

**T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI**

**TÜRK DONANMA TARİHİ
(1923 – 1938)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**HAZIRLAYAN
Ferhat DİNLER**

**TEZ DANIŞMANI
Doç. Dr. Mehmet KARAGÖZ**

**İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim – Öğretim ve
Sınav Yönetmeliğinin TARİH ANABİLİM DALI TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TARİHİ BİLİM DALI İçin Öngördüğü YÜKSEKLİSANS TEZİ Olarak
Hazırlanmıştır.**

**Malatya
2009**

TEZ ONAY SAYFASI

İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı T.C. İnkılap Tarihi Bilim Dalında Ferhat DİNLER' e ait “ Türk Donanma Tarihi (1923 – 1938) ” isimli yüksek lisans tezi enstitü tarafından belirlenen bilimsel kurul tarafından gereken mülakat ve tetkiklerin ardından onaylanmıştır.

(imza)
Başkan.....:

(imza)
Üye.....:

(imza)
Üye.....:

(imza)
Yedek Üye.....:

(imza)
Yedek Üye.....:

ÖZET

Cumhuriyet Donanması (1923 – 1938)

Ferhat DİNLER

“Türk Donanma Tarihi (1923 – 1938)” konulu çalışmamda, 1923 – 1938 yılları arasındaki donanma faaliyetleri ve Deniz Kuvvetlerinin teşkilatı anlatılmaktadır.

İlk bölümde, Türklerin 1923 yılına kadar olan denizcilik faaliyetleri incelenmektedir. Bu Kapsamda özellikle milli mücadele dönemi Deniz Kuvvetleri’nin durumu anlatılmaktadır.

İkinci bölümde, Osmanlı’dan kalan deniz gücü ve Cumhuriyet Dönemindeki Donanma anlatılmaktadır.

Üçüncü bölümde, Cumhuriyet Donanmasının teşkilatı ve personel, eğitim ve lojistik teşkilatlanma üzerinde durulmaktadır.

Dördüncü bölümde ise Atatürk’ün denizciliğe bakışı incelenmiş ve konunun genel değerlendirilmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: 1) Deniz Kuvvetleri, 2) Bahriye Dairesi, 3) Bahriye Vekâleti, 4) Deniz Müsteşarlığı, 5) Cumhuriyet Donanması

ABSTRACT

Republic Fleet (1923 – 1938)

Ferhat DİNLER

In my study by the subject of “Republic Fleet (1923 – 1938)” is explained that the activities of the Turkish Fleet, and Turkish Naval Forces organization.

In the first section, the activities of the Turkish Navy before 1923 especially the years of the Turkish National Struggle for Independence is examined.

In the second section, the inheritance sea power of the Ottoman and Republic Fleet activities is described.

In the third section, it is focused on the personel, training, and logistics organization of the Republic fleet.

The fourth section it is examined that the ideas of Atatürk about Turkish Navy and the overall assessment is made.

Key Words: 1) Naval Force, 2) Navy Department, 3) Naval Ministry, 4) Naval Undersecretaryship 5) Republic Fleet

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	3
ABSTRACT.....	3
İÇİNDEKİLER.....	4
ÖNSÖZ.....	6
KISALTMALAR.....	8
GİRİŞ.....	9

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİN İLANINDAN ÖNCE ANADOLU'DA TÜRK DONANMASI

1.1. Anadolu'da Osmanlı İmparatorluğu'na Kadar Olan Dönem (XI.-IV.Yüzyıl)....	13
1.2 Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (XIV.-XX.Yüzyıl)	17
1.3 Birinci Cihan Harbi'nde Türk Donanması.....	22
1.3.1 Çanakkale Muharebelerinde Türk Donanması.....	24
1.4 Milli Mücadele Dönemi (1919-1922).....	26

İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ BAHRİYESİ

2.1. 1923 Donanmasına Genel Bakış	34
2.2. Bahriye Dairesi Reisliği Dönemi ve Donanma Teşkilatının Kurulması (1923 – 1924).....	37
2.3.Türk Donanmasının Bahriye Vekaleti Dönemi (1924-1928).....	44
2.4.Türk Donanmasının Deniz Müsteşarlığı Dönemi ve Gelişme Süreci (1928-1949)....	57
2.5.1923 – 1938 Arası Türk Dış İlişkileri ve Türk Donanmasına Etkileri.....	68

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1923 – 1938 TÜRK DONANMASININ TEŞKİLATI

3.1. 1920 – 1924 Dönemi Teşkilatlanmaya Genel Bakış.....	72
3.2. Cumhuriyet Donanması'nın Personel Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri.....	81
3.3. Donanmanın Harekât ve Eğitim Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri...	86
3.4. Donanmanın Lojistik Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri.....	97
3.5. M. Kemal ATATÜRK' ün Türk Donanması'na Bakışı	113

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	113
BİBLİYOGRAFYA.....	121
EKLER.....	125

ÖNSÖZ

Bilindiği gibi denizcilik, insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli bir konu olmuştur. Daha çok ülkenin coğrafi yapısına ve dolayısıyla stratejik durumlarına göre birçok medeniyetler denizcilikle uğraşmışlardır.

En eski Türk mitolojisinde birçok tarihi yazıtta destanlarda ve binlerce seneden günümüze gelen kültür etkinliklerinde “su” Türkler için toprak gibi kutsal sayılmaktadır. Suyu erişmek, suya kavuşmak, su ile kaynaşıp yaşamak Türklerin bir varlık nedeni sayılıyor ve başlı başına bir “su kültürü” oluşturuyordu.¹

Bahr kelimesi Arapça’da “deniz” anlamına gelmektedir. Dilimize de Arapçadan girmiştir. Bahriye (bahriyye), ise terim anlamıyla, “Devletin donanma ve deniz askeriyle ilgili hususları”nı kapsamaktadır.

Türk Donanma tarihine kısaca değinmek gerekirse, Türk bahriyesi Çaka Bey ile teşkilat bulmuştur. Fatih devrine gelinceye dek bahriye işlerinde devlete ait gemiler yanında, lüzum görüldükçe tüccar gemileri de harp gemisi olarak kullanılıyordu. Bu gemilerde genelde denizcilikle ilgisi olmayan ve “başibozuk” tabir edilen kişiler istihdam edilirdi. Fatih’ten itibaren bahriyeye iş bölümü usulü getirilmiş ve gemiciler (tersane çalışanları) ile harp sınıfı (levend) birbirinden ayrılmıştır.

Yavuz Sultan Selim zamanında gelişmesini köklü biçimde sürdüren Osmanlı Bahriyesi, Kanuni döneminde dünyanın en büyük deniz güçlerinden biri haline gelmiştir. Bu dönemde ünlü Amiral Barbaros Hızır Hayreddin Paşa (Ö.1546) tarafından yeniden teşkilatlandırılan Kaptan-ı Derya makamına bağlanmıştır. 1876 yılında Kaptan-ı Derya yerine Bahriye Nazırı teşkilatı kurulmuştur.

İstiklal Harbi’nde de milli deniz cephesi oluşturulmuştur. 1924 yılında denizcilik faaliyetleri Erkan-ı Harp Dairesi’ne (Genelkurmay) bağlı olarak Donanma Kumandanlığı tarafından yürütölmeye başlanmıştır. Nihayet 1949 yılında Deniz

¹ M. Cahit AKINCIOĞLU, **İlk Denizciler Türkler ve İslamda Deniz**, Birlik Ofset, İstanbul 2001, s. 79

Kuvvetleri Komutanlığı makamı ihdas olunarak Türk bahriyesi çağdaş faaliyetlere yönelmiştir.

Bu araştırmada; yukarıda belirtilen tarihi süreç içerisinde 1923 – 1938 yılları arasındaki Cumhuriyet Bahriyesinin maddi imkânsızlıklar, yetişkin donanma personeli ve gerekli nazari bilgiler yokluğunda, Osmanlı Devleti’nden arda kalan yetersiz deniz gücüyle nasıl oluşturulduğuna denizcilik faaliyetleri çerçevesinde değinilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, kuruluş teşkilatı ve yapılan yeniliklerle personel politikalarından lojistiğe donanma faaliyetlerine değerlendirilmiştir. Bu aşamada 1923–1938 yılları olarak belirlenen zaman tahdidi, mekân olarak da Anadolu’da; Karadeniz, Akdeniz, Ege kıyılarındaki donanma faaliyetleri irdelenmiştir.

MALATYA 2009

Ferhat DİNLER

T - 06114

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı geçen eser
a.g.m.	:	Adı geçen makale
bkz.	:	Bakınız
Edr.	:	Editör
Haz.	:	Hazırlayan
nşr.	:	Neşreden
s.	:	Sayfa
S.	:	Sayı
TBMM	:	Türkiye Büyük Milet Meclisi
vb.	:	ve benzeri
yay.haz.	:	Yayına Hazırlayan
yy.	:	Yüzyıl

Giriş

Dünyamız üçüncü binyılın şafağında birçok çarpıcı değişim ve gelişimlere sahne olmuştur. Bu değişken ortamda insanoğlunun ilk yaratıldığı andan itibaren süregelen güç ve kuvvet ögesine bağımlılığını her zaman daha fazla sürdürmüştür. Tarih içerisinde deniz aşırı gemilerin inşa edilmesi ve silahla teçhiz edilmesiyle denizlere hâkimiyet bu güç ve denge oyununda en önemli unsur olmuştur.

Jeopolitiğin değişmeyen unsurlarından olan ülkenin veya bölgenin sınırları ve dünya üzerindeki yeri, ülkelerin kaderlerini değiştirmiştir. Bu sebeple önemli deniz yollarını kontrol, denizlerin ticari ulaştırma imkânlarına sahip olma ve askeri deniz gücü tarihin her döneminde önemli olmuştur. Dünyaya hâkim olma stratejilerinden olan Manhan'ın teorisine göre "Denize hâkim olan dünyaya hâkim" olmaktadır. Özellikle 15 yüzyıldan itibaren denizlerin ucuz ve yüksek tonajlı ulaştırma imkânı sağlaması ticaretinde denizler üzerinden yapılmasına sebep olmuştur.

Modern bilimlerin ortaya çıkması ve teknolojik gelişmeler neticesinde kıtalar arası ulaşım sağlanmış ve böylece Akdeniz'e hâkim olma düşüncesi okyanuslara hâkim olma düşüncesine dönüşmüştür.

Medeniyetlerin bulunduğu Akdeniz'e hâkimiyet cihan devleti olmanın başlıca unsurlarından birisi olmuştur. Roma İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti gibi cihan Devleti olarak bu denize hâkim olma isteği bu sebepten kaynaklanmıştır. XVII. Yüzyılda İngiltere'nin peşinde olduğu güneşin batmadığı imparatorluğu kurmak da şüphesiz güçlü bir donanmaya sahip olmayı mecbur kılmıştır.

Türkler ise Orta Asya karasında ihtiyaç duymadıkları ve ilgilenmedikleri denizcilikle Oğuzların Orta Asya'dan Anadolu'ya göç etmeleri ile birlikte ilk kez tanışmış ve bu uçsuz bucaksız mavi suların gizemli dünyasını keşfetmeye başlamışlardır. İslamiyet'in kabul edilmesinden önceki yıllarda Hazar Denizi ve Hint Okyanusu kıyılarında deniz faaliyetleri olsa da gerçek Türk denizcilik tarihi, İzmir'in fethedildiği 1081 yılından itibaren başlamaktadır. 1071 Malazgirt Zaferiyle Anadolu'ya yerleşen Türkler, denizlerden faydalanmaya ve Türk Denizciliği oluşmaya başlamıştır.

Ana hatlarıyla Türk Donanmasının tarihi Anadolu'ya gelişleriyle başlamış, Aydınoğlu Umur Bey ile birlikte 1326 yılından itibaren Türk Denizciliği canlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu zamanında “Emir-ül Bahirler” Karamürsel Bey ve Emir Ali Bey, “İzmit Sancak Beyleri” Yusuf Bey ve Mansur Bey gibi “Derya Beyleri” Türk Donanması'na komuta etmiş, 1401 yılında Saruca Paşa ile “Kaptan-ı Deryalık” dönemi başlamıştır.

Barbaros Hızır Hayrettin Paşa ile birlikte Kaptan-ı Deryalık sona ererek, Türk Denizciliğinin bu en yüksek makamını olan “Kaptan Paşa” unvanı kullanılmaya başlanmıştır.

12 Mart 1867 tarihinde “Kaptan Paşa” makamının yerine “Bahriye Nezareti” kurulmuş, 1897 yılında “Donanma”ya komuta eden en yüksek askeri makam, “Donanma Komutanlığı” teşkil edilerek uygulanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde donanma gerek maddi imkânlar gerekse teknolojinin yeteri kadar takip edilememesi nedeniyle geliştirilememiş ve birinci cihan harbinde kalan unsurlarının çoğu harap olmuştur. Özellikle Sevr anlaşmasının ağır hükümleri gereği donanma Haliç'te çürümeye terk edilerek harp silahları elinden alınmıştır. Böylece Milli Mücadele döneminde TBMM'nin eline yok denecek kadar az deniz gücü miras kalabilmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından önce; 10 Temmuz 1920 tarihinde Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak kurulan “Umur-ı Bahriye Müdürlüğü”; daha sonra teşkilatın icra edilen görevlere yetersiz kalması sebebiyle 01 Mart 1921 tarihinde “Bahriye Dairesi Reisliği” ismini almış ve teşkilat bu dönemde Türk Denizciliği'nin en yüksek makamı olmuştur. ⁱⁱ

ⁱⁱ H. Nejat AKGÜNER, **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa 2002, s.5

Bahriye Dairesi Reisliği'nin emrinde; İstanbul Bahriye Kumandanlığı, İzmit Bahriye Kumandanlığı, İzmir Bahriye Kumandanlığı, Samsun Bahriye Kumandanlığı ve Amasra Bahriye Kumandanlığı yer almış, bunlardan görev ve sorumlulukları en fazla olan “İzmit Bahriye Kumandanlığı”, şimdiki Donanma Komutanlığı'nın çekirdeğini teşkil etmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda üzerine düşen görevi yerine getiren Donanma ve denizcilerimiz, Cumhuriyet'in ilanından sonra TBMM Hükümeti'nin emrine girmiş ve “Cumhuriyet Donanması” adını almıştır. Donanma'nın kısa sürede faal hale getirilme çabalarının sonuçları kısa bir zaman sonra alınmaya başlanmış ve HİZİRREİS Gambotu denize çıkarılarak, Lozan Anlaşması gereğince Türkiye'ye iade edilmiş olan Bozcaada ve Gökçeada'yı teslim alma görevi icra edilmiştir.

Müteakiben HAMİDİYE ve TURGUTREİS gemileri faal hale getirilerek donanma kumandanlığının emrine verilmiş, Donanma Kumandanlığı Karargâhı da şimdiki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binasından çıkarak boğazda demirli bulunan YAVUZ gemisine taşınmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında faal gemi sayısının artması üzerine donanma varlık göstermeye başlamış, Mustafa Kemal Atatürk'ün Hamidiye Zırhlısı ile yaptığı gezi ile Cumhuriyet Donanmasının gelişim süreci hızlanmıştır. Donanma anılan dönemde isyanların bastırılması, inkılâpların yayılması gibi olaylarda da maddi ve manevi görev almıştır.

30 Aralık 1924 tarihinde, Bahriye Nezareti yerine “Bahriye Vekâleti” kurulmuştur. 27 Aralık 1927 tarihinde Bahriye Vekâleti lağv edilerek, Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı bir “Deniz Müsteşarlığı” (Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı) içinde bir Deniz Kurmay Başkanlığı) oluşturulmuştur.

“1923–1938 Yılları Arasında Türk Donanma Tarihi ve Teşkilatı” konulu çalışmamızın Birinci Bölümünde Cumhuriyet İlanından önceki ve Milli Mücadele Dönemi Donanmamız ve teşkilatı anlatılmış denizcilerimizin Kurtuluş Savaşı'na katkılarına yer verilmiştir.

İkinci bölüm içerisinde 1923 yılından başlayarak 1938'e kadar geçen sürede, yurt dışına yapılan geziler dâhil olmak üzere Cumhuriyet Donanması'nın kuruluşundan itibaren temel gelişimi anlatılmaya çalışılmış, üçüncü bölümde ise kuruluş politikalarına değinilmiştir.

Genel değerlendirme ve sonuç ile kaynakçada yer verilen Donanma Komutanlığı Tarihçesinin hazırlanmasına esas teşkil eden eserlerin listesi son bölüm olarak hazırlanan dördüncü bölümde sunulmuştur.

1000 yıllık köklü bir geçmişi olan Donanma Komutanlığı bugün; 6.500'den fazla Erbaş/Er, 8.000'den fazla işçi/devlet memuru, 7.500'den fazla Subay/Astsubay ile Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan Donanma hizmetlerinin arzu edilen seviyede yürütülmesini ve gelişmeler doğrultusunda modern Türk Donanmasının oluşturulmasını hedef edinmiştir. Görev bilincine sahip 22.000'den fazla personel ve kendisine bağlı 11 Ast Komutanlık tarafından yürütülen hizmetleri sevk ve idare eden Donanma Komutanlığı, istikbalimizin teminatı olarak Türkiye Cumhuriyeti'ni ebediyete uzanan çizgide, en mükemmel şekilde temsile devam etmektedir.ⁱⁱⁱ

Donanmamız zor zamanlarda sınavlardan geçmiş ve tüm zorlukların fedakârca üstesinden gelmesini bilmiştir. Övünç kaynağımız Silahlı Kuvvetlerimizin ana unsurlarından olan donanmamız ve Deniz Kuvvetlerimizin kuruluş aşamasındaki durumu tespit edilmeye yönelik çalışmamda bana yardımcı olan danışman hocam Doç. Dr. Mehmet KARAGÖZ ve Bölüm başkanı Prof. Dr. Salim CÖHCE başta olmak üzere İnönü Üniversitesi Tarih Ana Bilim Dalının tüm değerli Öğretim görevlilerine teşekkürü bir borç bilirim.

ⁱⁱⁱ H. Nejat AKGÜNER, **a.g.e.** , 2002, S.5

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİN İLANINDAN ÖNCE ANADOLU'DA TÜRK DONANMASI

1.1. Anadolu' da Osmanlı İmparatorluğuna kadar olan dönem (XI.-IV.Yüzyıl)

Türkler ilk defa üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu' ya gelince denizcilik ile ilgilenmişler, denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Hâlbuki Türklerin tarihi binlerce yıl öncesine dayanmakta ancak Türklerin denizcilik faaliyetleri hakkında bilgiler Anadolu' ya gelmeleri ile başlamaktadır.¹

Türklerin denizlere yönelik devlet politikası uygulamaya başlamaları, Anadolu'nun 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra kesin olarak Türk yurdu haline gelmesi ile olmuştur. Anadolu tarih boyunca üzerinde kurulan çeşitli medeniyetlere denizci olma imkânı sağlayan çok önemli bir bölgedir. Ortadoğu ve Hazar Havzasına yakınlık, Boğazlar, deniz ulaştırma yolları üzerinde olması Anadolu'nun stratejik değerini arttırmıştır.

Türklerin İslamiyet'i kabulünden önceki yıllarda Hazar Denizi ve Hint Okyanusu kıyılarında deniz faaliyetleri olsa da gerçek denizcilik tarihimizin, İzmir'in fethedildiği 1081 yılından itibaren başladığını söylemek yanlış olmaz. Bu tarihten itibaren Anadolu'ya yerleşen Türkler, kurdukları uygarlığın paralelinde denizlerden hak ve menfaatler elde etmişlerdir.²

Anadolu' da yapılan savaşlar daima karada olmuştur. Yalnız başına deniz hâkimiyeti hiçbir istilacıya bu kara parçasını kontrol etme imkânını vermemiştir. Zaten Anadolu'nun coğrafi yapısı, kıyıların stratejik önemini azaltmaktadır. şöyle ki

¹ Mustafa Balcıoğlu – Mustafa Gül,, **Anadolu Selçuklularda Denizcilik Faaliyetleri**, Genelkurmay Basımevi, Ankara Ağustos 1991, Yıl:16 S. 31, s.1

² Mustafa HERGÜNER, **Kurtuluş Savaşı'nda Türk Denizciliğimiz**, Askeri Tarih Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Şubat 1994, S. 36, s.162

Karadeniz Bölgesi kıyı boylarında Sinop' tan başka kapalı liman yoktur.³ Ancak deniz gücü Anadolu hâkimiyetini pekiştiren en önemli unsur olmuştur.

Oğuz Türkleri, Büyük Selçuklu Devleti Sultanı Alparslan liderliğinde 1071 yılından itibaren Anadolu'ya yerleşmeye başlamış ve XI. Yüzyılın başlarında Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmıştır. Bitinya'ya (İznik havalisi) giden kafilenin başında Süleyman Bey, İzmir Kalesi'ni giden kafilenin başında Çaka Bey yer almıştır.⁴ Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü, Emir Çaka Bey olmuştur. Çaka Bey, Selçuklu Ordusunun gözü pek akıncı liderlerinden birisi olarak, Türklerin savaşa savaşa batıya yönelik ilerleme sürecinde, 1078 yılında Bizans'a esir düşmüş ve İstanbul'a gönderilmiştir. Çaka Bey, İstanbul'daki esaret döneminde deniz ve denizciliğe karşı tutku derecesinde bir ilgi duymaya başlamıştır.

1081 yılında bir Türkmen Beyi olan Çakabey İzmir'de beyliğini ilan ettikten sonra İzmir ve Efes'te kurduğu tersanelerde kürek ve yelkenle hareket edebilen 50 parça gemi yaptırarak ilk Türk Donanmasını meydana getirmiştir.⁵ Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak kabul edilen bu yıl içinde Çaka Bey, donanması ile Ege'nin sıcak sularına yelken açmıştır. Böylece, geçmişten gelip geleceğe uzanacak olan, köklü bir tarihi miras ve geleneğe sahip Türk Denizciliği başlamıştır.

Anadolu'ya gelişlerinden bir müddet sonra denizlere hâkim olma yolunda hızlı bir gelişim sürecine giren Türkler ilk olarak Bizans'ın İzmir yolu üzerindeki Midilli Adası'nı ele geçiren Türk Filosu, Sakız Adası'nı da ele geçirdikten sonra çok geçmeden Urla ve Foça kıyı kentleri, Sisam, İstanköy, Rodos adalarını fethetmişlerdir.⁶ Keşif kuvvetlerinden, Bizans Donanması'nın Çandarlı açıklarından

³ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, 3. cilt 1. Kısım EK Deniz Kısım (1299 – 1452), K.K.K. Askeri Basımevi İSTANBUL 1964, s.3

⁴ Ali KANDİLLİ, **Anadolu Türk Denizciliğinin Başlangıcı**, Seyir, Hidrografi Ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı resmi web sitesi, http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/anadolu_turk_denizciligi.htm , 25 Aralık 2007

⁵ Figen ATABEY, **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, 1. Baskı ANKARA, Nisan 2002,s. 2

⁶ Ali SEVİM – Yaşar YÜCEL, **Türkiye Tarihi Cilt – 1(1018-1300)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990, s.48

güneye doğru ilerlemekte olduğu haberini alınması üzerine 19 Mayıs 1090 tarihinde ögle üzeri her iki donanma, Koyun Adaları yakınlarında karşı karşıya gelmiştir. Donanmanın 19 Mayıs 1090'da ilk filonun Sakız Adası civarında güçlü Bizans Donanmasına Karşı kazandığı “Koyun Adaları Muharebesi” ilk Türk deniz zaferi; Çakabey'de ilk Türk Amirali olarak tarihe geçmiştir.⁷ Koyun Adaları zaferinden sonra Çaka Bey'in önderliğindeki Türk güçleri Bizans'a ait Ege Denizinde söz sahibi olmuşlardır

Anadolu Selçuklu Devleti ve Beylikler Döneminde (XI. – XIV. Yüzyıl) Türklerin denizlere verdiği önem artmıştır. 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.

1096 yılında başlayıp 1272 yılına kadar devam eden haclı seferleri, Selçuklu Türklerinin deniz ile olan bağlantısına büyük darbe indirmiştir.⁸ Özellikle Çakabey'in 1093 yılında İznik' te Damadı tarafından öldürülerek tarih sahnesinden çekilmesi, Türklerin Ege Denizindeki hâkimiyetlerinin sonuna gelmelerine neden olmuştur. Bu olumsuz durumlar Anadolu Selçuklu Sultanları 1. Gıyaseddin Keyhüsrev, 1. İzzettin Keykubat ve bilhassa 1. Alaeddin Keykubat zamanlarında gelişme eğilimine girmiştir.⁹ 14. yüzyılın sonlarında İlhanlı saldırısı karşısında zayıflayan Selçuklu Devleti' nin yıkılmasından sonra ise Batı Anadolu' da bu devletlerin yıkıntıları üzerine kurulan Aydın, Saruhan ve Karasi Beylikleri Ege Denizinde akın tipi harekât icra ederek Türk denizciliğini yeniden canlandırmışlardır.

Denizin önemini anlayan Selçukluların devlet teşkilatına denizcilerin önemli bir yeri vardı. 13. yüzyılda “Emir's Sevahil” ünvanlı bir memuriyet devlet ileri gelenleri arasında önemli bir mevki işgal etmekte idi.

1308 yılında Anadolu Selçuklularının yıkılmasından sonra Batı Anadolu'da birtakım Türk beylikleri kurulmuştur. Bu beyliklerden Aydınoğulları, Selçuklu Devleti'nin deniz ananesini devam ettiren bir beylik olarak, Türk Denizcilik

⁷ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 2

⁸ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 3

⁹ Ali İhsan GENCER, **İkinci Denizcilik Günü Sempozyumu 15 – 16 Haziran 1999 Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri**, Harp akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.15

Tarihi'nde önemli bir yer işgal etmektedir. Özellikle Aydınlu Umur Bey'in Çaka Bey'den iki yüz sene sonra Türk Denizciliğini Ege sahillerinde yeniden başlatması bir dönüm noktası olması neniyle önem taşır.

Aydınlu Umur Bey Bizans ve eneviz Kuvvetleriyle mücadeleye girişmiş, önce kadifekale'yi sonra İzmir'i zapt ederek, Türk Denizciliğini Batı Anadolu'da tekrar canlandırmıştır.

Aydinoğlları Donanmasından başka Karesi Beyliği'nin, Saruhan ve Menteşe Beyliklerinin, Karadeniz kusunda Candaroğulları'nın küçükte olsa deniz üçleri mevcuttu. Ayrıca Akdenz Kıyılarında Tekeoğulları'nın, Manvgat Emirliği'nin ve Aliye Beyliğinin donanmaları da Rodos'u hedef alan birçok deniz seferlerine teşbbüs etmişlerdir.¹⁰

¹⁰ Ali İhsan GENCER, **a.g.e.**, s.15

1.2 Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (XIV.-XX.Yüzyıl)

Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişme ve gerileme süreci ile deniz gücü arasında 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.

Beylikler Döneminde diğer beyliklere nazaran daha ziyade bir kara devleti görünümünde olan Osmanlı devleti'nin; temelleri atıldıktan sonra ve devlet genişleyip Ege denizi ve Karadeniz ile Akdeniz sahillerindeki ülkeler de ele geçirildikten sonra donanmaya ve deniz gücüne olan ihtiyacı artmıştır.

Geniş Sahillerle, İstanbul Çanakkale Boğazları gibi iki önemli geçide sahip olan Osmanlılara karşın en büyük hasım olan ve Türklerin Akdeniz'e çıkmamaları için büyük bir faaliyet gösteren Venedikliler ile rekabete giren Osmanlılar donanmaya önem vermişlerdi. Bundan sonra Venediklilerle uzun süren muharebeler sebebiyle II. Beyazıt ve Yavuz Sultan Selim Dönemlerinde Mısır seferlerinde önemli bir Osmanlı Donanması görülmektedir.¹¹

Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Tarihi 3 ana döneme ayrılabilir: 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.

Derya Beyleri Dönemi (1324–1390)'nde 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 tanışmıştır.

¹¹ Cemalettin TAŞKIRAN, **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl 22, Şubat 1997, S : 42, Osmanlılarda Denizcilik ve Akdeniz'de Osmanlı – Venedik İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara, Genelkurmay Basımevi 1997, s.68

Osmanlı Beyliği, Doğu Marmara’da kesin bir hâkimiyet 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.

Karamürsel’in fethinden sonra 1334 yılında Gemlik, 1337 yılında ise İzmit alınmış; böylece 1353 yılında Osmanlıların Rumeli’ye geçişinde büyük kolaylık sağlanmıştır. Karamürsel’den sonra Türk Denizciliği’nin merkezi önce İzmit, daha sonra Gelibolu ve sonunda İstanbul olmuştur.

Kaptan-ı Derya / Kaptan Paşalar Dönemi (1390–1867)’ nde 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.

Osmanlı Donanmasının Ege deniziyle Karadeniz’de faal bir rol oynamaya başlaması Fatih Sultan Mehmet devrindedir.¹² Nitekim Fatih Donanmanın önemini takdir ederek İstanbul’un fethini müteakip tersaneyi Kadırga Limanına, daha sonra da Haliç’e naklettirerek kurduğu gemi inşa tezgâhları ile yeni bir donanma inşasına önem vermiştir. Yine Fatih Sultan Mehmet döneminde, İstanbul’un fethini müteakip, Osmanlılar Ege ve Karadeniz’de mutlak bir hâkimiyet sağladıktan sonra Akdeniz’e ilerlemişlerdir.¹³

Osmanlı Deniz Tarihinde ancak Fatih Sultan Mehmet devrinde, daha doğrusu İstanbul Fethine girişileceği sırada tam teşkilatlı bir Osmanlı donanması görülmüştür. Kuruluşundan bu devre gelinceye kadar, Osmanlıların elinde çağdaş büyük deniz

¹² Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 2

¹³ Ali İhsan GENCER, **a.g.e.**, s.18

kuvvetleri çapında, personel, materyal ve denizcilik ihtisası bakımından düzenlenmiş bir donanma yoktur.

Bununla beraber Fatih'in donanması, 150 yıllık birim teşebbüsün meyvesidir. 1299 yılında Söğüt Kasabasında kurulup 1453' de imparatorluk mertebesine ulaşan Osmanlı Beyliği deniz tarihinin temelini, Anadolu'daki Türk denizciliği teşkil eder. Dolayısıyla bu konunun politik, stratejik ve ekonomik faktörlerin ışığı altında incelenmesinde fayda vardır.¹⁴

Kanuni Döneminden sonra Kaptan-ı Derya (Kaptan Paşalık) makamına denizcilikle ilgisi olmayan ancak saraya yakın karacı paşaların getirilmeleri Osmanlı İmparatorluğunun denizlere hâkim olduğu dönemin sona ermesine sebep olmuştur.¹⁵

17. yüzyılda kürekler yerini yelkenliye bırakmıştır. 1867 yılında Kaptan Paşalık makamı yerine Bahriye Nezareti kurulmuştur.¹⁶ 1854–1856 Kırım Harbinden sonra donanmanın yeniden güçlendirilmesi yolunda Sultan Abdülaziz (1861 – 1876) döneminde dış borçlanmayla büyük bir deniz gücü medyana getirilmiştir. Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867–1922)'nde 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 ve yenilgiyi nleyemediğı gerekçesiyle, Sultan II. Abdülhamit (1876–1909) tarafından otuz üç yıl boyunca Haliç'te atıl tutulmuştur.

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 Firkateyni'nin, iade-i ziyaret maksadı ile gittiğı Japonya karasularında, 16 Eylül 1890 günü kayalıklara çarparak batması olmuştur.

¹⁴ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, 3. cilt 1. Kısma EK Deniz Kısım (1299 – 1452), K.K.K. Askeri Basımevi İSTANBUL 1964, s.3

¹⁵ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s.2

¹⁶ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s.3

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 Söğütlü 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.

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, harekât kabiliyeti ve harbe hazırlık seviyesi düşük olan gemiler ve eğitimsiz personelden oluşmuştur.

Sultan II. Abdülhamit'in 1909 yılında tahtan indirilmesinden sonra Donanmayı yeniden canlandırmak, imkân ve kabiliyetlerini artırmak için çalışmalar başlatılmıştır.

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 onarırken, 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 harekât 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

harekât harbin sonucunu değiştirmemişse de, tüm dünyada büyük hayranlık uyandırmıştır.

1.3 Birinci Cihan Harbinde Türk Donanması

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

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.

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.

Mondros Mütarekesi'nden sonra Osmanlı Donanmasına ait, toplam 60000DT (deplasman ton, geminin fonksiyonel görevi sırasında taşıdığı suyun ağırlığı) olan 56 parça savaş gemisi, İtilaf Devletleri tarafından Haliç'ten entegre edilmiştir.¹⁷

Donanmanın hareket imkân ve kabiliyetini engelleyen Mondros Mütarekesi'nin ilgili hükümleri aşağıda sunulmuştur.

Madde 2: Osmanlı sularındaki bil-cümle torpil tarlaları ile torpido ve kovan mevazı'ı saire mevaki'i gösterilecek ve bunları taramak veya ref'etmek için talep vuku'unda Muavenet edilecektir.

Madde 3: Karadeniz'de mevcut torpil mevki'leri hakkındaki ma'lumat-ı mevcüde i'ta edilecektir.

Madde 6: Osmanlı kara sularında zabıta ve buna mümasil hususat için istihdam edilecek sefain-i sagire müstesna olmak üzere Osmanlı sularında veya Devlet-i Aliye tarafından işgal edilen sularda bulunan kaffe-i sefain harbiye teslim olunub gösterilecek Osmanlı liman veya limanlarında mevküf bulundurulacaktır.

Madde 9: İ'tilafiyun Osmanlı tersane ve limanlarındaki umum sefain ta'miratı vesait-i terhiliyesi isti'mal edeceklerdir.¹⁸

¹⁷ **Türk İstiklal Harbi**, Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1965, s.78

¹⁸ **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, yıl 53, sayı 117, Ocak 2004, Genelkurmay Basım Evi/Ankara, Ek-A, s.279

1.3.1 Çanakkale Muhaberelerinde Türk Donanması

Birinci Cihan Harbine Osmanlı'nın denizciliği yönünden bakarsak Çanakkale Savaşlarının ayı olarak ele alınması gerekmektedir. Dünyanın savaşta dengelerini sarsan Çanakkale Muharebeleri'nin denizcilik faaliyetlerinden söz etmek Cumhuriyet Donanması'nın ruhunu daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

Şüphesiz Çanakkale Savaşı Donanma faaliyetleri düşünüldüğünde ilk aklı gelen Nusret Mayın Gemisi'dir. Alman denizaltıları dışında deniz aracı bulunmayan Osmanlı'nın Çanakkale'de deniz araçları ile herhangi bir deniz savunması yoktur. En önemli deniz savunması Nursret'in Boğaza yerleştirdiği deniz mayınlarıdır.

