

Cumhuriyet Donanması'nın Oluşum ve Gelişim Süreci (1923-1938)

The Formation and Development Process of the Republic Navy (1923-1938)

Figen ATABEY * Öz

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne devrolunan donanmanın neredeyse tamamı arızalı ve bakımsızdı. Donanmanın yapılandırılması için büyük gayretlere ihtiyaç vardı. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Eylül 1924'te Hamidiye kruvazörü ile gerçekleştirdiği Karadeniz gezisinde Cumhuriyet Donanması'nın inşası için harekete geçileceğinin sinyalini verdi. Donanmayı güçlendirmeyi milli bir mesele olarak gören Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda Bahriye Vekâleti'nin kurulması, Yavuz gemisinin onarımı, modern gemilerin donanma envanterine katılması, Gölcük'te bir deniz üssü inşası gibi atılımlar kademeli bir şekilde gerçekleştirildi. 20 Temmuz 1936'da Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması ve Boğazların tekrar kayıtsız şartsız Türk hâkimiyetine girmesi Cumhuriyet Donanması'nın güçlenme sürecine büyük bir ivme kazandırdı. Cumhuriyet Donanması 1936 yılında gerçekleştirdiği Malta ve Yunanistan liman ziyaretleri ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa sürede oluşturduğu deniz gücünü gururla tüm dünyaya gösterme fırsatını yakaladı. Çalışmanın amacı Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Türk askerî deniz gücünün yoktan var edilmesine giden on beş yıllık süreci incelemektir. Çalışmada bahse konu süreç, arşiv belgelerinin yansıra konuya ilişkin başvuru kaynaklarından ve dönemin gazete haberlerinden istifade edilerek, değerlendirildi.

* Prof. Dr., Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü
fatabey@agri.edu.tr
ORCID: 0000-0002-7916-1602
Ağrı / TÜRKİYE

* Prof. Dr., Ağrı İbrahim Çeçen University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History
fatabey@agri.edu.tr
ORCID: 0000-0002-7916-1602
Ağrı // TÜRKİYE

Anahtar Kelimeler:

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet Donanması, Bahriye Vekâleti, Yavuz Muharebe Kruvazörü, Gölcük.

Abstract

Almost all of the navy, which was transferred from the Ottoman Empire to the Republic of Turkey, was damaged and neglected. Great efforts were needed to restructure the navy. President Mustafa Kemal Atatürk gave the signal that he would take action for the construction of the Republic Navy during her Black Sea trip in September 1924 with the cruiser Hamidiye. In line with the directives of Atatürk, who saw strengthening the navy as a national issue, breakthroughs such as the establishment of the Naval Ministry, the repair of the Yavuz battlecruiser, the inclusion of modern ships in the naval inventory, and the construction of a naval base in Gölcük were carried out gradually. The

Başvuru/Submitted: 25/10/2022

Kabul/Accepted: 20/04/2023

signing of the Montreux Straits Convention on 20 July 1936 and the unconditional Turkish domination of the Straits gave a great impetus to the strengthening process of the Republic Navy. The aim of the study is to examine the fifteen-year process leading to the creation of the Turkish military naval power from nothing with the proclamation of the Republic. In the study, the process in question was evaluated by making use of archival documents as well as reference sources on the subject and newspaper news of the period.

Keywords: President Mustafa Kemal Atatürk, Republic Navy, Naval Ministry, Yavuz Battlecruiser, Gölcük.

Makale Bilgileri

Etik Kurul Kararı:	Etik Kurul Kararından muaftır.
Katılımcı Rızası:	Katılımı yok.
Mali Destek:	Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.
Çıkar Çatışması:	Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.
Telif Hakları:	Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.
Değerlendirme:	İki dış hakem / Çift taraflı körleme.
Benzerlik Taraması:	Yapıldı – iThenticate.
Etik Beyan:	sutad@selcuk.edu.tr, selcukturkiyat@gmail.com
Lisans:	Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı ile lisanlanmıştır.

Article Information

Ethics Committee Approval:	It is exempt from the Ethics Committee Approval.
Informed Consent:	No participants.
Financial Support:	The study received no financial support from any institution or project.
Conflict of Interest:	No conflict of interest.
Copyrights:	The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.
Assessment:	Two external referees / Double blind.
Similarity Screening:	Checked – iThenticate.
Ethical Statement:	selcukturkiyat@gmail.com, fatihnumankb@selcuk.edu.tr
License:	Content of this Journal is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)

Giriş

Osmanlı Devleti'nin 1911-1912 yıllarındaki Türk-İtalyan (Trablusgarp) Savaşı ile Kuzey Afrika ve Güney Ege (Oniki Ada'yı); 1912-1913 yıllarındaki Balkan Savaşları nedeniyle de Kuzey Ege ve Balkanlardaki egemenliği son buldu (Hergüner, 2011, s. 184). Bu kayıpların hemen ardından Osmanlı Devleti 1914-1918 yılları arasında gerçekleşen Birinci Dünya Savaşı'ndan mağlup olarak çıktı ve mütareke talebinde bulundu. Osmanlı Devleti'nin 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalamasının ardından Birinci Dünya Savaşı'nın galibi devletler, hızla ateşkes antlaşmasının hükümlerini uygulamaya başladılar. Yirmi beş maddeden oluşan Mondros Mütarekesi'nin sekiz maddesi Osmanlı deniz gücüne ilişkin ağır koşullar içermekteydi. Mütareke hükümleri gereğince donanma, deniz üsleri ve tersaneler işgal güçlerinin kontrolüne geçiyordu. Boğazlar bölgesindeki tahkimat tahrip ediliyordu. Deniz erlerinin neredeyse tamamı terhis ediliyor, rütbeli personel görevlerinden uzaklaştırılıyordu. Osmanlı Donanması'na ait gemilerden Turgut Reis, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri Haliç'te atıl olarak tutulurken, Birinci Dünya Harbi'nden kalma üç mayın yarası bulunan Yavuz muharebe kruvazörü ise, Haliç'te deniz trafiğini aksatabileceği düşüncesi ile cephanesi alınmış ve topları sökülmüş bir şekilde İzmit'e naklediliyordu. Bu dönemde sadece, Marmara ve Ege'de sahil güvenlik hizmetleri için birkaç gambot ve mayın arama-tarama gemisi görev yapmak üzere bırakılmıştı. 23 Nisan 1920 tarihinde Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin açılması ile birlikte her alanda yeni teşkilatlanmaya gidildi. Bu kapsamda ülke genelinde denizciliğe ait faaliyetleri yürütmek üzere 10 Temmuz 1920 tarihinde "Umur-ı Bahriye (Deniz İşleri) Müdürlüğü" teşkil edildi. Bahse konu müdürlük harekât açısından Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı)'nın Sevkiyat ve Nakliyat Şubesi Başkanlığı'na, idari bakımdan da Milli Müdafaa Vekâleti'ne (Milli Savunma Bakanlığı) bağlı olarak görev yapacaktı. Ancak ilerleyen süreçte deniz nakliyatına olan ihtiyacın artması ve bu yönde kullanılan deniz vasıtalarının nitelik ve niceliğinin büyümesi sebebiyle "Umur-ı Bahriye Müdürlüğü" teşkilatı genişletildi. Bahse konu müdürlük, 1 Mart 1921 tarihinde "Bahriye Dairesi Reisliği (Başkanlığı)" adını aldı (Atabey, 2006, s. 72). Askeri ve ticari denizciliğin kuruluş aşamasında büyük hizmeti olan Bahriye Dairesi Başkanlığı deniz kuvvetlerinin en üst makamı olarak 9 Şubat 1925 tarihine kadar görev yaptı.

Bu çalışmanın amacı 1923-1938 yılları arasında Cumhuriyet Donanması'nın oluşum ve gelişim sürecini irdelemektir. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte ülkenin yeniden inşa ve teşkilatlanmasına yönelik seferberlik çalışmaları donanmada da kendisini gösterdi. Kurtuluş Savaşı sonunda Osmanlı Devleti'nden yok denecek kadar yetersiz bir donanma devralan Türkiye Cumhuriyeti üç tarafı denizlerle çevrili ülke topraklarının savunulması ve dünya devletleriyle ilişkilerde deniz gücüne ihtiyaç duyacağını daha en baştan fark ederek, gayretlerini konu üzerinde yoğunlaştırdı. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk dönemin imkânsızlıklarına rağmen deniz gücüyle ve denizcilerle yakından ilgilenerek donanmayı milli güç unsuru hâline getirmeyi hedeflemekteydi. Çalışmada Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nde (BCA) mevcut konuya ilişkin belgelerin yanı sıra dönemin

gazete arşivinden de büyük ölçüde istifade edildi. Ayrıca konuya ilişkin temel kaynaklar ve hatıratlara da başvuruldu.

Cumhuriyet Donanması'nın Oluşum Süreci (1923-1930)

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nden miras olarak harekât imkân ve kabiliyeti son derece sınırlı, az sayıda gemi teslim aldı (Büyüktuğrul, 2006, s. 138-140).¹ Yakın tarihin üç savaşını faal geçiren ve mütareke yıllarında da çürümeye bırakılan bu donanmanın ciddi anlamda onarıma ihtiyacı bulunmaktaydı. Fakat bütçe imkânsızlıklarından dolayı bahse konu onarımı hemen gerçekleştirmek mümkün gözüküyordu. Osmanlı Devleti'nden miras kalan Muavenet-i Milliye ve Numûne-i Hamiyet adlı iki büyük muhrip ile Sivrihisar ve Sultanhisar adlı iki ufak muhrip kullanılmayacak ve onarılamayacak kadar eski bulduklarından, bu gemilerin hizmet dışı bırakılmaları uygun görüldü (Büyüktuğrul, 2006, s. 138-143). Mudanya Mütarekesi'nin 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanması ile deniz kuvvetlerinin daha etkin bir şekilde idare edilebilmesi için karargâh yapısında bir takım düzenlemelere gidildi. İstanbul Kasımpaşa'da bulunan Bahriye Nezareti binası, 14 Kasım 1922 tarihinde "İstanbul Bahriye Komutanlığı" hâline getirildi ve Donanma Komutanlığına bu binada küçük bir bölüm tahsis edildi. İstanbul Bahriye Komutanlığı, yönetim bakımından Bahriye Dairesi'ne harekât ve eğitim yönünden de Genelkurmay Başkanlığı'na bağlandı (Büyüktuğrul, 1967, s. 5; Sancar, 2009, s. 238). Bahriye Dairesi öncelikle mevcut harp gemileri ile donanmanın bir an önce faal hâle getirilmesine yönelik çalışmalarını başlattı. Lozan Barış Antlaşması'nın 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanması ile birlikte donanma, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin emrine girdi ve 29 Ekim 1923'te ilan edilen Cumhuriyet ile beraber "Cumhuriyet Donanması" adını aldı.² Gemilerin hemen hepsi hasarlı durumda olduğundan bu komutanlık,

¹ *Yavuz (Goeben) Muharebe Kruvazörü*: 1911 yılında Almanya'da inşa edilen gemi, 23.500 ton ağırlığında 28 deniz mili süratle sahipti. 1914 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete girdi, 1950 yılında hizmet dışına çıkarıldı.

