

CUMHURİYET DONANMASINDA YAŞANAN DENİZ KAZALARINA BİR ÖRNEK: ŞANLI YAVUZ'UN İZMİR KÖRFEZİ KAZASI

AN EXAMPLE OF MARINE ACCIDENTS IN THE REPUBLIC NAVY: GLORIOUS YAVUZ'S ACCIDENT IN GULF OF IZMIR

Ferdi UYANIKER*

Öz

Cumhuriyetin ilanı sonrası her alanda olduğu gibi donanma alanında da bir toparlanma dönemi yaşandı. Çünkü Osmanlı Devleti'nin yıkılış sürecinde birçok alanda olduğu gibi donanma da ihmal edilen kurumlardan. Donanmanın ayağa kaldırılması için bizzat Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından verilen emirler çerçevesinde harp yapabilecek kabiliyete kavuşturulması istenen ilk gemi Yavuz kruvazörü oldu. Yavuz, yoğun gayretler neticesinde 1930 yılında donanma ile harekât yapabilme kabiliyetine kavuşturuldu. Artık yeni hedef Yavuz kruvazörünün donanmadaki diğer su üstü ve sualtı gemileriyle eşgüdümlü harp yapabilme yeteneğine erişimini sağlamaktı. Bu maksatla donanma, hemen hemen her yıl manevralar yapmaya başladı. İşte bu manevralardan biri, donanma ve hava kuvvetlerinin birlikte ve eşgüdümlü bir harekât gerçekleştirmeleri amacıyla 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında icra edildi. Tatbikat alanı olarak Marmara Denizi, Kuzey Ege ve İzmir Körfezi belirlendi. İlk iki safhası başarıyla icra edilen tatbikatın üçüncü safhasında Yavuz kruvazörü bir deniz kazası yaşadı. Kaza, Yavuz kruvazörünün 27 Eylül 1938 tarihinde yapılacak deniz manevrası için İzmir Körfezi'nden çıkmaya çalışması sırasında meydana geldi. Gemi körfezden çıkmak üzere henüz seyre başlamıştı ki, saat 09:22'de haritalarda gösterilmeyen bir gemi batığına sürdü ve karinasında küçük çapta bir hasar meydana geldi. Bu çalışmada Yavuz kruvazörünün Türk Donanmasındaki faaliyetleri ve teknik özellikleri açıklandıktan sonra yaşanan deniz kazası ve kaza sonrası yaşanan gelişmeler ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yavuz kruvazörü, İzmir Körfezi, donanma, kaza, manevra.

Abstract

After the proclamation of the Republic, there was a period of recovery in the navy field, as in every field. Because, like many other areas, the navy was one of the ignored institutions during the collapse of the Ottoman Empire. In order to revive the navy, the first ship that was requested to be made capable of warfare within the framework of the orders given by Gazi Mustafa Kemal Atatürk himself was the Yavuz cruiser. As a result of intense efforts, Yavuz became capable of operating with the navy in 1930. The new goal was now to ensure that the Yavuz cruiser had access to the ability to conduct coordinated warfare with other surface and underwater ships in the navy. For this purpose, the navy began to conduct maneuvers almost every year. One of these maneuvers was carried out between 1 and 30 September 1938, in order for the navy and air forces to carry out a joint and coordinated operation. Sea of Marmara, North Aegean and Gulf of Izmir were determined as the military exercise areas. In the third phase of the military exercise, the first two phases of which were carried out successfully, the Yavuz cruiser experienced a marine accident. The accident occurred while the cruiser Yavuz was trying to leave the Gulf of Izmir for a sea maneuver on 27 September 1938. The ship had just started sailing to leave the gulf, but at 09:22 it collided with a shipwreck not shown on the maps, causing minor damage to its underwater hull. In this study, after explaining the activities and technical features of the Yavuz cruiser in the Turkish Navy, the maritime accident and the developments after the accident are discussed.

Keywords: Yavuz cruiser, Gulf of Izmir, navy, accident, maneuver.

* Dr., Deniz Harp Okulu Komutanlığı Beşeri ve Sosyal Bilimler Bölüm Başkanlığı (ferdiozan@hotmail.com) ORCID ID: 0000-0002-8587-1539



This article was checked by intihal.net.

Makale Gönderim Tarihi: 09. 12. 2023

Makale Kabul Tarihi: 31.12.2023

Giriş

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk, kuruluş aşamasında devletin temellerini atarken, denizcileşmenin ve donanmanın önemini farkındaydı. Ona göre sahip olunan üç tarafı denizlerle çevrili coğrafyada tutunarak var olabilmenin temel koşulu, güçlü bir donanma gücü oluşturmaktan geçmekteydi. Ancak tarih sahnesinden çekilen Osmanlı Devleti'nden ne güçlü bir sanayi, ne mühendis eğitimi almış bir grup ne de donanımlı bir işçi sınıfı miras alınabilmişti. Bu nedenle Atatürk, mevcut tüm bu kötü tabloya karşın, zihninde şekillendirdiği donanma politikasını şu şekilde açıklamıştı;¹ “Dış pazarlardan satın alınan gemilerle donanma yapılamadığını siz de biliyorsunuz. Donanma, sadece kıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak, denizyollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu'da yaşadıkça, bu bakımdan, ihtiyacımız daha büyüktür. Evvela çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayiinden fişkiracak donanmayı yapmak da kolay olacaktır.”

Bizzat Atatürk'ün belirlediği yeni Türk donanmasının oluşturulması politikasının en önemli ayağını, onarılmayı bekleyen Yavuz kruvazörünün yeniden donanmaya katılması teşkil ediyordu. Bu nedenle Bahriye Vekâleti, kurulur kurulmaz ilk iş olarak Yavuz kruvazörünün onarımının tamamlanması ve donanma saflarına sokulması için gerekli çalışmaları başlattı. Bu çalışmaların meyvesi nihayet 1930 yılında alındı ve Yavuz kruvazörü aktif olarak donanma bünyesine girdi. Bunun yanında yine aynı periyotta; Kocatepe, Tınaztepe, Adatepe ile Zafer muhripleri, Sakarya ve Dumlupınar denizaltıları ile Doğan, Martı ve Denizkuşu isimli hücumbotların satın alınması ve bunlara ilave olarak Gür denizaltısı ve Erkin denizaltı ana gemisinin donanma envanterine dahil edilmesi çalışmaları da başarıyla gerçekleştirildi.

