

## Donanma Üzerindeki İktidar Mücadelesinin Gölgesinde *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* Denizaltılarının Alım, İnşa ve Teslim Süreci

Evren MERCAN\*

### Özet

*Trablusgarp Harbi'nden itibaren neredeyse kesintisiz süren savaşların bıraktığı yıkıntı üzerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ni, Osmanlı'dan miras kalan jeopolitik tehditlerle baş edebilmekte eldeki kısıtlı imkânlarla mütevazı dahi olsa bir donanma kurulması gerekliliğiyle karşı karşıya bırakmıştı. Yeni bir deniz gücünün kurulmasında uzun süredir atıl vaziyette limanlarda kıçtankara edilen, harekât kabiliyetinden yoksun eldeki köhne harp gemilerinin geniş ölçekli onarımının yanında, bir donanma programına da acil bir ihtiyaç duyulmuştu. Bu programın içeriğinin belirlenmesinde, Osmanlı'dan beri gelen ve Cumhuriyet Dönemi'nde de nükseden denizciler ve karacılar arasındaki rekabet kendini göstermişti. Ne var ki İstiklal Harbi'nden muzaffer çıkan karacılar, silahlı kuvvetler modernizasyonunu noktasında yegâne yetkili merci olmuş ve donanma programını da kendi ihtiyaçlarına göre belirlemişti. Böylelikle Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın (Çakmak) savunduğu, kıyı savunma odaklı denizaltı ve hafif unsurlardan oluşan ve ordunun denizdeki bir uzantısı olarak görülen, sınırlı bir donanma programına yeşil ışık yakılmıştı. Nihayetinde Türk Donanması'na Almanların paravan firması üzerinden Hollanda'daki Feijenoord Tersanesi'nde inşa edilen Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltıları alınmıştı. Bu girişim Türk denizaltıcılığının nüvesini teşkil eden kayda değer bir atılım olsa da büyük resimde karacı odaklı bir bakış açısının ürünüydü. Bu çalışmada donanmadaki güç mücadelesi bağlamında Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltının alım, inşa ve teslim süreci ele alınmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Türk Donanması, Birinci İnönü ve İkinci İnönü Denizaltıları, Feijenoord Tersanesi, Türk-Alman İlişkileri.

### The Purchase, Construction and Delivery Process of the 1<sup>st</sup> Inonu and 2<sup>nd</sup> Inonu Submarines in the Shadow of a Power Struggle over the Turkish Navy

### Abstract

*Founded over the ruins from the continuous wars since the Tripoli War, the newly established Republic of Turkey faced the necessity of setting up a navy, however modest, to cope with geopolitical threats inherited from the Ottoman Empire. The establishment of a new sea power required an urgent need for a naval armaments program, as well as a large-scale renovation and modernization of outdated warships that had long*

\* Milli Savunma Üniversitesi, Dr. Öğr. Üyesi, ORCID: 0000-0002-4750-9221, emercans@gmail.com.

*been idling in ports and lacked operational capability. In determining the content of this program, the rivalry between naval and land forces had manifested itself during the Ottoman Empire and recurred in the Republican Era. However, the army, which emerged victorious from the War of Independence, became the sole authority in the modernization of the armed forces and determined the naval program in accordance with their own needs. Thus, defended by the General Chief of Staff, Fevzi Pasha (Çakmak), the green light was given to a limited naval program, which consisted of coastal defense-oriented submarines and small ships, and was considered an extension of the army at sea. Ultimately, the 1st and 2nd İnönü submarines, which were built by the Feijenoord Shipyard in the Netherlands, were commissioned by the Turkish Navy through a German front company. Although this initiative was a remarkable breakthrough that comprised of the core of Turkish submarine force, it was the product of a land forces-oriented perspective in the big picture. In this study, the procurement, construction and delivery processes of the 1st and 2nd İnönü submarines are discussed in the context of the power struggle in the Navy.*

