEPARD Sınıfı<sup>372</sup>**

**Tip Göstergesi:** FFG

**Sürat** : 26 Kts

**Silahlar** : G/M : 8 Ad.SS-N-25, 20 Ad. SA-N-4

Toplar : 1x1 76x60 mm.-2x6 30/65 mm. (CIWS)

D/S Silahları : 12 RBU 6000-2x2 533 mm.Torp.Kov.

**Sensörler** : (Hava/Suüstü arama) :Cross Dome E/F-Band

(A/K Top/SSM/SAM) :Bass Tilt H/I-Band

Seyir : Nayada I-Band

OX YOKE (Gövdeye Monteli Sonar) OX TAIL (VDS)

<sup>372</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Mayın** : 48 mayın taşıyabilir.

#### **6.2.1.4.5. GROM Sınıfı** <sup>373</sup>

**Tip Göstergesi:** FFG

**Sürat** : 30 Kts

**Silahlar** : G/M : SSM :8/16 SS-N-25 (KH-35 Uran  
SAM :A/S:VLS Sistemi

Topları : 1x1 76/60 mm. 2x2 30 mm

**Sensörler** : (Hava/Suüstü Arama) : Top Plate 3D,D/E Band

(Suüstü Arama) : Cross Dome E/F Band

(A/K) : Basstilt,H/I Band

Helikopter : 1 KAMOV KA-29 HELIX

#### **6.2.1.4.6. PARCHİM II Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** FFL

**Sürat** : 26 Kts

**Silahlar** : G/M : 2 SA-N-5 (SAM)

Toplar : 1x1 76/60 mm AK 176 1x6 30 mm AK 630

D/S Silahları : 2x2 533 mm torpido kovanı, TYPE 53 Torpido

2x12 RBU 6000 Su Bombası

---

<sup>373</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : Cross Dome (Hava/Suüstü Arama)

TSR 333 (SEYİR), BASS TILT (A/K) BULL HORN  
(Gövdeye Monteli Sonar)

LAMB TAİL (Helikopter Tipi VDS)

#### **6.2.1.4.7. TARANTUL I,II,III,MOD III Sınıfı<sup>374</sup>**

**Tip Göstergesi:** FSG

**Sürat** : 36 Kts

**Silahları** : G/M : SSM:8 Ad. SS-N-2D STYX/SS-N-22, SAM:SA-N-5

Topları : 1x176/60 mm-2x6 30/65 mm.(CIWS)

**Sensörler** : Plank Shave (Hava/Suüstü) Kıvach III(Seyir)

Bass Tilt (A/K) Foal Tail (VDS)

#### **6.2.1.4.8. NANUCHKA I, III, IV Sınıfı**

**Tip Göstergesi:** FSG

**Sürat** : 33 Kts

**Silahlar** : G/M : SSM:2x3 Chelomey SS-N-9 Siren, SAM:SA-N-4 Gecko

Toplar :57/80 mm (Nanuchka I), 76/60 mm (Nanuchka III-IV)

1x6 30/65mm(Nanuchka III-IV)(CIWS)

---

<sup>374</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Sensörler** : (Hava/Suüstü Arama) Peel Pair:I-Band  
 (A/K) Muff Cob:G/H Band /BassTilt:H/H Band  
 (Seyir) Nayada:I-Band

### 6.2.1.5. Denizaltılar

RF denizaltıları ekte olduğu gibidir.

### 6.2.1.6. Amfibi Gemiler

#### 6.2.1.6.1. ALLIGATOR Sınıfı<sup>375</sup>

Tip Göstergesi : LST  
 Sürat : 18 Kts  
 Taşıma Kapasitesi : 300 piyade /20 tank (1700 ton)/40 ZPT  
 Sensörler : (Suüstü Arama) 2 Don 2: I-Band

#### 6.2.1.6.2. ROPUCHA I,II Sınıfı<sup>376</sup>

Tip Göstergesi : LST  
 Sürat : 17,5 Kts.  
 Taşıma Kapasitesi : 10 Tank+190 piyade, veya 24 ZPT+170 piyade  
 Silahlar : SAM :4 Ad. SA-N-5 Grail  
 Toplar : 2x2 57/80 mm.

<sup>375</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>376</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Sensörler : Strut curve (Hava /Suüstü Arama)

Don 2 (Seyir I-Band), Muff Cob (A/K G/H-Band)

### 6.2.1.6.3. POMORNIK Sınıfı<sup>377</sup>

Tip Göstergesi : ACV

Taşıma Kapasitesi : 3 tank/10 ZPT ve 230 piyade (170 TON)

Silahlar : SAM 2 SA –N-5 Grail

2 retractable 122 mm rocket launchers

Toplar : 2x6 30/65 mm AK 630(CIWS)

Sensörler : (Hava /Suüstü Arama) Cross Dame: I-Band

Decoys : TSP 41 chaff.

ESM : Tool Box; intercept.

Silah Kontrol : Quad Look (modified Squeeze Box)  
(DWU 3) optronic director.

IFF : Salt Pot A/B. Square Head.

Mayın : 80

Deplasman Tam Yük (ton) : 558.8

Uzunluk (m) : 57.6

Genişlik (m) : 21.5

---

<sup>377</sup> Janes Fighting Ship, 2007



Menzil (nm) : 300

Sürat (knots) : 60

#### **6.2.1.6.4. IVAN ROGOV Sınıfı<sup>378</sup>**

**Tipi** : LPD

**Sürat** : 19 Kts.

**G/M** : SAM 20 Ad.SA-N-4

**Taşıma Kapasitesi** : 20 TANK/520 Personel

### **6.3.UKRAYNA DENİZ KUVVETLERİ**

#### **6.3.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri**

##### **6.3.1.1. Fırkateynler**

##### **6.3.1.1.1. KRIVAK I Sınıfı**

**Tip Göstergesi** : FF

**Adet** : 1 AD (Mikalay U 133)

**Deplasman, ton** : 3100 standard; 3650 full load

**Silahlar** : G/M : SAM 40 Ad. SA-N-4 Gecko

4X1 SS-N-14 Silex

Toplar : 2x2 76/60 mm

---

<sup>378</sup> Janes Fighting Ship, 2007

D/S Silahları : 4x2 533 mm Torpido Kovan

Mayın : 20 Mayın

Sensörler : (Hava Arama) Head Net C: E-Band(3 D)

(Suüstü Arama) Don Kay : I-Band

(A/K); 2 Eye Bowl : F-Band

ESM/ECM: 2 Bell Shroud. 2 Bell Squat.

BULL NOSE (Gövdeye Monteli Sonar)

MARE TAIL (VDS)

Deplasman Tam Yük (ton) : 3708.4

Deplasman Standard (ton) : 3149.6

Uzunluk (m) : 123.5

Genişlik (m) : 14.3

Draft (m) : 5

Menzil (nm) : 4600

Sürat (knots) : 32

### **6.3.1.1.2. KRIVAK III Sınıfı<sup>379</sup>**

Tip Göstergesi : FFH

Adet : 1 AD (HETMAN SAGAIACHNY U 130)

---

<sup>379</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Silahları : G/M : SAM 20 Ad. SA-N-4 Gecko

Toplar : 1x1 100 mm, 2X6 30 mm (CIWS)

D/S Silahları : 4x2 533 mm Torpido Kovan

Type 53 Torpido

2X12 RBU 6000 (S/B)

Helikopter : 1 KA-27 HELIX

Sensörler : TOP PLATE(Hava Arama) (3 D)

SPIN TROUGH(Suüstü Arama), KVIACH (Seyir)

POP GROUP(A/K SA-N-4)

KITE SCREECH(A/K), BASS TILT (A/K)

BULL NOSE (Gövdeye Monteli Sonar)

ESM: 2 Bell Shroud; intercept.

ECM: 2 Bell Squat; jammers.

Sonar : BullNose (MGK 335MS)

Deplasman Tam Yük (ton) : 3708.4

Deplasman Standard (ton) : 3149.6

Uzunluk (m) : 123.5

Genişlik (m) : 14.3

Draft (m) : 5

Menzil (nm) : 4600

Sürat (knots) : 32

### **6.3.1.1.3. GRISHA V, GRISHA I, II Sınıfı<sup>380</sup>**

Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

### **6.3.1.2. Denizaltılar**

Ukrayna denizaltıları ekte olduğu gibidir.

### **6.3.1.3. Amfibi Gemiler**

#### **6.3.1.3.1. ROPUCHA Sınıfı**

RF Deniz Kuvvetlerinde mevcut sınıfın aynısıdır.

#### **6.3.1.3.2. POLNOCHNY C Sınıfı**

Tip Göstergesi : LSM

Sürat : 18 Kts

Taşıma Kapasitesi : 180 piyade /6 tank (350 ton)

Silahlar : 4 Ad. SA-N-5 Grail

2x2 30/65 mm.(CIWS)

Sensörler : Spin Trough(Suüstü Arama I-Band)

---

<sup>380</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Drum TİH (A/K Radarı H/I –Band)

### 6.3.1.3.3. ALLIGATOR Sınıfı<sup>381</sup>

RF Deniz Kuvvetlerinde mevcut sınıfın aynısıdır.

### 6.3.1.3.4. POMORNIK(ZUBR) (TYPE 1232.2) Sınıfı

Tip Göstergesi : ACV

Taşıma Kapasitesi : 3 tank/10 ZPT ve 230 piyade (170 TON)

Silahlar : SAM 2 SA –N-5 Grail

2 retractable 122 mm rocket launchers

Toplar : 2x6 30/65 mm AK 630(CIWS)

Sensörler : (Hava /Suüstü Arama) Cross Dame: I-Band

Decoys : TSP 41 chaff.

ESM : Tool Box; intercept.

Silah Kontrol : Quad Look (modified Squeeze Box)  
(DWU 3) optronic director.

IFF : Salt Pot A/B. Square Head.

Mayın : 80

Deplasman Tam Yük (ton) : 558.8

Uzunluk (m) : 57.6

---

<sup>381</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Genişlik (m) : 21.5

Menzil (nm) : 300

Sürat (knots) : 60

#### **6.3.1.4. Hücumbotlar**

##### **6.3.1.4.1. MATKA (VEKHR) CLASS (TYPE 206MP)<sup>382</sup>**

Tip Göstergesi : PHG 2 AD ( PRILUKI U 153 KAHOVKA U 154)

Sürat : 40 Kts

Silahlar : 2 Ad. SS-N-2 CID STYX (SSM)

1 Ad. 76/60 mmTop, 1x6 Ad.30/65 mm CIWS

Sensörler : (Hava /Suüstü Arama) Plank Shave, (Seyir) SRN-207

(A/K) BASS TİLT

Deplasman Tam Yük (ton) : 264.1

Uzunluk (m) : 57.6

Genişlik (m) : 21.5

Menzil (nm) : 600

Sürat (knots) : 40

##### **6.3.1.4.2. PAUK-I (MOLNYA)<sup>383</sup>**

---

<sup>382</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Tip Göstergesi : PCF

Sürat : 32 Kts

Silahlar : 8 Ad. SA-N-25 (SAM)

1 Ad. 76/60 mmTop, 1x6 Ad.30/65 mm CIWS

4 Ad.16 "Torp.Kov."

Sensörler : (Hava /Suüstü Arama) Peel Cone

(Suüstü Arama) Rivach, (A/K) BASS TİLT

### 6.3.1.5. Mayın Gemileri

#### 6.3.1.5.1. SONYA (YAKHONT) (TYPE 1265) CLASS (MSC/MHC)<sup>384</sup>

Tip Göstergesi : PCF

Silahlar : 2x30 mm/65 (Çift). 2x25 mm/80 (Çift)

Sensörler : Radar : Suüstü Arama : Don 2; I-band. IFF: Two Square Head.

Mayın : 8.

Sonar : MG 69/79; Gövdeye Monteli

Deplasman Tam Yük (ton) : 467.3

Uzunluk (m) : 48

---

<sup>383</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>384</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Genişlik (m) : 8.8

Draft (m) : 2

Menzil (nm) : 3000

Sürat (knots) : 15

**6.3.1.5.2. YEVGENYA (KOROND) (TYPE 1258) CLASS (MHC)<sup>385</sup>**

Tip Göstergesi : GENICHESK (ex-RT 214) U 360

Silahlar : 2x14.5 mm (twin) MGs

Sensörler : Radar : Suüstü Arama : Spin Trough or Mius; I-band.

Mayın : 8.

Sonar : MG-7; TV system ile kullanılabilir

Deplasman Tam Yük (ton) : 91.4

Deplasman Standard (ton) : 78.2

Uzunluk (m) : 24.6

Genişlik (m) : 5.5

Draft (m) : 1.5

Menzil (nm) : 300

Sürat (knots) : 11

---

<sup>385</sup> Janes Fighting Ship, 2007



### 6.3.1.5.3. MIR CLASS (SAIL TRAINING SHIP) (AXS)

Tip Göstergesi	:	AXS
Personel	:	55 Kadrolu 144 Öğrenci
Deplasman Tam Yük (ton)	:	3043.9
Uzunluk (m)	:	105.5
Genişlik (m)	:	14
Draft (m)	:	6
Sürat (knots)	:	17

## 6.4. BULGARİSTAN DENİZ KUVVETLERİ

### 6.4.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri

#### 6.4.1.1. Fırkateynler

##### 6.4.1.1.1. KONI Sınıfı (TYPE 1159)<sup>386</sup>

Tip Göstergesi :	FF
Sürat	: 27 Kts
Silahlar	: 20 Ad.SA-N-4 (SAM), 4x76 mm/60 Top 4x30 mm/65 Top, 2x12 RBU 6000 S/B 22 Adet Mayın Taşıma Kapasitesi

<sup>386</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### **6.4.1.2. Korvetler**

#### **6.4.1.2.1. TARANTUL II Sınıfı (TYPE 1241.1M) <sup>387</sup>**

Tip Göstergesi : FSG

Sürat : 36 Kts

Silahlar : SA-N-5 (SAM)

4 Ad.SS-N-2C (STYX) (SSM)

1x76 mm/60 Top, 2x30 mm/65 Top

#### **6.4.1.2.2. LETYASHTI (POTI) SINIFI**

Tip Göstergesi : FS

Sürat :32 Kts

Silahlar :2x2 57 mm/80 Top, SAET 40 Torpido

2x12 RBU 6000 S/B

4 Ad.16 "Torpido Kovanı

#### **6.4.1.2.3. RESHITELNI (PAUK I) SINIFI (TYPE 1241P)**

Tip Göstergesi : FS/PCF

Sürat : 32 Kts

Silahlar : 8 Ad.SA-N-5 (SAM)

---

<sup>387</sup> Janes Fighting Ship, 2007

1x76 mm/60 Top , 1x30 mm/65 Top CIWS

4 Ad. 16 "Torpido Kovanı ve Tip-40 Torpido

2x5 RBU 1200 S/B

### 6.4.1.3. Denizaltılar

Bulgaristan denizaltıları ekte olduğu gibidir.

### 6.4.1.4. MAYIN TARAMA GEMİLERİ

#### 6.4.1.4.1. BRIZ (SONYA) Sınıfı (TYPE 12650)<sup>388</sup>

Tip Göstergesi : MSC

Sürat : 15 Kts

Silahlar : 2x30 mm/65 Top (USSR)

2x25 mm/80 Top (USSR)

5 Adet Mayın Taşıma Kapasitesi

#### 6.4.1.4.2. ISCAR (VANYA) Sınıfı (TYPE 257D)

Tip Göstergesi : MSC

Sürat : 16 Kts

Silahlar : 2x30 mm/65 Top

8 Adet Mayın Taşıma Kapasitesi

---

<sup>388</sup> Janes Fighting Ship, 2007

#### **6.4.1.4.3. PO 2 Sınıfı (501)**

Tip Göstergesi : MSB

Sürat : 12 Kts

Silahlar : 1x12.7 mm. Top

#### **6.4.1.4.4. YEVGENYA Sınıfı (TYPE 1258)**

Tip Göstergesi : MHC

Sürat : 12 Kts

Silahlar : 2x25mm/80 Top

#### **6.4.1.4.5. OLYA Sınıfı (TYPE 1259)**

Tip Göstergesi : MSB

Sürat : 12 Kts

Silahlar : 2x12.7 mm. Top

### **6.4.1.5 Amfibi Gemi ve Araçlar**

#### **6.4.1.5.1. POLNOCHNY A Sınıfı (TYPE 770)<sup>389</sup>**

RF Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

#### **6.4.1.5.2. VYDRA SINIFI (TYPE 106K)<sup>390</sup>**

Tip Göstergesi : LCU

---

<sup>389</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>390</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Sürat : 12 Kts

Yük Kapasitesi : 200 Ton veya 100 Personel (1992-93'den itibaren mayın dökücü gemi olarak hizmet vermektedirler)

#### **6.4.1.6. Hücumbotlar ve Karakol Botları**

##### **6.4.1.6.1. OSA I Sınıfı (TYPE 205)<sup>391</sup>**

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

##### **6.4.1.6.2. OSA II Sınıfı**

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

##### **6.4.1.6.3. ZHUK Sınıfı (TYPE 1400M)<sup>392</sup>**

Tip Göstergesi : PC

Sürat : 30 Kts

Silahlar : 4x14.5 mm. Top

#### **6.4.1.7. AKARYAKIT GEMİLERİ**

##### **6.4.1.7.1. TYPE 650<sup>393</sup>**

Tip Göstergesi : AOL

Sürat : 12 Kts

---

<sup>391</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>392</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>393</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Silahlar : 2x23 mm ZU-23-2F Top

#### **6.4.1.7.2. TYPE 102<sup>394</sup>**

Tip Göstergesi : AOL

Sürat : 18 Kts

Silahlar : 4x30 mm/65 Top

#### **6.4.1.8. Deniz-Hava Araçları (Karaya Konuşlu Deniz Helikopterleri)**

##### **6.4.1.8.1. HAZE A Tipi Helikopterler**

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

### **6.5.ROMANYA DENİZ KUVVETLERİ**

#### **6.5.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri**

##### **6.5.1.1. Muhripler**

##### **6.5.1.1. MARASESTI Sınıfı (MUNTENIA Sınıfı)<sup>395</sup>**

Tip Göstergesi : DDG

Sürat : 27 Kts

Silahlar : 8xSS-N-2C (STYX) (SSM)

<sup>394</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>395</sup> Janes Fighting Ship, 2007

4x76 mm/60 Top 4x30 mm/65 Top

6x533 mm. Torpido

2xRBU 6000 D/S Silahı

Helikopter : Alouette III

### **6.5.1.2. Fırkateynler**

#### **6.5.1.2.1. TETAL Sınıfı <sup>396</sup>**

Tip Göstergesi : FF

Sürat : 24 Kts

Silahlar : 4x76 mm/60 Top, 4x30 mm/65 Top, 2x14.5 mm. Top

4x533 mm. Torpido

2xRBU 2500 D/S Silahı

#### **6.5.1.2.2. GELİŞTİRİLMİŞ TETAL Sınıfı**

Tip Göstergesi : FF

Sürat : 24 Kts

Silahlar : 1x76 mm/60 Top

2x30 mm/65 Top (65 AK 630)

2x30 mm/65 Top (65 AK 306)

---

<sup>396</sup> Janes Fighting Ship, 2007

4x533 mm. Torpido 2xRBU 6000 D/S Silahı

### 6.5.1.3. Korvet ve Hücumbotlar

#### 6.5.1.3.1. DEMOCRATIA Sınıfı<sup>397</sup>

Tip Göstergesi : FS

Sürat : 15 Kts

Silahlar : 4x37 mm. Top

4x14.5/93 mm. Top

2xRBU 1200 D/S Silahı

#### 6.5.1.3.2. ZBORUL (TARANTUL I) Sınıfı

Tip Göstergesi : FSG

Sürat : 36 Kts

Silahlar : 4xSS-N-2C (STYX) (SSM)

1x76 mm/60 Top 2x30 mm/65 Top (65 AK 630)

1XMTU-40S(SA-N-8)SAM VEYA

1,12X9K32M STRELA MISSILES

#### 6.5.1.4. Denizaltılar

Bulgaristan denizaltıları ekte olduğu gibidir.

---

<sup>397</sup> Janes Fighting Ship, 2007



### 6.5.1.5. Mayın Dökücü Gemiler

#### 6.5.1.5.1. CORSAR Sınıfı<sup>398</sup>

Tip Göstergesi : ML/MCS(MM)

Sürat : 19 Kts

Silahlar : 1x57 mm/70 Top

4x30 mm/65 Top (65 AK 230) 8x14.5 mm. Top

2xRBU 1200 D/S Silahı

200 Adet Mayın

### 6.5.1.6. Mayın Tarama Gemileri

#### 6.5.1.6.1. VD 141 (RIVER MINESWEEPERS) Sınıfı

Tip Göstergesi : MSC (MSI)

Sürat : 13 Kts

Silahlar : 4x14.5/93 mm. Top (MG)

6 Adet Mayın

#### 6.5.1.6.2. MUSCA Sınıfı<sup>399</sup>

Tip Göstergesi : MSC (MSF)

Sürat : 17 Kts

---

<sup>398</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>399</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Silahlar : 2xSA-N-5 (SAM) veya 2x9K32 m Strela Missiles  
 4x30 mm/65 Top (65 AK 230), 16x14.5/93 mm. Top  
 2xRBU 1200 D/S Silahı  
 50 Adet Mayın Taşıma Kapasitesi

### **6.5.1.7. Hücumbot ve Karakol Botları**

#### **6.5.1.7.1. OSA I Sınıfı (TYPE 205)<sup>400</sup>**

Tip Göstergesi : PCFG

Sürat : 35 Kts

Silahlar : 4xSS-N-2 (STYX) (SSM)

4x30 mm/65 Top

### **6.5.1.8. Deniz-Hava Araçları**

#### **6.5.1.8.1. Karaya Konuşlu “Mil Mi-14PL HAZE A” Tipi Helikopterler (ASW)<sup>401</sup>**

Harekat Sürati : 124 Kts. (230 km/h)

Menzil : 432 nm. (800 km.)

Silahlar : Torpido D/S Silahı, Derin Su Bombası

Mayın

---

<sup>400</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>401</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Cihazlar : Arama Radarı, MAD, Sonoboy, Dipping Sonar

### **6.5.1.8.2. Gemiye Konuşlu “IAR-316B ALOUETTE III” Tipi Helikopterler (ASW)<sup>402</sup>**

Yunanistan Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

## **6.6.SURİYE DENİZ KUVVETLERİ**

### **6.6.1. Gemi ve Deniz/Hava Araçlarının Tip ve Özellikleri**

#### **6.6.1.1. Fırkateynler**

##### **6.6.1.1.1. PETYA-III Sınıfı<sup>403</sup>**

Tip Göstergesi : FFL

Sürat : 32 Kts

Silahlar : 1x76 mm/60 Top

5xSAET-40 Torpido 4xRBU 2500 D/S Silahı

22 Adet Mayın

#### **6.6.1.2. Hücumbotlar ve Karakol Botları**

##### **6.6.1.2.1. OSA-I Sınıfı**

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

##### **6.6.1.2.2. OSA-II Sınıfı**

<sup>402</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>403</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

### **6.6.1.3. Mayın Gemileri**

#### **6.6.1.3.1. NATYA (Tip 266M) Sınıfı<sup>404</sup>**

Tip Göstergesi : MSC/AGOR

Sürat : 16 Kts

Silahlar : 2XSA-N-5 (SAM)

4x30 mm/65 Top (65 AK 230)

#### **6.6.1.3.2. T-43 Sınıfı<sup>405</sup>**

Tip Göstergesi : MSO

Sürat : 15 Kts

Silahlar : 4x37 mm. Top (MG)

16 Adet Mayın

#### **6.6.1.3.3. YEVGENYA Sınıfı**

Bulgaristan Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

#### **6.6.1.3.4. SONYA Sınıfı<sup>406</sup>**

Tip Göstergesi : MSC

Sürat : 15 Kts

---

<sup>404</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>405</sup> Janes Fighting Ship, 2007

<sup>406</sup> Janes Fighting Ship, 2007

Silahlar : 2x30 mm/65 Top (65 AK 230), 8 Adet Mayın

#### **6.6.1.4. Amfibi Gemileri**

##### **6.6.1.4.1. POLNOCHNY B Sınıfı**

Ukrayna Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

#### **6.6.1.5. Deniz-Hava Araçları**

##### **6.6.1.5.1. Mİ-14 P HAZE A/C Sınıfı**

Romanya Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibidir.

##### **6.6.1.5.2. KAMOV KA-27 HELİX Sınıfı**

Tip Göstergesi : ASW Helikopteri

Sürat : 135 Kts (Max.)

