

PAPER DETAILS

TITLE: Arsiv Belgelerine Göre II. Dünya Savasi Öncesinde Almanya'dan Alinan Denizaltılar

AUTHORS: Ferdi UYANIKER

PAGES: 70-89

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2172089>

Ferdi UYANIKER

Dr. Öğr. Üyesi | Assist. Prof. Dr.
Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Okulu, İstanbul-TÜRKİYE
National Defense University, Naval Academy, İstanbul-TURKEY
ORCID: 0000-0002-8587-1539
fuyaniker@dho.msu.edu.tr

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

Öz

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

Anahtar Kelimeler: Saldıray, Batıray, Atılay, Yıldırıy, Denizaltı.

Purchased German Submarines Before World War II in Naval Archives

Abstract

Before World War II, efforts were made to activate the navy and to defend the country in a possible war. In this process, the inadequacy of the navy in the hands of the Republic of Turkey, which is a peninsula state, was evident. In addition, the navy elements and land formations transferred from the Ottoman Empire to the newly established Republic of Turkey were far from meeting the needs of the country. In the mentioned period, submarines had an undisputed superiority over ships. For surface ships, it was very difficult to detect submarines and to destroy them with the weapons of that period. Aware of this fact, the Turkish Navy personnel wanted to focus on submarines and add new ones to the submarines in order to reinforce their role in the navy. For this purpose, "Ay Class" submarines; Saldıray, Batıray, Atılay and Yıldırıy named by President Atatürk himself, were ordered to Germany's Germania Werft I. V. S., one of the world's best submarine manufacturers. In this study, explanations about the decision to buy submarines, the ordering and manufacturing processes and costs, were explained by using the archive documents of the Turkish Naval Forces. The information was processed with a scientific and objective point of view. Since the content of the study was not suitable for analysis, synthesis or critical point of view, a more didactic method of presentation was used for the study.

Keywords: Saldıray, Batıray, Atılay, Yıldırıy, Submarine.

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

Giriş

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

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

Belirlenen bu hedefin aşama aşama gerçekleştirilmesi gerektiği düşünülerek nihai hedef safhalara ayrıldı. Birinci safhada arızalı ve bakımsız gemilerin aktif hale getirilmesi ve bunun yanında eşgüdümlü olarak personel eğitimine başlanması kararlaştırıldı. Bu kapsamda başta Yavuz kruvazörü olmak üzere arızalı olan tüm gemilerin tersane işleri tamamlandı. Birinci safhanın bitirilmesiyle birlikte Lozan Barış Antlaşması sonrası ikinci safhaya geçilmesi durumu ortaya çıktı. Çünkü Lozan Barış Antlaşması ile İstanbul ve Boğazlar çevresinin uluslararası bir komisyonca yönetilmesi ve bu bölgede askeri tesis bulundurulamaması durumu ile karşı karşıya kalındı. Bu fiili durum ikinci safhanın problemi olarak Türk donanmasına İstanbul dışında fakat İstanbul'a yakın bir konumda bulunacak ve bunun yanında deniz ve hava saldırılarına karşı güvenli bir deniz üssü olabilecek bir yer bulunması ihtiyacı sorunu ortaya çıkardı. İkinci safhanın problemi olan bu deniz üssü ihtiyacı, Gölçük bölgesinin bir deniz ana üssüne dönüştürülmesi ile çözüldü. Gölçük bölgesi kısa zaman içinde modern bir tersane ile donanmanın her türlü ihtiyacının karşılanabildiği bir merkeze çevrildi. İlk iki safhanın başarıyla tamamlanması ile sıra üçüncü safha olan, donanmanın çağın her türlü askeri ihtiyaçlarına cevap verebilecek modern su üstü ve su altı gemileriyle takviye edilmesine geldi. Üçüncü safhanın ilk meyvesi Hollanda'ya 1925 yılı sonlarında sipariş edilen Birinci İnönü ile İkinci İnönü denizaltılarının 1928 yılında donanmaya katılmasıyla alındı. Daha sonra 1931-1932 tarihleri arasında 1930 yılında İtalya'ya ısmarlanan Tınaztepe, Kocatepe, Adatepe ile Zafer isimli muhripler ve Sakarya ile Dumlupınar denizaltıları ve ayrıca Denizkuşu, Doğan ve Martı isimleri verilen hücum botları donanmaya dahil edildi. İlaveten Almanların Germania Werft Firmasının İspanya'da İspanya için inşa ettiği El isimli denizaltı gemisi satın alınarak 1936 yılında donanmaya Gür adıyla katıldı. Yine bu süreçte Alman bandıralı Terrier isimli transatlantik 1936 yılında satın alınarak Erkin denizaltı ana gemisi olarak donanma saflarına katıldı (Uyaniker, 2021, s. 1-2).

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

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

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

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

1. Denizaltıların Alınmasına Karar Verilme Süreci ve Sipariş Edilmeleri

Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren başta Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak olmak üzere yüksek rütbeli subaylarca, denizaltılara ayrı bir önem verildi. Bu düşüncenin nedeni, dönemin su üstü gemilerinde dalmış bir denizaltıyı bulacak akustik ve elektronik bir cihaz bulunmaması ve su altındaki denizaltıya karşı kullanılacak silah olmamasından kaynaklanıyordu (TDKT, 1935-1950, s. 111).

II. Dünya Savaşı yaklaşırken devletler deniz silahlanma yarışına girince, Türkiye Cumhuriyeti'nin de donanmasını takviye etmesi gerektiği düşünüldü. Çünkü bu tarihlerde Hava Kuvvetlerinin de bir savaş durumunda donanmayı ve deniz nakliyatını koruyamayacağı hakkında bir rapor hazırlanmıştı (ATASE., İkinci Dünya Harbi Klasörü, Kln.:9, Dosn.:94, Fhn.:1, 7 Kasım 1939). Donanmayı takviye etmek için öncelik yeni denizaltı alınmasına verilerek, 4 adet denizaltı alınması kararlaştırıldı ve 3 Şubat 1936 tarihinde 2912 sayılı kanunla TBMM'nde 2.100.000 Türk Lirası ödenek ayrıldı (TDKT, 1935-1950, s. 111).

Genelkurmay Başkanlığı Altıncı Şubesi (Deniz Harekât Şubesi) gerekli stratejik incelemeyi yaparak, denizaltıların sahip olması gereken nitelikleri tespit etti ve Genelkurmay Başkanlığı'na onaylattı. Denizaltıların 3 tanesinin hücum, 1 tanesinin mayın denizaltısı olması planlandı. Bu 4 denizaltı, Türk Donanmasında kullanılmakta olanlardan daha büyük, daha süratli ve daha çok yedek torpido alacak kapasitede olacaktı (TDKT, 1935-1950, s. 112).

Denizaltıları yapacak Almanya'nın Germania Werft I. V. S. firmasına "Ay Sınıfı" olarak isimlendirilen 4 adet denizaltı gemisi sipariş edildi ve 11 Haziran 1936 tarihinde Ankara İkinci Noterliğinde mukavele imzalandı. Mukaveleyi Türkiye Cumhuriyeti adına Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp ile mütaahhit firmalardan Hollanda'nın Lahey şehrinde faaliyet gösteren N. V. Ingenieurskantoor Voor Scheepsbouw firması adına Vagner ve Almanya'nın Essen şehrinde bulunan Ferrostahl Aktiengesellschaft firması adına Verner Sulc imzaladı (Metel, 1960, s. 58). Bu

mukavele yapılırken sadece denizaltı yaptırılması değil, bu gemilerin yapımı çerçevesinde Deniz Kuvvetlerine bağlı tersanelerin iş ve işçi gücünün artırılması da öngörüldü. Bu talepler mukavelede açık olarak ifade edilmemekle birlikte mukavelelerin ana şartları şöyleydi (LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.:3, 1 Şubat 1937; *TDKT, 1935-1950*, s. 112; Metel, 1960, s. 58-59);

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

(II) Almanya'da inşa edilecek hücum denizaltısı 26 ayda, Almanya'da inşa edilecek mayın denizaltısı 30 ayda tamamlanacaktır. Türkiye'de inşa edilecek birinci hücum denizaltısı, bu denizaltının omurgası Almanya'daki eş geminin omurgasının kızağa konulması sonrasında en geç 4 ayda kızağa konmak şartıyla 40 ayda ve Türkiye'de inşa edilecek ikinci hücum gemisi de 42 ayda tecrübeye hazır bulundurulacaktır.

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

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

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

Denizaltıların siparişi sırasında D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınması da düşünüldü. Ancak Genelkurmay Başkanlığı direktifiyle oluşturulan bir komisyon, alınması düşünülen bu torpidoların yeterli olmadığı konusunda bir rapor hazırladı. Bunun üzerine torpido üreten firmaların katıldığı bir ihale açılarak yapılması teklif edilen torpidoların teknik özellikleri incelendi. Bu ihale neticesinde Fransızların St. Tropez firması birinci, İngilizlerin Weymouth White Head firması ikinci ve I. V. S. firması tarafından sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi düşünülen D.W.K. markalı Alman torpidoları ise üçüncü oldu. Norveç'in Horton firmasının torpidoları, sipariş edilen gemilerdeki kovanlara uymaması nedeniyle dikkate alınmadı (LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:1, 1 Şubat 1937).