**Keywords:** *Turkish Navy, 1st İnönü and 2nd İnönü Submarines, Feijenoord Shipyard, Turkish-German Relations.*

## Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nın barut dumanı uçup gidince ölçeği bakımından dünya tarihinin ilk topyekûn harbinin yol açtığı enkazın gözükmese tam bir felaket olmuştu. Bu süreç mevcut siyasi, sosyal ve ekonomik düzenleri alt üst ettiği gibi Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Almanya gibi birçok devleti ve rejimi de tarih aynasının kör noktasında kaybolup gitmesine yol açmıştı. Savaşın kırım ve maddi tükenmişliği, bir cumhuriyet rejimine evrilecek olan Türkiye'nin ancak kendi İstiklal Mücadelesi sonucunda nihayete erebilmişti. Yeni rejimin kendi ayakları üzerinde durma gerekliliği, iki dünya arasındaki dönemde ulusal güvenliğin en öncelikli mesele olarak kıymetlendirilmesine öncülük etmişti<sup>1</sup>. Osmanlı'dan tevarüs eden coğrafi yerleşimin getirdiği jeopolitik sorunlar, varisi sayılan Türkiye Cumhuriyeti liderlerinin de kafasını meşgul etmeyi sürdürecekti. Devasa imparatorluk sınırlarının Anadolu coğrafyasına indirgenmesine rağmen uzun sahil şeritlerinin ve askerî statüsü henüz belirsizliğini koruyan boğazların yaklaşma sularının nasıl savunulacağı meselesi, kısıtlı imkânlarla sahip Türkiye'nin silahlanma çabasına girişmesindeki temel motivasyonlardan biri oldu.

Ne var ki, 1911'deki Trablusgarp Harbi'nden itibaren 11 yıldır kesintisiz devam eden savaşlar neticesinde ortada elle tutulur bir donanma dahi kalmamıştı. Bu süre zarfında neredeyse doğru düzgün bakım yüzü görmeyen ve yenileriyle ikame edilme şansından yoksun harp gemilerinin hurda bir materyal yığına dönüşmesi, yeni kurulacak Cumhuriyet Donanması'nın oldukça mütevazı bir donanma programına sahip olmasını zorunlu kılmıştı. Zira kâğıt üzerinde toplamda 60 bin tonluk bir kuvvete tekabül eden bu donanma, çok büyük onarımlara ihtiyaç duyan ve operasyonel manada neredeyse tamamı gayri faal olan harp gemilerinden müteşekkildi<sup>2</sup>. Uzun süredir atıl vaziyette limanlarda

1 Dilek Barlas, Serhat Güvenç *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti 1923-1939*, İstanbul 2014, s. 81.

2 Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, İstanbul 1967, s. 24. Donanmanın hali hazırda kâğıt üzerindeki kuvveti şöyleydi: *Yavuz* muharebe kruvazörü, *Turgut Reis* muharebe

kıçtankara edilen, harekât kabiliyetinden yoksun bu gemilerin geniş ölçekli onarımı ve sonrasında donanmaya platform tedariki, genç Cumhuriyet'in askerî ve siyasi liderlerinin güvenlik ajandasında acil koduyla öncelik kazanmıştı. Ancak hâlihazırdaki jeopolitiğin dikte ettirdiği denizlerdeki güvenlik endişesi ve kısıtlı bütçe kaynaklarının dayatması karşısında donanmanın hangi kuvvet yapısına göre şekilleneceği konusu başlı başına bir sorundu. Birinci Dünya Savaşı'ndaki deniz muharebelerindeki tecrübeler başa güreşen bahriye çevrelerinde geleneksel muharebe gemisi ekolü ile yenilikçi denizaltı-hava gücü konseptini karşı karşıya getirmişti. Bu ayrışmanın Türkiye'deki tezahürü ise çok daha karmaşıktı. Nitekim Osmanlı'dan süre gelen karacı-denizci rekabeti bu tartışmayla birlikte yeniden alevlenmişti. Bahriye cenahındaki hâkim görüş muharebe gemilerinden müteşekkil iddialı bir donanmayken Fevzi Paşa'nın başını çektiği Genelkurmay'daki karacı komuta heyeti ise maliyeye yük getirmeyecek, caydırıcılığı yüksek olan denizaltı ve uçaklardan yana tavır koymaktaydı<sup>3</sup>.