Ancak tüm bu güzel gelişmeler yanında, bazı deniz kazaları da yaşandı ve donanma personelinin moral motivasyonunu bozmaya yetti. Bahse konu deniz kazalarından birini, dünyada gerginliklerin yükseldiği ve bu durumun bir dünya savaşına doğru evrilebilecek olması üzerine, Türk donanmasının savaşa karşı hazırlık seviyesinin yükseltilmesi kapsamında gerçekleştirdiği deniz manevralarından birinde, Yavuz kruvazörü atlattı.

Türk donanması, II. Dünya Savaşı başlamadan önce ve hatta savaş başladıktan sonra, oldukça aktif bir görüntü sergileyerek eğitim, tatbikat ve manevralarına aralıksız devam etti. Bu kapsamda donanmanın hazırlık seviyesinin ölçülmesi ve yükseltilmesi maksadıyla donanma unsurlarının hava kuvvetleri güçleriyle bir arada denize ve karaya karşı gerçekleştireceği harekâta donanma ve hava güçlerinin eşgüdümlü faaliyette bulunması maksadıyla bir deniz manevrası planlandı. Bahse konu manevranın, 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında Kuzey Ege, Marmara ve İzmir Körfezi dahilinde yapılacak tatbikat ile icra edilmesi kararlaştırıldı.² Tatbikatın 2-29 Eylül 1938 tarihleri arasındaki bölümü, Kuzey Ege ile İzmir Körfezi çevresinde gerçekleştirilecekti.³ Yavuz kruvazörünün atlattığı ve bu makalenin konusu olan deniz kazası, işte bu deniz manevrası sırasında yaşandı.

Bu çalışmada bahse konu deniz kazasının meydana geliş süreci ve kaza sonrasında yaşanan gelişmeler ele alınmıştır. Ayrıca kazanın Türk donanması içindeki yansımaları üzerinde durulmuş olup söz konusu olay, ilk kez kullanılan arşiv belgeleri ışığında didaktik anlatım metodu kullanılarak akademik literatüre kazandırılmaya çalışılmıştır.

¹ Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 1969, s. 102.

² Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü (LDGAM.), Kutu Numarası (Ktn.):1938-03, Gömlek Numarası (Gmn.):120, Belge Numarası (Bn.):1, Tarih (T.):24 Ağustos 1938.

³ LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, T.:24 Ağustos 1938; LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, T.:24 Ağustos 1938.

1. Yavuz Kruvazörünün Türk Donanmasındaki Faaliyetleri ve Teknik Özellikleri

Almanya I. Dünya Savaşı'na giden süreçte deniz silahlanmasında İngiltere ile büyük bir rekabet içerisindeydi. İlerleyen yıllarda Osmanlı donanmasına Yavuz Sultan Selim adıyla katılacak olan Yavuz kruvazörü, bu tarihlerde Goeben adıyla 1912 yılının Temmuz ayında Alman donanması envanterine girdi.

Osmanlı Devleti yaklaşan savaş nedeniyle donanmasının zayıflığının farkında olarak büyük harp gemisi ihtiyacını karşılamak amacıyla İngiltere'ye dretnot⁴ sınıfı iki gemi sipariş etti. "Osman-ı Evvel" ve "Sultan Reşad" isimleri verilen bu iki gemiye İngilizler tarafından el konulunca Osmanlı Devleti'ni kendi yanına çekmek isteyen Almanlar, Goeben ve Breslau kruvazörlerinin Osmanlı Devleti'ne satıldığını açıkladı. Zaten kısa bir süre sonra da Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na dahil olmak zorunda kaldı.⁵

I. Dünya Savaşı sırasında Yavuz kruvazörü, aktif olarak Osmanlı donanması bünyesinde harekât icra etti. Bu harekâtlardan en dikkat çekenleri Karadeniz sularında gerçekleştirildi. Yavuz kruvazörünün Osmanlı donanmasına katılmasından sonra Karadeniz'deki Rus hâkimiyetini sona erdirdi. Aynı dönemde Karadeniz'deki harekâtlara ilave olarak zaman zaman Ege Denizi'nde sınırlı da olsa planlı faaliyetlere iştirak edildi. Hatta bu harekâtlardan birinde üç mayın yarısı almasına ve altı gün boyunca İngiliz uçaklarının hava saldırısına maruz kalmasına rağmen batmayarak üsse dönebildi.⁶

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nın bitimi sonrasında süreçte yıkılıp tarih sahnesinden çekilince, donanma Türkiye Cumhuriyeti Devleti adıyla kurulan yeni devlete nakloldu. Böylece Yavuz kruvazörü için yeni bir dönem başlamış oldu. Cumhuriyet Dönemi'ne mayın yaraları ile bakımsız ve arızalı olarak intikal eden Yavuz kruvazörünün eski günlerine döndürülebilmesi için ciddi çalışmalar yapılması gerekti. Mustafa Kemal Atatürk'ün direktifiyle bakım onarım çalışmalarına başlanan gemi, Ağustos 1930 tarihinde yeniden donanmaya katılabildi ve onarımdan sonra Cumhuriyet donanmasının en önemli gemisi haline geldi.⁷

Tersaneden çıkıp donanmaya katıldıktan sonra Yavuz kruvazörü, yapılan manevralara iştirak ederek dinamik bir şekilde donanmaya olan hizmetlerine devam etti. II. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreçte bu faaliyetlerine ara vermeyen Yavuz kruvazörü, bu periyotta iki büyük tarihi olay içerisinde yer aldı. Bu olayların ilki, Türk donanmasının askeri anlamda geldiği noktanın dünya devletlerine sergilenmesi amacıyla yapılan Malta ve Faller ziyaretleri oldu. Diğer faaliyet ise Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 19 Kasım 1938 tarihinde denizde icra edilen ve uluslararası nitelikte olan cenaze merasimine iştirak etmesiydi.⁸

Yavuz kruvazörü II. Dünya Savaşı başladıktan sonra da Türk donanmasına mensup diğer harp gemileri gibi faaliyetlerine hiç ara vermeden devam etti. Bu periyotta Yavuz kruvazörü diğer su üstü ve su altı gemileriyle manevra ve eğitimlerini aksatmadan sürdürdü. Sadece Türkiye savaşan aktif devletler arasında olmadığı için eğitim ve manevralar, fiili savaş alanı olan Karadeniz ve Ege Denizi yerine bir iç deniz olan Marmara Denizi'nde icra edildi.⁹

⁴ Dretnot: İngilizcede korkusuz anlamına gelmektedir. Bu tip gemiler asgari 18.000 ton ağırlığındadır. Bu gemiler; 12 inçlik toplar taşımakta, bütün toplarını aynı anda ateşleyebilme yeteneğinde, boyları 160 metre civarında, 4 pervaneli, buhar türbinli ve 21 knot sürat yapabilmektedir. Zırh kalınlıkları geminin değişik noktalarında 76 milimetre ile 305 milimetre arasındadır. Bkz., Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008, s. 55.