Silahlar : Torpido, Mayın, Su Bombası

## **6.7.İSRAİL DENİZ KUVVETLERİ**

İsrail'in deniz kuvvetleri personel sayısı 19 bin kişidir. Bunların 9 bini deniz piyade gücünden oluşmaktadır. İsrail deniz kuvvetlerinin 3 denizaltısı İngiliz imalı "Fikrez"den oluşmaktadır. Almanya da, İsrail için Dolfin tipi bir deniz altı imal etmektedir. İsrail'in ayrıca "Saer-2-3 ve 4" tip savaş gemisi, "Dufura" ve "Diyor" adlı denizden denize fırlatılan füzelerle donatılmış hücumatları, 11 adet Orta ve küçük ölçekli savaş gemisi vardır. İsrail'in deniz kuvvetleri hacim ve sayıca küçük olduğu halde, yüksek teknolojiye füzeler, elektronik savaş sistemi ve deniz helikopterleriyle donatılmıştır.

İsrail mali sorunlardan dolayı, toplarla donatılmış Sear-5 adlı teknelerin ihalesini Amerikan şirketine devretti. Amerika ve Almanya İsrail'i nükleer enerjiyle çalışan ve nükleer başlıklı füzeleri fırlatma kabiliyeti bulunan 3 denizaltıyla donatmış bulunmaktadır. Bu nükleer deniz altıları Amerika ve Almanya'nın mali yardımlarıyla imal edilip, füzelerle donatıldı. İsrail, nükleer denizaltıları kullanarak Ortadoğu ülkelerinin her bir noktasına sızabilmekte ve operasyon yapabilmektedir. 7200 km'lik bir mesafeyi sessizce katedebilen ve tespiti çok zor olan bu denizaltıları, Ortadoğu ülkelerinin her birini nükleer başlıklı füzelerle vurabilirler. Çeşitli ülkelerin araştırma merkezleri ve Türkiye'de ASAM<sup>407</sup>, in tespitlerine göre İsrail ayrıca en az 200 atom bombası ve değişik nükleer başlıklı füzelerle donatılmış bulunuyor.

Yeni denizaltılar, İsrail Dolphin sınıflarının modifiye edilmiş ve uzatılmış versiyonu olup, üçte biri Almanya tarafından ödenmek üzere, ortalama 1.2 milyar dolara mal olacaktır. Havadan bağımsız tahrik sistemine sahip denizaltıların tesliminin 2010 yılında tamamlanması beklenmektedir. Üçüncü bir yeni denizaltının alınması seçeneği de mevcuttur.<sup>408</sup>

Anti-terörizm görevlerine yönelik olarak İsrail Deniz Kuvvetleri birçok küçük bota ilave olarak A.B.D.'den altı adet savunma botu sipariş etmiştir. Üç adet Süper Dvora Mk.III karakol botu Eylül 2006'da teslim edilmiş olup, bunlar halihazırda hizmette bulunan üç bota katılmışlardır. Uluslararası işbirliği açısından, İsrail Deniz Kuvvetleri Akdeniz'de Etkin Çaba (Active Endeavour) Harekâtı'na destek sağlayarak NATO kuvvetlerine dahil olmuşlardır.

<sup>407</sup> Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi

<sup>408</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 595.

## 7. DENİZ STRATEJİSİNİN UYGULAMA YÖNTEMLERİ VE ARAÇLARI

### 7.1.DENİZ VE DENİZİN ÖNEMİ

Yer küresinin toplam yüzölçümü 510.300.500 kilometre karedir. Bunun 361.500.000 kilometre karesi sularla, 148.950.000 kilometre karesi ise karalarla kaplıdır. Bir başka ifadeyle yer küresinin % 71'ini denizler, % 29'unu karalar oluşturmaktadır.<sup>409</sup> Denizler, karalardan 2.5 kat daha fazla yayılma alanına sahiptir. Bu muazzam su kütlesi, dünyamıza yalnız nicelik değil, nitelik de kazandırmaktadır. Yer küresine egemen varlık olan insanlığa ve toplumlara etkileri ve ulusal güçler katkıları yönünden de büyük önem taşımaktadır.

Denizler, ulusal güçler için; dipleri bakımından en geniş toprakları ve toprak altı zenginliklerini, su kütlesi içindeki sayısız denebilecek türdeki besin kaynaklarını, yüzeyleri ile de en uygun, en ekonomik, en geniş kapasiteli ulaştırma ve haberleşme alanını, dolayısıyla bütün bunların bir araya gelmelerinin doğal sonucu olarak da en büyük mücadele ortamını oluştururlar.

Deniz, kendinden yararlanmasını bilen uluslara sağladığı sonsuz nimetler ve çıkarlarla uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır. Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki, çağlar boyunca deniz yolu ile ulaştırılan değerlerin en büyükleri bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarih boyunca en büyük uygarlıklar deniz kıyılarında kurulmuş ve oralardan yayılmıştır.

Dünyanın bugünkü uygarlık ve teknolojik düzeyine ulaşmasında çok büyük bir payı olan denizin önemi üç kategoride incelenebilir.<sup>410</sup>

<sup>409</sup> Deniz Harp Akademileri Yayını, Deniz Askeri Coğrafyası, 2002.

<sup>410</sup> Erdinç SANCAR, a.g.e., s. 370.

### 7.1.1. Siyasi ve Hukuki Önemi

Denizler için politik ve sosyal açıdan söylenebilecek ilk ve en önemli şey belki de büyük bir yol, veya daha doğru bir deyişle, insanların üzerinde her yöne gidebildiği büyük bir ortak ortam olduğudur. Ancak burada öyle yollar vardır ki diğerlerine her zaman tercih edilmiştir...

Coğrafi konum Deniz Kuvvetlerinin toplanmasını veya bölünmesini dikte eden bir faktördür. Hem açık denizlere kolayca erişimi olan hem de dünyanın en büyük su yollarından birini kontrol edebilen bir coğrafyaya sahip olan bir ülkenin stratejik değerinin yüksek olduğu aşikardır. Türkiye bu açıdan eşsiz bir stratejik öneme sahiptir.

Denizlerin tüm uluslarca serbestçe kullanımı konusunda ilk siyasi yaklaşımlar 20nci yüzyılın başlarında ABD’de atılmıştır. Amerika Kongresi 8 Ocak 1918 tarihinde, o dönem için izolasyonist politika izlemesine rağmen, çok önemli bir kararın altına imzasını atmıştır. Woodrow Wilson tarafından hazırlanan 14 noktalı prensip kararının ikinci maddesinde “Denizlerin Serbestliği” ilkesi mevcuttur. Denizlerin serbestîsi Mahan’dan sonra zamanımıza kadar devam eden ve 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı, 1973’te toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ve sonrasında 9 yıl süren bir çalışma sonunda hazırlanan 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile hukuki zeminde de kanunlaşmış bir kavram ve uluslar arası davranış biçimi haline almıştır.<sup>411</sup>

### 7.1.2. Ekonomik Önemi

Günümüzde dünya ticaretinin ton-mil bazında %90’ı, değer ve miktar bazında %80’i, deniz yolu ile taşınmaktadır. Halen ortalama 67.6 milyon varil/gün olarak gerçekleşen ham petrol üretiminin %90’ı da deniz yolu ile taşınmakta, bu nedenlerle dünya ekonomisi deniz taşımacılığındaki değişimlerden etkilenmekte ve sektörün gelişimini de yönlendirme çabası içinde olmaktadır. Gerek Dünya Bankası, gerekse OECD tahminlerine göre; dünya ticareti 2005’e kadar ve muhtemelen sonrasında yılda % 5-6 oranında büyüyecektir. Bu kapsamda bugün deniz yoluyla yapılan ticaret

<sup>411</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s.372



2010 yılında yaklaşık iki katına çıkacaktır. Deniz taşımacılığı, sağladığı kapasitenin diğer sektörlerle kıyaslanmayacak üstünlüğü, taşıma mesafesinin büyüklüğü ve diğer taşıma alternatiflerine kıyasla belirgin ucuzluğu nedenleri ile günümüzde ülkelerin ekonomik bilançolarındaki önemli yerini korumaktadır.<sup>412</sup>

Denizlerin ekonomik önemi Türkiye açısından değerlendirildiğinde ortaya çıkan tablo ise şöyledir. Türkiye 2002 rakamları ile, dış ticaretinin değer olarak %87'sini deniz yoluyla yapmaktadır. Türkiye için deniz alanları, dış ticaretteki arz edilen payı ve Türkiye'nin jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması sebepleriyle özel bir önem arz etmektedir.<sup>413</sup>

### 7.1.3. Askeri Önemi

Deniz Kuvvetleri devletlerin politikalarını uygulamada tarih boyunca en etkin amil olmuştur. Sadece son yüzyıl içinde meydana gelen önemli siyasi gelişmeler kesitler halinde incelendiğinde; Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na giriş sebebi Alman Destroyerlerinin İmparatorluğa sığınmasıdır. İkinci Dünya Harbi'nin öncesindeki ana gerilim sahası, bir ölçüde, Dretnot yarışının devamında Almanya'nın karalara sıkıştırılmasıdır. İkinci Dünya Harbi'nin güç aktarımlarının tamamı denizden yapılmış ve Japonya'nın mağlubiyeti Tokyo koyunda USS Missouri zırhlısı üzerinde imzalanmıştır . İkinci Dünya Savaşı sonrası Rusya'nın Türkiye üzerindeki emelleri sebebiyle meydana gelen gerilimde aynı Missouri zırhlısı Washington elçimizin cenazesini İstanbul'a getirmekle SSCB'ye gözdağı vermiştir. Son yüzyıldaki önemli antlaşmaların imzalandığı zeminler incelendiğinde bunun genelde bir gemi platformu olduğu görülecektir. Bu sembol uluslar arası ilişkilerde gücü temsil etmesi açısından oldukça önemlidir.<sup>414</sup>

Türk Deniz Kuvvetlerinin dünya ile eş zamanlı olarak açık denizlere doğru stratejisini belirlemesi ve uygulamaya koyması, soğuk savaş sonrası dünya genelinde

<sup>412</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 373.

<sup>413</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 373.

<sup>414</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 373.

devam eden askeri harekâtlarda kullanılan deniz alanlarının önemini ortaya koymaktadır.<sup>415</sup>

## 7.2. DENİZCİLİK GÜCÜ

Bir devletin Denizcilik Gücünün oluşumu, denize ve denizciliğe ilişkin potansiyel ve yarı potansiyel güçlerin milli çıkar ve isteklere uygun biçimden işler duruma getirilmesi ile gerçekleşir ve bunlara yenilerinin eklenmesiyle gelişir. Genellikle bu oluşum iki temel esasa dayanır.<sup>416</sup>

(1) Ülkenin coğrafyasının sağladığı ve denizcilik gücü kapsamına giren potansiyel güç kaynaklarının, ulusu, onları işler duruma getirip çıkar ve geçim sağlamaya yönetmesi veya buna zorunlu kılması,

(2) Siyasal, ekonomik ve askeri-stratejik isteklerin bir denizcilik gücü oluşturulmasını gerektirmesi,

Denizcilik gücü; denizcilikle ilgili olarak maddi ve manevi, nitel ve nicel tüm değerleri, karada ve denizde denizcilik kapsamında veya onunla doğrudan ilişkili olarak yürütülen faaliyetleri, ilgili kanun ve mevzuatı, bu alandaki stratejilerin tümünü kapsar.

### *Yönetim*

İçerisinde bulunulan durum, sorunlar ve ihtiyaçlar  
Denizle ilişki kurarak ihtiyaçları karşılama çabaları  
Denize ve denizciliğe ilişkin potansiyel  
Potansiyel gücün aktif hale dönüştürülmesi  
Denizcilik menfaatleri  
**MİLLİ MENFAATLER**  
Denizcilik menfaatleri  
Potansiyel gücün aktif hale dönüştürülmesi  
Denize ve denizciliğe ilişkin potansiyel  
Denizle ilişki kurarak ihtiyaçları karşılama çabaları  
İçerisinde bulunulan durum, sorunlar ve ihtiyaçlar

### *Millet/Bireyler*

Tablo 7.1 : Denizcilik Gücünün Oluşum ve Gelişimi

<sup>415</sup> Açık Denizlere Doğru Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 1996. s.76-80

<sup>416</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 376.

Denizcilik gücü, genel olarak deniz gücü ve deniz kuvveti şeklinde iki bölümde incelenir.<sup>417</sup>

### 7.2.1. Deniz Gücü

Deniz gücü, denizcilik gücünün denizde bulunan bölümü ile onunla doğrudan bağlantılı bulunan kıyı kurum ve kuruluşlarından oluşan güçtür. Demektir ki, deniz ticaret filosu, balıkçı filosu, bilimsel araştırma filosu ve donanma ile bunların bağlantılı olduğu üs ve limanlar, gemi yapım, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askeri kıyı kurum ve kuruluşları ile bunların iç ve dış temasları ile buralarda görev yapanlar, deniz gücünün birer unsurudurlar.<sup>418</sup>

Denizcilik gücünün denizde bulunan unsurları ile bunların doğrudan ilişkili olduğu kıyı kurum ve kuruluşlarının oluşturduğu deniz gücünün antik çağdaki önemi, modern tarihçiler ve araştırmacılar tarafından şöyle vurgulanmaktadır: “Akdeniz dünyasında deniz gücünün etkisi nadiren azdır ve bazan sonucu belirler.”<sup>419</sup> “Yine de, Antikçağın siyasal, sosyal ve ekonomik yapısının temel öğeleri dikkatlice ele alındığında, deniz gücünün yerini belirleyebilmemiz için daha ihtiyatlı bir değerlendirme yapmamız gerekir. İlk nokta, Antikçağda hayatın her zaman, her yerde köklerini tarıma bağlamış olmasıdır. İskenderiye ve başka büyük şehirlerdeki yerel yöneticiler, Kartaca da dahil, zenginliklerini üretim ve ticarete aktif katılımlarından ziyade, arazi sahipliğinden sağlamayı tercih ediyorlardı. Doğal olarak siyasî güç, tarımsal temellere sahip unsurların etrafında toplanıyordu.”<sup>420</sup> Değerlendirme şu şekilde sürmektedir: “İkinci olarak, antik dünyada deniz ticareti güç ve refahın esası olarak görülüyordu; sadece soylulara lüks mallar taşıyan bir araçtı. Deniz, siyasî ve askerî politikalarda büyük bir endişe konusu değildi. Yine de, kalay, demir, bakır gibi az rastlanan metaller ile değerli taşlar her yerde bulunmuyordu. Yün ve kereste, yerel üreticiler için hammadde olarak ithal edilmek zorundaydı.”<sup>421</sup>

<sup>417</sup> Erdinç Sancar, a.g.e., s. 378.

<sup>418</sup> Erdoğan Dümen, Deniz Stratejisi C.I, Deniz Harp Akademisi yayını, İstanbul 1979, s. 1-II-7

<sup>419</sup> Starr, Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World, Oxford, 1982, s. 117,s. 2

<sup>420</sup> J. F. Matthews, Journal of Roman Studies 74, 1984, s. 2

<sup>421</sup> J. F. Matthews, a.g.e., s. 2-3

Kartaca ve Yunan halkı, anlaşıldığına göre aslında hep tarım olanaklarını öncelikle düşünmüşler, fakat M.Ö.1000’li yıllardan sonra tüccarlar da temelini tekstil, kereste, metal, çanak, çömlek, tarım ürünleri ve kölelerin oluşturduğu deniz ticaretini geliştirmişler ve ülkelerine zenginlikler kazandırmışlardır.<sup>422</sup>

Dikkat edilirse, genel hatlarıyla Osmanlı Devleti’nin de bu tarım anlayışını sürdürdüğü görülmekte ve tımar sisteminin temel olduğu anlayışın, tarımı deniz ticaretine göre çok daha yukarılarda gördüğü bilinmektedir. Şu görüş de, daha önce belirtilen Antikçağ ile ilgili düşüncelere benzer olarak, dünyanın belirli bir kesimi hakkında bu ticareti özetler: “11. yüzyıldan itibaren Akdeniz ticareti, 16. yüzyıldan itibaren Hint ticareti Avrupalılar’ın eline geçmiş, Doğu toplumları karalara çekilmiştir.”<sup>423</sup>

Osmanlı Devleti’nin bu dönemlerdeki durumuna göz atılırsa, bir deniz kuvvetinin varlığı dikkat çeker. Fatih Sultan Mehmed ile başlayan ve Kanunî Sultan Süleyman’a kadar süren bir dönem, özellikle Barbaros’un Kaptan-ı Deryalıği süresince üst düzey bir deniz kuvvetine tanıklık etmiş, ancak yukarıdaki satırlarda da ifadesini bulan deniz ticareti eksikliği, bizim anladığımız anlamdaki deniz gücünün oluşmasına katkıda bulunmamıştır.

Ancak sözü edilen dönemlerdeki deniz ticaretinin karşısında büyük engeller bulunmaktadır. Korsanlık ve kıyı yağması, ticaretin karşısında sadece tesadüfî engellerdi. Ani fırtınalar daha büyük bir tehlike oluşturuyordu ve bütün bunlara karşı gemiler, ellerinde bulunan kılavuzlardan yararlanarak ve kıyılara sokularak ilerliyorlardı.<sup>424</sup>

Bu aşamada denizcilik gücü unsurları arasındaki etkileşimi gösteren iyi bir örnekten söz edilmelidir. “M.Ö. 600’lerde Yunan şehirleri, Lidyalılar’ın icadı olan değerli metalden, damgalı ve bir örnek küçük parçalar kullanmaya başlamışlardı. Bunlar gerçek sikkelerdi ve sonunda kolayca hesaplanabilen, standart bir değer ölçüsü ortaya çıkmıştı. İktisadi anlamda potansiyel bir deniz egemenliği için gereken

<sup>422</sup> J. F. Matthews a.g.e., s. 13-15

<sup>423</sup> Charles Issawi, An Economic History of the Middle East and North Africa, Columbia Univ. Press, 1982, s. 60

<sup>424</sup> Starr, a.g.e., s. 8-18

temellerin M.Ö. 500'den itibaren oluştuğunu görürüz. Yeni filizlenen şehirlerde tarım ürünlerini satmak için kurulan pazarlar kadar ticaret ve endüstrinin de gelişmesi, Yunan şehirlerini varlıklı hale getirmişti.. Gümüş sikkelerin basılmasıyla, pahalı savaş gemilerinin inşa edilmesi için para sağlamak kolaylaşmıştır. “<sup>425</sup>

Önce, denizciliğin gerçekten pahalı bir uğraş olduğu hemen vurgulanmalıdır. Bu nedenle de, kaynaklar yine bizzat denizcilikten geldiği takdirde, deniz kuvvetinin geliştirilmesi ve yine buna doğrudan bağlı olarak deniz ticaretinin ve tabii balıkçılığın korunması suretiyle gelirin arttırılmasının sağlanabileceği, bunun bir süreklilik taşıması ile denizcilik menfaatlerine ulaşılacağı görülür. Kuşkusuz, daha önceki açıklamaların anımsanması ile, bunun da millî menfaatlere giden yoldaki önemli adımlardan birisi olduğu dikkatlerden kaçmayacaktır.

İngiltere, bütün zamanların deniz ve denizcilik açısından en kadir bilir devletlerinden biridir. Ancak, coğrafyasının onu zorunlu kıldığı bu durum bile, zaman zaman aksaklıkların olmasını engelleyememiştir. “1914’te bütün dünya tonajının % 41’ini oluşturan Britanya ticaret gemileri tonajı, 1938’de % 26.4’e düştü. Kabine’nin siyaseti, ‘hiçbir şey yapmama siyaseti, ticaret yollarımızın yabancı sermayeli ticaret gemileri tarafından işgal edilmesine müsaade siyaseti, cansızlık, inkâr ve ihmal siyaseti’ ..... sonucunda Britanya ticaret gemileri mahvoldular” diye tanımlanıyordu.”<sup>426</sup>

Bu konudaki bir başka görüş ise, zaman zaman olan aksaklıkları bir yana bırakarak, daha genel bir bakış açısını sergilemektedir: L’Histoire ile yaptığı mülâkatta, “İngiliz deniz gücünün böyle büyümesi stratejik bir düşünceye mi dayanıyordu, askerî güç denizlerden geçer düşüncesinden mi ?” şeklindeki soruya François Crouzet, şu şekilde yanıt veriyor: “Michelet diyordu ki, ‘İngiltere bir adadır dediğimiz zaman, onunla ilgili herşeyi anlarız’. Kuvvetli bir deniz gücüne sahip olmak, İngiltere için işgal edilmeye karşı bir güvence ve aynı zamanda bir saldırı silâhıdır. Bu, aynı anda kalkan ve kılıçtır. İngiliz deniz gücü, bu iki işlevi birden yerine getiriyordu. Tüm dönemlerde, İngiliz yöneticiler ve fikir adamları arasında, çok kuvvetli bir deniz gücüne sahip olunması lehinde görüş birliği bulunuyordu.

<sup>425</sup> J. F. Matthews, a.g.e., s. 15

<sup>426</sup> Richmond a.g.e., s. 334

Parlamento, deniz gücü için hiçbir ödemededen kaçınmadı. Merkantilist İngilizler'in sloganı; "Gemiler, sömürgeler ve ticaretti". Bu, gemilerle rakiplerin sömürge ve ticaretinin ele geçirilebileceği anlamını taşıyordu."<sup>427</sup>

## 7.2.2. Deniz Kuvveti

Lord St. Vincent'in 1803 yılında Büyük Britanya'nın Fransızlar tarafından işgali olasılığı karşısındaki şu sözleri, deniz kuvvetinin geçmişte oynadığı, günümüzde oynamakta olduğu ve gelecekte oynayacağı rolü açıklıkla sergilemektedir: "Fransızlar'ın gelmeyeceğini söylemiyorum; söylediğim, yalnızca, onların denizden gelmeyecekleridir."<sup>428</sup> Bu noktada, deniz kuvveti denilince, artık denizin sathı ile beraber suyun altının ve üstündeki hava sahasının da anlaşılması gerektiğini de vurgulamak gerekir.

Eski çağda da Girit'in güçlü kralı Minos, giderek artan servetini korumak gibi doğal bir istekle hareket etmiş ve deniz kuvvetinin etkinliğine dayanarak denizleri elinden geldiği kadar korsanlardan temizlemeye çalışmış,<sup>429</sup> Minos uygarlığının dorukta olduğu günlerde Girit'te sur duvarlarının yokluğu ise, Giritliler'in deniz saldırılarına ahşap tahkimat sistemleri ile karşı koydukları görüşünü doğurmuştur. Bununla birlikte, ada halkları denizden gelen tehditlere karşı yine denizlerin koruyuculuğuna güvenmişler ve kendilerine ait bir donanma oluşturma eğiliminde olmamışlardır. Çok önemli olarak, İngilizler ise düşmanı kıyı şeridinde değil, açık denizde karşılamamanın önemini ancak İspanyol Armadası'nın güçlü olduğu yıllarda anlayabilmişlerdi.<sup>430</sup>

Düşmanı mümkün olduğu kadar ileriden ve tercihen kendi kıyılarından, hattâ kıyıların içerilerinden karşılamak, deniz harbinin ruhunda vardır. Tarihte birçok

<sup>427</sup> François Crouzet, Quand les Anglais Étaient Maîtres des Mers, Les Collections de L'Histoire, No. 8, June 2000, s. 80

<sup>428</sup> Colin S. Gray, Maritime Strategy, Geopolitics and the Defense of the West, National Strategy Information Center, Newyork 1986, s. ix

<sup>429</sup> Starr, a.g.e, s. 9

<sup>430</sup> F.T. Lane, The British Battle Fleet, 2. Basım, London, 1915, s. 6-7'den naklen, s. 10

örneği görülen bu durum, fiilen çatışmanın olmadığı durumlarda bile abluka uygulamasıyla kendisini göstermiştir.

“Deniz kuvveti, kara kuvvetinden daha kudretlidir” diyen Eyre Crowe, şöyle devam etmektedir: “Çünkü, içinde bulunduğu unsur gibi seyyaldir ve daima öyle olmuştur. Onun yenilmez karakteri, denizden ulaşılabilecek bütün ülkeleri komşu bir devlet haline getirir. Onun için, doğal olarak, denizlerde üstün olan bir devlet, bütün dünyada korku ve kıskançlık yaratır ve daima bütün dünyanın birleşip kendisini yere vurması tehlikesiyle karşı karşıyadır.”<sup>431</sup>

Türkler’in Anadolu’ya geliş ve denizciliğe başlayışlarından itibaren, denizlerle çok daha önceden buluşan ve ondan menfaat sağlayan Avrupa devletlerinin bu güce karşı çıkmaları ve Çaka Bey’in, Umur Bey’in yaptığı donanmaları yok etmek için uğraşları, bu görüşün tarihten destekleridir. Bu uygulama, daha sonraları İnebahtı’da, Çeşme’de, Navarin’de ve Sinop’ta defalarca sahneye konmuştur.