Nihayetinde Genelkurmay'ın istekleri doğrultusunda öncelikle mevcut harp gemilerinin onarımının ele alınmasının hemen ardından Cumhuriyet Donanması'na platform siparişinde ilk sırayı Hollanda'nın Feijenoord Tersanesi'ndeki (Wilton-Fijenoord) I.v.S. (Ingenieurskantor voor Scheepsbouw) Firması tarafından inşa edilecek olan 519 tonluk iki denizaltı almıştı<sup>4</sup>. Türk Donanması'nın ilk operasyonel denizaltıları sayılan<sup>5</sup> ve 1928 yılında donanmaya teslimiyle birlikte *I. İnönü* ve *II. İnönü* ismi verilecek olan bu platformlar, gelecek 20 yılda Genelkurmay tahakkümü altında donanmanın kuvvet yapısının ana hatlarını belirleyen adeta bir turnusol kâğıdı işlevi görecek. Bu makalede, Cumhuriyet Donanması'nın envanterine giren ilk sualtı platformları olan *I. İnönü* ve *II. İnönü* denizaltılarının tedariki ve teslimine ilişkin süreci mercek altına alınmasına paralel olarak büyük resimde genç Cumhuriyet'in küllerinden ayağa kaldırmaya çabaladığı deniz gücünün gidişatına yön veren iktidar mücadelesinden söz edilecektir.

## Osmanlı'dan Devralınan Bakiye: Donanma ve Onun Etrafındaki İktidar Mücadelesi

Birinci Dünya Savaş sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi hükümleri kapsamında yaklaşık 700 yıllık Donanmayı Hümayûn'un komutanlık makamını simgeleyen Kap-

gemisi, *Hamidiye* ve *Mecidiye* muhafazalı kruvazörler, *Berk-i Satvet* ve *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörleri, *Muavenet-i Milliye*, *Numune-i Hamiyet*, *Taşoz*, *Basra* ve *Samsun* muhripleri, *Sultanhisar*, *Sivrihisar*, *Yunus*, *Akhisar*, *Draç*, *Berk-i Efşan* ve *Musul* torpidobotları, *Burak Reis*, *Hızır Reis*, *Kemal Reis*, *İsa Reis*, *Aydın Reis*, *Preveze* ve *Sakız* gambotları, *Zuhaf* korveti, *İntibah*, *Nusrat* ve *Tir-i Müjgân* mayın dökme gemileri, eğitim gemileri olarak *Muin-i Zafer*, *İclâliye* ve *Necm-i Şevket* zırhlı korveti, *Ertuğrul* ve *Söğütlü* yatları. Bkz. Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, İstanbul 1966, s. 37-38.

3 Serhat Güvenç ve Dilek Barlas, "Ataturk's Navy: The Determination of Turkish Naval Policy, 1923-1939", *Journal of Strategic Studies*, C.XXVI, No:1, 2003, s. 8.

4 Ömer Kalaycıoğlu, *Denizaltı ve Filomuz*, Ankara 1990, s. 95.

5 Aslında Türk Donanması'nın ilk denizaltıları 1886 yılında Osmanlı Devleti tarafından Nordenfellt şirketinden sipariş edilen *Abdülhamid* ve *Abdülmecid*'dir. Gelgelelim bu gemiler hiçbir surette aktif hizmette kullanılmaya elverişli olamayacaklardı. Konuyla ilgili güncel bir çalışma için bkz. Evren Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, İstanbul 2012.