⁵ Ferdi Uyaniker, *Türk Donanmasının Stratejik Bir Seyri: Donanmanın Malta-Faller Ziyareti 1936*, Paradigma Akademi Yayını, Çanakkale 2021, s. 18-19.

⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Cilt II, Dosya III., s. 340, 388.

⁷ Ersan Baş, a.g.e., s. 186-194.

⁸ Ferdi Uyaniker, a.g.e., s. 79-178; Ferdi Uyaniker, "Atatürk'ün Vefatı Sonrası Deniz Kuvvetlerindeki Hazırlıklar ve Gemi Jurnalleri Işığında Donanmanın Atatürk'e Vedası", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, Cilt 7, Sayı 3, Eylül 2020, s. 1867-1913.

⁹ Ferdi Uyaniker, "II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler", Marmara Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019, s. 21-191.

Cumhuriyet Donanmasında Yaşanan Deniz Kazalarına Bir Örnek: Şanlı Yavuz'un İzmir Körfezi Kazası

Bu süreçte gemileri mıknatıslı mayınlardan koruyan Degaussing sistemi İngiltere Deniz Kuvvetleri'nden temin edildi. İskenderiye'den getirilen sistemin ilk olarak monte edildiği gemilerden biri Yavuz kruvazörü oldu.¹⁰

II. Dünya Savaşı'nın bitişiyle Türk donanması yeniden Akdeniz, Karadeniz ve Ege Denizi'ne çıkmaya başladı. Artık Yavuz kruvazörü ile diğer su üstü ve su altı gemileri, eğitim ve manevra sahasına bu denizleri de ekledi. Bu tarihten sonra Yavuz kruvazörü hizmet dışına ayrılan kadar donanmanın ana muharip unsuru olarak neredeyse icra edilen tüm tatbikat ve manevralara iştirak etti.¹¹

Türk donanma envanterinde bulunduğu süreçte Yavuz kruvazörü, birçok onursal görevi de başarıyla yerine getirdi. Bu faaliyetler arasında 1933 senesinde Türk-Bulgar ilişkilerinin gerginleştiği dönemde Varna önlerine gidilerek sancak gösterilmesi, 1933 yılında Yugoslavya Kralı I. Alexandre ve eşi Kraliçe Mari'nin ziyaretlerine iştirak edilmesi, 1933 yılında Cumhuriyetin onuncu yıl kutlamalarında Mareşal Voroşilof başkanlığındaki Sovyet askeri heyetinin ağırlanması, 1934 yılında İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye'yi ziyaretinde ağırlanması ve 1937 yılında Ürdün Emiri Abdullah'ın Türkiye ziyaretine iştirak edilmesi sayılabilir.¹²

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin NATO çatısı altına girdiği dönemde Yavuz kruvazörü artık teknolojik olarak yeni üretilen gemilerin gerisinde kalmaya başladı. Özellikle geminin kazanlarındaki sorunlar gittikçe arttı. Gemi kazanlarının kömürden mazotlu sisteme dönüştürülmesi ve geminin yeni haliyle kullanılmaya devam edilmesi düşünülse de ülkenin ekonomik durumu ve yapılacak yatırımın efektifliği düşünülerek bundan vazgeçildi. Bu nedenle Yavuz kruvazörü 20 Aralık 1950 tarihinde donanmanın aktif gemileri arasından çıkarıldı. Ancak 1960'lı yıllara kadar Harp Filosu karargâhı, Mayın Filosu'nun bazı şubelerinin bulunduğu karargâh binası şeklinde kullanıldı. 20 Aralık 1960 tarihinde hizmet dışı bırakıldı ve Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na satıldı.¹³

Cumhuriyet dönemindeki onarım ve tadilatlardan sonrasına ait Yavuz kruvazörünün teknik özellikleri şu şekildeydi,¹⁴

Sınıfı	: Moltke
Tipi	: Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü
Tekne	: Zırh kaplı, sac
İnşa Yeri	: Blohm & Voss A.G, Hamburg
Ölçüleri	:
	Uzunluğu: 186.5 m.
	Eni: 29.5 m.
	Draftı: 8.1, max. 9.19 m.
	Tam Yük Tonajı: 25.380 Ton
Makinaları	:
	Gücü: 85.000 Beygir (4xParsons-Blohm and Voss Buhar Türbini)
	Adedi: 10-6'sı ileri 86.000 B.K.; 4'ü geri 38.324 B.K.
	Devir: İleri 341; geri 245
Azami Sürati	: 27.8 Mil

¹⁰ Degaussing: Gemilerin mıknatıslı mayınlardan korunması için kullanılan bir cihazdır. Bkz., LDGAM., Ktn.:1941-21,Gmn.:77, Bn.:5, T.: 22 Nisan 1941.

¹¹ Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz*, Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s. 83-114.

¹² Ferdi Uyaniker, *Türk Donanmasının Stratejik Bir Seyri: Donanmanın Malta-Faller Ziyareti 1936*, s. 21; Ferdi Uyaniker, "Cumhuriyetin Onuncu Yılında Gemi Jurnalleri ve Arşiv Belgeleri Işığında Donanma Manevraları", *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 48, Aralık 2022, s. 309-330.

¹³ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, s. 395, 405, 427, 428, 445; İskender Tunaboşlu, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yavuz Zırhlısı*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir 2014, s. 115-128; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, Cilt III, İstanbul 1983, s. 12, 13, 32.