D.W.K. markalı Alman torpidoları yerine, Fransız St. Tropez torpidolarının sipariş edilen denizaltılara monte edilmesi hususu, 11 Haziran 1936 tarihli mukavelelerin 5. sayfasındaki C maddesine istinaden, 22 Ekim 1936 tarihinde I. V. S. firmasına yazıldı. Buna göre aradaki fiyat farkının üçte birini I. V. S. firması, kalan kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devleti ödeyecekti (LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:2, 1 Şubat 1937). Ancak I. V. S. firması ile yapılan yazışmalarda somut bir ilerleme kaydedilemedi (LDGAM., Ktn.:1937-43, Gmn.:156, Bn.:3, 4, 5, 6, 1 Şubat 1937). I. V. S. firmasının Türkiye temsilcisi "Ali Nuri ve Şeriki" firması aracılığıyla yapılan girişimlerden de sonuç alınamadı (LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:1, 10 Mart 1937). Ali Nuri ve Şeriki firması, I. V. S. firmasına, siparişi kararlaştırılan 64 adet D.W.K. markalı Alman torpidosu hakkında bir an önce Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kararını iletmesi gerektiğini bildirdi (LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:2, 14 Nisan 1937). Fransız ve İngiliz marka torpidoların alınma olasılığı azalınca ve denizaltıların inşasının hızla ilerlemesi nedenleriyle D.W.K. markalı Alman torpidolarının alınmasına karar verildi (LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:41, Bn.:3, 3 Haziran 1937). Bunun üzerine Deniz Levazım Şubesi Müdürlüğünden 6 kişilik

bir heyet ile I. V. S. firması temsilcisi Goldscheider arasında 10 Haziran 1937 tarihinde mukavele imzalandı. Görüşmeler sırasında I. V. S. firmasına 64 torpido için 459.410 Mark ve torpido yedek parçaları için 194.880 Mark ödenmesi istendi. Ancak yaptırılan indirim neticesinde 64 torpido ve yedek parçası için toplam 501.150 Mark ödenmesi üzerinde anlaşıldı (LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:45, Bn.:1, 11 Haziran 1937). Bu torpidolardan 12 adedi için 3 Nisan 1939 tarihinde yapılan protokol (LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:5, 5-1, 5-2, 3 Nisan 1939) sonrası torpidoların denemeleri gerçekleştirildi. Ardından torpidolar 5 Mayıs 1939 tarihindeki protokolün (LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:4, 4-1, 5 Mayıs 1939) sonrasında Türkiye'ye sevk edildi. 12 Temmuz 1939 tarihinde Türkiye'de olan torpidolar ile ilgili Deniz Müsteşarlığı ve Krupp Germaniawerft tersanesi arasında kesin teslimle ilgili bazı sorunlar yaşansa da torpidolar Türk donanma envanterine girdi (BCA., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:11, 12 Temmuz 1939.; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:130, Bn.:1, 21 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:2, 5 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:184, Bn.:1, 15 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:1, 1-1, 18 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, 21 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:3, 3-1, 2 Ekim 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:6, 6-1, 16 Ekim 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:7, 7-1, 8, 3 Kasım 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.:9, 9-1, 9-2, 14 Aralık 1939; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:149, Bn.:1, 24 Temmuz 1940).

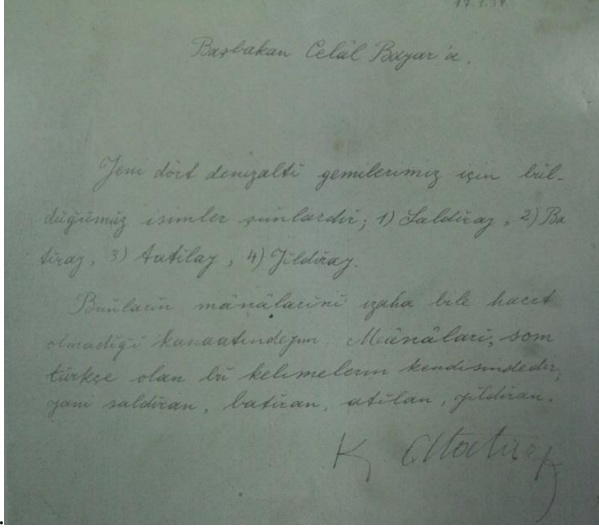
2. Denizaltılara Cumhurbaşkanı Atatürk Tarafından İsim Verilmesi

Yapımı kararlaştırılan ve inşa süreci devam eden denizaltılara isim konulması gerekiyordu. Denizaltıların isimleri Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından konuldu. Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu Başkan Vekili Bnb. Lütfi Kerman, 3 Ocak 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığına, denizaltılara konulacak isimlerin Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından sorulduğunu bildiren bir mektup gönderdi (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:7, 3 Ocak 1938). Bunun üzerine 17 Ocak 1938 tarihinde Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a yazdığı mektupla bu denizaltılara Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy adlarının verildiğini ilettili. Başbakan Celal Bayar'da 18 Ocak 1939 tarihinde Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp'e denizaltıların isimlerini bildiren bir yazı yazdı. Başbakan'dan gelen mektup sonrasında Milli Müdafaa Vekili General Kazım Özalp, bu gelişmeyi donanmaya bir yazı ile ilettili, Atatürk'ün mektubunun orijinalinin Deniz Müzesine gönderildiğini, fotoğrafla alınan suretlerinin ise tüm gemilere asılması gerektiğini direktifini verdi (LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:1, 17 Ocak 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:2, 18 Ocak 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:3, 21 Ocak 1938).¹

¹ Atatürk, Başbakan Celal Bayar'a gönderdiği 17 Ocak 1938 tarihli mektupta, Atılay denizaltısının ismini "Aatılay" şeklinde yazmıştı. Ancak bu yazılış şekli 2 Haziran 1939 tarihinde Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından verilen emirle, sadece tek a harfiyle yani "Atılay" şekline çevrildi. Bkz., LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:1, 2 Haziran 1939; LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:2, 3, 6 Haziran 1939.

Fotoğraf 1

Atatürk'ün Denizaltılara Verdiği İsimleri Gösteren Mektup Sayfası



Kaynak: (Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi.)

3. Saldıray ve Batıray Denizaltılarının İnşa Aşaması

Almanya'da yapılacak Saldıray ve Batıray denizaltılarının inşa çalışmalarına nezaret etmek üzere 13 deniz subayından oluşan "Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun başkanlığına da Berlin Deniz Ataşesi Kurmay Binbaşı Fahri Korutürk getirildi. Komisyonun teknik başkanlığını ise Denizaltıcı Binbaşı Lütfi Kerman yürütecekti. Komisyonunda görevli subaylar; Berlin Deniz Ataşesi Kur. Bnb. Fahri Korutürk, Batıray denizaltısı Komutanı Bnb. Lütfi Kerman, Y. M. Yzb. Şevket Demir, Mk. Yzb. Nihat Ersen, İnş. Yzb. Muhiddin Etingü, İnş. Yzb. Saim Erkson, Mk. Yzb. Cevad Çekli, Mk. Yzb. İrfan Özar, Gv. Yzb. Muhtar Bindal, Gv. Yzb. Edip Şehsuvaroğlu, Gv. Yzb. Muhlis Güremen, Gv. Yzb. Zühtü Poyraz ve Mk. Yzb. Necati Gökçen'di. (Metel, 1960, s. 60; TDKT, 1935-1950, s. 113).

Saldıray ve Batıray denizaltıları 10 Şubat 1937 tarihinde kızağa kondu. Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu, denizaltılardaki ilerleme durumlarını ve gelişmeleri "ilerleme raporu" olarak sürekli bir şekilde Deniz Müsteşarlığına gönderdi. Denizaltıların 1938 yılı Nisan ayı elektrik işleri ile ilgili raporunda, ana bataryaların montajı aşamasına gelindiği ve kablolama çalışmalarının devam ettiği bildirildi (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:13, Nisan 1938).² İlaveten denizaltıların imalatında bir hayli ilerlendiği, denizaltılara garanti kapsamında Alman komutan ve mühendis tefriki yapıldığı iletildi. Bu noktada denizaltıların tecrübeleri sırasında görev alacak Türk personelin, denizaltılardaki silah ve cihazların öğrenilmesi için en kısa sürede Almanya'ya gönderilmesi talep edildi (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:5, 21 Nisan 1938). Deniz Müsteşarlığı bu talep üzerine Almanya'ya gönderilecek personel için Bakanlar Kurulu onayını adı (BCA., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:54, Sn.:10, 21 Haziran 1938) ve Saldıray denizaltısının mürettebatını Ağustos 1938 tarihinde göndermeyi kararlaştırırken, tamamlanması daha geç olacak

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

Batray denizaltısının mürettebatını daha sonra göndermeyi planladı (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:4, 27 Nisan 1938; LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:3, 3-1, 3-2, 12 Mayıs 1938).

