

## ARŞİV BELGELERİNE GÖRE II. DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE ALMANYA'DAN ALINAN DENİZALTIYAR\*

**Ferdi UYANIKER\*\***

### Öz

II. Dünya Savaşı öncesinde Türk donanmasının savaşa hazır hale getirilmesi ve girilmesi muhtemel savaşta ülkenin savunulabilmesi için güçlü bir donanma oluşturulmasına çalışıldı. Bahsi geçen dönemde denizaltıların su üstü gemilerine karşı tartışmasız bir üstünlüğü vardı. Su üstü gemileri için hem denizaltıları tespit etmek hem de o dönemki silahlarla imha edebilmek çok zordu. Bu gerçeğin farkında olan Türk donanma personeli de donanmasını takviye etmek için ağırlığı denizaltılara vermek ve elindeki denizaltılara yenilerini eklemek istedi. Bu amaçla dünyanın en iyi denizaltı imalatçılarından olan Almanya'nın Germania Werft I. V. S. firmasına, "Ay Sınıfı" olarak isimlendirilen ve adları bizzat Cumhurbaşkanı Atatürk tarafından verilen Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltıları sipariş edildi. Bu çalışmada; denizaltıların alınmasına karar verilme süreci, sipariş edilmeleri ve imalat süreçleri ile maliyetleri hakkında özellikle Türk Deniz Kuvvetleri arşiv belgeleri kullanılarak açıklamalar getirilmeye çalışıldı. Elde edilen bilgiler bilimsel ve objektif bir bakış açısıyla işlendi. Çalışma konusunun muhteviyatının analiz, sentez ve eleştirel bakış açısına uygun olmadığı sonucuna varıldığı için konu daha çok didaktik bir anlatım metodu kullanılarak tarihi veriler ışığında akademik literatüre dahil edilmeye çalışıldı.

**Anahtar Kelimeler:** *Türk Donanması, Almanya, Saldıray, Batıray, Atılay, Yıldırıy, Denizaltı*

### Abstract

#### **Purchased German Submarines Before World War II According to Archives**

Before World War II, efforts were made to prepare a strong navy to prepare the Turkish Navy for war and to defend the country in a possible war. In the mentioned period, submarines had an undisputed superiority over ships. For surface ships, it was very difficult to detect submarines and to destroy them with the weapons of that period. Aware of this fact, the Turkish Navy personnel

---

\* Bu makale, "II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler" başlığıyla, Doç. Dr. Şerafettin Can Erdem danışmanlığında, 2019'da tamamlanan doktora tezinden üretilmiştir.

\*\* Dr. Öğr. Üyesi Öğ. Alb., Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Okulu Dekanlığı, İstanbul. E-posta: fuyaniker@dho.edu.tr ORCID: 0000-0002-8587-1539  
(Makale Gönderim Tarihi: 02.08.2021 - Makale Kabul Tarihi: 01.04.2022)

wanted to put emphasis on submarines and add new ones to the submarines in order to reinforce their navy. For this purpose, "Ay Class" submarines; Saldıray, Batıray, Atılay and Yıldırıy named by President Atatürk himself, were ordered to Germany's Germania Werft I. V. S., one of the world's best submarine manufacturers. In this study, explanations about the decision to buy submarines, the ordering and manufacturing processes and costs, were explained by using the archive documents of the Turkish Naval Forces. The information was processed with a scientific and objective point of view. Since the content of the study was not suitable for analysis, synthesis or critical point of view, a more didactic method of presentation was used for the study.

**Keywords:** *Turkish Navy, Germany, Saldıray, Batıray, Atılay, Yıldırıy. Submarine*

## Giriş

Osmanlı Devleti'nin yıkılması sonrası tarihi mirasını devam ettiren Türkiye Cumhuriyeti Devleti, kuruluşunun hemen ardından büyük bir varoluş mücadelesi verdi. Bu mücadeleden başarıyla çıkan genç devlet, en kısa zamanda ve ilk iş olarak askeri alanda güçlenmesi gerektiğini ve ancak bu başarılabilirse hayatını devam ettirebileceğini fark etti. Bu nedenle eldeki ordunun kara, deniz ve hava unsurlarının modernize edilmesi ve çağın koşulları gereğince yeni araç ve gereçlerle takviye edilmesi yönünde girişimlere başladı. İşte bu noktada, üç tarafı denizlerle çevrili ülkenin mevcut donanma ile korunmasının imkânsızlığı anlaşıldı. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne geçen donanmaya ait unsurlar ile kara teşkillerinin, modern bir donanmanın ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak olduğu görüldü. Eldeki donanma hem nitel hem de nicel anlamda yetersizdi.

Bununla birlikte yeni kurulan devletin mali gücü de ortadaydı. Devlet hem son on on beş yılda Osmanlı'dan itibaren yaşanan savaşların yorgunu hem de Osmanlı borçlarının mirasçısıydı. Dolayısıyla çok kısa bir zaman içerisinde eldeki dar mali güçle yangın yeri olan coğrafyasında tutunmak ve hatta kendinden önce kurulan Türk devletlerinde olduğu gibi kuruluşundan bir müddet sonra bulunduğu coğrafyaya hakim olmak durumundaydı. Çünkü genç Türkiye Devletinin kurucuları, aksi bir durumda bu coğrafyada var olmanın mümkün olmadığını çok iyi biliyorlardı. Bu sebeple devleti kuran kadronun lideri olan Cumhurbaşkanı Atatürk, bizzat bir motto olarak belirlediği bu hedef doğrultusunda, bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin güçlü bir "Cumhuriyet Donanması" oluşturması yönünde vakit kaybetmeden harekete geçilmesi direktifini verdi.

Belirlenen bu hedefin aşama aşama gerçekleştirilmesi gerektiği düşünülerek nihai hedef safhalara ayrıldı. Birinci safhada arızalı ve bakımsız gemilerin aktif hale getirilmesi ve bunun yanında eşgüdümlü olarak personel eğitimine başlanması kararlaştırıldı. Bu kapsamda başta Yavuz kruvazörü olmak üzere arızalı olan tüm gemilerin tersane işleri tamamlandı. Birinci safhanın bitirilmesiyle birlikte Lozan Barış Antlaşması sonrası ikinci safhaya geçilmesi durumu ortaya çıktı. Çünkü Lozan Barış Antlaşması ile İstanbul ve Boğazlar çevresinin uluslararası bir komisyonca yönetilmesi ve bu bölgede askeri tesis bulundurulamaması durumu ile karşı karşıya kalındı. Bu fiili durum ikinci safhanın problemi olarak Türk donanmasına İstanbul dışında fakat İstanbul'a yakın bir konumda bulunacak ve bunun yanında deniz ve hava saldırılarına karşı güvenli bir deniz üssü olabilecek bir yer bulunması ihtiyacı sorunu ortaya çıkardı. İkinci safhanın problemi olan bu deniz üssü ihtiyacı, Gölçük bölgesinin bir deniz ana

üssüne dönüştürülmesi ile çözüldü. Gölcük bölgesi kısa zaman içinde modern bir tersane ile donanmanın her türlü ihtiyacının karşılanabildiği bir merkeze çevrildi. İlk iki safhanın başarıyla tamamlanması ile sıra üçüncü safha olan, donanmanın çağın her türlü askeri ihtiyaçlarına cevap verebilecek modern su üstü ve su altı gemileriyle takviye edilmesine geldi. Üçüncü safhanın ilk meyvesi Hollanda'ya 1925 yılı sonlarında sipariş edilen Birinci İnönü ile İkinci İnönü denizaltılarının 1928 yılında donanmaya katılmasıyla alındı. Daha sonra 1931-1932 tarihleri arasında 1930 yılında İtalya'ya ısmarlanan Tınaztepe, Kocatepe, Adatepe ile Zafer isimli muhripler ve Sakarya ile Dumlupınar denizaltıları ve ayrıca Denizkuşu, Doğan ve Martı isimleri verilen hücumbotlar donanmaya dahil edildi. İlaveten Almanların Germania Werft Firmasının İspanya'da İspanya için inşa ettiği El isimli denizaltı gemisi satın alınarak 1936 yılında donanmaya Gür adıyla katıldı. Yine bu süreçte Alman bandıralı Terrier isimli transatlantik 1936 yılında satın alınarak Erkin denizaltı ana gemisi olarak donanma saflarına katıldı.

Böylece üç safha halinde ve on on beş senelik bir zaman diliminde Atatürk'ün bizzat belirlediği hedef başarılmış oldu. Bu başarı ile donanma artık modern bir hüviyete kavuştu ve çevre denizlerde yeni kurulan devletin adından söz ettirebilecek bir güç haline geldi.

Ancak bir taraftan da dünyada görülen siyasi ve politik gelişmeler, adına daha sonradan II. Dünya Savaşı denilecek bir savaşın yaklaştığını açıkça belli etmekteydi. Bu nedenle Türk donanması, Türk Mavi Vatanının korunması için her an ve her türlü gelişmeye uygun olarak hazır tutulmaktaydı. Bu kapsamda donanmanın hazırlık durumunu yüksek tutmak maksadıyla eğitim, denetleme, tatbikat ve manevralara ara verilmeden devam edildi.

Savaş tehlikesi ve dünyada yaşanan silahlanma yarışı karşısında Türkiye, ilk üç safhası Atatürk döneminde başarıyla uygulanan donanma stratejisinin dördüncü aşamasına geçmeye karar verdi. Bu safhada Türkiye, aynen diğer devletlerin yaptığı gibi kara, deniz ve hava kuvveti yönlerinden silah, mühimmat, araç-gereç, su üstü gemisi, denizaltı vb. materyallerle ordusunu takviye etmek istedi. Mustafa Kemal Atatürk döneminde II. Dünya Savaşının başlamasından hemen önce yapılan çalışmalar sayesinde belli bir seviyeye ulaşan donanmanın, askeri yetkililerce yapılan değerlendirmeler neticesinde yeniden takviye edilmesine gerek duyduğu belirlendi. İşte Cumhuriyet Donanmasının oluşturulmasının dördüncü safhası olarak adlandırılabilir bu dönemde, her an savaşa girme ihtimaline karşın su üstü gemisi, denizaltı ve araç-gereç teminleriyle eksikliklerin tamamlanmasına gayret edildi. Bahsi geçen bu materyallerin temin edildiği ülkelerden biri de Almanya oldu.

Ele alınan bu çalışmada, Türk donanmasının yaklaşan II. Dünya Savaşı öncesinde süratle savaşa hazır hale gelmesini temin etmek maksadıyla Almanya'dan aldığı denizaltılar konusu işlendi. Konu, ağırlıklı olarak Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivlerinde bulunan arşiv belgeleri kullanılarak kronolojik bir anlatım metoduyla ve bunun yanında bilimsel ve objektif bir bakış açısıyla işlenmeye çalışıldı. Çalışma konusunun muhteviyatının analiz, sentez ve eleştirel bakış açısına uygun olmaması nedeniyle konu daha çok didaktik bir anlatım metodu kullanılarak tarihi veriler ışığında akademik literatüre dahil edilmeye çalışıldı.