Almanya'da 1910 yılında inşa edilmiş, kömür kazanlı, 40 metre boyunda, 7.50 metre enişliğinde 360 tonluk, güvertesinde 40 mayın taşıyan Nusrat gemisi saatte ancak 12 mil yapabiliyordu. Mayın gemimizin komutanı Tophaneli Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'di. Nusrat gemisi mayın uzmanı olan Alman Yarbay Geehl ile birlikte Çimenlik Kalesi'nden aldığı mayınları 18 Mart Deniz saldırısından on gün önce, 8 Mart 1915'te sabaha karşı yağmurlu ve puslu bir havada önce Rumeli sahilini takip etmiş ve sonra karşıya dönerek, Erenköy koyuna kıyıya paralel olarak, poyraz-lodos yönünde 26 mayın döşemiştir.³² Mayınların bırakıldığı Karanlık Limanı özenle seçilmiştir. Büyük düşman gemilerinin isabetli atış yaptığı bu saha; denizcilikte, durgun su, diye bilinen özelliği taşıdığı için zırhlılar karadaki sabit kaleler gibi atış yapabiliyordu.¹⁹

8-18 Mart arasındaki süre içinde Erenköy körfezini tarayan İngiliz mayın temizleyicileri sadece üç mayın bulabilmişlerdi. Nusrat'ın döşemiş olduğu mayınları ne onlar ne de havadan sahayı kontrol eden keşif uçakları görebilmişlerdir. Mayınların döküm işinde, Müstahkem mevki mayın grubu komutanı Yüzbaşı Hafız Nazmi Bey'de büyük yararlılıklar göstermiş, gemi komutanı ile beraber bulunmuş ve ona yardım etmiştir. Nusret Gemisi'nin Çanakkale savaşlarında çok önemli yeri vardır. Boğazın düşmek üzere olduğu kritik bir anda, düşmanın deniz saldırısını durdurmuş. Türk askerinin ve vatandaşlarının moralini yükseltmiştir. İngiliz Deniz Bakanı Churchill, " Bu gün dünya denizlerinde görev yapmakta olan beş bini aşkın

¹⁹ İhsan ILGAR, *Çanakkale Savaşları 1915*, Kültür ve Turizm Bakanlığı ,Ankara 1982.s.50

savaş gemisinden hiçbirisi Nusrat ve onun döktüğü mayınlar kadar, harbin gidişine ve düşmanın geleceğine etkili olarak bir başarı gösterememiştir.” Demek zorunda kalmıştır.²⁰

18 Mart Deniz Zaferi, top ve mayın müşterek çalışma mahsulü olmuş, Türk denizcilerinin kahramanlığı ve Türk topçusunun hedefini şaşmayan çelik yumruğu bu zaferin sağlanmasında başlıca rolü oynamıştır.

²⁰ İbrahim ARTUÇ, **1915 Çanakkale Savaşı**, Türk Savaşları Belgeseli, Kastaş Yayınları, İSTANBUL 1992. s. 94 – 95.

1.4 Milli Mücadele Dönemi (1919–1922)

Atatürk milli mücadeleye de deniz yolu ile başlamıştır. 16 Mayıs 1919, Galata rıhtımından bir motorla Kızkulesi açığında demirli bulunan Bandırma vapuruna geçmiş Dokuzuncu Ordu Kıtaatı Müfettişliği karargâhı mensuplarıyla beraber akşam üzeri Bandırma Vapuru ile İstanbul'dan ayrılmıştır¹⁰⁴. 17 Mayıs 1919'da Bandırma vapuru gece 23.00 de İnebolu'ya 18 Mayıs 1919 da saat 12.00 sıralarında Sinop limanına ve 19 Mayıs saat 6.00 da Samsun limanına gelmiştir.²¹

Umur-ı Bahriye, “bahriye işleri, denizciliğe ait faaliyetler” demektir. Topraklarının yarıdan fazlası denizlerin sıcak ilgisi ile beslenen Osmanlı Devleti'nde bahriye işleri önem arz ediyordu. Vatan kurduğumuz çağlardan bugüne kadar tarihimizi tetkik edersek, yıldızımızın parladığı devirlerin, denizlere yüzümüzü döndürdüğümüz zamanlara, karanlık devirlerin ise denize sırtımızı çevirdiğimiz zamanlara tesadüf etmektedir.

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 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.

Mondros Antlaşması ile ellerindeki gemileri alınarak görev yapamayacak hale getirilen denizciler, Milli Mücadele'de aşağıdaki hizmetleri ifa etmişlerdir. Fiilen denizde çalışarak, anlaşma neticesi Rus limanlarından aldıkları her türlü harp malzemesini ve düşmanlar tarafından el konulan kendi liman ve depolarımızdaki silah, cephane ve askeri malzemeyi kaçırmak suretiyle naklini temin ederek cephenin cephane ikmalini yapmışlar ve bunun için de gerekli teşkilatı kurmuşlardır. Karadeniz

²¹ Hikmet Gerçekçi, **İstanbul'dan Samsun'a Cehennem 215 saat**, Hayat Dergisi, Sayı 21, 1969, s.6

sahilindeki Pontus Rum Çetecileri ile karada mücadele etmişler ve hezimete uğratmışlardır. İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebeleri'ne fiilen iştirak etmişlerdir. (Bir kısım Deniz Subayları, Harp Okulu Öğrencileri ve Astsubaylar; Kara Ordusu'na iltihak ederek İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebeleri'ne iştirak etmiştir.) Milli Hükümet'in teknik işlerinde çalışmışlardır.

Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince, Turgutreis, Hamidiye ²² 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 sökülmüş 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 ²³ ve Tir-i Müjgan mayın gemileri görev yapmıştır.

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 maksatla, Karadeniz'de kaçak olarak bir deniz nakliyat teşkilatının meydana

²² Bkz. Ek – C

²³ Bkz. Ek – A

getirilmesi hayati bir harekât 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. Kurtuluş Savaşı’na girildiği zaman mevcut ticaret gemilerimiz 69 parça olup toplam tonilatosu 133214 GT dir.²⁴

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

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü’nün fonksiyonu, donanmanın uyanışından ziyade bu uyanışa bir hazırlık gibidir. Zira o dönemde elde kullanılabilecek ne bir gemi, ne de bir araç-gereç vardır. Hatta Müdürlüğü idare edecek bir Amiral bile bulunmamıştır. Bütün yük parlak bir denizci olan Önyüzbaşı Şevket Bey’in omuzlarına bırakılmıştı. Mahmut Şevket Bey (DORUKER) her türlü Donanma faaliyetinden karacı paşalara karşı sorumlu tutulmuştur.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü’nün asıl vazifesi, harp yıllarının sıkıntıları içinde, bulunabilen mahalli teknelere ve gönüllülere görev dağılımı yapmak ve özellikle Karadeniz’de düşmanın harekâtını aksatmaktan ibaretti. Rumlardan ele geçirilen gemilerle Anadolu’nun çeşitli bölgelerine cephane taşınması görevi ise, yokluklar içinde başarılan en önemli faaliyetti. Karadeniz’de hem denizle, hem de Yunan ve İngiliz gemileriyle boğuşarak elde edilen bu başarı, Kurtuluş Savaşı’nın kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır. Şark cephesinin yaptığı yardımların büyük bir kısmı denizden yapılmış olup bu iş için Trabzon liman’ı kullanılmıştır.²⁵

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, üzerine düşen görevi yapmış, vatanın kurtulmasında donanmasız bir deniz gücünü oluşturarak gözleri yeniden Donanma

²⁴ Mustafa HERGÜNER, **Kurtuluş Savaşı’nda Türk Denizciliğimiz**, Askeri Tarih Bülteni S. 36, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Şubat 1994, s.171

²⁵ Mustafa HERGÜNER, **a.g.m.**, s.165

ihtiyacına çevrilmişti. Birkaç kişilik kadrosu ile Milli Hükümet'in denizlerde yapabileceği her şeyi yapan bu Müdürlük, bir süre sonra yetersiz kaldı. Bu yetersizliğin görülüp gerek kadro, gerekse faaliyet alanını genişletme emri bizzat Mustafa Kemal Paşa tarafından verildi.²⁶ 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 Vekâleti'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, Egridir Gölü Bahriye Müfrezesi ve Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu, bu Reislik emrine verilmiştir.

Mevcut Bahriye Dairesi'ne ilaveten 10 Ocak 1921 tarihinden itibaren faaliyete geçen Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü, bugünkü anlamda deniz nakliyatımızın kullanılmasını icra etmekte, Bahriye Dairesi ise nakliyatın korunmasına ait görevleri yerine getirmektedir.²⁷

Esasen Kurtuluş savaşı sırasında üç olumsuz faktör ticaret denizciliğimizi olumsuz biçimde etkilemiştir.

1. Limanlarımız işgal altındadır.
2. Gemilerimiz korunmasızdır.
3. Kabotaj hakkımız yabancıların elindedir.²⁸

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 Vekâleti'nin 26 Ekim 1920 tarihli talimatı ile Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreze Kumandanlığı adını almıştır.

²⁶ **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, Donanma Basımevi, Gölçük 1995, s.122

²⁷ Mustafa HERGÜNER, , **a.g.m.**, s.168

²⁸ Mustafa HERGÜNER, , **a.g.m.**, s.171

Marmara Denizi'nde nakliyat faaliyetlerinin önem kazanması ve İzmit Körfezi'nin savunulması maksadıyla 28 Haziran 1921 günü İzmit Bahriye Kumandanlığı kurulmuştur. 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.

AYDINREİS ve PREVEZE Ganbotları Milli Mücadele'nin ilk harp gemileridir. Karadeniz'de bulunuyorlardı. İkişer adet 4.7 cm.lik topları mevcuttu. SAMSUN Vapuru, GAZAL Römorkörü tarafından müsadere edilmiş olup, aslen URANYA isimli Yunan gemisidir. TRABZON Vapuru, aslen ENOSİS isimli Yunan gemisidir. Ganbotlar tarafından müsadere edilmiştir. ALEMDAR, 1921 senesinin ilk ayında İstanbul'dan kaçmış, Fransızlar tarafından yakalanmış, fakat yine kaçırmaya muvaffak olmuştur. BATUM Vapuru, aslen PETROS isimli Yunan gemisidir, müsadere edilmiştir. AYYILDIZ aslen Yunan motoru olup, Ganbotlarımız tarafından müsadere edilmiştir. 1 ve 2 No'lu Motor Ganbotlar, Rusya'dan yardım olarak alınmıştır, süratleri 20 mildir.²⁹

Bu dönemde yapılan deniz nakliyatını iki grupta incelemek mümkündür. İlki İstanbul bölgesinde bulunan askeri birlik ve ambarlarda bulunan –ki bunlara İtilaf Devletleri tarafından el konulmuştur.- silah ve mühimmat, bu dönemde teşkil edilen kuruluşlar (Karakol Cemiyeti, Muaveneti Bahriye Grubu ...)tarafından Anadolu'ya sevk edilmişlerdir. Bu malzemeler genelde Marmara'da İzmit, Karadeniz'de İnebolu iskelelerine taşınmıştır.

İkincisi Rusya'dan yapılan deniz nakliyatıdır. 24 ağustos 1920'de imzalanan yardım anlaşması ile silah, mühimmat ve para taşımaları 22 Eylül 1920 tarihinden itibaren başlar.³⁰ Rusya'dan yapılan nakliyat değerleri aşağıda sunulmuştur.³¹

²⁹ Raşit METEL, **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.179

³⁰ Mustafa ERGÜNER, , **a.g.m.**, s.85 – 88

³¹ **Gn.Kur. Bşk.lığı Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, c.IV, Kısım 1, s.483; c.VII, s.8, **bkz.** Işın Mithat, **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi**, Deniz Basım Evi, İstanbul 1946, s.149 – 154

	Tüfek	Hafif .Mk.Tf.	Ağır Mk.Tf.	Top	Uçak
Büyük Taarruzdaki Mevcut	100352	2052	839	328	10
İstanbul'dan Gönderilenler	82749	610	290	111	5
Rusya'dan Gönderilenler	38822	360	104	115	29

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.

Donanmanın her türlü idari ve harekât işlerinden sorumlu olan Daire Reisi, hem Müsteşarlık, hem Bahriye Kurmay Başkanlığı'nı yapmış, ayrıca deniz politikası konusunda Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne fikir ve öneriler sunmuştur.

Bahriye Dairesi Reisliği döneminde Donanmanın en büyük yükümlüsü Yarbey Fuat Bey idi. Fuat Bey, Divanhane'de konuşlanmış olan İstanbul Bahriye Kumandanlığı Karargâhı'nda bir odada çalışmış, bütün mesaisini gemilerin onarımına

harcamıştır. Bunun yanında gemilerin pek çoğunda yedek parça problemi vardı. Almanlar giderken, savaşta kullanılan talimatnameler dâhil gemilerin pek çok can alıcı parçasını sökmüş, saklamış, atmışlardı. Makine bakımı ve eğitim durmuştu. Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nde YAVUZ ve HAMİDİYE' de eğitim gören Subaylara gerekli olan bilgiler çok zorlukla verilebiliyordu.

Bundaki en büyük problem Osmanlı Donanması'nın işgal kuvvetleri tarafından Haliç'te bağlı tutulması ve denizci personelin içinde bulunduğu geniş çaplı sıkıntılar idi. Gemilerin personeli terhis edilip Donanmanın eğitimlerine son verilince Donanma alt yapısı tamamen çökmüş, ehliyetli personel de yetişmez olmuştu. Bu durum Donanmanın göz göre göre yok olması idi ve İstanbul, Ankara Hükümeti emrine geçesiye kadar (4 Kasım 1922) sürdü. 14 Kasım 1922'de Kasımpaşa'daki Divanhane, "İstanbul Bahriye Kumandanlığı Karargâhı" haline getirildi. O dönemde Bahriye Dairesi Reisliği'nin emrinde;

İstanbul Bahriye Kumandanlığı,
İzmit Bahriye Kumandanlığı
İzmir Bahriye Kumandanlığı bulunmakta idi.³²

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 karargâhı bulunan Bahriye Dairesinin üstün görev anlayışı ve titizlikle yaptığı planlamalar sayesinde başarı ile yürütülmüştür.

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 cephe ve malzeme sevk edilmiş; bu girişimler Milli Kuvvetlerin hem direncini artırmış, hem de moral ve motivasyonunu en üst düzeye çıkarmıştır.

³² Donana Komutanlığı Tarihçesi, Donanma Basımevi, Gölçük 1995, s.134

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 fedakârlıklarının yanı sıra Alemdar ³³ Römorkörü'nün kahramanlığı Türk Denizciliğinin gurur abidelerinden birisini teşkil etmektedir.

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:

“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 teşekkürle değer hizmetler yapmışlardır.”

Kurtuluş savaşı sırasında icra edilen deniz faaliyetlerimizin incelenmesiyle iki önemli sonuç elde edilmektedir. Bunlardan birincisi denizlerdeki hak ve menfaatlerimiz savunulurken ulusal kurtuluş savaşımızın personel, lojistik ve hatta siyasi desteği sağlanmıştır. Diğeri ise bu dönemde tespit edilen zafiyetler ile alınması gereken tedbirler, ileride denizciliğimizin temel stratejisini oluşturmuştur. ³⁴

³³ Bkz. Ek - Ç

³⁴ Mustafa HERGÜNER, , a.g.m., s.171

İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ BAHRİYESİ

2.1. 1923 Donanmasına Genel Bakış

Bilindiği gibi ülkemizin yüz ölçümü 800000 km² dir. Kara sularımızın Karadeniz ve Akdeniz’de 12 mil (20 km) Ege Denizinde 6 mil (10 km) olduğu dikkate alındığında denizlerimizde en az 100000 km² civarında bir deniz ülkesi bulunmaktadır.³⁵ Tam bağımsızlığı ilke edinmiş ve üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede deniz gücü çok önemli ve gereklidir.

İşte bu gereklilikle 29 Ekim 1923 tarihinde TBMM Cumhuriyeti kabul ve ilan ettiği zaman donanma çok mevcutlu fakat hurda denecek bir durumda ve aşağı yukarı personelden yoksun olarak Haliç’ e bağlanmış bulunuyordu.³⁶ Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’ nin elinde Haliç’ te demirlenerek terkedilmiş Osmanlı Donanmasından kalan gemiler ve Milli Mücadeleye katılmış eldeki birkaç küçük gemi dışında üç tarafı denizlerle çevrili coğrafyada başka yüzer deniz gücü bulunmamaktaydı.³⁷ Diğer bir deyişle Cumhuriyet donanmayı, bütün Osmanlı tarihinde asla görülmedik şekilde zayıf ve güçsüz ve hatta kültürsüz bulmuştu.³⁸

İsmi olup, hareket kabiliyeti olmayan durumdaki “Cumhuriyet Donanması” ‘nın gemilerine yaşanan bütçe durumundan ötürü mürettebat bile verilemiyordu.³⁹ Gemilerin çoğunluğu onarımda olduğu için de donanmaya ne bir kadro yapılıyor ne de belirli kadrolara PERSONEL ATANIYORDU. Genç Türkiye Cumhuriyeti’nin, Osmanlıdan donanma olarak teslim aldığı irili-ufaklı 52 parça geminin; 26’sı görev

³⁵ 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı kanun, 8/8742 sayılı bakanlar kurulu kararı

³⁶ Mustafa HERGÜNER, , a.g.m., s.162

³⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Tisa Matbaacılık, 1969, s. 81

³⁸ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı**, , Belleten Cilt XXXVII, Sayı 148 Ekim 1973’den ayırtasım, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1973, s. 502

³⁹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Atatürk ve Fatih’in Deniz Politikaları**, XI. Türk Tarih Kongresi’nden ayrı basım, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ANKARA 1989, s. 2096

yapacak durumda (1 kruvazör (Hamidiye), 2 yat, 7 torpidobot, 5 motor ganbot ve 2 mayın dökücü, 9 mayın ihraç motoru), 22'si onarıma muhtaç, 4'ü de onarım dahi kabul etmeyecek durumda idi.⁴⁰ Kalan gemilerin son durumları ve bulundukları yerleri şöyle özetleyebiliriz: Yavuz zırhlısı, İstiklal Harbi sırasında, İngilizler tarafından İzmit'ten Tuzla'ya çekilmiş; Müttefiklerin İstanbul'u terki ile birlikte Bebek'te şamandıraya bağlanmıştır. Yaralı ve harekât kabiliyeti yoktur. Zuhaf korveti ile Nusret Mayın gemisi, Yavuz'a sitim vermek üzere yanına gelmişlerdir ve faaldirler. Diğer gemiler, Haliç'te Tersane önünde kıçtan kara ve hurda durumdadırlar. Haliç'te bulunan gemiler sırasıyla şunlardır: Turgutreis Zırhlısı, Taşkızak Tersanesi önünde kıçtan kara; Mecidiye Kruvazörü, Turgutreis'in yanında, orada bulunan Hamidiye'nin de tamirine başlanmıştır. Sultanhisar⁴¹, Sivrihisar Torpido Botları; Taşoz, Samsun, Basra Muhripleri; Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet Muhripleri, Akhisar, Musul, Draç ve Berk-i Efşan Torpido Botları; Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet gemileri kıçtankaradırlar. Görüldüğü gibi Cumhuriyet donanması bir güç oluşturacak durumda değildir.⁴²

Silah imkân ve kabiliyetleri itibarıyla Ege ve Karadeniz'de görev yapabilecek tek gemi Hamidiye'dir. Kontrol komisyonunun talebiyle İzmit'e gönderilen Yavuz ise, İstiklal Harbi sırasında İngilizler tarafından İzmit'ten Tuzla'ya, daha sonra da Müttefiklerin İstanbul'u terki ile birlikte Bebek' de yaralı olarak şamandıraya bağlanmıştır. 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 bakım ve onarımlarının yaptırılarak "harekata hazır" hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.⁴³

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

⁴⁰ İskender TUNABOYLU, **Yavuz Zırhlısı**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2006, s. 69

⁴¹ **Bkz.** Ek - D

⁴² AffıBÜYÜKTUĞRUL, **Cumhuriyet Donanması (1923-1966)**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1967, s.252.

⁴³ **Türk Deniz Kuvvetleri "Denizcilerin Koruyucuları"**, 1. baskı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara 2003, s. 58.

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.⁴⁴

Kurtuluş savaşının ağırlıklı olarak karada icra edilmesi ve denizciliğin karacılığa göre daha fazla maddi imkânlarla bağlı olması sebebiyle milli mücadele döneminde donanmanın güçlendirilmesi mümkün olmamıştır.

⁴⁴ **Türk Deniz Kuvvetleri “Denizcilerin Koruyucuları”**, 1. baskı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara, 2003, s. 58.

2.2. Bahriye Dairesi Reisliği Dönemi ve Donanma Teşkilatının Kurulması (1923 – 1924)

Türk Deniz Kuvvetleri, Osmanlı Devleti'nden miras olarak sadece harekât imkân 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.

1923 yılı Bahriye Dairesi emrindeki Kara Teşkilleri aşağıda sunulmuştur.

- a. İstanbul, İzmir, İzmit ve Amasra Deniz Komutanlıkları
- b. Seyrisefain (Limanlar İdaresi) Dairesi,
- c. Bahriye Mektebi, çırak\gedikli okulları,
- ç. Muhtelif şehirlerdeki liman reislikleri,
- d. Deniz fabrikaları, havuzlar
- e. Deniz hastanesi, deniz basımevi, deniz müzesi, deniz dikimevi ve muhtelif lojistik kuruluşlarda ibaret olmuştur. ⁴⁵

23,000 tonluk Yavuz muharebe gemisi de Birinci Dünya Savaşında aldığı üç büyük yara ile Büyükada ile Tavşan adası arasında idi. Lausanne Antlaşmasından sonra Bebek koyuna atılan iki şamandıra arasına rıhtıma paralel olarak bağlanmış, Cumhuriyetten sonra tekrar İzmit'e götürülmüştü. Onun bordasında da Zuhaf gambotu yatıyordu.⁴⁶ Cumhuriyet'in İlanında Elde Bulunan Gemiler aşağıda sıralanmıştır. Cumhuriyet kurulduğunda elde bulunan deniz gücü yok denecek kadar azdır.⁴⁷

⁴⁵ Ergün DEMİREL, **Cumhuriyetin 60ncı yılında Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz Kuvvetleri Dergisi S.:523,s.4

⁴⁶ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Türkiye Cumhuriyeti...**, a.g.e., s. 502

⁴⁷ Raşit METEL, **a.g.e.**, s.42

Yavuz	Kruvazör (23500 ton)
Turgut Reis	Kruvazör (10100 ton)
Hamidiye	Kruvazör (3850 ton)
Mecidiye	Kruvazör (3250 ton)
Berk-i Satvet	Kruvazör
Peyk-i Şevket	Kruvazör
Muavenet-i Millye	Destroyer
Numune-i Hamiyet	Destroyer
Taşoz	Torpidobot
Basra	Torpidobot
Samsun	Torpidobot
Sultanhisar	Torpidobot
Sivirihisar	Torpidobot
Yunus	Torpidobot
Akhisar	Torpidobot
Draç	Torpidobot
Berk-i Efşan	Torpidobot
Musul	Torpidobot
Burak Reis	Gambot
Hızır Reis	Gambot
Kemal Reis	Gambot
İsa Reis	Gambot
Aydın Reis	Gambot
Preveze	Gambot
Sakız	Gambot
Zuhaf	Korvet
İntibah	Mayın Dökücü
Nusret	Mayın Dökücü
Tir-i Müjkan	Mayın Dökücü
9 Mayın Toplayıcı Motor	Mayın Dökücü
Muin-i Zafer	Kurs Gemisi
İclaliye	Kurs Gemisi
Necm-i Şevket	Kurs Gemisi
Ertuğrul	Yat
Söğütlü	Yat

Mudanya Mütarekesi'nin 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanması ile birlikte 14 Kasım 1922 tarihinde Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binası "İstanbul Bahriye Kumandanlığı" karargâhı haline getirilmiş ve küçük tonajlı harp gemilerinin (Burakreis, Sakız, İsareis ve Kemalreis gambotları ile "Taşoz" Sınıfı üç muhrip) bakım ve onarımlarının yaptırılarak "harekâta hazır" hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Ayrıca, bu çalışmalar paralelinde okul gemisi olarak kullanılması planlanan Hamidiye Kruvazörü onarıma alınmıştır.

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 Karargâhı bu binaya nakledilmiştir. İzmit Bahriye Kumandanlığı ise bu komutanlığa bağlanmıştır. 1923'te İstanbul'da bulunan ana üs komutanlığı İzmit'e taşınmıştır.⁴⁸

İzmir Bahriye Kumandanlığı Karargâhı, 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.

Türk Deniz Kuvvetleri savaşın ardından hızlı bir yeniden yapılanma sürecine girmişken bu sırada savaş alanlarında yapılan Türk İstiklâl Mücadelesinin neticesini masa başında karara bağlamak isteyen Avrupa'da boğazlar, donanma ve askerîye

⁴⁸ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 15

hakkında devamlı yeni istekler ileri sürüyordu. Görüşmelerin ana maddesiye Boğazlar Rejimidir ve bunun Türkler tarafından değiştirilmeksizin kabulüdür.

Bu maksatla Lozan görüşmelerinin ilk aşamasında; “İstanbul Boğazının her iki tarafından 15 km. lik bir sahanın silâhsızlandırılması, Marmara Denizi’ndeki Semendirek, Limni, Bozcaada, İmroz’un askersiz bırakılması; ama Prens Adasının İstanbul’un bir parçası olması ve İstanbul’da bulundurulacak 10.000 kişilik kuvvetin şemsiyesi altına alınması her şeye rağmen kabul ettirilmişti. Askerden arındırılmış bölgelerde, sürekli batarya, denizaltı, torpil, askerî birlik bulundurulamayacaktı. Ayrıca, Çanakkale Boğazında Kumbağı-Kavak-Baklaburnu hattına kadar Gelibolu yarımadası askersiz bölge olacaktı.⁴⁹ şeklinde karara bağlanmıştır. Diğer taraftan Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetlerinde denizaltıcılık tetkik maksadıyla 1924 yılında Avrupa’ya gönderilen üç kişilik bir subay grubuyla (Binbaşı Şükrü Okan, Yüzbaşı İbrahim Rıza, Yüzbaşı Hamdi Özger) başlamıştı. Bunun ardından Kasımpaşa’da denizaltı subayı yetiştirmek amacıyla özel bir kurs açıldı.

Kurs mezkur subaylar tarafından idare edildi. Burada eğitimlerini tamamlayan 15 subay fiili eğitim için Hollanda’ya gönderildi.⁵⁰ Bu gelişmeler olurken 6 Temmuz 1925 tarihinde Bakanlar Kurulu Bahriye Vekâleti’nin 30 Haziran 1925’te alınan kararıyla yapay bir havuz içerisinde restorasyonu tamamlanarak hizmete girmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetlerinde denizaltıcılık tetkik maksadıyla 1924 yılında yaptığı teklif üzerine özel bütçesinden pazarlık yoluyla iki denizaltının alınmasını kabul etmişti.⁵¹ 1925 yılında verilen bu kararla “ I. ve II. İnönü” isimleri verilen denizaltıların yapımına 28 Ocak 1926 yılında başlandı ve 1928 yılında da tamamlanınca kurs subayları 17 Mart 1928 günü denizaltıları kullanabilmek için kara yoluyla ülkelerine döndüler. Hollanda ‘dan gemileri yalnız komutan ve baş çarkçıları getirdi.⁵² Türkiye Cumhuriyeti’nin 3. yılı kutlanırken 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı kanunla gemiler 9 Haziran 1928 yılında donanmaya katılmışlardır.

⁴⁹ Bilal ŞİMŞİR, **Lozan Telgrafları I (1922-1923)**, Ankara 1990, s.190

⁵⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması ... **a.g.e.**, s.27

⁵¹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi., Bakanlar Kurulu, **030/18/01/-/014/42/11**

⁵² Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması ... **a.g.e.**, s.26 – 27

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarındaki Türk donanmasının (Muharebe kruvazörü: Yavuz, Zırhlı: Turgut Reis, Kruvazörler: Hamidiye, Mecidiye, Torpido Kruvazörler: Peyki Şevket, Berk-î Satvet, Muhripler: Muavenet-î milliye, Numune-î Hamiyet, Taşoz, Samsun, Basra, Torpidobotlar: Sultanhisar, Sivrihisar, Akhisar, Draç, Musul, Yunus, Berkefşan, Gambotlar: Hızır Reis, İsa Reis, Kemal Reis, Aydın Reis, Burak Reis, Sakız, Preveze, Zuhaf, Malatya, Yatlar: Ertuğrul, Söğütlü, Eski Zırhlı Korvetler: Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket, Nakliye Gemileri: Şam, Reşit Paşa, Giresun, Urla (Cumhuriyet), Mayın Gemileri: İntibah (Uyanık), Nusrat) genç subay ve deniz öğrencilerine moral vermek, donanmada atış usul birliğini sağlamak maksadıyla 1924 yılında ilk topçu atışı gerçekleştirilmişti. Cumhuriyet Donanmasının ilk topçu atışı 1924 yılında Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye ve Peyk-i Şevket gemilerinin personelinin Turgutreis zırhlısına toplanmasıyla 5 Mayıs günü Erdek'te icra edilmiştir.⁵³ Donanma komutanı Albay Ahmet Bey, Turgut Reis zırhlısına bir atış yaptırmak istemiştir. Bu atış; denizci dünyasında “Celebration” (Mermilerin, nişangâh üzerine konan mesafeye gidip gitmediğini denetleme atışı) olarak biliniyordu. Celebration atışlarını tecrübe atışları ve Heybeliada açıklarında gerçekleştirilen esas atışlar takip etti.⁵⁴

Mustafa Kemal Paşa milletin güvenini kazanmak ve aradaki engeli kaldırarak vatandaşla yakından temasa geçmek için 29 Ağustos 1924 tarihinde Ankara'dan Hareketle Dumlupınar'dan başlayan bir geziye çıkmıştır. Bu seyahat 1 Ekim 1924 tarihinde Kırşehir'den hareketle Ankara'da sona ermiş ve elli gün sürmüştür. Gezi başlangıçta Karadeniz ve Akdeniz Sahilleri olarak planlanmıştır.⁵⁵ Ancak daha sonra kapsamı genişletilmiştir.

Cumhuriyet Donanmasının denize çıkan ilk büyük harp gemisi ise tarihi Hamidiye Kruvazörü olmuştur. Akdeniz, Marmara, Karadeniz Limanlarını altı ay

⁵³ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s.17 – 18

⁵⁴ Nejat GÜLEN, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul 1988 s. 372; **bkz.** Erol MÜTERCİMLER, **Destanlaşan Gemiler**, İstanbul 1988, s.81

⁵⁵ Raşit METEL, **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İSTANBUL, 2. Baskı Ekim 2005, s.49

süre ile dolaşmış, 11–21 Eylül 1924 tarihleri arasında Atatürk'te Karadeniz gezisini onunla yapmıştır.⁵⁶

Cumhurbaşkanı'nın geçeceği saat ve hatta gezi güzergâhı bilinmemesine rağmen Kadıköy, Üsküdar, Salıpazarı, Beşiktaş kıyıları halkla dolmuştur. Binlerce kişi, gemiyi uzaktan gören İstanbullular Boğaz'ın her iki yanına kıyılara koşuyorlardı. Hamidiye'nin geçmesini coşkuyla izliyorlar, el sallıyorlar, gösteri yapıyorlardı. Limanlardaki bütün gemiler düdük çalmaya başlamışlardır. Selimiye Kışlasından ve Dolmabahçe Sarayı önünden 21 pare top atışı yapılıyordu. Peyk-i Şevket Torpidosu Hamidiye'ye eşlik ediyordu. İşte böyle bir atmosferde M. Kemal Atatürk Hamidiye ile 12 Eylül 1924 sabahı saat 10.00'da tarihi gezisinin deniz yolu ile olacak bölümüne başlıyordu.⁵⁷

Atatürk'ün 12 – 21 Eylül 1924 tarihleri arası Hamidiye ile gezisi Bahriye Vekâletinin (Bakanlığının) kurulması için büyük vesile olmuştur.⁵⁸ Atatürk uzun zamandır, istediği deniz yolculuğu⁵⁹ sırasında Karadeniz şehirlerini ve denizcileri yekinen tanıyıp, donanma gemilerinin son durumunu değerlendirecektir. Eylül 1924 tarihinde yapılan bu gezi, bilhassa Bahriye tarihi açısından çok önemlidir.

19 Eylül'de son akşam yemeği Hamidiye'de yenilmiştir. Akşam yemeği sırasında Hamidiye Süvarisi Deniz Kurmay Binbaşı Hüsamettin Bey, Gemi Komutanı, subay ve erlerin duygularını açıklayan bir konuşma yapmıştır. Cumhurbaşkanı Gazi M. Kemal Atatürk konuşmaya şöyle cevap vermiştir.