Bu arada tekne imalatları ilerlemiş olan 4 adet denizaltı için Rheinmetall-Borsig firmasına ısmarlanan ikişer adet 20 milimetrelık uçaksavar topunun montaj zamanı yaklaşıyordu. Bu sırada denizaltılarda silahların monte edileceği yerler ve yataklar yapılmamıştı. Çünkü Milli Müdafaa Vekâleti daha önce böyle bir sipariş yapmadığı için teknik şartnameyi hazırlamakta zorlanmış ve siparişi verememişti. Bu durumun siparişi yapılan denizaltıların teslimini geciktirebilecek bir noktaya gelmesi üzerine I. V. S. firmasına, Alman Donanmasının Rheinmetall-Borsig firmasına kendi denizaltıları için yaptırdığı aynı cins silahlardan 8 adet yaptırması hususu bildirilerek sorun çözülmeye çalışıldı (LDGAM., Ktn.:1937-20, Gmn.:40, Bn.:1, 1 Kasım 1937).

1938 Mayıs ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamlanmak üzere olduğu, dizel makinelerinin montajının tamamlandığı, yardımcı motorların montajının devam ettiği, omurganın boyandığı, dalma dümenlerinin montajının bittiği bildirildi. Batray denizaltısının ise dış tekne inşasına yeni geçildiği bilgisi verildi (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:4, 9, 14, Mayıs 1938). Bu sırada denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilecek personel tespiti yapılarak (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, 2 Haziran 1938), Genekurmay Başkanlığı'na onaylatıldı (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, 20 Haziran 1938).

1938 Haziran ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının dış tekne imalatının tamamen bittiği, yardımcı makinelerin hepsinin yerlerine konulduğu, pervanelerin ve imla yelpazelerinin yerlerine monte edildiği, kış torpido kapaklarının imaline başlandığı ve üst güverte montajına geçildiği bildirildi. Batray denizaltısının ise dış tekne montajının devam ettiği, baş taraf montajına geçildiği, kış torpido kovanlarının yerlerine konulduğu ve telsiz kamarasının tamamlandığı iletili (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:5, 10, 15 Haziran 1938).

1938 Temmuz ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının tekne, kule ve üst köprüüstünün bitirildiği, ağaç güverte işlerine başlandığı, kış ve baş torpido kapaklarının takıldığı, denizaltının denize indirme kızaklarına oturtulduğu, akülerin yerlerine monte edildiği, iç ve dış boyasının yapıldığı ve 23 Temmuz günü denize indirilme töreninin gerçekleştirildiği bildirildi. Batray denizaltısının ise dış tekne baş ve kış taraflarının tamamlandığı, shaft ve pervanelerinin yerlerine takıldığı, mayın kuyularının imaline devam edildiği ve makine montajına başlandığı bilgisi verildi (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, 18, Temmuz 1938).

Saldıray denizaltısı 23 Temmuz 1938 tarihinde çok büyük bir tören ile Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın eşi tarafından kızaktan indirildi. Bu törende Türkiye Hükümeti ve Donanmasını temsilen Berlin Büyükelçisi Hamdi Arpak, Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman, İmalat Şb. Md. Yb. Rıza Yener, Büyük Elçilik Katibi Galip Evcan, Ataşemiliter Kur.Yb. Hilmi Oray ve yardımcısı, Deniz Ataşesi Kur. Bnb. Fahri Korutürk ile İnşaat Komisyonu üyeleri hazır bulundu. Alman Bahriyesi adına da Baltık Üssü Komutanı Amiral Albercht ile Amiral Schuster, Albay Brötigam, Max Valantiner ve Hulsman hazır bulundu (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:6, 11, Temmuz 1938; Metel, 1960, s. 63).

Fotoğraf 2

Saldıray Denizaltısının 23 Temmuz 1938 Tarihinde Yapılan Denize İndirme Töreni.



Kaynak: (Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi.)

Denizaltıların Ağustos ayı ilerleme raporunda Saldıray denizaltısının santral, dizel ve elektrik ile baş ve kık torpido dairelerinin döşeme sacları işinin tamamlandığı, ağaç işlerine devam edildiği, torpido nakil donanımlarının montajına devam edildiği, denizaltıya ait ağaç motorbot ve botun bitirildiği, döşeme saclarıyla dairelerin örtüldüğü, telefon şamandırasının yerine monte edildiği ve denizaltının tecrübeler için hazırlandığı bildirildi. Batıray denizaltısının ise dış teknesinin tamamen bitirildiği, mayın kuyularının imalinin sürdüğü, torpido kapaklarının montajına başlandığı, sintine boru donanımlarının döşenmesine başlandığı, dalma dümenlerinin yerlerine konulduğu ve elektrik motorlarının yerleştirildiği bilgisi iletildi (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:7, 12, 14, Ağustos 1938).

Yapılan mukaveleye göre Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin, ödeme planına göre taksitin ödenmesinden 26 ay sonra başlaması planlıydı. Ancak taksitin ödenmesi gecikip taksit 19 Ağustos 1936 tarihinde ödenince, Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerinin başlaması mukaveleye göre 19 Ekim 1938 tarihine kaldı. Bu durum Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman'ın Kiel'e yaptığı inceleme gezisinde³ tersane yetkilileriyle görüşülen konular arasında yer aldı (LDGAM., Ktn.:1938-2, Gmn.:73, Bn.:1, 2, 15 Eylül 1938). Bununla birlikte Saldıray denizaltısının deniz tecrübelerine Eylül ayında başlandı. Eylül ayında gönderilen ilerleme raporunda yapılan seyir tecrübelerinde tespit edilen noksanların 6 Ekim tarihine kadar tamamlanmasının tersane yetkililerine söylendiği bildirildi. Ayrıca iki denizaltının toplam 4 periskobunun ve pusulalarının montajının yapıldığı, Batıray denizaltısının harici teknesinin perçin

³ Deniz Müsteşarı Albay Sait Halman ve Fen ve İmalat Şubesi Müdürü Yarbay Rıza Yener'in denizaltıların inşa faaliyetlerini incelemek üzere Almanya'ya gitmeleri için Bakanlar Kurulu izni için bkz., BCA., Fn.:30.18.1.2., Ktn.:83, Dosn.:59, Sn.:7, 27 Haziran 1939.

işlerinin devam ettiği, mayın kovanlarının inşaatının tamamlandığı ve model mayınla tecrübe edildiği, denizaltının ana elektrik makineleri ile her iki dizel makinenin yerine konduğu ve kablo tefrişine başlandığı bilgisi verildi (LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 30 Eylül 1938).

Ekim ayında gönderilen ilerleme raporunda ise Saldıray denizaltısının liman tecrübelerinde, imla yelpazelerinin kapaklarının sızdırması haricinde başka bir sorunla karşılaşmadığı iletili (LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:25, Bn.:1, 2, 1 Kasım 1938).

Bir taraftan da Batıray denizaltısının imalatındaki gecikme konusu üzerinde Deniz Müsteşarlığı ile Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı arasında yazışmalar yapılıyordu. 1 Kasım 1938 tarihinde Deniz Müsteşarlığı gönderdiği yazı ile Alman tarafını uyardı. Alman Harp Bahriyesi Başkomutanlığı 22 Kasım tarihli cevabi yazısında; Avrupa siyasetindeki buhran nedeniyle gecikme yaşandığını belirterek, denizaltının 1939 Nisan ayı sonu yerine 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirdi (LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, 23 Kasım 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, 23 Kasım 1938).

Denizaltılarda görev almak üzere Almanya'ya gönderilmesi planlanan (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:9, 14, 2 Haziran 1938) ve Genelkurmay Başkanlığı'na onaylatılan personel, 20 Kasım tarihinde Köstence yoluyla Almanya'ya gitmek üzere Türkiye'den ayrıldı (LDGAM., Ktn.:1938-10, Gmn.:161, Bn.:10, 10-1, 14, 8 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:24, Bn.:1, 20 Haziran 1938; LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:1, 29 Kasım 1938).⁴ Personelin Almanya'ya ulaşmasıyla Saldıray denizaltısının sürat tecrübelerine geçildi. Deniz tecrübelerinin yapıldığı süreçte hava sisli ve karlı, deniz de aşırı şekilde dalgalıydı (LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:14, Bn.:1, 15 Aralık 1938). 1 Aralık günü sabah saatlerinde çıkılan denizüstü azami sürat tecrübesinde saat 12.00'ye kadar makineler tam yükte çalıştırıldı ve saat 14:20'de tecrübeye son verildi. 6 Aralık günü yapılan tecrübeye ise motor ve egzoz harareti ile yakılan yakıt miktarları kontrol edildi (LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:71, Bn.:1, 2, 3, 28 Ocak 1939).