tan-ı Derya (1390–1867) / Bahriye Nazırlığı (1867-1918) forsu, *Turgut Reis* muharebe gemisinin ana direğinden bir daha toka edilmemek üzere 5 Kasım 1918’de arya edilmesiyle kaldırılmıştı. Elde kalan donanma da benzer bir kaderi paylaşarak mürettebatı terhis edilmiş, harp gemileri de hareketten sakıt bir vaziyette Haliç’te enterne edilmişti<sup>6</sup>. İstiklal Harbi sırasında gemileri limana bağlanıp işsiz kalan bahriye personelinin önemli bir kısmı cepheye silah, araç ve mühimmat temininde lojistik nakliyatta görev almış, hatta bir kısmı cepheye bilfiil muharip roller dahi üstlenmişlerdi<sup>7</sup>. Kendi personel havuzunun bir kısmını stratejik nakliyatın idamesine ve cephedeki subay açığını kapamaya hasreden deniz gücünden yoksun bir donanmanın, büyük ölçüde karada cereyan eden İstiklal Harbi’nde Bahriye Dairesi<sup>8</sup> adı altında karacıların komutası altına girmesi kaçınılmaz bir durumdu. Gerçekte bu durum, son birkaç yüzyıldır savunma odaklı kara muharebelerine alışkın olan Osmanlı askerî yapısındaki hâkim düşüncenin bir anlamda vücut bulmuş haliydi. Türk askerî kültürü ve buna mukabil karacı subay kadrosunun zihninde iz bırakan bu düşünce yapısına göre donanma ordunun bir uzantısı olarak görülmekte ve bundan dolayı ülke savunmasında tali önem atfedilmekteydi. İttihatçıların dretnotlardan kurulu büyük bir donanma kurma hedefi bir istisna kabul edilirse geç dönem Osmanlı askerî ricali ve akabinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin komuta kademesi donanmaya kısıtlı harekât ölçüğünde kıyı savunma dışında daha iddialı bir işlev yüklemekte daima tereddüt yaşamıştı<sup>9</sup>.

Genelkurmay’ın donanma üzerindeki fark edilir düzeydeki tahakküm kurmasının en temel nedeni Osmanlı Donanması’nın 19’uncu yüzyılın modern koşullarında cereyan eden harplerde gösterdiği düşük performans ve hatta harbin gidişatını olumsuz etkilemesindeki kısmi rolünün zihinlerde hâlâ tazeliğini korumasıydı. Bilhassa Sultan Abdülaziz Dönemi’nde ülke ekonomisini iflasın eşiğine getiren pahalı ve bir o kadar da stratejik planlamadan yoksun, dünyada ilk beşe girecek nicelikte kurulan iddialı bir donanmanın 93 Harbi’ndeki hezimette payı olduğuna inanılması, Osmanlı askerî teşkilatının kurumsal hafızasına kazınacak acı bir tecrübedi<sup>10</sup>. Nitekim ilk olarak Seraskerlik akabinde Harbiye Nezareti’nin zihninde inşa ettiği güvenlik paradigmasındaki deniz gücü tasavvuru, daha çok kıyıların ve boğazların savunmasını yapacak, eldeki muharebe gemilerinin bir yüzer

6 İskender Tunaboylu, *Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir 2008, s.9; İ. Bülent Işın, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi 1299-1922*, Ankara 2004, s. 360-364.

7 İstiklal Harbi’nde kara muharebelerinde görev alan bahriyeli subaylardan en bilineni mühendis sınıftan Bahriyeli Teğmen Tafdil Zeki Enveri’dir. Kendisi 1920 yılında Milli Mücadele’ye katılmak için Anadolu’ya geçmiş, Birinci İnönü Muharebesi’nde takım komutanlığı yapmıştı. İstiklal Harbi boyunca gösterdiği cesaret ve üstün başarıları dolayısıyla istiklal madalyasıyla ödüllendirilen Teğmen Tafdil Zeki, sonraki dönemde Cumhuriyet Donanması’ndaki harp gemilerinde görev almış ve 1947 yılında amiralliğe terfi edilmiştir. Bilgi için bkz. Türk Deniz Kuvvetleri, *Türk Bahriyesinin İlkleri*, İstanbul 2014, s. 20

8 23 Nisan 1920’de TBMM’nin kuruluşuna müteakip 10 Temmuz 1920 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâlet’ine bağlı Umur-ı Bahriye Müdürlüğü kurulmuş ve adı 1 Ocak 1921’den itibaren Bahriye Dairesi Reisliğine çevrilmiştir. Bkz. Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1988, Deniz Müzesi İhtisas Kütüphanesi, s. 1.