### 7.3. DENİZ STRATEJİSİ GENEL ESASLARI

Denizlerin ve denizciliğin milletlere sağladığı pek çok ve çeşitli menfaat ve kazançlardan faydalanmak ve hâsım tarafı bu menfaatlerden yoksun etmek için bir strateji uygulamak zorunluluğu vardır. Bu menfaat ve kazançlar genellikle ASKERÎ ve EKONOMİK olarak iki başlık altında toplanabilir. Bu stratejinin icra vasıtaları, devletin denizcilik alanında sahip olduğu DENİZCİLİK GÜCÜ<sup>432</sup>’dür.

Denizcilik hem askerlerin hem de sivillerin çalıştıkları, görev aldıkları bir meslek ve çalışma alanıdır. Bu nedenle denizci strateji<sup>433</sup> askeri ve sivil denizcilik konuları ile ilgili planların hazırlanması ve yönetilmesi hususlarını kapsamaması gereklidir.

<sup>431</sup> Richmond’dan naklen Eyiceoğlu, s. 404

<sup>432</sup> Deniz Harp Akademisi, Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem Ve Araçları, İstanbul 1994,

s.1

<sup>433</sup> "Maritime Strategy"

### 7.3.1. Denizci Strateji ve Konuları

Barış ve savaşta etkili bir rol oynayacak bir denizcilik gücüne sahip bulunmak, milli menfaatleri korumak ve milli hedefleri elde etmek çabalarında bu denizcilik gücüne dayanarak denizlerde etkili bir deniz kontrolü ve egemenliği sağlayıp kendi deniz ulaştırmasını sürdürmek ve düşmanın deniz ulaştırmasına mani olmak, deniz yönünden gelecek tehlike ve tehditleri önlemek amaçları ile uygulanan strateji DENİZCİ STRATEJİ<sup>434</sup> olarak tanımlanır.

Gereğinde Hava ve Kara Kuvvetleri ile iş-güç birliği yapmak ve onları desteklemek bu stratejinin kapsamı içindedir.

Bu stratejinin uygulama alanı denizler ve uygulama araçları ise Deniz Kuvvetleri ve ticaret filosudur.

Denizcilik gücünün unsurlarını<sup>435</sup>; göz önünde bulundurduğumuzda, denizci stratejinin konulan şu şekilde belirir<sup>436</sup>:

(1) Kendimizin ve muhtemel düşmanların deniz ilişki ve menfaatlerini (Martime Interests) doğru olarak saptamak,

(2) Kendi coğrafi durumundan, konumundan en çok menfaat ve fayda sağlamak ve düşmanın kendi coğrafi konumundan en az menfaat ve fayda sağlaması için, ideal olarak tamamen yoksun bırakılması, gerekli önlemleri almak ve gerekirse bu amaçla uygun coğrafi mevkileri ele geçirmek,

(3) Denizcilik gücü unsurlarından aleyhte veya yetersiz olanların zararlarını asgariye indirecek önlemler almak,

(4) Milli bir gemi inşaa ve yan endüstrisine, Deniz kuvvetine ve ticaret filosuna sahip olmak,

<sup>434</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.1

<sup>435</sup> Ülkenin coğrafi durumu, Fiziki yapısı, Nüfusu, büyüklüğü, ulusal karakteri, milli kurumlar dahil hükümetin karakteri

<sup>436</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.1



(5) Günün deniz silahlarını yapan bir deniz harp endüstrisine sahip olmak.

### 7.3.2. Denizci Stratejinin Prensipleri

Prensip<sup>437</sup>, uygulamada dikkate alınması gereken hususlar demektir. Denizci strateji de, Strateji bilim ve sanatının bir bölümü olduğuna göre; denizci stratejinin uygulamasında dikkate alınması gerekli prensiplerin mevcut olması gerekir.

Denizci strateji barışta ve savaşta uygulanır. Fakat bu iki durum birbirinden çok farklı olduğundan denizci stratejinin saptanması ve uygulanmasında dikkate alınacak prensiplerin de barış ve savaş koşullarına göre az çok farklı olması gerekir.

Bu nedenlerle, denizci stratejinin her devlet için benzer veya aynı olacak prensiplerini "Barış ve Savaş Zamanı Prensipleri"<sup>438</sup> olarak iki başlık altında toplamak mümkündür.

1961-1963 yılları arasında İngiltere'de Deniz Kurmay Başkanlığı yardımcılığı yapmış Vice Amiral Peter CRETTON, bu prensipleri iki başlık altında çok güzel izah etmiştir<sup>439</sup>. Daha ziyade İngilterenin durumu ve ihtiyaçları açısından incelediği Maritime Strategy<sup>440</sup> için ileri sürdüğü prensipler, genellikle her devlet için uygun olup, benimsenebilir.

#### 7.3.2.1. Denizci Stratejinin Barış Zamanı Prensipleri<sup>441</sup>

(a) Muhtemel iki düşmanın deniz kuvvetlerinin tümüne eşit ve suüstü gemilerinden oluşan bir deniz kuvvetine barış zamanında sahip bulunmak,

(b) Savaşta kendi ticaret gemilerini koruyabilecek suüstü refakat gemilerine barış zamanında sahip olmak,

<sup>437</sup> Bir bilim veya sanatın esasları, Temel kaideleri

<sup>438</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.2

<sup>439</sup> Cretton, Peter, "Maritime Strategy-A Study of British Defence Problems", London 1965

<sup>440</sup> Denizci Strateji

<sup>441</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.2

(c) Kendi kara kuvvetlerini düşman kıyılarına çıkarmak için çıkarma gemi ve araçlarına barış zamanında sahip bulunmak ve bunları her an hazır durumda idame etmek,

(ç) Kendi deniz kuvvetlerini ve deniz hareketını destekleyecek, ikmal Tamir, Bakım-Tutum işlerini savaşta emniyetle ve yeterli şekilde sağlayabilecek Ana, İleri, Harekat ve Yüzer üslere barış da sahip bulunmak,

(d) Harp ve ticaret gemileri yapacak tersanelere sahip olmak,

(e) Uluslararası Hukuku ve Deniz hukuku yasa ve kurallarını barışta savunmak ve desteklemek.

Denizci bir stratejinin başarısında çok etken olan bu prensipleri zamanında ve doğru olarak uygulayabilen devletler milli Deniz ilişki ve menfaatlerim hem barışta iyi korur ve geliştirebilir, muhtemel düşmanlar üzerinde sindirici bir etki yaratır, hem de bir savaşta daha evvelce hazırlanmış olduğundan güçlüklerle karşılaşmaz.

### **7.3.2.2. Denizci Stratejinin Savaş Zamanı Prensipleri<sup>442</sup>**

(a) Savaşta düşman deniz kuvvetlerini imha, tahrip veya abluka ederek veya ciddi surette tehdit edecek başka vasıtalar kullanarak (Hava hücumları, donanma Varlığı baskısı, Denizaltı, Mayın harbi, Güdümlü mermiler, düşman ülkesini işgal, istila gibi) onu, kendi denizcilik gücünü ve deniz kuvvetlerini kullanamaz ve denizlerden faydalanamaz duruma sokmak,

(b) Kara ve Hava kuvvetleri ile iş-güç birliği yaparak ve sabit üslerden de faydalanarak ülkenin ve eğer varsa deniz aşın toprakların düşman tarafından işgal, istila ve tahrip edilmesine mani olmak ve savunmak,

(c) Kara ve Hava Kuvvetlerini çeşitli durumlarda desteklemek, iş-güç birliği yapmak,

<sup>442</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.2-3

(ç) Düşmanın ekonomik gücünü ve dolaylı olarak askeri gücünü zayıflatmak, çökertmek için onun deniz ulaştırmasına hücumlar yapmak,

(d) Düşmanın ana vatanındaki ve deniz aşın yerlerdeki üslerini, tersane ve tezgahlarını tahrip ve zapt etmek,

(e) Kendi deniz ulaştırmasını korumak, sürdürmek ve bunun için konvoylar düzenlemek,

(f) Ana, İleri, Harekat ve Yüzer üsleri çok iyi kurmak ve işletmek,

(g) Denizde ikmal ve servis gemilerine sahip bulunmak,

(ğ) Düşman uçaklarının tehdidi ve güdümlü mermilerinin menzili içinde bulunan Suüstü kuvvetlerini ve ticaret gemilerini etkili bir hava savunması sistemi içinde bulundurmak

Bu prensipleri savaşta uygulayabilen devletler, denizlerden ve denizcilikten sağladığı milli menfaatlerini en iyi surette koruyabilir ve denizlerdeki milli hedeflerini ele geçirir, Kara ve Hava kuvvetleriyle en iyi şekilde İş-Güç birliği yapabilir.

Bu prensiplerin aktif karakterde olduğu görülmektedir. Düşmanı caydırır, yıldırır ve savaşta onu çok ağır tahriplere uğratar.

Yukarda belirtilmiş bulunan prensipler ki biz bunlara barış ve savaşta olmak üzere iki grup altında toplamıştık bir bütün oluştururlar. Bu bütünün faydalı olabilmesi için MİLLİ SİYASET-MİLLİ STRATEJİ-DENİZCİ STRATEJİ arasındaki ilişki ve karşılıklı etkiler büyük önem kazanmıştır. Böylece günümüzün ve geleceğin iki sözcükten ibaret olan DENİZCİ-DENİZCİLİK STRATEJİSİ terimi çok geniş bir kavram olarak yaşamaktadır.

## 7.4. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ VE KONULARI

Denizci strateji ve Deniz Stratejisi<sup>443</sup> terimleri çok kere birbirine karıştırılır. Bu nedenle de son yıllarda; Naval Forces<sup>444</sup>, Land Forces<sup>445</sup>, Air Forces<sup>446</sup> strategy terimleri daha çok kullanılmaktadır. Maritime Strategy, hükümet ve en üst askeri şefler düzeyindeki stratejidir. Buna karşılık Deniz Kuvvetleri stratejisi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının stratejik düzeyde sevk ve idaresi Deniz Kuvvetleri stratejisi; Deniz Kuvvetlerinin doğrudan doğruya veya dolaylı olarak kullanılması suretiyle askeri strateji içinde deniz kuvvetlerine düşen görevlerin gerçekleştirilmesini yönetir.

Barış ve savaşta askeri stratejiden çıkarılır, onun tamamlayıcısı ve ondan ayrılmaz bir unsurdur. Bu strateji aynı zamanda denizci stratejiyi destekler, onun eksik ve aksayan taraflarının gelişmesine yardımcı olur. Bu nedenle de, denizci strateji ve deniz kuvveti stratejisi bir bütün oluşturur.

Hemen işaret edelim ki; denizci strateji ile Deniz Kuvveti stratejisi arasındaki ilişki, deniz kuvveti stratejisinin iki başlı olduğu anlamına gelmemektedir. Çünkü, milli menfaatleri korumak ve milli menfaatlere paralel milli hedefleri elde etmekte en etken olan eleman askeri kuvvetler olduğundan, milli menfaat ve hedefleri saptarken askeri kuvvetlerin tümünü ve herbirini dikkate almak zorundadır<sup>447</sup>.

Diğer bir deyimle; menfaat ve hedeflere göre askeri kuvvetlerin gücüne göre menfaat ve hedefleri saptamak gerekir ve hiç kuşkusuz menfaat ve hedeflere göre askeri kuvvetlere sahip olmak en doğru hareket tarzıdır.

Barışta ve savaşta deniz kuvvetlerinin en üst düzeyde sevk ve idaresinden yükümlü ve sorumlu makamın uğraşacağı, planlayacağı, hazırlayacağı ve en üst düzeyde yöneteceği konular özet olarak şöyle sıralanabilir<sup>448</sup> :

---

<sup>443</sup> Naval Strategy

<sup>444</sup> Deniz Kuvvetleri Stratejisi

<sup>445</sup> Kara Kuvvetleri Stratejisi

<sup>446</sup> Hava Kuvvetleri Stratejisi

<sup>447</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.4

<sup>448</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.4-5

(1) Askeri strateji ile saptanmış askeri görevlerden, deniz kuvvetlerine düşen görevleri saptamak, gerekli deniz kuvvetlerine sahip olmak ve bunları her zaman harbe hazır bulundurmak,

(2) Tasarlanan deniz hareket ve faaliyetlerinin stratejik düzeydeki planlarını ve görev bölümünü yapmak,

(3) Deniz egemenliğini, kontrolünü sağlayacak ve düşmaninkine mani olacak (hiç değilse en yüksek düzeyde kısıtlayacak) planları hazırlamak ve gerekli önlemleri almak,

(4) Kara ve hava kuvvetlerinin Deniz Kuvvetlerinden istediği ve isteyeceği yardım, destek, İç-Güç birliği hususları için gerekli planları hazırlamak ve önlemleri almak,

(5) Deniz Kuvvetleri için kara ve hava kuvvetlerinden beklenen; yardım, destek, İş-Güç birliği hususlarını saptamak, denize ait planları hazırlamak ve önlemler almak,

(6) Deniz Kuvvetlerinin Kuvvet Hedefleri planını hazırlamak ve gerçekleştirmek,

(7) Barışta ve savaşta sivil deniz endüstrisi ile işbirliği ve karşılıklı yardımlaşmayı planlamak ve yürütmek,

(8) Müttefik deniz kuvvetleriyle savaş ve barışta yapılacak birleşik hareket ve faaliyetleri planlamak ve stratejik en üst düzeyde yürütmek,

(9) Teknolojideki gelişmelere uymak, izlemek ve gerçekleştirmek için teknik önlemler almak,

(10) Deniz Kuvvetlerini ve kullanılmasını ilgilendiren uluslararası konuşma ve anlaşmalarda milli denizcilik gücü ve deniz kuvvetleri için mümkün olan en iyi çıkar sağlayacak önerileri hazırlamak ve savunmak,

(11) Devletin güçlü bir deniz kuvvetine sahip olduğunu gösterecek fırsatlardan faydalanmak hatta böyle durumlar yaratmak için önerilerde bulunmak,

(12) Milli deniz ilişki ve çıkarlarını hükümete ve kamuoyuna benimseterek, bunu milli bilinç haline yükseltecek çalışmalar düzenlemek;

(13) Deniz muharebelerine en iyi koşullarla başlamayı sağlayacak hazırlıkları yapmak, gerekli önlemleri almak ve kazanılan muharebelerden stratejik düzeyde en üstün surette yararlanmayı düzenlemek, aynı zamanda bir muharebedeki yenilgi-nin olumsuz, zararlı etkilerini, tepkilerini asgariye indirecek yeni ve çabuk tedbirler almak,

(14) Bütün bu görevleri yürütecek teşkilat, kuruluş, konuş, eğitim, moral, personel ve lojistik sorunlarını planlamak, yönetmek.

Görülüyor ki, Deniz Kuvvetleri stratejisi, yalnız deniz muharebelerini yönetmek değildir. Taktik-Stratejik düzeydeki zaferlerden faydalanmak bilim ve sanattır.

Bu stratejinin hedefi; denizlerde en üstün derecede bir kontrol<sup>449</sup> sağlayarak düşman deniz kuvvetlerinin milli menfaat ve hedeflerimize yönelik hareket ve faaliyetlerine imkan ve fırsat vermemek, Mani olmak, kara ve hava kuvvetlerini desteklemek, onlarla iş-güç birliği yapmaktır.

Bu amaca deniz muharebelerini kazanmak<sup>450</sup> ile ulaşılır. Bunu da strateji ve harp prensiplerinin doğru olarak uygulanması sağlar.

## **7.5. DENİZ EGEMENLİĞİ VE DENİZ KONTROLÜ**

Strateji literatüründe çok kullanılan Deniz Egemenliği<sup>451</sup> ve Deniz-Kontrolü<sup>452</sup> terimleri egemenlik ve kontrol sözcüklerinin kavramı nedeniyle genelde yanlış anlaşılır.

<sup>449</sup> İdeal olarak egemenlik

<sup>450</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.6

Egemenlik; kendi isteğini kayıtsız şartsız olarak başkalarına kabul ettirmek, kendi istediğini yaptırmak, istemediğini yaptırmamak demektir.

Kontrol; Yasaklanan bir şeyin veya yapılması emir olunan şeyin yapılıp yapılmadığını görmek, yapılıyorsa yaptırmamak ve bunun için gereğinde kuvvet kullanmak demektir.

Deniz hareketında yapılması istenen şey, bir tarafın denizlerden faydalanması ve yapılmaması istenen şey ise karşı tarafın faydalanmasına mani olmaktır.

Çok sayıdaki ve yüzölçümü çok büyük denizlerin her tarafında EGEMENLİK kurmak geçmişte olduğu gibi, günümüzde de ve gelecekte de mümkün değildir. Çünkü, hiç bir devlet bu egemenliği kuracak ve sürdürecektir bir deniz kuvvetine sahip olmamıştır ve olamaz. Ayrıca ve çok daha önemli olarak, denizlerden faydalanmakta artık denizin sadece yüzü değil, denizin içi, dibi, gökleri ve feza söz konusudur. Bu üç boyutlu büyük denizlerde tam bir egemenlik kurmak mümkün değildir. Bu nedenle kısıtlı, fakat mümkün olduğu kadar etken bir kontrol ile yetinmek zorunludur. Bu kısıtlı kontrol bile önemli ölçüde çok araç ve uygun bir coğrafi konum ve durum ile gerçekleştirilebilir.

Kendimizin ve düşmanın hassas bölgelerinde, trafik yolları üzerinde ve trafiğin düğüm noktalarında etken bir egemenlik- Kontrol sağlamak yeterli ve mümkündür. Bu bölgelere yakın deniz üslerine ve uçak meydanlarına sahip olmak, çok sayıda kontrol-Karakol kuvveti ayırabilecek sayı üstünlüğüne sahip bulunmak lehte faktörlerdir. Böyle yerleri muhafaza etmek ve gereken yerleri ele geçirmek stratejik bir zorunluluktur.

Etken bir egemenlik-Kontrol sağlayan tarafın, Donanma komutanları, HAREKET SERBESTİSİ'ne, İNSİYATİF'e sahip olurlar ki, özellikle taktik sahada bu büyük bir avantajdır.

---

<sup>451</sup> Sea Command

<sup>452</sup> Sea Control

## 7.6. TÜRK DENİZ KUVVETLERİNİN GÖREVLERİ

Deniz Kuvvetleri stratejisinin barışta ve savaşta başarı ile uygulanıp gerçekleşmesini Deniz kuvvetlerinden beklenen görevler tayin eder. Gemi, tipleri ye silahlan bu görevlerin saptanmasında temel faktördür. Başka bir deyimle, kuvvetin niteliğini dikkate alarak görevler saptanır veya görevin gerektirdiği nitelikte kuvvette sahip olmak sağlanır ve bu hareket tarzı daha doğrudur.

Fazlasıyla ayrıntılarına girmeden Deniz Kuvvetlerinden beklenen görevleri dört başlık altında özetlemek mümkündür<sup>453</sup>:

(1) Düşman Deniz Kuvvetini ve Denizcilik Gücünü yıkıcı;

(a) Muharebe ile düşman deniz kuvvetlerini tahrip ve imha etmek,

(b) Baskın ve tarama hareketi ile düşman (deniz kuvvetlerini parça parça yakalayıp tahrip ve imha etmek,

(c) Düşman kıyılarını, askeri ve sivil endüstrisi ile limanlarını çeşitli bombardımanlarla tahrip etmek,

(ç) Düşman deniz ulaştırmasına hücum etmek,

(d) Geçici bir süre için veya sadece tahrip için veya daha önemli olarak işgal ve istila maksadıyla çeşitli çapta amfibi hareket yapmak,

(2) Deniz kuvvetleri bir taraftan yukarıda belirtilen taarruzi karakter ve amaçlı görevleri yaparken öte yandan düşmanın yaptığı ve yapabileceği benzer faaliyetleri önlemeye yönelik görevlerden de yükümlüdür. Bu görevler amaç bakımından her ne kadar koruyucu, önleyici ve tedafüi iseler de icra bakımından genellikle taarruzi nitelikte ve yine Hava ve Kara ile iş-güç birliğini göre<sup>454</sup>;

<sup>453</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.9-10

<sup>454</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.10



(a) Düşman deniz kuvvetlerini; Üs, liman ve demir yerlerinde bastırıp tahrip ve imha etmek,

(b) Düşman kıyılarına, deniz ulaştırma yollarına, belirli saha, üs, liman ve demirleme sahalarına mayın dökmek, (Taarruzi mayın harbi)

(c) Düşmanın yaptığı ve yapmak hazırlığında bulunduğu amfibi harekate hücum etmek, taciz etmek ve ideal olarak tahrip ve imha ederek vaz geçirmek,

(ç) Kendi Deniz ulaştırmasını korumak,

(d) Kendi balıkçılığını ve denizdeki petrol araştırma sahalarını ve kıyılarını korumak,

(e) Kendi kıyılarında mayın ve ağ maniaları tesis etmek,

(f) Kendi üs, liman, sığınak ve demir yerlerindeki ve tersanelerin Kuvvetlerinin Uçak, Gülümlü mermi ve biyolojik hücumlara karşı savunmasını sağlayacak önlemler almak,

(g) Konvoy himayesinden ayrı olarak düşman denizaltı gemileri ve korsan gemilerini aramak, bulmak ve imha etmek,

(ğ) Düşman tarafından kendi kıyılarına dökülen mayınları saptamak, temizlemek ve mayından temiz kanallar açmak,

(h) Kendi deniz aşın topraklarını, deniz üslerini savunmak ve yerel kuvvetlerle yapılan savunmaya katılmak,

### (3) Yardım ve Destek Görevleri :

(a) Barışta ve savaşta; Kara, Hava, Jandarma kuvvetlerini ve eğer ülke düşman işgali altında ise milis ve gerilla kuvvetlerim çeşitli surette desteklemek,

(b) Denize düşen veya kayıp olan uçakların veya teknelerin aranması, bulunması, yardım edilmesi, personelinin kurtarılması,

(c) Milli ve müttefikler arası ticari deniz ulaştırmasının savaşta yürütülmesini planlamak ve uygulamak,

(ç) Vatandaşın denizde can ve mal emniyeti ile yükümlü kuruluşlara ve deniz jandarmasına gereğinde yardım etmek, kendi balıkçılığını, özellikle savaşta korumak.

(4) Diğer Görevler<sup>455</sup>:

Bunların çoğu hayli karışık, nazik ve çok büyük dikkat ve ustalıklarla yürütülmesi gereken görevlerdir.

(a) Diplomatik amaçlı baskı, sindirme ve gösteriler yapmak,

(b) Propaganda amaçlı yurt dışı geziler ve ziyaretler icra etmek,

(c) Dostluk ziyaretleri yapmak,

(ç) Müttefikler arası deniz tatbikatlarına katılmak veya gözlemci bulundurmak,

(d) Milli ve yabancı devlet başkanlarını, temsilcilerini karşılamak, uğurlamak, gezdirmek, onların önünde gösteri ve geçit yapmak,

(e) Milli ve uluslararası polis görevlerine katılmak,

(f) Denizde can ve mal güvenliği konularında uluslararası görev faaliyetlere katılmak.

Yukarıda dört başlık altında özetlenen bu görevlerin çoğu ve özellikle (1) ve (2) maddedekiler zaman bakımından her mevsimde ve günün her saatinde hareket ve

<sup>455</sup> Deniz Harp Akademisi, a.g.e., s.11

faaliyeti gerektirir. Mekan bakımından denizlerin yüzünde, içinde, dibinde, göklerinde hareket ve faaliyeti zorunlu kılar. Silah ve araçlardaki çok hızlı gelişme ve değişmeler, kesin sonuç almak için zamanı çok kısaltmakta, hareket alanı olarak mekanı çok genişletmekte, muharebe sahası olarak mekanı çok daraltmaktadır. Yani; stratejik açıdan faaliyet ve hareket alanı genişlemiş, fakat taktik sonuçların dar sahalarda alınabilmesini mümkün kılmıştır. Yine silah ve araçlardaki değişme ve gelişmeler kısa zamanda çok büyük tahrip, hatta tam imhayı sağlayacaktır.

## **7.7. 21. YÜZYILDA DENİZ KUVVETLERİNİN ROTALARI**

Soğuk savaşın iki kutba ayrılmış dünyasında NATO ile Varşova Paktı deniz kuvvetlerinin Atlantik ve Pasifik Okyanuslarıyla bunları çevreleyen denizlerde meydan muharebelerini andıran topyekun savaşlar yapacağı varsayılıyordu.<sup>456</sup>

Sovyetlerin amacı Amerikan uçak gemilerini ve onların etrafında kurulmuş olan görev kuvvetlerini Rus topraklarına zarar verecek kadar yaklaşımadan batırmak ve ABD'nin Avrupa ve Asya'daki müttefiklerine denizden destek göndermesini önlemek idi.