Hamidiye Kruvazörü: 1903 yılında İngiltere'de inşa edilen gemi, 22 mil sürat ve 3.850 ton ağırlığına sahipti. 1904 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete giren gemi 1948 yılında hizmet dışına çıkarıldı.

Mecidiye Kruvazörü: 1901 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilen gemi, 22 mil sürat ve 3.250 ton ağırlığına sahipti. 1903 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete giren gemi, 1948 yılında hizmet dışına çıkarıldı.

Turgut Reis Zırhlısı: 1890 yılında Almanya'da inşa edilen gemi, 1910 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete girdi. 17 mil sürat ve 10.013 ton ağırlığına sahip olan gemi, 1933 yılında hizmet dışına çıkarıldı.

Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörleri: 1906 yılında Almanya'da inşa edildiler. 22 mil sürat ve 775 ton ağırlığına sahip olan gemiler, 1907 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete girdiler. Bu gemiler, 1948 yılında hizmet dışına çıkarıldılar.

Taşoz Sınıfı (Samsun, Basra, Taşoz) Muhripler: 1906 yılında Almanya'da inşa edildiler. 20 mil sürat ve 290 ton ağırlığına sahip olan gemiler, 1907 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete girdiler. Taşoz sınıfı (Samsun, Basra, Taşoz) muhripler, 1932 yılında hizmet dışına çıkarıldılar.

Muavenet-i Milliye Sınıfı (Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet ve Numune-i Hamiyyet) Muhripler: 1908 yılında Almanya'da inşa edildiler. 26 mil sürat ve 765 ton ağırlığına sahip olan muhripler, 1910 yılında Osmanlı Donanması'nda hizmete girdiler. Muavenet-i Milliye sınıfı muhripler, 1923 yılında hizmet dışına çıkarıldılar (Atabey, 2006, s. 23).

² 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edildiği gün selâmlık topları da bu hava içinde atıldı. Gerçi uluslararası deniz geleneklerine göre güneşin batmasından sonra selâmlık atışı yapılmazdı;

öncelikle çalışmalarını küçük tonajlı harp gemilerinin (Burak Reis, Sakız, İsa Reis ve Kemal Reis gambotları ile "Taşoz" sınıfı üç muhrip) bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırdı. Öncelikli olarak Lozan Barış Antlaşması hükümleri gereğince Türk egemenliğine iade edilen İmroz ve Bozcaada'ya sancak ve jandarma götürmek üzere Hızır Reis ve İsa Reis gambotları onararak, denize çıkarıldı. Ardından okul gemisi olarak kullanılması planlanan Hamidiye kruvazörü onarıma alındı (Büyüktuğrul, 1973, s. 503).

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk Hamidiye kruvazöründe: Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk büyük harp gemisi Hamidiye kruvazörüdür. 1924 yılının Şubat ayı başında onarımı tamamlanan Hamidiye kruvazörü, aynı yıl içersinde altı ay süreyle Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'deki limanları ziyaret etti. Bu ziyaretler kapsamında Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini tarihi Hamidiye kruvazörü ile gerçekleştirdi (Büyüktuğrul, 1973, s. 503). Deniz meselelerini daha yakından inceleme fırsatını bulan Atatürk'ün Hamidiye okul gemisi ile yaptığı bu seyahat esnasında Gemi Komutanı Binbaşı Hüsametdin (Ünsel) Bey'e söyledikleri de O'nun Cumhuriyet Donanması'na bakışının bir yansımasıdır:

"Gezim sırasında gördüğüm düzen, disiplin ve eğitim bana geleceğin Cumhuriyet Donanması adına çok kuvvetli ümitler vermiştir. Ben daha yakından ilgili olarak Cumhuriyet Donanması'nın oluşumuna yardım edeceğim. Bu seyahatim, bana güzel Karadeniz şehirlerini ve Bahriyemizi tanıttı. Bunu sağlayan Hamidiye'nin komutanına, subaylarına ve personeline içten teşekkürlerimi takdim ederim..." (Büyüktuğrul, 2006, s. 51).

20 Eylül 1924 günü, Mustafa Kemal Atatürk'ün geminin şeref defterine yazdığı şu satırlar, Cumhuriyet Donanması'nın oluşumunda ve gelişimindeki temel hareket noktasını oluşturacaktır:

"...Sınırlarının önemli ve büyük bir kısmı deniz olan Türk Devleti'nin donanması da önemli ve büyük gerekir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha kaygısız ve emin olacaktır. Mükemmel ve güçlü bir Türk Donanması'na sahip olmak amaçtır. Bunun için azimet noktası harp gemisi tedarikinden önce onları başarı ile sevk-i idareye muktedir komutanlara, subaylara ve uzmanlara sahip olmaktır. Hamidiye ve Peykişevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli kanıtlarıdır," (Metel, 1966, 97; Kocatürk, 1999, s. 368).

Atatürk aynı görüşleri bu geziden kısa bir süre sonra 1 Kasım 1924 günü TBMM'nin açış konuşmasında şu şekilde dile getirmekteydi:

"Efendiler! Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde ıslah etmek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin

Cumhuriyetin ilan haberi de saat 20.00'de gelmişti. Buna rağmen 101 pare hartuç acele ile hazırlandı, bunun yarısını Hamidiye kruvazörü, yarısını da Ertuğrul yatı attı. Bebek limanındaki selamlık atışını Yavuz muharebe kruvazörü attı. Artık donanma, "Cumhuriyet Donanması" adını alıyordu (Büyüktuğrul, 1973, s. 504).

gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.” (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I, 1997, s. 351).

Atatürk’ün Hamidiye kruvazörü ile yapmış olduğu Karadeniz gezisinin ardından Meclis açış konuşmasındaki bu sözleri, Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı)’nin kurulması için büyük vesile oldu. Bu süreçte, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Peyk ve Berk torpido kruvazörleri ve Taşoz, Samsun, Basra küçük muhriplerinden kurulu bir eğitim donanmasının teşkili; Turgut Reis zırhlısının okul gemisi yapılması; donanmaya bir Alman eğitim heyetinin getirilmesi gibi önemli kararlar alındı (Büyüktuğrul, 1973, s. 504). Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk bütçeden ayrılabilir kaynakları donanmanın toparlanabilmesi için tahsis ettirdi. Ancak bu kaynaklar ülkenin güvenlik öncelikleri içinde yeni bir donanma kurmak için yeterli değildi. Bu nedenle ilk yıllarında yeni gemi alımından ziyade, mevcutları onarmaya ve altyapı yatırımlarına ağırlık verildi. Bu dönemde donanmayı oluşturan gemiler: Yavuz, Turgut Reis, Mecidiye ve Hamidiye muharebe gemileri, beş muhrip, sekiz torpidobot, sekiz gambot, dokuz motor gambot, üç mayın gemisi ve birkaç yardımcı sınıf gemidir.

Bahriye Vekâleti’nin Kurulması Ve Cumhuriyet Donanması’nın Oluşum

Sürecine Katkısı

Atatürk’ün Hamidiye kruvazörü ile yaptığı gezi sonrasında verdiği direktifler doğrultusunda Bahriye Vekâleti’nin (Denizcilik Bakanlığı) kurulmasına ilişkin çalışmalar başlatıldı. Bahriye Vekâleti’nin kuruluşu için Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından 30 Aralık 1924 tarihinde TBMM’ye verilen önergede şu gerekçeler yer almaktaydı:

“... 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,” (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre II, İçtimai Sene II, C. II).

Meclis’te uzun tartışmalardan sonra kabul edilen Bahriye Vekâleti’nin teşkili hakkındaki kanun, 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı Resmi Gazete’de yayınlandı (539 Nolu Kararname, 29 Kanunuevvel 1340). Bahriye Vekilliği görevine Cebel-i Bereket Milletvekili Emekli Topçu Subayı İhsan (Eryavuz) Bey getirildi. Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri’nin oluşumunda en önemli adımlardan biri olan Bahriye Vekâleti, Milli Savunma Bakanlığı’ndan ayrı bir kuruluş olarak görev yapacak, ancak eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Genelkurmay Başkanlığı’na bağlı olacaktı. Daha önce de belirtildiği üzere Cumhuriyet Donanması’nın başlangıçta içinde bulunduğu durum son derece kötümser bir tablo sergiliyordu. Bu dönemde Yavuz gemisi hareketten yoksun bir şekilde Tuzla’da demirliydi. Geminin Alman personeli Türkiye’yi terk ederken gemiye ait tüm talimnameleri de beraberinde götürmüştü. Türk personel tarafından gemi kullanım doktrini tam olarak bilinmiyordu. Hamidiye kruvazörünün seyre hazır olması için en az beş aya ihtiyaç vardı. Donanma

personelinin ferdi eğitimi ve gemilerin harekâta hazırlık eğitimleri ise yıllardır yapılamıyordu. Donanmada amiral rütbesinde subay olmadığı gibi subay mevcudu da çok yetersizdi. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması hükümleri gereğince İstanbul bölgesi askerden ve silahtan arındırılacağından Haliç'teki İstanbul Tersanesi kullanılamıyordu. Bu bölgede savaş gemisi de bulundurulamıyordu. Bu koşullar altında Bahriye Vekâleti'nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkânlar dâhilinde donanmanın çekirdeğini meydana getirmektir. Bu nedenle, donanmayı oluşturma ve geliştirme uzun vadeli bir programa dayandırıldı. Başlangıçta maddi imkânsızlıklardan dolayı yurtdışından yeni gemi alımından ziyade mevcut gemilerin onarılmasına ve alt yapı yatırımlarına ağırlık verildi. 1924 yılı bütçesinde yedi milyon lira olan donanma bütçesi, 1925 yılında Atatürk'ün emriyle 15 milyon liraya çıkarıldı (BCA 30-18-1-1/12-67-12). Bahriye Vekâleti tarafından ilk icraat olarak Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için çalışmalar başlatıldı. İstanbul'da Yavuz gemisinin onarımı için gerekli olan kapasitede büyük bir havuzun bulunmaması nedeniyle, öncelikle bir Alman şirketinin İzmit Körfezi'nde Gölcük'te bataklık denebilecek bir arazinin üzerinde Yavuz için uygun bir yüzer havuz yapması, daha sonra da geminin bir Fransız şirketi tarafından onarılması planlandı. Bahriye Vekâleti döneminde Cumhuriyet Donanması: Turgut Reis zırhlısı, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Bafra, Taşoz muhriplerinden meydana gelecek şekilde yapılandırıldı. Bahriye Vekâleti tarafından hazırlanan program gereğince iki adet denizaltı gemisi temini, Gölcük'te bir tersane kurulması ve yabancı bir heyet rehberliğinde personele nitelik kazandırılması hedeflendi. Genç deniz subayları ile öğrencilerine moral vermek ve donanma da ortak bir atış birliği sağlamak amacıyla Yavuz, Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye ve Peyk-i Şevket gemilerinin topçu personelinin Turgut Reis gemisinde toplanmasıyla Cumhuriyet Donanması'nın ilk topçu atışı, 5 Mayıs 1924 günü Erdek'te gerçekleştirildi (Bal-Atabey, 2009, s. 122).