18 Ocak 1939 tarihindeki su altı azami sürat tecrübesinde Saldıray denizaltısı bir kaza yaşadı. Saat 09.00'da tersaneden hareket eden denizaltı öğleden sonra sürat tecrübesinin yapılacağı mevkie gelince daldı. Saat 14.30'da Saldıray denizaltısını idare eden Krupp Germaniawerft tersanesi kaptanı emekli Binbaşı Meter aniden periskop aşağı komutu verdi. Periskop 1.80 metre aşağı inmishken şiddetli bir çarpışma sesi duyuldu ve periskobun hareketi durdu. Sonrasında yüze çıkıldı ve yapılan muayenede uçakları tespit için kullanılan periskobunun 80 derece bir açı ile sancak kış omuzluk istikametine eğirildiği görüldü. Ayrıca mayın arama telinin baş kısmı, baş testerenin bulunduğu yerden koptu. Bu sırada çarpışma sesinin Saldıray denizaltısı için emniyet görevi yapan Kiel motorbotundan geldiği anlaşıldı. Çarpışma sonucunda Kiel motorbotu sancak kış omuzluk tarafından yara almıştı, hareket edemiyordu ve ağır ağır batmaktaydı. Saldıray denizaltısı Kiel motorbotunu yedeğine alarak sahile doğru ilerlemeye başladığı sırada bir mayın tarayıcı gemi yaklaşarak Kiel motorbotunu yedekleyerek uzaklaştı ve Saldıray denizaltısı tersaneye girdi (LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:1, 23 Ocak 1939). Ardından Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu Saldıray denizaltısında oluşan hasarın 24 Ocak'ta yapılacak tecrübeye kadar süratle giderilmesi talebini tersane yetkililerine ilette (LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:2, 24 Ocak 1939).

Milli Müdafaa Vekâleti bir yandan da imalatı biten, sadece tecrübeleri tamamlanamayan Saldıray denizaltısının cezai sorumluluk doğuracak tecrübelerin Kiel'de, diğer tecrübelerin Türkiye'de tamamlanması teklifini Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla tersane yetkililerine ilette. Tersane bu teklife tüm tecrübelerin Kiel'de yapılması, çıkabilecek bir problemin çözümünün daha kolay olacağı şeklinde cevap verdi (LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70,

⁴ Almanya'ya giden personel listesi için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-6, Gmn.:121, Bn.:2, 3, 23 Aralık 1938.

Bn.:2, 31 Ocak 1939). Ayrıca tecrübeler hızlandırılarak; 1 Şubat'ta su altı azami sürat seyrinin, 2 Şubat'ta 4 millik seyir, 3 Şubat'ta model torpido atışı, 5-7 Şubat arası derin su dalışı, 9-17 Şubat arası torpido atışlarının yapılması planlandı. Bu plana göre 1 Mart tarihinde Saldıray denizaltısının İstanbul'a hareketi düşünülmüyordu (LDGAM., Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:1, 3, 2 Şubat 1939).

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri, Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu aracılığıyla, Saldıray denizaltısının kesin teslimi için mukavele gereği İstanbul'da yapılması gerekli işleri bildiren bir yazı gönderdi. Bu yazıda denizaltının İstanbul'a ulaştıktan sonra boyanmak üzere havuzlanacağı, derin su tecrübesi için 70-80 metre derinlikte bir sahanın ayarlanması, diğer tecrübeler için bir refakat gemisinin tahsisi ve torpido atışları için yakalama botlarının hazırlanması hususları hatırlatıldı (LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 2-1, 29 Mart 1939). Donanma Komutanlığı da bir taraftan yapılacak torpido atışları için gerekli hazırlıkları yaparken (LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:2, 4 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:1, 5 Nisan 1939), diğer taraftan derin su dalış tecrübesi için Hereke Yarımca arasındaki sahayı tespit edip, refakat gemisi olarak da Akın römorkörü veya Hızırreis gambotunu, bu gemiler müsait olmazsa avcı botlardan birinin görevlendirileceğini açıkladı (LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:125, Bn.:1, 6 Nisan 1939).

Yapılan plan tam olarak uygulanamadı ve Saldıray denizaltısı, şirketin garanti kaptanı sorumluluğunda Alman mürettebatı ve Alman bayrağıyla 2 Nisan 1939 tarihinde Kiel'den hareket etti. Saldıray denizaltısını Türkiye'ye getirmek üzere yeterli miktarda Alman personel bulunamadığından, Almanya'ya gönderilmiş bulunan Türk personelinden faydalanmak üzere firmanın yaptığı teklif komisyonca kabul edildi ve makine, elektrik, seyir, telsiz branşlarında Türk personel görev aldı. Saldıray denizaltısı İstanbul'a gelirken Komutan Ön.Yzb. Vehbi Dümer, Başçarkçı Kd. Yzb. Namık Taçkın, Seyir Astsubayı Baş Gd. Emin Oltan, Motor Astsubayı Baş Gd. Kemal Boran, Motor Astsubayı Baş Gd. Ziya Lodos, Elektrik Astsubayı Baş Gd. Ali Tayfun, Seyir Astsubayı Başçavuş Şecaattin Aktolga, Telsiz Astsubayı Başçavuş Nevzat Durukan, Motor Astsubayı Başçavuş Ali Ülengin, Torpido Astsubayı Başçavuş Hilmi Erer, Telsiz Astsubayı Üstçavuş Ali Özdeniz ve Seyir Astsubayı Üstçavuş Sabahattin Kocakaya denizaltıyla birlikte İstanbul'a geldi. Denizaltının Türkiye'ye seyri sırasında savaşın başlaması ihtimaline karşın denizaltıya komutan olarak atanan Ön.Yzb. Vehbi Ziya Dümer tarafından bazı önlemler alındı. Denizaltıdaki Türk personele tabanca ve yeterli miktarda mermi dağıtılarak gerektiğinde kullanmak üzere talimat verildi. Ayrıca telsiz kontrolü tamamıyla Türk personeldeydi ve denizaltının radyosu da kasten çalıştırılmaz hale sokuldu (Kaynak, 2003, s. 156-158; Metel, 1960, s.63; *TDKT, 1935-1950*, s. 113). Uzun yolculuğu başarıyla tamamlayan Saldıray denizaltısı 16 Nisan 1939 tarihinde saat 11.00'de Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Türkiye'ye ulaştı (*Cumhuriyet*, 11 Nisan 1939; *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1939).

Saldıray denizaltısı İstanbul'a geldikten sonra kesin teslimi için yapılacak tecrübelere geçildi. Bu süreçte önemli olduğu değerlendirilen denizaltının azami sürat, derin su dalma ve torpido atışları için gerekli hazırlıklar yapılmış, derin su dalma sahası olarak Hereke Yarımca arasındaki saha, torpido atışlarının yapılacağı saha olarak da Kınalıada Bostancı arasındaki saha belirlenmişti (LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:8, Bn.:14, 8 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, 26 Nisan 1939). Torpido atışı için 28 Nisan günü kararlaştırıldı. Atışta emniyet vasıtası olarak Doğan hücumbotu ve Güven römorkörü görevlendirildi. Atış için saat 07.30 gibi Saldıray ve diğer gemiler Haliç'ten çıkarak, Büyükada önüne saat 08.45'de demirlediler. Saat 11.10'da torpido atışlarına başlandı. Bu atışta 3 numaralı kovandan su üstünden 53,34 cm'lik Veymusvaythet torpidosuyla atış gerçekleştirildi. Torpido takriben 30 metre kadar gittikten sonra baş kısmı su üstüne çıktı, sonra dalmaya başladı ve battı. Ardından planlı diğer atışlar yapılmadı (LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:151, Bn.:1, 1-1, 29 Nisan 1939). Saldıray denizaltısı Haliç'e dönerken, Doğan hücumbotu saat 13.50'de Heybeliada'ya demirledi (LDGAM., Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2, 26 Nisan 1939; LDGAM., GJBDHGJ., Kytn.: 17041, 28 Nisan 1939).

Saldıray denizaltısının İstanbul'daki diğer tecrübelerinde de bazı eksik ve arızalar tespit edildi.⁵ Bu hususların Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince giderileceği taahhüt edilince kesin teslim protokolü imzalandı (LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1, 1-1, Trhz.) ve Saldıray denizaltısının 5 Haziran 1939 tarihinde Haliç Camialtı'nda İstanbul Deniz Komutanlığı yanında sancak çekme merasimi icra edildi. Saat 15.00'de başlayan törende, İstanbul Deniz Komutanlığı tarafından hazırlanan 21 silahendaz ile Donanma Bandosu görevlendirildi. Törene Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan ve İstanbul Kumandanı General Halis Bıyıktaş, Vali Muavini Hüdaî ve yüksek rütbeli subaylarla, Üniversite Rektörü Cemil Bilsel, emekli deniz subayları, Alman mühendisleri ve gazeteciler iştirak etti (LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:11, 12, 13, 14, 8 Nisan 1939; Cumhuriyet, 2 Haziran 1939, s. 2; *Ulus*, 2 Haziran 1939; *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1939; *Ulus*, 7 Haziran 1939; *Akşam*, 6 Haziran 1939; Metel, 1960, s. 63; TDKT, 1935-1950, s. 113).