Buna karşılık Amerikan Deniz Kuvvetleri ve NATO'nun amacı Rusların uzun menzilli bombardıman uçakları ve füze saldırı denizaltılarını etkisiz hale getirerek denizlerde üstünlüğü sağlamak; ardından Avrupa ve Asya'daki savaş meydanlarına asker ve malzemenin Amerika'dan taşınmasını sağlamak idi<sup>457</sup>.

### **7.7.1. Yeni Dünya Düzeni**

Demir perdenin yıkılması, Varşova Paktı ve Sovyetler Birliği'nin dağılması her alanda büyük değişiklikler yaratı. İki kutuplu dünyadan tek kutuplu bir dünya düzenine geçiş politik ekonomik ve askeri dengeleri alt üst etti.

<sup>456</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 2007, s.29

<sup>457</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 2005

Deniz stratejistlerinin olacağını var saydıkları, deniz kuvvetlerinin kendilerini hazırladıkları büyük deniz savaşlarının gerçekleşmesi tehlikesi ortadan kalktı.<sup>458</sup>

Ülkeler bir yandan kurallarını 2. Dünya Savaşından beri iyice belledikleri ve bildikleri Soğuk Savaş düzeninden yeni bir dünya düzenine geçmenin şaşkınlığını yaşarken bir taraftan da bu yeni düzenin sağlayacağı fırsatları değerlendirme sürecine girdiler. Bu süreçte donanmaları kendi varlıklarını sorgulayıp kendilerine yeni roller aramaya başladılar.

Sonuçta deniz kuvvetlerinin artık kendilerini sığ denizlerde küçük ölçekli çatışmalara, karada meydana gelen savaşlara veya savaş dışı operasyonlara destek vermeye hazırlanmaları gerektiği ortaya çıktı.

Yeni dünya düzeninin haritalanmamış bu sularına ilk yelken açan zamanımızın en güçlü armadasına sahip olan Amerikan Deniz Kuvvetleri oldu. ABD'nin deniz gücü ve denize verdiği stratejik önem onu bu konuda doğal lider yapmıştır. Bugün Amerikan Donanmasında geçerli olan stratejik doktrin 1992 yılında Amiral Frank B. Kelso II tarafından hazırlatılan "From The Sea" ile bunu genişleten 1994 yılında Amiral J. M. Boorda tarafından hazırlatılan "Forward From The Sea" dökümanlarında tespit edilmiştir.<sup>459</sup> Bu konsept ABD Donanmasını açık denizlerden kıyılara yaklaştırırken aynı anda 2 ayrı cephede muharebe yapabilecek 11 uçak gemisi muharebe grubuyla 346 gemilik bir kuvvet yapısını dikte etmektedir.<sup>460</sup>

Bu iki stratejik döküman ile Amerikan Deniz Kuvvetleri sadece kendine yeni bir rota çizmekle kalmamış, deniz kuvvetlerinin ulusal strateji içindeki rolünü yeniden yazmıştır. Buna göre deniz gücü Amerikan ulusal çıkarları için önemli bölgelerde ittifakları destekleyerek; tehditleri önleyerek; Soğuk Savaşın sonunda ABD'nin sahip olduğu stratejik pozisyonu koruyabilir.<sup>461</sup>

Bu görüş "Forward From The Sea" dökümanında bir kere daha vurgulanmıştır:

<sup>458</sup> Yaylalı, Cem D., Gelecek yıllarda basgösterebilecek gelişmeler.

<sup>459</sup> Dz. Kur Yb. Cem Gürdeniz, "ABD Deniz Kuvvetlerinde yeni stratejik ve teknik gelişmeler", Deniz Kuvvetleri Dergisi Sayı 568 Mart 1997

<sup>460</sup> Bu sayının 1999 yılında 320, 2001 yılında ise 301 olması öngörülmüştür.

<sup>461</sup> Amiral Frank B. Kelso II, "From the Sea", 1992.

"... deniz kuvvetlerimiz savaşmak ve savaşlardan galip çıkmak için tasarlanmışlardır. Ancak güncel deneyimlerimiz bize savaşa yakın durumlarda çatışmaları önleme ve krizleri kontrol etmek hedefiyle ileri bölgelerde bulunmalarının deniz gücünün en önemli görevi olduğunu göstermiştir"<sup>462</sup>.

### 7.7.2. Kıyı Donanmaları

Yeryüzündeki ülkelerin %80'inin kıyısı olduğu ve dünya nüfusunun %75-%80'in kıyılarda veya kıyıdan en fazla 300 millik uzaklıkta yaşadığı göz önüne alınırsa kıyıyı, önündeki deniz ve arkasındaki kara ile birlikte değerlendiren bu anlayışın önemi ortaya çıkar.<sup>463</sup>

Topyekun deniz savaşı tehdidinin ortan kalkması ile dikkatlerin kıyı bölgelerine çevrildiği bu zamanda deniz kuvvetlerinin asıl sorunun büyüklük ve yetenek oluşturmaktadır. Derin deniz donanmalarının sorunu reel anlamda küçülen filoları ile daha çok yerde birbirinden farklı yükümlülükleri karşılamaya çalışmaktır. Kıyı donanmaların sorunu ise şartlar gerektirdiğinde yeteri kadar saldırı güce sahip olamamak ve/veya sahip oldukları bu gücü kendi kıyılarından uzak denizlerde sürdürememektir. Açık deniz donanmaları hangi kıyıda hangi şartlarda savaşabileceğini seçebilirken kıyı donanmalarının çoğu bunu gerçekleştirme olanağından yoksundur.

Soğuk Savaşın bitişini takip eden 10 yıl içinde denize önem veren ve kendi stratejik geleceklerini denizlerde gören üçüncü dünya ülkeleri donanmaları ile gelişmiş devletlerin donanmaları arasındaki güç ve yetenek farkı hızla azalmıştır.

Batı dünyasının devletleri Soğuk Savaşın bitmesiyle savunma bütçelerini kısarak bu paraları ekonomik ve sosyal alanlara kaydırmayı tercih etmişlerdir. İster NATO'ya üye olsun ister olmasın Avrupa donanmalarının çoğunda reel bir küçülme olmuştur. Gemilerde aylarca sevdiklerinden uzak görev yapmak ve denizciliğin diğer zorlukları bir çok birey için cazip gelmemektedir. Bu yüzden sanayileşmiş ülkelerin çoğunun deniz kuvvetlerinde ciddi bir insan kaynağı problemi ortaya çıkmıştır. Bazı

<sup>462</sup> Amiral J.M. Boorda, "Forward From the Sea", 1994

<sup>463</sup> Deniz Harp Akademileri Yayını, Deniz Askeri Coğrafyası, 2002.

ülkeler bu sorunu kadınları da gemilerde görevlendirerek çözmeye çalışmaktadır. Ancak bu uygulamanın dış dünyadan soyutlanmış ve kapalı bir toplum oluşturan bir savaş gemisinde yeni problemler çıkarması doğaldır.

Özellikle Uzak Doğu Asya ve Hindistan yarımadasındaki donanmalarda genel küçülme trendinin aksine reel anlamda bir gelişme var. Güney Kore 5 yılda 8 denizaltı inşa etti. Tayland kendine küçük uçak gemisi üzerine konuşlu bir deniz hava kuvveti yarattı. Küçük bir ada ülkesi olan Singapur'un denizaltılara, korvetlere ve amfibik gemilere sahip küçümsenemeyek bir donanması var. Doğu Akdeniz'de Bunun birinci nedeni bu ülkelerin deniz kuvvetinin politik ve askeri gücünü kavramış olmaları ve gelecekte kozlarını denizlerde paylaşmayı düşünmeleri. Vietnam, Çin, Endonezya, Filipinler Tayland üzerinde hak iddia ettikleri zengin petrol rezervleri üzerinde olan Spartley adaları buna güzel bir örnektir. İkinci neden ise kıyı savaşında başarılı olmanın yolu sadece kıyıda değil aynı zamanda açık denizlerde de üstün olmaktan geçtiğinin anlaşılmış olmasıdır.

### 7.7.3. Kıyı Savaşı<sup>464</sup>

Çok gelişmiş, modern ve komplike silah, sensör ve bilgi işleme sistemlerinin yaygınlaşması açık deniz donanmaları ile kıyı donanmaları arasındaki güç ve yetenek farkının kapanmasını önemli sebeplerinden biri olmuştur. Batılı silah firmaları kendi ülkelerindeki pazarları azaltan savunma bütçeleri yüzünden küçülünce yeni pazarlara yönelmek zorunda kaldılar. Böylece birçok kıyı donanması kendine gelişmiş silah sistemlerini uygun fiyatlara alabilme olanağına kavuştu.<sup>465</sup>

#### 7.7.3.1. Denizaltılar

Kıyı donanmalarında çokça kullanılmaktadırlar. Sığ suların doğal özellikleri, sonar ve diğer sensorların çalışmasını zorlaştırmaktadır. Bu sulara sessiz dizel elektrik denizaltıların tespit edilmeleri oldukça güçtür. Ayrıca eskiden kısa menzilli ve güdümsüz olan torpidolar tek silah iken gelişmiş tel güdümlü torpidolara ve sualtından fırlatılan gemi savar füzeler giderek yaygınlaşmaktadır.

<sup>464</sup> LITTORAL WARFARE

<sup>465</sup> Yaylalı, Cem D., a.g.e.

### 7.7.3.2. Mayınlar

Fakir adamın silahı olarak adlandırılan mayınlar özellikle sığ sularda çok etkililer. Mayınlar sinsi bir silah olmalarının dışında zarar verdikleri gemilerden çok daha ucuz oldukları içinde tercih edilmektedirler. Gelişen elektronik ve sensor teknolojilerinin mayınlara uygulanması onları avının gelip kendisine çarmasını bekleyen patlayıcı toplar olmaktan çıkarmıştır. Günümüzde bazı mayınlar geçen gemilerin seslerini tanıma özelliğine sahiptirler. Bu mayınlar her hangi bir gemi değil sadece programladıkları sınıftan bir gemi geçtiğinde patlayacak şekilde ayarlanabilmektedirler.

### 7.7.3.3. Hücumbotlar

İsrail'in Eliat destroyerinin Mısır donanmasına ait hücumbotlardan fırlatılan füzelerle batırılmasından beri hücumbotlar kıyı donanmalarının favori silahlarıdır. Bugün bir çok hücumbot bir firkateynin hatta bir destroyerin ateş gücüne sahiptir. Ancak hücumbotların kısa hareket menzilleri, şiddetli denizlerde seyirlerini zor olması ve birden çok hedefe engaje olmadaki zorlukları onların en önemli eksikliklerini oluşturmaktadır.

Kıyı savunma bataryaları: Günümüzde yaklaşık 30 ülkenin kıyı savunma bataryaları bulunmaktadır.<sup>466</sup> Eskiden bu bataryalar top ağırlıklı olarak kurulurlardı. Günümüzde mobil füze bataryaları daha çok rağbet görmektedir. Çoğu kez bu füzeler gemilerde kullanılan gemisavar füzelerinin kamyonlara monte edilmiş modelleri olmaktadır. Limanların, boğazların, hassas bölgelerin savunulmasında oldukça etkili olabilmektedirler.

Bu silahların akıllı ve etkili kullanılması durumunda savunmada bulunanlar kendilerinden daha güçlü ve sayıca fazla saldırgan kuvveti etkisiz hale getirebilir. 1915 Çanakkale deniz savaşları taktik ve stratejik anlamda bir kıyı donanmasının kendinden çok daha güçlü bir açık deniz donanmasına karşı nasıl başarılı olabileceğini göstermiştir.

<sup>466</sup> Massimo Annati, "Coastal Defence: Issues and Solutions" Military Technology, 1995, s.2

Dünyanın lider deniz gücü olan Amerikan Deniz Kuvvetleri kendini yıllardır hazırladığı açık deniz savaşlarından kıyı<sup>467</sup> savaşlarına stratejik ve doktrin bazında geçmeyi başardı. Sahip olduğu armada ile açık denizi kontrolü altına alarak düşmanın kıyı bölgesine kadar gelebilir ve sahip olduğu hava gücü ve uzun menzilli cruise füzeleri ile kıyı ve arkasındaki hinterlandı vurabilir. Ancak AEGIS hava savunma sistemi gibi yüksek teknolojiye sahip kruvazör ve destroyerin, nükleer saldırı denizaltılarının ağırlıkta olduğu Amerikan Donanması kıta sahanlığındaki sığ sularda konumu daha farklıdır. Kıyından 200 metre derinliğe kadar olan bu sularda, açık deniz savaşlarından daha farklı silahlar ve kurallar var. Bu cins silahlara karşı Amerikan Deniz Kuvvetleri elinde uygun karşı tedbirlerin bulunmadığını kabul ediyor:

"...[Kıyı bölgesinin] doğası deniz kuvvetleri için çeşitli taktik ve teknik meydan okumalar barındırır. Bu alanda düşmalarımız savunmalarını yoğunlaştırabilir ve derinleştirebilir. Kıyı bölgesindeki hakimiyet var sayılmamalıdır. Açık denizlere hakim olunması kıyı bölgesinde hakimiyeti doğrudan sağlamaz. Kıyı bölgesindeki hakimiyet bizim çabalarımızın ve kaynaklarımızın odak noktası olmalıdır." <sup>468</sup>

Şu andaki haliyle Amerikan Deniz Kuvvetleri elindeki fındığı kırmak için balyoz kullanmak durumunda kalan bir adama benziyor. DDG-51 Arleigh Burke sınıfı destroyerlerin DDG-79 OSCAR AUSTIN'den itibaren gövdeye monte edilen Kingfisher mayın kaçınma sonarının ve WLD-1 uzaktan kumandalı mayın avlama sistemini ile donatılacakları gerçeği insanın aklına bu gemilerin mayın avlamak için gerçekten uygun olup olmadıklarını sorusunu getiriyor<sup>469</sup>.

Küçük ölçekli bir deniz savaşında bir kruvazör veya destroyerin batmasının yaratacağı prestij kaybı Amerikan Deniz Kuvvetlerinin kolay kolay altından kalkamayacağı kadar büyük olacaktır.

---

<sup>467</sup> Litoral

<sup>468</sup> Amiral Frank B. Kelso II, a.g.e.

<sup>469</sup> Richard Sharpe, "Janes Fighting Ships 1999-2000", 1999.



## 7.8. 21. YÜZYILDA TÜRK DENİZ KUVETLERİNİN ROTASI

Türk Deniz Kuvvetleri'nde "From the Sea" ve "Forward From the Sea" benzeri stratejik dökümanları vardır. Bunlar olmadan bir silahlı kuvvetin geleceği planlaması ve kendini geliştirmesi imkansızdır. Ancak Batı ülkelerinin aksine Türkiye'de bu tarz belgelere akademisyenlerin, ilgililerin veya halkın ulaşması imkansızdır. Bu yüzden Türk Deniz Kuvvetlerinin 21. yüzyıldaki rotasını çizerken elimizde kesin belgeler ve bilgiler olmayacaktır.

Kesin olan bir nokta Türk Deniz Kuvvetleri artık bölgesinde sayılı bir güç olduğudur. Son 10 -15 senede büyük bir atılımla kabuğunu değiştirdi. Bu değişik sonucu bir zamanlar filomuzun belkemiğini oluşturan 2. Dünya Savaşı eskisi denizaltılar ve destroyerler yerlerini çoğu Türk tersanelerinde yapılan modern denizaltı ve firkateynlere bıraktı. Karadeniz'de en güçlü filonun Türk Deniz kuvvetlerine ait olduğunu Rus amiraller bile istemeselerde kabul etmeye başladılar<sup>470</sup>.

Türk Deniz Kuvvetleri bu artan imkanlarına paralel olarak kıyılarından açılarak Türkiye'yi çevreleyen denizlerin ötesine genişlemeye başladı. Peki Türk Deniz Kuvvetlerinin kıyı sularından açık denizlere yönelmesi akıntıya kürek çekmek olmuyor mu? Hayır olmuyor. Çünkü amerikan stratejik belgelerinde de belirtildiği üzere artık deniz kuvvetlerinin öncelikli görevleri gunboat diplomasisi, bayrak gösterme, caydırma gibi savaş dışı görevler oluşturmaktadır<sup>471</sup>. Diğer donanmalara ortak tatbikatlar yapmak, karşılıklı liman ziyaretlerinde bulunmak ve benzer görevlerde giderek önem kazanmaktadır. Ayrıca Milli Savunma faaliyetleri, NATO ve BAB çerçevesinde icra edilen görevler Akdeniz sınırlarını aşmaya başlamıştır<sup>472</sup>. Bunların gerçekleştirilmesi içinde filonun belli bir büyüklüğe gelmesi gerekmektedir. Çünkü filomuda bulunan bütün gemiler aynı anda göreve hazır olmazlar. Genel kural

<sup>470</sup> Richard Sharpe, "Janes Fighting Ships 1998-1999", 1998.

<sup>471</sup> Deniz Kuvvetlerinin asli görevleri olan: askeri birliklerin stratejik hareketinin sağlanması; ambargo uygulanması; amfibik operasyonlar ve karadaki askerlere destek verilmesi; yerel denizde hakimiyetin ele geçirilmesi gibi görevler önemlerini günümüzdede korumaktadırlar. Ancak bunların öncelikler gerilemiştir.

<sup>472</sup> Türk Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral İlhami Erdil'e Savunma ve Havacılık Dergisi tarafından yapılan röportajdan, Savunma ve Havacılık, Sayı 80, Eylül 2000

gemilerin %30 denizde görevdeyken, %30'un ya görev yerine ya da limana intikalde olmasıdır. Kalanlar ise tersanede tamir görmekte veya overholdan geçmektedir.

Bunların ötesinde Türkiye Balkanlar ve Kafkasya'da bölgesel bir aktör haline geldi. Türkiye'nin politik ve ekonomik çıkarları korunması, bölgedeki diğer ülkelere sahip olunan iyi ilişkilerin korunması; dost niyetli olmayan ülkeler gözdağı verilmesi, bölgede çıkacak krizlere gerek tek başına gerek diğer müttefiklerle birlikte müdahale edilebilmesi için Türk Deniz Kuvvetlerinin güçlü olması gerekmektedir.

Türkiye'nin 1997 yılında Karadeniz donanmaları arasında arama-kurtarma, insani yardım, çevre koruması ve mayın karşı tedbirleri konularında işbirliği yapılması için bir girişim başlatmıştır. Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin bu konudaki antlaşmayı 2001 yazı sonunda imzalaması beklenmektedir. BLACKSEAFOR sadece askeri bir yapı değildir. Bunun ötesinde politik ve diplomatik etkileride vardır. BLACKSEAFOR belki de Karadeniz'de bir kriz olduğu zaman NATO'nun STANAVFORMED gibi daimi bir görev kuvvetine dönecektir<sup>473</sup>.

Türk Deniz Kuvvetleri de giderek kıyı savaşı konusuna ağırlık vermeye başlamıştır. İlk Türk doklu çıkarma gemisinin yakın zamanda hizmete girmesi planlanmaktadır. Bu platform için bilgi istek dokümanı sonbaharda yayınlandı. Doklu çıkarma gemisinin hizmete girmesi sadece Türk Deniz Kuvvetlerinin amfibi gücünü artırmayacaktır. Aynı zamanda Türk Silahlı Kuvvetlerinin güç aktarım kabiliyeti artacaktır. Türkiye'nin çıkarı olan bölgelerin denizlerinde dolaşacak bir Türk amfibi görev gücü sadece askeri bir kuvvet olmayacak bunun da üstünde diplomatik ve politik bir güç olacaktır.

21. yüzyılda Türk Deniz Kuvvetlerinin hedefi Türk deniz stratejisinin nihai hedefi olan caydırmayı idame etmek maksadıyla yeterli kuvvet yapısını oluşturmak ve muhafaza etmektir.<sup>474</sup> Suüstü ve sualtı vurucu unsurlar olan denizaltılar, firkateynler ve hücumbotlarda Türk Deniz kuvvetleri optimum büyüklüğe ulaşmıştır. Bundan sonra amaç yüzer platform sayısı sabit tutarak bu platformların kalitesini artırmaktır. 2000 yılı sonbaharında G Sınıfı firkateynlerin donanmamıza katılmasıyla

<sup>473</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 2002

<sup>474</sup> Savunma ve Havacılık, Sayı 80, Eylül 2000

Knox Sınıfı firkateynlerin hizmet dışı bırakılmaya başlanması bu düşünceenin göstergesidir.

Türk Deniz Kuvvetlerinin en büyük gücü sahip olmaya başladığı modern platformları en verimli ve başarılı şekilde kullanacak çağı yakalamış, yüksek teknolojiyi bilen kaliteli, gelişmiş insan gücü olacaktır.

## 8. SONUÇ

Bu çalışmada görüldüğü üzere Uluslararası İlişkiler ile Deniz Stratejisi arasında yakın bir ilişki vardır. Uluslararası İlişkiler alanında devletler dünya üzerindeki yerlerini sağlamlaştırmak, kaynaklara ve sömürgelere sahip olmak maksadıyla deniz gücünü bir caydırıcı güç, gerektiğinde de asli unsur olarak kullanmaktadırlar.

Atlantik Deniz Savaşları süresince diplomasinin nasıl ustalıkla kullanıldığı, devletler arasındaki dengelerin ne kadar çabuk bir sürede değiştiği görülmüş, devlet adamları tarafından deniz alaka ve menfaatleri için kıyasıya mücadele verilmiştir.

Tarih göstermiştir ki, bir ülkenin emperyalizmi kontrol eden güç olabilmesi için güçlü bir Deniz Kuvvetine ihtiyacı vardır. Tarihte bunun örneklerini Roma İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu ve Büyük Britanya İmparatorluğu'nda görmekteyiz. Osmanlı İmparatorluğu, kurulduğu yıllarda olmasa da deniz gücü ve kuvvetinin önemini daha sonradan anlamış ve dünya denizlerinde sancak göstermiştir. Osmanlı ne zamanki deniz gücünü kaybetmiş, sancağını istediği denizde dalgalandıramaz olmuş, işte o zaman çözülme ve parçalanma hızlanmıştır. Büyük Britanya İmparatorluğu olarak 1700-1800'lü yıllarda dünyadaki sömürgeleri ele geçirmeye başlayan ve buralarda üstünlük kuran İngiltere, bu avantajını hep üstün bir deniz gücü olması sayesinde başarmıştır.

İkinci Dünya savaşından sonra yeni kıtadaki bu üstünlük Amerika Birleşik Devletlerine geçmiştir.

İncelenen Atlantik Deniz Savaşları; yapılan Deniz Savaşlarının kırılma noktasıdır. Zira bir deniz gücü olan İngiltere'yi durdurmak isteyen kara ülkesi Almanya, İngiltere'ye kafa tutmuş, ancak ağır bir yenilgi almıştır. Birinci Dünya savaşında meydana gelen Jutland Deniz Savaşı sonrası Amerikan basınında belirtildiği üzere *“Alman Açık Deniz Filosu gardiyanına saldırmış, fakat hapisten kurtulamamıştır.”*

Almanya'nın gerçekleştirdiği Norveç Harekatı Dünya harp tarihindeki baskın deniz taarruzlarına önemli bir örnek teşkil etmektedir. Müttefiklerin çıkarmaları daha

enerjik ve büyük kuvvetle yapılmış olsaydı, Almanların Batı cephesinde de tesiri görülebilecek kuvvet inkısamına sürüklenmeleri kaçınılmaz olacaktı.

Almanya Suüstü Harbinden ziyade U-Bot yapımına ağırlık vermiştir. Bunun en büyük savunucusu da şüphesiz önce Denizaltı Filosu Komutanı daha sonra da Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Amiral Dönitz'dir. 1940 yılında Amiral Dönitz, "Denizaltı gemisinin, harbi yalnız başına kazanacağını göstereceğim. Bizim için hiç bir şey imkansız değildir" diyecek kadar U-Bot'larından emin ve kararlı idi.

Atlantik'te yapılan çarpışmalar sonunda müttefiklerin 30.000 kişilik ticaret bahriyesi personel kaybının 23.000'i denizaltı hücumları neticesinde ölmüştü.

Harp başladığında Almanya'nın elinde etkin durumda 57 denizaltı vardı. Harbin ilk yılı içinde, Alman tersanelerinde 100 adet, ikinci yılında ise 200 adet denizaltı inşa edilmişti. 1943 yılı başında Almanların elindeki denizaltı sayısı 68 adedi İtalyanlarda olmak üzere, 485'in üzerindeydi.

1939-45 yılları arasındaki 68 aylık mücadele sonunda, İngiliz, müttefik ve tarafsız olmak üzere batan 21 milyon ton tutarındaki 4786 gemiden 2775 tanesi denizaltılar tarafından imha edilmişti. Denizaltıların sağladıkları bu hasılatla harbin aylık kayıp ortalaması 40 adetti.