9 Güvenç ve Barlas, “Ataturk’s Navy: The Determination of Turkish Naval Policy, 1923-1939”, s.7-10.

10 Bu konuyla ilgili daha geniş bilgi için bkz. Evren Mercan, *93 Harbi’nde Deniz Harekâtı*, Selenge Yayınları, İstanbul 2020.

batarya kıymetinde pasif bir savunma tertibine karşılık gelen çekirdek bir donanmaya karşılık gelmekteydi. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'ndeki Yunan Donanması'na karşı Seraskerliğin ve daha sonra 1911 yılında Trablusgarp ile başlayan Çanakkale Boğazı'na kadar sıçrayan İtalyan tehdidine karşı Harbiye Nezareti'nin hazırladığı operatif planlamalarda bu zihniyetinecessümü açık bir şekilde görülmektedir. Her iki planlamada donanmaya biçilen rol zırhlı muharebe gemilerinin muharip fonksiyonunu sınırlandıran, Çanakkale Boğazı'ndaki tabyalarla müşterek biçimde yüzer istihkâm şeklinde kullanılması yönündeydi<sup>11</sup>. Balkan Savaşları sırasında Harbiye Nezareti'nin Donanmayı Hümayûn adına tasarladığı genel harekât planlaması da daha önceki savunma konseptlerinin oldukça benzeriydi. Yunan Donanması'nın muhtemel taarruzlarına karşı donanmanın önemli bir kısmının Çanakkale'de hazır bulundurulması ve olabildiği ölçüde kara harekâtına ateş desteği sağlanması, planlamanın ana gövdesini teşkil ediyordu. Elbette 19'uncu yüzyılın başından itibaren Osmanlı Donanması'nda tutarlı bir ıslahat programının hayata geçirilememesi, modern deniz teknolojilerine dönük profesyonel bir deniz yönetim yapısının bir türlü tesis edilememesi, harplerde daha çok inisiyatif alan karacı kökenli askerî liderlerin donanma üzerinde tahakküm kurulmasında ellerini güçlendiren etmenlerin başında yer almaktaydı<sup>12</sup>.

Çiçeği burnunda Cumhuriyet Donanması'na yeni bir deniz stratejisi tayini konusunda tartışmalara yön veren temel motivasyon Genelkurmay'ın kara odaklı jeopolitik perspektifi olacaktı. Yeni kurulacak Cumhuriyet Donanması'nın kuvvet yapısının belirlenmesinde bahriyenin personel kadrosunun bel kemiğini oluşturan genç subaylar, Türkiye'yi çevreleyen denizlerde alan hâkimiyeti için klasik deniz harp doktrinlerinden beslenen muharebe gemilerinden müteşekkil bir suüstü filosunda ısrarcıydı. Donanma subayları daha da ileri giderek 1911-1914 arasında İttihatçıların kolları sıvadığı ancak bir türlü başaramadığı üç dretnot muharebe gemisi, iki muhafazalı kruvazör, on muhrip ve

11 Boğazların savunmasındaki en önemli silahlardan bir diğeri de deniz mayınlarıydı. Tophane-i Âmire'ye bağlı olarak mayın işlerini yürüten Sabit Torpido İdaresi, bahriyelilerin müteaddit talebine rağmen Bahriye Nezareti'ne bağlanmak yerine Cihet-i Nizamiye yani Kara Kuvvetlerine devredilmişti. Bunun için ortaya sürülen gerekçe ise mayın işlerinin tamamen Bahriye'ye devredilmesi durumunda savunmanın sekteye uğrama ihtimaliydi. Bu da Harbiye Nezareti'nin donanmaya karşı duyduğu güvensizliğin bir başka ifadesidir. Mayınlar üzerine Türkçe literatürdeki en önemli çalışmalardan biri için bkz. Hüseyin Arabacı, *Osmanlıda Deniz Mayıncılığının Gelişimi ve 1915 Çanakkale Boğazı Savunmasındaki Rolü*, (Basılmamış yüksek lisans tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Askerî Tarih Araştırmaları Ana Bilim Dalı, Çanakkale 2021, s. 34.