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri Batıray denizaltısının 1938 Aralık ayında denize indirilerek 9 Mart 1939 tarihinde tamamlanacağını bildirmişti (LDGAM., Ktn.:1938-1, Gmn.:8, Bn.:3, 4, 23 Kasım 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:64, Bn.:1, 23 Kasım 1938). Batıray denizaltısının denize indirilmesi 28 Eylül 1938 tarihinde gerçekleştirildi (*Cumhuriyet*, 29 Eylül 1939; *Ulus*, 13 Nisan 1939). Denize indirildikten sonraki imalat süreci mayın denizaltısı olması nedeniyle, Saldıray denizaltısından daha uzun sürdü. Özellikle şartname gereği denizaltıda bulunacak mayınların ve torpidoların imalatında sıkıntılar yaşandı (LDGAM., Ktn.:1939-77, Gmn.:1, Bn.:1, 26 Mayıs 1939). Tersane yetkilileri, dalma sarnıçlarının tahliye borularıyla perdelerinin imalinin, mayın kuyularının ayar ve tecrübe işlerinin 20 Mayıs 1939 tarihine kadar tamamlanacağını, 6 Haziran günü de liman tecrübelerinin bitirilerek ilk denize çıkışın yapılacağını bildirdi (LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:121, Bn.:1, 1-1, 10 Mayıs 1939).

Batıray denizaltısının inşasının bitimi ve tecrübeleri II. Dünya Savaşı'nın başlamasına denk geldiği için denizaltı Türkiye'ye teslim edilmedi. Denizaltının teslim edilmeyeceği yönündeki Alman Hükümetinin kararı, sözlü olarak Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine 27 Mayıs 1939 tarihinde bildirildi ve Alman Dışişleri Bakanlığı'na aynı gün nota verildi (LDGAM., Ktn.:1939-115, Gmn.:34, Bn.:1, 2, 30 Mayıs 1939). Alman Hükümetinin resmi kararı ise yazılı olarak, Alman Donanma Komutanlığının 15 Eylül 1939 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesine yazdığı bildirim yazısının Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliğine iletilmesiyle öğrenildi (LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:1, 22 Eylül 1939; LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:2, 25 Eylül 1939).⁶ Denizaltının teslim edilmeyeceği bilgisi üzerine Deniz Müsteşarlığı tarafından, Batıray denizaltısının inşası sırasında Almanya'da bulunmak üzere gönderilen astsubaylardan, torpido imalatını takip etmek üzere Almanya'da kalması kararlaştırılan Başgedikli Ali Akın hariç diğerlerinin Türkiye'ye dönmeleri istendi (LDGAM., Ktn.:1939-1, Gmn.:136, Bn.:1, 30 Mayıs 1939).

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

⁵ Makine ve elektrik tertibatındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:7, 8, 9, Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:3-1, 3-2, Trhz. Tekne ve güverte kısmındaki eksik ve arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.:10, 11, Trhz.; LDGAM., Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.:1-2, 4, 4-1, Trhz.

⁶ Krupp Germaniawerft tersanesinin Deniz Müsteşarlığına gönderdiği orijinal Almanca yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:3, 4, 25 Eylül 1939.

kaybetmesiyle 3 Mayıs 1945 tarihinde Alman mürettebatı tarafından Kiel limanının kuzeyinde batırıldı (TDKT, 1935-1950, s. 113).

4. Atılay ve Yıldıray Denizaltılarının İnşa Aşaması

Krupp Germaniawerft tersanesince İstanbul'da yapılacak Atılay ve Yıldıray denizaltılarının montajına 14 Ağustos 1937 tarihinde Haliç'te Valide Kızak Tezgâhında (Sonrakî adı Taşkızak Tersanesi) Başbakan İsmet İnönü'nün katıldığı bir törenle başlandı (TDKT, 1935-1950, s. 113). İnşa faaliyetleri için gerekli tüm montaj aletleri ve malzemeler Almanya'dan deniz yoluyla gönderildi (LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:1-1, 2, 12 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:3, 16 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.:4, 19 Mayıs 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:31, Bn.:1, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 22 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 2, 26 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 3, 27 Eylül 1938; LDGAM., Ktn.:1938-11, Gmn.:19, Bn.: 4, 30 Eylül 1938).

Atılay ve Yıldıray denizaltılarının inşa sürecini kontrol etmek üzere 28 Nisan 1937 tarihinde Sn.Hr. Yarbay Sabri Ölçer başkanlığında, Mk. Ön Yüzbaşı Fehmi Nakoma'dan oluşan ve daha sonra takviye edilmesi planlanan Deniz Müsteşarlığına bağlı bir komisyon teşkil edildi. Bu komisyon belli aralıklarla Deniz Müsteşarlığına inşa ilerleme raporu gönderecekti (LDGAM., Ktn.:1937-14, Gmn.:117, Bn.: 1, 4 Mayıs 1937). Komisyonun 1-15 Ekim 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne baş ve kık taraflarının güverte kemerelerinin yerlerine kaldırılmasıyla, perçin işlerine başlandığı, baş ve kık torpido kovan deliklerinin tesviyelerinin tamamlandığı ve kık amudi dümenin yerine montajının yapıma aşamasına geldiği belirtildi. Yıldıray denizaltısının ise seri dalma sarnıcının tecrübesinin yapıldığı, kulenin yerine kaldırıldığı, mukavim tekneyi bağlayan köşebentlerin alıştırma çalışmalarının yapıldığı, baş ve kık nihayet levhalarının perçinlerinin bitirmek üzere olduğu ve torpido, akü, santral ve makine dairelerinin teçhizine devam edildiği bildirildi (LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 3, 4, 17 Ekim 1938).

1-15 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamasına devam edildiği, mukavim teknenin bölmelerinin montajının sürdüğü, iç teknenin boyanmasına devam edildiği, boru tertibatının imalinin sürdüğü, torpido dairesinin tertibatının imaline devam edildiği ve periskop aksamının montajının sürdüğü bildirildi. Yıldıray denizaltısının ise dış tekne ve güverte köşebentlerinin yerlerine bağlanmasına devam edildiği, boru ve perçin işlerinin sürdüğü ve omurga balast levhalarının yerlerine kaldırılmasının bitmek üzere olduğu belirtildi (LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 1, 2, 16 Kasım 1938).

16-30 Kasım 1938 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının dış tekne kaplamalarının perçin ve kaynak işlerinin sürdüğü, güvertenin kıçtan kuleye kadar tamamlandığı, kuleden başa kadar güvertenin montajına devam edildiği, kızak tertibatına başlandığı, mukavim tekne iç kısmının, üst güvertenin ve kulenin boya işlerinin bitirildiği bildirildi. Yıldıray denizaltısının ise dış tekne levhalarının tamamını yerlerine kaldırılmak üzere hazır olduğu, boru işleri ve kompartımanların teçhizine devam edildiği ve balast omurgasının tamamlanmak üzere olduğu belirtildi (LDGAM., Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 5, 6, 12 Aralık 1938; LDGAM., Ktn.:1938-24, Gmn.:40, Bn.: 1, 2, 12 Aralık 1938).

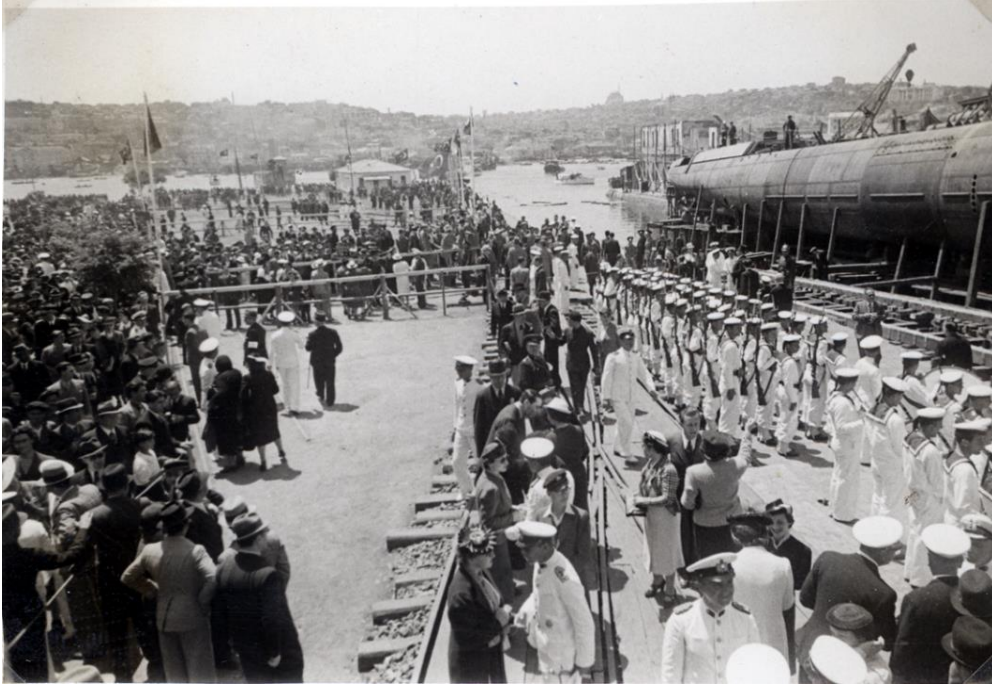
Denizaltıların inşa çalışmaları 1939 yılı geldiğinde oldukça ilerlemişti. 1-15 Nisan 1939 tarihleri arasındaki ilerleme raporunda Atılay denizaltısının tüm dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, denizaltının denize indirilmeye hazır hale geldiği belirtildi. Silah, makine ve elektrik işlerinin devam ettiği ve denizaltının denize indirilmesi için tekne altına kızakların yapıldığı ifade edildi. Yine aynı raporda Yıldıray denizaltısının ise dış tekne ve güverte işlerinin bittiği, şaft