Ancak müttefik donanmasının teknolojik alandaki ivmeli çalışmaları Denizaltıların sonunu hazırlamıştır. Radar ve sonarın bulunması Denizaltıların eskisi kadar sürpriz bir silah olarak kullanılamamasına sebebiyet vermiştir. Bu da tezimizin önemli tespitlerinden olup, savaş süresince 781'in üzerinde Alman, 85'in üzerinde İtalyan denizaltısı imha edilmiştir. Aylık ortalama 13 adettir.

Bütün harp boyunca, Atlantik içinde ve bu okyanusu kateden rotalarda, İngiliz kontrolü altındaki konvoylarda 75.000 ticaret gemisine refakat gayreti tahsis edilmiş, bu konvoyların içinden 574 gemi denizaltı hücumları sonucunda batırılmıştır. Konvoy gemilerinden her 131 tanesi varış limanına salimen intikal ederken 1 tanesi denizaltı hücumları ile batırılmıştır.

Müşterek hareketin kendi unsurlarımızla yapılması ile birlikte, Müşterek hareketin müttefik ülkeler ile de yapılabileceği akıldan çıkarılmamalıdır. Yarın Ege ve Akdeniz’de icra edilebilecek müşterek bir harekatta NATO’ya üye ülkelerin de hareket içerisinde yer alabileceği düşünülmelidir. Bu nedenle NATO görevlerine olan ünsiyetlerin artırılması büyük önem arz etmektedir. Nasıl ki bugün Akdeniz’de icra edilen Active Endeavour Harekatı bilinen anlamda bir müşterek hareket olmasa da, katılan ülkeler tarafından sorgulama ve boarding gibi faaliyetlerle tehlikeli faaliyetler icra ettiği değerlendirilen ticaret gemileri araştırılmaktadır. Bahse konu yasadışı faaliyet icra eden ticari gemilerin hareketleri engellenemezse kaçakçılık ve uyuşturucu gibi zararlı faaliyetler artmakta ve devletlerin güvenliği etkilenmektedir. Müttefik ülkeler Active Endeavour hareketinde icra edildiği üzere yasadışı faaliyetlerden dolayı ülke güvenliklerinin tehlikede olmaması için bazı soft tedbirler uygulamaktadırlar. Bu soft tedbirlerin nasıl uygulanacağı da yine müttefik ülkeler tarafından belirlenmiştir. Active Endeavour hareketi da yukarıda bahsedildiği üzere bilinen anlamda bir müşterek hareket olmasa da farklı bir müşterek bir hareket olarak nitelendirilmelidir.

Kesin olan bir nokta Türk Deniz Kuvvetleri artık bölgesinde sayılı bir güç olduğudur. Türk Deniz Kuvvetleri son 10 -15 senede büyük bir atılımla kabuğunu değiştirmiştir. Bu değişim sonucu bir zamanlar filomuzun belkemiğini oluşturan 2. Dünya Savaşı eskisi denizaltılar ve destroyerler yerlerini çoğu Türk tersanelerinde yapılan modern denizaltı ve fırkateynlere bırakmıştır. Karadeniz’de en güçlü filonun Türk Deniz kuvvetlerine ait olduğunu Rus amiraller bile istemeselerde kabul etmeye başladılar.

Tezin 6. bölümünde yapılan çalışmadan da görüldüğü üzere Türk Deniz kuvvetleri, komşu ülke Deniz Kuvvetlerine göre materyal ve personel olarak üstünlüğe sahiptir.

Türk Deniz Kuvvetleri bu artan imkanlarına paralel olarak kıyılarından açılarak Türkiye’yi çevreleyen denizlerin ötesine genişlemeye başladı. Peki Türk Deniz Kuvvetlerinin kıyı sularından açık denizlere yönelmesi akıntıya kürek çekmek olmuyor mu? Hayır olmuyor. Çünkü Amerikan stratejik belgelerinde de belirtildiği üzere artık deniz kuvvetlerinin öncelikli görevleri gunboat diplomasisi, bayrak gösterme,

caydırma gibi savaş dışı görevler oluşturmaktadır. Diğer donanmalara ortak tatbikatlar yapmak, karşılıklı liman ziyaretlerinde bulunmak ve benzer görevler giderek önem kazanmaktadır. Ayrıca Milli Savunma faaliyetleri, NATO ve BAB çerçevesinde icra edilen görevler Akdeniz sınırlarını aşmaya başlamıştır . Bunların gerçekleştirilmesi içinde filonun belli bir büyüklüğe gelmesi gerekmektedir. Çünkü filomuzda bulunan bütün gemiler aynı anda göreve hazır olmazlar. Genel kural gemilerin %30 denizde görevdeyken, %30'un ya görev yerine ya da limana intikalde olmasıdır. Kalanlar ise tersanede onarımda veya overholdan geçmektedir.

Bunların ötesinde Türkiye Balkanlar ve Kafkasya'da bölgesel bir aktör haline gelmiştir. Türkiye'nin politik ve ekonomik çıkarları korunması, bölgedeki diğer ülkelere sahip olunan iyi ilişkilerin korunması; dost niyetli olmayan ülkeler gözdağı verilmesi, bölgede çıkacak krizlere gerek tek başına gerek diğer müttefiklerle birlikte müdahale edilebilmesi için Türk Deniz Kuvvetlerinin güçlü olması gerekmektedir.

Türkiye 1997 yılında Karadeniz donanmaları arasında arama-kurtarma, insani yardım, çevre koruması ve mayın karşı tedbirleri konularında işbirliği yapılması için bir girişim başlatmıştır. BLACKSEAFOR sadece askeri bir yapı değildir. Bunun ötesinde politik ve diplomatik etkileride vardır. BLACKSEAFOR<sup>475</sup> belki de

---

<sup>475</sup> Bundan sonra taraflar olarak anılacak; Bulgaristan Cumhuriyeti, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye Cumhuriyeti, Ukrayna, Birleşmiş Milletler Anlaşmasında belirtilen amaç ve ilkelere bağlılıklarını yineleyerek; Karadeniz Sahildar Devletleri arasındaki işbirliği ve diyalogun daha da geliştirilmesi gereğine inanarak; Bölgesel güvenlik ve istikrara katkıda bulunmayı ve iyi komşuluk ilişkilerini güçlendirmeyi isteyerek; Karadeniz Sahildar Devletleri arasında işbirliği için bir çerçeve oluşturmayı arzularak; aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır:

1.Taraflar BLACKSEAFOR faaliyetlerinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının amaçları ve ilkeleri ile uyumlu olduğunu taahhüt ederler.

2.BLACKSEAFOR faaliyeti ne herhangi bir devlete karşı bir harekettir, ne de herhangi bir devlete veya devlet grubuna karşı bir askeri ittifak oluşturmayı hedefler.

3.BLACKSEAFOR faaliyeti uluslararası işbirliği ve iyi komşuluk ilişkilerini güçlendirmeyi hedefleyen gayretlere katkıda bulunur.

4.BLACKSEAFOR bölgesel, müstakil ve aynı zamanda şeffaf bir düzenlemedir.

5.Bu Anlaşmanın hükümleri, Tarafların diğer uluslararası anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini hiçbir şekilde etkilemez.

6.BLACKSEAFOR'a ilişkin tüm kararlar taraflarca oydaşmayla alınacaktır.

Karadeniz'de bir kriz olduğu zaman NATO'nun STANAVFORMED gibi daimi bir görev kuvvetine dönecektir .

Türk Deniz Kuvvetleri de giderek kıyı savaşı konusuna ağırlık vermeye başlamıştır. İlk Türk doklu çıkarma gemisinin yakın zamanda hizmete girmesi planlanmaktadır. Bu platform için bilgi istek dokümanı yayınlanmıştır. Doklu çıkarma gemisinin hizmete girmesi sadece Türk Deniz Kuvvetlerinin amfibi gücünü artırmayacaktır. Aynı zamanda Türk Silahlı Kuvvetlerinin güç aktarım kabiliyeti artacaktır. Türkiye'nin çıkarı olan bölgelerin denizlerinde dolaşacak bir Türk amfibi görev gücü sadece askeri bir kuvvet olmayacak bunun da üstünde diplomatik ve politik bir güç olacaktır.

21. yüzyılda Türk Deniz Kuvvetlerinin hedefi Türk deniz stratejisinin nihai hedefi olan caydırmayı idame etmek maksadıyla yeterli kuvvet yapısını oluşturmak ve muhafaza etmektir. Suüstü ve sualtı vurucu unsurlar olan denizaltılar, firkateynler ve hücum botlarda Türk Deniz kuvvetleri optimum büyüklüğe ulaşmıştır. Bundan sonra amaç yüzer platform sayısı sabit tutarak bu platformların kalitesini artırmaktır. 2000 yılı sonbaharında G Sınıfı firkateynlerin donanmamıza katılmasıyla Knox Sınıfı firkateynlerin hizmet dışı bırakılmaya başlanması bu düşüncenin göstergesidir.

Türk Deniz Kuvvetlerinin en büyük gücü sahip olmaya başladığı modern platformları en verimli ve başarılı şekilde kullanacak çağı yakalamış, yüksek teknolojiyi bilen kaliteli, gelişmiş insan gücü olacaktır.

Bu tezden anlaşılacağı üzere gelecekte de deniz gücü hayati çıkarlar için büyük güç unsuru olarak karşımıza çıkacaktır. Bu güç unsurunun önemli etkenlerinden biriside denizaltı gücüdür.

Atlantik'te yapılan deniz savaşlarından Türkiye için çıkarılacak en önemli derslerden birisi de açık denizlerde hareket yapma imkan/kabiliyetine ve bu hareketi destekleyecek lojistik destek imkanlarına sahip olmasının gerekliliğidir. Türkiye

---

7.BLACKSEAFOR, kural olarak en az yılda bir kez Çağrı Kuvveti olarak aktive edilecektir.

8.Taraflar çevre koruma gereklerine saygı duyacak ve BLACKSEAFOR faaliyeti sırasında çevreyi korumak için mümkün olan tüm önlemleri alacaklardır.



şimdi olmasa da ilerde açık denizlerde hareket yapma ihtiyacı ortaya çıktığında Birleşmiş Milletler veya NATO organizasyonu içerisinde bir görevde dahi olsa bu değişmez bir gerçek olacaktır. Nasıl ki Türkiye şimdi Lübnan'a yönelik olarak icra edilen Birleşmiş Milletler Barış Gücü'ne katıldıysa ve bu sularda hareket yapıyorsa, yarın da Birleşmiş Milletlerle veya NATO ile daha farklı sularda daha geniş katılımlı hareketlere katılmaya hazır olmalıdır.

NATO'nun gelecekte örneğin İran Körfezi'nde yapacağı harekate Türkiye'nin müttefik bir ülke olarak katılması durumunda, Türkiye tehdidi kendi karasularına gelmeden bertaraf etme yoluna gitmelidir. Bunun için de yukarıda da bahsedildiği üzere her anlamda Açık Denizlerde hareket yapabilme imkan kabiliyetine sahip olunmalıdır. Ancak günümüzde tehdidi kendi karasularımıza gelmeden gelişen teknolojiye rağmen gizli unsur olarak kullanılan denizaltılarımızla bertaraf edebiliriz.

Barış döneminde dosta güven düşmana korku temel düsturumuzdur. Düşmana korku verebilmek için Deniz Gücünün büyüklüğü Deniz Kuvvetleriyle bağdaşmaktadır. Dünyanın neresine gidilirse gidilsin, Deniz Gücünün büyüklüğü, personele sağlanan imkanlar ile, teknoloji ve materyal yönünden gemilere sağlanabilen destek ile ölçülebilir. Bu kapsamda deniz gücünün alt elemanı olan denizaltı gücü içinde aynı hususlar geçerlidir. Gelişen teknolojiye paralel olarak denizaltı gelişimine önem verilmelidir.

Gelişen teknolojiye verilen öneme istinaden, günümüz denizaltılarımız önceki dönemlere nazaran gelişmiş özelliklere sahiptir ve bu gelişim günden güne daha iyi seviyelere yükselmektedir. Önceki dönemde olmaya Gülümlü mermi atma imkanı şu an mevcut olan 14 denizaltımızın 8 tanesinde mevcuttur. Ayrıca atış kontrol ve elektronik sistemler eski denizaltılarla kıyaslanamayacak şekilde iyi durumdadır.

Bu kapsamda, Türkiye olarak deniz unsurlarının inşa edilmesine yönelik çalışmalara hız verilmelidir. Üretimi takip eden süreçte bu pazarda yer alınmalıdır. Yapılan çalışmada anlaşılacağı üzere Deniz Kuvvetlerinin öncelikli görevleri Bayrak Gösterme ve Caydırma gibi savaş dışı görevler oluşturmaktadır. Bunun yanında, bu görevler icra edilirken her zaman savaşa hazır olma en büyük düsturudur.

Geçmişimize bakıldığında Türk milleti asla esaret altında kalmaya tahammül edemeyen asker millettir.

Mevcut durumun iyileştirilmesi adına Deniz Kuvvetleri ve bunun altında Denizaltı gücü olarak ele alacak olursak, bu gücün artışı için hedeflerimiz:

1. Denizaltı teknolojisini geliştirmeye yönelik yazılımların geliştirilmesi,
2. Mevcut personel eğitim seviyesi idame edilmeli ve daha ileriye götürülmesi adına eğitimler ve yetişmiş personel artırılması,
3. Denizaltı inşasında dışa bağımlılığı azaltacak altyapı teşkil edilmesi,
4. Karadeniz’de, Ege’de ve Akdeniz’de stratejik denizaltı hareketının etkinleştirilmesi adına stratejistler ve askeri personel tarafından çalışmalar yapılması, olmalıdır.

Yukarıda bahsedilen hedeflerin gerçekleştirilmesi, gizli bir suüstü ve sualtı vurucu unsuru olan denizaltının etkinliğinin artırılmasını sağlayacak ve öncelikle Denizaltı Gücü olmak üzere asıl olarak Deniz Kuvvetlerinin gücünü artıracaktır.

Türk Deniz Kuvvetleri hali hazırda dünya denizlerinde gemilerini dolaştırmasa da, bugün Akdeniz’in en güçlü bahriyesi olarak yarın Dünya’nın en güçlü bahriyesi olmaya adaydır.

## KAYNAKLAR

### KİTAPLAR

1. Chiris Woodford, *Ships And Submarines (History Of Invention)*, Washington 2004
2. Ahmet Gülerüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken*, İstanbul 2004.
3. Mustafa OFLAZ, *Anadolu Selçukluları ve Beylikler Dönemi Türk Denizciliği*, ANKARA, 1985.
4. Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, İstanbul 1995.
5. İdris Bostan, *Osmanlı Denizciliği Beylikten İmparatorluğa*, İstanbul 2006.
6. Nancy Bisaha, *Creating East And West: Renaissance*, New Jersey.
7. Özlem Kumrular, *Türkler ve Deniz*, İstanbul 2007.
8. İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1998.
9. Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, İstanbul 1973.
10. Kemal Özdemir, *Piri Reis*, İstanbul 1994.
11. Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lügatı*, İstanbul 1986, s. 68 Ali Rıza Seyfi, *Barbaros Hayrettin Paşa*, İstanbul 2006.
12. Erkem Reşit, *Hayreddin Barbaros*, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1937
13. Jean Louis Belachemi, *Barbaros Kardeşler*, İstanbul 2006.

14. Ali Rıza Seyfioğlu, Turgut Reis, İstanbul 1994.
15. İ. H. Uzunçarşılı, Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara 1948.
16. Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1958.
17. Ali İhsan Gencer, Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, İstanbul 1985.
18. Emin YAKITAL, Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ANKARA, 1981
19. Fahri Çoker, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara 1994.
20. Haluk Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul 1965.
21. Erol Mütercimler, Gelibolu, İstanbul 2007.
22. Nejat Gülen, Şanlı Bahriye, İstanbul 2001.
23. E. Mütercimler, Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması, İstanbul 2006.
24. Fedayi Dünder, Milli Mücadelede Türk Denizciliği, (KATÜ Sosyal Alanlar Eğitim Bölümü Yüksek Lisans Tez Çalışması), Trabzon 1999.
25. Ceyhun Atuf Kansu, Atatürk ve Kurtuluş Savaşı, İstanbul 1997.
26. Murat Koraltürk, "Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen İlk Gemiler", Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, İstanbul 2004.
27. Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, İstanbul 1986.

28. Raşit METEL, Atatürk ve Donanma, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1996.
29. Harp Akademileri Basımevi, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997.
30. Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması 1923-1960, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1967.
31. Deniz Kuvvetleri Bibliyografyası (1888 - 1976), 1978.
32. E. Tümğ. Cumhur EVCİL, Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikayesi, Genkur Basımevi, ANKARA, 1999
33. Y.Necdet ÇELİK-Erdoğan YÜCELİŞ, Cumhuriyet Donanması 1923-2005, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005.
34. Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük ATATÜRK ve Türk Denizciliği, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1969.
35. Denizlerin Koruyucuları, Ankara, 2003.
36. Akdes Nimet KURAT, Çaka Bey, Kültür Basımevi, İZMİR, 1946.
37. E. Tuğa. Tevfik İNCİ, Tarihe Mal Olmuş Kaptan-ı Derya Amirallerimiz, 1971.
38. Kansu ŞARMAN, Adamlı Torpidolar, Mas Matbaası, İSTANBUL, 2002.
39. Charles DOMVILLE-Fife, Denizaltı Gemileri ve Deniz Kuvveti, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1933
40. Kd.Yzb. Avni BİNER, Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar, 1969

41. Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi (1960), İSTANBUL, 1960
42. Sir Henry F. WOODS, Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl) (1869 - 1909), Yelken Matbaası, 1976
43. Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi -I (1960-1970), İSTANBUL, 1970.
44. Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi -II (1970-1980), İSTANBUL, 1980.
45. Dz.Kd.Bnb. Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi -III (1980-1990), İSTANBUL, 1990.
46. Cyril Field, The Story Of The Submarine, London 1908.
47. Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, Sessiz Ve Derinden, İstanbul 2006.
48. Edward Horton, The Illustrated History Of The Submarine, New York.
49. Aksoy, Enver, “Başlangıçtan Bugüne Denizaltı Harbinin Stratejik Etkilerinin Değerlendirilmesi”, Deniz Harp Akademisi Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem Ve Araçları Panel Bildirileri, İstanbul 2002.
50. Bishop, Farnham, The Story Of The Submarine, New York 1949
51. Denizeri, Süreyya, “Ticaret Denizaltı Gemisi”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 460 (1968)
52. Celalettin Yavuz, Osmanlı Donanmasında Yabancı Misyonerler, İstanbul 2003

53. Ahmet Güteryüz – Bernd Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828–1923, İstanbul 2007
54. Apatay, Çetinkaya: Normandiya Çıkarması, İstanbul, 2001
55. Apatay, Çetinkaya: Atlantik'te Olup Bitenler, Deniz Basımevi, İstanbul, 2006
56. Aydın, Mehmet: İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye, May Yayınları, İstanbul, 1995
57. Bennett, Geoffrey: Naval Battles Of World War II, Pen & Sword Military Classics, Yorkshire 2004
58. Bridge and Bullen: Great Powers and European States Systems, London, 1966.
59. Buchheim, Günther Lothar: U-Boat War, Knopf Publications, New York, 1978.
60. Dümen, Erdoğan: Denizde İkinci Dünya Harbi (Atlantik Harekatı), Deniz Basımevi, İstanbul, 1990.
61. Elaldı, Muzaffer: Büyük Amiral Karl Dönitz'in Hatıratı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1976.
62. Garrett, S.A.: Ethics and Air Power in World War II, New York, 1993
63. Gibson, R.H. and Prendergast, Maurice: The Germans Submarine Warfare, Constable Inc., London, 1931
64. Gökdeniz, Sermet: İkinci Dünya Harbinde Deniz Savaşları, Deniz Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1958.

65. Grant, Robert M.: U-Boat Intelligence, Hamden Conn.:Archer, 1969
66. Halpern, Paul G.: Naval History Of World War I, Annapolis, 1994.
67. Herbert, A. Werner: Iron Coffins, Da Capo Press, New York, 2004.
68. Hessler, G.: The U-Boat War, 1990.
69. Karapınar, Şeref: Yabancı Deniz Harp Tarihi, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1952
70. Kennedy, Paul: Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri, Çeviren Birtane Karanakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005.
71. Kennedy Paul, Realities Behind The Diplomacy, 1976.
72. Miller, David: Great Battles Of World War II, Crescent Books, New York, 1998.
73. Morghenthau, Hans J.: Uluslar arası Politika, Çeviren Baskın Oran ve Ünsal Oskay, Ankara Sevinç Matbaası, 1970.
74. Morrison, Samuel Elliot: Atlantik Savaşı, University of Illinuous Press.,Chicago, 2001.
75. Neureuther, Karl and Bergen, Claus: The U-Bot Stories, Constable Press, London, 1991.
76. Nicholls, A.J.: Weimer and the Rise of Hitler, Londra, 1979.
77. Parker, R.A.C.: II nci Dünya Savaşı, Çeviren: Müfit GÜNAY, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, Eylül 2005.



78. Patfield, Peter: The Last Führer:Dönitz, New York, Harper Collins Inc., 1984.
79. Schmidt, A.: England in der Krise,1980.
80. Spector, Ronald: At War At Sea, Çev.: Dz.Kur.Yb.Sinan Topuz, Washington D.C, 2005.
81. Tarrant, V.E.: The U-Boat Iffensive, Naval Institute Press, Annapolis, 2000.
82. Taylor, J.: Origins of The Second World War, Londra, 1977.
83. Terraine, John: The U-Boat Wars, Putnam Inc., New York, 1989.
84. Thomas, David: The Battle At Sea, New English Library, London, 1975
85. Topp, Erich: Manning and Training of The U-Boat Fleet, Yorkshire, 1990.
86. Tuğrul, Afif: İkinci Dünya Harbinin Stratejisi, Dz.K.K.lığı yayınları, İstanbul, 1956.
87. Weinber, Gerhard L.: A World At Arms, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.
88. Weinberg, G.: The Foreign Policy Of Hitler's Germany, Chicago, 1980.
89. Yazar, A.Kadir: İkinci Dünya Harbinde Atlantik Denizaltı Muharebeleri, Genkur Yayınları, Ankara, 1948.
90. Uçarol Rıfat, Siyasi Tarih, Filiz Kitabevi, İstanbul 2000.
91. Akurgal, Ekrem, Anadolu Kültür Tarihi, TÜBİTAK, 5. Basım, İstanbul, Ekim 1998.

92. Alpagut, A.Haydar, Acun Deniz Savaşları, Heybeliada ,1935.
93. Altier, Selim Sırrı, Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1995.
94. Armaoğlu, Fahir, Prof. Dr., 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1996.
95. Bayat, Mert, Milli Güç ve Devlet Belge Yayınları, İstanbul, 1986.
96. Braudel, Fernand, II.Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, 2. Cilt, İmge Kitabevi, 2.Baskı, Ankara,1994.
97. Michael Gunton, Submarines At War, New York 2003
98. Şeref Karapınar, Yabancı Deniz Harp Tarihi, İstanbul 1952
99. Saim Besbelli, Osmanlı Donanması Tarihi, İstanbul 1995
100. Tom Parrish, The Submarine: A History, New York 2005
101. Paul Fontenoy – Spencer Tucker, Submarines: An Illustrated History Of Their Impact, New Jersey 2007
102. Chuck Lawliss, The Submarine Book, Shrewsbury 2000
103. John Parker, The World Encyclopedia, Washington 2007
104. Sydelle Kramer, Submarines, New York 2005
105. Mairin Michelle, Rusya'nın Denizcilik Tarihi, (Çev. Sermet Gökdeniz), İstanbul 1974
106. Anthony Preston, Submarine Warfare: An Illustrated History, Washington 1999
107. Anthony Preston, Submarines: The History And Evolution Of Underwatwr Fighting Vessels, London 1975

- 108.Erol Mütercimler, İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış, İstanbul 2003
- 109.Erdinç Sancar, 21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi, İstanbul 2006
- 110.H. W. Wilson, Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt: 1, (Çev. Ahmet Üzülmöz), İstanbul 2007
- 111.Cem Gürdeniz, Cumhuriyet Donanması (1923-2000), İstanbul 2003
- 112.Büyüktuğrul, Afif, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964.
- 113.Büyüktuğrul, Afif, Tarih Boyunca Akdeniz’de Deniz Alaka ve Menfaatleri, Denizcilik Politikalarındaki Gelişmeler, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul, 1976.
- 114.Casson, Lionel, Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler, Çeviren:Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, Haziran 2002.
- 115.Dümen, Erdoğan, Deniz Stratejisi C.I, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul 1979.
- 116.Gorshkov, S.G., Büyük Amiral (SSCB) , Devletin Deniz Gücü (Sea Power Of The State), Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul 1990.
- 117.Güngen, Coşkun, Denizcilik Gücü ve Stratejileri, Deniz Harp Akademileri, İstanbul 1995.
- 118.Güngen, Coşkun, XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. Karargah Basımevi, Ankara, 1997.
- 119.Lee Choon Kun, “Seapower Security at the Close of the Twentieth Century”, Oceans Governance and Maritime Strategy, David Wilson, Dick Sheerwood, Allen&Unwin, New South Wales, 2000.
- 120.Lewin, Roger, Modern İnsanın Kökleri, TÜBİTAK, İstanbul, Ocak 1998.
- 121.Livezey, William E., Çev: İlyas FİDAN, Mahan’a Göre Deniz Gücü, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1979.