### 1. Denizaltıların Alınmasına Karar Verilme Süreci ve Sipariş Edilmeleri

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren başta Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak olmak üzere yüksek rütbeli subaylarca, denizaltılara ayrı bir önem verildi. Bu düşüncenin nedeni, dönemin su üstü gemilerinde dalmış bir denizaltıyı bulacak akustik ve elektronik bir cihaz bulunmaması ve su altındaki denizaltıya karşı kullanılacak silah olmamasından kaynaklanıyordu.<sup>1</sup>

II. Dünya Savaşı yaklaşırken devletler deniz silahlanma yarışına girince, Türkiye Cumhuriyeti'nin de donanmasını takviye etmesi gerektiği düşünüldü. Çünkü bu tarihlerde Hava Kuvvetlerinin de bir savaş durumunda donanmayı ve deniz nakliyatını koruyamayacağı hakkında bir rapor hazırlanmıştı.<sup>2</sup> Donanmayı takviye etmek için öncelik yeni denizaltı alınmasına verilerek, 4 adet denizaltı alınması kararlaştırıldı ve 3 Şubat 1936 tarihinde 2912 sayılı kanunla TBMM'nde 2.100.000 Türk Lirası ödenek ayrıldı.<sup>3</sup>

Genelkurmay Başkanlığı Altıncı Şubesi (Deniz Harekât Şubesi) gerekli stratejik incelemeyi yaparak, denizaltıların sahip olması gereken nitelikleri tespit etti ve Genelkurmay Başkanlığı'na onaylattı. Denizaltıların 3 tanesinin hücum, 1 tanesinin mayın denizaltısı olması planlandı. Bu 4 denizaltı, Türk Donanmasında kullanılmakta olanlardan daha büyük, daha süratli ve daha çok yedek torpido alacak kapasitede olacaktı.<sup>4</sup>

Denizaltıları yapacak Almanya'ya Germania Werft I. V. S. firmasına "Ay Sınıfı" olarak isimlendirilen 4 adet denizaltı gemisi sipariş edildi ve 11 Haziran 1936 tarihinde Ankara İkinci Noterliğinde mukavele imzalandı. Mukaveleyi Türkiye Cumhuriyeti adına Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp ile mütâahhit firmalardan Hollanda'nın Lahey şehrinde faaliyet gösteren N. V. Ingenieurskantoor Voor Scheepsbouw firması adına Vagner ve Almanya'nın Essen şehrinde bulunan Ferrostahl Aktiengesellschaft firması adına Verner Sulc imzaladı.<sup>5</sup> Bu mukavele yapılırken sadece denizaltı yaptırılması değil, bu gemilerin yapımı çerçevesinde Deniz Kuvvetlerine bağlı tersanelerin iş ve işçi gücünün artırılması da öngörüldü. Bu talepler mukavelede açık olarak ifade edilmemekle birlikte mukavelelerin ana şartları şöyleydi<sup>6</sup>;

(I) Almanya'da inşa edilecek 1 hücum denizaltısı 3.405.000 ve bir mayın denizaltısı 3.755.000 Hollanda florini, Türkiye'de monte edilecek 2 adet hücum gemisinin fiyatı 8.223.000 Hollanda florini, 16 adet D.W.K. torpido fiyatı 354.000 ve toplam 15.737.000 Hollanda florini olarak tespit edilmiştir. Ayrıca her gemide 4 başta 2 kıçta bulunan 6 torpido kovani dolu olarak teslim edilecektir.

(II) Almanya'da inşa edilecek hücum denizaltısı 26 ayda, Almanya'da inşa edilecek mayın denizaltısı 30 ayda tamamlanacaktır. Türkiye'de inşa edilecek birinci

<sup>1</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 111.

<sup>2</sup> ATASE., (İDHK.), Kln.:9, Dosn.:94, Fhn.:1, T.:7 Kasım 1939.

<sup>3</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 111.

<sup>4</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 112.

<sup>5</sup> Metel 1960, s. 58.

<sup>6</sup> LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.: 3, T.: 5 Mayıs 1937; *TDKT 1935-1950*, s. 112; Metel 1960, s. 58-59.

hücum denizaltısı, bu denizaltının omurgası Almanya'daki eş geminin omurgasının kızığa konulması sonrasında en geç 4 ayda kızığa konmak şartıyla 40 ayda ve Türkiye'de inşa edilecek ikinci hücum gemisi de 42 ayda tecrübeye hazır bulundurulacaktır.

(III) Türkiye'de inşa edilecek iki denizaltının deniz tecrübeleri için müteahhit firma, 1 komutan, 1 başçarkçı ve 14 makineci personel ile dümenci ve telsizci mürettebat temin edecek, geri kalan personel Türk Hükümeti tarafından sağlanacaktır.

(IV) Gemilerin nihai tesliminden itibaren başlayan 1 senelik garanti müddeti zarfında denizaltılarda bulunmak ve tüm masrafı müteahhit firmaya ait olmak üzere yeterli sayıda garanti mühendisi ve personeli bulundurulacaktır.

(V) Türkiye'de yapılacak denizaltıların inşasında kullanılacak işçilerin en az % 75'i Türk olacaktır. Makine ve teçhizatın montajında kullanılacak işçilerin en az % 30'u Türk olacaktır. Bütün ustabaşları yabancı olabilecek fakat her ustabaşının yanında, Türk inşaat komisyonunca seçilecek bir Türk işçisi bulundurulacaktır. Muhasebede, kontrolde ve diğer işlerde kullanılacak memurların en az % 50'si Türk olacaktır.

Denizaltıların siparişi sırasında D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınması da düşünüldü. Ancak Genelkurmay Başkanlığı direktifiyle oluşturulan bir komisyon, alınması düşünülen bu torpidoların yeterli olmadığı konusunda bir rapor hazırladı. Bunun üzerine torpido üreten firmaların katıldığı bir ihale açılarak yapılması teklif edilen torpidoların teknik özellikleri incelendi. Bu ihale neticesinde Fransızların St. Tropez firması birinci, İngilizlerin Weymouth White Head firması ikinci ve I. V. S. firması tarafından sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi düşünülen D.W.K. markalı Alman torpidoları ise üçüncü oldu. Norveç'in Horton firmasının torpidoları, sipariş edilen gemilerdeki kovanlara uymaması nedeniyle dikkate alınmadı.<sup>7</sup>

D.W.K. markalı Alman torpidoları yerine, Fransız St. Tropez torpidolarının sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi hususu, 11 Haziran 1936 tarihli mukavelenin 5. sayfasındaki C maddesine istinaden, 22 Ekim 1936 tarihinde I. V. S. firmasına yazıldı. Buna göre aradaki fiyat farkının üçte birini I. V. S. firması, kalan kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devleti ödeyecekti.<sup>8</sup> Ancak I. V. S. firması ile yapılan yazışmalarda somut bir ilerleme kaydedilemedi.<sup>9</sup> I. V. S. firmasının Türkiye temsilcisi "Ali Nuri ve Şeriki" firması aracılığıyla yapılan girişimlerden de sonuç alınmadı.<sup>10</sup> Ali Nuri ve Şeriki firması, I. V. S. firmasına, siparişi kararlaştırılan 64 adet D.W.K. markalı Alman torpidosu hakkında bir an önce Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kararını iletmesi gerektiğini bildirdi.<sup>11</sup> Fransız ve İngiliz marka torpidoların alınma olasılığı azalınca ve denizaltıların inşasının hızla ilerlemesi nedenleriyle D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınmasına karar verildi.<sup>12</sup> Bunun üzerine Deniz Levazım Şubesi Müdürlüğünden 6 kişilik bir heyet ile I. V. S. firması temsilcisi Goldscheider arasında

<sup>7</sup> LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:1, T.: 1 Şubat 1937.

<sup>8</sup> LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:2, T.: 1 Şubat 1937.

<sup>9</sup> LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:3, 4, 5, 6, T.: 1 Şubat 1937.

<sup>10</sup> LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:1, T.: 10 Mart 1937.

<sup>11</sup> LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:2, T.: 14 Nisan 1937.

<sup>12</sup> LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:3, T.: 3 Haziran 1937.

10 Haziran 1937 tarihinde mukavele imzalandı. Görüşmeler sırasında I. V. S. firmasına 64 torpido için 459.410 Mark ve torpido yedek parçaları için 194.880 Mark ödenmesi istendi. Ancak yaptırılan indirim neticesinde 64 torpido ve yedek parçası için toplam 501.150 Mark ödenmesi üzerinde anlaşıldı.<sup>13</sup> Bu torpidolardan 12 adedi için 3 Nisan 1939 tarihinde yapılan protokol<sup>14</sup> sonrası torpidoların denemeleri gerçekleştirildi. Ardından torpidolar 5 Mayıs 1939 tarihindeki protokolün<sup>15</sup> sonrasında Türkiye'ye sevk edildi. 12 Temmuz 1939 tarihinde Türkiye'de olan torpidolar ile ilgili Deniz Müsteşarlığı ve Krupp Germaniawerft tersanesi arasında kesin teslimle ilgili bazı sorunlar yaşansa da torpidolar Türk donanma envanterine girdi.<sup>16</sup>

## **2. Denizaltılara Cumhurbaşkanı Atatürk Tarafından İsim Verilmesi**

Yapımı kararlaştırılan ve inşa süreci devam eden denizaltılara isim konulması gerekiyordu. Denizaltıların isimleri Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından konuldu. Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu Başkan Vekili Bnb. Lütfi Kerman, 3 Ocak 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığına, denizaltılara konulacak isimlerin Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından sorulduğunu bildiren bir mektup gönderdi.<sup>17</sup> Bunun üzerine 17 Ocak 1938 tarihinde Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a yazdığı mektupla bu denizaltılara Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy adlarının verildiğini ilettili. Başbakan Celal Bayar'da 18 Ocak 1939 tarihinde Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp'e denizaltıların isimlerini bildiren bir yazı yazdı. Başbakan'dan gelen mektup sonrasında Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp, bu gelişmeyi donanmaya bir yazı ile ilettilerek, Atatürk'ün mektubunun orijinalinin Deniz Müzesine gönderildiğini, fotoğrafla alınan suretlerinin ise tüm gemilere asılması gerektiğini direktifini verdi.<sup>18</sup>

<sup>13</sup> LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:45, Bn.:1, T.: 11 Haziran 1937.

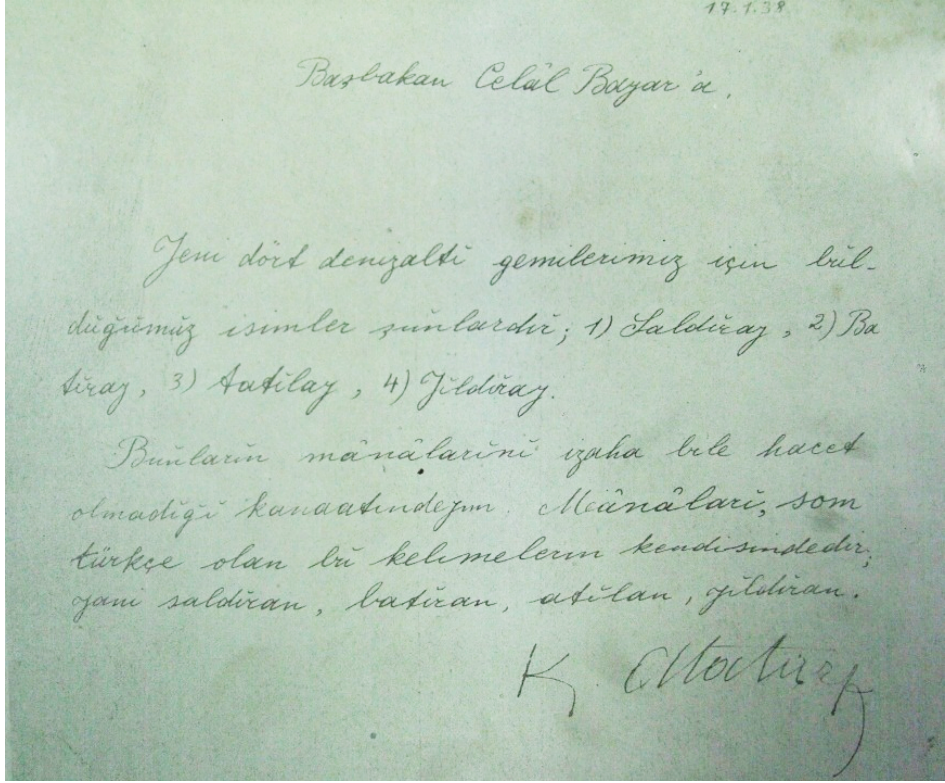
<sup>14</sup> LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:5, 5-1, 5-2, T.: 3 Nisan 1939.