¹⁴ Ersan Baş, a.g.e., s. 281-284; *Cumhuriyet Donanması 1923-2005*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s. 12.

Cumhuriyet Donanmasında Yaşanan Deniz Kazalarına Bir Örnek: Şanlı Yavuz'un İzmir Körfezi Kazası

Pervane	: 4 adet (3 kanatlı bronz)
Silahlar	: Ağır Batarya: 10 Ad. 28/50 cm.lik top (5 adet ikizli taret) Vasat Batarya: 12 Ad. 15/45 cm.lik Krupp top (1916'dan sonra 10 adet)
Hava Bataryaları	: Uzak Savunma: 8 Adet 7.62/45 cm.lik top Yakın Savunma: 8 Adet 40/39 mm.lik vickers top
Diğer Silahları	: 18 Adet 40/56 mm.lik Bofors Top 3 adet 7.9 mm.lik ağır makineli tüfek 4 adet 7.7 mm.lik Lewis hafif makinalı 12 adet 7.7 mm.lik Bren hafif makinalı 250 adet Mavzer tüfeği
Denizaltı Silahları	: 2 Adet G.7 Alman marka torpido kovanı
Personel	: 1053 kişi.



Fotoğraf 1: Yavuz Kruvazörü Gölçük'te, 7 Eylül 1931, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

2. Yavuz Kruvazörünün İzmir Körfezi'nden Çıkışı ve Deniz Kazasının Gerçekleşmesi

Donanma yaklaşan ve girilmesi olası yeni bir dünya savaşına hazırlanmak için sürekli bir faaliyet içerisindeydi. 1938 yılının en önemli faaliyetini Eylül ayı içerisinde gerçekleştirilmesi planlanan tatbikat oluşturdu. Bahse konu bu çalışma, hava güçleri ve donanmanın yaşanması muhtemel bir savaş esnasında eşgüdümlü hareket gerçekleştirebilmeleri amacıyla 1-30 Eylül 1938 tarihleri arasında icra edildi. Manevra alanı olarak; 1-2 Eylül tarihleri arası Kuzey Ege ve Marmara, 2-29 Eylül tarihleri arası Kuzey Ege ve İzmir Körfezi, 29-30 Eylül tarihleri arası Marmara Denizi ve Kuzey Ege belirlendi.¹⁵

¹⁵ LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, T.:24 Ağustos 1938.

Tatbikatın ilk iki safhası başarıyla icra edildi. Ancak tatbikatın son safhasının icrası sırasında kimsenin beklemediği bir deniz kazası yaşandı. Bu kaza 27 Eylül 1938 tarihinde, yapılacak deniz manevrası için İzmir Körfezi'nden çıkmaya çalışan Yavuz kruvazörünün başına geldi. Gemi körfezden çıkmak üzere henüz seyre başlamıştı ki, saat 09:22'de haritalarda gösterilmeyen bir gemi batığına sürtündü ve karinasında küçük çapta bir hasar meydana geldi.¹⁶ Yaşanan bu hadiseyle alakalı olarak Yavuz kruvazörü komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın bir rapor hazırladı ve bu raporu 29 Eylül 1938 tarihinde Harp Filosu Komutanlığı'na gönderdi. Bu raporda "27/9/1938 günü saat 09.00 da vira demir¹⁷ edildi, gemi batı cihetine doğru saldırıldı ve bundan sonra 285 rotasına alındı. Bu rota üzerinde ilerledikten sonra Karantina Vapur iskelesinden alınan kerterizle¹⁸ 264 dereceye tebdili rota edildi. Bundan sonra şamandıraların uzaktan görünüş vaziyetleri tetkik edilerek rotanın her zaman girişi ve çıkışta seyredilen istikamette olduğu anlaşıldı. Şamandıraların hepsi geminin sancağında olup, Yeni Kaledeki siyah boyalı şamandıra da tahminen 50 metre kadar sancağımızdaydı. 264 rotasına seyrettikten sonra Çakal Burnu hizalarına geldiği sıralarda kırmızı ve yeşil şamandıralar her zamanki gibi transite geldi ve Çakal Burnu şamandırası her zamanki açıklık ile geçildi. Çakal Burnu şamandırasından bir mil kadar uzaklaşıldıktan sonra kırmızı ve yeşil şamandıralar iyice açmış ve yeşil şamandıra ortada görünüyordu. Geminin rota üzerinde olduğunu seyir subayı rapor etmiş ve kendisine mütemadiyen kerterizler alınarak mevkiimizin konulması tarafımdan söylenmişti. Kırmızı ve siyah şamandıraların ortasının yani geminin geçeceği noktanın kerterizi 273 olarak kestirildiği zaman gemi bu rotaya alındı. Gemi yeni rotada viya¹⁹ ederken gemide hafif bir ihtizaz duyuldu ve gemi santralından vaziyet soruldu. Bölmelerde su olup olmadığı kontrol ettirildi. Sancak Kale geçildikten sonra 11'inci ve 10'uncu bölmenin dabil botumlarına²⁰ deniz suyu sızdığı raporu alındı." bilgilerine yer verdi.²¹

3. Deniz Kazası Sonrası Yaşanan Gelişmeler

Meydana gelen bu hadiseyle alakalı olarak Yavuz kruvazörü komutanı Albay Mithat Işın'a ilave olarak manevrayı takip etmek amacıyla Yavuz kruvazöründe yer alan Harp Filosu Komutanı ile gemi personeli subay ve astsubaylar da olayı anlatan raporlar kaleme aldı. Harp Filosu Komutanı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, seyir subayı Deniz Yüzbaşı Sedat Ülgür, torpido subayı Deniz Yüzbaşı Vahid Aytan, muhabere subayı Deniz Yüzbaşı Şeref Erdem ve seyir Başgediklisi Hidayet Üldaş'ın²² yazdığı raporlara göz atıldığında meydana gelen hadise esnasında ciddi sayılabilecek bir titreşim veyahut seda işitmedikleri, küçük bir sarsılma hissi uyandığı ve bunu da ciddiye almadıkları ifade edildi.

¹⁶ Deniz Müzesi Arşivi (DMA.), Gemi Journalleri Bölümü (Gjb.), Yavuz Kruvazörü Gemi Journalı (YKGJ.), Kytn.: 4286, T.: 27 Eylül 1938.