Yavuz Muharebe Kruvazörünün Onarım Süreci

Lozan Barış Antlaşması'nın hükümleri gereğince Boğazlar bölgesi hem askerden arındırılmış, hem de Boğazlardan geçişi denetlemekle görevli Milletler Cemiyeti'ne bağlı olarak çalışan, Boğazlar Komisyonu'nun yönetimine bırakılmıştı (Bilsel, 1998, C.II, s. 573). Boğazların askerden ve silahtan arındırılmasından doğan zafiyeti gidermek üzere 1923 yılında İzmit'te "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı" adı altında yeni bir komutanlık teşkil edildi. Bu suretle Boğazlardan geçiş yapacak gemilerle ilgili güvenlik tedbirleri İzmit Körfezi'nde alınacaktı. Bu kapsamda ilk olarak Çatalca kıyıları ile İzmit Körfezi askerî yasak bölge ilan edildi (Hergüner, 2011, s. 192). Cumhuriyet Donanması'nın Gölcük'te konuşlanması ve gelişmesini hızlandıran diğer bir olay da Yavuz zırhlısının onarım ihtiyacından kaynaklandı. Cumhuriyet ilan edildiğinde Tuzla'da atıl vaziyette yatan Yavuz zırhlısının üç büyük mayın yarası bulunuyordu. Yavuz zırhlısı, Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda Nara Burnu'nda karaya oturmuş ve savaş dışı kalmıştı.

Donanmanın diğer gemileri ise mütareke hükümleri gereğince Haliç'te atıl bir durumdaydı.

Lozan Barış Antlaşması'nın hükümleri gereğince İstanbul'daki Taşkızak Tersanesi'nde askerî gemi inşası ve onarımı yapılamıyordu, aynı zamanda Haliç tersanesinde yirmi beş bin ton ağırlığında olan Yavuz gemisini havuzlayacak sistem mevcut değildi. Bu durum üzerine Tuzla önlerinde demirli Yavuz zırhlısı, onarımı yapılmak üzere Gölcük bölgesine getirildi. Öncelikle Yavuz zırhlısının onarımı ve daha sonra yapılacak modernizasyonu için Gölcük'te bir "Fen Müşavirliği (Yavuz Tamirat Komisyonu Başkanlığı)" oluşturuldu (Atabey, 2000, s. 21). İlerleyen süreçte Gölcük'te çeşitli onarım atölyeleri, barınma barakaları ile mayın, akümülatör ve torpido fabrikaları kurularak, faaliyete geçirildi. Gölcük bölgesinde Yavuz muharebe kruvazörünün havuzlanması için 9 Mayıs 1925 tarihinde Alman Flender şirketi ile bir protokol imzalandı. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, 21 Eylül 1925 günü Bursa'ya yaptığı seyahatte İzmit'e kadar tren ile geldi ve Mudanya'ya deniz yolu ile geçmeden önce henüz onarılmamış olan İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz muharebe kruvazörünü ziyaret etti (Metel, 1966, s.100). Atatürk, gemi komutanı Yarbay Necati'ye:

"Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Şimdiye kadar Yavuz, Türk bayraklı bir Alman gemisiydi. Yaralı da olsa bugünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk Milleti'nin ihtiyacı olan sağlam ve güçlü bir zırhlı hâline sokacağız. Bu kudret, silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir, gurur sağlayacaktır" diyerek, Yavuz zırhlısı ile güçlenecek donanmanın dış politikada ne kadar etkili olabileceğini dile getirmekteydi (Ünlü, 2009, s. 203).

Nitekim Atatürk'ün direktifleri sonucu Yavuz'un onarım faaliyetleri hız kazandı. Faal Yavuz zırhlısı, Yunan donanması ile dengenin sağlanabilmesinin yanı sıra dış politika da etkin bir araç olarak kullanılabilecekti (Orhon, 2020, s. 198). 14 Eylül 1927'de Gölcük'te inşa edilen havuz ve mayın fabrikasının teslimi yapıldı (BCA 30-18-1-1/26-54-9). 27 Eylül 1929 tarihinde Yavuz'un onarım çalışmalarını yerinde denetlemek üzere bizzat Başbakan İsmet İnönü, ardından 7 Aralık 1929 tarihinde de Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Gölcük'e teşrif ettiler. 10 Ekim 1929 tarihinde onarım ve yenilenme süreci kısmen tamamlanan gemi, 25 Şubat 1930 tarihinde denize indirildi (Hergüner, 2003, s. 51-52). Onarımı tamamlanan Yavuz muharebe gemisinin atış tecrübelerinin de yapılmasının ardından 11 Ağustos 1930 tarihi itibarıyla donanmada hizmete başladı (Işın, 2006, s. 27). Yavuz muharebe gemisinin 1927 ile 1930 yılları arasında Gölcük Tersanesi'ndeki onarımı hem Gölcük Üssü'nün doğmasını hem de Cumhuriyet Donanması'nın bu gemi liderliğinde etkin bir güç hâline gelmesini sağladı (Gürdeniz, 2013, s. 75).

Bahriye Vekâleti Döneminde Gerçekleştirilen Diğer Faaliyetler

Bahriye Vekâleti döneminde Yavuz'un havuzlanma ve onarım çalışmalarının yanı sıra, donanma personelinin eğitim ve öğretimine özel bir önem verildi. Cumhuriyet Donanması'nın ilk talimnameleri hazırlanarak, kurumsallaşma yönünde ilk adımlar atıldı. Donanma personelinin savaş kabiliyetini artırmak amacıyla 1926 yılının Mart ayında emekli Tümamiral von Gagern başkanlığında beş uzman subay ve dört uzman

astsubaydan oluşan Alman eğitim heyeti getirildi. Bahse konu heyet tarafından gemilerde top, telsiz ve torpido subay kursları açılarak, gemi personelinin sistemli eğitime başlaması sağlandı (Büyüktuğrul, 1967, s. 29).

Cumhuriyet tarihinin ilk deniz manevrası Bahriye Vekâleti döneminde 1926 yılında icra edildi (Büyüktuğrul, 1989, s. 2097; Metel, s. 70-71). 12-20 Mayıs 1926 tarihleri arasında gerçekleştirilen bu manevrada Hamidiye, Peyk-i Şevket ile Samsun, Taşoz, Basra gemilerden oluşan Cumhuriyet Donanması ilk kez denize çıkarak Marmara ve Kuzey Ege'de liman ziyaretlerinde bulundu (Işın, 2006, s.19). Diğer taraftan gemilerdeki onarım faaliyetleri 1924 ile 1930 yılları arasında devam etti. Mecidiye kruvazörünün onarımı 28 Mayıs 1928'de tamamlandı (Işın, 2006, s. 23). Donanma, ancak Yavuz muharebe gemisinin de onarımının tamamlanmasından sonra 1930 yılından sonra toplu hareket yapabildi. Donanmaya ilk denizaltı tedariki teşebbüsü ise 1924 yılında gerçekleşti. Bu dönemde çok sayıda deniz subayı denizaltıcılık ile ilgili gelişmeleri yakından takip edebilmek için Almanya başta olmak üzere Fransa, Hollanda ve İsveç gibi Avrupa ülkelerine eğitime gönderildi (Büyüktuğrul, 2006, s. 99; Hergüner, 2011, s. 196). Milli Mücadele'nin coşkusu yansıtmak amacıyla I. İnönü ve II. İnönü ismi verilen iki denizaltı, Hollanda'nın Rotterdam'daki Feyenoord tezgâhlarına ısmarlandı ve 1925 yılı sonunda Hollanda tezgâhlarında bahse konu denizaltıların inşasına başlandı. Yine Bahriye Vekâleti döneminde Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan İsa Reis sınıfı gambotlar Gümrük İdaresi'ne devredildi (Ünlü, 2009, s. 205). Diğer taraftan Bahriye Vekâleti'nin kuruluşunun bir amacı da Lozan'da kararlaştırılan "Kabotaj Hakkı" için alt yapı oluşturmaktı. Osmanlı Devleti döneminde kabotaj hakkı yabancı gemilere bırakılmıştı. TBMM'de 19 Nisan 1926'da kabul edilen 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 29 Nisan 1926'da Resmi gazetede yayımlandı ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girdi (BCA 30-18-1-1/17-92-14.)³ Kabotaj Kanunu ile Türk deniz ticaretine ulusal bir kimlik kazandırıldı. Bu kapsamda yabancı bayraklı gemilere tanınan imtiyazlar kaldırılırken Türkiye Cumhuriyeti limanları arasında yolcu ve eşya taşımacılığı ile limanlarda kılavuzluk hizmetleri, Türk bayraklı gemilere verildi. Bu suretle Türk denizciliğinin millileştirilmesine yönelik önemli adımlar atıldı. Birinci Dünya Savaşı ardından gelen Mütareke döneminde Haliç'te gemi inşa faaliyetleri tamamen durmuştu. Türkiye Cumhuriyeti Lozan'dan itibaren üç yılı bulan geçiş süreci içerisinde önce askerî ve ticari denizcilik kurumlarını birbirinden ayırmaya başladı. Cumhuriyet'in ilan edilmesinin ardından Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, "Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi" adını aldı ve yeniden organize oldu. 1925 yılında Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü de Bahriye Vekâleti bünyesine alınarak askerî ve sivil denizcilik işleri birbirinden ayrıldı. Bu kapsamda İstanbul Tersanesi'nin Taşkızak bölümü, Taşkızak Tersanesi adı altında Deniz Kuvvetleri'ne bağlı kalırken, Haliç ve Camialtı bölümleri ise Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlandı (Koraltürk, 2009, s. 248). Tersanedeki malzemeler/iş makineleri de 1925 yılından itibaren önce İzmit daha sonra Gölcük bölgesine taşındı. 27 Aralık 1927 günü çıkarılan bir kararname ile Kasımpaşa'da bulunan havuz ve

³ Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarda Karasuları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun, *Resmî Gazete*, 29/4/1926, 359.

fabrikalar, donanma kuruluşundan çıkartılarak, Seyr-i Sefain İdaresi (Deniz Ticaret Yolları)'ne devredildi (Işın, 2006, s. 22; Çevik, 2018, s. 898). 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile İstanbul'un askerden ve silahtan arındırılması hükmü ortadan kalkınca Taşkızak Tersanesi, Seyr-i Sefain İdaresi kuruluşundan çıkartılarak Milli Müdafaa Vekâleti kuruluşuna alındı ve burada yeniden askerî gemilerin inşasına başlandı (Hergüner, 2011, s. 199).

Bahriye Vekâleti'nin Kaldırılması Ve Deniz Müsteşarlığı'nın Teşkili

Cumhuriyet Donanması'nın oluşumunda en önemli kilometre taşlarından biri olan Bahriye Vekâleti, çok kısıtlı bir bütçe ile donanma oluşturma, kara tesislerini donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yenileme ve eğitim kuruluşlarını da yeniden yapılandırma gibi önemli sorunlarla karşı karşıya kalmıştı. Bu nedenle, donanma oluşturma uzun vadeli bir programa dayandırıldı, ilk yıllarda yeni gemi alımına değil alt yapı yatırımlarına ağırlık verildi (Atabey, 2000, s. 19). Yavuz'un onarımı sırasında yaşanan bir dizi teknik ve mali problemler, Yavuz-Havuz davası adını alacak bir hukuki süreci başlattı. Bahriye Vekili İhsan (Eryavuz) Bey hakkında havuzun ihalesi, Yavuz'un havuzlanması ve bu işlemler sırasında ilgili firmalar lehinde -yetkisini aşan- kararlar vererek firmaları rahatlatması nedeniyle bir takım söylentiler ortaya çıktı. Bahriye Vekâleti, Bahriye Vekili'nin Yavuz'un onarımı ile ilgili olarak icra vekilleri heyeti kararına aykırı davrandığı gerekçesiyle 27 Aralık 1927 tarihinde lağvedildi. Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasıyla birlikte Deniz Kuvvetleri teşkilatında yeni bir düzenlemeye gidilerek Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Genelkurmay Başkanlığı'nda 16 Ocak 1928 tarihinde "Deniz Müsteşarlığı" makamı teşkil edildi (Dz.K.K.Tarihçesi, C. I, Ks. I, 1925-1935, s. 75). Bir nevi Deniz Kurmay Başkanlığı anlamına da gelen bu kuruluş faaliyetine 15 Ağustos 1949 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın teşkiline kadar devam etti (Atabey, 2002, s. 24).

Cumhuriyet Donanması'nın Gölcük'te Faaliyete Geçmesi

Lozan Barış Antlaşması'nın hükümleri gereğince İstanbul bölgesi askerleştirilemeyeceğinden, Haliç'teki İstanbul Tersanesi kullanılamıyordu. Bu bölgede savaş gemisi de bulundurulamıyordu (Gürdeniz, 2013, s. 73) Haliç'in donanma için ana deniz üssü olan özelliğini ve Haliç'te bulunan gemi tezgâhlarının da bundan kaynaklanan üstünlüklerini yitirmesi, donanma için yeni bir deniz üssü ve tersane arayışını gündeme getirdi (Hergüner, 2011, s. 192). Bu bağlamda Yavuz muharebe gemisinin onarım ihtiyaçları, bir anlamda Gölcük'ü Deniz Kuvvetleri ile özdeşleştirecek olan yolun başlangıcı oldu. Gölcük'te ilk adım donanmanın en büyük gemisi olan Yavuz muharebe gemisinin onarımı için Alman Flender Şirketi'nin 1924'te başladığı ve 1926'da tamamladığı yüzer havuzun inşası ile atıldı. Alman ve Fransız şirketlerinin Yavuz gemisinin havuzlanması ve ilk tersane kurulması yönünde yaptıkları çalışmalarda kullanılan barakalardan "Gölcük Deniz Fabrikaları" meydana getirildi. Bölgenin bir tersaneye dönüştürülebilmesi için ilk girişimler, 1 Kasım 1927'de başlatıldı (Işın, 2006, s. 22). Donanma, İstanbul'dan yeni üssü olan Gölcük'e 1929'da, Haliç'te bulunan tesis ve tezgâhlar da 1930 yılında taşındı. Haliç Tersanesi'nin Gölcük'e taşınma işi tamamlandıktan sonra 4 Ağustos 1930 tarihinde Gölcük Tersanesi'nde ilk temel atma töreni gerçekleştirildi (Işın, 2006, s. 27). 7 Eylül 1930'da da

Gölcük'te Mayın ve Torpido Müfettişliği teşkil edildi (Dz.K.K. Tarihçesi, C. I, Ks. I, 1923-1935, s. 81). Bütün bu düzenlemelerin ardından Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin onayı ile 8 Mayıs 1933'de TBMM'de kabul edilen 2173 sayılı kanunla Donanma Üssü'nün Gölcük'te kurulması kararı alındı (T.C. Resmi Gazete; 14 Mayıs 1933, Sayı: 2400, s. 2470). 1930 yılında Gölcük Tersanesi'ne Mühendis Yüzbaşı Ata Nutku'nun atanmasıyla tersanenin faaliyetleri büyük bir ivme kazandı. 26 Mayıs 1934 tarihinde Gölcük yağ tankeri kızığa konuldu ve 1 Kasım 1935 tarihinde yapılan bir törenle denize indirildi (BCA 30-10-0-0/63-422-13; Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006, s. 31). 1255 ton ağırlığında ve 10 deniz mili süratinde inşa edilen Cumhuriyet döneminin bu ilk gemisi, Türk mühendis ve işçileri tarafından Gölcük Tersanesi'nde yapıldı ve Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiş olan ilk millî gemi olarak, 17 Eylül 1937'de hizmete girdi (Işın, 2006, s. 39).

Cumhuriyet Donanması'nın Oluşum Sürecinden Gelişim Sürecine Girmesi

1930 yılına gelindiğinde Osmanlı Donanması'ndan Cumhuriyet Donanması'na miras kalan Hamidiye, Mecidiye, Berk ve Peyk muhriplerinin onarım süreci tamamlanmıştı. Faal gemiler olarak Cumhuriyet Donanması envanterinde Yavuz, Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz muhripleri bulunmaktaydı. 1925 yılında Hollanda'ya sipariş edilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusu yansıtan Cumhuriyet döneminin ilk denizaltı gemileri olan I. İnönü ve II. İnönü, 9 Haziran 1928 tarihinde donanma hizmetine girdiler. Cumhuriyet Donanması'nın kuruluş aşamasını tamamlamasına büyük katkı sağlayan Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra Atatürk'ün irade ve direktifleriyle donanmanın güçlendirilmesine devam edildi. 1930 yılında İtalya'ya dört yeni muhrip, iki yeni denizaltı ile üç hücumbot sipariş edildi (Gürdeniz, 2013, s. 74). İtalya'ya ısmarlanan Zafer, Tınaztepe, Kocatepe, Adatepe isimli dört modern yeni muhrip, Dumlupınar ve Sakarya adı verilen iki denizaltı ile Doğan, Martı ve Denizkuşu adı verilen üç hücumbot 1931-1932 yılları arasında donanmaya katıldılar. Bu modern gemilerin de envantere dâhil olması ile 1932 yılında Filo Komutanlıkları kuruldu ve donanma kuruluşu yeniden düzenlendi (BCA 30-18-1-2/42-2-3; Büyüktuğrul, 2006, s. 100). Yeni düzenlemeye göre; Taşoz, Basra ve Samsun muhripleri kadro dışı bırakıldı. Yavuz muharebe kruvazörü ile Zafer, Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhriplerinden "Harp Filosu Komutanlığı", Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörlerinden "İhtiyat Filosu Komutanlığı", I. İnönü, II. İnönü, Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarından "Denizaltı Filotillası Komutanlığı", Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotlarından "Hücumbot Filotillası Komodorluğu" teşkil edildi. Yine bu süreçte Hızır Reis, İsa Reis ve Kemal Reis gambotlarının tadil edilerek mayın arama-tarama gemisi hâline getirilmesine karar verildi ve bu üç gemi ile Mayın Arama-Tarama Filotillası oluşturuldu (Atabey, 2002, s. 31).