<sup>15</sup> LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:4, 4-1, T.: 5 Mayıs 1939

<sup>16</sup> Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA.), Fon Numarası (Fn.):30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sıra Numarası (Sn.):11, T.:12 Temmuz 1939.; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:130, Bn.:1, T.: 21 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:2, T.: 5 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:184, Bn.:1, T.: 15 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:1, 1-1, T.: 18 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, T.: 21 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:3, 3-1, T.: 2 Ekim 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:6, 6-1, T.: 16 Ekim 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:7, 7-1, 8, T.: 3 Kasım 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:9, 9-1, 9-2, T.: 14 Aralık 1939; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:149, Bn.:1, T.: 24 Temmuz 1940.

<sup>17</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:7, T.: 3 Ocak 1938.

<sup>18</sup> LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:1, T.: 17 Ocak 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:2, T.: 18 Ocak 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:3, T.: 21 Ocak 1938. Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a gönderdiği 17 Ocak 1938 tarihli mektupta, Atılay denizaltısının ismini "Aatılay" şeklinde yazmıştı. Ancak bu yazılış şekli 2 Haziran 1939 tarihinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından verilen emirle, sadece tek a harfiyle yani "Atılay" şekline çevrildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:1, T.: 2 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:2, 3, T.: 6 Haziran 1939.



Resim 1: Atatürk'ün denizaltılara verdiği isimleri gösteren mektup sayfası.<sup>19</sup>

### 3. Saldıray ve Batıray Denizaltılarının İnşa Aşaması

Almanya'da yapılacak Saldıray ve Batıray denizaltılarının inşa çalışmalarına nezaret etmek üzere 13 deniz subayından oluşan "Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun başkanlığına da Berlin Deniz Ataşesi Kurmay Binbaşı Fahri Korutürk getirildi. Komisyonun teknik başkanlığını ise Denizaltıcı Binbaşı Lütfi Kerman yürütecekti. Komisyonunda görevli subaylar şunlardı;<sup>20</sup>

Kur. Bnb. Fahri Korutürk	Berlin Deniz Ataşesi
Bnb. Lütfi Kerman	Batıray Komutanı
Y. M. Yzb. Şevket Demir	Barut İşleri
Mk. Yzb. Nihat Ersen	Elektrik İşleri
İnş. Yzb. Muhiddin Etingü	İnşaat İşleri

<sup>19</sup> Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi (BDMDFA.).

<sup>20</sup> Metel 1960, s. 60; TDKT 1935-1950, s. 113.

*Ferdi UYANIKER*

İnş. Yzb. Saim Erkson	İnşaat İşleri
Mk. Yzb. Cevad Çekli	Y. Makine İşleri
Mk. Yzb. İrfan Özar	Dizel İşleri
Gv. Yzb. Muhtar Bindal	Torpedo İşleri
Gv. Yzb. Edip Şehsuvaroğlu	Torpedo İşleri
Gv. Yzb. Muhlis Güremen	Top İşleri
Gv. Yzb. Zühtü Poyraz	Mayın İşleri
Mk. Yzb. Necati Gökçen	Elk. İşleri (Sonradan katılmıştır.)

Saldıray ve Batıray denizaltıları 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa kondu. Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu, denizaltılardaki ilerleme durumlarını ve gelişmeleri “ilerleme raporu” olarak sürekli bir şekilde Deniz Müsteşarlığına gönderdi. Denizaltıların 1938 yılı Nisan ayı elektrik işleri ile ilgili raporunda, ana bataryaların montajı aşamasına geldiği ve kablolama çalışmalarının devam ettiği bildirildi.<sup>21</sup> İlâveten denizaltıların imalatında bir hayli ilerlendiği, denizaltılara garanti kapsamında Alman komutan ve mühendis tefriki yapıldığı iletildi. Bu noktada denizaltıların tecrübeleri sırasında görev alacak Türk personelin, denizaltılardaki silah ve cihazların öğrenilmesi için en kısa sürede Almanya’ya gönderilmesi talep edildi.<sup>22</sup> Deniz Müsteşarlığı bu talep üzerine Almanya’ya gönderilecek personel için Bakanlar Kurulu onayını aldı<sup>23</sup> ve Saldıray denizaltısının mürettebatını Ağustos 1938 tarihinde göndermeyi kararlaştırırken, tamamlanması daha geç olacak Batıray denizaltısının mürettebatını daha sonra göndermeyi planladı.<sup>24</sup>

Bu arada tekne imalatları ilerlemiş olan 4 adet denizaltı için Rheinmetall-Borsig firmasına ısmarlanan ikişer adet 20 milimetrelik uçaksavar topunun montaj zamanı yaklaşıyordu. Bu sırada denizaltılarda silahların monte edileceği yerler ve yataklar yapılmamıştı. Çünkü Milli Müdafaa Vekaleti daha önce böyle bir sipariş yapmadığı için teknik şartnameyi hazırlamakta zorlanmış ve siparişi verememişti. Bu durumun siparişi yapılan denizaltıların teslimini geciktirebilecek bir noktaya gelmesi üzerine I. V. S.

<sup>21</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:13, T.: Nisan 1938. İlerleme raporlarının Mart 1938 tarihine kadar düzenli olarak gönderildiği, bu tarihten sonra gönderilmediği Deniz Müsteşarlığı tarafından Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonuna bir yazı ile bildirildi. Bu yazıda raporların önemi ve zamanında gönderilmesi ile ilgili uyarı yapılarak Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarına ait raporların ayrı ayrı düzenlenerek gönderilmesi, bundan sonra da ilerleme raporlarının gönderilmesine devam edilmesi hususlarının altı çizildi. İlgili yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:1, T.: 26 Temmuz 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:4, T.: 21 Ekim 1938. Ancak Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu gönderdiği cevabi yazıda, raporları zamanında gönderdiğini, sadece Eylül ayı raporunun işlerin yoğunluğu nedeniyle geciktirildiğini belirtti. Bkz., LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:2, 3, T.: 4 Kasım 1938.

<sup>22</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:5, T.: 21 Nisan 1938.

<sup>23</sup> BCA., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:54, Sn.:10, T.:21 Haziran 1938.

<sup>24</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:4, T.: 27 Nisan 1938; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:3, 3-1, 3-2, T.: 12 Mayıs 1938.



firmasına, Alman Donanmasının Rheinmetall-Borsig firmasına kendi denizaltıları için yaptırdığı aynı cins silahlardan 8 adet yaptırması hususu bildirilerek sorun çözülmeye çalışıldı.<sup>25</sup>

1938 Mayıs ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamlanmak üzere olduğu, dizel makinelerinin montajının tamamlandığı, yardımcı motorların montajının devam ettiği, omurganın boyandığı, dalma dümenlerinin montajının bittiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne inşasına yeni geçildiği bilgisi verildi.<sup>26</sup> Bu sırada denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilecek personel tespiti yapılarak<sup>27</sup>, Genelkurmay Başkanlığı'na onaylatıldı.<sup>28</sup>

1938 Haziran ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamen bittiği, yardımcı makinelerin hepsinin yerlerine konulduğu, pervanelerin ve imla yelpazelerinin yerlerine monte edildiği, küçük torpido kapaklarının imaline başlandığı ve üst güverte montajına geçildiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne montajının devam ettiği, baş taraf montajına geçildiği, küçük torpido kovanlarının yerlerine konulduğu ve telsiz kamarasının tamamlandığı iletildi.<sup>29</sup>

1938 Temmuz ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının tekne, kule ve üst köprüüstünün bitirildiği, ağaç güverte işlerine başlandığı, küçük ve baş torpido kapaklarının takıldığı, denizaltının denize indirme kızaklarına oturtulduğu, akülerin yerlerine monte edildiği, iç ve dış boyasının yapıldığı ve 23 Temmuz günü denize indirilme töreninin gerçekleştirildiği bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış tekne baş ve küçük taraflarının tamamlandığı, şaft ve pervanelerinin yerlerine takıldığı, mayın kuyularının imaline devam edildiği ve makine montajına başlandığı bilgisi verildi.<sup>30</sup>

Saldıray denizaltısı 23 Temmuz 1938 tarihinde çok büyük bir tören ile Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın eşi tarafından kızaktan indirildi. Bu törende Türkiye Hükümeti ve Donanmasını temsilen Berlin Büyükelçisi Hamdi Arpak, Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman, İmalat Şb. Md. Yb. Rıza Yener, Büyük Elçilik Katibi Galip Evcan, Ataşemiliter Kur.Yb. Hilmi Oray ve yardımcısı, Deniz Ataşesi Kur. Bnb. Fahri Korutürk ile İnşaat Komisyonu üyeleri hazır bulundu. Alman Bahriyesi adına da Baltık Üssü Komutanı Amiral Albercht ile Amiral Schuster, Albay Brötigam, Max Valantiner ve Hulsman hazır bulundu.<sup>31</sup>

<sup>25</sup> LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:40, Bn.:1, T.: 1 Kasım 1937.

<sup>26</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:4, 9, 14, T.: Mayıs 1938.

<sup>27</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, T.: 2 Haziran 1938.

<sup>28</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, T.: 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, T.: 20 Haziran 1938.

<sup>29</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:5, 10, 15, T.: Haziran 1938.

<sup>30</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, 18, T.: Temmuz 1938.

<sup>31</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, T.: Temmuz 1938; Metel 1960, s. 63.



**Resim 2:** Saldıray denizaltısının 23 Temmuz 1938 tarihindeki denize indirme töreni.<sup>32</sup>

Denizaltıların Ağustos ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının santral, dizel ve elektrik ile baş ve kış torpido dairelerinin döşeme sacları işinin tamamlandığı, ağaç işlerine devam edildiği, torpido nakil donanımlarının montajına devam edildiği, denizaltıya ait ağaç motorbot ve botun bitirildiği, döşeme saclarıyla dairelerin örtüldüğü, telefon şamandırasının yerine monte edildiği ve denizaltının tecrübeler için hazırlandığı bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış teknesinin tamamen bitirildiği, mayın kuyularının imalinin sürdüğü, torpido kapaklarının montajına başlandığı, sintine boru donanımlarının döşenmesine başlandığı, dalma dümenlerinin yerlerine konulduğu ve elektrik motorlarının yerleştirildiği bilgisi iletildi.<sup>33</sup>

Yapılan mukaveleye göre Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin, ödeme planına göre taksitin ödenmesinden 26 ay sonra başlaması planlıydı. Ancak taksitin ödenmesi gecikip taksit 19 Ağustos 1936 tarihinde ödenince, Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin başlaması mukaveleye göre 19 Ekim 1938 tarihine kaldı. Bu durum Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın Kiel'e yaptığı inceleme gezisinde<sup>34</sup> tersane

<sup>32</sup> BDMDFA.