122. Mahan, Alfred Thayer, Çev: Kerem FINDIK-Melahat FINDIK, Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, Q-Matris Yayınları, İstanbul, Eylül 2003.

123. Mason, David, Ölüm Denizaltıları U-Botlar, 2.Baskı, Kastaş Yayınevi, İstanbul, Şubat 1999.

124. Mütercimler, Erol, Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvay-ı Milliye Donanması, 3. Basım., İstanbul Mart 2004.

125. Potter, E.B., Sea Power A Naval History, 2. Edition, Annapolis, Maryland, 1981.

126. Richmond, Sir Herbert, Devlet Adamları ve Deniz Gücü, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 2002.

127. Stansbury H., Lieutenant, R.N., Navies In Transition, Notes on Naval Strategy and Tactics, Kaliher&Co., London, 1967.

128. Stevens, William Oliver & WESTCOTT, Allan, A History of Sea Power, Doubleday, New York, 1942.

129. Tarakçı, Nejat, Sömürgecilikten 21.Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İstanbul, Mayıs 2005.

130. Yaylalı, Cem D., Türk Denizaltıcılık Tarihi, 1999-2000.

131. Kalaycıoğlu, Ömer, *Denizaltı Ve Filomuz*, İstanbul 1990.

132. Deniz Harp Akademisi, Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem Ve Araçları, İstanbul 1994.

133. Cretton, Peter, "Maritime Strategy-A Study of British Defence Problems", London 1965

134. Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek 4, Kocaeli 2001.

135. Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, Türk Denizaltıcılık Tarihi Ek 1, Kocaeli 1965.

136. Türk Denizaltıcılık Tarihi Hazırlama Kurulu, Türk Denizaltıcılık Tarihi, Kocaeli 1950

137. Akman, Edis, “İkinci Dünya Harbinde İngiliz Denizaltı Harekatı”, Donanma Dergisi, 443 (1963), 88–96.

138. Aksoydan, Suphi, Denizaltı Harbi, İstanbul 1971.

139. Armaoğlu, Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi Cilt: 1–2 1914–1995, Ankara 1997.

140. Atalay, Özhan, “Sovyetlerin Denizden Fırlatılan Geliştirilmiş Balistik Füze Gemileri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 533 (1986), 44–49.

141. Besbelli, Saim, “Almanlara Göre İkinci Dünya Harbinin Denizaltı Hareketleri”, Donanma Dergisi, 404 (1953), 39–55.

142. Blot, R., Atlantik Deniz-Hava Harbi, İstanbul 1955.

143. Calvert, James F., “Hitler’s U-Boat War: The Hunters, 1939-1942”, US Naval Institute Proceeding, Jun 1997, 82.

144. Campbell-Taylor, G. C., “1914-1918 Alman Denizaltı Harbi”, Deniz Mecmuası, (Çev. V. Z. Dümer), 375, 37–42.

145. Castello, John, The Battle Of The Atlantic, London 1977.

146. Corbett, Julian S., “Inherent Differences In The Conditions Of War On Land And On Sea”, Military Strategy: Theory And Application, (Ed. Arthur F. Lykke), PA 1989, 129-132.

147.Davis, Benton U. “Sovyet Deniz Stratejisi”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, (Çev. Merkez Dairesi), 465 (1969), 33–47.

148.Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Tedrisat Notlarından, II. Dünya Harbinde Denizaltı Harbi, İstanbul 1959.

149.Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Neşriyatı, Atlantik Muharebesi, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1948.

150.Genel Kurmay Başkanlığı Admiralty Muharebe Özetleri 17, Scharnhorst’un Batırılışı 26 Aralık 1943, İstanbul 1944.

151.Gunton, Michael, Submarines At War, New York 2003.

152.Halpern, Paul G., Naval History Of World War I, Annapolis 1994.

153.Hart, B. H. Liddel, II. Dünya Savaşı Tarihi 1, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998.

154.Hart, B. H. Liddel, II. Dünya Savaşı Tarihi 2, (Çev. Kerim Bağrıaçık), İstanbul 1998.

155.Hızal, Şamil, “Prien’in Scapa Flow’ a Taarruzu”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 541 (1988).

156.Hickam, Homer, “Torpedoes In The Gulf: Galveston And The U-Boats, 1942–1943”, US Naval Institute Proceedings, Jul\Aug 1996, 53.

157.İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 1, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

158.İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 2, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

159.İngiltere Deniz Kuvvetleri Yayınları, Führer Konferansı Cilt: 3, (Çev. Tahsin Kalafatoğlu), İstanbul 1951.

160.Karapınar, Şeref, Yabancı Deniz Harp Tarihi, İstanbul 1952.

161.Kemp, Paul, U-Boats Destroyed: German Submarine Losses In The World Wars, London 1997.

162.Kesre, Ahmet, Deniz Harbi Kaideleri, İstanbul 1965.

163.Kimmet, Larry – Margeret Regis, U.S. Submarines In World War II, Washington 1996.

164.Liversey, Anthony, Great Battles Of World War I, New Jersey 2003.

165.Marolda, Edward J., “Karadeniz’de Alman II. Dünya Harbi Stratejisinin Başarısızlığı”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, (Çev. Saim Ergün), 503 (1978), 29–37.

166.Mars, Alastair, British Submarines At War 1939–1945, Kent 1971.

167.Miller, David, Great Bttles Of World War II, New York 1998.

168.Miller, Nathan, War At Sea A Naval History Of World War II, New York 1995.

169.Monus, Cemil, “1939 Eylül – 1941 Haziran Atlantik Muharebesinin Umumi Stratejisi”, Deniz Mecmuası, 372 (1944), 24–29.

170.Morison, Samuel Eliot, Atlantik Savaşı 1939–1943, (Çev. Osman Nuri Gündoğan), İstanbul 1951.

171.Fatih Karagöl, Atlantik Deinz Harekatı, Tez Çalışması, Gebze, 2006.

172.Russel, Jerry C., “Ultra And The Campaigne Aganist The U-Boats In

World War II”, Studies In Cryptology, NSA, Document SRH – 142, May 1980, 38.

173. Seamon, Richart, “Distorting Escort: The Battle Of The Atlantic”, US Naval Institute Proceeding, Nov 1999, 84.

174. Seamon, Richart, “The Battle Of The Atlantic: September 1939 – May 1943”, US Naval Institute Proceedings, Jul 2001, 104.

175. Stevens, William Oliver – Allan Westcott, A History Of Sea Power, New York 1942.

176. Suid, Lawrence H., “U-571: Plausible Fiction”, US Naval Institute Proceedings, Oct 2000, 52.

177. Tunstall, Brian, Denizde Dünya Harbi, (Çev. Adnan Aykut), İstanbul 1947.

178. Woodford, Chris, Ships And Submarines (History Of Invention), Washington 2004.

179. Wynn, Kenneth G., U-Boat Operations Of The Second World War, London 1997.

180. Yetkin, Tamer, “Hücum Denizaltıları”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 462 (1969).

181. Massimo, Annati, "Coastal Defence: Issues and Solutions" Military Technology, 1995.

182. Deniz Harp Akademileri Yayını, Deniz Askeri Coğrafyası, 2002.

183. Starr, Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World, Oxford, 1982



184. J. F. Matthews, *Journal of Roman Studies* 74, 1984

185. Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, Columbia Univ. Press, 1982,

186. François Crouzet, *Quand les Anglais Étaient Maîtres des Mers*, Les Collections de L'Histoire, No. 8, June 2000, p. 80

187. Colin S. Gray, *Maritime Strategy, Geopolitics and the Defense of the West*, National Strategy Information Center, Newyork 1986, s. Ix

188. F.T. Lane, *The British Battle Fleet*, 2. Basim, London, 1915

## GAZETE VE DERGİLER

1. Military And Science, Kasım 2005,Ağustos 2006, Eylül 2006.
2. Donanma Dergisi, No.417.
3. Foreign Affairs XXI, July 1943.
4. İİBF Fakültesi Dergisi, cilt 11, sayı 12, Mart-Kasım 1990.
5. Emin Yakıtal, “Dünya’da ve Türkiye’de İlk Denizaltı Gemileri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 539 (1988),
6. Deniz Harp Akademisi Tedrisat Notlarından, II. Dünya Harbinde Denizaltı Harekatı
7. Açık Denizlere Doğru, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 570, Kasım 1997 Eki
8. Büyüktuğrul, Afif, “Deniz Tarihimizin Ana Çizgileri”, Donanma Dergisi, Sayı 440, İstanbul, Ocak 1963
9. Dz. Müzesi Müdürlüğü, Batı Kaynaklarına Göre Preveze Deniz Muharebesi Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 504, Ocak 1979
10. Talat, Sait, İlk Zaman Denizciliği, Deniz Mecmuası, C.45, Sayı 327, İstanbul, 1933
11. Cumhuriyet Gazetesi.
12. Akşam Gazetesi.
13. Savunma ve Havacılık, Sayı 80, Eylül 2000
14. Aksoydan, Suphi, “Fransız Denizaltı Kuvveti”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 470 (1970), 38–50

15. Aksoydan, Suphi, “Denizaltı Gemisinin Büyüyen Rolü”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 474 (1971), 46–59.
16. Ramat, E., “Son Dünya Savaşında Denizaltı Gemilerinin Gelişmeleri”, Deniz Mecmuası, (Çev. Fethi Işın), 381 (1947), 15–25.
17. Taluy, Cevat, “Dünün, Bugünün ve Yarının Denizaltı Gemileri”, Donanma Dergisi, 405 (1953), 1–14.
18. Taylar, William D., “Denizaltı Gemilerine Karşı Suüstü Gemileri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, (Çev. Merkez Daire Başkanlığı), 507 (1979), 20–33.
19. Yaylalı, Cem D., Gelecek Yillarda Başgösterebilecek Gelişmeler., Deniz Kuvvetleri Dergisi.

## İNTERNET ADRESLERİ

1. <http://www.m5strateji.com/>
2. <http://www.militaryhistoryonline.com>
3. <http://www.navalhistory.com>
4. <http://www.defencejournal.com>
5. <http://www.kriegsmarine.net>
6. <http://www.ubot.net>
7. [http://www.vikipedi.com.](http://www.vikipedi.com)
8. <http://www.uboat.com>
9. <http://www.frontlineonnet.com>
10. <http://www.gutenberg.org>
11. <http://www.nwc.navy.mil>
12. <http://uboat.net>

## ÖZGEÇMİŞ

Tez yazarı Deniz Kıdemli Üsteğmen Mutlu TOY, 15 Haziran 1978 yılında Nevşehir’de dünyaya gelmiştir.

İlk öğrenimini Nevşehir’de, orta ve lise öğrenimini İstanbul Kartal Anadolu Lisesinde tamamlamış, 2001 yılında Deniz Harp Okulu’ndan mezun olmuştur. Mezuniyeti müteakip denizaltılarda ve TCG ORUÇREİS firkateyninde çeşitli branş subaylığı görevlerini deruhte etmiş olup, halen TCG PREVEZE Seyir Harekat Subaylığı görevini sürdürmektedir.

Harp Okulu yıllarından itibaren başlayan Uluslararası İlişkiler, Ülkeler Tarihi, Siyasi Tarih gibi konulara olan ilgisi neticesinde G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Strateji Bilimi Bölümünde Milli Güvenlik Stratejileri üzerine Yüksek Lisans Programını takip etmiştir.

Mutlu TOY İngilizce ve Almanca bilmektedir.

## EK 1. GÜNÜMÜZDE ÜLKELERE AİT DENİZALTILAR

Günümüzde mevcut 202 devletten 172'si bir Donanmaya, bunların ise sadece 42 adedi “Denizaltı Gücüne” sahiptirler. Toplam 453 gemiden oluşan bu güç, tahrik sistemlerine göre sınıflandırıldığında; 5 ülke 138 adet Nükleer Denizaltı Gemisine, 39 ülke ise 315 adet Konvansiyonel Denizaltı Gemisine sahiptir.<sup>476</sup>

Ayrıca 9 ülke, askeri amaçla kullanılan cep tipi (midget) Denizaltı Gemisi işletmektedir. Hizmetteki 315 Konvansiyonel Denizaltı Gemisinden 136 adedi gibi büyük bir çoğunluğunun Almanya ve İsveç olmak üzere 12 devletin tasarımı olarak, 19 devlette bulunan toplam 27 farklı tersanede inşa edilmiştir.

Halihazırda dünyanın en küçük muharip Denizaltı Gemileri Kuzey Kore'nin “256 tonluk SANG-O Sınıfları” iken, en büyük denizaltılar Rusların “18.500 tonluk TYPHOON” sınıflarıdır. Bugüne kadar mevcudiyeti bilinen en hızlı denizaltı silahı, Rusların geliştirdiği “VA-111 SHKVAL” sualtı roketi olup, hızı 200 Kts.'den fazladır.

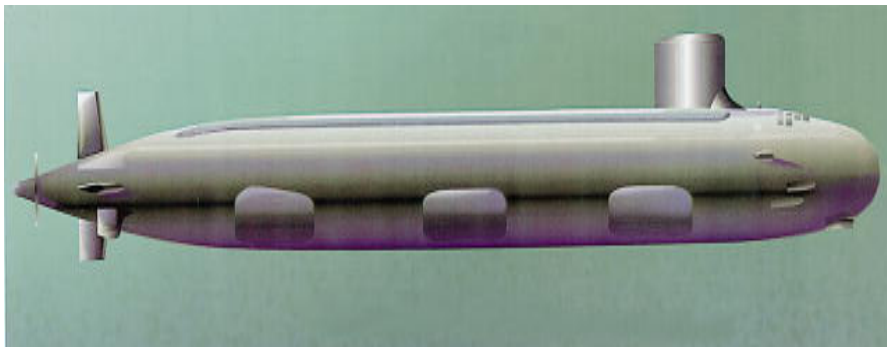
---

<sup>476</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.1. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ

### EK.1.1. VIRGINIA Sınıfı<sup>477</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 7800
<b>Boyutlar (m)</b>	: 114,9 × 10,4 × 9,3
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Süra (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 34
<b>Personel Sayısı</b>	: 134
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk (1400 Nm. , 0.7 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 ADCAP Mod 6
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.1 : Virginia Sınıfı Denizaltı.

<sup>477</sup> Janes Fighting Ship USA, 2007

## EK.1.2. STURGEON Sınıfı<sup>478</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 7800
<b>Boyutlar (m)</b>	: 119.8 × 9.7 × 8.8
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 15 / 30
<b>Personel Sayısı</b>	: 180
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk (1400 Nm. , 0.7 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 ADCAP Mod 6
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.2 : Sturgeon Sınıfı Denizaltı.

<sup>478</sup> Janes Fighting Ship USA, 2007



### EK.1.3. SEAWOLF Sınıfı<sup>479</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 8060
<b>Boyutlar (m)</b>	: 138.1 × 12.9 × 10.9
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 39
<b>Personel Sayısı</b>	: 134
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk (1400 Nm. , 0.7 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 ADCAP Mod 5/6
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.3 : Seawolf Sınıfı Denizaltı.

<sup>479</sup> Janes Fighting Ship USA, 2007

### EK.1.4. LOS ANGELES Sınıfı<sup>480</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 6082
<b>Boyutlar (m)</b>	: 110.3 × 10.1 × 9.9
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 24
<b>Personel Sayısı</b>	: 133
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk (1400 Nm. , 0.7 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 ADCAP Mod 5/6
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.4 : Los Angeles Sınıfı Denizaltı.

<sup>480</sup> Janes Fighting Ship USA, 2007

### EK.1.5. OHIO Sınıfı<sup>481</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 16600
<b>Boyutlar (m)</b>	: 170.7 × 12.8 × 11.1
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 24
<b>Personel Sayısı</b>	: 155
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM Trident C4 (4000 Nm.) SLBM Trident D5 (6500 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 ADCAP Mod 5/6
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.5 : OHIO Sınıfı Denizaltı.

<sup>481</sup> Janes Fighting Ship USA, 2007

## EK.2. ALMANYA

### EK.2.1. 212A Sınıfı<sup>482</sup>

**Tonaj (t)** : 1450

**Boyutlar (m)** : 55.9 × 7 × 6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik, PEM Fuel Cell

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 27

**Torpidolar** :

**Adı** : DM2A4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 34/>50

**Menzili (Nm.)** : 27.5/12



Şekil EK.6 : 212A Sınıfı Denizaltı.

<sup>482</sup> Janes Fighting Ship GERMANY, 2007

**EK.2.2. 205 Sınıfı<sup>483</sup>**

<b>Tonaj (t)</b>	: 419
<b>Boyutlar (m)</b>	: 4EK.9 × 4.6 × 4.35
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 22

Bu sınıftaki tek denizaltı gemisi U12, sonar tecrübeleri maksadıyla kullanılmakta olup silah yükü mevcut değildir.



Şekil EK.7 : 205 Sınıfı Denizaltı.

<sup>483</sup> Janes Fighting Ship GERMANY, 2007

**EK.2.3. 206A Sınıfı<sup>484</sup>**

**Tonaj (t)** : 450

**Boyutlar (m)** : 48.6 × 4.6 × 4.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 17

**Personel Sayısı** : 22

**Torpidolar** :

**Adı** : DM2A3

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/7



Şekil EK.8 : 206A Sınıfı Denizaltı.

<sup>484</sup> Janes Fighting Ship GERMANY, 2007

## EK.3. ARJANTİN

### EK.3.1. SANTA CRUZ (TR 1700) Sınıfı<sup>485</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2116
<b>Boyutlar (m)</b>	: 66 × 7.3 × 6.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 15 / 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 29
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SST 4
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15/7
<b>Adı</b>	: MK 37-2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 16/25
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.5/4.1



Şekil EK.9 : SANTA CRUZ (TR 1700) Sınıfı Denizaltı.

<sup>485</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.3.2. SALTA (TYPE 209-1200) Sınıfı<sup>486</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1248
<b>Boyutlar (m)</b>	: 55.9 × 6.3 × 5.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 22
<b>Personel Sayısı</b>	: 31
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SST 4
<b>Güdüm Tipi</b>	: Tel Gdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15/7
<b>Adı</b>	: MK 37-2
<b>Güdüm Tipi</b>	: Tel Gdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 16/25
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.5/4.1



Şekil EK.10 : SALTA (TYPE 209-1200) Sınıfı Denizaltı.

<sup>486</sup> Janes Fighting Ship, 2007



## EK.4. AVUSTRALYA

### EK.4.1. COLLINS Sınıfı<sup>487</sup>

**Tonaj (t)** : 3051

**Boyutlar (m)** : 77.8 × 7.8 × 7

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 10 / 20

**Personel Sayısı** : 42

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : Mk 48 Mod 4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40/55

**Menzili (Nm.)** : 27/21



Şekil EK.11 : COLLINS Sınıfı Denizaltı.

<sup>487</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.5. BREZİLYA

### EK.5.1. TIKUNA Sınıfı<sup>488</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1450
<b>Boyutlar (m)</b>	: 61 × 8 × 5.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 11 / 22
<b>Personel Sayısı</b>	: 36
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.) SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Bofors Torpido 2000
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 20/50
<b>Menzili (Nm.)</b>	: -/27



Şekil EK.12 : TIKUNA Sınıfı Denizaltı.

<sup>488</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.5.2. TUPI Sınıfı<sup>489</sup>

**Tonaj (t)** : 1400

**Boyutlar (m)** : 61.2 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 21.5

**Personel Sayısı** : 36

**Torpidolar** :

**Adı** : MK 24 Tigerfish

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 24/36

**Menzili (Nm.)** : 15.7/7



Şekil EK.13 : TUPI Sınıfı Denizaltı.

<sup>489</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.6. BULGARİSTAN

### EK.6.1. SLAVA (ROMEO) Sınıfı<sup>490</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1475
<b>Boyutlar (m)</b>	: 76.6 × 6.7 × 4.7
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 16 / 13
<b>Personel Sayısı</b>	: 54
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SAET-60
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1



Şekil EK.14 : SLAVA (ROMEO) Sınıfı Denizaltı.

Dalış umku 50 m ile sınırlı olup, arızalı – faal olarak muhafaza edilmeye çalışılmaktadır.

<sup>490</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.7. CEZAYİR

### EK.7.1. KILO (877E) Sınıfı<sup>491</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2325
<b>Boyutlar (m)</b>	: 72.6 × 9.9 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 52
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TEST-71 ME
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.2



Şekil EK.15 : KILO (877E) Sınıfı Denizaltı.

<sup>491</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.8. ÇİN

### EK.8.1. XIA (TYPE 092) Sınıfı<sup>492</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 6500
<b>Boyutlar (m)</b>	: 120 × 10 × 8
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 22
<b>Personel Sayısı</b>	: 140
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM JL-1 (1160 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: YU-3 (SET-65E)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1

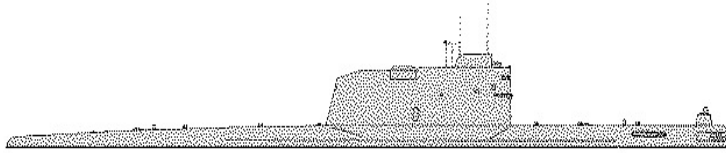


Şekil EK.16 : XIA (TYPE 092) Sınıfı Denizaltı.

<sup>492</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.8.2. GOLF (TYPE 031) Sınıfı<sup>493</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2350
<b>Boyutlar (m)</b>	: 97.5 × 8.6 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 17 / 13
<b>Personel Sayısı</b>	: 86
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM JL-2 (4320 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: YU-4 (SAET-60)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1



Şekil EK.17 : GOLF (TYPE 031) Sınıfı Denizaltı.

<sup>493</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.8.3. TYPE 093 Sınıfı<sup>494</sup>**

**Tonaj (t)** : 6000

**Boyutlar (m)** : 107 × 11 × 7.5

**Tahrik Sistemi** : Nükleer

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : - / 30

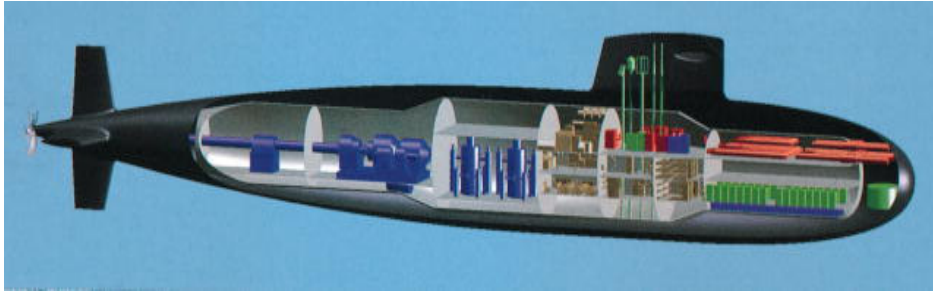
**Personel Sayısı** : 100

**Güdümlü Mermiler** : SLCM

SSM

**Torpidolar** :

6 adet 21 İnç'lik kovanlar ile teçhiz edilmiştir.



Şekil EK.18 : TYPE 093 Sınıfı Denizaltı.

<sup>494</sup> Janes Fighting Ship, 2007



#### EK.8.4. HAN (TYPE 091) Sınıfı<sup>495</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 4500
<b>Boyutlar (m)</b>	: 106 × 10 × 7.4
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 75
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM YJ-82 (22 Nm., 0.9 Mach)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: YU-3 (SET-65E)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: YU-1 (TYPE 53-51)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 39/51
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5/2



Şekil EK.19 : HAN (TYPE 091) Sınıfı Denizaltı.

<sup>495</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.8.5. SONG (TYPE 039) Sınıfı<sup>496</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1700
<b>Boyutlar (m)</b>	: 74.9 × 8.4 × 5.3
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 15 / 22
<b>Personel Sayısı</b>	: 60
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM YJ-82 (22 Nm., 0.9 Mach)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: YU-4 (SAET-60)
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: YU-1 (TYPE 53-51)
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 39/51
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5/2



Şekil EK.20 : SONG (TYPE 039) Sınıfı

Denizaltı.