¹⁷ Vira Demir: Demiri ırgatla yerine almak. Bkz., Refik Akdoğan, Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü, İstanbul 1997, s. 309.

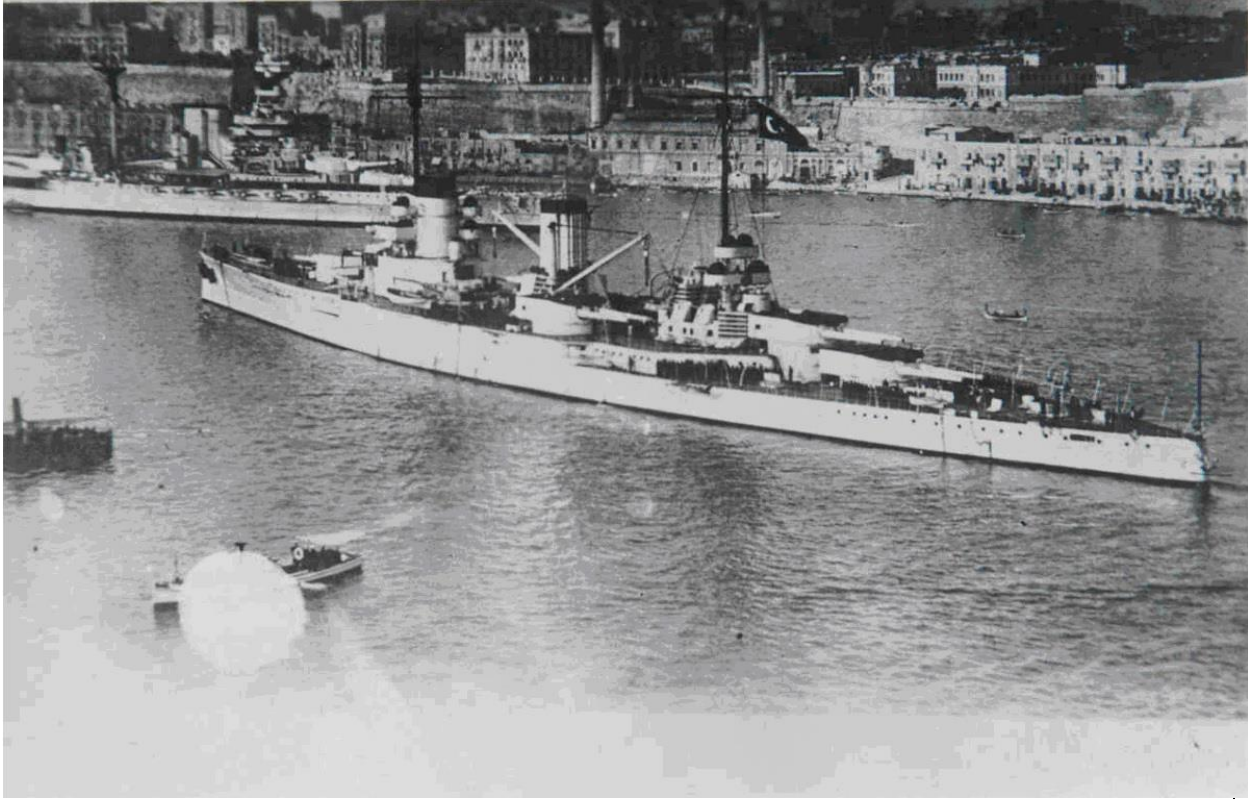
¹⁸ Kerteriz: Herhangi bir maddenin bir yerden ya da bit başlangıç noktasına göre açısını, yönünü, cihetini kestirmek, saptamak, tayin etmek. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.e., s. 181.

¹⁹ Viya: Geminin başı bir yöne çevrildikten ve istenilen yönde tamamen baş tuttuktan sonra, o yola devam edilmesi için serdümene yerilen emir. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.e., s. 98.

²⁰ Dabil Botum: Teknenin altında, dibinde iç ve dış sıra sac levhaları arasında kalan boşluk, tank. Bkz., Refik Akdoğan, a.g.e., s. 71.

²¹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:16, T.:29 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:7, 8, 9, T.:29 Eylül 1938.

²² Söz konusu raporlar için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.: 4, 5, 6, 17, 18, 19, 22, T.:29 Eylül 1938.



Fotoğraf 2: Yavuz Kruvazörü Malta Adasında, 20 Kasım 1936, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

Yaşanan bu hadiseden sonra Yavuz kruvazöründe gerçekleştirilen kontrolde, 10 ve 11. bölmelerde ufak miktarda deniz suyu sızıntısı tespit edilse de²³ Mordoğan Körfezi'nde yapılacak tatbikata iştirak etmek üzere yola devam edilmesine karar verildi.. Mordoğan'a ulaştıktan sonra körfez içinde geminin karina kısmının kontrol edilmesine karar verildi. Ancak hava şartlarının ağırlığı nedeniyle gerekli kontrol gerçekleştirilemedi. Geminin karina kontrolü, manevranın bitişi ve İzmir'e dönüşten sonra 28-29 Eylül günlerinde yapılabildi.²⁴ Bu kontrollerde ağırlıklı hasarın 11. dabil botum bölgesinde olduğu görüldü. Muayenede; geminin 113. kemere kısmından başlamak üzere 109. kemere bölgesine kadar 10 ile 15 santimetre derinliğinde, 4,5 metre boyunda ve kısım kısım değişmek üzere 25 santimetre genişliğe sahip bir göçük, göçük bitiminde perçinlerden birinin iç kısma girdiği ve göçük bölgelerinin dikiş bölümlerinde su sızıntısı bulunduğu görüldü. Ayrıca boyuna ve enine yerleştirilen takviye perdelerinin 4 tanesinin aşağıda yer alan köşebent şeklinde isimlendirilen yerlere bağlı oldukları perçinlerin ise tamamıyla koptuğu ve takviye perdelerinin üste bakacak şekilde büzüldüğü anlaşıldı. İlaveten karinayı muayene etmek üzere gerekli kontrolleri yapan dalgıcın yazdığı raporda; 113. kemerinin bulunduğu bölümden geminin arka tarafına bakacak şekilde yaklaşık 4 metre boyunda 15 santimetreye yakın bir ebatta göçük olduğu, daha ileri kısımlarda göçüğün azaldığı, yaklaşık olarak 105. kemerinin olduğu kısmın bitimiyle 20 santimetreye yakın uzunluğa sahip ve 2 santimetreye yakın genişlikte yarık bulunduğu, dümen kısmı ile geminin 4 pervanesinde ise herhangi bir yaralanma olmadığı açıklandı.²⁵

²³ Yavuz kruvazöründeki yaranın yerini gösteren çizimler için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:24, 25, T.:Tarihsiz.