12 Evren Mercan, "Osmanlı Donanma Penceresinden Türk-İtalyan Harbi ve Çanakkale Boğazı'ndaki Müşterek Savunma Konsepti", *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri 21-22 Ekim 2019*, İstanbul 2020; Saim Besbelli, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", *Donanma Dergisi*, Sayı: 440, Cilt:76, 1963, 28; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, *Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı*, Ankara, 1993, s. 53. Bahriye Nazırı ve Dördüncü Ordu Kumandanı Cemal Paşa da hatıralarında donanmadaki belirgin zayıflığı ıslah alanında yapılan girişimlerin bir stratejiden yoksun bir biçimde eksik yürütülmesine bağlamaktadır. Daha fazla ayrıntı için bkz. Cemal Paşa, *Hatıralar*, İstanbul 2001, s. 89-90. 1915'de Başkomutanlık Vekâleti, Çanakkale Boğazı'nın savunmasında eldeki harp gemilerinden yine daha önceki örneklerin karbon kopyası misali mevcut kıyı tabyaları ve mayın hatlarıyla müşterek bir biçimde yüzer tabya olarak istifade edilmesine karar kılmıştı. Daha geniş bilgi için bkz. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Deniz Harekâtı*, (Cilt VIII), Ankara 1976, s. 93-106.

dört denizaltıdan oluşan aşırı iddialı bir donanma programını tekrardan hayata geçirmekte bir hayli hevesliydi. Bunda 1909'da kurulan Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Millîye Cemiyeti sayesinde Osmanlı efkâr-ı umumiyesinde deniz gücüne olan ilgi ve hayranlığın Cumhuriyet Dönemi'nde de ivme kaybetmeden sürmesinin payı büyüktü. Halkın deniz gücüne ve deniz harp platformlarına olan ilgisi donanma cenahındaki iddialı projelerin ortaya çıkışını cesaretlendiren dikkate değer bir destek görülüyordu<sup>13</sup>.

Bahriyeli subayların ülkenin ekonomik şartları göz önüne alındığında uçarı kaçan donanma programına muhalif olarak Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın başını çektiği komuta kademesi ise teşkili ve idamesi güç platformlardan oluşan geleneksel donanma programını tamamen reddetmekteydi. Bunun yerine kendileri gelecekteki deniz harbinde etkili olması muhtemel, nispeten daha ucuz ve kıyı savunmasında biçilmiş kaftan addedilen denizaltı ve uçaklara bel bağlanmasını istiyakla savunmaktaydı. Afif Büyüktuğrul'a göre Fevzi Paşa, ne *Yavuz* muharebe kruvazörünü tamir edilmesine ne de büyük çaplı bir donanma kurulmasına hiçbir surette taraftar değildir. Hatta kendisi eldeki bir avuç donanmayı Marmara Denizi'nden dışarı çıkarmamayı prensip olarak kabul dahi etmiştir. Bu minvalde silahlı kuvvetleri yeniden düzenleme konusunda tam yetkiye sahip Fevzi Paşa, eldeki sınırlı kaynaklarla oluşturulan bütçede aslan payını İstiklal Harbi sonrası en çok yıpranan kara kuvvetlerine vermekten, elde kalan ufak meblağ ile Çanakkale Boğazı ve kıyıları savunacak bir çekirdek donanma kurulmasından yanaydı. Fevzi Paşa, Osmanlı askeri kültüründen miras kalan karacı görüşün bir ardılı olarak Türkiye'ye daha güçlü bir savunma sağlaması bakımından kara kuvvetlerinin stratejik manevra gücünü artıracak demiryolu yapmanın maliyetli bir donanma kurmaktan daha akıllıca olduğunu iddia ediyordu<sup>14</sup>.