1930'lu yılların ortalarında Cumhuriyet Donanması'nın gelişimine katkı sağlayan bir başka gelişme de, Türkiye-Almanya arasında denizaltı inşası ve denizaltıcı personelin eğitimlerine ilişkin işbirliği sağlanmasıdır. Bu işbirliği çerçevesinde 1935 yılından itibaren Almanya'dan denizaltıcı subaylar Gölcük ve Taşkızak Tersanesi'nde

denizaltıcılık kursları verdiler. Yine Almanya ile yapılan işbirliği kapsamında İspanya’da inşa ettirilen Gür denizaltısının Mayıs 1935’de hizmete girmesinin ardından 24 Temmuz 1936’da Almanya’dan “Erkin” adı verilen ilk denizaltı yatak gemisi satın alındı. Bahse konu gemilerin de hizmete girmesinin ardından 20 Ağustos 1936’da “Denizaltı Filotillası Komodorluğu” kaldırılarak yerine “Denizaltı Filosu Komutanlığı” teşkil edildi. 1936 yılı itibariyle Denizaltı Filosu Komutanlığı emrinde beş denizaltı ve bir de Erkin denizaltı yatak gemisi bulunmaktaydı (Hergüner, 2011, s. 196). Bundan başka İtalya’nın 1935 yılında Habeşistan’ı işgali üzerine Ege ve Akdeniz bölgesindeki yayılcı emellerinin açığa çıkmasıyla arttırılan askerî tedbirler kapsamında ikisi Alman Krupp firması tarafından Almanya’da, ikisi de Taşkızak Tersanesi’nde olmak üzere dört denizaltı gemisinin inşası için 11 Haziran 1936’da Almanya ile protokol imzalandı (BCA 30-18-1-2/63-29-19; Metel, 1966, s. 161). Bahse konu denizaltı gemilerinin isimleri hakkında 17 Ocak 1938 tarihinde Atatürk’ün Başbakan Celal Bayar’a verdiği direktif şu şekildeydi:

“Yeni dört denizaltı gemimiz için bulduğum 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, yıldırın” (BCA:030-10-62-418-5).⁴

1938 yılına gelindiğinde Cumhuriyet Donanması, Yavuz muharebe kruvazörü ve yeni gemilerden kurulu Harp Filosu (Yavuz muharebe kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri), İhtiyat Filosu (Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, Peykişevket ve Berkisatvet torpido kruvazörleri), denizaltı filosu (I.İnönü, II.İnönü, Dumlupınar, Sakarya, Gür denizaltıları ile Erkin denizaltı ana yatak gemisi), Hücumbot Filotillası (Denizkuşu, Martı, Doğan hücumbotları), Mayın Arama ve Tarama Filotillası’ndan (Hızır Reis, İsa Reis, Kemal Reis gambotları) oluşmaktaydı (Büyüktuğrul, 2006, s. 143; Cumhuriyet, 7 Şubat 1937; Cumhuriyet, 8 Şubat 1937). On beş yıl içerisinde yeniden teşkil edilen Cumhuriyet Donanması’nda büyük savaş gemilerinden ziyade hızlı ve küçük gemiler ile denizaltı alımına ağırlık verildiği dikkat çekmektedir. Bu durumun kısıtlı mali imkânların yanı sıra dönemin siyasi konjoktüründen kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

⁴ 17 Ocak 1938 tarihinde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Başbakan Celal Bayar’a yazdığı mektupla inşa edilmesi planlanan dört denizaltıya 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 (Uyaniker, 2022, s.74; bkz.EK-4). Bahse konu denizaltılardan Atılay ve Yıldırıy Türkiye’de, Saldıray ve Batıray denizaltısı ise Almanya’da inşa edildi. Saldıray denizaltısı 5 Haziran 1939 tarihinde, Atılay denizaltısı 23 Nisan 1940 tarihinde hizmete girmeyi müteakip Denizaltı Filotillası Komodorluğu kuruluşuna alındı. Yıldırıy denizaltısının, İkinci Dünya Savaşı’nın başlaması, Alman mühendislerin Türkiye’den ayrılmak zorunda kalması ve bir takım parçalarının yurda gelmemesi nedeniyle inşası yarım kaldı. Daha sonra tamamıyla Türk mühendis ve işçileri tarafından Taşkızak ve Gölcük Tersaneleri’nde inşa edilerek 15 Ocak 1946 tarihinde hizmete girdi. Almanya’da inşa edilen Batıray denizaltısının teslimi ise İkinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına rastladığından Alman Hükümeti’nce el konularak “UA” ismi ile II. Dünya Savaşı’nda kullanıldı, savaş sonrasında Kiel’de Krupp Tersanesi önlerinde kendini batırdı (Bal-Atabey, 2009, s. 50-51).

Cumhuriyet Donanması'nın Gerçekleştirdiği Manevralar

1928 yılının Eylül ayında Cumhuriyet Donanması ilk manevrasını Ege Denizi'nde gerçekleştirdi. 2 Eylül 1928 sabahı, Yunan Donanması'nın Çanakkale Boğazı önlerinde manevra yaptığı haberini alan Atatürk, Cumhuriyet Donanması'nın hemen karşı bir manevra yapması direktifini verdi. Zira Yunan donanmasının Çanakkale Boğazı'na yakın Türk karasularında yaptığı manevra siyasi bir nitelik taşımakta ve Yunanistan ile olan gerginliği tırmandırmaktaydı. Atatürk'ün direktifi doğrultusunda Cumhuriyet Donanması'nın Çanakkale Boğazı'nda varsayımlara dayanarak gerçekleştirdiği manevra başarıyla sonuçlandı (Metel, 1966, s. 121-124). Atatürk bizzat yönettiği deniz manevrası sonrasında Donanma Komutanına gönderdiği tebrik telgrafında: "...Donanmamızın bugün görmüş olduğum düzen ve mükemmeliyetinden çok memnunum ve övünüyorum", demektedir (Kocatürk, 1999, s. 425). Bahse konu manevranın ardından Yunanistan ile Lozan Barış Antlaşması'ndan kalma Etabli Sorunu'ndan kaynaklı gergin olan ilişkiler de yumuşama yaşanırken, donanmanın güçlendirilmesi yönünde yeni kararlar faaliyete geçirildi (BCA 30-10-0-0/62-420-3). Bu kapsamda Yavuz gemisinin onarımına hız verilerek, yeni gemi tedarikine yönelik bir takım kararlar alındı (Güvenç-Barlas, 2010, s.236). Cumhuriyet Donanması, Ege ve Akdeniz'i kapsayan ilk büyük deniz manevrasını 10-25 Ağustos 1929 tarihleri arasında gerçekleştirdi. 30 Haziran - 9 Temmuz 1930 tarihleri arasında Ege ve Akdeniz'i kapsayan ve Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'nın katılımlarıyla icra edilen bir diğer manevrada ise ilk kez hava kuvvetlerine bağlı uçaklar yer aldı (Işın, 2006, s.27). Cumhuriyet Donanması 1 Eylül 1931'de Karadeniz'de büyük bir deniz manevrası gerçekleştirdi (Işın, 2006, s.28). 27 Temmuz 1933 tarihinde Adatepe muhribi ile Yalova'dan İstanbul'a ve İstanbul'dan Yalova'ya seyir yapan Mustafa Kemal Atatürk, geminin hatıra defterine şu satırları yazdı:

"Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun hatırasını unutmuyacağım! Yakından tanımak fırsatına nail olduğum seçme deniz kumandanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimizle iftihar ettim," (BCA: 30-10-0-0/2-11-15; Metel, 1966, s. 126-127).

Cumhuriyet'in onuncu yıl dönümü etkinlikleri kapsamında Cumhuriyet Donanması, 2-22 Eylül 1933 tarihleri arasında İzmit ile Antalya sahilleri arasında bizzat Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın katılımıyla donanma manevrası icra etti (Uyanıker, 2022, s. 310). Bahse konu manevraya Yavuz muharebe kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhripleri, Sakarya, Dumlupınar, Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltıları, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Doğan, Denizkuşu ve Martı hücumbotları katıldılar (Işın, 2006, s. 30; Cumhuriyet, 8 Eylül 1933, s.1; 30 Eylül 1933, s.5).⁵ Atatürk'ün direktifleriyle gerçekleştirilen manevra başarıyla sonuçlandı ve Cumhuriyet Donanması'nın oluşum aşamasını tamamladığı, tüm dünya ülkelerine sergilendi. Deniz tarihçisi Emekli Amiral Afif Büyüktuğrul'un ifadesiyle:

"Cumhuriyet Donanması ilk kez 1933 yılında eğitim donanması kimliğinden çıkıyor, savaş donanması hâline giriyordu. Bu kısa zamanda çok büyük bir ilerlemeydi," (Büyüktuğrul, 1973, s. 511-512).

⁵ Bk. EK-I.

Cumhuriyet Donanması'nın diplomaside etkin bir güç olarak kullanılması

İkinci Dünya Savaşı'nın çıkacağını büyük bir öngörü ile çok daha önceden kestiren Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, "Yurtta sulh, dünyada sulh" ilkesine bağlı kalarak önce Balkan ülkeleriyle, daha sonra da Ortadoğu ülkeleriyle barışa yönelik antlaşmalar imzalayarak bölgesel işbirliğine gerekli önemi gösterdi. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet Donanmasını bir dış politika aracı olarak iki savaş arası dönemde en iyi şekilde kullandı. 1930 yılından sonra Yavuz zırhlısının faal hâle gelmesi ve yurt dışından satın alma yoluyla tedarik edilen gemilerle Cumhuriyet Donanması, Balkan devletlerinin donanmalarından daha büyük bir kuvvet hâline gelmişti (Orhon, 2020, s.200). Bu durum en başta 1920'lerde Ege Denizi'nde deniz üstünlüğünü elinde tutan Yunanistan'ı endişelendirmekteydi. Atatürk ülkeye denizyoluyla gelen bütün devlet başkanlarına sahip olunan deniz gücünü göstermek amacıyla büyük deniz törenleri icra ettirdi ve onları savaş gemilerinde ağırladı. Cumhuriyet Donanması bağlısı gemiler, ilk refakat görevini Sovyet Rusya'nın Odessa Limanı'ndan İstanbul'a gelip, 19-28 Mayıs 1928 tarihleri arasında İstanbul ziyaretinde bulunan Afgan Kralı Emanullah Han ve eşi Kraliçe Süreyya için gerçekleştirdiler (BCA 30-10-0/2-11-14). 1929 yılından itibaren Alman, İngiliz, Rus olmak üzere pek çok yabancı savaş gemisinin İstanbul'u ziyaretinde donanma gemileri refakat görevi icra ettiler. 23 Eylül 1933 tarihinde Başbakan İsmet İnönü'nün Bulgaristan'da gerçekleştirdiği görüşmeler esnasında Zafer ve Kocatepe muhriplerinin Bulgaristan açıklarına intikal ettirilmesi ile de Cumhuriyet Donanması ilk defa diplomasi aracı olarak kullanıldı.