ve pervanelerin takıldığı, kış ufki ve amudi dümen motorlarının gemiye indirildiği belirtildi (LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:212, Bn.: 1, 2, 2-1, 17 Nisan 1939).⁷

Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde Cumhurbaşkanı ve Başbakan adına Birinci Ordu Komutanı Fahrettin Altay'ın katıldığı törenle denize indirildi.⁸ Fakat savaşın başlaması denizdeki teçhizin uzamasına neden oldu. Malzeme yetersizliği ve Alman işçilerin Türkiye'yi terk etmeleri bu gecikmenin temel nedenleriydi. Buna rağmen iş sahasında Türk subay ve işçileri büyük çaba göstererek hem inşayı hem de suya indirildikten sonraki tecrübeleri başarı ile tamamladı. Bununla birlikte tecrübeler sırasında meydana gelen materyal hatasından kaynaklı tamir gerektiren arızalar için protokol gereği Krupp Germaniawerft tersanesinden malzeme ve işçilik ücretleri talep edildi (LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:53, Bn.:3, 4, 5, 24 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:2, 29 Haziran 1940). Sonuç olarak Atılay denizaltısı Binbaşı Burhanettin Çandarlı komutasında 5 Şubat 1940 tarihinde Donama hizmetine girdi (TDKT, 1935-1950, s. 113; *Cumhuriyet*, 15 Şubat 1940).

Fotoğraf 3

Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde yapılan törenle denize indirildikten sonra.



Yan tarafta görülen inşası süren Yıldırım denizaltısıdır. Kaynak: (Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi.)

⁷ Atılay ve Yıldırım denizaltıları için haftalık iş günlerinin sonunda ve hafta sonu tatillerinde Krupp Germaniawerft tersanesi yetkililerince cihaz ve sistemlerin güvenliği için nöbetçi bırakılırdı. İstanbul Komutanlığı da Kasım ayından itibaren güvenlik sebebiyle nöbetçi bırakmaya başlayınca, Türk nöbetçiler denizaltı inşa sahasına Alman nöbetçileri almamaya başladı. Bu sorunun çözümü için yapılan yazışma örneği için bkz., LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:115, Bn.: 1, 29 Kasım 1939.

⁸ Atılay denizaltısının ilk olarak 20 Mayıs tarihinde denize indirileceği bildirildi. Daha sonra denizaltının Atatürk'ün Samsun'a çıktığı tarih olan 19 Mayıs günü denize indirilmesi kararlaştırıldı. LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 3, 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-3, Gmn.:76, Bn.: 1, 20 Nisan 1939; LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:162, Bn.: 1, 9 Mayıs 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 2, 17 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1939; *Vakit*, 20 Mayıs 1939; *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1939.

Yıldırım denizaltısının omurgası Valide Kızağına 9 Eylül 1937 tarihinde kondu ve 28 Ağustos 1939 tarihinde Alman Büyükelçiliği Askeri Ataşeleri ve Krupp temsilcileri⁹ ile Türk askeri ve sivil erkanın katılımıyla denize indirildi. Törene Krupp Fabrikası İnşaat Direktörü Mühendis Oesten'in konuşmasıyla başlandı. Donanma Komutanı Amiral Şükür Okan'ın konuşmasından sonra denizaltı amiralin eşi Sayın Nadire Okan tarafından denize indirildi (LDGAM., Ktn.:1939-6, Gmn.:130, Bn.: 1, 9 Ağustos 1939; *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1939; *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1939; *Ulus*, 29 Ağustos 1939; *Vakit*, 29 Ağustos 1939; *Akşam*, 29 Ağustos 1939; Metel, 1960, s. 69-73; *TDKT*, 1935-1950, s. 114).

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Yıldırım denizaltısının inşasında görevli Krupp Germaniawerft tersanesi Alman mühendis ve teknisyenleri 2 Eylül 1939 tarihinde Türkiye'den ayrılmak için başvuruda bulundu (BCA., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, 31 Ağustos 1939; BCA., Fn.:30.10.0.0., Ktn.:62, Dosn.:418, Sn.:14, 2 Eylül 1939) ve kısa süre sonra da Türkiye'den ayrıldı. Bu tarihlerde denizaltının iki ana dizel motoru henüz Türkiye'ye gelmemiştir. Hatta Türkiye'ye gitmek üzere yola çıkarılan bu motorların Alman Hükümetinin emriyle yoldan döndürüldüğü 23 Ağustos 1939 tarihli Krupp Germaniawerft tersanesinin gönderdiği yazıyla öğrenildi. Milli Müdafaa Vekaletinin 10 Kasım 1939 tarihli motorların verilmesi konulu başvurusuna, Alman Bahriye Vekaleti 24 Kasım günlü yazısıyla "savaş nedeniyle bunun mümkün olamayacağı" şeklinde cevap verdi (LDGAM., Ktn.:1939-12, Gmn.:85, Bn.:1, 21 Kasım 1939).

Bu gelişmeler yaşanırken Yıldırım denizaltısının yapımının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılmayacağı anlaşılarak geri kalan imalatın Gölcük Deniz Fabrikaları tarafından yapılmasına karar verildi (LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:1, 26 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:2, 2 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:3, 4 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:4, 5 Mart 1940). Ayrıca İstanbul'da bulunan Denizaltı Gemileri İnşaat Kontrol Komisyonu lağvedilerek yerine "Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun görevi Yıldırım denizaltısının mümkün olan en kısa zamanda donanmaya katılmasını sağlamaktır (LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, 29 Şubat 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:6, 6 Mart 1940; LDGAM., Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:7, 11 Mart 1940).

Bu sırada Yıldırım denizaltısı 13 Ağustos 1940 tarihinde yedekte olarak Haliç'ten Gölcük'e getirildi. Savaş süresince ana dizel motorların Türkiye'ye getirilmesi veya parasının Krupp Germaniawerft tersanesine yapılacak ödemeden kesilmesi yönünde çalışmalar devam ederken (LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 5 Haziran 1940), benzer tipte motorların İngiltere'den getirilmesi için birçok yazışma yapıldı (LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:155, Bn.:1, 26 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:1, 26 Ocak 1942; LDGAM., Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:2, 3 Temmuz 1942). 5 Mart 1943 tarihinde denizaltının inşasına Başçarkçı Ön.Yzb. Celal Akdoğan ve II. Çarkçı Yzb. Necmi Karaca başkanlığında başlandı. İmalat devam ederken ana dizel motorlar ile bunlara ait yedek yardımcı aksamın getirilmesi konusunda Krupp Germaniawerft tersanesi ile anlaşarak parçaların Haziran 1943 içerisinde getirilmesi kararlaştırıldı (LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:1, 21 Nisan 1943). Bir adet sancak ana dizel motor Haziran 1943 içerisinde Sirkeci gümrüğünde olacak şekilde Almanya'dan gönderildi (LDGAM., Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:2, 12 Mayıs 1943). İskele ana dizel motorun ise Ekim 1943 içerisinde Almanya'dan gönderilmesi planlandı (LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:1, 20 Ekim 1943; LDGAM., Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:2, 25 Ekim 1943). Bu makinelerin

⁹ Yıldırım denizaltısının denize indirilme törenine Krupp Germaniawerft tersanesinin temsilcilerinin katılması için yapılan yazışma örnekleri için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 5, 2 Şubat 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 4, 16 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 6, 20 Mart 1939; LDGAM., Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 1, 23 Mart 1939.

kontrollerinin yapılarak teslim alınması için oluşturulan komisyon 24 Ocak/7 Şubat 1944 tarihleri arasında çalışmalarını tamamlayarak makinelerin teslim alınması kararını verdi (LDGAM., Ktn.:1944-75, Gmn.:19, Bn.:1, 14 Şubat 1944).