<sup>33</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:7, 12, 14, T.: Ağustos 1938.

<sup>34</sup> Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman ve Fen ve İmalat Şubesi Müdürü Yarbay Rıza Yener'in denizaltıların inşa faaliyetlerini incelemek üzere Almanya'ya gitmeleri için Bakanlar Kurulu izni için bkz., BCA., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:59, Sn.:7, T.:27 Haziran 1939.

yetkilileriyle görüşülen konular arasında yer aldı.<sup>35</sup> Bununla birlikte Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerine Eylül ayında başlandı. Eylül ayında gönderilen ilerleme raporunda yapılan seyir tecrübelerinde tespit edilen noksanların 6 Ekim tarihine kadar tamamlanmasının tersane yetkililerine söylendiği bildirildi. Ayrıca iki denizaltının toplam 4 periskobunun ve pusulalarının montajının yapıldığı, Batıray denizaltısının harici teknesinin perçin işlerinin devam ettiği, mayın kovanlarının inşaatının tamamlandığı ve model mayınla tecrübe edildiği, denizaltının ana elektrik makineleri ile her iki dizel makinenin yerine konduğu ve kablo tefrişine başlandığı bilgisi verildi.<sup>36</sup>

Ekim ayında gönderilen ilerleme raporunda ise Saldıray denizaltısının liman tecrübelerinde, imla yelpazelerinin kapaklarının sızdırması haricinde başka bir sorunla karşılaşılmadığı iletildi.<sup>37</sup>

Bir taraftan da Batıray denizaltısının imalatındaki gecikme konusu üzerinde Deniz Müsteşarlığı ile Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı arasında yazışmalar yapıyordu. 1 Kasım 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığı gönderdiği yazı ile Alman tarafını uyardı. Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı 22 Kasım tarihli cevabi yazısında; Avrupa siyasetindeki buhran nedeniyle gecikme yaşandığını belirterek, denizaltının 1939 Nisan ayı sonu yerine 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirdi.<sup>38</sup>

Denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilmesi planlanan<sup>39</sup> ve Genelkurmay Başkanlığı'na onaylatılan personel, 20 Kasım tarihinde Köstence yoluyla Almanya'ya gitmek üzere Türkiye'den ayrıldı.<sup>40</sup> Personelin Almanya'ya ulaşmasıyla Saldıray denizaltısının sürat tecrübelerine geçildi. Deniz tecrübelerinin yapıldığı süreçte hava sisli ve karlı, deniz de aşırı şekilde dalgalıydı.<sup>41</sup> 1 Aralık günü sabah saatlerinde çıkılan denizüstü azami sürat tecrübesinde saat 12:00'ye kadar makineler tam yükte çalıştırıldı ve saat 14:20'de tecrübeye son verildi. 6 Aralık günü yapılan tecrübeye ise motor ve egzoz harareti ile yakılan yakıt miktarları kontrol edildi.<sup>42</sup>

18 Ocak 1939 tarihindeki su altı azami sürat tecrübesinde Saldıray denizaltısı bir kaza yaşadı. Saat 09:00'da tersaneden hareket eden denizaltı öğleden sonra sürat tecrübesinin yapılacağı mevkie gelince daldı. Saat 14:30'da Saldıray denizaltısını idare eden Krupp Germaniawerft tersanesi kaptanı emekli Binbaşı Meter aniden periskop aşağı komutu verdi. Periskop 1.80 metre aşağı inmişken şiddetli bir çarpışma sesi duyuldu ve periskobun hareketi durdu. Sonrasında yüzeye çıkıldı ve yapılan muayenede

<sup>35</sup> LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:1, 2, T.: 15 Eylül 1938.

<sup>36</sup> LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, T.: 30 Eylül 1938.

<sup>37</sup> LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:25, Bn.:1, 2, T.: 1 Kasım 1938.

<sup>38</sup> LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, T.: 23 Kasım 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 23 Kasım 1938.

<sup>39</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, T.: 2 Haziran 1938.

<sup>40</sup> LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, T.: 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, T.: 20 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:1, T.: 29 Kasım 1938. Almanya'ya giden personel listesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:2, 3, T.: 23 Aralık 1938.

<sup>41</sup> LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:14, Bn.:1, T.: 15 Aralık 1938.

<sup>42</sup> LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:71, Bn.:1, 2, 3, T.: 28 Ocak 1939.

uçakları tespit için kullanılan periskobunun 80 derece bir açı ile sancak kış omuzluk istikametine eğirildiği görüldü. Ayrıca mayın arama telinin baş kısmı, baş testerenin bulunduğu yerden koptu. Bu sırada çarpışma sesinin Saldıray denizaltısı için emniyet görevi yapan Kiel motorbotundan geldiği anlaşıldı. Çarpışma sonucunda Kiel motorbotu sancak kış omuzluk tarafından yara almıştı, hareket edemiyordu ve ağır ağır batmaktaydı. Saldıray denizaltısı Kiel motorbotunu yedeğine alarak sahile doğru ilerlemeye başladığı sırada bir mayın tarayıcı gemi yaklaşarak Kiel motorbotunu yedekleyerek uzaklaştı ve Saldıray denizaltısı tersaneye girdi.<sup>43</sup> Ardından Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu Saldıray denizaltısında oluşan hasarın 24 Ocak'ta yapılacak tecrübeye kadar süratle giderilmesi talebini tersane yetkililerine ilettiler.<sup>44</sup>

Milli Müdafaa Vekaleti bir yandan da imalatı biten, sadece tecrübeleri tamamlanamayan Saldıray denizaltısının cezai sorumluluk doğuracak tecrübelerin Kiel'de, diğer tecrübelerin Türkiye'de tamamlanması teklifini Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla tersane yetkililerine ilettiler. Tersane bu teklife tüm tecrübelerin Kiel'de yapılması, çıkabilecek bir problemin çözümünün daha kolay olacağı şeklinde cevap verdi.<sup>45</sup> Ayrıca tecrübeler hızlandırılarak; 1 Şubat'ta su altı azami sürat seyirinin, 2 Şubat'ta 4 millik seyir, 3 Şubat'ta model torpido atışı, 5-7 Şubat arası derin su dalışı, 9-17 Şubat arası torpido atışlarının yapılması planlandı. Bu plana göre 1 Mart tarihinde Saldıray denizaltısının İstanbul'a hareketi düşünülüyordu.<sup>46</sup>

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri, Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla, Saldıray denizaltısının kesin teslimi için mukavele gereği İstanbul'da yapılması gerekli işleri bildiren bir yazı gönderdi. Bu yazıda denizaltının İstanbul'a ulaştıktan sonra boyanmak üzere havuzlanacağı, derin su tecrübesi için 70-80 metre derinlikte bir sahanın ayarlanması, diğer tecrübeler için bir refakat gemisinin tahsisi ve torpido atışları için yakalama botlarının hazırlanması hususları hatırlatıldı.<sup>47</sup> Donanma Komutanlığı da bir taraftan yapılacak torpido atışları için gerekli hazırlıkları yaparken<sup>48</sup>, diğer taraftan derin su dalış tecrübesi için Hereke Yarımca arasındaki sahayı tespit edip, refakat gemisi olarak da Akın römorkörü veya Hızırreis gambotunu, bu gemiler müsait olmazsa avcı botlardan birinin görevlendirileceğini açıkladı.<sup>49</sup>

Yapılan plan tam olarak uygulanamadı ve Saldıray denizaltısı, şirketin garanti kaptanı sorumluluğunda Alman mürettebatı ve Alman bayrağıyla 2 Nisan 1939 tarihinde Kiel'den hareket etti. Saldıray denizaltısını Türkiye'ye getirmek üzere yeterli miktarda Alman personel bulunamadığından, Almanya'ya gönderilmiş bulunan Türk personelinden faydalanmak üzere firmanın yaptığı teklif komisyonca kabul edildi ve makine, elektrik, seyir, telsiz branşlarında Türk personel görev aldı. Saldıray denizaltısı

<sup>43</sup> LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:1, T.: 23 Ocak 1939.

<sup>44</sup> LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:2, T.: 24 Ocak 1939.

<sup>45</sup> LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:2, T.: 31 Ocak 1939.

<sup>46</sup> LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:1, 3, T.: 2 Şubat 1939.

<sup>47</sup> LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 2-1, T.: 29 Mart 1939.

<sup>48</sup> LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:2, T.: 4 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:1, T.: 5 Nisan 1939.

<sup>49</sup> LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:125, Bn.:1, T.: 6 Nisan 1939.

İstanbul'a gelirken Komutan Ön.Yzb. Vehbi Dümer, Başçarkçı Kd. Yzb. Namık Taçkın, Seyir Astsubayı Baş Gd. Emin Oltan, Motor Astsubayı Baş. Gd. Kemal Boran, Motor Astsubayı Baş. Gd. Ziya Lodos, Elektrik Astsubayı Baş. Gd. Ali Tayfun, Seyir Astsubayı Başçavuş Şecaattin Aktolga, Telsiz Astsubayı Başçavuş Nevzat Durukan, Motor Astsubayı Başçavuş Ali Ülengin, Torpido Astsubayı Başçavuş Hilmi Erer, Telsiz Astsubayı Üstçavuş Ali Özdeniz ve Seyir Astsubayı Üstçavuş Sabahattin Kocakaya denizaltıyla birlikte İstanbul'a geldi. Denizaltının Türkiye'ye seyri sırasında savaşın başlaması ihtimaline karşın denizaltıya komutan olarak atanan Ön.Yzb. Vehbi Ziya Dümer tarafından bazı önlemler alındı. Denizaltıdaki Türk personele tabanca ve yeterli miktarda mermi dağıtılarak gerektiğinde kullanmak üzere talimat verildi. Ayrıca telsiz kontrolü tamamıyla Türk personeldeydi ve denizaltının radyosu da kasten çalıştırılmaz hale sokuldu.<sup>50</sup> Uzun yolculuğu başarıyla tamamlayan Saldıray denizaltısı 16 Nisan 1939 tarihinde saat 11:00'de Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Türkiye'ye ulaştı.<sup>51</sup>

Saldıray denizaltısı İstanbul'a geldikten sonra kesin teslimi için yapılacak tecrübelerle geçildi. Bu süreçte önemli olduğu değerlendirilen denizaltının azami sürat, derin su dalma ve torpido atışları için gerekli hazırlıklar yapılmış, derin su dalma sahası olarak Hereke Yarımca arasındaki saha, torpido atışlarının yapılacağı saha olarak da Kınalıada Bostancı arasındaki saha belirlenmişti.<sup>52</sup> Torpido atışı için 28 Nisan günü kararlaştırıldı. Atışta emniyet vasıtası olarak Doğan hücumbotu ve Güven römorkörü görevlendirildi. Atış için saat 07:30 gibi Saldıray ve diğer gemiler Haliç'ten çıkarak, Büyükağa önüne saat 08:45'de demirlediler. Saat 11:10'da torpido atışlarına başlandı. Bu atışta 3 numaralı kovandan su üstünden 53,34 cm'lik Veymusvaythet torpidosuyla atış gerçekleştirildi. Torpido takriben 30 metre kadar gittikten sonra baş kısmı su üstüne çıktı, sonra dalmaya başladı ve battı. Ardından planlı diğer atışlar yapılmadı.<sup>53</sup> Saldıray denizaltısı Haliç'e dönerken, Doğan hücumbotu saat 13:50'de Heybeliada'ya demirledi.<sup>54</sup>

Saldıray denizaltısının İstanbul'daki diğer tecrübelerinde de bazı eksik ve arızalar tespit edildi.<sup>55</sup> Bu hususların Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince giderileceği taahhüt edilince kesin teslim protokolü imzalandı<sup>56</sup> ve Saldıray denizaltısının 5 Haziran 1939 tarihinde Haliç Camialtı'nda İstanbul Deniz Komutanlığı yanında sancak çekme merasimi icra edildi. Saat 15:00'de başlayan törende, İstanbul Deniz Komutanlığı

<sup>50</sup> Kaynak 2003, s. 156-158; Metel 1960, s. 63; *TDKT 1935-1950*, s. 113.