²⁴ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:16, T.:29 Eylül 1938. Kaza, o sırada gemide üsteğmen rütbesiyle görev yapan E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in anılarında (yılların getirdiği unutkanlık nedeniyle) bazı küçük hatalarla yer almaktadır. Bkz., Celal Denizalp, *E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002, s. 32-33.

²⁵ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:23, T.:29 Eylül 1938.



Fotoğraf 3: Yavuz Kruvazörü 1940'lı Yıllarda Erdek'te, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

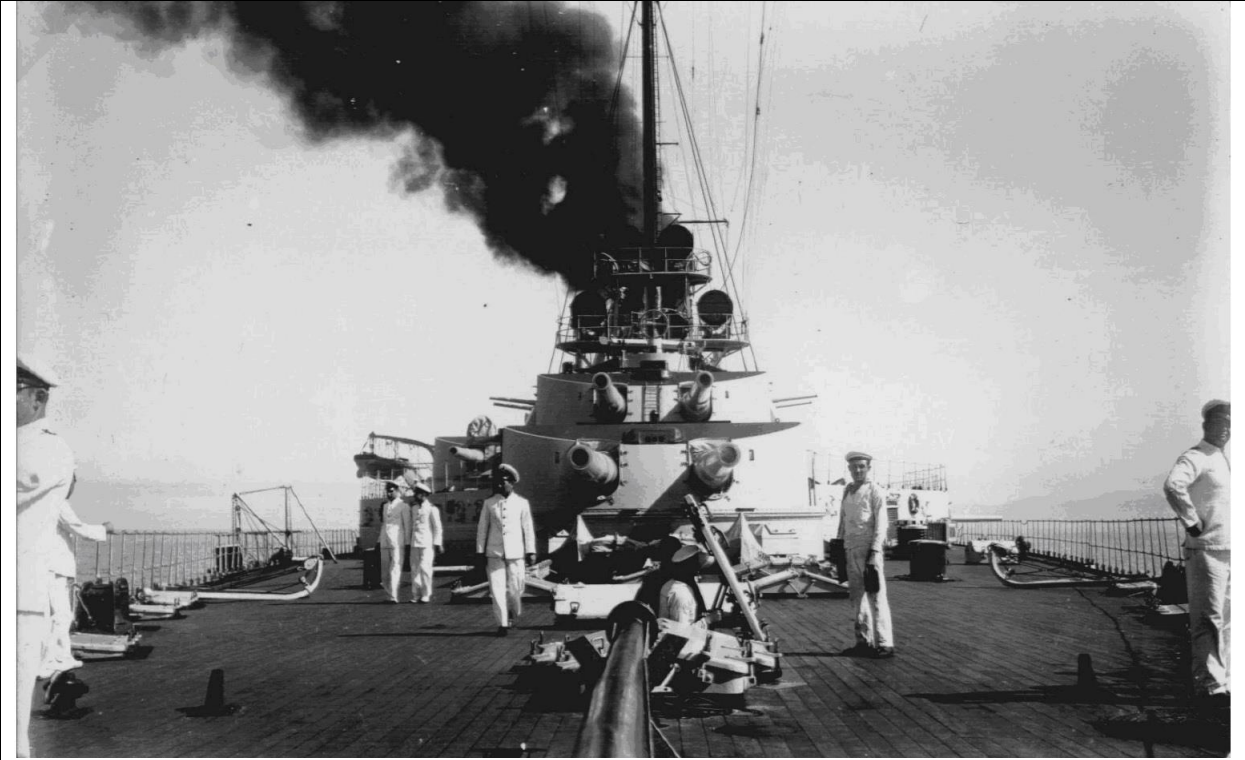
Yavuz kruvazöründe yapılan kontrollerin yanında, su altının taranması için körfez dahilindeki Yavuz'a sürmesi muhtemel batıklarda dalgıç vasıtasıyla araştırmalar yaptırıldı.²⁶ Bu kapsamda Yavuz'un 29 Eylül tarihinde İzmir Körfezi içerisinde izlediği rota dahilinde²⁷ 150 metreye 700 metre çapındaki alan, 2 adet sitimbot ile ıgırıp araması²⁸ yapılarak kontrol edildi. Gerçekleştirilen kontrollerde göze çarpan bir tespit yapılamadı ve deniz tabanının bir kısmının çamurlu bir bölümünün de taşlı bir yapıda olduğu bilgisine ulaşıldı.²⁹

²⁶ Örnek bir dalış raporu için, Gedikli Üstçavuş Sezai'nin hazırladığı 35 metre boyunda 3,5 ila 4 metre genişliğinde olan ve sancak tarafa doğru dipte yatan ve üstünde yapılan ölçümlerde 3, 3,5, 4, ve 4,5 kulaç su olduğu bulgusuna yer verilen Nevada Vapuru gemi enkazı hakkındaki rapora bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:20, T.:29 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:1, T.:29 Eylül 1938. İzmir Körfezinde Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşları sırasında, İzmir'in denizden emniyetini sağlamak amacıyla batırılan gemiler hakkında bilgi almak için bkz., Çağdaş Seyfeddin Orhan, "İzmir Limanının Girişinde Bulunan Batık Gemiler Deniz Kuvvetleri Tarafından Çıkarılıyor", *Derya Dergisi*, Sayı 78, Mart 1974, s. 8, 9.

²⁷ Kaza günü Yavuz kruvazörünün izlediği rota ve kaza noktasını gösteren krokiler için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:2, 3, T.: Tarihsiz.

²⁸ ıgırıp Araması: ıgırıp halatı adı verilen negatif sephiyeli bir halatın iki lastik bot tarafından dipte sürüklenmesiyle yapılan bir arama yöntemidir. Bkz., *Deniz Harp Terimleri Sözlüğü*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Deniz Basımevi, İstanbul 1986, s. 36.