Bu tartışmalar dönemin Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde de kendine fazlasıyla yer bulmuştu. Bahriye kökenli milletvekilleri üç tarafı denizlerle çevirili Türkiye'nin jeopolitik önemine vurgu yaparak en büyük güvenlik tehdidin tarihsel vakaları referans alarak mücavir denizlerden geleceğini iddia etmekteydiler. Bu görüşe göre Ege'de Yunanistan'ın kontrolündeki adaların Anadolu kıyılarında yarattığı tehlikeli duruma ve Karadeniz'deki Rus Donanması'nın belirgin hâkimiyetine karşı sırf ucuz meblağlara mâl olacak diye denizaltı ve uçaklardan bir kuvvet yapısının meydana getirilmesi tek başına katiyetle yeterli değildi. Zira hem denizaltı hem de uçaklar Türkiye'yi çevreleyen denizleri savunabilecek kudrette, münferit olarak deniz harbi icra edilebilecek "kuvve-i asliye" olamazlardı. Dolayısıyla en azından Yunan Donanması'na benzer bir deniz kuvveti oluşturmak bir bakıma elzem gözükmekteydi. Bu yüzden olmazsa olmaz kabul edilen ve "kıymet-i maneviyesi" olan *Yavuz* muharebe kruvazörünün etraflıca tamirinin yanında

13 Barlas ve Güvenç, *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti 1923-1939*, s. 90-91.

14 Afif Büyüktuğrul, "Türkiye Cumhuriyeti Donanması'nın Ellinci Yılı" *Belleten*, Cilt: XXXVII, Sayı: 148, 1973, s. 504-505. Mareşal Fevzi Çakmak'ın bakış açısı zamanında İttihatçıların iddialı deniz programını karşı duruş gösteren bir tartışmayı hatırlatmaktadır. Trablusgarp Harbi sırasında Süreyya Paşa'nın kaleme aldığı *Donanma mı? Şimendifer mi?* adlı eserinde eldeki sınırlı kaynaklarla gelecekte önemli görevler üstleneceği açık olan demiryollarına yatırım yapmanın, donanma gibi sürekli en son teknolojinin tatbikine ihtiyaç duyan ve devasa maddi kaynaklar tüketen bir kuvvete yapmaktan daha mantıklı olduğunu iddia edilmektedir. Bkz. M. Süreyya, *Donanma mı? Şimendifer mi?*, İstanbul 1911.

kurulacak yeni donanma için asgari 45-50 milyon liralık bir bütçe ayrılması gereklilik arz ediyordu. Dönemin Müdafaa-i Milliye Vekili Kazım Özalp gibi harbiye kökenli milletvekilleri ise güçlü bir deniz gücü vücuda getirilmesinden önce donanmayı ayakta tutacak deniz üsleri, tersane ve uzun süredir muattal kalan zabitanın eğitimini de kapsayacak uzun vadeli yatırımlara gereğine vurgu yapıyordu. Onların nazarında nihayetinde tamir ve idamesi yapılamayacak, hakkıyla komuta kontrolü ifa edilemeyecek modern bir harp gemisinin tedarik etmenin de elle tutulur bir yanı yoktu. Bunun için “zengin devletlere mahsus” iddialı bir donanma kurmak yerine *Yavuz*’un onarılması ve bunun yanında harekât kabiliyeti olmayan gemilerin satılıp yerlerine ileri karakol görevi yapacak denizaltı ve uçakların alınması en makul seçenektir<sup>15</sup>.