<sup>496</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.8.6. MING (TYPE 035) Sınıfı<sup>497</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1584
<b>Boyutlar (m)</b>	: 76 × 7.6 × 5.1
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 15 / 18
<b>Personel Sayısı</b>	: 57
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: YU-4 (SAET-60)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: YU-1 (TYPE 53-51)
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 39/51
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5/2



Şekil EK.21 : MING (TYPE 035) Sınıfı Denizaltı.

<sup>497</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.8.7. KILO (877EKM/636) Sınıfı<sup>498</sup>**

**Tonaj (t)** : 2325

**Boyutlar (m)** : 73.8 × 9.9 × 6.6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 17

**Personel Sayısı** : 52

**Torpidolar** :

**Adı** : TEST 71

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1



Şekil EK.22 : KILO (877EKM/636) Sınıfı Denizaltı.

<sup>498</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.8.8. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı<sup>499</sup>

**Tonaj (t)** : 1475

**Boyutlar (m)** : 76.6 × 6.7 × 5.2

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 15 / 13

**Personel Sayısı** : 54

**Torpidolar** :

**Adı** : YU-4 (SAET-60)

**Güdümlü Tipi** : Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1

**Adı** : YU-1 (TYPE 53-51)

**Güdümlü Tipi** : Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 39/51

**Menzili (Nm.)** : 5/2



Şekil EK.23 : ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.

<sup>499</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.9. EKVATOR

### EK.9.1. TYPE 209 (1300) Sınıfı<sup>500</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1285
<b>Boyutlar (m)</b>	: 59.5 × 6.3 × 5.4
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 11 / 21.5
<b>Personel Sayısı</b>	: 33
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SUT
<b>Güdüm Tipi</b>	: Tel Gdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15/6.5



Şekil EK.24 : TYPE 209 (1300) Sınıfı Denizaltı.

<sup>500</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.10. ENDONEZYA

### EK.10.1. ÇAKRA (TYPE 209) Sınıfı<sup>501</sup>

**Tonaj (t)** : 1285

**Boyutlar (m)** : 59.5 × 6.3 × 5.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 11 / 21.5

**Personel Sayısı** : 34

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/6.5



Şekil EK.25 : ÇAKRA (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>501</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.11. FRANSA

### EK.11.1. RUBIS AMÉTHYSTE Sınıfı<sup>502</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2410
<b>Boyutlar (m)</b>	: 73.6 × 7.6 × 6.4
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 66
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: ECAN L5 Mod 3
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5.1
<b>Adı</b>	: ECAN F17 Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8



<sup>502</sup> Janes Fighting Ship, 2007



Şekil EK.26 : RUBIS AMÉTHYSTE Sınıfı Denizaltı.

## EK.11.2. L'INFLEXIBLE M4 Sınıfı<sup>503</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 8080
<b>Boyutlar (m)</b>	: 128.7 × 10.6 × 10
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 20/25
<b>Personel Sayısı</b>	: 130
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM AEROSPATIALE M4 (2860 Nm. , 0.9 Mach.) SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: ECAN L5 Mod 3
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5.1
<b>Adı</b>	: ECAN F17 Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8



Şekil EK.27 : L'INFLEXIBLE M4 Sınıfı Denizaltı.

<sup>503</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.11.3. LE TRIOMPHANT Sınıfı<sup>504</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 12640
<b>Boyutlar (m)</b>	: 138 × 12.5; 17 × 12.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: -/ 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 111
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM AEROSPATIALE M45 (2860 Nm. Mach.) SSM Exocet (27 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: ECAN L5 Mod 3
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5.1



Şekil EK.28 : LE TRIOMPHANT Sınıfı Denizaltı.

<sup>504</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.12. GÜNEY AFRİKA

### EK.12.1. 209 (TYPE 1400) Sınıfı<sup>505</sup>

**Tonaj (t)** : 1454

**Boyutlar (m)** : 62 × 7.6 × 5.8

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 10 / 21.5

**Personel Sayısı** : 30

HDW Tersanesi/Almanya'da 3 adet inşa edilecek olup, 2006 yılı içerisinde ilk geminin teslim edilmesi beklenmektedir.



Şekil EK.29 : 209 (TYPE 1400) Sınıfı Denizaltı.

<sup>505</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.12.2. DAPHNE Sınıfı<sup>506</sup>****Tonaj (t)** : 869**Boyutlar (m)** : 57.8 × 6.8 × 4.6**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 13.5 / 16**Personel Sayısı** : 51**Torpidolar** :**Adı** : ECAN E15**Güdümlü Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 25**Menzili (Nm.)** : 6.6

Şekil EK.30 : DAPHNE Sınıfı Denizaltı.

<sup>506</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.13. GÜNEY KORE

### EK.13.1. TYPE 214 Sınıfı<sup>507</sup>

**Tonaj (t)** : 1700

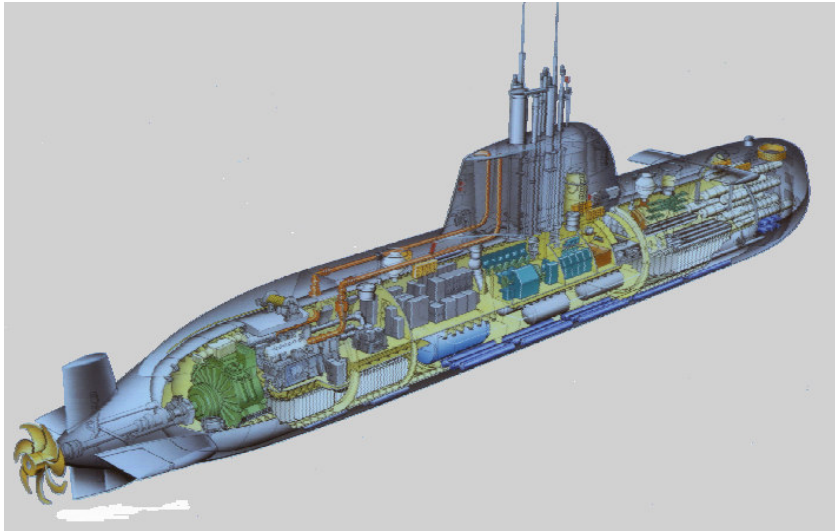
**Boyutlar (m)** : 65 × 6.3 × 6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik, PEM Fuel Cell

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 27

Hyundai Heavy Industries Tersanesi/G.Kore'de 3 adet inşa edilecek olup, 2007 yılı içerisinde ilk geminin teslim edilmesi beklenmektedir.



Şekil EK.31 : TYPE 214 Sınıfı Denizaltı.

<sup>507</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.13.2. CHANG BOGO (TYPE 209) Sınıfı<sup>508</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1100
<b>Boyutlar (m)</b>	: 56 × 6.2 × 5.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 11 / 22
<b>Personel Sayısı</b>	: 33
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SUT Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15.1/6.6



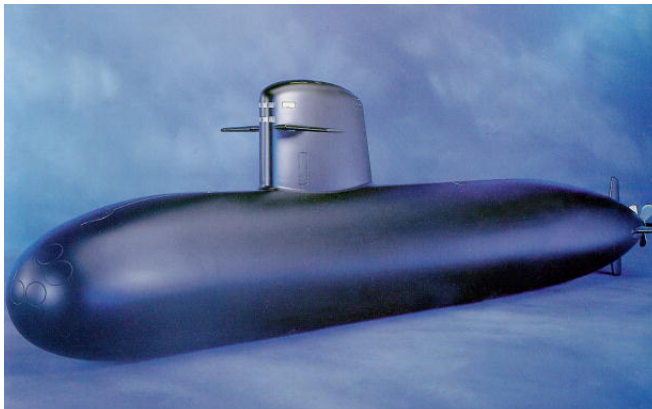
Şekil EK.32 : CHANG BOGO (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>508</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.14. HİNDİSTAN

### EK.14.1. SCORPENE Sınıfı<sup>509</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1668
<b>Boyutlar (m)</b>	: 66.4 × 6.2 × 5.8
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 31
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SUT Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15.1/6.6



Şekil EK.33 : SCORPENE Sınıfı Denizaltı.

Sınıf geminin ilki Fransa'da inşa edilecek olup 2010 yılında teslim edilmesi beklenmektedir.

<sup>509</sup> Janes Fighting Ship, 2007



## EK.14.2. FOXTROT Sınıfı<sup>510</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1952
<b>Boyutlar (m)</b>	: 91.3 × 7.5 × 6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 16 / 15
<b>Personel Sayısı</b>	: 75
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SET-65E
<b>Güdüm Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1



Şekil EK.34 : FOXTROT Sınıfı Denizaltı.

<sup>510</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.14.3. SHISHUMAR (TYPE 209) Sınıfı<sup>511</sup>

**Tonaj (t)** : 1450

**Boyutlar (m)** : 64.4 × 6.5 × 6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 22

**Personel Sayısı** : 40

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT Mod 1

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 28/35

**Menzili (Nm.)** : 15.3/6.6



Şekil EK.35 : SHISHUMAR (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>511</sup> Janes Fighting Ship, 2007

#### EK.14.4. SINDHUGHOSH (KILO) Sınıfı<sup>512</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2325
<b>Boyutlar (m)</b>	: 72.6 × 9.9 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 52
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Alfa Klub (97 Nm. , 0.7 Mach.) SAM SA-N-8 (3.2 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TYPE 53-65
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif/Wake
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 45
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.3
<b>Adı</b>	: TEST 71/96
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 25/40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8/8.1



Şekil EK.36 : SINDHUGHOSH (KILO) Sınıfı Denizaltı.

<sup>512</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.15. HOLLANDA

### EK.15.1. WALRUS Sınıfı<sup>513</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2465
<b>Boyutlar (m)</b>	: 67.7 × 8.4 × 7
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 52
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Mk 48 Mod 4
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/55
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.37 : WALRUS Sınıfı Denizaltı.

<sup>513</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.16. İRAN

### EK.16.1. KILO (TYPE 877EKM) Sınıfı<sup>514</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2325
<b>Boyutlar (m)</b>	: 72.6 × 9.9 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 53
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TEST 71/96
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 25/40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8/8.1



Şekil EK.38 : KILO (TYPE 877EKM) Sınıfı Denizaltı.

<sup>514</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.17. İNGİLTERE

### EK.17. 1. VANGUARD Sınıfı<sup>515</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 15900
<b>Boyutlar (m)</b>	: 149.9 × 12.8 × 12
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 135
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM Trident D5 (6500 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Spearfish
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 50/65
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 17/14



Şekil EK.39 : VANGUARD Sınıfı Denizaltı.

<sup>515</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.17.2. TRAFALGAR Sınıfı<sup>516</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 4740
<b>Boyutlar (m)</b>	: 85.4 × 9.8 × 9.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: - / 32
<b>Personel Sayısı</b>	: 130
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk III C (918 Nm., 0.7 Mach)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Spearfish
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 50/65
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 17/14
<b>Adı</b>	: Tigerfish MK. 24 Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 24/36
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15.7/7



Şekil EK.40 : TRAFALGAR Sınıfı Denizaltı.

<sup>516</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.17.3. SWIFTSURE Sınıfı<sup>517</sup>**

<b>Tonaj (t)</b>	: 4400
<b>Boyutlar (m)</b>	: 82.9 × 9.8 × 8.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: - / >30
<b>Personel Sayısı</b>	: 116
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Tomahawk III C (918 Nm., 0.7 Mach) SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Spearfish
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 50/65
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 17/14
<b>Adı</b>	: Tigerfish MK. 24 Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 24/36
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15.7/7



Şekil EK.41 : SWIFTSURE Sınıfı Denizaltı.

<sup>517</sup> Janes Fighting Ship, 2007



**EK.17.4. ASTUTE Sınıfı<sup>518</sup>****Tonaj (t)** : 6500**Boyutlar (m)** : 97 × 10.7 × 10**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : - / 29**Personel Sayısı** : 98**Güdümlü Mermiler** : SLCM Tomahawk III C (918 Nm., 0.7 Mach)

SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :**Adı** : Spearfish**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif**Sürati (Kts.)** : 50/65**Menzili (Nm.)** : 17/14

Şekil EK.42 : ASTUTE Sınıfı Denizaltı.

<sup>518</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.18. İSPANYA

### EK.18.1. DELFIN (DAPHNE) Sınıfı<sup>519</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 869
<b>Boyutlar (m)</b>	: 57.8 × 6.8 × 4.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 13.5 / 15.5
<b>Personel Sayısı</b>	: 47
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: ECAN L5 Mod 3
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5.1
<b>Adı</b>	: ECAN F17 Mod 2
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8



Şekil EK.43 : DELFIN (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.

<sup>519</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.18.2. GALERNA (AGOSTA) Sınıfı<sup>520</sup>

**Tonaj (t)** : 1490

**Boyutlar (m)** : 67.6 × 6.8 × 5.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 54

**Torpidolar** :

**Adı** : ECAN L5 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 35

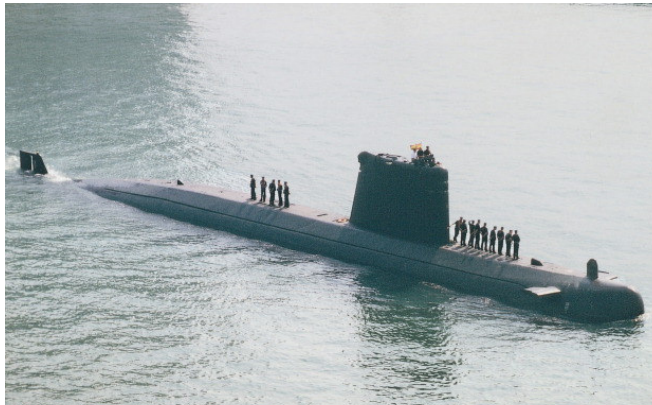
**Menzili (Nm.)** : 5.1

**Adı** : ECAN F17 Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 10.8



Şekil EK.44 : GALERNA (AGOSTA) Sınıfı Denizaltı.

<sup>520</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.19. İSRAİL

### EK.19.1. DOLPHIN (TYPE 800) Sınıfı<sup>521</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1640
<b>Boyutlar (m)</b>	: 57.3 × 6.8 × 6.2
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 11 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 30
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM (Yerli imal edilen konvansiyonel başlıklı cruise güdümlü mermisi olduğu bilinmektedir.) SSM Sub Harpoon (70 Nm., 0.9 Mach)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: DM2A4
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 34/>50
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27.5/12



Şekil EK.45 : DOLPHIN (TYPE 800) Sınıfı Denizaltı.

<sup>521</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.20. İSVEÇ

### EK.20.1. GOTLAND (A19) Sınıfı<sup>522</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1240
<b>Boyutlar (m)</b>	: 60.4 × 6.2 × 5.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik, STIRLING AIP
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 25
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Bofors Type 62
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 50
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27
<b>Adı</b>	: Type 432/451
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 25
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8



Şekil EK.46 : GOTLAND (A19) Sınıfı Denizaltı.

<sup>522</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.21. İtalya

### EK.21.1. 212A Sınıfı<sup>523</sup>

**Tonaj (t)** : 1450

**Boyutlar (m)** : 55.9 × 7 × 6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik, PEM Fuel Cell

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 27

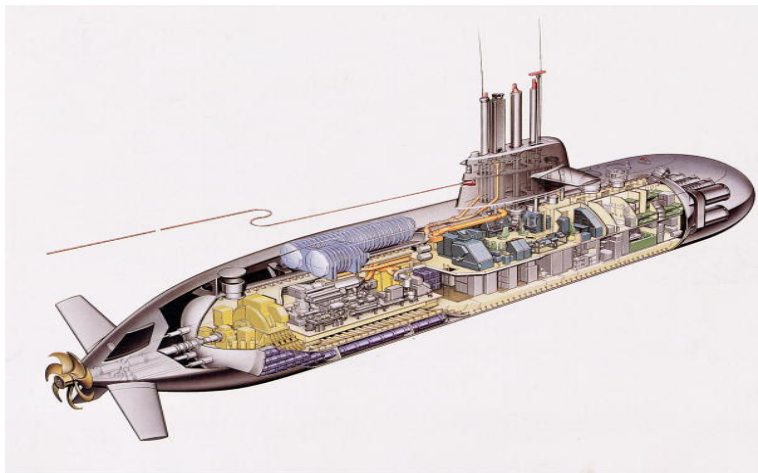
**Torpidolar** :

**Adı** : A184 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 34/38

**Menzili (Nm.)** : 13.7/9.2



Şekil EK.47 : 212A Sınıfı Denizaltı.

<sup>523</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.21.2. SAURO Sınıfı<sup>524</sup>****Tonaj (t)** : 1456**Boyutlar (m)** : 63.9 × 6.8 × 5.7**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 19**Personel Sayısı** : 49**Torpidolar** :**Adı** : A184 Mod 3**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif**Sürati (Kts.)** : 34/38**Menzili (Nm.)** : 13.7/9.2

Şekil EK.48 : SAURO Sınıfı Denizaltı.

<sup>524</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.21.3. SAURO (IMPROVED) Sınıfı<sup>525</sup>

**Tonaj (t)** : 1476

**Boyutlar (m)** : 66.4 × 6.8 × 5.6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 19

**Personel Sayısı** : 50

**Torpidolar** :

**Adı** : A184 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 34/38

**Menzili (Nm.)** : 13.7/9.2



Şekil EK.49 : SAURO(IMPROVED) Sınıfı Denizaltı.

<sup>525</sup> Janes Fighting Ship, 2007



## EK.22. JAPONYA

### EK.22.1. OYASHIO Sınıfı<sup>526</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2750
<b>Boyutlar (m)</b>	: 81.7 × 8.9 × 7.4
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 70
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TYPE 89
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/50
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.50 : OYASHIO Sınıfı Denizaltı.

<sup>526</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.22.2. HARUSHIO Sınıfı<sup>527</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2450
<b>Boyutlar (m)</b>	: 77 × 10 × 7.7
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 75
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TYPE 89
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40/50
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 27/21



Şekil EK.51 : HARUSHIO Sınıfı Denizaltı.

<sup>527</sup> Janes Fighting Ship, 2007

### EK.22.3. YUUSHIO Sınıfı<sup>528</sup>

**Tonaj (t)** : 2250

**Boyutlar (m)** : 76 × 9.9 × 7.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 75

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : TYPE 89

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40/50

**Menzili (Nm.)** : 27/21



Şekil EK.52 : YUUSHIO Sınıfı Denizaltı.

<sup>528</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.23. KANADA

### EK.23.1. VICTORIA (UPHOLDER) Sınıfı<sup>529</sup>

**Tonaj (t)** : 2168

**Boyutlar (m)** : 70.3 × 7.6 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 48

**Torpidolar** :

**Adı** : Mk 48 Mod 4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40/55

**Menzili (Nm.)** : 27/21



Şekil EK.53 : VICTORIA (UPHOLDER) Sınıfı Denizaltı.

<sup>529</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.24. KOLOMBİYA

### EK.24.1. PIJAO (TYPE 209-1200) Sınıfı<sup>530</sup>

**Tonaj (t)** : 1180

**Boyutlar (m)** : 55.9 × 6.3 × 5.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 11 / 22

**Personel Sayısı** : 34

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15.1/6.6



Şekil EK.54 : PIJAO (TYPE 209-1200) Sınıfı Denizaltı.

<sup>530</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.25. KUZHEY KORE

### EK.25.1. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı<sup>531</sup>

**Tonaj (t)** : 1475

**Boyutlar (m)** : 76.6 × 6.7 × 4.7

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 16 / 13

**Personel Sayısı** : 54

**Torpidolar** :

**Adı** : SAET-60

**Güdümlü Tipi** : Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1



Şekil EK.55 : ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.

<sup>531</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.25.2. SANG-0 Sınıfı<sup>532</sup>**

<b>Tonaj (t)</b>	: 256
<b>Boyutlar (m)</b>	: 35.5 × 3.8 × 3.7
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 7.6 / 8.8
<b>Personel Sayısı</b>	: 19 + 6 (SAT/DALGIÇ)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TYPE 53-65
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 45
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.3



E.K.56 : SANG-0 Sınıfı Denizaltı.

---

<sup>532</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.26. LİBYA

### EK.26.1. FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı<sup>533</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1950
<b>Boyutlar (m)</b>	: 91.3 × 7.5 × 6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 16 / 15
<b>Personel Sayısı</b>	: 75
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SAET-60
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: SET-65E
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1



Şekil EK.57 : FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı Denizaltı.

<sup>533</sup> Janes Fighting Ship, 2007



## EK.27. MALEZYA

### EK.27.1. SCORPENE Sınıfı<sup>534</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1564
<b>Boyutlar (m)</b>	: 66.4 × 6.2 × 5.8
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20.5
<b>Personel Sayısı</b>	: 31
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: Black Shark
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif



Şekil EK.58 : SCORPENE Sınıfı Denizaltı.

<sup>534</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.27.2. AGOSTA Sınıfı<sup>535</sup>**

<b>Tonaj (t)</b>	: 1510
<b>Boyutlar (m)</b>	: 67.9 × 6.8 × 5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20.5
<b>Personel Sayısı</b>	: 54
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: DCN L5
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 5.1
<b>Adı</b>	: DCN F17
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.8



Şekil EK.59 : AGOSTA Sınıfı Denizaltı.

Denizaltı gemisi, 2003 yılında Fransa'dan Malezya'ya 4 yıllık bir süre için SCORPENE projesi kapsamında transfer edilmiş olup, Malezyalı denizaltıcı personelin eğitiminde kullanılmaktadır.

<sup>535</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.28. MISIR

### EK.28.1. ROMEO (TYPE 033) Sınıfı<sup>536</sup>

**Tonaj (t)** : 1475

**Boyutlar (m)** : 76.6 × 6.7 × 4.9

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 16 / 13

**Personel Sayısı** : 54

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : MK 37-F Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 32

**Menzili (Nm.)** : 9.7



Şekil EK.60 : ROMEO (TYPE 033) Sınıfı Denizaltı.

<sup>536</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.29. NORVEÇ

### EK.29.1. ULA Sınıfı<sup>537</sup>

**Tonaj (t)** : 1040

**Boyutlar (m)** : 59 × 5.4 × 4.6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 11 / 23

**Personel Sayısı** : 21

**Torpidolar** :

**Adı** : DM2A3

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/7



Şekil EK.61 : ULA Sınıfı Denizaltı.

<sup>537</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.30. PAKİSTAN

### EK.30.1. KHALİD (AGOSTA 90B) Sınıfı<sup>538</sup>

**Tonaj (t)** : 1510

**Boyutlar (m)** : 67.6 × 6.8 × 5.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik, MESMA AIP

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 36

**Güdümlü Mermiler** : SSM Exocet SM39 (27 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : ECAN F17

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 10.8



Şekil EK.62 : KHALİD (AGOSTA 90B) Sınıfı Denizaltı.

<sup>538</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.30.2. HASHMAT (AGOSTA) Sınıfı<sup>539</sup>

**Tonaj (t)** : 1490

**Boyutlar (m)** : 67.6 × 6.8 × 5.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 59

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : ECAN F17

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 10.8



Şekil EK.63 : HASHMAT (AGOSTA) Sınıfı Denizaltı.

<sup>539</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.30.3. HANGOR (DAPHNE) Sınıfı<sup>540</sup>**

**Tonaj (t)** : 869

**Boyutlar (m)** : 57.8 × 6.8 × 4.6

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 13 / 15.5

**Personel Sayısı** : 53

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon

(70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** : E14, E15, L3, Z16.



Şekil EK.64 : HANGOR (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.

<sup>540</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.31. PERU

### EK.31.1. ANGAMOS/ISLAY (TYPE 209) Sınıfı<sup>541</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1185
<b>Boyutlar (m)</b>	: 56 × 6.2 × 5.5
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 11 / 21.5
<b>Personel Sayısı</b>	: 35
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SST 4
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güdümlü, Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 23/35
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 15/7



Şekil EK.65 : ANGAMOS/ISLAY (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>541</sup> Janes Fighting Ship, 2007



## EK.32. POLONYA

### EK.32.1. SOKOL (KOBHEN-TYPE 207) Sınıfı<sup>542</sup>

**Tonaj (t)** : 459

**Boyutlar (m)** : 47.4 × 4.6 × 4.3

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 18

**Personel Sayısı** : 21

SOKOL sınıfı denizaltı gemilerinin, 2010'lu yıllara planlanan yeni tip denizaltı gemisi tedarik projesine kadar eğitim maksadıyla idame edildikleri tahmin edilmektedir.



Şekil EK.66 : SOKOL (KOBHEN-TYPE 207) Sınıfı Denizaltı.