²⁹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:21, T.:29 Eylül 1938.



Fotoğraf 4: 1950'li Yıllarda Yavuz Kruvazörü, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

Meydana gelen olayı incelemek için Genelkurmay Başkanı Çakmak'ın direktifiyle inceleme ve araştırma ekibi oluşturuldu. Bu ekip ilk olarak Yavuz'un 27 Eylül tarihinde İzmir Körfezi içerisinde çıkmakta kullandığı haritaları ve hadisenin gerçekleşmesi üzerine yazılan raporları ve krokileri istedi.³⁰ Daha sonra Yavuz kruvazörünün komutanı Dz. Kur. Alb. Işın'ın da dahil olduğu, Dz Yb. Haşmet'in başkanlık ettiği, Dz. Yb. Fevki ve Nedim'den meydana gelen bir soruşturma komisyonu vazifelendirildi. Bu komisyon, çalışmalarını İstanbul'da yapmak üzere Gölcük'ten Akın römorkörüne binerek İstanbul'a gitti ve vakit kaybetmeden çalışmalara başladı. Çalışmalarını tamamlayan komisyon sonuç olarak; Yavuz kruvazörünün İzmir Körfezi'nden çıkarken kullandığı rota dahilinde eldeki haritalara işlenmemiş bir gemi batığının yer aldığını ve söz konusu hadisenin Yavuz'un bu gemi batığına sürtünerek geçmesi sonucunda meydana geldiğini ifade etti.³¹ Komisyonun hazırladığı raporun ardından Alb. Işın, komisyonun raporunu tamamlayıcı mahiyette olmak üzere Akın römorkörü komutanı Yüzbaşı Tevfik ve İzmir Mayın Grup Komutanı Yarbay Avni'den oluşan bir komisyon ile ek bir rapor düzenleyerek Donanma Komutanlığı'na iletti. İzmir bölgesinde görevli mayın motorlarının yaptığı deniz taraması neticesinde oluşturulan bu ek rapor ile hadisenin meydana gelme sebebinin kazanın yaşandığı gün körfezdeki su seviyesinin normalin çok altına inmesi olduğu söylenerek (körfezdeki su seviyesini işaret eden graf ile birlikte)³², hadiseye neden olan deniz tabanındaki gemi batığının tartışmaya mahal bırakmayacak biçimde görüldüğü açıklaması yapıldı.³³

Yapılan bütün incelemeler neticesinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Çakmak, hadiseyle alakalı olarak, Yavuz kruvazörü komutanı Dz. Kur. Alb. Mithat Işın ile geminin seyir subayı Dz. Yzb. Sedat Ülgür'ün de içinde bulunduğu bir başka komisyon oluşturdu.³⁴ Hadise ile alakalı olarak, Yavuz kruvazörü komutanı Dz. Kur. Alb. Mithat Işın'ın suçu olmadığı doğrultusunda

³⁰ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:15, T.:01 Ekim 1938; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:13, 14, T.:06 Ekim 1938.

³¹ LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:11, 12, 12-1, T.:06 Ekim 1938.

³² LDGAM., Ktn.:1938-43, Gmn.:266, Bn.:1, T.:12 Ekim 1938.

³³ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:179, Bn.:1,2, 3, T.:12 Ekim 1938.

³⁴ LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:155, Bn.:11, T.:31 Ekim 1938.

verilen müspet raporlara karşın, Alb. Işın hadisede hatalı görüldü³⁵ ve 15 Ağustos 1938 tarihinde atandığı Yavuz kruvazörü komutanlığı görevinden 8 Aralık 1938 tarihinde el çektilirdi.³⁶

Gemi komutanının görevden alınmasına kadar giden bu deniz kazası esasında çok büyük bir deniz kazası değildi. Yavuz kruvazörü aldığı yaranın geminin hareket kabiliyetine ciddi bir engel teşkil etmemesi nedeniyle kazanın yaşanmasından sonraki periyotta manevranın kalan kısmına iştirak edebildi. Gemi, manevranın son görevi olan mavnalarla karaya asker çıkarma eğitimini 28 Eylül 1938 tarihinde saat 09.00'da icra ettikten sonra saat 12.00'da Mordoğan Körfezi'nden demir alarak saat 13.00'da İzmir'e demirledi. 30 Eylül günü saat 10:00'da İzmir'den hareket eden Yavuz kruvazörü 1 Ekim günü saat 13:00'da Gölcük'e demir attı.³⁷ Bu tarihten sonra rutin faaliyetlerine devam eden geminin tersane tamirata kararı 18 Ocak 1939 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından verilerek, geminin hem senelik bakımı hem de aldığı yaranın onarılması için tersaneye gönderilmesine karar verildi.³⁸

Sonuç

Donanmaların en büyük gücü, modern su üstü ve su altı platformlarına sahip olmak kadar personelinin moral motivasyonunun güçlü olması ve silah arkadaşlığıdır. Cumhuriyet donanmasının oluşum aşamasında yaşanan bu deniz kazasının yeni deniz gücüne verdiği en büyük zararın, donanma personelinin moral motivasyonunu bozması olduğu söylenebilir. Bin bir güçlüklerle oluşturulan donanmanın gözde harp gemisi Yavuz kruvazörünün atlattığı deniz kazası ve almış olduğu yara, gemilerine gönülden bağlı donanma personelinin ziyadesiyle üzümüştür. Ancak denizci personelin dayanışma ruhu ve moral gücünü yüksek tutma azmi, donanma personeli üzerine çöken hüznü kısa sürede silerek, Yavuz kruvazörünün tamir edilip tersaneden çıkartılması ve görevine döndürülmesi sonrası, yerini büyük bir mutluluğa bırakmıştır.

Bunun yanında, özellikle üst rütbeli subaylar arasında, kaza sonrasında gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Mithat Işın gibi değerli bir komutanın pasif göreve alınmasının büyük bir endişe oluşmasına sebebiyet verdiği söylenebilir.³⁹ Bilindiği gibi Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, kaza sonrasında yapılan soruşturmalar sonucunda tutulan raporlarda gemi komutanının suçsuz olduğu açık şekilde yazmasına rağmen böyle bir karar verilmiştir. Böylesi bir gelişmenin yaşanması bilhassa subay camiasında haklı bir kaygının doğmasına neden olmuştur. Ancak benzer bir hadisenin tekrar etmeyeceği düşüncesiyle olsa gerek, daha sonra yapılan tatbikat, manevra ve denetlemelerde alınan müspet neticeler, personel motivasyonunun kısa zaman içerisinde yeniden eski seviyesine ulaştığını göstermektedir.