“ Bir haftadır Hamidiye ile gezimde memleketimizin güzel şehirlerini gördüm. Bundan daha önemli olmak üzere donanmamızı, subaylarını tanıdım. Bu gezimde

⁵⁶ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 15,16

⁵⁷ Zekai Ertuğrul ÖKTE, **Gazi Mustaa Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1922 – 1938)**, Cilt 1,Tarih Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırmalar Merkezi Aydoğan Matbaası, İstanbul 2000, s.269

⁵⁸ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s..16

⁵⁹ Atatürk'ün Hamidiye Gemisiyle seyahati için bakınız:Rasim ÜNLÜ, **Atatürk'ün Hamidiye Savaş Gemisi ile Karadeniz Seyahati (11-24 Eylül 1924)**, Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri -II s.549-555;Rasim Ünlü,Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci, (Doktora Tezi), İstanbul, 1996, s.8 – 14

sevk ve idarenizdeki gemide gördüğüm disiplin ve düzenden ve yüksek nezaketten çok memnunum. Tarihte büyük deniz kumandanlarımız vardır. Fakat modern donanma kuruluşuna girdikten sonra bu gibi kahramanlarına, parlak harekât ve zaferlere rastlanmaz. Benim için gemiden çok subaylarını tanımak önemlidir. Milli Mücadele sırasında donanmamızın toplu olarak kullanılmasına olanak yoktu. Bununla birlikte tek tek ve vatansever hizmetler pek çoktur. Gezim sırasında gördüğüm düzen, disiplin ve eğitim bana geleceğin Cumhuriyet donanması adına çok kuvvetli ümitler vermiştir. Nu hususta çok uygun gözlemler ve büyük güvenle ayrılıyorum. Ben daha yakından ilgili olarak cumhuriyet Donanması'nın kuruluşuna yardım edeceğim. Bu gezim, bana güzel Karadeniz Şehirlerini ve Deniz Kuvvetlerimizi tanıttı. Bunu sağlayan Hamidiye'nin süvarisine, subaylarına ve mürettebatına içten teşekkür ederim.”⁶⁰

Konuşmanın içeriğinden de anlaşılacağı gibi bu gezinin Hamidiye Zırhlısı ile yapılması, genç cumhuriyetin kurucusu ve devamında şekillenmesinde önder olan M. Kemal Atatürk üzerinde donanmaya ait ilk izlenimlerin olumlu olmasına ve devlet imkânlarının deniz gücü oluşturmaya yönelik seferber olmasına vesile olmuştur.

Dönemin bir başka önemli olayı ise 1924'te Bahriye Çiftliği adıyla anılan İzmit'teki saha donanmaya tahsis edilerek torpido fabrikası ve deposunun oluşturulmasıdır. Aynı yıl sac barakalar içinde bir mayın komutanlığı da kurulmuştur.⁶¹

⁶⁰ Zekai Ertuğrul ÖKTE, **a.g.e.**, s. 281

⁶¹ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 17

2.3.Türk Donanmasının Bahriye Vekâleti Dönemi (1924–1928)

Bahriye Bakanlığı 31 Aralık 1924 tarihinde kurulmuş, 1 Ocak 1928 tarihli 1198 numaralı kanun gereği lağvedilmiştir.⁶²

Gemilerin birer ikişer faal hale getirilmesi üzerine, fiili atış eğitimleri de yapılmaya başlanmış, Donanmanın varlığı hissedilir olmuştur. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün HAMİDİYE ile çıktığı Karadeniz gezisi, Bahriyenin artık Genelkurmay'a bağlı küçük bir daire ile idare edilemeyeceğini göstermişti.

Bahriye Bakanlığının kuruluşunu Cumhurbaşkanının 1924 yılında Hamidiye ile Trabzon'a kadar yatığı 50 günlük gezi sağlamıştır.⁶³ Atatürk'ün Hamidiye gezisinden doğan kararlar üç maddede özetlenebilir.⁶⁴

- 1) Bahriye Bakanlığının açılması,
- 2) Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Peyk Berk torpido kruvazörleri ve Taşoz, Samsun, Basra küçük muhriplerinden kurulu bir eğitim donanmasının teşkili ve Turgutreis zırhlısının okul gemisi yapılması,
- 3) Donanmaya bir Alman eğitim kurulunun getirilmesi.

Aktif bir Donanma için özerk bir Vekâlet (Bakanlık) gerekiyordu. Nihayet Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey'in önerisi ile 30 Aralık 1924 günü Büyük Millet Meclisi'nden Bahriye Vekâleti yazısı çıktı. 14 Ocak 1925 günü Resmi Gazete'de yayınlanan bu kanuna göre; Bahriye Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâleti (Milli Savunma Bakanlığı)'nden ayrı bir teşkilat olarak görev yapacaktı. İlk Bahriye Vekili ise Cebel-i Bereket Mebusu İhsan Bey (ERYAVUZ) idi.

Bahriye Vekâleti'nin kuruluşu için TBMM'ye verilen önergede şu gerekçeler yer almıştı :⁶⁵

⁶² Raşit METEL, **a.g.e.**, s. 97

⁶³ **Bkz.** Ek – E

⁶⁴ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.** , s. 506

⁶⁵ Gölçük Tersanesi K.lığı, **Gölçük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, Gölçük Tersanesi Basımevi, Gölçük, 1999, s.89

“... Üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğundaki kıyılara sahip ülkemizin deniz savunması ve tesisleriyle deniz ticaretimizin gelişmesi ve ilerlemesi gerektiği görüşünden hareketle, bahriyemizin yeniden kurulmasına ve Donanmamızın düzenlenmesine acilen gerek vardır. Bundan böyle Bahriye, Milli Müdafaa Vekâleti’ne bağlı bir şube ile idare edilemez. Ülkenin deniz savunmasıyla ve Donanmamızın yeniden kurulmasıyla ilgili önemli konuların uzmanlık çerçevesinde yürütülebilmesi, ancak Bahriye Vekâleti’nin kurulmasına bağlıdır.”

Oturum sırasında Ali Rıza Bey Genelkurmay başkanlığından tamamıyla ayrı olarak bahriye vekâletine bağlı bir Deniz Kurmay Başkanlığı teşkilinde ısrar etmiş; Fethi Okyar’da böyle bir örgütü lüzumsuz bularak Deniz Kurmay Başkanlığı’nın da Genel Kurmay Başkanlığı’na bağlanması tezini savunmuş ve Fethi Okyar’ın tezi üstün gelmiştir.⁶⁶ Kanun tasarısı aşağıdaki şekilde kabul edilmiştir :

- 1) “Bahriye Umuru müdafai milliye vekaletinden tefrik edilerek bu umurla teşkil olmak üzere Bahriye Vekaleti teşkil edilmişti.
- 2) Bahriye Erkanı Harbiyesi, bir Bahriye Erkanı Harp Reisinin emrinde olarak Erkan Harbiyei Umumiyyeye raptedilmiştir.
- 3) İşbu kanun neşri tarihinden mer’idir.
- 4) İşbu kanunun icrasına İcra Vekilleri memurdur.”⁶⁷

Bahriye Vekâleti, Türk Ticaret Bahriyesi’ni (bugünkü Denizcilik İşletmeleri ve Deniz Yolları) içine alıyordu. Yani bahriye işleri, iki başlılıktan kurtarılmış, özellikle Donanmanın düzenlenmesi ve yeniden kurulmasıyla ilgili çalışmalara hız verilmişti. İhsan Bey’e göre vekâletin en önemli işleri şunlar oldu:

- 1) YAVUZ’un tamiri,
- 2) TURGUTREİS , HAMİDİYE , MECİDİYE Kruvazörleri ile PEYK - İ ŞEVKET ve BERK-İ SATVET Torpido Kruvazörleri ve SAMSUN, BASRA, TAŞOZ Muhripleri’nden oluşan bir Donanma kurulması,
- 3) İki adet Denizaltı temini (I.İNÖNÜ ve II. İNÖNÜ Denizaltıları),
- 4) Gölçük’te bir Tersane kurulması,

⁶⁶ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız... a.g.e., s.106

⁶⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ... a.g.e., s.107

5) Personel eğitimi.⁶⁸

Yüzer Havuz'un inşaatı sırasında, Tersane kurulması çalışmaları ilerlemiş, Bahriye Vekâleti aşağıda özetlenen yazıyı 12 Şubat 1925 tarihinde Üssü Bahri Komutanlığı'na göndermiştir.

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

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

Hükümetin bu işe verdiği öneme rağmen; gerek İstanbul Tersanesi'nin bu işle uğraşan bütün usta ve işçileri bağrında toplamış olması ve gerekse o sıralarda içinde bulunulan mali sarsıntı bu işin tahakkukunu geciktirmiş, dolayısıyla İstanbul ve Gölcük'teki her iki Tersane de uzun süre atıl kalmıştır.⁶⁹

Bahriye Vekâletinin en büyük problemi ülkenin mali imkânları doğrultusunda bir donanma meydana getirerek, kara tesislerinin donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir şekle sokmak ile eğitim kuruluşlarını yeniden düzenleyerek yeterli ve güçlü bir hale getirmek olmuştur.⁷⁰ Buna rağmen Bahriye Bakanlığı dönemi deniz

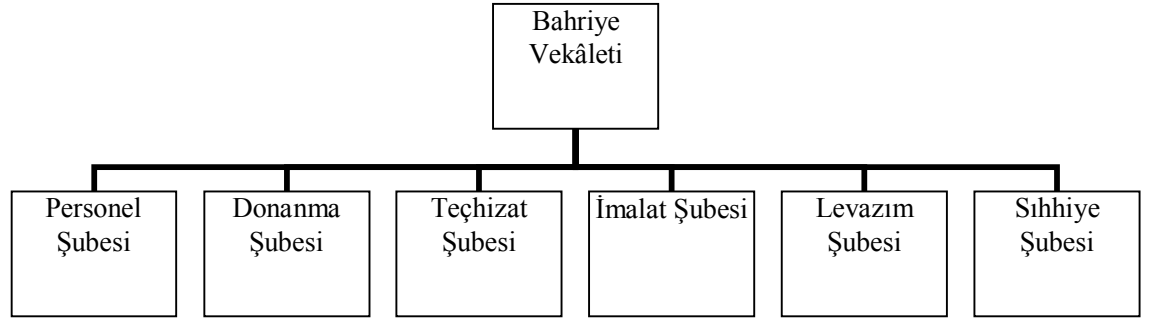
⁶⁸ **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, Donanma Basımevi, Gölcük, 1995, s.132

⁶⁹ **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, Gölcük Tersanesi Basımevi, Gölcük, 1999, s.91

⁷⁰ **Atatürk'ün doğumunun 100. yılında TSK Tarihi**, Gn. Kur. Basımevi, 1981, s.175

kuvvetlerine hareket vermiştir. İki denizaltı satın alınmış, Yavuz'un onarımına başlanmış, Gölçük tersanesi geliştirilmiş, bunların da üstünde olarak Alman subaylarının danışmanlığında hem donanmanın savaş ve eğitim talimnameleri yapılmış, hem de fiili olarak temelli bir savaş eğitime başlanmış ve bir hayli de ilerlenmişti. Artık attığını vuran bir Türk talim donanması vardı. Genelkurmay Başkanı yada ona vekalet eden korgeneraller içten duygularını, donanma komutan gemisi olan Hamidiye'nin şeref defterine çok parlak ifadelerle yazmışlardı.⁷¹

1924 yılı Donanma için hareketli bir yıl olmuştu. Tabiri caizse Bahriye Dairesi bir kovan gibi çalışıyordu. Bahriye Vekâleti Kuruluş şeması aşağıda sunulmuştur.⁷²



Bir yandan Donanma bünyesinde yeni kara birlikleri kurulurken, diğer yandan gemilerin ihtiyacı olan her türlü araç – gereç, bilgi, talimname vs. hazır hale getiriliyordu. İstiklal Harbi'nin kazanılması ile ülkede esen tatlı rüzgâr Donanma personeline şevk vermiş, savaşta eksikliği hissedilen Donanma'ya bir an evvel sahip olmak bir ideale dönüşmüştü. Hele Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkarttığı ilk gemi olan HAMİDİYE, her görenin göğsünü kabartmaya yetmişti. Önce Akdeniz, sonra Karadeniz'e açılan gemi, bir zamanlar Donanma-i Osmani ve Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin SULTAN OSMAN ve REŞADİYE Zırhlıları için halka müracaat ettiği coşkulu devirleri hatırlattı. Bir kere daha anlaşıldı ki bu millet, Donanma için her fedakarlığa hazırdı ve HAMİDİYE sahillerden gelen alkış sesleri ile yeni bir Donanmanın doğuşunu müjdeliyordu. Nitekim çok geçmeden YAVUZ da onun yanındaki asil yerini alacaktı.

⁷¹ Aff BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... a.g.e., s. 508

⁷² Figen ATABEY, **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz K.K.lığı Karargâh Basımevi, ANKARA, 1. Baskı Nisan 2002, s. 18 // Kaynakta yapılan açıklamalarla oluşturulmuştur.//

15–22 Şubat 1924 tarihleri arasında İzmir’de Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın başkanlığında, Ordu Komutanları seviyesinde bir Harp Oyunu oynanmıştı. 23 Şubat 1924 Cumartesi günü saat 10:00’da Harp Oyunları’na iştirak eden başta Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi (Çakmak) olduğu halde tekml Komutanlar HAMİDİYE Kruvazörü’nü teftiş etmişlerdir.

1925 yılında modern anlamda arama – tarama cihazlarının sağlanması ve Gölcük’te bir mayın fabrikası kurulması ve deniz ile hava kuvvetleri için 300 Hp’lik Fiat motorlu 12 adet deniz uçağı satın alınması yoluna gidilmiştir.⁷³ Bu arada Cumhuriyet yönetimini içlerine sindiremeyenlerin Doğu’da başlattığı ve kısa sürede ülke geneline yayılan isyan hareketinde Rize’de payına düşeni almıştı. Rize’deki isyanın bastırılması için Hamidiye kruvazörü görevlendirildi. Bir hafta süren görevin sonunda İstiklâl Mahkemesi üyelerini Rize’den Giresun’a getiren yine Hamidiye personeli olmuştu.⁷⁴

Cumhuriyet idaresinin bir avuç Deniz Subayının hepsi aynı gayeye hizmet etmekteydi: “Donanmanın en kısa sürede faal hale getirilip ataletten kurtarılması.” Bu faaliyetlerin başında o zaman Albay Ahmet Saffet Bey var idi.

Ahmet Saffet Bey, YAVUZ gemisinde Donanma Kumandanlığı forsunu dalgalandırırken, İngiliz Zırhlısı GOLIAHT’ı batıran MUAVENET-İ MİLLİYE kahramanı olmanın gururunu taşıyor ve o ölçüde saygı ve güven telkin ediyordu.

1924 yılı Mali Yılı Bütçe çalışmaları Mart-Nisan aylarında yoğunlaşmış ve geleceğin Deniz Kuvvetlerini teşekkül ettirebilmek için bir bütçe düzenlemesine gidilmesine karar verilmiş, 1924 yılı Bahriye Bütçesi olarak da 6.582.631 lira tespit edilmiştir. Hâlbuki; Kâzım Paşa Meclis’te yaptığı konuşmasında Türk Bahriyesinin Yunan tehdidine karşı yeniden ihdas edilebilmesi için 15 milyon Türk lirasının gerektiğini ifade ederken, Kastamonu Milletvekili Arif Bey’de; Kâzım Karabekir’in sözlerini doğrular biçimde konuşarak asıl meblağın 19 milyon olması gerektiğini

⁷³ Rasim ÜNLÜ, “Atatürk’ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Deniz Kuvvetlerimiz”, Türk Denizcilik Tarihi, Ankara 2002, s.254 – 255

⁷⁴ Figen ATABEY, a.g.e., s.15 – 16

vurgulamıştır.⁷⁵ 23 Kasım 1925 tarih ve Donanma Dairesinin 2027/9299 no’lu tezkiresiyle ortaya çıkan teklif üzerine, Bakanlar Kurulu’nun 20 Aralık 1925 tarihli oturumunda; Millî Mücadele esnasında “Avranya-Samsun” vapurunu Yunanlılardan el koyan “Gazal” römorkörü ile mürettebatına 18 Aralık 1911 tarihli Bahriye Müsadere Kanunu gereğince, elde edilen gelirlerin, özel komisyon tarafından düzenlenen ve Genel Harp Dairesince tasdik edilmiş olan raptolunmuş cetvel gereğince müsadere edenlere veya hukuksal sahiplerinden vefat edenler olduğu takdirde hisselerinin söz konusu kanunun 50. maddesi uyarınca varislerine verilmesi kararlaştırılmıştır.⁷⁶ Bu kanun uyarınca Millî Mücadele döneminde Anadolu bahriyesi tarafından ele geçirilen tüm motorlu ve yelkenli gemiler, müsadere edenlere ve onlar vefat etmişlerse yasal varislerine dağıtılmıştır.

Gölcük, ilk defa ciddi biçimde Donanmaya tahsis olunmuştu. Burada havuzu yapan Alman şirketi, çeşitli tamir atölyeleri ve barınma barakaları ile 5 tonluk kreyni kurdu. Eski vapur iskelesi ile yolları yaptı. Dizel ve su santralini inşa etti. Bir mayın ve akümülatör fabrikası ile Subay Orduevi’ni faaliyete soktu. Bu tesisler bugünkü Donanma Komutanlığı’nın Gölcük’teki ilk askeri tesislerini, yani modern Türk Donanması’nın çekirdeğini oluşturmuştu. İş, Donanma personelinin eğitimi, sevk ve idaresine gelip dayanmıştı. Bunun için Gölcük’e yabancı uzman heyetleri davet edilip çalışmalara hız verildi. Atış talimlerine hız kazandırıldı ve personelin bilgi-becerisi artırıldı.

Bu dönemde gemilere tamir hizmeti veren yegâne tersane, Haliç’te bulunan İstanbul Tersanesi idi. Ancak gerek harp sonrası durumu ve gerekse YAVUZ gibi bir geminin tamir güçlüğü sebebiyle İzmit Körfezi’nde daha geniş bir alanın tahsisi düşünüldü. O dönemde Bahriye Çiftliği adıyla anılan saha 1924 yılında Donanma için ayrıldı ve mülkiyeti Bahriyeye devredildi. Kullar Köyü Çuhane mevkiinde bulunan ve İngilizler tarafından savaş sırasında yakılmış olan İzmit Mensucat Fabrikası,

⁷⁵ Ayrıca, 1924 yılında Yavuz’un onarımı ve iki denizaltı alınması için Bahriye Bütçesine 2 milyon lira tahsisat ayrılmıştır. TBMM Gizli Celse Zabıtları IV, C.1, 25/3/1340 (1924), s.398-408, 1925 yılı Bahriye Bütçesi 5.130.880 milyon olarak belirlenirken, 1926’da bu para 5.105.158 milyon liraya kadar düşmüştür.

⁷⁶ Bakanlar Kurulu Kararı, **18/06/79/16**; belgenin devamında Uranya’yı müsadere eden personel ile kanunen kendilerine ya da ölenlerin mirasçılarına bu müsadereden düşen paylar verilmiştir

Bahriye'ye tahsis edilerek Torpido Fabrikası olarak düzenlendi. Başiskele – Seymen sahası kömür depolama ve Gölcük sahası da büyük tersane hizmetlerine ayrılmıştı.

Mahmut Şevket Bey'in izni ile vuku bulan bu gelişmeler sonrası ticaret gemileri kullanılarak tezgâh ve teçhizatlar buraya taşınmıştı. Depo malzemesi ve 100 adet torpidonun taşınması ise yer problemi oluşturmuş ve malzemeler uzun müddet gemilerde bekletilmişti. Nihayet Çuhane'nin tamamlanması ile torpidolar "Bahriye Fabrikası" adıyla buraya taşınır, ardından bir de Regüle İstasyonu kurulur.

Aynı yıl (1924) İzmit'te bir de Mayın Kumandanlığı tesis edilir ve iki baraka içinde faaliyete geçer. Top (Ešliha) Fabrikası ise halen İstanbul'dadır. Donanma gemileri genelde tamirde bulunduklarından ne top atışı yapabiliyor, ne de eğitim verebiliyordu. Zira Almanlar bütün talimat, talimname ve gemi evrakını da alıp gitmişlerdi.

1924 yılında Haliç Tersanesi tamamen faal durumdadır. Ancak 24 Temmuz 1924 tarihinde imzalanan Lozan Anlaşması'na göre, İstanbul Boğazı'nın doğu ve batısında 15'er kilometrelik kısımlarda istihkam, daimi topçu tesisatı, sualtında çalışan aletler (Denizaltılar hariç) ve askeri havaalanları ile hiçbir deniz üssü bulunmayacak, ancak, Türk Donanması buraya demirleyebilecek, asker transit olarak geçirebilecek ve İstanbul şehri ile şehrin civarı için 12000 kişilik bir kuvvet bulundurabilecektir. Ayrıca, İstanbul hudutları dâhilinde ancak bir Tersane ve Deniz Üssü söz konusudur.

Bu durumda, yani Boğazların silahsız ve müdafaasız bulunması veya İstanbul şehrinde müdafaasız bir Deniz Üssü ve Tersane olması, faal durumdaki Haliç Tersanesi'nin kullanılma avantajını hiçe indirmektedir.

Üstelik Haliç'in dar bir koridor şeklinde uzaması, YAVUZ'un havuzlanması için gerekli büyüklükteki Yüzer Havuz inşa edilmesini imkânsız kılmaktadır.

Bu durumda İzmit Körfezi'nde bir Deniz Üssü ve evvelce yapılan etütlere istinaden Gölcük'te bir Tersane kurulması kaçınılmaz olmuştur.

YAVUZ'un tamiri için gerekli olan Yüzer Havuz'un yapılması amacıyla açılan ihaleyi Alman Flender Şirketi kazanmış ve 1924 yılında başladığı Havuz'u 1926 yılında tamamlamıştır. Bu proje ile Gölcük'te Bahriye'nin fiilen ilk nüvesini kuran şirket, birçok inşaat yapmıştır.

Gölcük Tersanesi'nin kuruluşunu simgeleyen bu bina ve tesislerin hepsi çeşitli zamanlarda yıkılmıştır.⁷⁷

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

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.

Bu tesisler Deniz Kuvvetlerinin Gölcük'teki ilk onarım teşkilleri olarak tarihi bir misyon üstlenmiş; daha sonraki yıllarda ard 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 dâhilinde Gölcük'e transfer edilmiştir. Gölcük, bu dönemde ana üs olarak belirlenmiştir.

⁷⁷ **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, Gölcük Tersanesi Basımevi, Gölcük, 1999, s.101

1926 yılı, Donanma için atılımlar yılı oldu. Alman müşavere heyetinin verdiği rapor doğrultusunda, Donanmadaki mühendisler (Teğmenler) yeniden uygulamalı kurslara alındılar. Gemilerde top, telsiz ve torpido Subay kursları açıldı ve gemiler sistemli eğitime başladılar. Muhabere ve muharebe talimnameleri hazırlandı. En önemlisi de Donanmanın çalışmaları senelik bir programa oturtulup düzensizlikten kurtarıldı.

Bundan evvelki dönemlerde olduğu gibi donanmayı yapılandırmada yabancıların tecrübelerine güvenilmiş ve Almanları yeniden yapılanma için Türkiye'ye davet edilmişlerdir. Fakat tek bir farkla; Alman Heyet, hiçbir biçimde Türk ordusunda emir ve komuta makamı üstlenmeyecek, yalnızca danışmanlık yapabilecekti. Heyet, 1926 yılında İzmit'e gelir gelmez ilk incelemeler neticesinde şu sonuçlara ulaşmıştı:

- 1) Mühendisler (Asteğmenler) yeniden kursa tabi tutulmalıdır.
- 2) Donanmada top, telsiz ve torpido subay kursları açılmalıdır.
- 3) Gemilerde sistemli bir eğitime derhâl başlanmalıdır.
- 4) Donanma, senelik bir program dahilinde çalışmalıdır.
- 5) Muharebe ve Muhabere talimatnameleri hazırlanmalıdır.

Alman heyeti, incelemeleri sırasında tüm donanmayı en ince ayrıntısına kadar tetkik etmişti, donanmanın ana mevkilerine istediği subayların atanmasını dahi teklif etmişlerdi. Emekli Tümamiral Gagerin, Asteğmenlerin teorik bilgilerinin gayet iyi olduğunu; fakat pratikte bir takım aksaklıklarının yaşandığını fark ettiğinde bu grubun iki ay süreyle Yavuz'da dümen ve makine arızaları, Alman usulü ışıldak ve gemi talimleri, muhabere çalışmalarına katılmalarını sağlamıştı. Bunun yanında donanma subaylarına topçu kursu Preveze gambotunda, torpido kursu Muin-i Zafer'de, telsiz kursu da bugün Deniz Hastanesi'nin fizik tedavi ünitesi olan yerde yapılmış ve Türk Donanması bu kurslar vasıtasıyla atış idare hususunda idare birliği sağlarken, her cins topa mahsus bir top kullanma talimatı geliştirmiştir. Gemi eğitiminde de Alman müşavere heyeti ağırlığını koyarak donanmayı Alman sistemine uygun olarak Hamidiye ve Mecidiye'yi beş, Peyk sınıfını üç ve Samsun sınıflarını da karışık bir bölükten mürekkep duruma getirdi. (Alman Danışma Heyeti: E. Tümamrl V. Gagerin, Topçu Uzm.E.Yarbay Wehner, Seyir Uzm. E. Yarbay Roedenbeck, Torpido Uzm. E. Yarbay Doflein, Makine Uzm. E. Yzb. Dinendahl, Telsiz Uzm. E. Yzb.Krüger.

Almanların tayin edilmesini istediği Türk subaylar; Donanma Komt Vekili Yarbay Fahri Aczi,Donanma Kurmay Bşk. Yarbay Hüsnü Gökdenizeri, Hamidiye Komutanı: Bnb. Hidayet Bosut, Mecidiye Komt: Bnb. Sait Halman, Peyk-î Şevket Komt: Bnb.Naci Akalın, Berk-î Satvet Komt: Bnb. Mahmut Gökboro, Taşoz Komt.Yzb. Necati Özdeniz, Basra Komt: Yzb. Mithat Işın, Samsun Komt.Yzb. Nedim Ülsever)⁷⁸

Gölcük'teki 25.000 tonluk havuzun yapımı da yine bu yılda tamamlanıp hizmete sokuldu. Yılsonuna doğru ilk defa Donanmamız Ege'de bir tatbikata çıktı ve kara birlikleriyle ortaklaşa yürütülen bu tatbikattan başarıyla geri döndü. Ardından İstanbul'daki Top Fabrikası ve Tesisleri İzmit'e nakledilip Donanma ile daha sıkı ilişkilere kapı aralandı.⁷⁹

1926 yılında YAVUZ'un tamiri için ihale açılmış ve Fransız Penohed Şirketi uygun bulunmuştur. Şirketin Flender tesisatını satın alması sağlanmış, şirket YAVUZ'un tamirinde kullanılmak üzere Gölcük'te muhtelif fabrika ve binalar inşa etmiştir.

Yavuz Zırhlısının onarımı için 1926 yılında 25000 tonluk havuz yapımı tamamlanmıştır. Yavuz Zırhlısının modernizasyonu için 1927 yılında Gölcük'te Fen Müşavirliği kurulmuştur.⁸⁰

Tuzla ve Adalar arasında yaralı bir halde yatan YAVUZ, 1927 yılında yedeklenerek Gölcük'e getirilip havuzlanmak suretiyle overhole başlanmıştır. Aynı zamanda geminin modernize edilmesini de kapsayan onarım, 1930 yılında tamamlanmıştır. Bu overhole sonunda zarar eden Fransızlar, tesisleri Türk Hükümeti'ne devredip ülkeden ayrılmışlardır.⁸¹ Faaliyetler hız kazanarak devam etti. Ne var ki bu hızlı tempo 27 Aralık 1927'de kesildi.

İlk bütçesi 6 milyon lira ile kurulup ülkenin en sıkıntılı zamanlarında büyük atılımlar gerçekleştiren ve Donanmaya layık olduğu değeri vermeye çalışarak bunu büyük oranda başaran Bahriye Vekâleti, Gölcük ve civarını da Donanma adı ile

⁷⁸ AfifBÜYÜKTUĞRUL, *Cumhuriyet Donanması* (1923-1966), Deniz Basımevi, İstanbul, 1967, s.27-29

⁷⁹ *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, Donanma Basımevi, Gölcük, 1995, s.133

⁸⁰ Figen ATABEY, *a.g.e.*, s.21

⁸¹ *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi*, Gölcük Tersanesi Basımevi, Gölcük, 1999, s.77

özdeşleştirdi. 40.000 lira ile 1925 yılında Tersane kurmaya kalkışmak, bir çeşit imkânsız başarmaktı. İstimlaklar, bataklıkların kurutulması, yollar, yüzer havuz rıhtımı, kreynler vs. az iş değildi. Bütün bunları ancak modern Donanmaya inanan, özverili Bahriyeliler başarabilirlerdi ve öyle de oldu. Mamafih 16 Ocak 1928 tarihinde, Bahriye Vekâleti lağvedildiğinde güçlü Türk Donanması için çok yol alınmış ve Bahriyelilerin yüreklerinde geri dönülmez bir heyecan başlamıştı.

16 Ocak 1928’de Bahriye Vekâleti lağv edilmiştir. Üç yıllık dönemde;

1. Darıca müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlanmış,
2. İsa Reis tipi gambotlar gümrük idaresine devredilmiş,
3. Yavuz’un onarımı için havuz yaptırılmış,
4. Hollanda’ya denizaltı siparişi verilmiş,
5. Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27 aralık 1927’de Seyr-i Sefain idaresine devredilmiş,
6. Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Samsun, Basra ve Taşoz gibi gemilerin onarım ve bakımları yapılmış
7. Alman danışma heyeti getirilmiş
8. Talimnameler ve Donanma emirnameleri oluşturulmuş,
9. Yurt dışına kursa personel görevlendirilmiş,
10. Hamidiye savaş gemisi Odessa’ ya gönderilmiş,
11. Şapka, ilk olarak Bahriye vekili ve Bahriyeli subaylarca giyilmiştir.⁸²

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 Vekâleti, 27 Aralık 1927 tarihinde lağvedilmiştir. Ancak, günümüzün modern ve çağdaş Türk Deniz Kuvvetlerine erişimde Bahriye Vekâleti’nin oynadığı tarihi ve yaşamsal rol bugün daha da iyi anlaşılmaktadır.

⁸² Rasim ÜNLÜ, Atatürk’ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde ... **a.g.m.**, s.5

Dönemin bir diğer önemli olayı Osmanlı'nın yabancılara tanıdığı kimi ayrıcalıklarla birlikte devrettiği, Türkiye limanlarında her türlü yolcu ve yük taşıma hakkının Türk bayraklı gemilere ve Türk vatandaşlarına tanınması olmuştur. Anılan haklar Kabotaj Yasası'nın 1 Temmuz 1926'da Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilmesiyle yürürlüğe girmiştir.. Böylece, Türk sahillerinde her türlü yük ve yolcu taşıma hakkı Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiş; yabancı bayraklı gemiler, dışarıdan mal getirme ve dışarıya mal götürme durumuna indirgenmiş, Türk kıyılarında ve kara sularında ticaret yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarına verilmiştir. Bir anlamda denizlerimizdeki “egemenlik hakkımızı” geri alınmıştır. Bu nedenle kabotaj yasası, ekonomik alandaki bağımsızlığımızı pekiştiren, Türkiye'nin denizcilik sektörüne canlılık getiren, ulusal bir ticaret filosunun kurulmasını ve güçlendirilmesini sağlayan deniz kaynaklarımızın değerlendirilmesinin yolunu açan, ekonomi ve ticaretin gelişmesine katkı sağlayan önemli bir kazanımdır. Genç cumhuriyetin kalkınma seferberliğine bir hız kazandırmıştır. Türkiye denizcilik sektöründeki bilgi birikimini bu yasaya borçludur.

Netice itibariyle Cumhuriyet devrinin ilk Bahriye Vekili de İhsan (Yavuzer) Bey oldu. Bahriye Vekâleti işleri bir müsteşarın emrinde çalışan altı şube tarafından idare edilmekteydi. Vekâletin emrinde de İstanbul Bahriye Kumandanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Kumandanlığı, Karadeniz Bahri Kumandanlığı, Akdeniz Bahri Kumandanlığı bulunuyordu. 27 Aralık 1927 günü Başbakan İsmet (İnönü) Bey'in Meclis Başkanlığına verdiği önerge üzerine de Bahriye Bakanı İhsan (Eryavuz) Bey, Yavuz'un onarımında mukavele üzerinde yaptığı değişikliklerle suiistimali tespit edildiğinden yüce divanda yargılandı ve 2 yıl hapse mahkum oldu. Böylece Bahriye Bakanlığının da itibarı örselendiğinden; kurumun 2 Kasım 1927 tarihinde lağvedilerek Savunma Bakanlığı'nın çatısı altında birleştirilmesine karar verildi.⁸³

Şunu da ilave etmek gerekir ki, Bahriye Vekâleti'nin kuruluşunu (31 Aralık 1924), Cumhurbaşkanı'nın 3 ay evvel HAMİDİYE ile Trabzon'a kadar yaptıkları

⁸³ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet ... **a.g.e.**, s.7 – 14 ve 23; ayrıca bkz. Nejat GÜLEN, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul 1988, s. 369 ve 376

seyahat sağlamıştır. ⁸⁴ Bahriye Bakanlığı 24 Aralık 1927’de yani kurulduğundan tam 3 yıl sonrada kaldırılmıştır. ⁸⁵

⁸⁴ Raşit METEL, **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İSTANBUL, 2. Baskı Ekim 2005,s.115

⁸⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız... **a.g.e.**, s.110

2.4.Türk Donanmasının Deniz Müsteşarlığı Dönemi ve Gelişme Süreci (1928 – 1949)

“.....Arkadaşlar!

En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile, en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.....”M. Kemal ATATÜRK

(TBMM II.Dönem, II.Toplantı Açılış Yılı Konuşması, 01 Kasım 1936)⁸⁶

27 Aralık 1927 günü İsmet İNÖNÜ’nün Meclis Başkanlığı’na verdiği bir önerge üzerine Bahriye Vekâleti lağvedilmişti. YAVUZ’un tamiri ile ilgili olarak İhsan Bey’in, İcra Vekilleri kararına aykırı hareket ettiği iddia edilen bu önerge, pek çok Subay hakkında da tahkikat açılmasına ve mahkeme ile yüce divana çıkmalarına sebep olmuştu. Bilahare beraat etmelerine rağmen rencide olan bu Subaylar, peş peşe istifa etmişlerdir. Bahriye ve özellikle donanma zor durumda kalmıştır.

1927 yılında Genelkurmay Başkanlığı’nda bir Deniz Müsteşarlığı kuruldu. Bir nevi Deniz Kurmay Başkanlığı demek olan bu kuruluş, Donanmayı içinde bulunduğu durumdan kurtarmayı ön planda tutarak, ilk önce Donanma Komutanlığı’nın idari ve lojistik bakımdan Genelkurmay Başkanlığı’na bağlanmasını sağladı.

16 Ocak 1928 gün ve 1198 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak Genelkurmay Başkanlığı’nda bir “Deniz Müsteşarlığı” makamı teşkil edilmiştir. Bu yeni teşkilatlanma ile Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığı’na bağlanmıştır.