Diğer taraftan 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Boğazlar hem askerden arındırılmış, hem de Boğazlardan yapılan geçişler uluslararası Boğazlar Komisyonu'nun kontrolüne bırakılmıştı (Hergüner, 2011, s. 184). 1935 yılından itibaren İtalya'nın Akdeniz'de varlığını artırması Boğazların yeniden silahlandırılmasını bir zorunluluk hâline getirdi. 1936 yılında bu yönde Türk diplomasisi hız kazandı ve Türkiye kendi güvenliği için Boğazları silahlandırma hakkını talep etti (Güvenç-Barlas, 2010, s. 246-247). Bu talebin kabul görmesiyle 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi imzalandı ve Boğazların silahtan ve askerden arındırılması konusundaki kısıtlamalar ve Boğazlar Komisyonu kaldırıldı. Bu suretle Türkiye Cumhuriyeti, Boğazlar üzerinde yeniden mutlak egemenlik hakkına sahip oluyordu. Bu durum, Cumhuriyet Donanması'nın güçlenme sürecine büyük bir ivme kazandırdı. Bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında birer Müstahkem Mevki Komutanlıkları ve bunlara bağlı Deniz Komutanlıkları teşkil edildi. Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından kısa bir süre sonra İngiltere Kralı VIII. Edward, 4-6 Eylül 1936 tarihleri arasında Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün resmi davetlisi olarak İstanbul ziyaretinde bulundu (Metel, 1966, s. 144-146; Çoker, 1994, s. 132-133). 4 Eylül 1936 günü Haydarpaşa açıklarında demirlemiş bulunan Türk Donanması tarafından karşılanan İngiltere Kralı, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk ile resmi görüşmelerde bulundu. Kral, bu görüşmeler esnasında Cumhuriyet Donanması'na ait bir filonun İngiltere'nin Akdeniz Filosu'nun konuşlandığı Malta Adası'nı ziyaret etmesini istedi. Cumhurbaşkanı Atatürk böyle bir

ziyaretin Montrö Sözleşmesi ile Boğazların egemenliğini geri almış bir ulusun donanmasının eriştiği gücü sergilemesi açısından bir fırsat olarak değerlendirdi ve bu öngörüyle İngiliz Kralının teklifini kabul etti. İki ay kadar devam eden hazırlıklardan sonra Yavuz muharebe kruvazörü, Zafer, Adatepe, Kocatepe ve Tınaztepe muhripleri ile I. İnönü ve II. İnönü, Sakarya, Dumlupınar ile Gür denizaltıları ile Erkin denizaltı yatak gemisinden teşkil edilen Türk Donanması, 20 Kasım 1936 günü saat 08.00'da Malta Adası'nın Valetta Limanı'na demirledi (Çoker, 1994, s. 134-136). Donanma gemileri, 20-25 Kasım 1936 tarihleri arasında Malta halkı ve İngiliz subayları tarafından ziyaret edildi (Dz.K.K. Tarihçesi, II/III, 1935-1950, s. 449-454). İç ve dış basında büyük yankı bulan Türk Donanması'nın Malta ziyaretini "Lere Nouvelle" adlı Fransız gazetesi 22 Kasım 1936 tarihli sayısında şu şekilde yorumlamaktaydı:⁶

"Türk Donanması, Navarin'den (20 Ekim 1827) beri ilk defa dış ziyaret yapmaktadır. Trablusgarp (1911) ve Balkan (1912 -1913) Savaşlarında başarısız olan Türk Donanması her ne kadar Rauf Bey'in "Akın Harekâtı" ile moral buldu ise de I. Dünya Savaşı (1914-1918) sırasında da Çanakkale Savaşları dışında önemli bir başarı ve varlık ortaya koyamamıştı. Mustafa Kemal Paşa'nın Türkiye'si, Milletler Cemiyeti'ne üye oluşunun ardından, Balkan Pakti'nda faal rol almış ve Montreux Sözleşmesi ile Boğazlarda -tamamıyla ve hükümran biçimde-konuşlanmıştı. Bu suretle Türkiye, bölgesinde önemli askeri ve politik güç hâline gelmişti. Sonuç olarak Türk Donanması'nın Malta'yı ziyareti Akdeniz'de İtalyan ve İngiliz siyaseti ile ilgilidir: Bu iki devletin (Türkiye ve İngiltere) siyaseti, On iki Ada' da hava üslerine sahip olan İtalya'nın, Almanya ile ittifak içinde olduğu hâlde, İngiltere'ye Akdeniz müttefiki gibi görünmesine karşı en güzel cevaptır," (BCA, 030-10-200-363-5/21.12.1936; Hergüner, 2003, s. 117).

26 Kasım günü Malta'dan ayrılan Cumhuriyet Donanması'na bağlı gemiler, 28 Kasım sabahı Balkan ve Doğu Akdeniz Paktlarında müttefiki olan Yunanistan/Pire'nin Faler limanına demirledi. Beş gün süren dostluk ziyareti esnasında Yunan halkı, Türk gemilerine ve personeline yoğun ilgi gösterdi. Bu esnada Yunan Kralı II.Georgios 1 Aralık 1936 günü Yavuz muharebe kruvazörünü ziyaret etti (Cumhuriyet, 4 Aralık 1936, Akşam, 3 Aralık 1936; Ulus, 4 Aralık 1936).⁷ Cumhuriyet Donanması, Malta ve Yunanistan ziyareti ile sadece Akdeniz'de varlık göstermekle kalmamış, yaklaşan İkinci Dünya Harbi öncesi Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa sürede oluşturduğu deniz gücünü tüm dünya ülkelerine sergileme fırsatını bulmuştu. Atatürk'ün ebediyete intikal ettiği 1938 yılına gelindiğinde artık ulusal ve uluslararası platformlardaki istikrarlı tutumu ile bölgede güvenlik unsuru olmayı başarmış Türkiye Cumhuriyeti'nin güçlü ve modern bir donanması vardı.

Sonuç

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasında Cumhuriyet döneminin ilk denize çıkan gemisi olan Hamidiye kruvazörü ile gerçekleştirdiği Karadeniz seyahatı donanmayı tanıması ve yerinde

⁶ Bk. Ek-III.

⁷ Bk. Ek-II.

incelemesi açısından son derece önemlidir. Öyle ki bu seyahat ilerleyen süreçte mükemmel bir Türk Donanması'nın oluşturulması ve güçlendirilmesi noktasında büyük bir dönüm noktası olmuştur. Atatürk'ün bahse konu seyahat sonrasında verdiği direktifler doğrultusunda 30 Aralık 1924'te Bahriye Vekâleti kuruldu. 1927 yılının sonuna kadar faaliyetini sürdüren Bahriye Vekâleti'nin kuruluş amacı ve görevi, ülkenin kısıtlı mali imkânları dâhilinde donanmayı yeniden kurmaktı. Bu amaçla yurt dışından gemi satın alınmasından ziyade, mevcut gemilerin onararak donanmaya kazandırılmasına öncelik verildi. Lozan Antlaşması hükümleri gereğince Boğazların askerden ve silahtan arındırılması ve bir Türk deniz subayı başkanlığında özel bir komisyon tarafından yönetiminin söz konusu olması üzerine Bahriye Vekâleti döneminde Gölcük'te tersane kurulması ve Cumhuriyet Donanması'nın Gölcük'te konuşlanması çalışmaları başlatıldı. 1925-1930 yılları Türk askerî ve ticari denizciliğinin kurumsallaşma yıllarıdır. Cumhuriyet ilanından sekiz yıl gibi kısa bir süre sonra Yavuz muharebe gemisinin onarımının tamamlanıp, faal hâle getirilmesi ile Cumhuriyet Donanması oluşum sürecini tamamlayarak bölgesinde etkin bir güç hâline geldi. Almanya'dan getirilen askerî heyetlerle donanmanın eğitim gücü artırılırken, yeni denizaltılar, hücum botlar ve muhripler inşa ettirilerek, Türk askerî deniz gücü takviye edildi. Gölcük, Cumhuriyet Donanması'nın ana merkezi hâline getirildi. 1938 yılı itibariyle Gölcük Tersanesi'nde ilk milli gemi inşa edildi. Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz gücünün kuvvetlenmesi ve donanmanın diplomaside etkin bir güç olarak kullanılması başta Yunanistan olmak üzere Balkan ve Avrupa devletlerinin Türkiye Cumhuriyeti ile yakınlaşmasını sağladı. Türkiye Cumhuriyeti, Akdeniz'de İtalyan tehdidinin arttığı bir dönemde 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlarda mutlak egemenlik hakkını elde etmeyi başardı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından kısa bir süre sonra İngiliz Kralı VIII. Edward, 3-6 Eylül tarihleri arasında Atatürk'ün resmi davetlisi olarak Türkiye ziyaretinde bulundu. Bahse konu ziyaretin hemen akabinde Cumhuriyet Donanması, Malta ve Yunanistan ziyaretleri ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa sürede oluşturduğu deniz gücünü büyük bir gururla dünyaya sergiledi. Çalışmada kısa bir süre zarfında büyük gayretler ile yeniden inşa edilen Cumhuriyet Donanması'nın uluslararası alanda diplomasi aracı olarak büyük faydalar sağladığı belgeler ışığında ortaya çıkarıldı. Çalışmanın konusu olan on beş yıllık süreçte gerek devletin mali gücüne oranla gerekse de dönemin siyasi ve askerî konjoktürünün etkisiyle büyük muharebe gemilerinden ziyade daha çok hızlı ve küçük gemiler ile denizaltı tedarikine önem verildiğinin altı çizildi. Çalışmada 1923'den 1938 yılına kadar geçen on beş yıllık süreçte Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırlı mali olanaklar çerçevesinde milli kaynaklara dayanarak donanmasını yeniden inşa ettiği ve güçlendirme gayreti içerisinde bulunduğu ve bunu da en iyi şekilde gerçekleştirdiği kanısına varıldı. Öyle ki, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarından başlayan bu gayret ve faaliyetler, bir taraftan yaklaşan İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye Cumhuriyeti'nin Akdeniz'deki güvenliğinin ve barışın sağlanması noktasında son derece kıymetli olurken diğer taraftan günümüz çağdaş ve güçlü donanmasının nüvesini oluşturulması açısından da büyük önem arz etmektedir.

Extended Abstract

The Ottoman Empire was defeated from the First World War with his allies between 1914-1918 and had to demand an armistice. After the Ottoman Empire signed the Mondros Armistice on October 30, 1918, the Entente Powers of the First World War quickly began to implement the provisions of the armistice agreement. In accordance with the terms of the armistice, the navy, naval bases and shipyards were under the control of the occupation forces. In the first years of the National Struggle, "Umur-ı Bahriye (Marine Affairs) Directorate" was established on 10 July 1920 to carry out maritime activities throughout the country. In the subsequent stages of the Turkish War of Independence, due to the growing need for maritime shipping and the increase in the quantity and quality of the units and small ships, the Directorate of Naval Affairs was extended. On 1 March 1921, this organization was renamed the "Naval Department Directorate." The Naval Department, which had a great service in the establishment phase of military and commercial maritime, served as the highest office of the navy until February 9, 1925. With the signing of the Lausanne Peace Treaty on July 24, 1923, the navy came under the command of the Government of the Grand National Assembly of Turkey, and together with the Republic proclaimed on October 29, 1923, it was named the "Republican Navy."