Aynı zamanda Yıldıray denizaltısının elde mevcut olan malzeme, gemi resimleri ve eş gemisi olan Saldıray denizaltısından yararlanılarak eksik kalan inşası tamamlanmaya çalışılıyordu. Almanya'dan getirilen dizel motorlar Turgutalp maçunası vasıtasıyla 1 Ağustos 1944 tarihinde denizaltıya kondu. Çalışmalar sonucunda denizaltının iskele tarafta yer alan dizel motoru 4 Ekim 1945 tarihinde, sancak tarafta yer alan dizel motoru da 10 Ekim 1945 tarihinde çalışır vaziyete getirildi. İlk dizel seyir tecrübesi 11 Ekim 1945 tarihinde yapıldı. Geminin tüm liman tecrübeleri tamamlanarak Kasımpaşa'daki havuzlarda ilk trim dalışının yapılması karara bağlandı. Bu suretle Kasımpaşa havuzlarına gidilerek 1 Numaralı Havuz'da Yb. Saim Erkson ve yüksek mühendis Kd.Yzb. Ertuğrul Dağdevirenöğlu, Denizaltı Filosu Makine Mühendisi Yb. Necati Gökçen ve I. Denizaltı Filotillası Komodoru Alb. Abdurrahman Benlioğlu başkanlığında yapılan meyil tecrübesi iyi netice verdiğinden 2 Eylül 1946 tarihinde saat 15.55'de dalındı. 20 Eylül 1946 tarihinde Bostancı'da ilk deniz dalışı yapılarak tecrübelerle başlandı ve müteakip günlerde de top ve torpido atışları icra edildi. Ardından Bostancı'da icra edilmesi kararlaştırılan derin su dalışı hazırlıklarına başlandı. Kaldıray ağ gemisi ve Turgutalp maçunası kurtarma ve emniyet gemileri olarak görevlendirildi. Ayrıca İstanbul Deniz Komutanlığı Dalgıç Gurubu Komutanlığından bir dalgıç ekibiyle, iki dalgıç takımının ve derin su dalgıç cihazlarının tecrübe süresince Kaldıray ağ gemisinde bulundurulmaları sağlandı. Bununla beraber Deniz Hastanesi Baştabipliği de 2 doktor, iki sıhhiye çavuşu ve 4 sıhhiye erini Kaldıray ağ gemisine gönderdi (LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:2, 6 Aralık 1946; LDGAM., Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:1, 13 Aralık 1946). 15 Ocak 1947 tarihinde Bostancı'da derin su dalışı gerçekleştirilerek Yıldıray denizaltısı Ön.Yzb. Barbaros Günergin komutasında donanma hizmetine girdi. Böylece Türk denizaltıcılık tarihinde, inşası Türk işçisinin eliyle tamamlanmış, hiç bir yabancı uzman olmadan tamamıyla Türk personeli tarafından tecrübeleri yapılmış ilk denizaltı Yıldıray denizaltısı oldu (Metel, 1960, s. 73-75; TDKT, 1935-1950, s. 114).

Fotoğraf 4

Yıldıray Denizaltısı Haliç'te.



Kaynak: (Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi.)

5. Sipariş Edilen Denizaltılarla İlgili Mali Hususlar

Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu, Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltılarını imal etmekten sorumlu Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileriyle görüşerek, önceden kararlaştırılmış ödeme planı üzerinden, tamamlanan ve tamamlanacak işlerle ilgili maliyet analizi yaparak, hesapların tasfiyesi için çalışmalar yürüttü. Krupp Germaniawerft tersanesi bu görüşmelerde Atılay denizaltısının teslim alınmasını kesin teslim kabul ederek, bundan sonra denizaltıda yapılacak işlerin mali kısmını üstlenmeyeceğini belirtti. Bununla beraber 8 Nisan 1940 tarihinde Krupp Germaniawerft tersanesi namına mühendis Richter ile Yıldırıy denizaltısında tamamlanacak işler için 4.845 TL işçi ücreti, 975 TL materyal ve 875 TL genel masraf üzerinden protokol imzalandı (LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:1, 9 Nisan 1940). Ayrıca Krupp Germaniawerft tersanesi, Yıldırıy denizaltısının Türkiye'ye gönderilmeyen dizel motorlarının montaj masrafı dahil 267.176 TL, iki periskobunun montaj ücreti dahil 24.072 TL ve telsiz cihazlarının montaj masrafı dahil 61.805 TL olduğunu kabul etti (LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:2, 12 Nisan 1940; LDGAM., Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:3, 19 Nisan 1940). Ancak Krupp Germaniawerft tersanesi ile yapılan bu fiyatlandırma üzerinde ilerleyen süreçte birçok görüşme yapılmak zorunda kalındı (LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:2, 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:1, 1-1, 3 Haziran 1940; LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5, Trhz; LDGAM., Ktn.:1930-26, Gmn.:115, Bn.:2, 2-1, 2-2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, Trhz).

Krupp Germaniawerft tersanesi yetkilileri ile Denizaltı Gemileri İnşaat Komisyonu arasında 14 Ağustos 1940 tarihinde 4 denizaltının hesap tasfiyesi ve Atılay ile Yıldırıy denizaltılarının Taşkızak tersanesinde montajı için kullanılan cihazlar ve tesisatların Türkiye'de kalması için protokol imzalandı. Protokolle, Taşkızak tersanesindeki cihazlar ve tesisatlar için Almanya'dan getirilen materyalin fiyatının 149.206 TL, Türkiye'den temin edilen materyalin 79.954 TL olduğu, bu miktardan %20 aşınma yıpranma payı düşölüp, kullanılan boru ve kabloların bedeli olan 4.322 TL eklendiğinde malzemenin toplam bedelinin 187.650 TL olduğu kabul edildi. Bu malzemelerin ithalinde Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından gümrüklere verilen teminat mektuplarının serbest bırakılarak firmaya iade edilmesine ve bu malzemeler için gümrük rüsumu gerektiği takdirde Milli Müdafaa Vekâleti tarafından ödenmesine karar verildi (LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:1, 14 Ağustos 1940). Ayrıca Yıldırıy denizaltısı tamamlanmadan teslim edildiği için denizaltı için ödenmemiş %30'luk kısımdan 3.000 TL tutarındaki kısmın ileride çıkması muhtemel arızalar için elde tutulmasına, geri kalan kısım ile Krupp Germaniawerft tersanesinin teminat ve avans garantilerinin tersaneye ödenmesi kararlaştırıldı (LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-3, 14 Ağustos 1940).

Aynı protokolle, Saldıray denizaltısının kesin tesliminde belirlenen noksanlarla, garanti süresi içinde oluşan noksanlar da Türk Lirası cinsinden belirlendi. Krupp Germaniawerft tersanesinin bu noksanları gidermesiyle, denizaltının ödenmemiş son %10'luk taksitinin ödenmesi kararlaştırıldı. Atılay denizaltısının ise tespit edilen noksanlarının giderilmesiyle geri kalan ödemesi olan %30'un %25'lik bölümünün ödenmesine, %5'lik kısmın ise garanti süresi sonunda verilmesi üzerinde anlaşıldı.¹⁰ Batıray denizaltısı ile ilgili olarak da denizaltı her ne kadar teslim edilmemiş olsa da hesap tasfiyesi yapılırken Türkiye'ye teslim edilen 15.328 TL bedelli 1 adet Ultra Saunding cihazı ile 38.900 florin tutarındaki cephanenin bedellerinin düşölmesi kararlaştırıldı (LDGAM.,

¹⁰ Atılay denizaltısının garanti kapsamında yapılması gereken, torpido atışları sırasında arızalanan sancak torpido kovanı dış kapağındaki arızasının giderilmesi için yapılan tamirat ve havuz masraflarının Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından karşılanması maksadıyla Deniz Müsteşarlığının yazdığı yazı için bkz., LDGAM., Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:1, 6 Kasım 1940. Atılay denizaltısının garantisi 30 Ocak 1941 tarihinde bitmiştir. Denizaltının 1940 yılı içerisinde geçirdiği arızalar için bkz., LDGAM., Ktn.:1941-78, Gmn.:87, Bn.:1, 2, 3, 4, 31 Ocak 1941.

Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2, 2-1, 2-2, 2-3, 14 Ağustos 1940). Ayrıca 4 denizaltı için yedek olarak verilmesi gerekli 2 adet periskobun parası olan 20.764 TL'nin Krupp Germaniawerft tersanesince ödenmesi karara bağlandı (LDGAM., Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:2-4, 14 Ağustos 1940).