Bu dönemde Donanma 2 Kruvazör ve 5 küçük gemiden ibarettir. Eğitimler genelde Bahriye Vekâleti dönemindeki kuruluş üzerine devam ediyordu. Donanma kışı tamirde geçiriyor, yaz mevsiminde ise dört kademeli eğitimlere devam ediyordu. Bunlar sırasıyla Yeni Erat Okulu’nda Piyade Eğitimi, Tek Gemi Liman ve Seyir Talimi, Filo ve Donanma Talimi, Top ve Torpido Atışları idi. Bu arada seyirler ve teftişler, tatbikatlar yapılıyordu.⁸⁷

⁸⁶ <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/ataturkdeniz.asp>

⁸⁷ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s.125

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 Gölçük'te faaliyet göstermiştir.

Hollanda'ya sipariş verilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusu yansıtan I. İnönü ve II. İnönü Denizaltıları da 1928 yılında Deniz Kuvvetlerine katılmıştır. Atatürk Döneminde Milli Bütçe İle Alınan ve Sipariş Verilen Vurucu Kuvvet Savaş Gemileri aşağıda sunulmuştur.⁸⁸

ATATÜRK DEVRİNDE MİLLİ BÜTÇE İLE ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

DESTROYERLER :	SİPARİŞ TARİHLERİ
ADATEPE	1929
KOCATEPE	1929
TINAZTEPE	1929
ZAFER	1929
HÜCUMBOTLAR	SİPARİŞ TARİHLERİ
DOĞAN	1929
MARTI	1929
DENİZ KUŞU	1929
DENİZALTILAR	SİPARİŞ TARİHLERİ
BİRİNCİ İNÖNÜ	1925
İKİNCİ İNÖNÜ	1925
DUMLUPINAR	1929
SAKARYA	1929
GÜR	1935
ATILAY	1936
SALDIRAY	1936
BATIRAY (Almanya tarafından müsadere edilmiştir.)	1936
YILDIRAY	1936

⁸⁸ Raşit METEL, Atatürk ve ... **a.g.e.**, s. 165

Bu dönem içerisindeki önemli olaylardan biri personel eğitiminde olmuştur. 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.

Lozan Anlaşması'nın Boğazlar'a ait hükümleri nedeniyle, Milli Savunma Bakanlığı, 4 Nisan 1928 tarihli yazı ile Genel Kurmay Başkanlığı'na "Bahriye'ye ait müesseselerin peyderpey İzmit'e nakli başladığı için, havuzlar müstemilatının, Tri Güverte ambarlarının, sabit maçunanın, Valide Kızağı'nın Seyrisefain İdaresi'ne devri" hakkındaki mütalaasını sormuş ve 18 Nisan 1928 tarihli uygun yazısı üzerine aynı gün yapılan Bakanlar Kurulu toplantısında, Haliç Tersanesi'nin İktisat Bakanlığı'na devri ve geri kalan kısmın İzmit'e taşınmasına karar verilmiştir.

Bu karara rağmen taşınma işi 1931 yılına kadar gerçekleştirilememiş, ancak bu dönemde 16 Mart 1928 tarihinde Hollanda'dan satın alınıp yurda intikal eden I.İNÖNÜ ve II. İNÖNÜ Denizaltı Gemileri (Cumhuriyet Donanması'nın ilk yeni gemileri)'nin imla ve torpido bakım, tutum ve tamirleri için lüzum görülen fabrikaların yapımı için Alman Gulte Hafnung Firması (1929–1930) ile anlaşılmıştır. (Halen Donanma Komutanı Konutu olan Donanma Komutanlığı Binasını da bu firma yapmıştır.)

1928 yılında alınan karara rağmen Haliç Tersanesi'nin sökülüne ancak Nisan 1931'de başlanmış, Ekim ayında İzmit'e taşınma işi tamamlanarak Tersane feshedilmiştir.⁸⁹

Takvimler 1 Eylül 1928'i gösterdiği gün ATATÜRK, ERTUĞRUL Yatı ile Marmara gezisine çıkmıştı. Yat Tekirdağ'da iken ajanslar Yunan Donanması'nın

⁸⁹ **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, Gölcük Tersanesi Basımevi, Gölcük, 1999, s.94

Çanakkale Boğazı'na yakın Türk karasularında manevra yaptığı haberini geçtiler. Bu manevra siyasi bir amaç taşıyordu ve Türk-Yunan anlaşmazlığı tırmandırılmak isteniyordu. ATATÜRK ani bir kararla Türk Donanması'nın da hemen bir karşı manevra yapması emrini verdi.

Bu karar doğrudan Donanmanın istikbaliyle ilgili idi. Resmen bir sınav verilecekti. Gemiler dağınık vaziyetteydi ve bir tatbikattan henüz dönülmüştü. Buna rağmen bütün gemiler 2 Eylül sabahı saat 10.00'da Bolayır önlerinde ERTUĞRUL Yatı'nın yanına geldiler. ATATÜRK manevra faraziyesini yazılı olarak Donanma Komutanı'na gönderdi. Faraziye iki aşamalıydı. Önce Gelibolu Yarımadası'nın işgal edildiği, sonra da düşmanın Çanakkale Boğazı'nı geçtiği farz edilecekti.

Manevra müddetince Donanma'nın önemli bir hatası çıkmamış, bütün bir harekât Donanma Komutanı'nın ATATÜRK'e verdiği bilgi doğrultusunda tamamlanmıştır. Personel büyük bir özveri göstermiştir. Manevra 5 gün sürmüştür. Donanmanın manevra sonucu eleştiri ve takdirleri şifresiz açık telsiz bildirilmiştir.⁹⁰ Beşinci günün sabahı ATATÜRK, Donanma gemilerine telsizler açık olarak şöyle demektedir:

“... Donanma Kumandanlığına;

İstanbul'da bulunduğunuz andan itibaren bililtizam (gereği üzere), verdiğim müşkül vaziyetlerde,

1. İçinde bulunduğunuz şeraite (şartlara) nazaran, İstanbul'dan hareket için kat ettiğiniz zamanı çok bulmuyorum.
2. Deniz ve kara ile alakalı olarak Donanmaya verdiğim vazifeleri muvaffakiyetle ifa ettiniz.
3. Gece harekâtında gösterdiğiniz dikkat, mucibi memnuniyettir (bizi memnun etmiştir).

⁹⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Atatürk ve Fatih'in Deniz Politikaları**, XI. Türk Tarih Kongresi'nden ayrı basım, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ANKARA, 1989, s. 2098

4. Bilhassa son verdiğim faraziyata göre muhtelif vaziyetlerde ve muntazam tedbirlere şamil tasavvurlarınızı ve kararlarınızı şayan-ı takdir buldum (takdir ettim).

5. Donanmamızın bu beş gün meşhudum olan (şahidi olduğum) intizam ve mükemmeliyetinden çok memnun ve müftehirim (iftihar ediyorum). Donanma Kumandanı'na ve Donanmanın diğer Kumandanları ile Zabitlerine ve bilumum askerlerine teşekkür ederim. Bu tarzda himmet ve mesainizin (gayret ve çalışkanlığınızın) milletçe daima takdirle karşılanacağına şüphem yoktur....”

Reis-i Cumhur
Gazi Mustafa Kemal

Bu cümleler Cumhuriyet Donanması'nın ve tüm personelinin kısa sürede ulaştığı önemli bir aşamanın göstergesi olarak kayıtlara geçti. Ülkenin imkânları ölçüsünde Donanmanın daha da geliştirilmesi için kararların çıkmasına kapı araladı ve Donanma personeline yeniden şevk ve ruh verdi. Gelecekte daha güçlü ve modern bir Donanmanın oluşturulmasının temelleri atılmaktaydı.

Donanma'da büyük atılımlar ve yenilikler devam ederken YAVUZ da tamir edilmiş, her türlü donanım ile denizlere hükmetmeye hazır hale gelmişti. Devrin Donanma Kumandanı vekili Albay Fahri ENGİN, YAVUZ'a komuta etmekle görevlendirilmişti. Bu durumda YAVUZ, Donanma kuruluşundan ayrı olarak hizmete başladı. YAVUZ'un yerine de Donanma'ya yeni gemiler katıldı. Böylece eski ve yeni gemiler arasında teknik bakımdan büyük farklar olduğu görüldü. Bu da eğitimi, sevk ve idareyi etkiliyor, kısacası ihtisaslaşmayı gerektiriyordu. Dahası, Donanma Kumandanlığı makamında bulunan Şükür OKAN, Fahri ENGİN'den kıdemsiz bulunuyordu. Çare, gemilerin Filolara bölünmesi ile Donanma Kumandanlığı'nın lağvedilerek yerine Harp Filosu adıyla Muhrip Filotilla ve İhtiyat Filolar kurulması oldu. Böylece YAVUZ ve Filolar doğrudan Deniz Müsteşarlığı'na bağlandılar (24.11.1930).

Hollanda'ya sipariş edilip teslim alınan iki Denizaltı ve Denizaltı Gemileri Kumandanlığı Karargâhı, 1930 yılında Gölcük'e nakledildi. Yeni Denizaltılar ile takviye edildi.

Aynı dönemde Gölcük'te büyük bir hareketlilik yaşıyordu. Bir yıl evvel (1929) İstanbul'dan İzmit Körfezi'ne taşınmaya başlayan Donanma, Gölcük'te bakım ve onarım tesislerinin hızla oluşturulmasını adeta zorluyordu. Nihayet şimdi de Haliç'teki tesis ve tezgâhlar Gölcük'e taşınmaktaydı. Gerek Almanlarca YAVUZ için inşa edilen havuz, gerekse Fransızlar'ın hazırladığı onarım baraka ve atölyeleri, Gölcük ve çevresini, asırlar içinden süzülüp gelen Donanmanın yeni modern vatani yapmaya hazırlanıyordu. İstanbul Tersanesi artık Gölcük'te faaliyette idi. Deniz fabrikalarının kurulmasıyla da (4 Ağustos 1930) desteklenen bu tesisler, gerçekten modern bir Donanmanın temelleri idi.

Çok geçmeden yeni gelişmeler oldu. TBMM, yeni Ana Üssün Gölcük'te kurulması kararını verdi (1933).⁹¹

Diğer taraftan, 1928 yılında Gölcük'te bir tersane kurulması için başlatılan çalışmaların bir sonucu da 1932 yılında tamamlanan "Gölcük Tersanesi Şartnamesi" olmuştur. 10.000 tona kadar harp ve yardımcı gemiler ile denizaltı gemilerinin inşa ve onarım yeterliliğindeki teknil fabrikalardan oluşan bir tersanenin projelerinin hazırlanması, bu şartnamenin esasını teşkil etmektedir. Şartnamede ayrıca kurulacak Üssü Bahri ile ilgili şartlar da bulunmaktadır.

Açılan ihale sonucu en müsait teklifi veren The Netherlands Harbour Works Firması ile 14 Haziran 1934 tarihinde mukavele imzalanmıştır. Firma, 2 sene çalışarak ana hatları ile 86 gruptan ibaret olan, bir Tersane ile bir Üssü Bahri kurulmasını kapsayan ve "Hollanda Projesi" olarak bilinen projeyi hazırlamıştır.

Hollanda Projesi hükümet tarafından uygun görülmüş ve mali imkânsızlıklar nedeniyle tahsis edilebilen 17.782.788 TL. ile başlangıçta en çok ihtiyaç duyulan 13 grup ihale edilmiştir. İhaleyi Hollanda firması ile birlikte 4 Alman firması (Philips Holman, Gulte Hafnung, Julios Berger ve Siemens Bad Union) kazanmış ve mukavele 1939 yılının Haziran ayında yapılmıştır.⁹²

⁹¹ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s.117

⁹² Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, s.147

Proje sonunda Tersane'ye ilaveten Gölcük Deniz Üssü'nde aşağıdaki kısımlar hizmete sokuldu:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Kömür Deposu | 29. Ağaç İşleri Fb. |
| 2. Subay Oteli | 30. Malzeme Ambarı |
| 3. Bot Hangarı | 31. Kazan Fabrikası |
| 4. 2000 kişilik Er Okulu | 32. Gemi İnşa Mahalli |
| 5. 2000 kişilik Er Kışlası | 33. Köşebent İstif Bölmeleri |
| 6. Tarla | 34. Demirhane |
| 7. Kruvazör Kışlası (100 kişilik) | 35. Dökümhane |
| 8. Destroyer Kışlası (100 kişilik) | 36. Makine Fabrikaları |
| 9. İtfaiye Garajı | 37. Mot.Gen. Şarj İst. Ve Elk.Atl. |
| 10. Garaj | 38. Santral (Buhar Kuvvet) |
| 11. Denizaltı Kışlası (100 kişilik) | 39. Akü Fabrikası |
| 12. Liman Komutanlığı | 40. Fen Bürosu ve Resimhane |
| 13. Donanma Komutanlığı | 41. Yemekhane |
| 14. Üssü Bahriye Komutanlığı | 42. Deniz Talebe Okulu |
| 15. Mezbaha | 43. 600 kişilik Kışla |
| 16. Çamaşırhane | 44. Hastane |
| 17. Mayın Kışlası | 45. Dizel Elektrik Kuvvet Santrali |
| 18. Mayın ve Torpido Komutanlığı | 46. Gazino |
| 19. Torpido Ambarları | 47. Torpido Fabrikası |
| 20. Yağ Deposu | 48. Mayın Fabrikası |
| 21. ren İstasyonu | 49. Ağaç Ambarı |
| 22. Lojmanlar | 50. Kontrol Tezgahı |
| 23. Muhabere Merkezi | 51. Motor Botlar Hangarı |
| 24. 25.000 Tonluk Sabit Havuz | 52. Torpido Poligonu |
| 25. 1 Nolu Kızak | 53. Yağ Tankları |
| 26. 2 Nolu Kızak | 54. 1 Nolu Tulumba Dairesi |
| 27. Kompresör Binası | 55. 2 Nolu Tulumba Dairesi |
| 28. Denizaltı İnşa Doku | |

Aynı yıllara, Donanmanın tatbikat yılları gözüyle de bakmak mümkündür. Yılda en az bir defa manevralar yapılıyor ve Donanma personeli her bakımdan

gelişmesini sürdürüyordu. Bunlardan 6 Eylül 1933'te icra edilmeye başlayan tatbikata çeşitli Filolardan toplam 19 gemi katılmış, Antalya'ya kadar gidilmişti. 1934 yılındaki tatbikata ise Donanmanın bütün mevcudu yanında ilk defa Hava Kuvvetleri de iştirak etti. Marmara'daki bu tatbikatın üstünden çok geçmeden Karadeniz'de de bir tatbikat yapıldı (15 Ocak 1935). Fırtınalı ve sisli hava ile Karadeniz'in hırçın sularında devam eden bu tatbikatı da Donanmanın bütün gemileri başarıyla bitirdiler. Artık modern denizcilik gerekleri Türk Donanması'nda da diğer milletler kadar başarıyla tatbik ediliyordu.⁹³

İkisi Almanya'da, ikisi de İstanbul – Hasköy Taşkızak Tersaneleri'nde yapılmak üzere 4 Denizaltı Gemisi için Germania Werft I. V. S. Firması ile 11 Haziran 1936 tarihinde bir mukavele yapılmıştır.

İnşa edilecek bu Denizaltı Gemileri'nin isimleri hakkında Cumhurbaşkanı Atatürk'ün, zamanın Başbakanı Celal BAYAR' a verdikleri direktifleri aşağıdadır:

“Yeni dört denizaltı gemimiz için bulduğumuz isimler şunlardır; 1. Saldıray, 2. Batıray, 3. Atılay, 4. Yıldırıy. Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları, som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, batıran, atılan, yıldırır.”⁹⁴

Donanma'nın protokol görevleri de vardı. ADATEPE, ATATÜRK ve maiyetine hizmet veriyor, ZAFER ve TINAZTEPE sırasıyla Bulgaristan'a YAVUZ ile birlikte gidiyor (23 Eylül 1933), 4 Ekim 1933'te ülkemizi ziyaret eden Yugoslav Kralı'na refakatte bulunuyor, Cumhuriyet'in 10 ncü yıl kutlamalarında Rus Mareşallerini getiren İZMİR Vapuruna eşlik ediyorlardı. Yine ZAFER, 1933 Aralığında Fransa eski Başbakanı'nı alıp gelmiş, 30 Ocak 1934'te Dışişleri Bakanımızı KÖSTENCE'ye götürmüştü. Aynı yılın Haziran'ında İran Şahı ülkemize gelmiş ve YAVUZ'un yanında Donanmanın 4 Muhribi karşılama – uğurlama görevi yapmıştı.

⁹³ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s.125

⁹⁴ Raşit METEL, Atatürk ve ... a.g.e., s.167

Bütün bu görevlerde gerek kendi devlet adamlarımız, gerekse yabancı ülke büyükleri Donanmadan ve personelinden daima övgüyle söz etmişlerdir. Haddizatında Donanma personeli, Donanma Kumandanlığı'nın lağvına bir hayli üzülmüş, buna rağmen her görevi başarıyla tamamlamayı görev bilinci saymıştır. Nihayet 30 Eylül 1935 tarihinde TBMM'nden yeni bir karar çıkmış ve Donanma Kumandanlığı yetki ve bağluları arttırılarak yeniden ihdas olunmuştur.

Donanma personeli sevinçlerini dışa vurmak yerine görevlerini daha büyük bir sevgiyle yapma yolunu seçerek mutlu oldular. İlk olarak da Akdeniz'de kendilerini gösterdiler. Bu fırsat İtalyan Hükümeti'nin Akdeniz ile ilgili bazı haksız talepleri üzerine doğmuştu. İtalya ile siyasi ilişkilerimiz bozulmaya başlayınca Donanma, bir güç ve kararlılık gösterisi için Akdeniz'e açıldı. Seyire bizzat ATATÜRK de katıldı ve gösteriden olumlu neticeler alındı. Artık Donanma, Türkiye Cumhuriyeti'nin vazgeçilmez bir unsuru olarak istikbale uzanan çizgide yerini almış oluyordu. Herkes anlamıştı ki Donanma olmadan güçlü bir Türkiye Cumhuriyeti olamazdı.

1936 ve 1937 yılları ülkemiz için önemli siyasi anlaşmaların (MONTRÖ, NYON) yapıldığı yıllardı. Bu anlaşmalar Donanmayı da yakından ilgilendiriyor ve Türk sularında yeni uygulamalara kapı açıyordu. Bu, aynı zamanda yeni gemiler ve yeni teşkilatlar demekti. Özellikle Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği buna bağlı olarak tüm dünyaca kabul edildi. Artık Montrö yürürlükteydi.

1923'ten bu yana yaşanan bütün bu gelişmeler Türk Donanması'nın yenilenmesine ve dostlarının güvendiği, düşmanlarının çekindiği bir güç haline gelmesine vesile oldu. Ancak ne yazık ki bu dönem iki önemli değişime gebedi;

- 10 Kasım 1938'de ATATÜRK'ün ölümü
- 1939 yılında II. Dünya Savaşı'nın başlaması ⁹⁵

Amerikalı Mrs. Richard M. CADWALADER tarafından Almanya'nın Hamburg şehrindeki Blohm Und Woss tezgâhlarına sipariş edilen ve 29 Temmuz 1930 tarihinde omurgası konularak 28 Şubat 1931 tarihinde ikmal edilen 6130 ton

⁹⁵ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s. 150

Maimahrec’indeki SAVARONA Yatı, talep edilen yüksek verginin ödenememesinden Amerika sularına sokulmamış ve sahibesi tarafından satışa çıkarılmıştır.

1938 yılının Mart ayı başında Cumhurbaşkanı Yatı olarak kullanılmak üzere satın alınan SAVARONA Yatı’na, 24 Mart 1938 Perşembe günü İngiltere’nin Southampton Limanı’nda merasimle Türk Bayrağı çekilmiştir. SAVARONA, 01 Haziran 1938 Çarşamba günü saat 13.45’de Dolmabahçe önüne gelmiştir.

Aynı gün saat 1530’da Cumhurbaşkanı Atatürk, refakatinde maiyeti olduğu halde ACAR motoru ile SAVARONA Yatı’na gitmişler, yatı çok beğenerek “Ne olurdu bu gemi elimize birkaç yıl evvel geçmiş olsaydı.” diyerek yatta kalmaya karar vermişlerdir.

Atatürk SAVARONA’da kaldığı günlerde Marmara’da muhtelif seyirler yapmış, bunlardan birinde de 24 Haziran 1938 Cuma günü Erdek’e gelerek Donanma Komutanı Amiral Şükür OKAN’ın ziyaretini kabul etmişlerdir. Atatürk, 09 Temmuz 1938 günü Bakanlar Heyeti’ni SAVARONA’da toplantıya çağırmış, o gün öğleden sonra 3,5 saat süren bu toplantı, Bakanlar ile yaptığı son toplantı olmuştur.

Atatürk’ün, geminin yardımcı kuvvet ve tenvirat devrelerini besleyen makinelerin gürültü ve sarsıntısından rahatsız olmaması için SAVARONA Dolmabahçe önüne demirlediği zaman, bordasına Denizaltı gemisi gönderilerek bataryalarından cereyan alınmıştır.

Ömrünün son senesinin 54 gününü yatta geçirerek 25 Temmuz 1938 gününün ilk saatinde, 01.00’da SAVARONA yatından hasta olarak ayrılarak Dolmabahçe Sarayı’na geçmiştir.

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; birçok 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.

2.5.1923 – 1938 Arası Türk Dış İlişkileri ve Türk Donanmasına Etkileri

1923–1932 Dönemdeki Türkiye’nin barışçı siyasetinin çeşitli nedenleri vardı. Bunlardan en önemlisi iç politika ve sosyal hayatın hemen her alanında köklü inkılâplar yapmasıydı. Yeni bir anayasa kabul edilmiş, hilâfet kaldırılmış, eğitim birleştirilmiş, kılık kıyafet, hukuk, harf vb. inkılâplar gerçekleştirilmişti. Laiklik ilkesi doğrultusunda yapılan reformların toplumda yarattığı tedirginliği, memleket ekonomisinin kötü durumu ve hükümetin dış ticaret üzerine koyduğu sınırlamalar daha da arttırmıştı. İnkılâpların en hızlı döneminde doğuda 1925 yılında patlak veren Şeyh Said isyanı ise aralıklarla 1938’e kadar devam etmişti. Ardından Atatürk’e İzmir suikastı düzenlenmiş, 1930’da Menemen olayı meydana gelmişti. Ayrıca Türkiye Lozan Anlaşması’ndan sonra Avrupa’nın bütün güçlü ülkeleriyle komşu duruma gelmişti. Irak sömürgesi dolayısıyla İngiltere, Suriye sömürgesi dolayısıyla Fransa, 12 adalar dolayısıyla İtalya ve Sovyetler Birliği Türkiye ile komşu olmuştu.⁹⁶

1932 yılına kadar uluslararası gelişmelerle ilgilenilmekle birlikte, esas olarak Lozan’dan kalan bazı sorunların çözümüyle uğraşıldı. Bu sorunlar; İngiltere ile Musul, Fransa ile borçlar meselesi ve Suriye sınırı, Yunanistan ile ahali mübadelesi meselesi ve kapitülasyonlara ilişkin bazı hususlardı. Türkiye, 1932 yılına kadar iç ve dış meselelerini büyük ölçüde çözüme kavuşturmuş, uluslararası alanda daha aktif bir döneme girebilecek hale gelmişti.

Türk-Yunan ilişkilerini kısaca özetlersek Türkiye Lozan Barışı’ndan itibaren Yunanistan’la iyi ilişkiler kurulmasından yana bir politika takip etti. Buna rağmen iki ülke arasında özellikle nüfus mübadelesi dolayısıyla 7-8 yıl daha gerginlik devam etti. İtalya’nın Akdeniz politikasının bölgede yarattığı güvensiz ortam iki ülkeyi birbirlerine daha çok yaklaştırdı ve bu yaklaşma 30 Ekim 1930’da anlaşma ile sonuçlandı.⁹⁷

⁹⁶ **Mehmet Gönübol - Cem Sar**, Atatürk ve Türkiye’nin Dış Politikası, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1990, s. 52

⁹⁷ **İsmail Soysal**, Tarihçeleriyle ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları, 1920-1945, 2. Baskı, Ankara, TTK, 1989, s. 393 – 396.

Türk-Sovyet ilişkileri üzerinde üç konu etkili olmuştur. Ticari münasebetler, komünizm ideolojisi ve Türkiye'nin Batı ile ilişkileri. İki devlet 17 Aralık 1925'te Paris'te bir Tarafsızlık ve Saldırmazlık Antlaşması imzaladı. Bu anlaşma iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerden daha çok siyasi ilişkilerin gelişmesini sağladı. Bu nedenle ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi maksadıyla iki ülke arasında 11 Mart 1927'de Ankara'da bir Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması imzalandı.⁹⁸

Dönem içinde doğulu devletlerle de iyi ilişkiler kurulmuştu. Afganistan ile Milli Mücadele sırasında kurulan dostane ilişkiler Türkiye Cumhuriyeti'nin uluslararası ilişkiler sisteminde yerini almasıyla daha da gelişmiş ve Atatürk'ün reformları Afganistan'ın batılılaşma hareketlerinde ilham kaynağı olmuştu. 25 Mayıs 1928'de Türk-Afgan Dostluk İşbirliği Antlaşması imzalanmıştı. 22 Nisan 1926'da İran ile de Güvenlik ve Dostluk Antlaşması imzalanmış⁹⁹ ancak İran ile sınır meselesi ve aşiretler sorunu devam etmişti.

Türkiye, 1932 yılına kadar yurt içinde reformları büyük ölçüde gerçekleştirmiş, dahili teşkilatını tesis ederek güçlendirmiş, Lozan'dan kalan sorunların önemli bir kısmını çözümlenmiş ve komşularıyla ilişkilerini olumlu bir şekilde geliştirmeye başlamıştı. Bütün bunlar Türkiye'yi uluslararası ilişkilerde güçlü konuma taşımış, ona bağımsız ve eşit bir statü kazandırmıştı. Artık bölgesel ve küresel gelişmelerde rol alabilir, istikrar ve barışa katkı sağlayabilirdi.

Bu aşamaya gelindiğinde genç cumhuriyetin bölgesel gelişmelerde rol alabilmesi için askeri güce gereksinimi artmıştır. Özellikle üç yanı denizlerle çevrili ve Akdeniz'in göbeğinde konumlu Türkiye Deniz gücü arttırmalı ve güçlü bir donanmaya sahip olmalıydı. Giderek artan denizciliğin önemi nedeniyle tüm imkânsızlıklara rağmen dönemin bütçesinden yüksek oranlarda ödenek deniz gücü için ayrılmıştır.

⁹⁸ **Gönlübol, Mehmet-Sar, Cem:** Olaylarla Türk Dış Politikası 1919-1995, Ankara, Siyasal Kiyapevi, Ankara, 1996.

⁹⁹ **İsmail Soysal,** Türkiye'nin Siyasal ... **a.g.e.** 330 – 331.

Türkiye, 1932 yılına kadar yurt içinde reformları büyük ölçüde gerçekleştirmiş, dahili teşkilatını tesis ederek güçlendirmiş, Lozan'dan kalan sorunların önemli bir kısmını çözümlemiş ve komşularıyla ilişkilerini olumlu bir şekilde geliştirmeye başlamıştı. Bütün bunlar Türkiye'yi uluslararası ilişkilerde güçlü konuma taşımış, ona bağımsız ve eşit bir statü kazandırmıştı. Artık bölgesel ve küresel gelişmelerde rol alabilir, istikrar ve barışa katkı sağlayabilirdi. Küresel çapta yaşanan 1929 ekonomik krizi devletlerin ekonomi ve uluslar arası ilişkiler politikalarında önemli değişiklikler yapmasına neden olmuştu. I. Dünya Savaşı'nın galip devletleri mevcut durumu korumak için antirevizyonist gurubu oluştururken, Almanya ve İtalya revizyonist grubun öncüleri olarak ön plana çıkıyordu. Türkiye ise Lozan'da Misak-ı Milli hedeflerine tam olarak ulaşamamasına rağmen, Atatürk'ün Türkiye'nin emniyetini esas alan ve hiçbir milletin aleyhine olmayan barış politikası doğrultusunda antirevizyonist grup içinde yer almıştı.¹⁰⁰

Balkan Devletleri arasındaki problemler 1930 yılına kadar önemli ölçüde halledildikten sonra Balkan Antantı'nın kurulması konusu tekrar gündeme geldi. Yaşanan gelişmelerin sonucunda Bulgaristan dışındaki devletler tarafından 9 Şubat 1934'de Balkan Antantı imzalandı.¹⁰¹

Türkiye'nin İslâm devletleri ile olan ilişkileri 1933'ten sonra ivme kazandı. Bunun çeşitli sebepleri vardı. İlk olarak Türkiye İslâm devletlerini sömürgeleri altında tutan Batılı devletlerle yakınlaşmaya başlamıştı. İkincisi Mussolini'nin Asya ve Afrika'ya yönelik emperyalist politikaları bu devletleri endişelendirmişti. Bu gelişme Türkiye'yi doğuda Balkan politikasına benzer bir politika izlemeye sevk etti. Türkiye, İran, Irak ve Afganistan 8 Temmuz 1937'de İran Şah'ının yazlık sarayı Sadabat'ta dördü işbirliği antlaşmasını imzaladılar.¹⁰²

Atatürk'ün takip ettiği siyaset milli siyasetti. Milli siyaset engin tarihsel deneyimin, ilmin, aklın ve mantığın bir ifadesiydi. Milli siyaset; milli sınırlar içinde kendi kuvvetine dayanarak varlığını korumak, milleti erişilemeyecek emeller peşinde

¹⁰⁰ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, c. I, 4. bs., Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1989, s. 379.

¹⁰¹ **İsmail Soysal**, Türkiye'nin Siyasal ... s. 454-455.

¹⁰² **İsmail Soysal**, Türkiye'nin Siyasal ... s. 584-587.

yorarak zarara sokmamak, millet ve memleketin güçlü ve istikrarlı yaşamasını sağlamak, saadet ve refahına çalışmak, medeni dünyadan medeni, insani ve karşılıklı dostluk beklemektir. Açıklamalardan anlaşılacağı üzere Atatürk'ün devrimci karakteri Türk dış politikasının hedefi ve uygulama prensiplerinde büyük değişimler meydana getirmiştir. Buna göre Atatürk dönemi Türk dış politikasının hedefi; milli egemenliğe dayalı bağımsız Türk Devletini kurmak, Türkiye Cumhuriyeti'ni ve Türk Milletini medeni dünyada layık olduğu seviyeye yükseltmek, milletin huzur, güven ve refahını artırmaktır.¹⁰³

Yukarıda belirtildiği gibi büyük bir savaşa doğru sürüklenen dünyada özellikle jeopolitik ve jeostratejik önemi olan Türkiye Cumhuriyeti, çevresinde gelişen olaylara hızla gereken tavrı almak için deniz gücünü oluşturmaya yönelmiştir. Özellikle faşizmin yükseldiği bu dönemde, deniz kuvvetleri her ülke için prestij ve gövde gösterisi yapma aracı olarak kullanılmıştır. İşte bu ortamda kurulan Bahriye Vekaleti'nde oluşturulan Donanma, Deniz Müsteşarlığı döneminde geliştirilmeye çalışılmış ve her an patlak verebilecek savaşa hazır hale getirilmekle meşgul olunmuştur. Ayrıca Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından donanma, merasim ve kutlamalarda fiilen kullanılarak millete övünç, düşmana korku vermesi de sağlanmıştır. Ulaşılmak istenen denizcilik gücü ve potansiyeli için hızla teçhizat ve yeni deniz araçları tedarik edilmeye başlanmış, dünyanın içinde bulunduğu gergin ortamda bir yandan komşu ülkelerle ikili anlaşmalar yapılırken bir yandan silahlanmaya ve askeri gücün arttırılmasına gayret edilmiştir.

¹⁰³ .Atatürk'ün Milli Dış Politikası, c. I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1994, s. 27.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1923 – 1938 TÜRK DONANMASININ TEŞKİLATI

3.1. 1920 – 1924 Dönemi Teşkilatlanmaya Genel Bakış

Denizcilik gücü bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir.

Bu gücün yapısını analitik yöntem bakımından iç içe durumdaki üç sisteme ayırarak incelenmesi uygun olacaktır.

a. Denizcilik Gücü (esas sistem) : denizcilik gücü ile ilgili olarak onun tanımında belirtilen maddi ve manevi, nitel ve nicel tüm değerleri, karada ve denizde denizcilik kapsamında veya onunla doğrudan ilişkili olarak yürütülen faaliyetlerin, bunlarla ilgili kurum ve kuruluşların, gemiler ve araçların, çeşitli meslek, uzmanlık ve görev aşamasındaki personelin, bu alandaki mevzuatın, siyaset ve stratejilerin tümünü kapsar

b. Deniz Gücü: (alt sistem) Denizcilik gücünün, denizde bulunan bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsar.

c. Deniz Kuvvetleri: (alt sistem) Deniz gücünün içinde yer alan bu sistem, harp bahriyesinin gemileri, uçakları, araçları ve kıyıdaki çeşitli kademelerde düzenlenen komutanlık ve karargahları ile kıyı ve liman savunma birlik ve tesislerinden, üsler, tersaneler ve diğer lojistik ve idari kuruluşlardan oluşur.¹⁰⁴

Cumhuriyet Donanması kuruluş aşamasında zaten kısıtlı imkânlarla sahip genç devletin ihtiyaç uyduğu silahlı gücün denize mi karaya mı dayalı olması gerektiği sorusuyla karşı karşıya kalmıştır. Kara Kuvvetleri ve Deniz Kuvvetleri tartışma ve çatışması yıllardan beri süregelen bir hadisedir. Bu çatışmayı doğuran birinci neden tarihle ilgilidir. Kara kuvvetleri yıllarca karada savaştığı için muharebe şekillerini daha eskilerden beri kurallara bağlayabilmiştir. Denizcilerin bu tarzda kurallar

¹⁰⁴ **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlarından, Harp akademileri Basım Evi, Yenilevent- İstanbul, Mayıs 1997 s. 9

kullanması makine dönemi ile beraber başladı. Çünkü daha önceleri gemiler insan iradesinden çok rüzgâr şeklinde beliren tabii irade ile gidiyordu.¹⁰⁵

Makine dönemi gemileri insan iradesinin içine sokunca deniz ordularında da kurallar tespit edilmeye ve muharebe talimnameleri yazılmaya başlandı. İki kardeş silah mensupları arasında fikir çatışmaları da böyle başladı. Kara subayları donanmanın da kara ordusu kurallarına göre savaşa hazırlanabileceği ve savaş yapabileceği kanısında idiler. Denizciler ise denizin tabii kanunlarına uyar özel bir çalışma yapmadıkça her hangi bir devletin kudretli bir donanmaya sahip olamayacağı tezini savunuyordu.