After the foundation of Turkish Republic on 29 October 1923, the Black Sea voyage of Gazi Mustafa Kemal Atatürk, with the Hamidiye cruiser, the first ship of the Republic period, between 11-24 September 1924, is extremely important. Since this voyage was a great turning point in the creation and strengthening of an excellent Turkish Navy in the following period. Following this voyage, with the directives of Atatürk, the Navy Ministry was founded on 30 December 1924. One of the most important steps in the formation of the Republic of Turkey Naval Forces, the Navy Ministry would serve as a separate organization from the Ministry of National Defense, but would be subordinate to the General Staff in fields of training, exercises and inspection. The priority of the Navy Ministry was to form the core of the Turkish Republic Navy, while giving due attention to the economic condition of the country. In the beginning, instead of procuring new ships from abroad, the complete overhaul of the existing units was addressed. In this context, the repair of the Yavuz battle cruiser was started in 1925 in Gölcük. Besides with the provisions of the Lausanne Peace Treaty, the Straits region was both demilitarized and left to the management of the Straits Commission, which was affiliated with the League of Nations responsible for supervising the passage through the Straits. In order to eliminate the weakness arising from the demilitarization and disarmament of the Straits, a new command was established in İzmit in 1923 under the name of "Marmara Base Bahri and Kocaeli Fortified Area Command". Also the Naval Forces at the İstanbul, were transferred to Gölcük. In this period, Gölcük was designated as the main Naval Base. In parallel with these efforts, special importance was given to the education and training of the Navy's personnel.

After Navy Ministry was abolished in the late December 1927, the Naval Undersecretariat was founded in January 1928. With this new reorganization, the

Turkish Fleet Command was put under the command of the Turkish General Staff in terms of administration and logistics. At that time, the Turkish Navy conducted its activities in Gölcük with the following ships: the Yavuz, Turgutreis, Hamidiye and Mecidiye cruisers, the Peyk-i Şevket and Berk-i Satvet torpedo cruisers and the Samsun, Basra and Taşoz destroyers. Built in the Netherlands, I. İnönü and II. İnönü submarines joined the Turkish Navy in 1928. The Italian-built Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe and Zafer destroyers; the Dumlupınar, Sakarya submarines and the Martı, Denizkuşu and Doğan fast attack crafts also joined the Republican Fleet in 1931. In 1933, with the approval of the Turkish Grand National Assembly, Gölcük was designated as the main base of the Turkish Navy. Since 1935, submarine officers from Germany gave submarine courses at Gölcük and Taşkızak Shipyards. In 1937, the first national ship was built at the Gölcük Shipyard. After the completion of repair process in 1930, the Yavuz battle cruiser a number of heads of state and high-level foreign officials were received onboard this ship. The strengthening of the naval power of the Republic of Turkey and the use of the navy as an effective force in diplomacy enabled the Balkan and European states, especially Greece, to get closer to the Republic of Turkey. The Republic of Turkey succeeded in obtaining absolute sovereignty in the Straits with the Montreux Straits Convention signed on 20 July 1936, at a time when the Italian threat in the Mediterranean increased. Shortly after the signing of the Montreux Straits Convention, the British King VIII. Edward paid a visit to Turkey as the official guest of Atatürk between 3-6 September of 1936. Immediately after the said visit, the Republic Navy proudly exhibited to the world the naval power that the Republic of Turkey created in a short time, with visits to Malta and Greece. In the study, it was revealed with the support of the documents that the Republic Navy, which was rebuilt with great efforts in a short time, provided great benefits as a tool of diplomacy in the international arena. In the study, it was also concluded that in the fifteen-year period from 1923 to 1938, the Republic of Turkey rebuilt and strengthened its navy based on national resources within the framework of limited financial opportunities, and it did so in the best way. In fact, these efforts and activities, which started from the founding years of the Republic of Turkey, are extremely valuable in terms of ensuring the security and peace of the Republic of Turkey in the Mediterranean before the Second World War, on the one hand, and on the other hand, they are of great importance in terms of forming the core of today's modern and powerful navy.

Kaynakça

1. Arşiv Vesikaları

- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)
 30-18-1-1/17-92-14/16.02.1926.
 30-18-1-1/12-67-12/8.1.1927.
 30-18-1-1/22-78-19/19.12.1926.
 30-10-62-418-5/17.01.1938.
 30-18-1-2/42-2-3 /15.01.1934.
 30-18-1-2/29-41-14/19.05.1932.
 30-18-1-2/63-29-19/15.04.1936.
 30-0-0/63-422-13/09.06.1934.
 30-10-0-0/62-420-3/20-06-1925.
 30-10-0-0/2-11-14/27.07.1933.
 030-10-200-363-5/21.12.1936.

2. Resmi Yayınlar

- Deniz kuvvetleri komutanlığı tarihçe dosyaları (1923-1935)*, C. I, Ks. I. Ankara: Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü.
Deniz kuvvetleri komutanlığı tarihçe dosyaları (1935-1950), C. II-III, Ankara: Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü.
TBMM Zabıt ceridesi, Devre II, İçtimai Sene II, C. II.
 T.C. Resmi gazete, 539 Nolu Kararname. (29 Kanunuevvel 1340; Sayı: 82).
 Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/82T.pdf>.
 T.C. Resmi gazete, 815 Nolu Kararname. (29 Nisan 1926; Sayı: 359).
 Erişim Adres: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/359T.pdf>
 T.C. Resmi gazete, 2173 Nolu Kararname. (14 Mayıs 1933; Sayı: 2400).
 Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2400.pdf>

3. Süreli Yayınlar

- Cumhuriyet*, (8 Eylül 1933). Donanmamız İzmir’de, s. 1, 4.
Cumhuriyet, (30 Eylül 1933). Donanmamızın manevraları çok muvaffakiyetli oldu, s. 5.
Cumhuriyet, (4 Aralık 1936). Filomuz dün Yunan sularından ayrıldı, s. 1.
Akşam, (3 Aralık 1936). Donanmamız bugün Faler’den ayrılıyor, s. 1.
Ulus, (4 Aralık 1936). Donanmamız anavatana dönüyor, s. 1, 6.
Cumhuriyet, (7 Şubat 1937). Deniz yıllıklarına göre Türkiye’nin deniz kuvvetlerine bir bakış-I, s. 7.
Cumhuriyet, (8 Şubat 1937). Deniz yıllıklarına göre Türkiye’nin deniz kuvvetlerine bir bakış-II, s. 7.

4. Tetkik Eserler (Kitap ve Makaleler)

- Atatürk’ün söylev ve demeçleri I-III (2006)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayını.
 Atabey, F. (2002). *Cumhuriyet dönemi deniz kuvvetleri*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.
 Atabey, F. (2006). *Karadeniz’de Türk donanması*. Ankara: Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayını.
 Bal, N.-Atabey F. (2009). *Türk deniz kuvvetleri bin yılın güncesinden seçmeler*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

- Bilsel, M. Cemil. (1998). *Lozan*. C. II, İstanbul: Sosyal Yayınları.
- Büyüktuğrul, A. (2006). *Büyük atamız ve Türk denizciliği*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Büyüktuğrul, A. (1967). *Cumhuriyet donanması (1923-1960)*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Büyüktuğrul A. (1989). Atatürk ve Fatih'in deniz politikaları. IX. *Türk Tarih Kongresi (21-25 Eylül 1981) Bildiri Kitabı-III*, Ankara: TTK Basımevi, 2089-2102.
- Büyüktuğrul A. (1973). Türkiye cumhuriyeti donanmasının ellinci yılı. *Belleten*, 148/37, 497-525.
- Çevik, Z. (2018). Kocaeli'nin gururu Gölcük tersanesi: resmi belgeler ve İstanbul basınına yansımaları (1933-1960). *Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi –Kültürü Sempozyumu-IV Bildiri Kitabı*, II, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayını, Kocaeli, 889-922.
- Çoker, F. (1994). *Bahriyemizin yakın tarihinden kesitler*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.
- Güvenç, S.- Barlas, D. (2010). Bir cumhuriyet kurumu yaratmak: Atatürk'ün donanması, 1923-1939. *Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, Ed. İsmet Akça, Evren Balta Paker, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 223-253.
- Hergüner, M. (2011). *İkinci dünya savaşı'nda Türk denizciliği*. İstanbul: Kastaş Yayınevi.
- Hergüner, M. (2003). Balkan savaşlarındaki denizciliğimiz ile Atatürk dönemi denizciliğimiz arasında bir karşılaştırma (II). *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 79, 113-118.
- Hergüner, M. (2005). Atatürk'lü yıllarda denizciliğimiz. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 98, 93-101.
- Gürdeniz, C. (2013). *Hedefteki donanma*. İstanbul: Kırmızı Kedi.
- Kocatürk, U. (1999). *Doğumundan ölümüne kadar kaynakçalı Atatürk günlüğü*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayını.
- Koral Türk, M. (2009). Türkiye'de gemi inşa sanayinin tarihsel gelişimi. *Türk denizcilik tarihi II*, [Ed. Zeki Arıkan-Lütfi Sancar]. İstanbul: Deniz Basımevi, 247-265.
- Işın, İ.B. (2006). *Cumhuriyet bahriyesi kronolojisi*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Metel R. (1966). *Atatürk ve donanma*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Orhan M. (2020). 1081'den 2020'ye Türk denizciliği ve Atatürk'ün cumhuriyet donanması. *Atatürk Haftası Armağanı*, 47, 189-206.
- Sancar E. (2009). Deniz kuvvetleri komutanlığının kurulması ve yeniden yapılanması. *Türk denizcilik tarihi II*, [Ed. Zeki Arıkan-Lütfi Sancar], İstanbul: Deniz Basımevi, 237-244.
- Sezgin, G. (2007). *İnönü dönemi (1938-1950) Türk denizciliği*. Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Songur, F. (2022). Atatürk için Türk denizciliğinin anlamı ve erken cumhuriyet dönemindeki yansımaları. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 41, 141-177.
- Uyaniker, F. (2022). Arşiv belgelerine göre II. dünya savaşı öncesinde Almanya'dan alınan denizaltılar. *Mavi Atlas*, 10 (1), 70-89.
- Uyaniker, F. (2022). Cumhuriyetin onuncu yılında gemi jurnalleri ve arşiv belgeleri ışığında donanma manevraları. *SEFAD*, 48, 309-330.
- Ünlü, R. (2009). Atatürk döneminde denizcilik. *Türk denizcilik tarihi II*, [Ed. Zeki Arıkan-Lütfi Sancar], İstanbul: Deniz Basımevi, 195-214.