<sup>542</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.32.2. KİLO (877EM) Sınıfı<sup>543</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2457
<b>Boyutlar (m)</b>	: 74.3 × 10 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 60
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SAM 8 SA-N-5 (Strela 2M)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TEST-71 ME
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.2
<b>Adı</b>	: TYPE 53-65
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 45
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.3



Şekil EK.67 : KİLO (877EM) Sınıfı Denizaltı.

<sup>543</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.33. PORTEKİZ

### EK.33.1. ALBACORA (DAPHNE) Sınıfı<sup>544</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 869
<b>Boyutlar (m)</b>	: 57.8 × 6.8 × 5.2
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 13.5 / 16
<b>Personel Sayısı</b>	: 54
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: ECAN E14/15
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 25
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 6.6
<b>Adı</b>	: ECAN L3
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif/Aktif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 25
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 3.6



Şekil EK.68 : ALBACORA (DAPHNE) Sınıfı Denizaltı.

<sup>544</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.34. Romanya

### EK.34.1. KILO (877E) Sınıfı<sup>545</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 2325
<b>Boyutlar (m)</b>	: 72.6 × 9.9 × 6.6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 10 / 17
<b>Personel Sayısı</b>	: 52
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: TEST-71 ME
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.2
<b>Adı</b>	: TYPE 53-65
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 45
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 10.3



Şekil EK.69 : KILO (877E) Sınıfı Denizaltı.

<sup>545</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.35. RUSYA

### EK.35.1. TYPHOON (AKULA) Sınıfı<sup>546</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 18500
<b>Boyutlar (m)</b>	: 171.5 × 24.6 × 13
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 25
<b>Personel Sayısı</b>	: 175
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLBM Makayev (4500 Nm.) SAM SA-N-8 A/S Novator SS-N-15 (24.5 Nm.)
<b>Torpidolar</b>	:

Aşağıda belirtilen 21 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.

**Adı** : SAET-60

**Güdümlü Tipi** : Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>546</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : SET-65M/TEST71

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.70 : TYPHOON (AKULA) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.2. DELTA IV (DELFIN) Sınıfı<sup>547</sup>****Tonaj (t)** : 10800**Boyutlar (m)** : 166 × 12 × 8.7**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 14 / 24**Personel Sayısı** : 135**Güdümlü Mermiler** : SLBM Makayev Skiff (4500 Nm.)

A/S Novator SS-N-15 (24.5 Nm.)

**Torpidolar** :Aşağıda belirtilen 21 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : SAET-60**Güdümlü Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>547</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

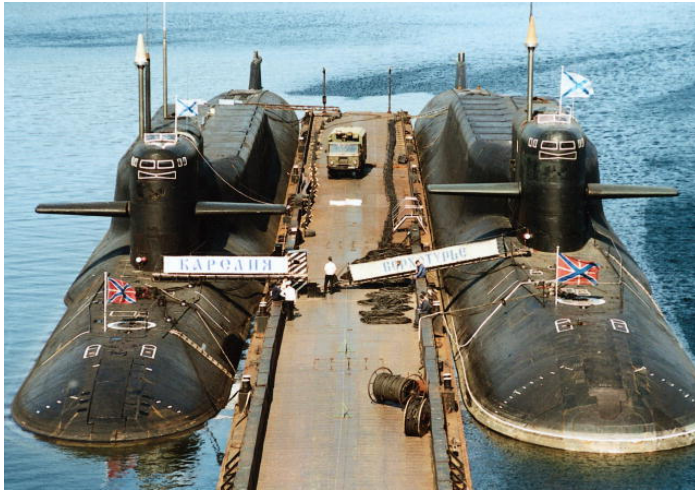
**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.71 : DELTA IV (DELFIN) Sınıfı Denizaltı.



**EK.35.3. DELTA III (KALMAR) Sınıfı<sup>548</sup>****Tonaj (t)** : 10550**Boyutlar (m)** : 160 × 12 × 8.7**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 14 / 24**Personel Sayısı** : 130**Güdümlü Mermiler** : SLBM Makayev Stingray

(Mod 1 : 3500 Nm.,Mod 2 : 4320 Nm.)

**Torpidolar** : Aşağıda belirtilen 21 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : SAET-60**Güdümlü Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>548</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.72 : DELTA III (KALMAR) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.4. DELTA I (MURENA) Sınıfı<sup>549</sup>****Tonaj (t)** : 8700**Boyutlar (m)** : 140 × 12 × 8.7**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 19 / 25**Personel Sayısı** : 120**Güdümlü Mermiler** : SLBM Chelomey Sawfly

(Mod 1 : 4210 Nm., Mod 2 : 4910 Nm.)

**Torpidolar** : Aşağıda belirtilen 16/21 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : SET-72**Güdümlü Tipi** : Aktif/Pasif**Sürati (Kts.)** : 30**Menzili (Nm.)** : 5.5**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>549</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.73 : DELTA I (MURENA) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.5. YASEN Sınıfı<sup>550</sup>****Tonaj (t)** : 5900**Boyutlar (m)** : 111 × 12 × 8.4**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 17 / 28**Personel Sayısı** : 80**Güdümlü Mermiler** : SLCM/SSM Novator Alfa SS-N-27

A/S SS-N-15 (Kovanlardan atılmaktadır)

**Torpidolar** :Aşağıda belirtilen 21 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : SAET-60**Güdümlü Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>550</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

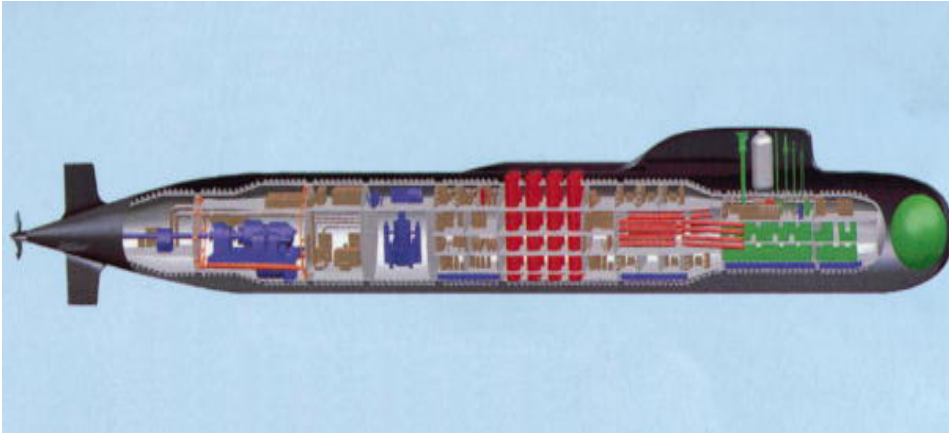
**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.74 : YASEN Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.6. SIERRA II (KONDOR) Sınıfı<sup>551</sup>****Tonaj (t)** : 7600**Boyutlar (m)** : 111 × 14.2 × 8.8**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 10 / 32**Personel Sayısı** : 61**Güdümlü Mermiler** : SLCM Raduga Sampson (1620 Nm., 0.7 Mach)

SAM SA-N-5/8 Strela

A/S Novator Starfish (24.3 Nm)

**Torpidolar** :**Adı** : Type 65-76**Güdümlü Tipi** : Wake**Sürati (Kts.)** : 50**Menzili (Nm.)** : 27**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>551</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.75 : SIERRA II (KONDOR) Sınıfı Denizaltı.



**EK.35.7. SIERRA I (BARRACUDA) Sınıfı<sup>552</sup>****Tonaj (t)** : 7200**Boyutlar (m)** : 107 × 12.5 × 8.8**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 34**Personel Sayısı** : 61**Güdümlü Mermiler** : SLCM Raduga Sampson (1620 Nm., 0.7 Mach)

A/S Novator Starfish (24.3 Nm)

**Torpidolar** : Aşağıda belirtilen 21/25.6 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : Type 65-76**Güdümlü Tipi** : Wake**Sürati (Kts.)** : 50**Menzili (Nm.)** : 27**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>552</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.76 : SIERRA I (BARRACUDA) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.8. YANKEE NOTCH (GROSHA) Sınıfı<sup>553</sup>**

<b>Tonaj (t)</b>	: 8500
<b>Boyutlar (m)</b>	: 141.5 × 11.6 × 8.1
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Nükleer
<b>Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)</b>	: 16 / 26
<b>Personel Sayısı</b>	: 109
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SLCM Raduga Sampson (1620 Nm., 0.7 Mach)
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SAET-60
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: SET-65M/TEST71
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Tel Güd.,Akt./Pas.
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1
<b>Adı</b>	: USET-80

---

<sup>553</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.77 : YANKEE NOTCH (GROSHA) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.9. OSCAR II (ANTYEV) Sınıfı<sup>554</sup>****Tonaj (t)** : 13900**Boyutlar (m)** : 154 × 18.2 × 9**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 15 / 28**Personel Sayısı** : 107**Güdümlü Mermiler** : SSM Chelomey Shipwreck (300 Nm., 2.5 Mach)

A/S Novator Starfish (24.3 Nm.)

A/S Novator Stallion (54 Nm.)

**Torpidolar** :**Adı** : Type 65-76**Güdümlü Tipi** : Wake**Sürati (Kts.)** : 50**Menzili (Nm.)** : 27**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>554</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.78 : OSCAR II (ANTYEY) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.10. AKULA (BARS) Sınıfı<sup>555</sup>****Tonaj (t)** : 7500**Boyutlar (m)** : 110 × 14 × 10.4**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 28**Personel Sayısı** : 62**Güdümlü Mermiler** : SLCM Raduga Sampson (1620 Nm., 0.7 Mach)

SSM Novator Alfa SS-N-27

A/S Novator Starfish (24.3 Nm.)

A/S Novator Stallion (54 Nm.)

**Torpidolar** : Aşağıda belirtilen 21/25.6 inç'lik torpidolardan oluşan karma bir yüke sahip oldukları tahmin edilmektedir.**Adı** : Type 65-76**Güdümlü Tipi** : Wake**Sürati (Kts.)** : 50**Menzili (Nm.)** : 27**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>555</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.79 : AKULA (BARS) Sınıfı Denizaltı.



**EK.35.11. VICTOR III (SCHUKA) Sınıfı<sup>556</sup>****Tonaj (t)** : 4850**Boyutlar (m)** : 107 × 10.6 × 7.4**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 30**Personel Sayısı** : 98**Güdümlü Mermiler** : SLCM Raduga Sampson (1620 Nm., 0.7 Mach)

A/S Novator Starfish (24.3 Nm.)

A/S Novator Stallion (54 Nm.)

**Torpidolar** :**Adı** : Type 65-76**Güdümlü Tipi** : Wake**Sürati (Kts.)** : 50**Menzili (Nm.)** : 27**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>556</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.80 : VICTOR III (SCHUKA) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.12. LADA (ST PETERSBURG) Sınıfı<sup>557</sup>**

**Tonaj (t)** : 1765

**Boyutlar (m)** : 68 × 7.2 × 4.4

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 10 / 21

**Personel Sayısı** : 37

**Torpidolar** :

**Adı** : SAET-60

**Güdüm Tipi** : Pasif

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1

**Adı** : SET-65M/TEST71

**Güdüm Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 40

**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>557</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

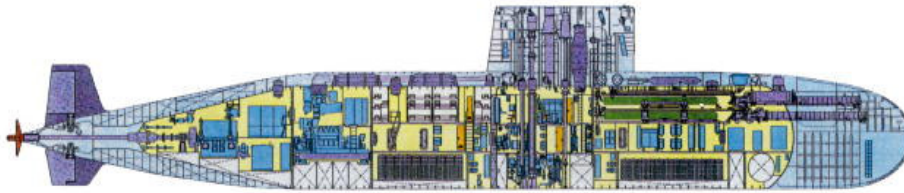
**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.81 : LADA (ST PETERSBURG) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.13. KILO (PALTUS) Sınıfı<sup>558</sup>****Tonaj (t)** : 2325**Boyutlar (m)** : 73.8 × 9.9 × 6.6**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 10 / 17**Personel Sayısı** : 52**Güdümlü Mermiler** : SSM SA-N-5/8 (3.3 Nm., 1.65 Mach)**Torpidolar** :**Adı** : SAET-60**Güdümlü Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdümlü Tipi** : Tel GÜd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>558</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.82 : KILO (PALTUS) Sınıfı Denizaltı.

**EK.35.14. YANKEE STRETCH Sınıfı<sup>559</sup>****Tonaj (t)** : 9800**Boyutlar (m)** : 161 × 11.6 × 8.1**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 20 / 26**Personel Sayısı** : 120**Torpidolar** :**Adı** : SAET-60**Güdüm Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdüm Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1

---

<sup>559</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Adı** : USET-80

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

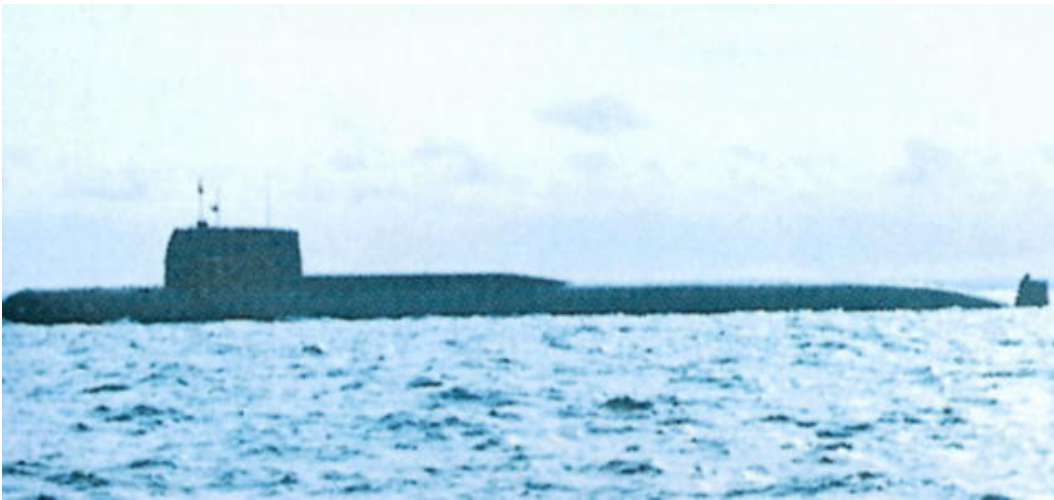
**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.83 : YANKEE STRETCH Sınıfı Denizaltı.



**EK.35.15. DELTA III STRETCH Sınıfı<sup>560</sup>****Tonaj (t)** : -**Boyutlar (m)** : 203 × 12 × 8.7**Tahrik Sistemi** : Nükleer**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 14 / 24**Personel Sayısı** : 130**Torpidolar** :**Adı** : SAET-60**Güdüm Tipi** : Pasif**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : SET-65M/TEST71**Güdüm Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.**Sürati (Kts.)** : 40**Menzili (Nm.)** : 8.1**Adı** : USET-80

---

<sup>560</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10

**Adı** : Type 53-65

**Güdümlü Tipi** : Wake

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 10



Şekil EK.84 : DELTA III STRETCH Sınıfı Denizaltı.

## EK.36. SİNGAPUR

### EK.36.1. CHALLENGER (SJÖORMEN) Sınıfı<sup>561</sup>

**Tonaj (t)** : 1130

**Boyutlar (m)** : 51 × 6.1 × 5.8

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 23

**Torpidolar** :

**Adı** : FFV Type 613

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Pasif

**Sürati (Kts.)** : 45

**Menzili (Nm.)** : 8.2

**Adı** : FFV Type 431

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 25

**Menzili (Nm.)** : 10.8



Şekil EK.85 : CHALLENGER (SJÖORMEN)Sınıfı Denizaltı.

<sup>561</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.37. ŞİLİ

### EK.37.1. SCORPENE Sınıfı<sup>562</sup>

**Tonaj (t)** : 1564

**Boyutlar (m)** : 66.4 × 6.2 × 5.8

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

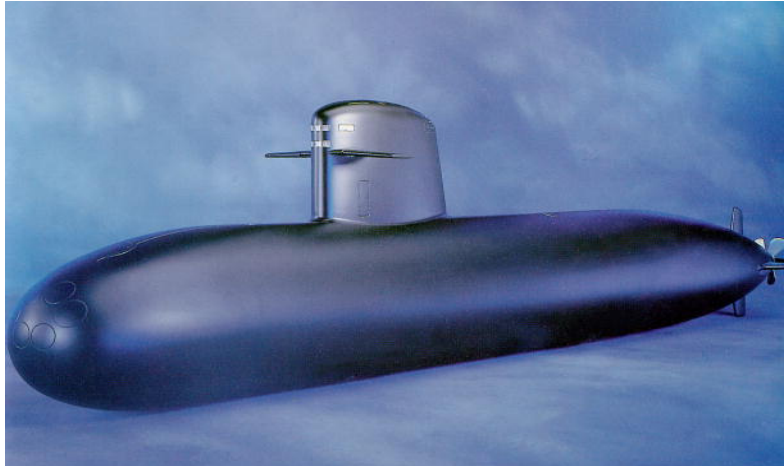
**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 31

**Torpidolar** :

**Adı** : Black Shark

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif



Şekil EK.86 : SCORPENE Sınıfı Denizaltı.

<sup>562</sup> Janes Fighting Ship, 2007

**EK.37.2. THOMSON (TYPE 209) Sınıfı<sup>563</sup>**

**Tonaj (t)** : 1260

**Boyutlar (m)** : 59.5 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 21.5

**Personel Sayısı** : 32

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT

**Güdüm Tipi** : Tel Gdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/6.5



Şekil EK.87 : THOMSON (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>563</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.38. TAYVAN

### EK.38.1. HAI LUNG Sınıfı<sup>564</sup>

**Tonaj (t)** : 2376

**Boyutlar (m)** : 66.9 × 8.4 × 6.7

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 12 / 20

**Personel Sayısı** : 67

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/6.5



Şekil EK.88 : HAI LUNG Sınıfı Denizaltı.

<sup>564</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## **EK.39. TÜRKİYE**

### **EK.39.1. AY (TYPE 1200-209) Sınıfı**

**Tonaj (t)** : 980

**Boyutlar (m)** : 61.2 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** :

**Personel Sayısı** :

**Torpidolar** :

**Adı** : SST4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37 Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : Mk 14/23

**Güdümlü Tipi** : Güdümsüz

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :



Şekil EK.89 : AY (TYPE 1200-209) Sınıfı Denizaltı.



**EK.39.2. PREVEZE (TYPE 1400-209) Sınıfı**

**Tonaj (t)** : 1454

**Boyutlar (m)** : 62 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** :

**Personel Sayısı** :

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon

**Torpidolar** :

**Adı** : Mk 24-2 Tigerfish

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37

Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :



Şekil EK.90 : PREVEZE (TYPE 1400-209) Sınıfı Denizaltı.

**EK.39.3. GÜR (TYPE 1400-209) Sınıfı**

**Tonaj (t)** : 1454

**Boyutlar (m)** : 62 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** :

**Personel Sayısı** :

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon

**Torpidolar** :

**Adı** : Mk 24-2 Tigerfish

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37 Mod 2

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : MK 37 Mod 3

**Güdümlü Tipi** : Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :

**Adı** : DM2A4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güd.,Akt./Pas.

**Sürati (Kts.)** :

**Menzili (Nm.)** :



Şekil EK.91 : GÜR (TYPE 1400-209) Sınıfı Denizaltı.

## EK.40. UKRAYNA

### EK.40.1. FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı<sup>565</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1952
<b>Boyutlar (m)</b>	: 91.3 × 7.5 × 6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 16 / 15
<b>Personel Sayısı</b>	: 75
<b>Torpidolar</b>	:
<b>Adı</b>	: SET-65E
<b>Güdümlü Tipi</b>	: Aktif/Pasif
<b>Sürati (Kts.)</b>	: 40
<b>Menzili (Nm.)</b>	: 8.1



Şekil EK.92 : FOXTROT (TYPE 641) Sınıfı Denizaltı.

<sup>565</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.41. VENEZÜELLA

### EK.41.1. SABALO (TYPE 209-1300) Sınıfı<sup>566</sup>

**Tonaj (t)** : 1285

**Boyutlar (m)** : 61.2 × 6.2 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)** : 10 / 22

**Personel Sayısı** : 33

**Torpidolar** :

**Adı** : SST4

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/34

**Menzili (Nm.)** : 13/6.5



Şekil EK.93 : SABALO (TYPE 209-1300) Sınıfı Denizaltı.

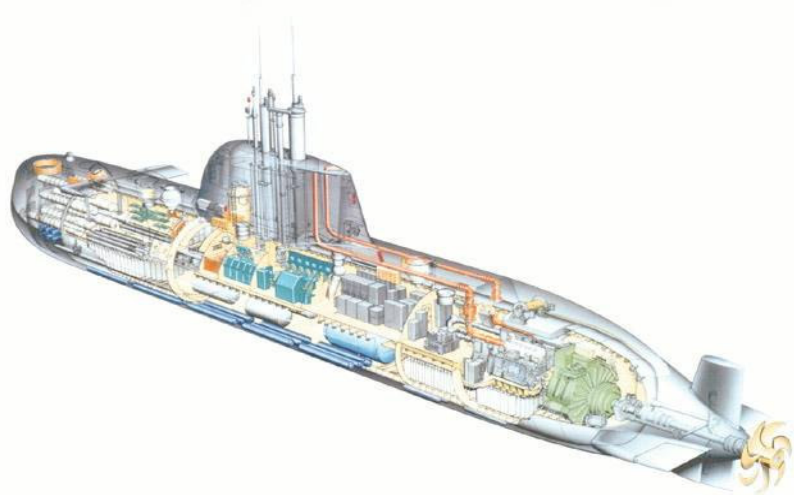
<sup>566</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.42. YUNANİSTAN

### EK.42.1. KATSONIS (TYPE 214) Sınıfı<sup>567</sup>

<b>Tonaj (t)</b>	: 1700
<b>Boyutlar (m)</b>	: 65 × 6.3 × 6
<b>Tahrik Sistemi</b>	: Dizel-Elektrik, PEM Fuel Cell
<b>Sürat (Sath/Dalış) (Kts.)</b>	: 12 / 20
<b>Personel Sayısı</b>	: 27
<b>Güdümlü Mermiler</b>	: SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

Torpedo yükünün, halihazırda kesin olmamakla beraber DM2A4 torpidolarından oluşması öngörülmektedir.



Şekil EK.94 : KATSONIS (TYPE 214) Sınıfı Denizaltı.

<sup>567</sup> Janes Fighting Ship, 2007

## EK.42.2. GLAVKOS (TYPE 209) Sınıfı<sup>568</sup>

**Tonaj (t)** : 1100

**Boyutlar (m)** : 55.9 × 6.3 × 5.5

**Tahrik Sistemi** : Dizel-Elektrik

**Sürat (Sathı/Dalış) (Kts.)** : 11 / 21.5

**Personel Sayısı** : 31

**Güdümlü Mermiler** : SSM Sub Harpoon (70 Nm. , 0.9 Mach.)

**Torpidolar** :

**Adı** : SUT

**Güdümlü Tipi** : Tel Güdümlü, Aktif/Pasif

**Sürati (Kts.)** : 23/35

**Menzili (Nm.)** : 15/6.5



Şekil EK.95 : GLAVKOS (TYPE 209) Sınıfı Denizaltı.

<sup>568</sup> Janes Fighting Ship, 2007



Ülke Adı	SSBN	SSN	SSK	Toplam
ABD	14	54	-	68
Almanya	-	-	13	13
Arjantin	-	-	3	3
Avustralya	-	-	6	6
Brezilya	-	-	4	4
Bulgaristan	-	-	1	1
Cezayir	-	-	2	2
Çin	2	4	64	70
Ekvator	-	-	2	2
Endonezya	-	-	2	2
Fransa	4	6		10
Güney Afrika	-	-	6	6
Güney Kore	-	-	9	9
Hindistan	-	-	16	16
Hollanda	-	-	4	4
İran	-	-	3	3
İngiltere	4	11	-	15
İspanya	-	-	6	6
İsrail	-	-	3	3
İsveç	-	-	7	7
İtalya	-	-	7	7
Japonya	-	-	19	19
Kanada	-	-	4	4
Kolombiya	-	-	2	2
Kuzey Kore	-	-	51	51
Libya	-	-	2	2
Malezya	-	-	1	1
Mısır	-	-	4	4
Norveç	-	-	6	6
Pakistan	-	-	8	8
Peru	-	-	6	6
Polonya	-	-	5	5
Portekiz	-	-	2	2
Romanya	-	-	1	1
Rusya	16	23	13	52
Singapur	-	-	4	4
Şili	-	-	3	3
Tayvan	-	-	4	4
Türkiye	-	-	14	14
Ukrayna	-	-	1	1
Venezüella	-	-	2	2
Yunanistan			8	8
<b>TOPLAM</b>	<b>40</b>	<b>98</b>	<b>317</b>	<b>455</b>

Tablo EK.1 : Ülkelerin Denizaltı Sayısı