<sup>51</sup> *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1939, s. 1, 7; *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1939, s. 1, 3.

<sup>52</sup> LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:8, Bn.:14, T.: 8 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 26 Nisan 1939.

<sup>53</sup> LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:151, Bn.:1, 1-1, T.: 29 Nisan 1939.

<sup>54</sup> LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, T.: 26 Nisan 1939; LDGAM., GJBHDHGJ., Kayıt Numarası: 17041, T.: 28 Nisan 1939.

<sup>55</sup> Makine ve elektrik tertibatındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:7, 8, 9, T.: Tarihsiz (Trhz.); LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:3-1, 3-2, T.: Trhz. Tekne ve güverte kısmındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:10, 11, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1-2, 4, 4-1, T.: Trhz.

<sup>56</sup> LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, T.: Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1, 1-1, T.: Trhz.

tarafından hazırlanan 21 silahendaz ile Donanma Bandoğu görevlendirildi. Törene Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan ve İstanbul Kumandanı General Halis Bıyıktaç, Vali Muavini Hüdayi ve yüksek rütbeli subaylarla, Üniversite Rektörü Cemil Bilsel, emekli deniz subayları, Alman mühendisleri ve gazeteciler iştirak etti.<sup>57</sup>

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri Batıray denizaltısının 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirmişti.<sup>58</sup> Batıray denizaltısının denize indirilmesi 28 Eylül 1938 tarihinde gerçekleştirildi.<sup>59</sup> Denize indirildikten sonraki imalat süreci mayın denizaltısı olması nedeniyle, Saldıray denizaltısından daha uzun sürdü. Özellikle şartname gereği denizaltıda bulunacak mayınların ve torpidoların imalatında sıkıntılar yaşandı.<sup>60</sup> Tersane yetkilileri, dalma sarnıçlarının tahliye borularıyla perdelerinin imalının, mayın kuyularının ayar ve tecrübe işlerinin 20 Mayıs 1939 tarihine kadar tamamlanacağını, 6 Haziran günü de liman tecrübelerinin bitirilerek ilk denize çıkışın yapılacağını bildirdi.<sup>61</sup>

Batıray denizaltısının inşasının bitimi ve tecrübeleri II.Dünya Savaşı'nın başlamasına denk geldiği için denizaltı Türkiye'ye teslim edilmedi. Denizaltının teslim edilmeyeceği yönündeki Alman Hükümetinin kararı, sözlü olarak Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine 27 Mayıs 1939 tarihinde bildirildi ve Alman Dışişleri Bakanlığı'na aynı gün nota verildi.<sup>62</sup> Alman Hükümetinin resmi kararı ise yazılı olarak, Alman Donanma Komutanlığının 15 Eylül 1939 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesine yazdığı bildirim yazısının Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine iletilmesiyle öğrenildi.<sup>63</sup> Denizaltının teslim edilmeyeceği bilgisi üzerine Deniz Müsteşarlığı tarafından, Batıray denizaltısının inşası sırasında Almanya'da bulunmak üzere gönderilen astsubaylardan, torpido imalatını takip etmek üzere Almanya'da kalmaya kararlaştırılan Başgedikli Ali Akın hariç diğerlerinin Türkiye'ye dönmeleri istendi.<sup>64</sup>

Yapılan her türlü girişim Almanların kararını değiştirmede ve Batıray denizaltısı 20 Eylül 1939 tarihinde "Alman 7.Denizaltı Filotillası"nda "UA" adıyla hizmete girdi. Orta ve Güney Atlantik'te görev alan Batıray denizaltısı, toplam 40.706 tonluk gemi batırdı. 14 Mart 1942 tarihinden itibaren Kuzey Atlantik'te ikmal gemisi olarak görevlendirildi. 24 Nisan 1942 tarihinde Kiel'e dönerek Denizaltı Müdafaa Okulunda eğitim gemisi ve ardından 1 Mayıs 1944 tarihinden itibaren "4U" ve "24U"

<sup>57</sup> LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:11, 12, 13, 14, T.: 8 Nisan 1939; *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1939, s. 2; *Ulus*, 2 Haziran 1939, s. 2; *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1939, s. 1, 9; *Ulus*, 7 Haziran 1939, s. 1; *Akşam*, 6 Haziran 1939, s. 1, 11; Metel 1960, s. 63; *TDKT 1935-1950*, s. 113.

<sup>58</sup> LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, T.: 23 Kasım 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, T.: 23 Kasım 1938.

<sup>59</sup> *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1939, s. 1; *Ulus*, 13 Nisan 1939, s. 1.

<sup>60</sup> LDGAM., Ktn.:1939-77, Gmn.:1, Bn.:1, T.: 26 Mayıs 1939.

<sup>61</sup> LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:121, Bn.:1, 1-1, T.: 10 Mayıs 1939.

<sup>62</sup> LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:34, Bn.:1, 2, T.: 30 Mayıs 1939.

<sup>63</sup> LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:1, T.: 22 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:2, T.: 25 Eylül 1939. Krupp Germaniawerft tersanesinin Deniz Müsteşarlığına gönderdiği orijinal Almanca yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:3, 4, T.: 25 Eylül 1939.

<sup>64</sup> LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:136, Bn.:1, T.: 30 Mayıs 1939.

filotillalarında tecrübe gemisi olarak kullanıldı. Almanya'nın savaşı kaybetmesiyle 3 Mayıs 1945 tarihinde Alman mürettebatı tarafından Kiel limanının kuzeyinde batırıldı.<sup>65</sup>

#### **4. Atılay ve Yıldray Denizaltılarının İnşa Aşaması**

Krupp Germaniawerft tersanesince İstanbul'da yapılacak Atılay ve Yıldray denizaltılarının montajına 14 Ağustos 1937 tarihinde Haliç'te Valide Kızak Tezgahında (Sonraki adı Taşkızak Tersanesi) Başbakan İsmet İnönü'nün katıldığı bir törenle başlandı.<sup>66</sup> İnşa faaliyetleri için gerekli tüm montaj aletleri ve malzemeler Almanya'dan deniz yoluyla gönderildi.<sup>67</sup>

Atılay ve Yıldray denizaltılarının inşa sürecini kontrol etmek üzere 28 Nisan 1937 tarihinde Sn.Hr. Yarbay Sabri Ölçer başkanlığında, Mk. Ön Yüzbaşı Fehmi Nakoma'dan oluşan ve daha sonra takviye edilmesi planlanan Deniz Müsteşarlığına bağlı bir komisyon teşkil edildi. Bu komisyon belli aralıklarla Deniz Müsteşarlığına inşa ilerleme raporu gönderecekti.<sup>68</sup> Komisyonun 1-15 Ekim 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne baş ve kış taraflarının güverte kemerlerinin yerlerine kaldırılmasıyla, perçin işlerine başlandığı, baş ve kış torpido kovan deliklerinin tesviyelerinin tamamlandığı ve kış amudi dümenin yerine montajının yapılma aşamasına gelindiği belirtildi. Yıldray denizaltısının ise seri dalma sarnıcının tecrübesinin yapıldığı, kulenin yerine kaldırıldığı, mukavim tekneyi bağlayan köşebentlerin alıştırmalarının yapıldığı, baş ve kış nihayet levhalarının perçinlerinin bitirmek üzere olduğu ve torpido, akü, santral ve makine dairelerinin teçhizine devam edildiği bildirildi.<sup>69</sup>

1-15 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamasına devam edildiği, mukavim teknenin bölmelerinin montajının sürdüğü, iç teknenin boyanmasına devam edildiği, boru tertibatının imalinin sürdüğü, torpido dairesinin tertibatının imaline devam edildiği ve periskop aksamının montajının sürdüğü bildirildi. Yıldray denizaltısının ise dış tekne ve güverte köşebentlerinin yerlerine bağlanmasına devam edildiği, boru ve perçin işlerinin sürdüğü ve omurga balast levhalarının yerlerine kaldırılmasının bitmek üzere olduğu belirtildi.<sup>70</sup>

<sup>65</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 113.

<sup>66</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 113. Denizaltıların inşasında çalışmak üzere Türkiye'ye gelecek I. V. S. firmasında görevli mühendis, memur ve işçilere ait askeri bölgelere giriş çıkış müsaadesi evrağı için bkz., LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.:2, T.: 8 Nisan 1937.

<sup>67</sup> LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:1-1, 2, T.: 12 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:3, T.: 16 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:4, T.: 19 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, T.: 22 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 2, T.: 26 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 3, T.: 27 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 4, T.: 30 Eylül 1938.

<sup>68</sup> LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.: 1, T.: 4 Mayıs 1937.

<sup>69</sup> LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 3, 4, T.: 17 Ekim 1938.

<sup>70</sup> LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 1, 2, T.: 16 Kasım 1938.

16-30 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamalarının perçin ve kaynak işlerinin sürdüğü, güvertenin kıçtan kuleye kadar tamamlandığı, kuleden başa kadar güvertenin montajına devam edildiği, kızak tertibatına başlandığı, mukavim tekne iç kısmının, üst güvertenin ve kulenin boya işlerinin bitirildiği bildirildi. Yıldırım denizaltısının ise dış tekne levhalarının tamamını yerlerine kaldırılmak üzere hazır olduğu, boru işleri ve kompartımanların teçhizine devam edildiği ve balast omurgasının tamamlanmak üzere olduğu belirtildi.<sup>71</sup>

Denizaltıların inşa çalışmaları 1939 yılı geldiğinde oldukça ilerlemişti. 1-15 Nisan 1939 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının tüm dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, denizaltının denize indirilmeye hazır hale geldiği belirtildi. Silah, makine ve elektrik işlerinin devam ettiği ve denizaltının denize indirilmesi için tekne altına kızakların yapıldığı ifade edildi. Yine aynı raporda Yıldırım denizaltısının ise dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, şaft ve pervanelerin takıldığı, kıç ufki ve amudi dümen motorlarının gemiye indirildiği belirtildi.<sup>72</sup>

Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde Cumhurbaşkanı ve Başbakan adına Birinci Ordu Komutanı Fahrettin Altay'ın katıldığı törenle denize indirildi.<sup>73</sup> Fakat savaşın başlaması denizdeki teçhiz uzamasına neden oldu. Malzeme yetersizliği ve Alman işçilerin Türkiye'yi terk etmeleri bu gecikmenin temel nedenleriydi. Buna rağmen iş sahasında Türk subay ve işçileri büyük çaba göstererek hem inşayı hem de suya indirildikten sonraki tecrübeleri başarı ile tamamladı. Bununla birlikte tecrübeler sırasında meydana gelen materyal hatasından kaynaklı tamir gerektiren arızalar için protokol gereği Krupp Germaniawerft tersanesinden malzeme ve işçilik ücretleri talep edildi.<sup>74</sup> Sonuç olarak Atılay denizaltısı Binbaşı Burhanettin Çandarlı komutasında 5 Şubat 1940 tarihinde Donama hizmetine girdi.<sup>75</sup>

<sup>71</sup> LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 5, 6, T.: 12 Aralık 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:40, Bn.: 1, 2, T.: 12 Aralık 1938.