6. Almanya'nın Yaptığı Denizaltı Satış Teklifi ve Alınan Diğer Gemiler

Almanya'ya sipariş edilen Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltıları haricinde, Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından 6 Ocak 1938 tarihinde, tersanenin Türkiye temsilcisi Ali Nuri ve Şeriki şirketi aracılığıyla, 380 ton su üstü tonajında denizaltı satış teklifinde bulunuldu.¹¹ Bu teklifle 2 veya 3 denizaltı siparişi verilirse, Kiel'deki tersanede inşa edilerek İstanbul'da teslim edilmek şartıyla her denizaltının 212.000 İngiliz lirasına yapılacağı iletildi. Teklife ayrıca 5 veya 6 denizaltı sipariş edilirse, Türkiye'de inşa ve teslim şartıyla her denizaltının 242.000 İngiliz lirasına imal edileceği eklendi. İlave her denizaltıyla birlikte 6 adet torpido da verilecekti (LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, 3, 4, 5, 6, 7, 10 Haziran 1938). Krupp Germaniawerft tersanesi tarafından yapılan bu teklif, mali açıdan uygun görülmeyle kabul edilmedi (LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:1, 16 Haziran 1938).

Almanya'dan denizaltılar haricinde de gemiler alındı. Bu gemilerden ilki Almanya'da inşa edilerek Türk Donanmasına katılan Pınar su gemisi oldu. Pınar su gemisinin mukavele ve şartnamesine göre 22 Kasım 1938 tarihinde İstanbul'da yapılan muayenesinde, demirbaş malzeme listesindeki materyallerin tam olduğu görüldü. Sonraki günlerde yapılan seyir tecrübelerinde de bir arıza tespit edilmedi. Sadece Almanya'daki komisyon tarafından yapılan muayeneye göre noksan olan bazı hususlar bulunmaktaydı (LDGAM., Ktn.:1938-16, Gmn.:114, Bn.:1, 30 Kasım 1938). Bu noksanlar gemiyi yapan firma tarafından kısa sürede tamamlandı ve Pınar su gemisi 5 Aralık 1938 tarihinde Türk donanmasına dahil oldu (LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:2, 5 Aralık 1938).

II.Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Almanya'dan teslim alınan ikinci gemi ise Doğanarslan römorkörü oldu. Siparişi ve inşa sürecinin tamamlanmasıyla Ağustos 1939 tarihinde İstanbul'da teslim alınan gemi, personel ataması yapıldıktan sonra İstanbul Deniz Komutanlığı emrine verilerek Türk donanmasına katıldı (LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:1, 7 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:2, 10 Ağustos 1939; LDGAM., TÇDEEB, 11 Ağustos 1939; LDGAM., Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:3, 4, 17 Ağustos 1939).

Sonuç

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

Bunun yanında bir donanmanın en önemli muharip unsuru olan su üstü gemisi ve denizaltı alınması için de büyük çabalar gösterildi. Bu noktada ülkenin içinde bulunduğu mali şartlar gözetilerek çok kısıtlı imkânlarla bir öncelik tercihi yapılması gerekti. Ya su üstü gemilerine öncelik verilecek ya da denizaltılara yönelinecekti. Tercih denizaltılardan yana kullanıldı. Dönemin askeri yetkililerinin uyarıları doğrultusunda su üstü gemilerine karşı büyük üstünlüğü bulunan ve çağının en etkili savaş gemileri olan denizaltıların temin edilmesine karar verildi. Bu kapsamda yapılan titiz incelemeler neticesinde Almanya'ya isimlerini Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün verdiği

¹¹ Orijinal Almanca teklif metni için bkz., LDGAM., Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.:14, 15, 16, 17, 2 Haziran 1938.

Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy denizaltıları sipariş edildi. Başlayan II.Dünya Savaşı nedeniyle imalat ve teslimatında savaş koşulları nedeniyle büyük sorunlar yaşansa da Batıray denizaltısı hariç olmak üzere diğer üç denizaltı Türk donanma envanterine katılabildi. Hatta bu süreçte Almanya'dan Pınar su gemisiyle Doğanarslan römorkörü de alınarak donanma kadrosuna katıldı.

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

Kaynakça

a. Arşiv Kaynakları

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE)

İkinci Dünya Harbi Klasörü, Kln.:9, Dosn.:94, Fhn.:1.

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

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

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

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

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

Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü (LDGAM)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Ktn.:1938-14, Gmn.:36, Bn.: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 14, 15, 16, 17.
Ktn.:1938-16, Gmn.:114, Bn.:1.
Ktn.:1938-21, Gmn.:72, Bn.: 1, 2, 3, 4, 5, 6.
Ktn.:1938-24, Gmn.:21, Bn.:1, 2, 3.
Ktn.:1938-24, Gmn.:25, Bn.:1, 2.
Ktn.:1938-24, Gmn.:40, Bn.: 1, 2.
Ktn.:1939-1, Gmn.:121, Bn.:1, 1-1.
Ktn.:1939-1, Gmn.:136, Bn.:1.
Ktn.:1939-1, Gmn.:151, Bn.:1, 1-1.
Ktn.:1939-2, Gmn.:75, Bn.:1, 2, 3, 4, 13.
Ktn.:1939-3, Gmn.:76, Bn.: 1.
Ktn.:1939-3, Gmn.:115, Bn.: 1.
Ktn.:1939-3, Gmn.:123, Bn.:1, 1-1, T.: 21 Eylül 1939;
Ktn.:1939-3, Gmn.:124, Bn.: 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 5, 5-1, 5-2, 6, 6-1, 7, 7-1, 8, 9, 9-1, 9-2.
Ktn.:1939-3, Gmn.:130, Bn.:1.
Ktn.:1938-3, Gmn.:157, Bn.: 5, 6.
Ktn.:1939-3, Gmn.:184, Bn.:1.
Ktn.:1939-3, Gmn.:212, Bn.: 1, 2, 2-1.
Ktn.:1939-5, Gmn.:70, Bn.:1, 2, 3.
Ktn.:1939-5, Gmn.:71, Bn.:1, 2, 3.
Ktn.:1939-5, Gmn.:98, Bn.:1, 2.
Ktn.:1939-6, Gmn.:130, Bn.: 1.
Ktn.:1939-6, Gmn.:162, Bn.: 1.
Ktn.:1939-12, Gmn.:85, Bn.:1.
Ktn.:1939-12, Gmn.:125, Bn.:1.
Ktn.:1939-12, Gmn.:127, Bn.:1, 2, 2-1.
Ktn.:1939-13, Gmn.:158, Bn.:1, 2.
Ktn.:1939-14, Gmn.:23, Bn.: 1, 1-1, 1-2, 3-1, 3-2, 4, 4-1.
Ktn.:1939-35, Gmn.:26, Bn.: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11.
Ktn.:1939-75, Gmn.:180, Bn.:1, 2, 3.
Ktn.:1939-77, Gmn.:1, Bn.:1.
Ktn.:1939-115, Gmn.:10, Bn.:1, 2, 3.
Ktn.:1939-115, Gmn.:14, Bn.:11, 12, 13, 14.
Ktn.:1939-115, Gmn.:34, Bn.:1, 2.
Ktn.:1939-116, Gmn.:8, Bn.:14.
Ktn.:1939-116, Gmn.:64, Bn.:2.
Ktn.:1940-6, Gmn.:35, Bn.:1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 5, 5-1, 5-2, 5-3, 5-4, 5-5.
Ktn.:1940-6, Gmn.:53, Bn.:3, 4, 5,
Ktn.:1940-6, Gmn.:63, Bn.:1, 2.
Ktn.:1940-14, Gmn.:147, Bn.:1, 2, 3, 4.

Ktn.:1940-14, Gmn.:52, Bn.:1, 2, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4.

Ktn.:1940-20, Gmn.:128, Bn.:5, 5-1, 6, 7.

Ktn.:1940-34, Gmn.:60, Bn.:1, 2, 3.

Ktn.:1940-34, Gmn.:149, Bn.:1.

Ktn.:1940-34, Gmn.:155, Bn.:1.

Ktn.:1941-78, Gmn.:87, Bn.:1, 2, 3, 4.

Ktn.:1942-45, Gmn.:69, Bn.:1, 2.

Ktn.:1943-51, Gmn.:156, Bn.:1 2.

Ktn.:1943-73, Gmn.:163, Bn.:1, 2.

Ktn.:1944-75, Gmn.:19, Bn.:1.

Ktn.:1946-120, Gmn.:4, Bn.:1, 2.

Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Dijital Fotoğraf Arşivi.

Gemi Journalleri Bölümü Doğan Hücumbotu Gemi Jurnalı (GJBDHGJ, Kytn.: 17041.

Tasnif Çalışması Devam Eden Evraklar Bölümü (TÇDEEB).

b. Süreli Yayınlar

Cumhuriyet Gazetesi.

Ulus Gazetesi.

Akşam Gazetesi.

Vakit Gazetesi.

c. Araştırma ve İnceleme Eserleri

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Ankara: C. I, Dosya I.

Metel, R. (1960). *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Kaynak, O. A. (2003). *Amiral Vehbi Ziya Dümer'in Anıları*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.

Uyaniker, F. (2021). *Türk Donanmasının Stratejik Bir Seyri: Donanmanın Malta-Faller Ziyareti 1936*, Çanakkale: Paradigma Akademi Yayını.