Yine bu deniz kazası, donanmanın Gölcük'te bulunan tersane teşkillerinin yeterliliğini ve tersane personelinin kalitesini göstermesi açısından önemlidir. Kuruluş düşüncesi ve teşebbüsleri Osmanlı dönemine kadar gitse de erken Cumhuriyet döneminde temeli atılan Gölcük tersanesinin, Yavuz kruvazörü gibi büyük cüsseli bir harp gemisini onarabilmesi ciddi bir başarıdır. Esasen geminin aldığı yara çok büyük olmasa da, böyle bir tamiratın yerli ve milli imkânlar dâhilinde başarılabilmesi, tersane ve tersane personelinin kıfayetini net bir biçimde ortaya koymuştur.

³⁵ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s. 441.

³⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950*, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Cilt II, Dosya II., Ankara, s. 200.

³⁷ DMA., Gjb., YKGJ., Kyt.: 4286, T.: 28 Eylül, 30 Eylül, 1 Ekim 1938.

³⁸ Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2/85/115/19.

³⁹ Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Dönemi Amirallerinin Yetiştirdiği Koşullar*, Basılmamış Daktilo Nüshası, Donanma Komutanlığı Arşivi Kütüphanesi, s. 45.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2/85/115/19.

Deniz Müzesi Arşivi (DMA.), Gemi Journalleri Bölümü (Gjb.), Yavuz Kruvazörü Gemi Journalı (YKGJ.), Kyt.n.: 4286, T.: 27 Eylül 1938.

DMA., Gjb., YKGJ., Kyt.n.: 4286, T.: 28 Eylül, 30 Eylül, 1 Ekim 1938.

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü (LDGAM.), Kutu Numarası (Ktn.):1938-03, Gömlek Numarası (Gmn.):120, Belge Numarası (Bn.):1, Tarih (T.):24 Ağustos 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-03, Gmn.:120, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, T.:24 Ağustos 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-17, Gmn.:122, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, T.:24 Ağustos 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.: 1, 4, 5, 6, 17, 18, 19, 22, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:2, 3, T.: Tarihsiz.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:7, 8, 9, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:11, 12, 12-1, T.:06 Ekim 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:13, 14, T.:06 Ekim 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:15, T.:01 Ekim 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:16, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:20, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:21, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:23, T.:29 Eylül 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:37, Bn.:24, 25, T.:Tarihsiz.

LDGAM., Ktn.:1941-21, Gmn.:77, Bn.:5, T.: 22 Nisan 1941.

LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:155, Bn.:11, T.:31 Ekim 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-22, Gmn.:179, Bn.:1,2, 3, T.:12 Ekim 1938.

LDGAM., Ktn.:1938-43, Gmn.:266, Bn.:1, T.:12 Ekim 1938.

Kitap ve Makaleler

AKDOĞAN, Refik, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul 1997.

BAŞ, Ersan, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2008.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, Cilt III, İstanbul 1983.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 1969.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, Cilt II, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Cumhuriyet Dönemi Amirallerinin Yetiştirdiği Koşullar*, Basılmamış Daktilo Nüshası, Donanma Komutanlığı Arşivi Kütüphanesi.

Cumhuriyet Donanması 1923-2005, Deniz Basımevi, İstanbul 2005.

Deniz Harp Terimleri Sözlüğü, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Deniz Basımevi, İstanbul 1986.

DENİZALP, Celal, *E. Dz.Kur.Alb. Celal Denizalp'in Anıları*, Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Müdürlüğü Yayını, Kocaeli 2002.

KOÇER, Özdem, *Şanlı Yavuz*, Deniz Basımevi, İstanbul 2008.

ORHAN, Çağdaş Seyfeddin, "İzmir Limanının Girişinde Bulunan Batık Gemiler Deniz Kuvvetleri Tarafından Çıkarılıyor", *Derya Dergisi*, Sayı 78, Mart 1974.

TUNABOYLU, İskender, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yavuz Zırhlısı*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir 2014.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Cilt II, Dosya III.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü Yayını, Cilt II, Dosya II., Ankara.

UYANIKER, Ferdi, "Atatürk'ün Vefatı Sonrası Deniz Kuvvetlerindeki Hazırlıklar ve Gemi Journalleri Işığında Donanmanın Atatürk'e Vedası", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, Cilt 7, Sayı 3, Eylül 2020.

Cumhuriyet Donanmasında Yaşanan Deniz Kazalarına Bir Örnek: Şanlı Yavuz'un İzmir Körfezi Kazası

UYANIKER, Ferdi, "Cumhuriyetin Onuncu Yılında Gemi Journalleri ve Arşiv Belgeleri Işığında Donanma Manevraları", *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 48, Aralık 2022.

UYANIKER, Ferdi, "II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler", Marmara Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019.

UYANIKER, Ferdi, *Türk Donanmasının Stratejik Bir Seyri: Donanmanın Malta-Faller Ziyareti 1936*, Paradigma Akademi Yayını, Çanakkale 2021.

"İyi Yayın Üzerine Kılavuzlar ve Yayın Etiği Komitesi'nin (COPE) Davranış Kuralları" çerçevesinde aşağıdaki beyanlara yer verilmiştir. / The following statements are included within the framework of "Guidelines on Good Publication and the Code of Conduct of the Publication Ethics Committee (COPE)":

Etik Kurul Belgesi/Ethics Committee Approval: Makale, Etik Kurul Belgesi gerektirmemektedir./Article does not require an Ethics Committee Approval.

Çıkar Çatışması Beyanı/Declaration of Conflicting Interests: Bu makalenin araştırması, yazarlığı veya yayınlanmasıyla ilgili olarak yazarların potansiyel bir çıkar çatışması yoktur. / There is no potential conflict of interest for the authors regarding the research, authorship or publication of this article.

Yazarın Notu/Author's Note: Makale, 2019 tarihli "II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler" adlı doktora tezinden üretilmiştir./ The article is produced from his doctoral dissertation titled "Developments in the Turkish Navy during World War II" dated 2019.