Bu dönemde hiçbir hükümet konuyu çarelendirememiştir. Böylelikle Harbiye Nezaret, Bahriye Nezareti Dönemi başladı. Devlet bütçeleri o zamanın ihtiyaçlarına yeterli olduğu için, Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti sistemi konuyu çarelendirmiş gibi gözükmüştür.

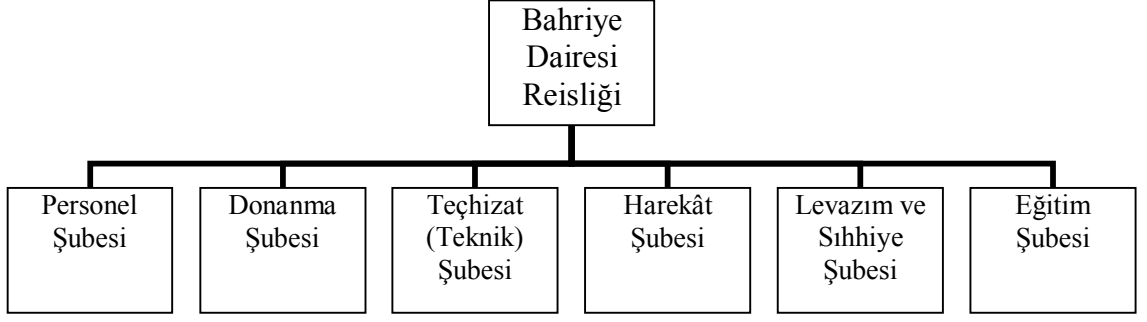
1921 yılında deniz nakliyatımız ve kullanılan araçların artması İzmit'in geri alınması, Karadeniz düşman donanmasının harekete geçmesi gibi sebeplerden ve ayrıca görülen lüzum üzerine çeşitli teşkilatlanmalara gidilmiştir.

- Kara Teşkilleri
- Kıyı teşkilleri
- Deniz filosu.

Başlangıçta pek az personelle çalışmaya başlamış olan Umur-u Bahriye Müdüriyeti, işlerin artması karşısında bir daire haline getirilerek 1 Mart 1921' de Bahriye Dairesi Reisliği adını aldı. Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olan bu dairenin karargâh kuruluşu aşağıda sunulmuştur.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ... a.g.e., s. 94

¹⁰⁶ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, s.201 / EK-2 ayrıca bkz Afif Büyüktuğrul Cumhuriyet... s.7



Daire Başkanlığına Güverte Kalyon Komutanı (Albay) Abdürrahim Bey¹⁰⁷ getirmiştir. Milli Hükümetin imkânları ve zamanın koşulları altında bu kuruluş birçok yokluk ve sıkıntılarla kurulmuş ve işlemiştir.

Dört yıl faaliyetlerini sürdüren kuruluş Karadeniz’deki nakliyatı yürüterek milli mücadeleye katkı sağlamıştır. 1923- 1938 donanma teşkilatının temelini ortaya koymak maksadıyla milli mücadele dönemin kuruluşunun ana ast unsurları aşağıda sıralanmıştır. Bu unsurlar aslında Cumhuriyet Donanmasının teşkilatının temeli teşkil emesi sebebiyle incelenmelidir.

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı, Trabzon Kaçakçı Müfrezesinin 26 Ekim 1920’den itibaren “Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesi” adıyla bir müddet çalışmasından sonra genişlettilerilerek 9 Şubat 1921’de kurulmuş ve istiklal harbindeki deniz teşekküllerinin en önemlisi olmuştur. Başına da Güverte Binbaşı Mustafa BAHİRİ getirilmişti.¹⁰⁸

Rusya’dan yapılan nakliyata ilaveten Ekim 1921’den sonra Batum yolu ile Doğu Cephesinden yapılmasına başlanan nakliyatı da tanzim ve idare etmiş, emrindeki nakliye filosunun idaresi, karakol hizmeti ve benzeri işlerle de meşgul olmuştur.

Bu konularda Batum Novrosiski ve Tuapse kıdemli deniz subaylıkları, Trabzon’daki 3ncü Kafkas ve sonraki 13ncü Tümen Komutanlıkları ve 15nci Kolordu Komutanlığı ile birlikte çalışmıştır.

¹⁰⁷ Figen ATABEY a.g.e., s. 9

¹⁰⁸ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, a.g.e., s.29

Trabzon nakliyatı bahriye komutanlığı savaşın sonlarına doğru büyüklü küçüklü 26 parçayı bulan buharlı, motorlu ve yelkenli araçlarla düşman donanmasının hâkim olduğu 600 mil uzunluğundaki bir sahada sert şartlar altında rus limanları-Trabzon, Trabzon-Karadeniz iskeleleri arasında silah, cephane, levazım eşyası ve asker taşıma işlemini düzenlemişti. Düşman ancak bir tek gemimizi rüsumat 4 numaralı vapuru onu da boş olarak yakalayıp tahrip edebilmişlerdi.

Ereğli Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı; İstanbul, Akçakoca ve Trabzon – Akçakoca çeşitli nakliyatıyla kömür havzasından doğu Karadeniz’in bazı limanlarına yapılan yapılan yiyecek maddeleri ve kömür nakliyatını idare etmek üzere 17 Nisan 1921’de Ereğli de bir nakliyatı bahriye kumandanlığı kuruldu. Başında güverte Binbaşı Hulusi¹⁰⁹ getirildi. Buna değin aynı iş, buradaki bahriye müfrezesi komutanlığı ve Liman Reisliği tarafından görülmekte idi.¹¹⁰

Samsun Bahriye Divanı Harbi Daimisi ve Ganaimi Bahriye Mahkemesi; 25 Nisan 1921’de samsun da bağımsızlık olarak kurulan bahriye divanı harbi daimisi, bir başkan bir savcı ve beş üyeden oluşmaktaydı. Vazifesi Preveze ve Aydınreis gambotları personelinin Rusya’da karşılaştıkları olaylar ve zamanla teşekküllerdeki olayları görüp karara bağlamaktı.

Ganaimi bahriye mahkemesi Şubat 1921 ortasında kurulmuş olan bu mahkeme çeşitli tarihlerde zapt ve müsadere edilen ve el konulan gemilere ve elde edilen bahri Ganaimi ait meseleleri çözüp bir karara bağlamaktı.¹¹¹

Batum, Tuapse ve Navrosiski Kıdemli Deniz Subaylıkları; Ardahan ve Artvin den sonra 23 Şubat 1921 tarihinde Batum da tarafımızdan işgal olunmuştu. Mart 1922 ayı başlarında buraya iki güverte ve iki makine subayı ile bir miktar deniz erinden ibaret bir grup gönderilerek liman tesisleriyle araçların idaresini teşkilatlandırmak görevi verilmişti. Fakat 16 Mart 1921 tarihli Moskova antlaşmasına uyularak 19 Mart 1921 de Batum boşaltılmış bunun sonucu olarak adı geçen grup geri alınmıştı.

¹⁰⁹ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.29

¹¹⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ... **a.g.e.**, s.95

¹¹¹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ... **a.g.e.**, s. 95 – 96

Daha sonra Batum Tuapse ve Novrosiski kıdemli deniz subaylıkları kuruldu. Bunların vazifesi Rus limanlarından yollanacak silah mühimmat ve malzemeyi hazırlamak tertiplemek, yüklemek ve bunları taşıyacak olan gemilerin hareketlerini düzenlemek. Bundan başka mazot, gaz, benzin ve makine yağı gibi maddeleri başlangıçta kömürle mübadele ve sonraları da satın almak suretiyle motorlu gemilerimizin uçaklarımızın ve motorlu araçlarımızın ihtiyaçlarını sağlamışlardı. Bu alanda mahalli Şehbenderlik ve Konsolosluklarla birlikte çalışan kıdemli deniz subaylıklarının kaldırılması bir aralık teklif olunduysa da deniz nakliyatının bir ihtisas işi olması karşısında bu teklif kabul edilmedi.¹¹²

Trabzon nakliyatı bahriye kumandanlığının tertip ettiği bir talimatname ye göre çalışan bu subaylıklar aynı zamanda istihbarat işiyle de meşgul olarak değerli bilgiler toplamışlardı. Hopa – Batum arasındaki telefon hattı ile Trabzon’daki Tümenin telsizi ve yine buradaki Rus Mümessilliğinin telsizi Trabzon nakliyatı bahriye kumandanlığı ile bu subaylıklar arasında irtibatı sağlayan başlıca muhabere gereçleriydi. Bunların bazen arıza göstermeleri yüzünden irtibatları zaman zaman aksıyordu.

İrkap ve İhraç Kumandanlıkları (Yükleme ve Boşaltma); 1921 yılında kurulan Trabzon, İnebolu ve Batum İrkap ve İhraç Kumandanlıkları görevi, taşıt gemilerimizi yüklemek ve boşaltmaktı. Bunlardan Batum’daki, sonradan Kıdemli deniz Subaylığına çevrildi. Ereğli ve Akçakoca’da da birer İrkap ve ihraç memurlukları bulunmaktaydı.

Fethiye Bahriye İhtiyat Grubunun görevi Kuşadası – Antalya kıyılarının gözetlenmesi, Ege’ de Yunan ve İtalyan Adalarının gözetlenmesi, kundakçı ve çetecilerle mücadele etmektir. Grubun komutası Güverte Binbaşı Necip (817) teydi. 3 temmuz 1922 de grubun kuvvesi şöyle idi:

- 37 mm lik topla donatılmış Sakarya ve Bodrum yelkenlileri,
- Makineli tüfekte donatılmış İzmir yelkenlisi,
- Fethiye, Şahin ve Doğan yelkenli kayıkları ve dört filika,
- 150 er, 120 tüfek 3 makinalı tüfek,

¹¹² Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, a.g.e., s. 30

- 2 adet 57 mm topile bir adet 37 mm otomatik top
- Demir ve marangoz atölyesi,
- Beş yataklı ve ameliyat salonlu revir,
- Telsiz istasyonu¹¹³

Amasra Bahriye Bataryası; Trabzon’ dan batıya ve batıdan Trabzon’a olan nakliyatla gemilere koruma sağlayan bir limana olan ihtiyaç sonucunda en uygun yer olan Amasra, Mayıs 1921 tarihinde Tahkim edilmeye başlandı ve kara teşkilinden 2 adet 120 mm top verildi. Aralık 1921 de 2 adet 47 mm.lik topa güçlendirildi. Temmuz 1922 de 2 adet 150/45 mm.lik top Rusya’dan 2 adet 350 mm. Top İstanbul’dan getirilerek güçlendirildi. Başlangıçta Kastamonu ve Havalisi Komutanlığına bağlanan batarya 1922 başında Amasra Bahriye komutanlığının emrine girdi. ¹¹⁴

Amasra Deniz Teyyare İstasyonu; Batı Karadeniz’deki nakliyatı ve diğer harekâtı koruma yolunda keşif taarruz ile görevlendirilmek üzere Kasım 1921’de 1nci Dünya Savaşı Deniz Havacılarından Güverte Binbaşı Savmi’ nin (788) raporuyla gönüllü 2 güverte ve 2 makine teğmeni tarafından 3 tayyare ile oluşturuldu.

Ernis (Van) Tersanesi; 15nci Kolordu komutanlığınca oluşturulması gerekli görülmüş ve yalnız posta nakliyatında yılda 2000 lira tasarruf edileceği değerlendiriliyordu.

Samsun Deniz Harp Okulu; Eğitimleri eksik kalan deniz teğmenleri yetiştirmek üzere Samsun’ da açılan okul 8 teğmen ve biri Deniz harp okulu talebesinden oluşan öğrencileriyle öğretime başladı. 25 Eylül 1921’ de lağvedildi.

Kıyı Gözetleme İstasyonları; Haziran 1921 tarihinde kurulmaya başlanılan istasyonların görevi, düşman gemilerinin harekâtını takip ve tespit ederek Liman reislikleri kanalıyla Bahriye Dairesi ve Nakliyatı Bahriye Komutanlığına bildirmektir. Muhtelif tarihlerde açılan kıyı gözetleme istasyonları şunlardır.

- Bababurnu (Ereğli)

¹¹³ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.69

¹¹⁴ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.31

- Amasra
- Kerempe
- İnceburun (Sinop)
- Sinop
- Papazburnu (Samsun)
- Kalemevki (Pazar)
- Absalah (Hopa)¹¹⁵

İzmit bahriye Kumandanlığı ve Kocaeli Kumandanlığı (1nci Ordu Bahriye) Müşavirliği; 28 Haziran 1921 'de İzmit'in geri alınmasından sonra kurulan komutanlığın başına Güverte Binbaşı Celal getirildi. Görevi 1nci Orduya müşavirlik, İzmit Körfezinin deniz savunması, İstanbul'dan İzmit'e körfezde ve Marmara'da nakliyatın sağlanmasıydı. Başlangıçta birkaç çürük araçla yapılan bu işler sonradan 1922 Eylül ve kasım' da İstanbul'dan kaçırılan İntibah Mayın Gemisi, Galata Yatı, 3 römorkör, 3 motorbot ve bir istimbot ile gelişmiş bulunuyordu.

Güverte Binbaşı Celal (310)'in en büyük hizmeti Karaçam, Balaban, Lefke ve Yılandağ köprülerini onararak kullanılır hale getirmesi ve bu şekilde nakliyatı trenle yapılmasını sağlamasıdır.

Kastamonu Telsiz İstasyonu; 1nci Dünya Savaşı sırasında Doğu Karadeniz Deniz gücü ile İstanbul arasındaki muhabereyi sağlamak için Sinop'un Melekşah köyünde kurulmuş olan 2,5 kw lık telsiz istasyonu Kastamonu'ya getirilerek 19 Ocak 1922 tarihinde tekrar işletilmeye başlanılmıştır. Görevi hakkında kesin bilgi bulunmamakla birlikte batı cephesinin ikmal istasyonu haline gelen Kastamonu'nun iletişimini ve Rusya ile irtibatı sağladığı anlaşılmaktadır. İstasyon savaş sonunda 1926'da İzmit'e naklolmuştur.¹¹⁶

İzmir Bahriye Kumandanlığı; kuruluşundan 15 gün kadar sonra 15 Ekim 1922 de İzmir e 50 mayın ile iki adet 47 mm gemi topu gönderildi.

¹¹⁵ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.31

¹¹⁶ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.69

Aralık 1922’de Bahriye Kumandanlığı kolordu yetkisinde olarak kurulan ve direkt batı Cephesi Komutanlığına bağlanan İzmir müstahkem mevki komutanlığına çevrildi. Bunun emrinde karargâh, mayın grubu, tersane, yeni erat okulu, kıyı topları, Sakarya ve İzmir motorları, 2 Aralıktan itibaren Uzunada adını almış olan Kösten Adası ile Yenikale ve Yeni Erat Okulunda kurulmuş olan birer işaret ve gözetleme istasyonu bulunmaktaydı.¹¹⁷

Eğridir Bahriye Müfrezesi; Antalya limanı yoluyla yapılan askeri eşya ithalatını en yakın bir yoldan batı cephemize ulaştırmak ve yurtiçinden buraya yapılan sevkiyatı devam ettirmek maksadıyla 1922 yılı başlarında Eğridir gölünde deniz müfrezesi kurulmuştur.¹¹⁸

İstanbul Bahriye Komutanlığı; 11 Ekim 1922 Mudanya mütarekesinden sonra İstanbul 4 Kasım 1922’de Milli Hükümet idaresi altına girmiştir. Bu durumda İstanbul’daki deniz tesis ve teşkilleri de Bahriye Dairesi emrine girmiş bulunuyordu. Bu sebepten 14 Kasım 1922 tarihinde bir İstanbul Bahriye Komutanlığı kurularak başına Deniz Albay Nazmi getirildi.¹¹⁹

Karadeniz’deki Başlıca Yükleme ve Boşaltma Limanları:

- Trabzon Limanı
- Samsun Limanı
- İnebolu ve Akçakoca Limanı
- Sinop ve Ereğli Limanları
- Amasra Limanı ¹²⁰(10a)

Milli Mücadele Döneminin en önemli deniz gücü teşkilatı olan Umur – u Bahriye Müdürlüğünün karargâh kuruluşu 3 – 1 bölümünde açıklanmıştır. Milli Mücadele Döneminde büyük hizmetler yapan bu kuruluş daha sonra mücadelenin ilerlemesi ve deniz araçlarının artmasıyla yerini daha kapsamlı teşkilatlanan Bahriye Vekâleti’ ne

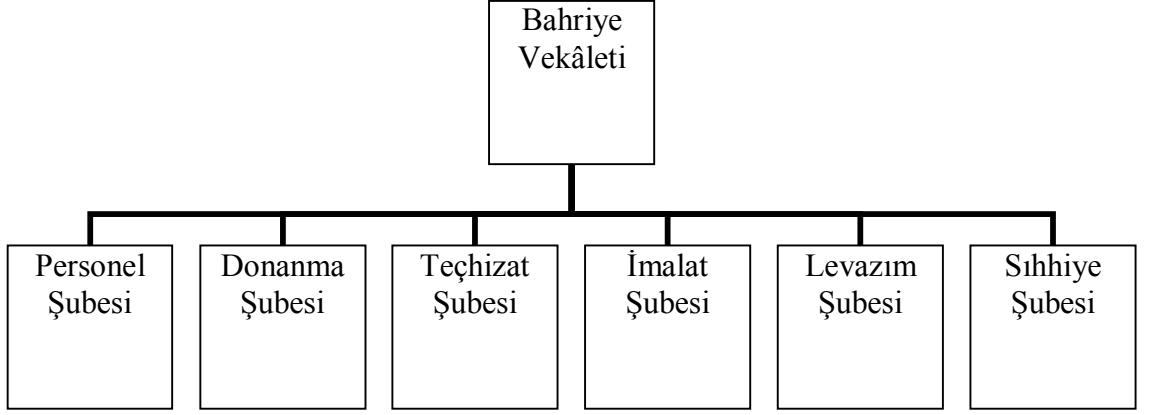
¹¹⁷ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.71

¹¹⁸ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.72

¹¹⁹ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.73

¹²⁰ Saim BESBELLİ, İhsan GÖYMEN, **a.g.e.**, s.113

bırakmıştır. Bahriye Vekâleti' nin de karargâh kuruluşu aşağıdaki şemada belirtilmiştir. Deniz Müsteşarlığı öneminde bu kuruluşu genel hatlarıyla korunmuş olup, eğitim faaliyetleri Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır.



3.2 Cumhuriyet Donanmasının Personel Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri

1771 yılında Osmanlı Donanması'nın Çeşme'de yakılmasıyla Sultan III. Mustafa Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya 18 Kasım 1773'te "Mühendishane-i Bahri Hümayun" adıyla Deniz zabiti yetiştirecek okulun kurdurmuştur. Böylece Deniz Harp Okulunun temeli atılmıştır. 1864 yılında "Erkan-ı Harbiye-i Bahriye" mektebi Deniz Harp Akademisi kurulmuştur.¹²¹

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.¹²²

1890 tarih ve 17 sayılı (Ceridei Bahriye)'de yayınlanan bir emirle, Donanmanın önemli hizmetlerinden olan güverte, topçuluk, işaretçilik, serdümenlik ve porsun, sanayi ve makinede kalafatçı, marangoz, burgucu ve ateşçi dallarında personel yetiştirmek üzere gedikli(astsubay) sınıfının kurulması Şurayü Bahriyece hazırlanan Nizamname ile 3 Nisan 1890 tarih ve 21 sayılı Ceride i Bahriyede yayımlanarak 15 Nisan 1890 tarihinden itibaren Deniz Gedikli sınıfı resmen kurulmuştur.¹²³

Bahriyenin bu dönemde personel kıyafetleri gelişim göstermiştir.1925 yılına kadar 9 Haziran 1909 tarihli (Bahriyei Şahane Zabitanının Elbisei Resmîyesi hakkında Nizamname) ile bir açıklığa kavuşturulmuş ve uygulanmıştır. Anılan Nizamname 15 Kasım 1925 tarih ve 2785 sayılı kararnamesiyle yürürlüğe konulan (Bahriye Ümera ve Zabitan ve Eimmesinin giyecekleri elbise hakkında Talimatname) ile kaldırılmıştır. Önemli değişiklik olarak eski Nizamnamedeki Bayramlık setreyi

¹²¹ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s.2

¹²² **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, 3. cilt 1. Kısım EK Deniz Kısım(1299 – 1452), K.K.K. Askeri Basımevi, İSTANBUL 1964, s.3

¹²³ Fahri ÇOKER, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, ANKARA 1994, s. 66

kaldırılmış, buna mukabil gece elbisesi olarak siyah ve beyaz Mesdres getirmiştir. Ayrıca giyilecek elbiseler çeşit olarak belirlenmiştir.¹²⁴

No. 1	Büyük Üniforma	Setre, apolet, sırmalı pantolon, meç ve sırmalı kemer, rugan çekme veya velington potin
No.2	Balo Elbisesi	Salon ceket, apolet, beyaz salon yeleği, sırmalı pantolon, meç ve sırmalı kemer-emredildiğinde-, rugan çekme veya velington potin
No.3	Küçük Üniforma	Setre, apolet, düz siyah veya beyaz pantolon, meç ve sırmalı kemer, rugan çekme veya velington potin veya beyaz iskarpın
No.4	Setre Takımı	Setre, düz siyah veya beyaz pantolon, meç ve sırmasız kemer, rugan çekme veya velington potin veya beyaz iskarpın
No.5	Ceket Takımı	Çıfa önlü siyah ceket, siyah veya beyaz pantolon, meç ve sırmasız kemer-emredildiğinde-, siyah veya beyaz iskarpın
No.6	Büyük Salon Elbisesi	Salon ceket, beyaz yelek, sırmalı pantolon, rugan çekme veya velington potin
No.7	Küçük Salon Elbisesi	Siyah salon ceket, siyah salon yeleği, düz siyah pantolon, rugan çekme veya velington potin veya siyah iskarpın
No.8	Beyaz Büyük Üniforma	Beyaz ceket, spalet, beyaz pantolon, meç ve sırmasız kemer-emredildiğinde-, beyaz iskarpın
No.9	Beyaz Elbise	Beyaz ceket, spalet, beyaz pantolon, meç ve sırmasız kemer-emredildiğinde-, beyaz iskarpın
No.10	Beyaz Büyük Salon Elbisesi	Beyaz salon ceket, spalet, beyaz salon yeleği, sırmalı pantolon, rugan çekme veya velington potin
No.11	Beyaz Küçük Salon Elbisesi	Beyaz salon ceket, spalet, siyah salon yeleği, düz siyah pantolon, rugan çekme veya velington potin

Büyük üniforma, yüzbaşı ve üstü, beyaz büyük üniforma mühendis dışındaki bütün subay ve amirallere özeldi. Setreye takılan apoletler eski nizamnamede olduğu

¹²⁴ “Bahriyemizde Personel Kıyafetinin Geçirdiği Aşamalar” , Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, ANKARA, 1972478 sayılı Deniz Kuvvetleri Dergisinin 2. Eki s. 6

gibi, spaletler ise sırmadan dört oluklu, üst subaylar üçer, amiraller beşer adet sarı sırma kaytandan saç örgüsü şeklindedir.¹²⁵

Söz konusu yönetmelik yürürlüğe konmazdan önce, Bakanlar Kurulunun 15 Mayıs 192 tarihli kararnamesiyle, eski (9 Haziran 1909) nizamname ile kabul edilmiş olan serpuş kaldırılarak deniz subaylarının “viziyeerli serpuş” yani ŞAPKA giymeleri kabul edilmiş, bu husus 9 Haziran 1925 tarihli kararname ile Bahriye Öğrencilerine de giydirilmiştir.¹²⁶

Bahriye gedikli subaylarıyla (astsubay) erlerin giyecekleri elbiseler için de 20 Ağustos 1927 tarih ve 7 sayılı kararname ile ayrı bir yönetmelik kabul edilmiş, her iki yönetmelik Bakanlar Kurulunun 23 Mayıs 1933 tarih ve 14555 sayılı kararıyla yürürlüğe konan (ordu kıyafet kararnamesi) ile kaldırılmıştır.

Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin kıyafetlerini bir araya toplayan ve 5 Eylül 1933 tarih ve 2495 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren kararnamenin 107. maddeden başlayan III. Kısım (deniz zabitlerine mahsus elbise) başlığı ile Deniz Kuvvetlerine tahsis edilmiş olup elbiseler aşağıdaki gibi düzenlenmiştir.

No.1	Büyük Üniforma	Setre, sırma apolet, siyah pantolon, meç ve sırmalı kemer, rugan potin, siyah ipek boyunbağı
No.2	Küçük Üniforma	Setre-apoletsiz, düz siyah veya beyaz pantolon amirin emrine göre, meç ve sırmalı kemer, siyah veya beyaz iskarpin
No.3	Ceket Takımı	Çift önlü siyah ceket, siyah veya beyaz pantolon-emre göre-, meç ve sırmalı kemer, duruma göre siyah potin veya beyaz iskarpin
No.4	Beyaz Büyük Üniforma	Beyaz ceket, setre apoletli, beyaz pantolon, meç ve sırmalı kemer, beyaz iskarpin veya potin
No.5	Beyaz Elbise	Beyaz ceket, apolet –ordunun gibi- beyaz veya siyah

¹²⁵ Bkz Ek – F

¹²⁶ “Bahriyemizde Personel Kıyafetinin Geçirdiği Aşamalar”, a.g.e., s. 7

		pantolon, meç ve sırmasız kemer, beyaz iskarpın veya siyah potin
--	--	--

Gedikli zabıt (astsubay) kıyafetleri konusunda; 1 Haziran 1929 tarih ve 1492 sayılı kanunun geçici maddesi B fıkrası gereğince tasfiyeye tabi olarak başgedikliliğe geçmeyi arzu etmeyenlerin 20 Ağustos 1027 tarihli kararnamede belirtilen kıyafeti kullanacakları ve başgediklilerin subayların 3 ve 5 nolu elbiselerini giyecekleri belirtilmiştir.¹²⁷

Cumhuriyet ilan edildikten sonra gemilerin onarım ve bakımları ya da hizmet dışı edilmeleri sonrasında pek çok subayın işsiz ve de gezer duruma düşmesine yol açmıştır.¹²⁸ Bu durumu incelemek amacıyla subay fazlalarının belirlenip ilişkilerinin kesilmesi için Mecliste bir de Komisyon oluşturulmuştur. Esas olarak da İstiklal Savaşına girenler ile girmeyenler gibi durumlar, temel alınmaya çalışılmıştır. Sonuçta, 749 subay emekli edilmiştir. Bundan sonra yeni dönemde donanmanın ihtiyacına göre personel sayısı ve hatta deniz okullarının öğrenci kadrosu dahi belirlenmeye çalışılmıştır. Tüm bu çabalarda ilgililer haklıdır. Çünkü gemiler azalmış bu nedenle de fazla kadrolar açığa çıkmış, bir kısım gemiler de uzun vadeli bakım ve onarıma alınmış, yine burada da atıl personel belirmiştir. Yeni kadrolaşmadan sonra Bahriye Dairesi Reisi Abdurrahim Bey 2 Şubat 1924 tarihinde bir genelge yayınlamıştır. Bu genelgede ‘Bahriye’nin yeniden canlanması’ için personelin ‘Yeni bir ruh’ ile işe başlaması istenmiş; Böylece, personele görev bilinci aşılması hedeflenmiştir.¹²⁹ Ancak bu yapılan mantıklı müdahale bazı deniz subaylarınca hoş karşılanmış ve kırgınlık duygusunun oluşmasına sebebiyet vermiştir.

Cumhuriyet Donanmasının temel personel sıkıntısı mevcutlardan ziyade yetişmiş kalifiye personel yönünde olmuştur. Zaten temeli ve eğitim me hazarından yoksun olan donanma, bir yandan yurtdışı yurtiçi kurslarla personel yetiştirmeye çalışmış bir yandan da gelecek için talimname yazılması, ilgili okulların açılarak

¹²⁷ “Bahriyemizde Personel Kıyafetinin Geçirdiği Aşamalar”, **a.g.e.**, s.7

¹²⁸ **Türk Kültürü Dergisi**, Sayı.117;İ. Kayabalı – C. Arslanoğlu , s.765

¹²⁹ Fahri ÇOKER, Bahriyemizin Yakın ... **a.g.e.**, s.60,72–73

eğitim müfredatlarının belirlenmesi gibi sorunlarla mücadele etmiştir. Bu duruma bir sonraki bölümde eğitim faaliyetlerinde değinilecektir.

3.3. Donanmanın Harekât ve Eğitim Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri

Millî mücadele dönemi ve Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki donanma teşkilatının gelişimi ana başlıklar itibariyle aşağıda sunulmuştur.

1920----Umur-u Bahriye Müdürlüğü

1921----Bahriye Dairesi Reisliği

1924----Bahriye Vekâleti

1928---- Deniz Müsteşarlığı

Millî Mücadele yıllarında “Umur-u Bahriye Müdüriyeti” olan Bahriye Dairesi, 23 Nisan 1920’de BMM Hükümeti kurulunca, deniz kuvvetlerine ait işler Millî Savunma Vekâleti’ne ayrı bir daire hâlinde bağlanmıştı. Cumhuriyet’in ilk yıllarında mezkûr kurum ismini aynen muhafaza ederken 1 Mart 1924 tarihinden itibaren yapılanmasıyla beraber ismini de değiştirmiştir. Bu yapılanma içerisinde görev ve sorumluluk sahası genişleyen Bahriye Dairesi Reisliği, Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamı konumuna geldi. Deniz Kuvvetlerinin tüm idâri ve harekât işleri bu makam tarafından yürütölmeye başlandı. Çünkü Bahriye Dairesi Reisi hem müsteşarlık hem de Deniz Kurmay Başkanlığı görevlerini birlikte yürütüyordu. Dairenin çalışmasını Personel, Harekât ve Eğitim, Teknik, Donanma (Merasim, Teşrifat, Kanunlar, Erat İşlemi, Kadrolar, Gemi Sipariş), Levazım, Sıhhîye şubeleri ayarlıyordu. Bahriye Dairesinin emrinde İstanbul, İzmit, Samsun, Amasra Bahriye Kumandanlıkları vardı. Deniz Kuvvetlerinde henüz kurmay hizmeti teşekköl etmemesinden ötürü Kurmay Başkanlığı görevi Komutan Yardımcısı tarafından görölüyordu. Komutanlıkların yapılanması, daireninkiyle benzerdi; fakat kumandanlık emrinde ayrıca bağımsız olarak çalışan Seyir Aletleri ve Harita Şubesiyle bir de Kütüphanesi mevcuttu. Deniz Kuvvetleri Komutanlıkları garnizon hizmetinin haricinde deniz vasıtalarının sevkiyle meşgul oldukları gibi telsiz-telgraf istasyonlarıyla cephanelikler de komutanlığın emrine verilmişti. Haliç ve Gölcük’te Astsubay Sınıf Okulları açıldı. Kasımpaşa’da “Deniz Yeni Erat Talim Alayı” tesis edildi. Donanmanın ilk denize çıkışı Gökçeada ve Bozcaada’ya giden jandarma birliklerine destek görevi yapan Hızır Reis ve İsa Reis gambotlarının Adalar Denizine açılmalarıyla gerçekleşti. 1925 yılına gelindiğindeyse ilk defa Kara ve Deniz Kuvvetleri’nin iştirakleriyle müşterek bir tatbikat yapıldı.

1923 yılında donanmanın elinde hiçbir savaş ve eğitim talimnamesi kalmamasından ötürü, eğitim, Genelkurmay ya da Bahriye dairesinin (o dönemde Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamıdır.) direktif ya da planı ile değil, gemi subaylarının aklında kalan bilgilerle yapılıyordu. Ama geminin yaptığı talimler hem Genelkurmay Başkanı ve Yüksek Askeri Şura üyeleri tarafından hem de kamuoyu tarafından zevkle seyrediliyordu. Örneğin gemi talimleri, İkinci Komutan Kıdemli Yüzbaşı Ali Ülgen'in (Sonradan Deniz Kuvvetlerinin İlk Komutanı Oramiral) vaktiyle İngiliz donanmasında staj yapmış olmasından, İngiliz usulüne dayanırken; top talim ve atışları, topçu subayının Almanlarının yanında çok bulunmasından ötürü Alman usulüne dayanıyordu. Hamidiye dışında gemilerde ise, asker verilmemiş olmasından, hiç eğitim yoktu.¹³⁰

Cumhuriyet'in ilanından bir yıl gibi kısa bir süre sonra Mustafa Kemal Paşa, milletin itimadını kazanmak ve aradaki haili kaldırarak vatandaşla yakından temasa gelmek için 29 Ağustos 1924 tarihinde Ankara'dan hareketle Dumlupınar'dan başlayan bir seyahate çıkmıştır. 11–21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile yapmış, Bursa'dan 11 Eylül'de ayrılışları ile Trabzon, Rize, Giresun, Ordu ve 20 Eylül'de Samsun'a uğrayışlarına kadar geçen yolculuklarını HAMİDİYE Kruvazörü ile (PEYK-İ ŞEVKET Torpido Kruvazörü refakat etmiştir.)¹³¹ Mudanya'dan başlayan Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun kıyı şehirlerini ziyaret etmiştir.¹³² Bu seyahat 18 Ekim 1924 tarihinde Kırşehir'den Ankara'ya avdetleri ile sona ermiş ve 50 gün devam etmiştir.

Mustafa Kemal Paşa'nın bu yurt gezisinde ziyaret ettiği şehirler; Dumlupınar, Bursa, Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Erzincan, Erzurum, Sarıkamış, Kars, Karahisar, Kayseri, Yozgat, Kırşehir'dir.