EKLER

Ek-I: Donanmamızın manevraları çok muvaffakiyetli oldu.

30 Eylül 1933

Donanmamızın Manevraları

Donanmamız halk tarafından büyük bir sevinç ve heyecanla karşılandı



Yıldırım muhribi İstifinali denizde seyrederken

Manevralar çok muvaffakiyetli oldu



Donanmamızın yaz manevralarına ait imzalar

Yıldırım, solda hücum botları Yavuz'un yanından geçerken, ortada ve sağda Yavuz büyük topçularla atışırken, sağda solda Yavuz ve sağda Anadolu sahillerinde bir karabada muhrip ve denizaltı botları tiffine demir üstünde

Donanmamız, Mihr Fevzi Pa. H. ve diğer askerî erkân ve ünvanları, bu saat Hakk ve Davas Harp Akademisi - İncel İsmail eden askerî harp zabıtlarından İstifinali büyük manevralar yapıldı. İsmailden Antalya sahillerinde kadere

Bu manevralara bütün donanmamız katılmak etti:

Anadolu gemileri: Yavuz muharebe kruvazörü,
Zafer, Yildırım, Kocatepe, Adana, muhrip,
Sakarya, Denizaltı, Bilecik, İstifinali, Hakk ve Davas denizaltı botları,
Hakk ve Davas ve Mihr Fevzi kruvazörleri,
Doğan, Dumlupınar, Mersin, hücum botları,
Roketör ve Fokkerler gemi botları (bu gemiler Çanakkale Boğazı -

den donanmamızın manevralarına tayyar filolarının da iştirak etmiştir.

Filomuzun manevralarını büyük bir dikkatle tetkik eden Fevzi Pa. H. habireylerinden gösterdikleri yüksek kabiliyetten dolayı ve hava kuvvetlerinin İstifinali anlayışından, a. son derece memnun olmaktadır. Bülhasa gece manevraları çok canlı ve adeta hakiki bir muharebe gibi heyecanlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Geceleri filolarımız, büyük gemilere parlık torpido hücumları yaptılar ve büyük gemiler de bu hücumlardan zarar gövdeler.

Gecelerin karanlığı içinde muhrip, göstermeden büyük gemilere ve hatta Yavuz'a hücumu yaptılar, Yavuz da kâh karışıklarla çıkarak, kâh birdenbire saldırılarına uğrayarak muhrip -lerin hücumlarına bosa çıkarmakta uğraş-

karşılamıştır. Sahil bölge Cezayir idaresinin temin ettiği bu son ve güzel harp gemilerini göstermek sahile ve denize düşkünlüklüğü, bu tenaküsu, her yerde zikredilip ancak kadar büyük olmaktadır.

Yıldırım gibi seri muhrip ve gemi botları, İstifinali denizaltı, İstifinali heybetli ve muhterem Yavuz namına ilk ve Türk gemilerinin muhteşem ve büyük bir muvaffakiyetle ve heyecanla son derece çıkarılmıştır. Büyük Fevzi ve İstifinali Mihr Fevzi Pa. H. lerde sefakatharidiki kumandanı salar, bu müberrifin teşvikiyi her büyük bir ulus ve memnuniyet mülküdür. Manevraların İstifinali mi Para Hakk ve Davas Donanması Kan Süresi Beyaz filoman yüksek talim. İsmailden, İstifinali tabii ve tet

Kaynak: (Cumhuriyet, 30 Eylül 1933, s. 5).

Ek-II: Donanmamız Anavatan'a dönüyor.

4 BİRİNCİ KANUN 1936 GÜNÜ

ULUS

Son haberlerimiz üçüncü sayfada

ON YEDİNCİ YIL. NO: 5517 ADIMIZ, ANDIMIZDIR HER YERDE, 5 KURUŞ

İKİ DOST MEMLEKET SULARINDA YAPTIĞI ZİYARETLERDE ÇOK DERİN BİR DOSTLUK, SAMİMİYET VE HÜRMET GÖREN DONANMAMIZ ANAVATANA DÖNÜYOR

Denizcilerimiz Cumhuriyet Türkiyesini, Atatürkün çocukları olduklarını her an minnet ve şükranla ve gururla kalblerinde taşıyarak en yüksek bir mertebede temsil etmişlerdir

Başlık
DEMİR
Fatih Rıza ATAY

Karabük demir ve çelik fabrikalarının inşaatı için İngiliz Brasseri şirketi mühendisleri ile teteyen eden mühendisler nihayet bulmuştur: Müşahidelerine göre Ekonomi Bakanlığı'nın Çarşamba'da çıkardığı kararına göre M. S. M. Makineci arkadaşlarımızın İngiliz tekniğiyle hazırladığı bir eseri olacağına karar vermişlerdir. Yüce 1900'ün başlarında demir ve çelik fabrikalarının memleketin başka illerinde kurulması mühim bir kazanıma tekâmül ederlerdir.

1934 de ilân ettiğimiz endüstri programının en mühim kısmı, bu idi. İhtiva eden hükümeti muvaffak edecek kadar zamanın olsa ve biz memleketimizi bu iş için çalıştıran arkadaşlarımızın gayretleriyle, her gün memleketimize bir şeyler kazandıran me-

Yavuz 2 (A.A.) — Anadolu Ajansının hususi muhabiri bildiriyor :
Donanmamız bu sabah dolmuş Faler'den hareket etmiş ve dost yunan donanması tarafından parlak bir surette selâmlanmıştır. Erkin gemisi ve denizaltı filomuz daha evvelden hareket etmişti. Sekiz buçukta Atina ölçümün emiralmızı Şükrü Okan'ı ziyaretini müteakib Yavuz ve Filotilla demir

almışlar ve Yavuz başta, filotilla dümen tayında, prova hattında Averof, sancakta dört yunan muhribi olduğu halde limandan çıkmışlardır. Her iki donanmanın küpeçelerinde asker ve müzik meclisi almıştı. Sahilden beş mil mesafede Averof 17 toplu donanmamızı uğurlarken yunan torpidoları da aksi istikamette gemilerimizin pek yükümlüden geçerek toplanıyorlardı. Yavuz da 17 top-

la veda etmiştir. Donanmamız karşılıklı çalınan tutuklül ve yunan marşları ve askerlerin hurra sesleri arasında dost ve müttelik (Sana 6. ince sayfada.)

Büyük Bir Kayıp

Bugün ölümünü haber vermekte müzatteb olduğumuz, gazetemizin arın seveler, bu muhabirliğinde bulunmuş olan Sırd Hebusu meşhurlu Mahmud Soydan

HATAY HABERLERİ
Mebus yapılan Adalı Meh-

Kaynak: (Ulus, 4 Aralık 1936, s. 1, 6).

Ek-III: Donanmanın Malta Ziyaretinin Türk Dış Politikasında Yarattığı Olumlu Etkiye İlişkin "Lere Nouvelle" adlı Fransız gazetesinin 22 Kasım 1936 tarihli yazısını da içeren Dışişleri Bakanlığının raporu.

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
İ. Daire Umum Müdürüğü
1. Şube
2377
6.11

21.12.1936
İstanbul Malta Ziyareti münasebetile
"Le Journal" in bir yazısı

Yüksek Başvekilate

Donanmanın Malta ziyareti münasebetile Türkiye ile İngiltere arasındaki tradisyonel dostluğun yeniden teessüs ettiğine ve bu keyfiyetin "İngilterenin, İngilizlerin ambar-larını artık Sovyetlere hizmet etmeyen Türkiye'ye ifade eylediği-ne" dair (Le Journal) gazetesinin 22 Teşrinisani 1936 tarihli nüshasında çıkan yazının örneği beşli olarak tekdin kılınca .

Bu makalede, peş Türkiye'ye kur yapan Devletin yalnız İngiltere olmadığı, ahiren ambaryaya gelen Dr. Schocht'in de Hükümetimize bazı tekliflerde bulunduğu zikredilerek Fransanın Yakan Çarkda ve Türkiye'de hiç bir faaliyeti sevk etmediğine de işaret olmaktadır .

Ark eyleyin .

Yürüğü
21.12.36

Hariciye vekili
E. Şahin
C. Şahin
G. Şahin

3-

030	10			200	3635
-----	----	--	--	-----	------

21.12.1936 6972

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 200 - Dosya No: 363 - Sıra No: 5

Kaynak: (BCA, 030-10-200-3635/21.12.1936).

Ek-IV: Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün Denizaltılara İsim Verilmesine İlişkin Yazısı.

T. C. BAŞVEKÂLET Hususi Kaleme Müdürlüğü Sayı: —		Dosya işaretleri
5093		5
Evranın	Numarası	<p>19.1.1938</p> <p>Sayın General Kâzım Özalp'a</p> <p>şeni dört denizaltı gemisine Buzinta Kisi Cumhuriyet Atatürk tarafından kullanılacak isimler hem milletimizle ilgili tahdüt ediyorum Bu yol ile de saygılarımla sümmem</p> <p>e. Bayan.</p> <p>Atatürk'ün mektubunun 19.1.1938 sureti</p> <p>Başbakan Celal Bayar'ın şeni dört denizaltı gemilerinin isim bildiğim isimler şunlardır 1) Saldıran, 2) Batıran, 3) Tatar Koy, 4) Yıldırım.</p> <p>Bunların manalarını ifade bile kayıt olmadığı komutanların memorileri, som. Türkçe olan bu kelimelerin kendisindeki, şane saldıran, Batıran, Atılan, yıldırım</p> <p>K. Atatürk</p>
Tarihi		
Yazan memur		
Yazı tarihi	17.1.1938	
Muavin		
Beyaz eden		
Beyaz tarihi		
Karşılaşmalar		
Sadıra No.	262	
Merbutatı	1	
Sevk tarihi	20.1.38	
Kaydeden		
Düşünceler		
1		030 10 62 418 5 1

Kaynak: (BCA, 030-10-62-418-5/17.01.1938).