<sup>72</sup> LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:212, Bn.: 1, 2, 2-1, T.: 17 Nisan 1939. Atılay ve Yıldırım denizaltıları için haftalık iş günlerinin sonunda ve hafta sonu tatillerinde Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince cihaz ve sistemlerin güvenliği için nöbetçi bırakılırdı. İstanbul Komutanlığı da Kasım ayından itibaren güvenlik sebebiyle nöbetçi bırakmaya başlayınca, Türk nöbetçiler denizaltı inşa sahasına Alman nöbetçileri almamaya başladı. Bu sorunun çözümü için yapılan yazışma örneği için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:115, Bn.: 1, T.: 29 Kasım 1939.

<sup>73</sup> Atılay denizaltısının ilk olarak 20 Mayıs tarihinde denize indirileceği bildirildi. Daha sonra denizaltının Atatürk'ün Samsun'a çıktığı tarih olan 19 Mayıs günü denize indirilmesi kararlaştırıldı. LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 3, T.: 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:76, Bn.: 1, T.: 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:162, Bn.: 1, T.: 9 Mayıs 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 2, T.: 17 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1939, s. 2; *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1939, s. 2; *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1939, s. 1, 8; *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1939, s. 1, 3, 9; *Vakit*, 20 Mayıs 1939, s. 3; *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1939, s. 5.

<sup>74</sup> LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:53, Bn.:3, 4, 5, T.: 24 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:2, T.: 29 Haziran 1940.

<sup>75</sup> *TDKT 1935-1950*, s. 113; *Cumhuriyet*, 15 Şubat 1940, s. 2.





**Resim 3:** Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde yapılan törenle denize indirildikten sonra. Yan tarafta kızakta görülen Yıldırım denizaltısıdır.<sup>76</sup>

Yıldırım denizaltısının omurgası Valide Kızağına 9 Eylül 1937 tarihinde konu ve 28 Ağustos 1939 tarihinde Alman Büyükelçiliği Askeri Ataşeleri ve Krupp temsilcileri<sup>77</sup> ile Türk askeri ve sivil erkanın katılımıyla denize indirildi. Törene Krupp Fabrikası İnşaat Direktörü Mühendis Oesten'in konuşmasıyla başladı. Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan'ın konuşmasından sonra denizaltı amiralin eşi Sayın Nadire Okan tarafından denize indirildi.<sup>78</sup>

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Yıldırım denizaltısının inşasında görevli Krupp Germaniawerft tersanesi Alman mühendis ve teknisyenleri 2 Eylül 1939 tarihinde Türkiye'den ayrılmak için başvuruda bulundu<sup>79</sup> ve kısa süre sonra da

<sup>76</sup> BDMDF.A.

<sup>77</sup> Yıldırım denizaltısının denize indirilme törenine Krupp Germaniawerft tersanesinin temsilcilerinin katılması için yapılan yazışma örnekleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 5, T.: 2 Şubat 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 4, T.: 16 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 6, T.: 20 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 1, T.: 23 Mart 1939.

<sup>78</sup> LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:130, Bn.: 1, T.: 9 Ağustos 1939; *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1939, s. 2; *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1939, s. 1, 3, 6; *Ulus*, 29 Ağustos 1939, s. 2; *Vakit*, 29 Ağustos 1939, s. 1, 6, 11; *Akşam*, 29 Ağustos 1939, s. 1; Metel 1960, s. 69-73; *TDKT 1935-1950*, s. 114.

<sup>79</sup> BCA., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, T.:31 Ağustos 1939; BCA., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, T.:2 Eylül 1939.

Türkiye'den ayrıldı. Bu tarihlerde denizaltının iki ana dizel motoru henüz Türkiye'ye gelmemişti. Hatta Türkiye'ye gitmek üzere yola çıkarılan bu motorların Alman Hükümetinin emriyle yoldan döndürüldüğü 23 Ağustos 1939 tarihli Krupp Germaniawerft tersanesinin gönderdiği yazıyla öğrenildi. Milli Müdafaa Vekaletinin 10 Kasım 1939 tarihli motorların verilmesi konulu başvurusuna, Alman Bahriye Vekaleti 24 Kasım günlü yazısıyla "savaş nedeniyle bunun mümkün olmayacağı" şeklinde cevap verdi.<sup>80</sup>

Bu gelişmeler yaşanırken Yıldırım denizaltısının yapımının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılmayacağı anlaşılacak geri kalan imalatın Gölcük Deniz Fabrikaları tarafından yapılmasına karar verildi.<sup>81</sup> Ayrıca İstanbul'da bulunan Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu lağvedilerek yerine "Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun görevi Yıldırım denizaltısının mümkün olan en kısa zamanda donanmaya katılmasını sağlamaktır.<sup>82</sup>

Bu sırada Yıldırım denizaltısı 13 Ağustos 1940 tarihinde yedekte olarak Haliç'ten Gölcük'e getirildi. Savaş süresince ana dizel motorların Türkiye'ye getirilmesi veya parasının Krupp Germaniawerft tersanesine yapılacak ödmeden kesilmesi yönünde çalışmalar devam ederken<sup>83</sup>, benzer tipte motorların İngiltere'den getirilmesi için birçok yazışma yapıldı.<sup>84</sup> Mart 1943 tarihinde denizaltının inşasına Başçarkçı Ön.Yzb. Celal Akdoğan ve II. Çarkçı Yzb. Necmi Karaca başkanlığında başlandı. İmalat devam ederken ana dizel motorlar ile bunlara ait yedek yardımcı aksamın getirilmesi konusunda Krupp Germaniawerft tersanesi ile anlaşılacak parçaların Haziran 1943 içerisinde getirilmesi kararlaştırıldı.<sup>85</sup> Bir adet sancak ana dizel motor Haziran 1943 içerisinde Sirkeci gümrüğünde olacak şekilde Almanya'dan gönderildi.<sup>86</sup> İskele ana dizel motorun ise Ekim 1943 içerisinde Almanya'dan gönderilmesi planlandı.<sup>87</sup> Bu makinelerin kontrollerinin yapılarak teslim alınması için oluşturulan komisyon 24 Ocak/7 Şubat 1944 tarihleri arasında çalışmalarını tamamlayarak makinelerin teslim alınması kararını verdi.<sup>88</sup>

<sup>80</sup> LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:85, Bn.:1, T.: 21 Kasım 1939.

<sup>81</sup> LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:1, T.: 26 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:2, T.: 2 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:3, T.: 4 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:4, T.: 5 Mart 1940.

<sup>82</sup> LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, T.: 29 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:6, T.: 6 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:7, T.: 11 Mart 1940.

<sup>83</sup> LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, T.: 5 Haziran 1940.

<sup>84</sup> LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:155, Bn.:1, T.: 26 Nisan 1940.LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:1, T.: 26 Ocak 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:2, T.: 3 Temmuz 1942.

<sup>85</sup> LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:1, T.: 21 Nisan 1943.

<sup>86</sup> LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:2, T.: 12 Mayıs 1943.

<sup>87</sup> LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:1, T.: 20 Ekim 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:2, T.: 25 Ekim 1943.

<sup>88</sup> LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:19, Bn.:1, T.: 14 Şubat 1944.

Aynı zamanda Yıldırım denizaltısının elde mevcut olan malzeme, gemi resimleri ve eş gemisi olan Saldırım denizaltısından yararlanılarak eksin kalan inşası tamamlanmaya çalışılıyordu. Almanya'dan getirilen dizel motorlar Turgutalp maçunası vasıtasıyla 1 Ağustos 1944 tarihinde denizaltıya kondu. Çalışmalar sonucunda denizaltının iskele tarafta yer alan dizel motoru 4 Ekim 1945 tarihinde, sancak tarafta yer alan dizel motoru da 10 Ekim 1945 tarihinde çalışır vaziyete getirildi. İlk dizel seyir tecrübesi 11 Ekim 1945 tarihinde yapıldı. Geminin tüm liman tecrübeleri tamamlanarak Kasımpaşa'daki havuzlarda ilk trim dalışının yapılması karara bağlandı. Bu suretle Kasımpaşa havuzlarına gidilerek 1 Numaralı Havuz'da Yb. Saim Erkson ve yüksek mühendis Kd.Yzb. Ertuğrul Dağdevirenöglü, Denizaltı Filosu Makine Mütchassısı Yb. Necati Gökçen ve I. Denizaltı Filotillası Komodoru Alb. Abdurrahman Benlioğlu başkanlığında yapılan meyil tecrübesi iyi netice verdiğinden 2 Eylül 1946 tarihinde saat 15:55'de dalındı. 20 Eylül 1946 tarihinde Bostancı'da ilk deniz dalışı yapılarak tecrübeler başlandı ve müteakip günlerde de top ve torpido atışları icra edildi. Ardından Bostancı'da icra edilmesi kararlaştırılan derin su dalışı hazırlıklarına başlandı. Kaldırım ağ gemisi ve Turgutalp maçunası kurtarma ve emniyet gemileri olarak görevlendirildi. Ayrıca İstanbul Deniz Komutanlığı Dalgıç Gurubu Komutanlığından bir dalgıç ekibiyle, iki dalgıç takımının ve derin su dalgıç cihazlarının tecrübe süresince Kaldırım ağ gemisinde bulundurulmaları sağlandı. Bununla beraber Deniz Hastanesi Baştabipliği de 2 doktor, iki sıhhiye çavuşu ve 4 sıhhiye erini Kaldırım ağ gemisine gönderdi.<sup>89</sup> 15 Ocak 1947 tarihinde Bostancı'da derin su dalışı gerçekleştirilerek Yıldırım denizaltısı Ön.Yzb. Barbaros Günergin komutasında donanma hizmetine girdi. Böylece Türk denizaltıcılık tarihinde, inşası Türk işçisinin eliyle tamamlanmış, hiç bir yabancı uzman olmadan tamamıyla Türk personeli tarafından tecrübeleri yapılmış ilk denizaltı Yıldırım denizaltısı oldu.<sup>90</sup>

#### **4. Sipariş Edilen Denizaltılarla İlgili Mali Hususlar**

Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu, Saldırım, Batıray, Atılay ve Yıldırım denizaltılarını imal etmekten sorumlu Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileriyle görüşerek, önceden kararlaştırılmış ödeme planı üzerinden, tamamlanan ve tamamlanacak işlerle ilgili maliyet analizi yaparak, hesapların tasfiyesi için çalışmalar yürüttü. Krupp Germaniawerft tersanesi bu görüşmelerde Atılay denizaltısının teslim alınmasını kesin teslim kabul ederek, bundan sonra denizaltıda yapılacak işlerin mali kısmını üstlenmeyeceğini belirtti. Bununla beraber 8 Nisan 1940 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesi namına mühendis Richter ile Yıldırım denizaltısında tamamlanacak işler için 4.845 TL işçi ücreti, 975 TL materyal ve 875 TL genel masraf üzerinden protokol imzalandı.<sup>91</sup> Ayrıca Krupp Germaniawerft tersanesi, Yıldırım denizaltısının Türkiye'ye gönderilmeyen dizel motorlarının montaj masrafı dahil 267.176 TL, iki periskobunun montaj ücreti dahil 24.072 TL ve telsiz cihazlarının