¹³⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 503

¹³¹ Zekai Ertuğrul ÖKTE, **Gazi Mustaa Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1922 – 1938)**, Cilt 1, Tarih Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırmalar Merkezi Aydoğan Matbaası, İstanbul 2000, s.269

¹³² **Atatürk' ün Silahlı Kuvvetler ile ilgili Söylev, Demeç, Tamim ve Telgrafları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1973, s.13

Cumhurbaşkanı'nın Hamidiye ile bu seyahatleri, bahriyemizin yakından tanıtılması bakımından Cumhuriyet Bahriyemiz için mutlu bir vazife olmuştur. Bu seyahat bidayette Karadeniz ve Akdeniz sahil şehirlerimizi ziyaret olarak planlanmıştı. Fakat Cumhurbaşkanı, Trabzon'da bulundukları zaman doğu illerimizde vaki olan zelzele sebebiyle vatandaşların elem ve ıstıraplarına yakından iştirak etmek için seyahatin istikametini değiştirmiş ve Akdeniz sahil şehirleri ziyaret programını iptal etmiştir.

Milletin derdini, ıstırap ve düşüncelerini yakından görmek ve öğrenmek bir lider için zaruri olduğu gibi büyük inkılâplara teşebbüs etmek için de millete kendini tanıtmak ve milletin itimadını kazanmak şarttır. Bu sebepten Mustafa Kemal Paşa seyahatlerinde yapmış oldukları nutukları ve hasbıhalleri ile hem milleti yakından tanımak ve hissiyatlarına vakıf olmak fırsatını bulmuş, hem de fikirlerini aşlamak imkânını sağlamıştır. 50 gün süren bu uzun seyahatleri çok faydalı olmuş ve milli vahdetin kenetlenmesine yardım etmiştir.

ATATÜRK, 11 – 21 Eylül 1924 tarihleri arasında HAMİDİYE Kruvazörü ile gittiği gezi bittiğinde şu önemli kararı almış bulunuyordu:

“... 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. ...”

“Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanması”. Bu ifadenin yalnızca HAMİDİYE'nin şeref defteri sayfalarında kalması düşünülemezdi. Nitekim Bahriye Dairesi, kolları yeniden sıvadı ve Donanma gemileriyle ilgili yeni düzenlemeler yaptı. YAVUZ'un onarılmasından bir Filotilla kurulmasına kadar bir dizi faaliyeti içeren bu çalışma, Bahriyenin sorunlarına da belli ölçüde çözümler getiriyordu. Genç Cumhuriyet'in denize çevrilen gözleri, ülke çıkarlarının bu alanda her dönemdekinden fazla olduğunu görmekte gecikmemişti. Bu menfaatlerin ağırlık noktasını ise bizzat Donanmanın kendisi, yani gemiler oluşturunuyordu. Diğer bir deyişle, üzerinden yabancı kontrolü kalkan Cumhuriyet Donanması'nın idamesi ve faaliyetleri ile ilgili yeni hukuki düzenlemeler için artık kapı aralanmıştı.

20 Eylül 1924 günü, geminin şeref defterine de Deniz Kuvvetlerimiz açısından tarihi belge niteliğinde olan şu sözlerini kaydetmiştir:

“Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan Donanma akşamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti’nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassısı 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, mefkûresi genç, bu istikbal kumandan ve zabitleri bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hâsıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigârı 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 akşamı 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.

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 imkânına 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 yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır.”

Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK

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:

“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 Vekâletin 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 Vekâleti (Denizcilik Bakanlığı) yasası çıkarılmıştır. Bahriye Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamış, eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı)'ne bağlanmıştır. Bahriye Vekâleti'nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkânlar dâhilinde Donanmanın çekirdeğini meydana getirmek olmuştur.

Ancak Donanmanın başında bulunan Ahmet Saffet Bey, hiçbir güçlükten yılmayan bir yapıya sahipti. Genç nesle moral vermek ve Donanmada bir atış idaresi usulü ihdas etmek amacıyla fiili top atışına karar verdi. Gemilerin topçu personelini TURGUTREİS'e toplayarak Cumhuriyet devrinin ilk topçu atışını icra ettirdi (5 Mayıs 1924). Atışlar Erdek'te yapıldı ve istenen sonucu verdi. Artık Donanma personeli, belli başarılarla imza atmanın hazzı ile eski eziklik ve burukluğu üzerinden atmış oluyordu. İstikbal, yeni gelişmelere gebe idi. Güneş her sabah Donanma adına yeni bir başarının üzerine doğmaya başlıyordu.¹³³

¹³³ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s.157

Atatürk Hamidiye Kruvazörüyle gezisini müteakip Donanma ile vakit geçirdikten sonra deniz politikasını saptamak istemiştir. Bu donanma ve deniz gücü kademeli olacaktır. Birinci kademede rütbeli deniz subaylarını söz sahibi etmek için Bahriye bakanlığı açılacak, İzmit Körfezinde resmi tersane yaptırılacak, Yavuz gemisi onarıma alınacak ve bunun için de Gölcük Koyunda bir yüzer havuz yaptırılacaktı Bu süre içerisinde harap savaş gemilerinin sağlamlarından sadece bir eğitim donanması kurulacaktı. Deniz politikasının ikinci kademesinde ise eğitim donanmasının yapacağı bir harp teftişinin sonucuna göre karar verilecekti. Üçüncü kademede deniz gücü devlet politikasına kudret sağlayacak şekilde kullanılacaktı.¹³⁴

Bahriye Bakanlığı yasası 30 Aralık 1924 tarihinde çıkmış, bakanlığa Cebelberek Milletvekili Emekli Topçu Binbaşı İhsan YAVUZER atanmış ve donanma hareket açısından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştı. Bu dönemde Yavuz onarılmış, Gölcük'te büyük bir tersanenin temelleri atılmış, Yavuz'u onarmak amacıyla büyük bir yüzer havuz yaptırılmıştı. Almanya'dan bir Amiral başkanlığında eğitim danışma kurulu getirilmiş, Cumhuriyet Donanmasının ilk sevk idare talimnameleri yazılmıştır. Meslek teknik kursları açılmış ve eğitim donanması Moda Koyu'na istinaden çok faal bir liman ve seyir talimleriyle deniz manevraları yapılmaya başlanmıştır. Eğitim donanması da şu gemilerden kurulmuştu: Hamidiye Kruvazörü, Berk ve pek torpido kruvazörleri ve Taşoz, Samsun ve Basra ufak muhripleri.¹³⁵

Eylül 1927 'de icra edilen tatbikattaki Donanmanın başarısı Atatürk'ü balkanlarda Üstün bir donanma yapmak kararına götürmüştü. Böyle bir donanma yapılırsa bundan sadece stratejik durum değil, hükümet politikası da yararlanacaktı; sadece Çanakkale boğazının savunmasına yetecek bir donanma ile yetinmek doğru olamazdı. Ancak, memleketin mali imkanları göz önünde tutulursa böyle bir donanma birden bire değil, kademeli olarak yapılabilirdi. Birinci kademede Yavuz muharebe kruvazörü onarılıp 4 yeni muhrip ve 3 avcı botu yaptırılmalı ve bundan sonra da 4 muhrip ve 8 denizaltı gemisi daha alınmalı idi. Bu arada Gölcük tersanesinin

¹³⁴ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih'in ... **a.g.e.**, s. 2097 – 2101

¹³⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih'in ... **a.g.e.**, s. 2097

geliştirilmesine karar verilmiş ve bu işe 2 milyon lira ayrılmasını ön gören kanun da çıkartılmıştı.

1931 yılında Yavuz muharebe kruvazörü, onarımı tamamlanarak hizmete girmiş; İtalyan tersanelerine ısmarlanan 4 muhriple 2 denizaltı gemisi ve 3 avcı botu 1932 yılında yurda gelip donanmadaki yerlerini almışlardı. Bu gemilerin nitelikleri şunlardı:

➤ Yavuz muharebe kruvazörü: 23.000 ton, 10 tane 28'lik, 10 tane 15'lik, 4 tane 8.8'lik top 3 tane torpido kovanı ve 28 mil hız;

➤ Adatepe ve Kocatepe muhripleri: 1.250 ton, 4 tane 12'lik, 3 tane 4'lük top 6 tane torpido kovanı ve 38 mil hız;

➤ Tınaztepe ve Zafer muhripleri: 1.206 ton, 4 tane 12'lik ve 3 tane 3 'lük top, 6 tane torpido kovanı ve 36 mil hız,

➤ Dumlupınar denizaltı gemisi: 920 / 1150 ton, 1 tane 10,2'lik top, 4 torpido kovanı ve 17.5 mil hız; 40 mayın;

➤ Sakarya denizaltı gemisi: 6 ro / 940 ton, 1 tane 10.2'lik top ve 6 tane torpido kovanı, 9 / 12 mil hız;

➤ Doğan, Martı, Denizkuşu avcı botları: 30 ton, 1 tane 7.6' lık top, 2 tane torpido atma cihazı.

Bunlara ek olarak Gür denizaltı gemisi de satın alınmıştı: 750 / 960 ton, 1 tane 10,2'lik top, 6 tane torpido kovanı ve 20 mil hız.

Böylelikle Cumhuriyet donanması ilk kez 1933 yılında Eğitim donanması hüviyetine kavuşuyor, savaş donanması haline giriyordu. Bu önemli değişikliğin gereği olarak da donanma yeni baştan teşkilata sokulmuştu: Taşoz, Basra ve Samsun ufak muhripleri kadrodan çıkarılmış, Yavuz ve 4 yeni muhriple 'Harp filosu' ; Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ve Berk ve Peyk gemilerinden bir 'İhtiyat filo' ; 5

denizaltı gemisiyle bir ‘Denizaltı filosu’ ; üç gambottan kurulu ‘Mayın arama-tarama’ ve üç avcı botundan bir ‘Avcı botu filotillası’ meydana getirilmişti.

Eğitim donanması yerini bu filo ve filotillalara vermekle donanmanın hızı saatte 12 milden 35 mile, top çapı 15’likten 28’liğe; etkili top menzili 6 kilometreden 16 kilometreye çıkıyor; donanma elektrikli ölçme, hesap ve kontrol aletlerine kavuşuyordu.

İkinci bölümde ayrıntılı açıklanan açıklanan 1928 yılındaki manevra ve tatbikattan sonra İkinci kademeye geçmiş olan Donanma dört büyük muhrip, 2 büyük denizaltı, 3 avcı botu yaptırmış, İspanya’dan Alman yapısı denizaltı gemisiyle denizaltı ana gemisi olarak kullanılmak üzere “Erkin” adını verdiği bir gemi satın almıştı.¹³⁶

İkinci kademe deniz gücü eğitimini tamamlayıp etkin hale gelince Atatürk Donanmayı devlet politikasını desteklemek için 1936 yılında Malta ve Pire Limanlarına göndermiştir. Gönderilen deniz gücü; Yavuz Kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe Muhripleri ile Erkin Ana Gemisi ve Dumlupınar, Sakarya, Birinci İnönü, İkinci İnönü Denizaltı gemilerinden meydana gelmekteydi.¹³⁷

Savunma Bakanlığı’nın Baş müsteşarlığı emrine bağlı bir Deniz Müsteşarlığı teşkil edilmiş ama Genelkurmay Başkanlığı emrinde bir Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı makamı oluşturulmamıştı. Deniz Kuvvetleri eğitim işleri Genelkurmay 2. Başkanlığı’na bağlı bir eğitim şubesinin emrinde denizcilerin teşkil ettiği deniz eğitim şubesi tarafından görülmekte; harekât işleri de gene 2. başkana bağlı harekât dairesi emrindeki Deniz Harekât Şubesi tarafından görülmekteydi.¹³⁸

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 harekât yeteneğine sahip olmadığı ve eğitim yönünden zayıf

¹³⁶ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih’in ... **a.g.e.**, s. 2098

¹³⁷ Afif, BÜYÜKTUĞRUL Atatürk ve Fatih’in ... **a.g.e.**, s. 2100

¹³⁸ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ve ... **a.g.e.**, s. 143

olduğu için başarılı olamamıştır. 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. Bu Cemiyetin yoğun gayreti ile kısa zamanda yüklü miktarda para toplanmış ve bu kaynak ile Almanya'dan 1910 yılında Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vatanîye, Numune-i Hamiyet ve Muavenet-i Milliye¹³⁹ Muhripleri ile Barbaros Hayreddin ve Turgutreis Zırhlıları satın alınmıştır. Bu sebeplerden de genç donanmanın hazırlığına bakılmaksızın ilk tatbikatını 1926 yılında Ege'de Kara ve Hava Kuvvetleri ile birlikte müşterek olarak icra etmiştir.¹⁴⁰

15 Mayıs 1925 tarihinde Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal (Atatürk), Başbakan İsmet (İnönü), Bahriye Vekili İhsan imzalarını taşıyan kararname ile Donanmada şapka giyilmesi hükümet emri halini almış ve müteakibinde 25 Kasım 1925 tarihinde çıkarılan 671 numaralı kanun ile Türk Halkının da şapka kullanması kabul edilmiştir.¹⁴¹

Wilhelm Souchon, Birinci Dünya Savaşı'nda kumandanlık karargâhını “General” isimli yardımcı gemisinde kurduğundan, savaşın bitimiyle beraber donanmanın tüm talimname ve savaş tecrübeleriyle ilgili vesikalarını da beraberinde Almanya'ya götürmüştü. Türk deniz subayları da eğitim esaslarını içeren bilgileri savaşlara iştirak eden komutanların tecrübelerinden yararlanarak ve deneme-yanılma yöntemini kullanarak öğrenme metodunu tercih etmek zorunda kaldılar. Bahriye Dairesi ise, bu soruna hemen müdahale etmek yerine, diğer öncelikli mevzulara yönelmeyi tercih etti; çünkü Cumhuriyetin ilk yıllarında az bir bütçeyle savaş gemilerinin bakım ve onarımını yapmak ve mubayaa yoluyla gemi sahibi olmak gibi bir fikir Türk bürokrasisinde öne çıkmıştı. Bunun semereleri de kısa bir zaman dilimi içerisinde alınmaya başlandı.

Genç Cumhuriyetin Bahriye Vekâleti 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı resmi gazetede yayınlanan yasa ile kurulmuştur.¹⁴² Deniz ticareti ticaret-i Bahriye Müdürlüğü kuruluşun bünyesindedir.

¹³⁹ Bkz Ek – B

¹⁴⁰ Figen ATABEY, *a.g.e.*, s. 22

¹⁴¹ Raşit METEL, Atatürk ve Donanma, *a.g.e.*, s.109

¹⁴² Figen ATABEY, *a.g.e.*, s. 17,18

Donanmanın ilk sınavı Şapka Devrimini protesto eden ve ayaklanma çıkaran Rize’ye gönderilen Hamidiye Kruvazörü olmuştur.¹⁴³

Deniz Kuvvetlerinde ortaya çıkan hukukî ve askerî sorunların hâllinde İstanbul’daki Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı olarak faaliyet gösteren “Divan-i Harbi Daimi” teşkilâtı yine Cumhuriyet’in ilk yıllarında da çalışmalarına devam ediyordu. Cumhuriyet’in ilk yıllarında Askerî Adliye teşekkül ettirilemediğinden davaları güverte subayları inceliyordu. Yeni Türkiye Devleti Lozan Antlaşması hükümlerince boğazlarının yönetimini “Boğazlar Komisyonuna” terk edince Marmara Denizi’nde donanma gezdirebilmek için bir hareket üssü kurulması zorunluluğu doğmuştu. Bunun için en elverişli liman da Körfez bölgesi seçilmişti. Körfez’de kurulacak üssü muhafaza içinde Darıca’da, Dil İskeleyi ve Topçularda, Hersek bölgesi müstahkem mevkiî olarak hizmet verecekti. Körfez Üs hizmetleri açısından dört ana kısma ayrılmıştı:

- a. Çulhane Sahası Torpido Bakım ve Muhafaza,
- b. Derince Cephane Bakım ve Muhafaza,
- c. Seymen Sahası kömür depolama işlerine,
- ç. Gölcük Sahası büyük tersane işlerine.

Deniz Kuvvetleri fabrika ve depo tesisleri içinde İstanbul’dan İzmit’e nakledilen ilk teşekküllü torpido fabrikası ve deposu olmuştur. 1924 senesinde İzmit Üssüne bir “Mayın Kumandanlığı” tesis edildi. Silâh tamirhanesi ismiyle İstanbul’da faaliyet gösteren top fabrikası tezgâh ve teçhizatı 1926 senesinde İzmit’e nakledilerek, tersane içinde kurulan sac barakalara yerleştirildi. Marmara Üssü ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Kumandanlığı yalnız idarî hususlarda Bahriye Dairesinin emrindeydi. İzmir Deniz Komutanlığı’na bağlı sadece mayın grubu mevcuttu. Amasra Deniz Komutanlığı İstiklâl Savaşındaki vazifesini tamamladığından lağvedilerek İstanbul’a bağlandı. Üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğunda kıyılara sahip olan Türkiye’nin deniz savunmasının ve ticaretinin gelişmesi gerektiğinden hareketle Türk bahriyesinin yeniden yapılanmasına imkân vermek için Bahriye’nin Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı bir kurum olmaktan çıkarılarak bağımsız bir yönetime sahip olması fikrinde bileşilmiştir. Mustafa Kemal (Atatürk), denizin ülke yaşamındaki yerini gayet iyi kavradığından konuyla ilgili

¹⁴³ Figen ATABEY, a.g.e., s.19

birde yasa tasarısı hazırlatmıştı. Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey'in vasıtasıyla 30 Aralık 1924 tarihinde BMM'ye sunulan önergeyle Bahriye Vekâleti yasası olarak çıktı. Yasa dört maddeden ibaretti:

- a. Bahriye, Millî Savunma Bakanlığından bağımsız bir kurum olarak faaliyetlerine devam edecektir.
- b. Bahriye Vekâleti'nin yönetimi idareten askerlerden teşekkül etmesi sebebiyle Genelkurmay Başkanlığına bağlıdır.
- c. Bu kanun ilânından itibaren geçerlidir.
- d. Kanunun işletilmesinden ilgili makamlar sorumludur.¹⁴⁴

Deniz Kuvvetleri, 25 Kasım 1925'te Şapka Kanununu ilk uygulayan askerî sınıf olurken, bu girişimi başka yenilikler takip etti. Türkler, ilk defa bir ticaret filosu kurmak için 1844 yılında girişimde bulunmuşlardı. Aynı yıl Tersane-i Amire tarafından denize indirilen “Seyr-i Bahri” isimli vapur “Fevaidi Bahriye” ismiyle faaliyet gösterecek şirkete temel olmuştur. Bu şirket daha sonra “İdare-i Aziziye” ve “İdare-i Mahsusa” isimlerini de kullanmış, en son “Seyr-i Sefain”, Cumhuriyet döneminde de “Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü” olmuştur. 1876 yılında Juan isimli bir İngiliz tarafından yeniden tanzim edilen müessese, 1923 yılına kadar deniz subaylarınca idare edilmiştir.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Nejat GÜLEN, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul 1988, s. 369 ve 376

¹⁴⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması (1923-1966), **a.g.e.**, s.18-19 ve 23

3.4 Donanmanın Lojistik Teşkilatı İle İlgili Politikaları ve Gelişmeleri

*“ Deniz Silahlarına önem veriyoruz. Denizcilerimiz iyi silahlı ve iyi eğitilmiş olarak hazırlanmaları büyük emelimizdir.”*¹⁴⁶

M. Kemal ATATÜRK

Kurtuluş Savaşı bittiğinde Cumhuriyet Donanması hurda halinde olmak üzere 10.000 tonluk Turgutreis Zırhlısı ve 3.250 – 3.805 tonluk Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, 775 tonluk Peykişevket ve Berkisatvet torpido Kruvazörleri, 616 tonluk Muavenet ve Numune, 290 Tonluk Taşoz, Samsun ve Basra Muhripleri, 270 tonluk Berkefşan, 200 tonluk Yunus, 160 tonluk Akhisar, Draç, Musul torpidobotları, 97 tonluk Sultanhisar ve Sivrihisar torpidobotları, 530 tonluk Aydınreis, Preveze, Sakız, Burakreis; 420 tonluk Hızırreis, İsareis, Kemalreis, gambotları, dokuz tane ufak motor gambot, 365 tonluk İntibah, Nusret, 270 tonluk Selanik mayın dökme gemisi, üç tane çok eski Zırhlı Korvet, üç tane askeri nakliye gemisinden meydana geliyordu.¹⁴⁷

Yakın tarihin üç savaşını faal geçiren ve mütareke yıllarında da bakımsızlığa bırakılan donanma, kesinlikle çok ince ve esaslı bir onarıma muhtaçtı. Fakat bütçe imkânsızlıklardan ötürü de onları bir anda, süratle onarmak mümkün görülemedi. Yunanlıların, bütün dünya tarihinde hiçbir düşmanın yapmadığı şekilde memleketimizin şehirlerini, kasabalarını, okullarını, ibadet yerlerini, ormanlarını ve tarlalarını yakmaları hükümeti zor duruma sokmuş, deniz kuvvetlerine yeter bir bütçe ayıramamıştı. Sadece 2 milyon lira ile bu donanma onarılacak, gemiciler eğitilecek, kara tesisleri kurulacak ve personel yedirilecek ve giydirilecekti. Gemileri onartmak şöyle dursun, onlara kadronun gerektirdiği sayıda asker vermek bile mümkün olamamıştı. Gemiler, bütçenin izni oranında onarılıp denize çıkarıldıkça asker de parça parça alınıp gemilere verilecekti.¹⁴⁸

Millî Mücadele'nin başarıyla nihayete ermesinin ardından ülke savunmasında Osmanlı'da yaşanan tecrübelerden de dersler alınarak donanmanın güçlendirilmesi

¹⁴⁶ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 1997, Cilt 1, s. 408

¹⁴⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 502

¹⁴⁸ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 503

yoluna gidilmiş ve bunda oldukça önemli başarılar sağlanmıştı. Lozan hükümlerine göre, Türkiye'ye iade edilmiş adaları teslim almak üzere ilk olarak denize Hızır Reis gambotu çıkarıldı. Bunu İsa Reis ve Kemal Reis gambotlarının onarılıp İzmir'e ve Samsun'a gönderilmesi takip etti. Mezkûr gemilerin geçen zaman içerisinde kazan borularının eskimesi üzerine 5 Mayıs 1925 tarih 1733/847 numaralı tezkiresinde Fransız "Normand" bahriye şirketinde inşa edilmiş olan Hızır, Kemal ve İsa Reis gambotlarının kazan borularının yine aynı fabrika vasıtasıyla tedarikine gidilerek her gemi için %10 yedekliği ile beraber 1408 adet toplamda 4224 kazan borusunun ve yine %10 yedekliği ile beraber altışar takım ateş tuğlasının bu fabrikadan pazarlık yapılmak suretiyle satın alındı. Bu gambotlar, bir ara Gümrük İdaresinin emrine verildiyse de 1930'larda donanmanın yapılanması sırasında tekrar İdareden alınarak üç gambotluk mayın arama – tarama filosu hâlinde yeniden donanma envanterine katılmışlardır. Ardından okul gemisi olarak kullanılması kararlaştırılan Hamidiye kruvazörü ile Turgut Reis zırhlısı 12 Haziran 1924'te Haliç'ten çıkarılarak İzmir'e sevk edilmiştir. Hamidiye, 2 Eylül 1928'de yapılan donanma tatbikatında "donanma kumandan gemisi" vazifesini üstlenmiş; yalnız geçen zaman içerisinde Söğütlü yatıyla birlikte kazan boruları dayanıklılığını yitirdiğinden değiştirilmesi gerekli görülmüş ve İngiliz Amstrong Fabrikası üretimi olduğundan fabrikaya müracaat ile geminin yedek parçasının temini yoluna gidilmiş; ancak bu serideki gemilerin üretimi yapılmadığından parçası tedarik edilememiş; ancak yine kazan borusu üretimini de tekelinde tutan fabrikaya 4423 adet kazan borusu sipariş edilmiştir. Nihayet 1964 Eylül ayında hurdaya verilmiştir. Donanmanın onarılan üçüncü gemisiyse Berk-î Satvet'ti. 1930'larda takviye silâhlarla amaçları daha da geliştirilmişti.

Cumhuriyet'in ilânının ardından gemilerin bakım – onarım ve çürüğe ayrılma işlemlerini müteakip Meclis'in daha sonra aldığı bir kararla 28 Şubat, 6 Mayıs ve 3 Temmuz 1922 tarihli avans kanunuyla Denizcilik ve Askerî Fabrikalar için 34 milyonluk ödeneğe ek olarak 13 milyon daha verilmesini kararlaştırmıştı.¹⁴⁹

¹⁴⁹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/23/19

Gemilerdeki genel tamirat 1924–1927 yılları arasına kadar sürdüğünden donanma ancak 1928 yılında toplu olarak hareket edebilmiştir.¹⁵⁰

Türk denizcilik tarihinin yakın geçmişinde efsane hâline gelen iki gemi vardır. Bunlardan biri Yavuz, diğeri Gülcemal'dir. Gerek Birinci Dünya Savaşı'nda, gerekse Millî Mücadele döneminde üstlendiği vazifeler dolayısıyla adeta yakın dönem tarihimizin gizli kahramanı olan Gülcemal'i, Millî Mücadele yıllarında silâh ve mühimmat sevkıyatında kullanabilmek mümkün olmadıysa da, Millî Mücadele'nin faaliyet, düşünce ve fikir adamlarının Anadolu'ya ulaşmakta kullandığı en önemli vasıta olması dolayısıyla üzerinde hassasiyetle durulması gerekmektedir. Bu ifadeden hareketle Gülcemal, Kuzey İrlanda'nın Belfast şehrindeki Horland & Wolff isimli şirketlerin gemi tezgâhlarında kardeşi "Britanic" ile beraber inşa edilmişti. Geminin yapımında lüks otellerin imkânları göz önüne alınmıştı. Birinci mevkiinde yolcu taşıyabilme kapasitesi olan dönemin en şöhretli gemilerinden birisiydi. İkinci mevki bulunmuyordu. Onun yerine büyük olasılıkla göçmen taşımak için yapılmış koğuş sistemli kamaraları mevcuttu. Gemide türlü işler için 130 personel çalışıyordu. 15 Temmuz 1874 tarihinde suya indirilen "Germanic"'i White Star şirketi A.B.D.-Atlantik-İngiltere arasında yolcu taşımak amacıyla yaptırmıştı. İlk seferine 30 Mayıs 1875 yılında çıkan Germanic, 2894 millik yolu 15.790 millik hızla Atlantik'den en hızlı geçen gemi olarak "mavi kurdele" kazanan birkaç gemiden biri olmuştu.¹⁵¹ Şubat ayının 1911 yılında Nihat, Hamdi ve Abdurrahman Beyler tarafından Seyr-i Sefain İdaresi'nin envanterine alınan "Germanic", satın alınmasının ardından Almanya'daki tezgâhlarda ciddi bir bakım görmüştü.

Türk Donanmasının en büyük ve kudretli zırhlısı olan Yavuz, Osmanlı döneminde yaşadığı havuz sıkıntısını Cumhuriyet Türkiye'sinde de yaşamıştı. Yavuz'un yüzdürülmesi Yunan donanmasına karşı Adalar Denizinde Türk Deniz Kuvvetlerinin üstünlüğünün ortaya konması anlamına da gelmekteydi.¹⁵² Bahriye

¹⁵⁰ Ahmet DEMİR; **Cumhuriyet Devrinde Türk Donanması**, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, s.142, İstanbul 1971, s.51; BÜYÜKTUĞRUL; Cumhuriyet..., s.14-16; ayrıca bkz. Nejat GÜLEN, Dünden Bugüne Bahriyemiz, İstanbul 1988, s.367-368;

¹⁵¹ 15.790 millik hız saatte 29.243 km yol almak anlamına geliyor. Daha fazla bilgi için bkz. Eser TUTEL, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İstanbul 1997, s.120-121

¹⁵² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Hariciye Vekâleti; **030/10/-/62/420/3**

Müdüriyeti, Yavuz’u yüzdürebilmek için türlü gayretler sarf ederek bir bölmesinde toplanan suyu otomatik olarak diğer tarafa nakletmek suretiyle dengede tutmaya çalıştıysa da 30 pusluk katılım borularının büzülmesi sebebiyle gemi devrilme tehlikesiyle karşı karşıya kaldı.

Geminin kurtulabilmesi amacıyla vakit kaybedilmeden bir havuzun inşa edilmesi gerektiği bir defa daha anlaşılmış; fakat bu sırada Savunma Bakanlığının denizaltı alınması yolundaki talebi üzerine 1 milyon 600 bin liraya mal olacak ve özel ödenekle masrafları karşılanacak havuzun inşası tehlikeye girmişti. Ama her şeye rağmen Bakanlar Kurulu’nun 3 Eylül 1924 tarihli oturumunda havuzun hemen alınmasına ve denizaltının da taksitlendirme yoluyla mubayaasına karar verildi.¹⁵³ Yavuz için inşa ettirilecek 25 ton kudrette bir saç havuzun temininin güç olduğu anlaşıldığından yeniden ihâle verme yoluna gidilmiş ve İzmit’te yeni baştan havuzun inşasıyla 9 Mayıs 1925’de Alman “Flender” Şirketi vazifelendirilerek çok amaçlı, altı parçadan oluşan bir havuz inşa ettirilmiştir.¹⁵⁴ Yavuz’un havuza indirilebilmesi için Almanya’dan Müler isminde Alman bir mühendis getirtildiyse de ilk aşamada mühendis gemiyi havuza indiremeyerek Yavuz’un kış tarafını çökertmiştir. Havuzun onarımı sırasında Yavuz’un da yeniden tamiri için bu seferde Fransız “Penohed” Şirketiyle anlaşılmış ve şirket tamiri 25 Şubat 1930’da tamamlayarak gemiyi havuzdan St. Nazaire Limanından denize indirmiştir.¹⁵⁵ Haliç’te 10–12 bin ton yük alabilecek üç adet kuru havuz bulunmasına rağmen bunlar Yavuz’u alacak büyüklükte değildi. Böyle büyük bir havuzun 12 yıl evvel İzmit’te yapılmasına da karar verildiği hâlde savaş sebebiyle gerçekleştirilememişti.¹⁵⁶ 1928–30 yılları arasında tamiri tamamlanan Yavuz neticede suya indirilmiştir. Fakat 1938 yılında tekrar havuza alınmış ve gövdesine 8 adet 8,5 inçlik, 12 adet 40 mm’lik uçaksavar topu ile teçhiz edilmişti. 10 adet 28 mm.’lik topu ile 10 adet 15 mm’lik ikinci derece topu üzerinde bırakılmıştı. Bu tarihte yeniden Türk Donanmasının hizmetine giren Yavuz 30 Aralık 1950 yılına kadar faal durumda kalmıştı. Bu şu anlama gelmekteydi: Yavuz II. Dünya Savaşı müddetince sürekli faal hâlde tutulmuş, donanmanın yaptığı

¹⁵³ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Bakanlar Kurulu Kararı; **030/18/01/01/010/42/10**

¹⁵⁴ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Bakanlar Kurulu Kararı; **030/18/01/013/28/12**

¹⁵⁵ Rasim ÜNLÜ, **Atatürk’ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Deniz Kuvvetlerimiz**, Türk Denizcilik Tarihi, Ankara 2002, s.245

¹⁵⁶ TBMM Gizli Celse Zabıtları; Cilt:1, **25/3/1340** (1924), s.406

tüm tatbikatlarda ve atış eğitimlerinde Amiral gemisi vazifesini üstlenmişti. Ancak 1973 yılında donanmadaki vazifesini tamamlayarak sökülüştür. Yavuz'un hizmete girdiği 1930 yılında Gölcük'te Türk Donanmasının gemi inşa merkezlerinden biri olacak tersanenin açılışı da yapılmıştır.

İlk olarak Lausanne Antlaşması hükümleri gereğince Türk hükümranlığına iade edilen İmroz ve Bozcaada'ya sancak ve jandarma götürmek için Hızırreis ve İsareis gambotları şöyle böyle onarılmış ve denize çıkarılmıştır. Sıra Oklu gemisi olarak kullanılan Hamidiye kruvazörünün onarılmasına gelmişti. Bu gemideki asker sayısı da, kadrodaki 300 kişiye karşılık, nöbet ve kamarot hizmetleri yapacak kadar 20-30 kişiydi. Geminin başka hizmetlerini deniz öğrencileri (bugünkü karşılığı Deniz Harp Okulu öğrencisi) ve çırak öğrenciler (bugünkü karşılığı astsubay adayı) görüyorlardı.¹⁵⁷

Birinci Dünya Savaşı ile Millî Mücadele'nin diğer emektar gemilerinden; Peyk-î Şevket 6 Ağustos 1915 tarihinde Marmara'da, Barbaros Hayrettin 8 Ağustos 1915'te Bolayır önlerinde, Mesudiye zırhlısı 13 Aralık 1914 senesinde Çanakkale açıklarında, Pelengî Derya gambotu 25 Nisan 1915 tarihinde Bakırköy civarında, Yarhisar muhribi 3 Aralık 1915 yılında Yalova açıklarında, Nara nakliye gemisi 24 Nisan 1915 tarihinde Tekirdağ açıklarında E-11 denizaltısı tarafından, Nur'ül-Bahir gambotu 1 Mayıs 1915'te Mürefte-Şarköy arasında E-14 denizaltısı tarafından, Samsun mayın gemisi 14 Ağustos 1915 senesinde Hora açıklarında, Sakız karakol gemisi, Erdek civarında 20 Ağustos 1915'te E-2 denizaltısı tarafından batırılmıştı. Gayret-î Vatanîye muhribi, Mareşal Von Makannen kuvvetlerinin Ekim 1916'da Köstence'ye girmesi üzerine İstanbul'dan hareket ederek Varna'ya doğru yola çıktı. Varna Limanı açıklarında Kamçıdere ile Karaburun arasında, haritada yeri belirtilmemiş bir kaya parçasına süratle çarpınca bir daha kurtarılamadı. Hadisenin ardından Amiral Souchon bölgeye Muavenet-î Millîye ve Numune-î Hamiyet gemileriyle gelerek geminin tüm ekipmanlarını söktürdü ve personeliyle birlikte gemiyi boşalttırarak orada bıraktı. Ayakta kalan Muavenet-î Millîye muhribi, Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar, Draç, Kütahya, Musul torpidoları, Galata yatı 1923 yılında tamir kabul etmediğinden donanma envanterinden çıkarılırken, yalnız

¹⁵⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... a.g.e., s.503

Akhisar torpidosu ile Çanakkale muharebelerinde Nara mania ağında karakol hizmeti veren 1-21 No'lu motor gambotlardan bazıları Cumhuriyet döneminde de faâl kalmıştı. 9 Temmuz 1917 gecesı yapılan İngiliz hava saldırısında İstinye'de yatmakta olan Türk gemileri üzerine attığı bombalardan biri Yadigar-ı Millet muhribinin baş tarafına isabet ederek yangın çıkarmış ve önemli bir kısmı tahrip olmuştu. İzzettin, Malatya ve Yadigar-ı Millet vapurlarının kısmen kullanılamayacak hâlde olduklarından dolayı kullanılabilir teçhizatlarının sökülerek alınmasına ve gemilerin 20.000 (Malatya) ile 10.000 (Yadigar-ı Millet, İzzettin) lira bedel ile elden çıkartılmasına; Kasımpaşa, Fındıklı, Seyf-i Semek, Şam, Zeynep, Kamer ve bir büyük su dubasının Başçarkçılığın raporu doğrultusunda tamirinin mümkün olmaması sebebiyle donanma envanterinden çıkarılmasına karar verilmişti.¹⁵⁸

Türk İstiklâl Mücadelesinin bir diğeri gemisi olan Alemdar ise 1952 yılında iki kazanı yenilenmişse de 1954 yılında donanma envanterinden “iş göremez” raporunu almış, 1960 senesinde petrol tankeri dubası olmuş, Hiçyılmazlar Denizcilik Şirketine (Bahattin Hiçyılmaz) 27 Ekim 1971 senesinde satılmış, buradan da başka bir denizcilik şirketine daha verilen römorkör 1982’de hurdaya ayrıldıktan sonra geriye bir tek feneri kalacak şekilde ayrılarak sökülmiştir.

1926 yılında donanma ve Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirket-i Hayriye’ye ait askerî ve ticari gemilerden bir kısmı hizmet dışı bırakılırken Preveze gambotu da hizmetini tamamlayan gemilerden sayılmış ve İlhami Söker tarafından Haliç’te parçalanmıştır.

Aydınreis 1949 yılına kadar envanterde yer almasına rağmen aynı yıl içerisinde hizmet dışı bırakılarak 1954 yılında söküm işlemi yapılmıştır. İntibah (Uyanık) mayın gemisi 1923 senesinde ikinci ismini alırken 1930 ‘da Gölcük’te tadil edilmiştir. 1958 yılında da kadrodan çıkarılmıştır. Selanik mayın gemisi Cumhuriyetin ilk yıllarında tadil edilerek römorkör olarak kullanılmış, Giresun mayın depo gemisi, 1919 yılında Seyr-i Sefain idaresine devredilmiş, birkaç yıl sonra işletilemez duruma gelince deniz kuvvetlerine iade edilen gemi, bir müddet İzmit ve

¹⁵⁸ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Bakanlar Kurulu Kararı; **18/08/40/1**; Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Bakanlar Kurulu; **030/18/ 01/-/08/46/714**

Gölcük'te yatak gemisi olarak kullanılmış, daha sonra donanma envanterinden çıkarılmıştır.¹⁵⁹ 1 ve 2 No'lu gambotlar tarafından zapt edilen Trabzon (Enosis) ise, bir süre Gölcük Deniz Komutanlığı emrinde faaliyet göstermiş ve yine aynı komutanlığın emrindeyken İzmit'te Kazıklı mevkiinde batmıştır.¹⁶⁰ Nusrat mayın gemisi de aynı maksatla bir dönem kullanıldıktan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından müze hâline getirilmiş, 1958 yılında da envanterden çıkarılarak özel bir şirkete kuru yük taşıma amacıyla satılmış ve bu vazifesini de tamamlayınca Mersin Limanında çürümeye terk edilmiştir.

Aynı dönem içerisinde mayın gemisiyle ilgili Genelkurmay Başkanlığı'nın hazırladığı raporda; müteaddit defalar el değiştiren ve geçen yıllarda omurgasının bir bölümüyle birkaç parçasından başka orijinalliğinin ve tarihi özelliğinin kalmadığı belirtilince ve genelkurmayın açıklamasına Mersin Müzesi arkeologları da iştirak edince geminin limanda kalması zora girmiştir. Bunun üzerine devreye giren Tarsus Belediyesi, Kültür Bakanlığı ile protokol yapmış ve Nusrat'ı hurdaya verilmekten kurtararak geminin 30 Temmuz 2002 tarihinde 697,5 milyar lira bedelle açılan ihaleyle 1911 yılındaki aslına uygun olarak yeniden restore ettirip, ilçenin Çardak Kavşağı'nda inşa edilecek "Çanakkale Parkında" halka açık bir alanda sergilenmesine karar vermiştir. Bugün gemi belirtilen yerde inşa ettirilen "Çanakkale Parkında" oluşturulan yapay bir havuz içerisinde restorasyonu tamamlanarak hizmete girmiştir.

Gülcemal, Osmanlı halkının alındığı ilk günden itibaren haklı sevgisini kazanmıştır. Adını padişah V. Mehmed Reşad'ın annesinden alan bu yolcu vapuru halk arasında o denli sevilmişti ki, vapur hakkında hastalıklara şifa verdiği yolunda rivayet dahi yayılmıştır. Aslında bunda Birinci Dünya Savaşı sırasında hastane gemisi olarak kullanılmasının etkisi de olmuştur.

Gülcemal ile padişah Mehmed Reşad 1911 yılında ilk defa Rumeli seferine çıkmıştır. Ancak dünya savaşının çıkmasıyla birlikte asker taşımayla görevlendirilen gemi, yukarıda da bahsini ettiğimiz gibi hastane gemisi olarak da kullanılmıştır. Ancak bu görevini ifa ederken düşman taarruzlarına da maruz kalmıştır. 1916 yılında

¹⁵⁹ Saim BESBELLİ, *Çanakkale'de Türk Bahriyesi*, İstanbul, 1959, s.28-40; Mustafa HERGÜNER, *Aydın ve Preveze Gambotları*, Askeri Tarih Bülteni, Ankara 2002, s.116;

¹⁶⁰ Emrullah NUTKU, *Enosis'in Zaptı*, C.II,S.20, Yakın Tarih Dergisi, 1962, s.216

İngilizlerin E-11 denizaltısı tarafından yaralanan Gülcemal, iki yıllık bir onarımın ardından ancak 1918 yılında sefere yeniden çıkabilmiştir. 1918-1919 yılları arasında mütareke döneminde Yunanistan ve Mısır esir kamplarında tutulan Alman askerlerini Wilhamhaven ve Hamburg limanlarına taşımıştır. Ayrıca İstanbul, Selanik ve İskenderiye arasında sefer yaparken Manş Denizi'nde bürokratik eksiklikler sebebiyle İngilizler tarafından alıkonulmak istendiyse de siyasî prosedür uygulanarak sorun çözüme kavuşturulmuştur. 1921-1922 tarihleri arasındaysa "Dedeoğlu" isimli bir Rum işletmeci tarafından kiralanan Gülcemal, Ottoman-America Şirketi adına Köstence İstanbul - Marsilya arasında sefer de yapmıştı.¹⁶¹ Gülcemal, Seyr-i Sefain İdaresi altındayken Amerika'ya da pek çok sefer düzenlemişti. Bu seferlerin birisinde New York Limanında rıhtıma yaklaşırken, kıyıya çarpınca hem gemi hem de rıhtım hasara uğramış, Amerikalılar gemiye ihtiyadi tedbir koymuşlardı. Bunun üzerine gemi kaptanı Lütfi Bey kişisel ilişkilerini ve inisiyatifini ortaya koyarak gemi üzerindeki haciz kaldırmış ve gemiyi İstanbul'a getirmiştir. 15 Mayıs 1923 günü Trabzon yakınlarında Yosun Burnu'nda kıyıya oturmasına rağmen Alemdar tarafından kurtarılan Gülcemal, yukarıda da sözünü ettiğimiz gibi halk tarafından öyle sevilip, benimsenmişti ki Rize'ye gelip açığa demirlendiğinde insanlar teknelerle etrafında yedi defa tavaf yapıldığında varolan tüm hastalıklarının geçtiğine dahi inanmışlardı. Gülcemal, Cumhuriyet döneminde zaman zaman Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nde posta gemisi olarak hizmet verse de Cumhuriyet öncesi kuşağın gözünde daima ayrı bir yeri olmuştur.

Atatürk'ünde birkaç defa bindiği bu yolcu vapuru 1937 yılında Sefain İdaresi'nin envanterinden düşürülmüş, ambarı depo olarak kullanılmış, sökülme üzere 1950 senesinde İtalya Messina'ya götürülmüştür.¹⁶²

Seyr-i Sefain'in Birinci Dünya Savaşı'nda veya Millî Mücadele'de görev üstlenmiş gemilerinin akıbeti incelenecek olursa; ilk cümlede Gayret isimli geminin 1855 yılında Newcastle'de Wigram Richardson & Co. tezgâhlarında römorkör ve mayın dökme maksadıyla yapıldığı, 1907 yılında İdare-i Mahsusa tarafından satın alındığı ve Birinci Dünya Savaşı'nda donanma tarafından el konularak mayın dökme

¹⁶¹ Eser TUTEL, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İstanbul 1997 s. 121-123

¹⁶² Eser TUTEL, *Seyr-i Sefain ... a.g.e.*, s.147

gemisi olarak kullanıldığı, tüm bunların ardından İdare'ye iade edildiği, 1927 yılında ise hizmet dışı bırakıldığı ve sökülme için satıldığı söylenebilir. Giresun yolcu ve yük gemisi 1910 senesinde Osmanlı Hükûmeti tarafından satın alınmasının ardından Birinci Dünya Savaşı'nda mayın depo gemisi olarak kullanılmış, 1917 yılında havuza alınmış, 1919'da Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçmiş, 1926 senesinde hizmet dışı bırakılmış, ertesi yıl da sökülmüştür. Gülnihâl; 1914 yılında İdare tarafından alındıktan sonra savaş yıllarında hastane gemisi olarak kullanılmış, 1922 yılında Mudanya Ateşkesi'nin imzalanmasının ardından İstanbul'a giren Türk askerlerini İzmir'den buraya taşımış, 1938 senesinde hizmet dışı bırakılmıştır. 1911 senesinin Ağustos ayında Seyr-i Sefain envanterine dâhil olan Nilüfer, aynı yıl donanmanın hizmetine alınmış ve mayın gemisi hâline getirilmiştir. 19 Kasım 1914 günü Boğaz çıkışının 10 mil kadar kuzeybatısında bir Rus mayınına çarparak batmış ve 55 kişi hayatını yitirmiştir. Sefain İdaresi'nin bir diğer gemisi Reşit Paşa, 1911 senesinde Donanma Cemiyeti tarafından satın alınarak envantere dâhil olmuş, ilk olarak 1912 – 1914 yılları arasında hastane ve nakliye gemisi olarak kullanılmıştır. Uzun süre yolcu gemisi olarak hizmet veren Reşit Paşa, 1934 yılında tekrar donanmaya devredilince depo gemisi hâline getirilmiş, 1940'ta envanterden düşülmüş, 1953'de sökülmüştür.

Reşit Paşa ile aynı sınıftan gemi olan Mithat Paşa da 1911 yılında yine Donanma Cemiyeti tarafından satın alınarak, donanmanın emrine verilmiştir. 6 Kasım 1914 günü İstanbul'dan Trabzon'a asker ve mühimmat götürürken Kandilli (Zonguldak) yakınlarında Gnevniy, Beskopojnyi, Pronzitel, Derzkif isimli Rus muhriplerinin ateşiyle batırılmıştır.

Aynı görevi üstlenen bir başka Osmanlı Sefain İdaresi gemisi ise Bahr-i Ahmer'di. Sefain'in bu vapuru da Rusların Sviatoj Jevstafij adlı muhribinin ateşiyle batırılmıştı. 1912 yılında Osmanlı kara sularına girerek Osmanlı'ya sığınan Kızılırmak, önce İnyoni adıyla faaliyet göstermiş, ardından mezkur ismini almıştır. 15 Mayıs 1915 günü Ereğli önlerinde Evstafij isimli Rus donanmasına ait bir kruvazör tarafından batırılmıştır. İskoçya'da Glasgow'da inşa edilen Akdeniz vapuru pek çok gemi gibi 1911 yılında Sefain hizmetine alınmış, 1912'de askeriye'nin emrinde hastane gemisi olarak savaş müddetince hizmet vermiştir. 1918 yılında Türkiye'deki Alman askerlerini memleketlerine taşıyan vapur da Akdeniz olmuştur. 1929'da şiddetli fırtınanın etkisiyle kıyıya çıkan gemi karaya oturunca zarar verilmeden

kurtarılamamış ve 1930 senesinden sonra envanterden düşürülünce, bir yıl sonra İtalya'nın Savona şehrinde sökülüştür. Plevne, 1912 senesinde Seyr-i Sefain İdaresi'ne girmiş, 20 Ekim 1915 senesinde Şarköy yakınlarında İngiliz denizaltısı E-11 tarafından batırılmıştır. Adem yolcu vapuru ise 19 Ocak 1917 yılında Boğaz çıkışının doğusunda Rus denizaltısı Narval'ın ateşiyle batırıldı. 1904 yılında Norveç'in Gergen şehrinde inşa edilen Biga, 1914 senesinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrine girmiş, 10 Temmuz 1915 tarihinde de Mudanya açıklarında İngiliz denizaltısı E-7 tarafından batırılmıştır.

Büyükdere'nin Türkiye'ye gelişi oldukça sancılı olmuştur. Çünkü, gemi yapıldığında Birinci Dünya Savaşı çıkınca, İngiltere tezgâhlarındaki tüm gemilere el koyunca, Büyükdere, ilk önce "Wave N. 60" ardından "Wayward" ismiyle kömür ve kurye gemisi olarak İngiliz Donanmasına savaş boyunca hizmet vermiş; ancak 1921 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne teslim edilmiştir. 1922'de Anadolu kuvvetlerinin eline geçerek, römorkör görevinde kullanılmıştır. 1883 yılında İngiltere'de yük gemisi olarak inşa edilen Seyyar, Gümüşciyan Şirketi'nin maliyken Seyr-i Sefain tarafından devralınmış; ancak 13 Mart 1916 günü Akçakoca önlerinde batırılmıştır. 1893 yılında Çarlık Rusyası için İngilizlerin Denny Bros. tezgâhlarında üretilen "Cumhuriyet" ilk olarak "Koroleva" olarak çalıştırıldıktan sonra 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'de Alman savaş gemileri tarafından el konularak İstanbul'a getirilmiş ve İstinye koyuna bağlanarak "Urla" adı verilmiştir. Bir ara adı "Olga" ya dönüştürülerek Alman bayrağı çekilerek Birinci Dünya Savaşı'nda Türk-Alman denizcilerinin emrine verilmişti.

İlerleyen yıllarda Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrine girmiş ve değişik hatlarda görev yaptıktan sonra 15 Ocak 1952 yılında kadro dışı bırakılmıştır. 1954 tarihinde ise, La Spezia'da sökülmesine başlanmıştır.¹⁶³

Mahmud Şevket Paşa ise, 1910 yılında Gümüşciyan Şirketi tarafından satın alınmasının ardından denizlerdeki seyrine başlamıştı. Ama, 1915 yılında Seyr-i Sefain tarafından gemiye el konuldu ve 8 Ağustos 1915 tarihinde Şarköy önlerinde İngiliz denizaltısı E-11 tarafından torpillendi. Hasar gören gemi İstanbul'da bakıma alınmasının ardından 1917 yılında nakliye gemisi olarak yeniden hizmete alınmış ve

¹⁶³ Eser TUTEL, Seyr-i Sefain Öncesi ... a.g.e., s. 145

ilk olarak “Ararat” ardından “Mahmud Şevket Paşa” ismiyle Seyr-i Sefain İdaresi’nde ki görevine dönmüştür. 1924’de tekrar İdare’nin emrine giren gemi 1935 yılında sökülmüştür. Samsun vapuru ise ilk başlarda Yunan gemisi olması sebebiyle “Klyde”, sonra “Vrisida” en son olarak da 7 Ekim 1922 günü Karadeniz’de Millî Mücadele’nin emrindeki Gazal römorkörü tarafından ele geçirilmiş, ismi Samsun olarak değiştirilmiştir. 1927 yılında Kırzade Şevki Bey’e satılırken, “Galata” adıyla hizmetine devam etmiş, 1938 senesinde Sosyete Şilepçilik Şirketi’ne devredilmiştir. 1 Ocak 1939 günü Ereğli Bender açıklarında parçalanarak batmıştır. 1912 yılında Fransız bayrağı altında “Stena” adıyla römorkör olarak faaliyet gösteren gemi, 1914 yılının Ağustos ayında Osmanlı Hükûmeti tarafından el konularak ”İstinye” adıyla römorkör ve mayın toplama gemisi olarak kullanılmaya başlandı. İstinye, 1919 yılının Şubat ayında eski sahiplerine iade edilmiştir. Ancak 1938 yılında Denizbank Umum Müdürlüğü kadrosunda yer alan gemi 1952 yılının 1 Mart günü Denizcilik Bankasına devredilmiş ve 1961 tarihinde envanter dışına çıkarılmıştır.¹⁶⁴

1928 yılında Bahriye mektebi, Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu olarak ikiye ayrılmıştır. 2 Kasım 1930 tarihinde ise bugünkü modern ve çağdaş Deniz Harp Akademisi, Yıldız Sarayındaki kendisine ayrılan yerde üç yıl süreli olan eğitim – öğretim faaliyetlerine başlamıştır.¹⁶⁵

İlk denizaltı siparişi 1. İnönü ve 2. İnönü olarak 1925 yılında Hollanda’ya verilmiştir.¹⁶⁶

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

1935 yılı Avrupa için çok önemli bir tarihtir. Almanya, Versailles Antlaşmasının hükümlerini tek taraflı bozacak, büyük devletler yeniden silahlanma yarışına girecek, diktatör devletlerin saldırı politikalarını belirecekti. Bu durumda elbette Türkiye’nin deniz silahlarını takviye etmesi gerecekti. Bunun yanında bir de,

¹⁶⁴ Eser TUTEL, Seyr-i Sefain Öncesi ... **a.g.e.**, s.156 – 158

¹⁶⁵ Cem GÜRDENİZ, **Cumhuriyet Donanması 1923 – 2000**, < **The Fleet of Republic** >, Seyir hidrografi ve oşinografi Daire Bşk.lığı, İSTANBUL, Kasım 2000, I. Baskı, s.7

¹⁶⁶ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s. 20

tek taraflı olarak değil, fakat uluslar arası konuşmalara dayanarak boğazlar sorununu bir sonuca bağlamak gerekiyordu. Artık boğazlar Türk hükümranlığına geri gelmeli idi.

1936 yılında Dışışleri Bakanı Tefik Rüştü Aras, Montreux’da boğazlar sorununu Türk politikasına itibar sağlayarak c z mlemişti.

Diğer taraftan Deniz Müsteşarı Albay Sait Hamran (rahmetli tümamiral), Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Genelkurmay Başkanını donanmanın takviyesi konusunda ikna etmişti. Böylelikle ilk önce Almanya’ya ikisinin montesi İstanbul’da yapılmak üzere 4 denizaltı, sonra da İngiltere’ye 4 muhrip ve 4 denizaltı ismarlanmıştı. Bu gemiler şunlar idi:

Muhrip adları henüz verilmemişti. Sonradan verilen adlar da Muavenet, Gayret, Sultanhisar ve Demirhisar idi. Bu gemilerin niteliği şöyle idi : 1.360 ton, 4 tane 12’lik ve 5 tane ufak top, 4 torpito kovanı ve 34 mil hız.

Batıray denizaltı gemisi, aynı zamanda mayın atabilen bir denizaltı gemisi idi. Savaş  ıkınca Almanlar bu gemiyi bize vermeyip kendi donanmalarında kullandılar. Savaş içinde de gemi battı.

Saldıray, Atılay, Yıldıray denizaltı gemileri : 942 / 1.228 ton, 1 tane 10.5’luk ve 2 tane küçük top, 6 tane torpito kovanı ve 20 mil hız.

Muratreis, Oruçreis, Burakreis, Ula alireis denizaltı gemileri: 687 / 861 ton, 1 tane 10.2’ lik top ve 6 torpito kovanı, 13 mil hız.

İngilizler, savaş çıkınca muhrip ve denizaltılara el koymuşlar ve onları kendi donanma hizmetlerinde kullanmışlardı. Bunlardan bir muhrip ve Ulu alireis denizaltı gemisi savaşta batacak, ötekiler ise 1942 yılında ve daha sonra teker teker bize verilecekti.

Almanların yaptığı denizaltılara gelince: İlk  nce Saldıray gemisi 5 Haziran 1938’de yurda gelip hizmete girdi; Atılay denizaltı gemisi İstanbul’da 19 Mayıs 1939 tarihinde denize indirildi. Donanmadaki görevine 1941 yılında başladı. 14 Temmuz

1942 günü de Çanakkale dışındaki tecrübe dalışında kazaya uğradı ve battı. 6 subay, 18 astsubay ve 16 er şehit olmuştu.

Yıldıray gemisi Haliç'te 28 ağustos 1939'da denize indirilmişti. Savaştan ötürü malzeme eksikliğinden hizmete girmesi 15 Ocak 1946 tarihine kadar uzamıştı. Fakat Amerikan tipi gemilerin katılmasından doğan personel eksikliği yüzünden fiili kadroda ancak bir yıl kalmış, sonra kadro dışı bırakılmıştı.¹⁶⁷

Türk Denizcilik tarihinde ilk Türk Tersanesi 1357 yılında Karamürsel'de kurulmuştur.¹⁶⁸ Türkler yedi asırdır gemi tamir ve inşasıyla uğraşmaktadırlar.

Hükümdarlığında Osmanlı Donanması'nı dünyanın ikinci büyük deniz gücü haline getiren Sultan Abdülaziz'in büyük masraf ve fedakârlıklarla dünyadaki emsallerine eş seviyeye getirdiği Haliç Tersanesi, Abdülhamit'in 33 yıllık idaresi sırasında Donanma'nın ataletine paralel olarak verimsiz hale gelmiş ve çökmüştür.

1908 İnkılâbından sonra Osmanlı Donanması'nın geliştirilmesi çabaları arasında tersanelerin kalkındırılması da ele alınmış, 1909 yılında geniş bir gemi inşa programı oluşturmak üzere İngiliz Amirali Gamble İngiltere'ye gönderilerek İngiliz Tersaneleri ile müzakerelerde bulunmuştur.

1911 yılının Trablus Harbi'nden önceki ilkbahar ve yaz aylarında gemi inşa programı üzerinde önemli adımlar atılırken, Osmanlı Bahriyesi tersanelerini, hedeflediği Dretnot tipi gemileri inşa ve idame edecek seviyeye getirmek üzere Haliç Tersanesi'nin ıslah ve faal duruma getirilmesi, bu tersaneye ilaveten Marmara ve Boğazlarda seçilecek daha elverişli bir sahada ikinci bir tersane kurulması fikrine yönelmekteydi. Donanmamızda eğitim veren İngiliz Heyeti'nin aracılığının da etkisiyle 1 Şubat 1912 tarihinde İngiliz Vickers Armstrong şirketi ile Marmara Bölgesi incelenmiş, takriben Aralık ayında Gölcük Bölgesi, Tersane yeri olarak uygun görülüp sondajlara başlanmıştır.

¹⁶⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL , Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 503

¹⁶⁸ Figen ATABEY, **a.g.e.**, s.2

Osmanlı döneminde gemi onarım ve kalafat mahallerinin, şimdiki Tersane B kapısının bulunduğu Palamar Meydanı olduğu ve burada sahile çakılan kazıklara bağlanan halatlarla teknelerin ırgatlar vasıtası ile sahile çekildiği, gemi onarımlarında bölgedeki ormanlardan yararlanıldığı ve Fatih Sultan Mehmet'in "İznik – Geyve" arasındaki ormanlardan dal kesenin kellesini keserim." fermanının durumu teyit ettiği, Gölcük Bölgesi'nin bu nedenlerle incelendiği değerlendirilmektedir. Sondajları takiben Vickers Armstrong firmasının Gölcük'te kurulacak tersane ile ilgili olarak hükümete getirdiği proje kontrata bağlanmış, kapsama dahil olan Haliç Tersanesi'nin ıslahı bölümünde, görevle gelen İngiliz Binbaşı'nın müspet çalışmaları sonucu tersane verimli hale getirilmiş, ancak yeni tersanenin kurulması işi, o devirdeki mali imkansızlıklar nedeniyle kağıt üzerinde kalmış ve 1914 yılında başlayan Dünya Savaşı'nda Alman bloğuna kaymamız İngiliz teknisyenlerin ülkelerine dönmelerine ve mukavelenin 13 Kasım 1914 tarihinde feshine sebep olmuştur.

Bu tasarının lüzumunu hisseden hükümet, aynı teklifleri Alman firmalarına da yapmıştır. Bu sıralarda Talat ve Cemal Paşalar'ın Hamidiye Kruvazörü ile İzmit Körfezi'nde dolaştıkları ve Gölcük'ü Tersane için uygun buldukları söylenmiştir. 1916 yılında Alman Blohm und Voss firması ile teklif imzalanmış, ancak I. Dünya Savaşı'nın ağır masrafları karşısında kâğıt üzerinde kalmıştır.

Haliç Tersanesi savaş süresince verimli ve yararlı hizmetlerine devam etmiş, onarım hizmetlerine ilave olarak mermi, el bombaları ve sapsarı, çivi, tel ve iş atığı malzemelerden saç imali gibi yan malzeme istihsalı yapmıştır.¹⁶⁹

Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk gemi 1250 tonluk GÖLCÜK Yağ Gemisi'dir. 1931 yılında başlayan inşaat, 1938 yılında bitirilmiştir.

II. Dünya Harbi'nin patlak vermesi üzerine, Genelkurmay Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı'na, Almanların harp dolayısıyla Tersane işini yapamayacağını anlaşıldığını ve işin İngiliz kredisı ile yapılmasını Eylül 1939'da teklif etmiş, Milli Savunma Bakanlığı, 8 Aralık 1939'da harp kredisinden Tersane'ye para

¹⁶⁹ Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, s.166

ayrılamayacağını ve zaten 5/6 sene sürecektir olması nedeniyle projenin müsait bir zamana ertelenmesini istemiştir.

Genelkurmay Başkanlığı 9 Şubat 1940'da, projenin muhakkak yerine getirilmesi gerektiğini, proje tahakkukunun inşaatın başka bir gruba (Türk) verilmesi ile sağlanabileceğini ve inşaat süresinde Donanma ihtiyaçlarını görmesi için İstinye Tezgâhları'nın da MSB' lığına devredilmesini teklif etmiştir.

Uygun görülen teklif üzerine İngilizlerden istenen heyet Tersaneleri inceleyerek bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor üzerine MSB' lığınca 1942 yılı Ağustos ayında bir komisyon teşkil edilerek Tersane inşasına girilmiş ve tezgâhların İngiltere'den getirilmesi için teşebbüse geçilmiştir. Komisyon; Makine, Döküm ve Tekne Fabrikaları'nın inşaatı için Karabük'e çelik sipariş ederek, inşaatların 2 yılda bitirilmesini öngören ihaleyi Ekim 1942'de yapmıştır.

O günlerin olumsuz şartları nedeniyle bina inşaatları ağır ağır ilerlerken, 1943 yılında projeyi yapan Hollanda firması tarafından, kurulacak Tersane ve Üssü Bahri'nin evsafını inceleyen ve bir rapor sayılabilecek kapsamlı bir konferans verilmiştir. Konferansı takiben projenin aslında bazı tadilatlar yapılmış, eldeki 17.782.788 TL. 1948 yılına kadar senelere bölünmüş ve ancak 3 fabrikayı ikmale kâfi olması nedeniyle raporun diğer kısımları hakkında harekete geçilememiştir.

Fabrika ve Atölyelerin tezgâh ihtiyacı ancak 1947 Marshall yardımından sonra ABD'den karşılanabilmiş, fabrikaların gelişimi bu tarihten sonra hızlanmıştır.

Başlangıçta etrafa açık olan Tersane hudutları 1943 yılında çitle çevrilmiş, 1949 yılında Tersane etrafına 3 m. yükseklikte duvar yapılmıştır. Komutanlık Binası ise, 1949–1951 yılları arasında yapılmıştır. Bu tarihten itibaren Gölcük Tersanesi'nde yeni fabrika ve atölyelerin yapılmasına ve ihtiyaç duyulanların modernize edilmesine devam edilmiş ve edilmektedir.¹⁷⁰

İnşa edilmesi ile ilgili çalışmalara Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde başlanan, ancak kuruluşu Cumhuriyet döneminde, devrin mali ve

¹⁷⁰ Donanma Komutanlığı Tarihçesi, s.119

teknik imkânsızlıklarına, harp yıllarının yarattığı sıkıntılara rağmen gerçekleştirilen Gölçük Tersanesi, başlangıçta genç Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri unsurlarının idame edilmesini sağlamada en ağır yükü taşıyan temel taşlarından birisi görevini yüklenmiştir.

3.5. M. Kemal ATATÜRK' ün Türk Donanması'na Bakışı

Cumhuriyet donanmasının kuruluş evresinde Atatürk ilk olarak Türk denizcilerini yakından tanımayı gerekli görmüştür. Bu amaçlarını gerçekleştirmek için de, harp gemileriyle veya onları refakate alarak geziler yapmış, gemi ve birlikleri ziyaret etmiştir. Aslında gerçek bir denetleme niteliği taşıyan bu gezi ve ziyaretlerle, Kurtuluş Savaşı sonundaki durumuyla Deniz Kuvvetlerini yerinde görerek, personel ve materyal bakımından nitelik ve nicelik yönleriyle eksikliklerini saptamak, gelişimleri ile ilgili kararlarına esas olacak bilgileri elde etmek ve bu arada donanmadan hangi kapasitede ve nasıl yararlanabileceklerini kararlaştırmak olanağı bulmuştur. Her rütbeden personelle ve başlangıçta özellikle genç subaylarla Deniz Kuvvetleri ile ilgili geleceğe yönelik konuları da görüşmeye önem veren Atatürk, denizcilikle ilgili demeç ve direktiflerinin çoğunu, ya bu seyirler sırasında veya onların hemen ardından vermiştir. Bu demeç ve direktiflerin başlıca amaçlarını; Deniz Kuvvetlerinin önemini ve güçlenmesi için gerekenleri belirterek yön vermek, Deniz Kuvvetlerinin Silahlı Kuvvetler içindeki gerçek yeri ve Milli Savunmadaki dönemini belirterek bunun gereken onurlu yerini saptamak ve öyle düşünmeyenlere gerçeği göstermek, Deniz Kuvvetleri personelinin morallerini yükseltmek gibi hususlar teşkil ediyordu.¹⁷¹

Atatürk bu düşüncelerini Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1923 yılı çalışmalarını açan nutkunda da, şu şekilde ifade etmiştir. “Vaktiyle deniz örgütü, depoları ve deniz üslerinin ve inşaat tezgâhlarının İstanbul’a sıkıştırılması büyük sakıncalar ortaya çıkarmış ve denizcilerimiz bu sakıncaya ve düşmanın yaptığı ablukaya rağmen İstiklal Savaşı’nda, malik oldukları ufak teknelerle harikalar göstererek büyük hizmetler yapmışlardır.”¹⁷²

Kurtuluş Savaşının mimarı Mustafa Kemal ATATÜRK bir kara subayı olmasına rağmen kısmen yabancı olduğu Türk denizcileriyle çeşitli vesilelerle münasebetlere girmiş ve denizcileri tanımaya çalışmıştır. Tarihsel sürece ve 1938 yılına kadar olan dönemde donanma oluşturulmasına yönelik çalışmalar

¹⁷¹ 20 nci Yüzyıl.’a Kadar Deniz Kuvvetleri, Deniz Harp Akademisi K.lığı Yayınları, İstanbul 1998 s.222.

¹⁷² Afif Büyüktuğrul, , Osmanlı Deniz Harp Tarihi Ve Cumhuriyet Donanması, IV/1, Deniz basımevi, İstanbul, 1984 s.624.

değerlendirildiğinde; ATATÜRK' ün kısa zamanda donanmayı tanıdığı ve önemine değer verdiği anlaşılmaktadır.

Türk-İtalyan savaşı (1911 - 1912), Balkan savaşı (1912 – 1913), Birinci Dünya Savaşı (1914 – 1918) ve Kurtuluş Savaşı (1919 – 1922) süresince deniz olaylarının devlet politika ve savaşları üzerinde etkilerini çok yakından izleyen Atatürk, cumhuriyet döneminde Türk Deniz Kuvvetleri'nin vazifesini şu sözü ile ifade etmiştir “*Deniz kuvvetini yalnız askeri bir kuvvet olarak düşünenlerden değilim. Bu kuvvetlerin dış politikada da büyük etkileri vardır; en büyük sanat ve kültür temsilcisidir.*”¹⁷³

Yukarıda belirtilen vazifeden yola çıkarak Cumhuriyet Donanması hem dış politikada önemli bir unsur hem de yapılan yabancı ziyaretler ve modernizasyon çalışmaları kapsamında kültürler arası bir temsilci olmuştur.

¹⁷³ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Osmanlı Deniz ... a.g.e., s.624.

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

I. Dünya savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu Mondros Mütarekesini imzaladığında donanması yegâne deniz üssü olan Haliç'te ve gemilerin hâlihazırda bulunduğu bölgede tutsak alınmıştı. Donanma gemilerinin kontrolü müttefik ülke temsilcilerinden oluşan uluslar arası bir komisyona verilmişti.

Donanmanın İstanbul'da etkisiz hale getirilmiş olması ve istiklal Harbine Anadolu topraklarının sahne oluşu başlangıçta Deniz Kuvvetlerinin bu harbe katılmasına imkân vermemiştir. Ancak 1920 yılında Kurtuluş Savaşında ana çizgileriyle belirmeye ve kazanılan başarılar her geçen gün artmaya başlayınca Bahriye'ye ve Bahriyeliye duyulan ihtiyaçta artmıştır. 3 yıl içerisinde Türk Denizcisi irili ufaklı 26 tekne ile 300 bin ton malzemeyi Sovyetlerin Karadeniz Limanlarından Türk Limanlarına taşımayı başarmışlardır.¹⁷⁴ İcra ettiği faaliyetlerle zamanın deniz gücü milli mücadelenin kazanılmasında büyük katkılarda bulunmuştur.