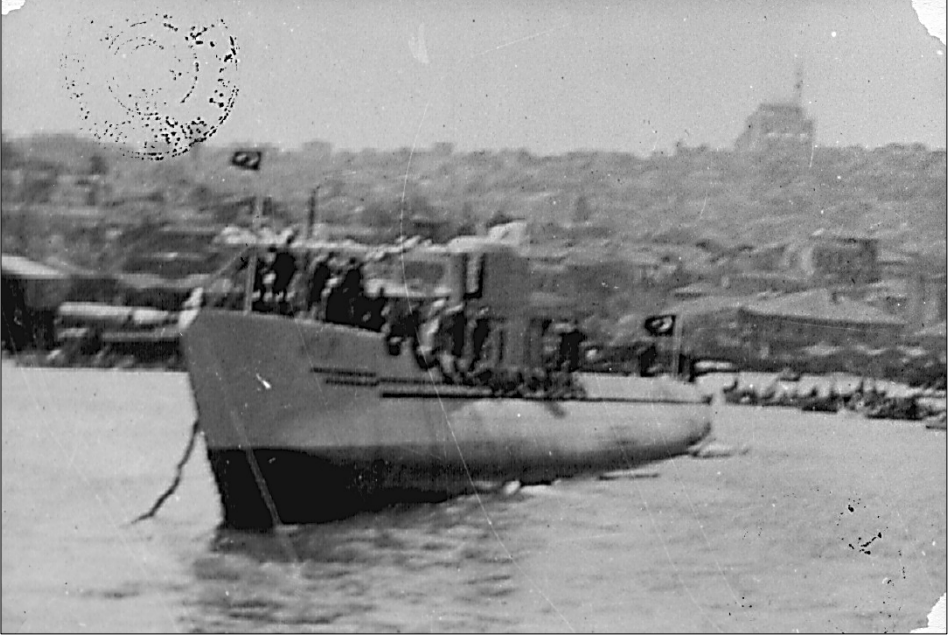
<sup>89</sup> LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:2, T.: 6 Aralık 1946; LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:1, T.: 13 Aralık 1946.

<sup>90</sup> Metel 1960, s. 73-75; *TDKT 1935-1950*, s. 114.

<sup>91</sup> LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:1, T.: 9 Nisan 1940.

## Ferdi UYANIKER

montaj masrafı dahil 61.805 TL olduğunu kabul etti.<sup>92</sup> Ancak Krupp Germaniawerft tersanesi ile yapılan bu fiyatlandırma üzerinde ilerleyen süreçte birçok görüşme yapılmak zorunda kalındı.<sup>93</sup>



**Resim 4:** Yıldırım denizaltısı Haliç'te.<sup>94</sup>

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri ile Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu arasında 14 Ağustos 1940 tarihinde 4 denizaltının hesap tasfiyesi ve Atılay ile Yıldırım denizaltılarının Taşkızak tersanesinde montajı için kullanılan cihazlar ve tesisatların Türkiye'de kalması için protokol imzalandı. Protokolle, Taşkızak tersanesindeki cihazlar ve tesisatlar için Almanya'dan getirilen materyalin fiyatının 149.206 TL, Türkiye'den temin edilen materyalin 79.954 TL olduğu, bu miktardan %20 aşınma yıpranma payı düşülüp, kullanılan boru ve kabloların bedeli olan 4.322 TL eklendiğinde malzemenin toplam bedelinin 187.650 TL olduğu kabul edildi. Bu malzemelerin ithalinde Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından gümrüklere verilen

<sup>92</sup> LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:2, T.: 12 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:3, T.: 19 Nisan 1940.

<sup>93</sup> LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:2, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:1, 1-1, T.: 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, T.: Trhz; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:2, 2-1, 2-2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, T.: Trhz.

<sup>94</sup> BDMDFA.

teminat mektuplarının serbest bırakılarak firmaya iade edilmesine ve bu malzemeler için gümrük rüsumu gerektiği takdirde Milli Müdafaa Vekaleti tarafından ödenmesine karar verildi.<sup>95</sup> Ayrıca Yıldırım denizaltısı tamamlanmadan teslim edildiği için denizaltı için ödenmemiş %30'luk kısımdan 3.000 TL tutarındaki kısmın ileride çıkması muhtemel arızalar için elde tutulmasına, geri kalan kısım ile Krupp Germaniawerft tersanesinin teminat ve avans garantilerinin tersaneye ödenmesi kararlaştırıldı.<sup>96</sup>

Aynı protokolle, Saldıray denizaltısının kesin tesliminde belirlenen noksanlarla, garanti süresi içinde oluşan noksanlar da Türk Lirası cinsinden belirlendi. Krupp Germaniawerft tersanesinin bu noksanları gidermesiyle, denizaltının ödenmemiş son %10'luk taksitinin ödenmesi kararlaştırıldı. Atılay denizaltısının ise tespit edilen noksanlarının giderilmesiyle geri kalan ödemesi olan %30'un %25'lik bölümünün ödenmesine, %5'lik kısmın ise garanti süresi sonunda verilmesi üzerinde anlaşıldı.<sup>97</sup> Batıray denizaltısı ile ilgili olarak da denizaltı her ne kadar teslim edilmemiş olsa da hesap tasfiyesi yapılırken Türkiye'ye teslim edilen 15.328 TL bedelli 1 adet Ultra Saunding cihazı ile 38.900 florin tutarındaki cephanenin bedellerinin düşülmesi kararlaştırıldı.<sup>98</sup> Ayrıca 4 denizaltı için yedek olarak verilmesi gerekli 2 adet periskobun parası olan 20.764 TL'nin Krupp Germaniawerft tersanesince ödenmesi karara bağlandı.<sup>99</sup>

### **5. Almanya'nın Yaptığı Denizaltı Satış Teklifi ve Alınan Diğer Gemiler**

Almanya'ya sipariş edilen Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırım denizaltıları haricinde, Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından 6 Ocak 1938 tarihinde, tersanenin Türkiye temsilcisi Ali Nuri ve Şeriki şirketi aracılığıyla, 380 ton su üstü tonajında denizaltı satış teklifinde bulunuldu.<sup>100</sup> Bu teklifle 2 veya 3 denizaltı siparişi verilirse, Kiel'deki tersanede inşa edilerek İstanbul'da teslim edilmek şartıyla her denizaltının 212.000 İngiliz lirasına yapılacağı iletildi. Teklife ayrıca 5 veya 6 denizaltı siparişi edilirse, Türkiye'de inşa ve teslim şartıyla her denizaltının 242.000 İngiliz lirasına imal edileceği eklendi. İlaveten her denizaltıyla birlikte 6 adet torpido da verilecekti.<sup>101</sup> Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılan bu teklif, mali açıdan uygun görülmeyle kabul edilmedi.<sup>102</sup>

<sup>95</sup> LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:1, T.: 14 Ağustos 1940.

<sup>96</sup> LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-3, T.: 14 Ağustos 1940.

<sup>97</sup> Atılay denizaltısının garanti kapsamında yapılması gereken, torpido atışları sırasında arızalanan sancak torpido kovanı dış kapağındaki arızasının giderilmesi için yapılan tamirat ve havuz masraflarının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından karşılanması amacıyla Deniz Müsteşarlığının yazdığı yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:1, T.: 6 Kasım 1940. Atılay denizaltısının garantisi 30 Ocak 1941 tarihinde bitmiştir. Denizaltının 1940 yılı içerisinde geçirdiği arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-78, Gmn.:87, Bn.:1, 2, 3, 4, T.: 31 Ocak 1941.

<sup>98</sup> LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2, 2-1, 2-2, 2-3, T.: 14 Ağustos 1940.

<sup>99</sup> LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-4, T.: 14 Ağustos 1940.

<sup>100</sup> Orijinal Almanca teklif metni için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:14, 15, 16, 17, T.: 2 Haziran 1938.

<sup>101</sup> LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, T.: 10 Haziran 1938.

<sup>102</sup> LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:1, T.: 16 Haziran 1938.

Almanya'dan denizaltılar haricinde de gemiler alındı. Bu gemilerden ilki Almanya'da inşa edilerek Türk Donanmasına katılan Pınar su gemisi oldu. Pınar su gemisinin mukavele ve şartnamesine göre 22 Kasım 1938 tarihinde İstanbul'da yapılan muayenesinde, demirbaş malzeme listesindeki materyallerin tam olduğu görüldü. Sonraki günlerde yapılan seyir tecrübelerinde de bir arıza tespit edilmedi. Sadece Almanya'daki komisyon tarafından yapılan muayeneye göre noksan olan bazı hususlar bulunmaktaydı.<sup>103</sup> Bu noksanlar gemiyi yapan firma tarafından kısa sürede tamamlandı ve Pınar su gemisi 5 Aralık 1938 tarihinde Türk donanmasına dahil oldu.<sup>104</sup>

II. Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Almanya'dan teslim alınan ikinci gemi ise Doğanarslan römorkörü oldu. Siparişi ve inşa sürecinin tamamlanmasıyla Ağustos 1939 tarihinde İstanbul'da teslim alınan gemi, personel ataması yapıldıktan sonra İstanbul Deniz Komutanlığı emrine verilerek Türk donanmasına katıldı.<sup>105</sup>

### **Sonuç**

Türkiye yaklaşan II. Dünya Savaşı nedeniyle eldeki donanmayı takviye etme kaygısına düştü. Her an savaşa girilecekmiş gibi düşünülerek, donanmanın tüm eksiklerinin tamamlanması, modernize edilmesi, donatılması ve çağa uygun silahlarla teçhiz edilmesi için büyük gayret sarf edildi. Hatta savaş yıllarında Türkiye bütçesinin yarıya yakını, savunma harcamaları için kullanıldı. Donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Türkiye'de bulunan Şakir Zümre Fabrikası ve Nuri Killigil Fabrikası başta olmak üzere yerli ve milli askeri fabrikalar ile de anlaşmalar yaparak çeşitli silahların temin edilmesi yolu izlendi. İlaveten İngiltere, Almanya ve Amerika gibi ülkelerden temin edilen askeri malzemelerle donanmanın ihtiyaçları karşılanmaya çalışıldı.

Bunun yanında bir donanmanın en önemli muharip unsuru olan su üstü gemisi ve denizaltı alınması için de büyük çabalar gösterildi. Bu noktada ülkenin içinde bulunduğu mali şartlar gözetilerek çok kısıtlı imkanlarla bir öncelik tercihi yapılması gerekti. Ya su üstü gemilerine öncelik verilecek ya da denizaltılara yönelinecekti. Tercih denizaltılardan yana kullanıldı. Dönemin askeri yetkililerinin uyarıları doğrultusunda su üstü gemilerine karşı büyük üstünlüğü bulunan ve çağının en etkili savaş gemileri olan denizaltıların temin edilmesine karar verildi. Bu kapsamda yapılan titiz incelemeler neticesinde Almanya'ya isimlerini Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün verdiği Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltıları sipariş edildi. Başlayan II. Dünya Savaşı nedeniyle imalat ve teslimatında savaş koşulları nedeniyle büyük sorunlar yaşansa da Batıray denizaltısı hariç olmak üzere diğer üç denizaltı Türk donanma envanterine katılabildi. Hatta bu süreçte Almanya'dan Pınar su gemisiyle Doğanarslan römorkörü de alınarak donanma kadrosuna katıldı.