29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edildiği gün selamlık topları da bu hava içinde atılmıştı. Gerçi uluslar arası deniz geleneklerine göre güneşin batmasından sonra selamlık atışı yapılmazdı; Cumhuriyet ilan haberi de saat 20.00 de gelmişti. Buna rağmen 101 pare hartuç acele ile hazırlanmış, bunun yarısını Hamidiye kruvazörü atmıştı. Artık Donanma Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin emrine girerek “Cumhuriyet Donanması” adını almıştır.¹⁷⁵

Cumhuriyetin ilanından bir sene sonra Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, 11 – 24 Eylül 1924 tarihleri arasında çıktığı Karadeniz gezisini Hamidiye Kruvazörü ile yaparak Donanmanın gelişimi için büyük bir adım atmıştır. Bunun sonucunda Donanmanın Kurtuluş Savaşında kurulan “Umur – u Bahriye Müdürlüğü” adı altında Milli Müdafaa Vekâletine bağlı küçük bir kuruluş ile idare edilemeyeceği anlaşılmıştır. Nitekim 30 Aralık 1924 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde Bahriye yasası çıkarılmıştır. Bu yasaya göre Bahriye Vekâletinin doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır. Anılan vekâletin en önemli görevi ülkenin maddi imkânları doğrultusunda yeni bir Donanma meydana getirmek olmuştur.

¹⁷⁴ Cem GÜRDENİZ, Cumhuriyet ... a.g.e., s.6

¹⁷⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... a.g.e., s. 503

Cumhuriyet Donanmayı bütün Osmanlı Tarihinde asla görülmedik şekilde zayıf, güçsüz ve hatta kültürsüz bulmuştu.¹⁷⁶

Çok kısıtlı bir bütçe ile kurulup, ülkenin en sıkıntılı zamanlarında büyük atılımlar gerçekleştiren ve Donanmaya layık olduğu değeri vermeye çalışarak bunu büyük oranda başaran Bahriye Vekâleti, Gölcük ve civarında Donanma adıyla özelleştirilmiştir. Yine bu dönemde sadece iki gemiden kurulu da olsa bir denizaltı filosu teşkil edilmesine karar verilerek, modern ve güçlü Türk Donanması yolunda büyük atılımlar atılmıştır.

27 Aralık 1927 günü İsmet İNÖNÜ'nün Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığında verdiği bir önerge ile Bahriye vekaleti lağvedilerek, Genelkurmay Başkanlığında Milli Müdafaa Vekaletine bağlı bir Deniz Müsteşarlığı kurulmuştur. Bu kuruluş, donanmayı içinde bulunduğu durumdan kurtarmayı ön planda tutarak, öncelikle Donanma Komutanlığının hareket ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmasını sağlamıştır. Bu dönemde, Donanma iki kruvazör ve beş gemiden ibaret olmuş ve esas itibariyle Gölcük'te faaliyet göstermiştir.

Bir yandan da Deniz Harp Akademisi açılarak savaş sevki idare gücü artırılmış; kara subaylarıyla deniz subayları arasında dayanışma sağlanmış, yüksek mühendis, askeri hakim, askeri öğretmen, yüksek levazım subayı yetiştirilmek yoluna girilmişti.

Subayların meslek kültürleri o kadar artmış ki Almanya, Birinci Dünya Savaşından sonra tekrar silahlanırken staj için denizaltılarını Türkiye'ye yollayacaktı. Sonradan 'Büyük Amiral' olarak Alman Deniz Kuvvetleri komutanı olacak olan Yarbay Doenitz de bu filoda zevkle çalışmıştı. Alman subayları yönetiminde tecrübe dalışı yapan Batıray denizaltı gemisini batmaktan Yüzbaşı Lutfi Kerman (rahmetli emekli albay) kurtarmış ve Almanların büyük takdirini kazanmıştı. Yüzbaşı Kemal Arkun (emekli tümamiral) elektrikli hesap makineleri kullanılarak yapılan atışta İtalyanların büyük övgülerini kazanmıştı. Kurmay olmayıp mesleğinde ilerlemiş olan Binbaşı Süreyya Kuntol ve Kenan Or (her ikisi de rahmetli emekli albay), birçok değerli topçu; Albay Mazlum Özar ve Vehbi Dümer, denizaltıcı ve bunun gibi pek

¹⁷⁶ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 502

çok yetenekli ve değerli genç subaylar yetiştirmişti. Nihayet Albay Safiyettin Dağa da, İspanya iç savaşlarında Gibraltar (Gebelitarık)'da teşekkül eden uluslar arası kontrol filosunu yönetmede gösterdiği yüksek başarı ile İngilizlerin takdirini kazanmış ve bu takdir İngiliz hükümeti tarafından Dışişleri Bakanlığımıza resmen bildirilmişti.¹⁷⁷

Yavuz gemisinin havuzlama ihtiyacına da paralel olarak 4 Ağustos 1930 tarihinde Gölcük'te deniz fabrikalarının kurulmasıyla desteklenen bu kuruluş, bugünkü modern Deniz Kuvvetlerinin temelini teşkil etmiştir.

Donanma bu dönemde devlet politikasını destekleyecek şekilde etkin olarak kullanılmıştır. 1928 yılında Gelibolu açıklarında verilen tatbikat Yunan Manevralarına karşı cevap niteliği taşımakta ve asıl 1936 yılında Malta ve Pire Limanına gönderilen deniz gücü uluslar arası etki yaratmıştı. Donanma gemileri ve personel Malta Limanı'nda bulundukları dört gün içerisinde yaptıkları denizcilik manevraları, mürettebatın şehir içindeki tutumları, subayların giyim kuşam ve resmi davetlerdeki vaziyetleri İngiliz subay ve sosyetesinin büyük takdirlerini kazanmışlardır. Pire Limanı'nda daha büyük itibar kazanılmıştı.¹⁷⁸ Bundan sonra Atatürk donanmayı hep devlet politikasına kudret sağlayacak biçimde kullanmıştır. Devlet reisleri büyük deniz törenleriyle karşılanmış ve uğurlanmıştır.

1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalanması ile birlikte Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği tamamen kabul edilmiş ve bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında birer Müstahkem Mevki Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı olarak Deniz Komutanlıkları kurulmuştur.

Cumhuriyet Donanması döneminde kısıtlı imkânlar, yetersiz altyapı ve yetişmiş personel, dar ekonomik imkânlarla rağmen yukarıda ana hatlarıyla belirtilen faaliyetler dönemin şartları göz önüne alındığında başarı ile icra edilmiş ve bu günkü donanma gücünün temelleri atılmıştır. Elbette bu başarının temelinde M.K. ATATÜRK' ün asker ve devlet adamı olarak olaylara ve geleceğe bakış açısının katkısı olmuştur.

¹⁷⁷ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının ... **a.g.e.**, s. 511

¹⁷⁸ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih'in ... **a.g.e.**, s. 2094

Atatürk'ün deniz politikası oldukça geniş ve ileri görüşlüdür. Atatürk deniz sorunlarının Osmanlı Devleti politika ve hayatı üzerindeki etkilerini yakından incelemiştir. Daha İkinci Meşrutiyet başında henüz yüzbaşı rütbesindeyken denizlerle ilişkin ana fikirlerini hem arkadaşlarına hem de zamanın Dâhiliye Nazırı Talat Paşa'ya büyük bir cesaretle açıklamış; Birinci dünya harbinde aynı fikirleri çok büyük bir cesaretle Başkomutan Vekili Enver Paşa'ya yazılı rapor haline getirmiştir.¹⁷⁹

Atatürk'ün “Yurtta Sulh, Cihanda Sulh” vecizine uygun durum elde edebilmek için deniz kuvvetlerine dayanan bir devlet politikası izlemeğe çalışmıştır. Bu politikanın ayrıntıları şöyle özetlenebilir.

1. Kamuoyunu deniz sorunlarına yaklaştırmak,
2. Genç Cumhuriyeti Osmanlı İmparatorluğundan Sirayet edecek bulaşıcı hastalıklardan kurtarmak
3. Avrupa devletlerinin, başta Balkanlar ve Arap devletleri olmak üzere, Türkiye politikasına içtenlikle inandıracak ve Türk itibarını denizaşırı bölgelere götürecek bir deniz gücü meydana getirmek.¹⁸⁰

Atatürk'ün yukarıda belirtilen politikayı izlediği yaşanan olaylardan ve icra edilenlerden anlaşılmaktadır. 1923 – 1938 yılları arası bu çalışmada belirtilen önemli olaylardan yola çıkıldığında; Hamidiye gezisinin kamuoyunun deniz sorunları konusunda dikkatini çekmek ve halkın denizcilerle kaynaşmasını sağlamak maksadıyla yapıldığı görülmektedir. Osmanlı taassuplarından sıyrılma çalışmaları Şapka inkılâbının uygulanması örneğinde olduğu gibi Silahlı Kuvvetler önderliğinde ilk uygulanmıştır. Teşkilat bölümünde değinildiği üzere şapka ilk olarak Deniz Kuvvetleri birliklerinde kullanılmaya başlanmıştır. Çalışmanın ilgili bölümlerinde ayrıntılı olarak ele alınan, anılan yıllarda sipariş edilen denizaltı, gemi, tersane tesisi vb. lojistik girişimler deniz kuvvetlerini kabuğundan ve atıllığından çıkararak, denizaşırı bir güç haline getirmek amacıyla yapıldığı anlaşılmaktadır.

¹⁷⁹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih'in ... **a.g.e.**, s. 2094

¹⁸⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih'in ... **a.g.e.**, s. 2095

Dönemin Amirallerinden olan Afif BÜYÜKTUĞRUL, “Mareşal (Fevzi ÇAKMAK) Atatürk anlayışında olsaydı deniz gücü daha çabuk sağlanabilirdi. Lakin Kara Kuvvetleri için de çok değerli olan Mareşalin deniz konusundaki politikası çok farklı olmuştu. Atatürk kadar deniz kuvvetlerinin dış ve iç politikadaki yerini iyi tayin edemediği için fikirlerini sıkı sıkıya savunmaya başlamış, ilkönce kara kuvvetlerini güçlendirip deniz kuvvetlerini ondan sonra düşünmeye karar vermişti.”¹⁸¹ Diye kitabında geçmiştir. Buradan çıkarılan sonuç Gazi Mustafa Kemal’in her konuda olduğu gibi Deniz Kuvvetleri konusunda da ileri görüşlü bir politika izlediğidir. Kara Kuvvetleri kadar iyi tanımadığı Deniz Kuvvetlerinin, imkân kabiliyeti ve personelini tanımadan kararlar vermeyecek kadar iyi bir devlet adamı olduğu Hamidiye Gezisi ve Atatürk’ün bizzat talimat vererek icra ettirdiği tatbikatlardan anlaşılmaktadır.

Deniz gücünü oluşturmak çok uzun teknik ve ekonomik çalışmalara bağlı bulunmaktadır. İstiklal Savaşında düşmanın yaktığı ve yıktığı memleketin imar edilmesi, ekonomi mücadelesi başlatıp zafere ulaşmak gibi. 1923 yılının deniz bütçesi yaklaşık 2 milyon lira kadardır.¹⁸² M.K. Atatürk zamanın zor ekonomik koşullarında bile devlet bütçesinden ayırabildiği maksimum mali kaynağı üç tarafı denizlerle çevrili genç cumhuriyetin deniz gücüne ayırmıştır. Bu durum, zamanın deniz gücüne verilen önemi açıkça göstermektedir.

Atatürk İkinci Dünya Savaşının izlerini fark eder etmez İngiltere’ye dört Muhrip ve dört denizaltı gemisi, iki mayın gemisi, beş mayın tarama gemisi, on avcı botu, sekiz liman savunma botu; Almanya’ya da dört denizaltı gemisi siparişi verdirmiştir. Bu gemilerin yapımı uzun sürdüğünden Atatürk bunların yurda geliş ve hizmete girişlerini görememiştir.¹⁸³

Bugün Türk Deniz Kuvvetlerinin temel görevi; ülkenin denizden gelecek tehditlere karşı savunulması ile deniz alaka ve menfaatlerinin korunması ve kollanmasıdır. Bu genel çerçevede;

Barış döneminde;

1. Ulusal çıkarların gerektirdiği denizlerde sancak ve varlık göstermek,

¹⁸¹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih’in ... **a.g.e.**, s 2096

¹⁸² Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih’in ... **a.g.e.**, s. 2096

¹⁸³ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Atatürk ve Fatih’in ... **a.g.e.**, s. 2102

2. Gerektiğinde barışı desteklemek, insani yardım ve arama-kurtarma harekâtına atılmak,

3. Terörizm, uyuşturucu madde ve diğer kaçakçılık faaliyetlerine karşı yapılan harekâta güvenlik güçleri, müttefik kuvvetler ve gerektiğinde hükümet dışı organizasyonlar ile işbirliğinde bulunmak,

4. Münhasır ekonomik bölge içerisinde ulusal çıkarların ve deniz çevresinin korunmasında Sahil Güvenlik Komutanlığı ile işbirliği yapmak,

Kriz döneminde ve savaşta, yukarıdaki görevlere ilave olarak;

1. Stratejik caydırıcılık sağlamak,
2. Krizlerde uygulanacak askeri tedbirleri almak,
3. Deniz kontrolünü sağlamak,
4. İttifak ve gerektiğinde koalisyon harekâtına katılmaktır.¹⁸⁴

Bu görevi başarabilmek için Türk Deniz Kuvvetleri dört Ana Ast Komutanlık ile organize edilmiştir. Bunlar;

- Donanma Komutanlığı
- Kuzey Deniz Saha Komutanlığı
- Güney Deniz Saha Komutanlığı
- Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığıdır.

¹⁸⁴<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/GOREVI.asp?strAnaFrame=GOREVI&strIFrame=TurkDeniz>
KuvvetlerininGorevleri (14.12.2006)

BİBLİYOGRAFYA

- ATATÜRK'ÜN SÖYLEV VE DEMEÇLERİ, c. I, 4. bs., Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1989
- ATATÜRK'ÜN MİLLÎ DİŞ POLİTİKASI, cilt I-II, Kültür Bakanlığı Kütüphane Basımevi 1994
- AKINCIOĞLU M. Cahit, İlk Denizciler Türkler ve İslamda deniz, Birlik Ofset, Temmuz 2001, İstanbul
- ARTUÇ, İbrahim, 1915 Çanakkale Savaşı, Türk Savaşları Belgeseli, Kastaş Yayınları, İstanbul 1992.
- Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, yıl 53, sayı 117, Ocak 2004, Genelkurmay Basım Evi/Ankara
- ATABEY Figen, Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, Deniz K.K.lığı Karargâh Basımevi/ ANKARA, 1. Baskı Nisan 2002
- Atatürk'ün doğumunun 100. yılında TSK Tarihi, 1981
- BALCIOĞLU Mustafa GÜL Mustafa, Anadolu Selçuklularda Denizcilik Faaliyetleri, Genelkurmay Basımevi / ANKARA, Ağustos 1991, Yıl:16 Sayı: 31
- AKGÜNER H. Nejat, Donanma Komutanlığı Tarihçesi, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü – Kasımpaşa 2002
- BESBELLİ Saim GÖYMEN, İhsan Türk İstiklal Harbi/Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı
- BESBELLİ Saim, Çanakkale'de Türk Bahriyesi, İstanbul 1959
- Harp akademileri Komutanlığı yayınlarından, Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi, Harp akademileri Basım Evi Yenilevent- İstanbul Mayıs 1997
- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Atatürk ve Fatih'in Deniz Politikaları, XI. Türk Tarih Kongresi'nden ayrı basım, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ANKARA, 1989
- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 1969, Tisa Matbaacılık
- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Cumhuriyet Donanması (1923-1966), İstanbul 1967
- Büyüktuğrul, Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi Ve Cumhuriyet Donanması, IV/1, Deniz basımevi, İstanbul, 1984

- BÜYÜKTUĞRUL Afif, Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı, Belleten Cilt XXXVII, Sayı 148 Ekim 1973'den ayırbasım, Türk Tarih Kurumu Basımevi Ankara 1973
- ÇOKER Fahri, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara,1994
- DEMİREL Ergün, Cumhuriyetin 60ncı yılında Türk Deniz Kuvvetleri", Deniz kuvvetleri dergisi sayı:523
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Bahriyemizde Personel Kıyafetinin Geçirdiği Aşamalar" , Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi/ ANKARA, 1972478 sayılı Deniz Kuvvetleri Dergisinin 2. Eki
- Donanma K.lığı, DONANMA KOMUTANLIĞI TARİHÇESİ, Donanma Basımevi, Gölcük, 1995
- ESER Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İstanbul 1997
- DEMİR Ahmet, "Cumhuriyet Devrinde Türk Donanması", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S.142,
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 1997, Cilt 1
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Atatürk' ün Silahlı Kuvvetler ile ilgili Söylev, Demeç, Tamim ve Telgrafları, İstanbul, 1973
- Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, 20 nci Yüzyıl.'a Kadar Deniz Kuvvetleri, Deniz Harp Akademisi K.lığı Yayınları., İstanbul 1998
- Gerçekçi Hikmet, "İstanbul'dan Samsun'a Cehennemi 215 saat", Hayat Dergisi, Sayı 21, 1969, s.6
- Gölcük Tersanesi K.lığı, GÖLCÜK TERSANESİ KOMUTANLIĞI TARİHÇESİ, Gölcük Tersanesi, Gölcük, 1999
- GÖNLÜBOL Mehmet - SAR Cem, Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1990
- GÜLEN Nejat, Dünden Bugüne Bahriyemiz, İstanbul 1988
- GÜRDENİZ Cem, Cumhuriyet Donanması 1923 – 2000, < The Fleet of Republic >, Seyir hidrografi ve oşinografi Daire Bşk.lığı, İSTANBUL, Kasım 2000, I. Baskı
- HERGÜNER Mustafa, Kurtuluş Savaşı'nda Türk Denizciliğimiz, Askeri Tarih Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Şubat 1994, Sayı 36

- Genel Kurmay Başkanlığı TSKT, c.IV, kısım 1, s.483; c.VII, s.8 Işın Mithat; Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, Deniz Basım Evi, İstanbul, 1946
- ILGAR İhsan, Çanakkale Savaşları 1915, Kültür ve Turizm Bakanlığı ,Ankara, 1982
- İkinci Denizcilik Günü Sempozyumu 15 – 16 Haziran 1999, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri, Prof.Dr.Ali İhsan Gencer Tebliği, Harp akademileri Basımevi İstanbul 1999
- KANDİLLİ Ali, Anadolu Türk Denizciliğinin Başlangıcı, Seyir, Hidrografi Ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı resmi web sitesi, 27 Aralık 2007
- METEL Raşit, Atatürk ve Donanma, Basımevi Müdürlüğü Kasımpaşa/ İSTANBUL, 2. Baskı Ekim 2005 (Ekli Baskı)
- METEL Raşit, ATATÜRK VE DONANMA, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966
- NUTKU Emrullah; "Enosis'in Zaptı", C.II,S.20, Yakın Tarih Dergisi, 1962, s.216
- ÖKTE Zekai Ertuğrul, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1922 – 1938), Cilt 1,Tarih Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırmalar Merkezi Aydoğan Matbaası, İstanbul, 2000
- SEVİM Ali, YÜCEL Yaşar, Türkiye Tarihi Cilt – 1(1018–1300), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990
- SOYSAL İsmail, Tarihçeleriyle ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, 1920-1945, 2. Baskı, Ankara, TTK, 1989
- ŞİMŞİR Bilal; Lozan Telgrafları I (1922-1923), Ankara 1990
- TAŞKIRAN Cemalettin, Askeri Tarih Bülteni, yıl 22, Şubat 1997, sayı:42, Osmanlılarda Denizcilik ve Akdeniz'de Osmanlı – Venedik İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi 1997TBMM Gizli Celse Zabıtları; Cilt:1, 25/3/1340 (1924)
- TUNABOYLU, İskender Yavuz Zırhlısı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006
- TUTEL Eser, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İstanbul 1997 s. 121–123
- Türk Kültürü Dergisi, Sayı.117;(T.K.)-İ. Kayabalı, C. Arslanoğlu
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, 3. cilt 1. Kısım EK Deniz Kısım(1299 – 1452), K.K.K. Askeri Basımevi İSTANBUL 1964

- Türk Deniz Kuvvetleri “Denizcilerin Koruyucuları”, 1. baskı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara, 2003
- Ünlü Rasim, “Atatürk’ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Deniz Kuvvetlerimiz”, Türk Denizcilik Tarihi, Ankara 2002,
- ÜNLÜ Rasim, Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci, (Doktora Tezi), İstanbul 1996
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Bakanlar Kurulu Kararı; 18/08/40/1;
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Bakanlar Kurulu; 030/18/ 01/-/08/46/714
- <http://www.dzkk.tsk.mil.tr>
- <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/ataturkdeniz.asp>
- http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/anadolu_turk_denizciligi.htm

EKLER

NUSRET MAYIN GEMİSİ



Nusret mayın gemisi Çanakkale Savaşında tesis ettiği mayın hatları ile “18 Mart Çanakkale Deniz Zaferi’nin kazanılmasında büyük rol oynamıştır. Yüzbaşı Hakkı Bey komutasındaki Nusret mayın gemisi, 07–08 Mart 1915 gecesi büyük bir gizlilik içerisinde Erenköy Koyu önlerinde sahile paralel olarak 26 mayın dökerek, yeni bir mayın hattı meydana getirmiştir.

18 Mart 1915 sabahı saat 10.00’den itibaren Müttefik Donanması, Boğazı zorlamaya başlamıştır. Türk kıyı bataryalarından açılan topçu ateşi sonucu manevra yapma ihtiyacını hisseden Müttefik Donanmaya ait gemiler, Nusret mayın gemisi tarafından dökülen mayınlara çarpmış, İngiliz Donanmasına ait Ocean ve Irresistible zırhlıları ile Fransız Donanmasına ait Bouvet zırhlısı batmıştır. Ayrıca Müttefik Donanma’ya ait Gaulois, Suffren, Inflexible zırhlıları ağır hasar almış, birçok zırhlı da çeşitli yaralar almıştır.

Çanakkale’yi denizden geçemeyen İngiliz ve Fransızlar, 25 Nisan 1915 tarihinde karaya asker çıkartarak 20 Ocak 1916 tarihine kadar sürecektir olan kara harekâtını başlatmışlardır. Deniz harp tarihinin unutulmazları arasındaki şerefli yerini alan Nusret mayın gemisi, 1955 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır. 2003 yılında Tarsus Belediyesi tarafından restorasyonu yaptırılarak, Tarsus’ta Çanakkale Parkı’na yerleştirilen gemi, 27 Aralık 2003 tarihinden itibaren müze olarak hizmet vermektedir.

Nusret mayın gemisinin birebir sac modeli Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 1982 yılında Çanakkale'deki “Çimenlik Kalesi’nde inşa edilmiştir. Bu model halen müze olarak kullanılmaktadır. Geminin ‘Nusrat’ olan ismi zaman içinde ‘Nusret’ şeklinde kullanılmaya başlanmıştır.¹⁸⁵

İsim/Tipi	İnşa Edildiği Yer/Tarih	Hizmete Giriş Tarihi	Hizmetten Çıkış Tarihi
Nusrat Mayın Gemisi	Almanya/1911	1913	1955
ÖZELLİKLER			
Makineler	2 x Üçlü Ekpenşin stim Mk., 2 pervane		
Ağırlık (Ton)	365 Ton		
Boyutlar (Boy/En/Draft)	40 x 7.5 x 3.4 m		
Hız	15 mil		
Silahlar	2x 4.7cm.lik top, 40 x mayın taşıma kapasiteli		

¹⁸⁵<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihiMiras.asp?strAnaFrame=TarihiMiras&strIFrame=INDEX>

MUAVENET-İ MİLLİYE MUHRİBİ



Muavenet-i Milliye Muhribi, 1911–1912 Osmanlı-İtalya Harbi’nde Boğaz savunmasında kullanılmış, 1912–1913 Balkan Harbi’nde ise Yunanistan’a karşı yapılan savaşlara katılmıştır. 29 Ekim 1914’te Yavuz ve Midilli gemilerinin Rus limanlarını bombardıman harekâtında Odessa Limanının bombardımanını Gayret-i Vataniye muhribi ile gerçekleştirmiştir.

Binbaşı Ahmet Bey komutasındaki Muavenet-i Milliye Muhribi, Çanakkale Savaşları sırasında İngiliz Goliath Zırhlısını Çanakkale’nin Morto Limanı’nda 13 Mayıs 1915 gecesi yaptığı torpido atışı ile batırmıştır.¹⁸⁶

İsim/Tipi	İnşa Edildiği Yer/Tarih	Hizmete Giriş Tarihi	Hizmetten Çıkış Tarihi
Muavenet-i Milliye Muhribi	Almanya/1909	1910	1923
ÖZELLİKLER			
Makineler	2 Stim Turbin Mk., 17.700 SHP., 2 Pervane		
Ağırlık (Ton)	765 Ton		
Boyutlar (Boy/En/Draft)	74 x 7.9 x 3 m		
Hız	26 mil		
Silahlar	2x 75 mm., 2 x 57 mm.top, 3 x 450 mm.Trop.Kovanı		

¹⁸⁶<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihiMiras.asp?strAnaFrame=TarihiMiras&strIFrame=INDEX>

HAMİDİYE KRUVAZÖRÜ



Hamidiye kruvazörü, Rauf Orbay ile özdeşleşmiş kahraman bir gemidir. 1912–1913 Balkan Harbi'nin en karanlık günlerde Kıdemli Yüzbaşı Rauf Orbay komutasındaki Hamidiye Kruvazörü, Yunan Donanmasını bölmek üzere Ege ve Akdeniz'de yedi buçuk ay süren akın harekatı icra etmiştir. Bu harekât, harbin sonucuna etkili olmamakla birlikte bütün dünya denizcileri tarafından dikkat ve takdirle izlenmiştir.

Cumhuriyetin ilanından bir sene gibi kısa bir süre sonra Ulu Önder ATATÜRK, 11–21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz gezisini Hamidiye Kruvazörü ile yapmış ve 20 Eylül 1924 günü Hamidiye gemisinin hatıra defterine yazdığı şu direktifi Deniz Kuvvetlerinin temel hedefi olmuştur.

“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, zabıtlere, mütehassıslara malikiyettir. “

Hamidiye kruvazörü Hamidiye, savaş gemisi görevine ilaveten zaman zaman okul gemiliği de yapmıştır. Hamidiye kruvazörünün kış direği Gölcük Deniz Üssünde

bulunmaktadır. Gemiye ait diğer bir çok malzeme Beşiktaş Deniz Müzesi ve Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargah binasında bulunmaktadır.¹⁸⁷

İsim/Tipi	İnşa Edildiği Yer/Tarih	Hizmete Giriş Tarihi	Hizmetten Çıkış Tarihi
Hamidiye Kruvazörü	İngiltere/1903	1905	1947
ÖZELLİKLER			
Makineler	2 Grup Üçlü Ekpenşin Stim		
Ağırlık (Ton)	3904 Ton		
Boyutlar (Boy/En/Draft)	112 x 14.5 x 4.8 m.		
Hız	22 mil		
Silahlar	2 x 150 mm., 8 ad.120 mm., 2 ad. 47 mm 6 x 37mm top, 3 ad.450 mm Torpido Kovanı		

¹⁸⁷<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihiMiras.asp?strAnaFrame=TarihiMiras&strIFrame=INDEX>

ALEMDAR RÖMORKÖRÜ



Danimarka ticaret filosuna bağlı bir kurtarma gemisi Alemdar römorkörü, Birinci Dünya Harbi çıktığı zaman Danimarka'ya dönememiş, Osmanlı Seyri Sefâin İdaresi de bu gemiye el koyarak, bandırası altında çalıştırmaya başlamıştır. Gemiye 1915 yılının Mayıs ayında “Alemdar” adı verilmiştir. 12 Ocak 1916'da Osmanlı Hükümeti tarafından resmen satın alınmıştır. 22/26 Ocak 1916'da Nara'da karaya oturan Yavuz zırhlısının kurtarılmasında görev almıştır.

Milli Mücadele döneminde deniz nakliyâtının ana ikmal yolu Karadeniz Bölgesi olduğundan ve elde yeterli derecede taşıma aracı bulunmadığından dolayı, İstanbul'dan Anadolu Hükümeti için uygun gemilerin kaçırılması ve bu gemilerin devamlı surette Anadolu yakasında hizmet etmesi düşüncesi belirmiştir. İşte böyle bir dönemde, Alemdar kurtarma gemisi Milli Mücadele döneminin zafer destanlarından birini yazmıştır.

Alemdar kurtarma gemisi İstanbul'dan 23 Ocak 1921 gecesini üçüncü çarkçısı Üsküdarlı Osman Efendinin çabası ile geceleyin Boğaz'daki İşgal Kuvvetleri kontrolüne rağmen kaçırılarak, 24 Ocak 1921 tarihinde Ereğli'ye getirilmiştir. Ancak Fransızlar daha sonra gemiyi esir alarak İstanbul'a geri getirmeye çalışırken, gemi personeli Fransızları etkisiz hale getirmiş ve geminin kontrolünü tekrar ele geçirerek, 9 Şubat 1921 günü gemiyi Ereğli'de baştan kara etmişlerdir. Daha sonra Alemdar, Trabzon'a intikal etmiş ve çok değerli hizmetlerde bulunmuştur.

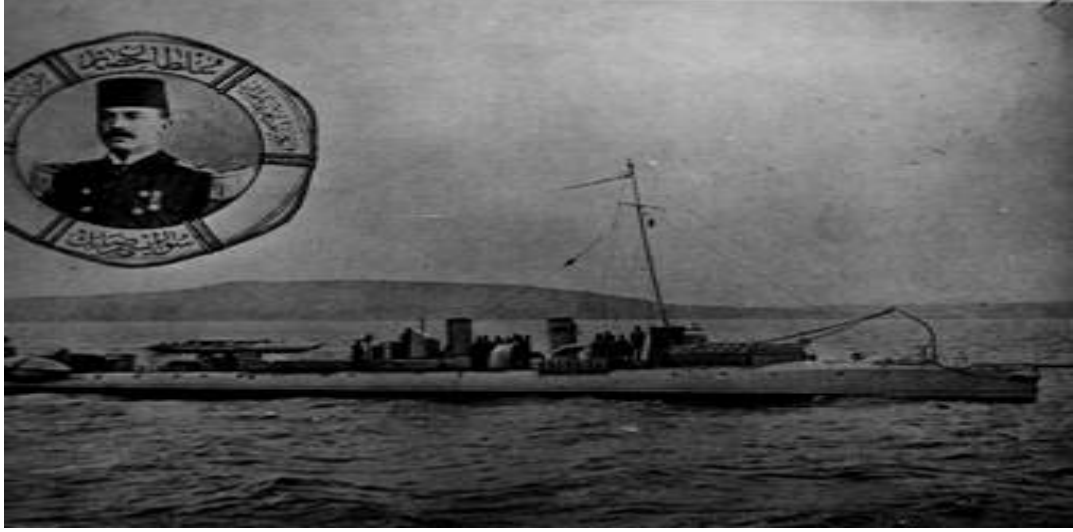
Alemdar olayı Türk İstiklâl Harbi'nde birçok açıdan büyük bir önem taşımaktadır. Bu olay adeta bir efsane şeklinde gerek Milli Ordu'nun gerekse de Türk halkının moral ve motivasyonunu son derece olumlu bir yönde etkilemiş, bağımsızlığın kazanılacağına dair olan inancı pekiştirmiştir.

Alemdar gemisi, 1924 yılında Seyri Sefain İdaresine devredilmiştir.¹⁸⁸

İsim/Tipi	İnşa Edildiği Yer/Tarih	Hizmete Giriş Tarihi	Hizmetten Çıkış Tarihi
Alemdar Römorkörü	Danimarka/1899	1914	1952
ÖZELLİKLER			
Ağırlık (Ton)	363 Ton		
Boyutlar (Boy/En/Draft)	49.5 m x 7.9 m x 3.9 m.		
Hız	10 mil		
Tipi	Kurtarma Gemisi		
Silahlar	Silahsız		

¹⁸⁸<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihiMiras.asp?strAnaFrame=TarihiMiras&strIFrame=INDEX>

SULTANHİSAR TORPİDOBOTU



Yüzbaşı Ali Rıza Bey komutasındaki Sultanhisar Torpidobotu, 30 Nisan 1915 tarihinde Boğaz’a girdiğini tespit ettiği Avustralya’ya ait AE-2 Denizaltısını, top ve torpido taarruzları nötralize etmiş, personelinin teslim aldıktan sonra gemiyi batırmıştır. Bu olay, Türk denizcilik tarihinde bir hücumbotun icra ettiği ilk Denizaltı Savunma Harbi Harekatı olması açısından büyük önem arz etmektedir.

Sultanhisar Torpidobotu, 1918’de hizmet dışına çıkarılmış, 1924’te tekrar hizmete alınmıştır. 1928’de yine hizmet dışına çıkarılmış, 1935 yılında ise sökümü yapılmıştır.¹⁸⁹

İsim	İnşa Edildiği Yer/Tarih	Hizmete Giriş Tarihi	Hizmetten Çıkış Tarihi
Sultanhisar/Torpidobot	Fransa/1906	1907	1935
ÖZELLİKLER			
Makine	1x Stimli Üçlü Ekspenşın Mk., 2200 IHP.,1 Pervane		
Ağırlık (Ton)	97 Ton		
Boyutlar (Boy/En/Draft)	40.2 x 38.0 m. x 1.9m		
Hız	16 mil		
Silahlar	2 x 3.7’		

¹⁸⁹<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/tarihiMiras.asp?strAnaFrame=TarihiMiras&strIFrame=INDEX>



Ulu Önder ATATÜRK, Hamidiye’de (20 Eylül 1924)



ATATÜRK’ün Hamidiye Kruvazörü’ne Hediye Ettiği
İmzalı Fotoğrafi
(20 Eylül 1924)



Selamlık Üniforma
(1909-1916)



Günlük Beyaz Üniforma
(1916-1925)



Günlük Siyah Üniforma
(1916-1925)



Setre Takımı
(1909-1916)



Bahriye Nazırı Liva Amiral Halil Paşa
Bayramlık (Büyük Üniforma) Kıyafeti
(1910)



Gedikli Zabitler