<sup>103</sup> LDGAM., Ktn.:1938-16, Gmn.:114, Bn.:1, T.: 30 Kasım 1938.

<sup>104</sup> LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, T.: 5 Aralık 1938.

<sup>105</sup> LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:1, T.: 7 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:2, T.: 10 Ağustos 1939; LDGAM., Tasnif Çalışması Devam Eden Evraklar Bölümü, T.: 11 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:3, 4, T.: 17 Ağustos 1939.

## *Arşiv Belgelerine Göre II. Dünya Savaşı Öncesinde Almanya'dan Alınan Denizaltılar*

Almanya'dan alınan denizaltılar Türk donanmasının vurucu gücünü ve dolayısıyla caydırıcılığını üst düzeye çıkardı. Bu denizaltılar bir savaş aracı olarak donanmaya katılmalarına rağmen Türkiye'nin savaş dışında kalmasına yaptığı katkılar ile daha çok bir barış aracı oldu. Denizaltılar dahil edildikleri Denizaltı Filosu içinde II.Dünya Savaşı süresince yaptıkları eğitim ve tatbikatlar ile daima savaşa hazır tutuldu ve vurucu muharip unsurlar olarak caydırıcılık görevlerini eksiksiz şekilde yerine getirdi. Bunun yanında savaş sırasında yapılan bir eğitim dalışında 14 Temmuz 1942 tarihinde Atılay denizaltısının kaybedilmesi ve 39 denizaltıcı personelin şehit olması ise hem büyük bir muharip platformun kaybına neden oldu hem de tüm Türkiye'ye büyük bir üzüntü yaşattı. Bununla birlikte Saldıray ve Yıldıray denizaltıları savaştan sonra donanmanın icra ettiği tatbikatlara katılarak ve barış zamanında cephe görevleri icra ederek dostla güven düşmana korku verdi ve üzerine düşen tarihi sorumluluğu donanma kadrosunda bulunduğu sürece başarıyla yerine getirdi.

**KAYNAKLAR**

**a. Arşiv Kaynakları**

**Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE)**

- İkinci Dünya Harbi Klasörü (İDHK.), Kln.:9, Dosn.:94, Fhn.:1.

**Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı  
Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

- Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:11.

- Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14.

- Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:54, Sn.:10.

- Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:59, Sn.:7.

**Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü (LDGAM)**

Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:1, 1-1, 2, 2-1, 2-2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5.

- Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.:1, 2.

- Ktn.:1937-20, Gmn.:40, Bn.:1.

- Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:1, 2, 3.

- Ktn.:1937-20, Gmn.:45, Bn.:1.

- Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6.

- Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4.

- Ktn.:1938-1, Gmn.:14, Bn.:1.

- Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 18.

- Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.:1, 2, 3, 4.

- Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1.

- Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:1, 2, 3.

- Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:3, 3-1, 3-2, 4, 5, 7, 9, 10, 10-1, 14.

- Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 2, 3, 4.

- Ktn.:1938-11, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1.

- Ktn.:1938-11, Gmn.:49, Bn.:1, 2, 3, 4.

- Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6.

- Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 14, 15, 16, 17.

- Ktn.:1938-16, Gmn.:114, Bn.:1.

- Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6.

- Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:1, 2, 3.

- Ktn.:1938-24, Gmn.:25, Bn.:1, 2.

- Ktn.:1938-24, Gmn.:40, Bn.:1, 2.

- Ktn.:1939-1, Gmn.:121, Bn.:1, 1-1.

- Ktn.:1939-1, Gmn.:136, Bn.:1.

- Ktn.:1939-1, Gmn.:151, Bn.:1, 1-1.

- Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:1, 2, 3, 4, 13.



*Arşiv Belgelerine Göre II. Dünya Savaşı Öncesinde Almanya'dan Alınan Denizaltılar*

- Ktn.:1939-3, Gmn.:76, Bn.: 1.
- Ktn.:1939-3, Gmn.:115, Bn.: 1.
- Ktn.:1939-3, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, T.: 21 Eylül 1939;
- Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.: 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 5, 5-1, 5-2, 6, 6-1, 7, 7-1, 8, 9, 9-1, 9-2.
- Ktn.:1939-3, Gmn.:130, Bn.:1.
- Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 5, 6.
- Ktn.:1939-3, Gmn.:184, Bn.:1.
- Ktn.:1939-3, Gmn.:212, Bn.: 1, 2, 2-1.
- Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:1, 2, 3.
- Ktn.:1939-5, Gmn.:71, Bn.:1, 2, 3.
- Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:1, 2.
- Ktn.:1939-6, Gmn.:130, Bn.: 1.
- Ktn.:1939-6, Gmn.:162, Bn.: 1.
- Ktn.:1939-12, Gmn.:85, Bn.:1.
- Ktn.:1939-12, Gmn.:125, Bn.:1.
- Ktn.:1939-12, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 2-1.
- Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:1, 2.
- Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.: 1, 1-1, 1-2, 3-1, 3-2, 4, 4-1.
- Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11.
- Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:1, 2, 3.
- Ktn.:1939-77, Gmn.:1, Bn.:1.
- Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:1, 2, 3.
- Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:11, 12, 13, 14.
- Ktn.:1939-115, Gmn.:34, Bn.:1, 2.
- Ktn.:1939-116, Gmn.:8, Bn.:14.
- Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2.
- Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5.
- Ktn.:1940-6, Gmn.:53, Bn.:3, 4, 5,
- Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:1, 2.
- Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:1, 2, 3, 4.
- Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:1, 2, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4.
- Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, 6, 7.
- Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:1, 2, 3.
- Ktn.:1940-34, Gmn.:149, Bn.:1.
- Ktn.:1940-34, Gmn.:155, Bn.:1.
- Ktn.:1941-78, Gmn.:87, Bn.:1, 2, 3, 4.
- Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:1, 2.
- Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:1 2.
- Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:1, 2.

## Ferdi UYANIKER

- Ktn.:1944-75, Gmn.:19, Bn.:1.
- Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:1, 2.
- Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi
- Gemi Jurnalleri Bölümü Doğan Hücumbotu Gemi Jurnali, Kytn.: 17041.
- Tasnif Çalışması Devam Eden Evraklar Bölümü.

### b. Süreli Yayınlar

Cumhuriyet

Ulus

Akşam

Vakit

### c. Araştırma ve İnceleme Eserleri

- TDKT 1935-1950 *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, C. I, Dosya I.*
- Metel 1960 Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Kaynak 2003 Osman Alpay Kaynak, *Amiral Vehbi Ziya Dümer'in Anıları*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul.

## SUMMARY

Continuing its historical legacy after the collapse of the Ottoman Empire, the Republic of Turkey gave a great struggle for existence right after its establishment. The young state, which successfully emerged from this struggle, realized that it needed to be strong in the military field as soon as possible so that it could continue its life. For this reason, attempts to modernize the army including air force and the navy and to reinforce it with new tools and equipment in accordance with the conditions of the age took place. At this point, it was clear that protecting the country surrounded by seas on three sides with the current navy was not possible. It was clear that the elements of the navy and its land formations that passed from the Ottoman Empire to the Republic of Turkey were far from meeting the needs of a modern Navy. The navy was inadequate both in number and quality. However, the financial strength of the newly established state was also evident. The state was both tired from the wars that took place since the Ottoman Empire in the last fifteen years and the heir of Ottoman debts. Therefore, in a very short time, with the limited financial power at hand, the young state had to hold on to its geography, which was the place of fire, and even to dominate the geography it was in after a while, as the prior Turkish states did. Because the founders of the young Turkish State knew very well that it would not be possible to exist in this geography otherwise. For this reason, President Atatürk, the leader of the staff that founded the state, gave the directive that Turkey, which is a maritime country, should take action without delay in

order to form a strong "Republican Navy" in line with this goal, which he himself set as a motto.

Considering that this determined target should be realized gradually, the target was divided into phases. In the first phase, it was decided to activate the defective and neglected ships and to start personnel training in a coordinated manner. In this context, the shipyard works of all the defective ships, especially the cruiser Yavuz, were completed. With the completion of the first phase, the situation to move to the second phase emerged after the Lausanne Peace Treaty. Because according to the Lausanne Peace Treaty, Istanbul and the Straits surroundings were managed by an international commission and that no military facilities could be kept in this region. This situation, as the problem of the second phase, revealed to the Turkish Navy needed to find a place that would be located outside Istanbul but close to it and that could also be a safe naval base against sea and air attacks. This naval base need, which was the problem of the second phase, was solved by transforming Gölcük region into a naval base. In a short time, Gölcük was transformed into a center where all the needs of the navy could be met with a modern shipyard. With the successful completion of the first two phases, it was time for the third phase, which was to reinforce the navy with modern surface and underwater ships that could meet all kinds of military needs of the age. The first accomplishment of the third phase was completed in 1928 when İnönü I and İnönü II submarines, which were ordered to the Netherlands at the end of 1925, joined the navy. Later, between 1931-1932, the destroyers named Tınaztepe, Kocatepe, Adatepe and Zafer, which were ordered to Italy in 1930, and the Sakarya and Dumlupınar submarines, as well as the gunboats called Denizkuşu, Doğan and Martı were included in the navy. In addition, the submarine "El", built by the German company Germania Werft for Spain, was purchased and joined the navy in 1936 under the name "Gür". Furthermore, the German-flagged Terrier was purchased in 1936 and joined the navy as the main submarine under the name "Erkin. Thus the three-phased target set by Atatürk himself was achieved in a period of fifteen years. With this success, the navy gained a modern identity and became a power in the surrounding seas.

However, the political and political developments in the world clearly showed that a war that would later be called World War II was approaching. For this reason, the Turkish navy was kept ready at any time and in accordance with all kinds of developments for the protection of the Turkish Blue homeland. In this regard, training, inspection, exercises and maneuvers continued without interruption in order to keep the navy's readiness high. In the face of the danger of war and the arms race in the world, Turkey decided to move on to the fourth phase of the naval strategy, the first three phases of which were successfully implemented during the Atatürk period. At this stage, Turkey, just like other states, wanted to reinforce his army with materials in terms of land, sea and air power, weapons, ammunition, equipment, surface ships, submarines, etc.. It was determined that the navy, which had reached a certain level thanks to the efforts carried out during the period of Mustafa Kemal Atatürk just before the start of the World War II, needed to be reinforced again as a result of the evaluations made by the military authorities. In this period, which can be called the fourth phase of the establishment of the Republic Navy, efforts were made to fill the deficiencies with the

*Ferdi UYANIKER*

supply of surface ships, submarines and equipment, in case of a war at any time. One of the countries where these materials were supplied from was Germany.

In this study, the subject of submarines purchased from Germany in order to ensure that the Turkish navy is ready for war before the upcoming World War II is discussed. The subject was handled with a chronological narrative method, as well as with a scientific and objective point of view, by using archive documents mainly in the archives of the Turkish Naval Forces Command. Since the subject of the study is not suitable for analysis, synthesis or critical point of view, a more didactic method of presentation was adopted.