Bu tartışmanın ana ekseninde yeni kurulacak donanmanın kuvvet yapısının ne yönde şekilleneceğinin yanında hangi doktrinin esas alınacağı meselesi yatmaktaydı. Bir yerde belirlenecek deniz doktrini ülke savunmasında donanmaya biçilecek rolün de alameti olacaktı. Burada sorun yalnızca donanmayı ordunun doğal bir uzantısı olarak kıymetlen-diren Genelkurmay’ın Türk askerî kültürüne istinat eden bir kurumsal tutumundan ibaret değildir. Ayrıca 1920’lerdeki güvenlik konjonktürünü belirleyen, İngiltere ile yaşanan Musul Krizi, Yunanistan ve İtalya’nın hasmane tutumu ve iç güvenlik sorunu olarak Şeyh Sait Ayaklanması’nın Cumhuriyet’in varlığına açıktan tehdit oluşturmasının da etkisi büyüktür. Tüm bu tehditler ölçeğinde, kara kuvvetlerinin belirgin biçimde öne çıkması ve iç güvenlik kabilinden tenkil ve tedip harekâtında hava kuvvetinin ayaklanmayı bastır-makta rüşünü ispat etmesi, donanmayı ikincil plana atmaya istekli Genelkurmay’ın eli-ni güçlendiren gelişmelerdi<sup>16</sup>. Dahası, uluslararası ortam da büyük ölçekli bir donanma programına girişmeye müsait değildi. Birinci Dünya Savaşı sonunda yeni dünya düzenini oluşturmasında önemli adımlardan biri kabul edilen, 6 Şubat 1922 tarihinde beş büyük deniz gücü (İngiltere, ABD, Fransa, İtalya ve Japonya) tarafından imzalanan Washington Denizcilik Antlaşması’nın (Washington Naval Treaty) deniz silahlarının sınırlandırmasına yönelik çıkan kararları, dünyada görece bir silahsızlanma furyasını da başlatmıştı<sup>17</sup>.

Bütün bu olumsuzluklar karşısında donanmanın sahip olduğu yegâne fırsat, deniz jeopolitiğinin kıymetini Genelkurmay’a nispeten çok daha iyi kavramış Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal’i bu sürece dâhil etmektir. Gazi’nin 11-24 Eylül arasında Hamidiye

15 TBMM Gizli Celse Zabıtları, 25 Mart 1340 (1924), s. 391-407. Bahriye kökenli Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey de yeni donanma programının hazırlanmasında için uzmanlarından oluşan bir komisyon kurulması yerine Genelkurmay’ın belirleyici olmasından rahatsızlığını şu şekilde belirtmektedir: “Denizcilik işleri ihtisasa taalluk eder ve şimdiye kadar da ihtisasa dairesinde bir komisyonun bunu hallettiğini zannetmiyorum ve işitmedim. Yalnız Bahriye Dairesi icap eden plan ve saireyi Erkân-ı Harbiye-i Umumiye’ye ve Müdafaa-i Milliye’ye veriyor. Onlar da kendi nokta-i nazarlarına göre tadil ediyorlar. Bilmem bu da bahriyanca ne dereceye kadar şayan-ı kabuldür?”. Bkz. TBMM Gizli Celse Zabıtları, a.g.e., s. 404.

16 Barlas ve Güvenç, *Türkiye’nin Akdeniz Siyaseti 1923-1939*, s. 96.

17 Başta İngiltere ve ABD olmak üzere dünyada başa güreşen donanmalar ana muharebe gemileri (*capital ships*) ve uçak gemilerine sayı, tonaj, top çapı nispetinde sınırlamalar getirmişti. Bu konferansta denizaltıların tamamen yasaklanması düşüncesi ortaya atılsa da, yeterli desteği bulamamasından dolayı herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmadı. Anlaşma maddeleri için bkz. Digital History, *The Washington Treaty*, [https://www.digitalhistory.uh.edu/disp\\_textbook.cfm?s-mlID=3&psid=3995](https://www.digitalhistory.uh.edu/disp_textbook.cfm?s-mlID=3&psid=3995), (26.01.2022).

kruvazörüyle yapacağı Karadeniz seyahati bahriyelilere arzu ettikleri donanma programı ve denizciliğe ilişkin sıkıntılarını en üst makama anlatmak için altın bir fırsat sunmuştu. Benzer şekilde kendisinin bu geziye çıkmakta Cumhuriyet'in ilanından sonra halkın nabzını yoklamak ve rejimin güvenini tazelemenin yanında donanmanın sorunlarını yetkin kişilerden dinlemek ve bizatihi kendisinin mevcut durumu tetkik etmek niyetini taşıması, Türk Donanması'nın istikbalî açısından oldukça önemliydi<sup>18</sup>. Bunun bilincinde olan başta Hamidiye Kruvazörü Komutanı Binbaşı Hüsameddin (Üsel) Bey olmak üzere donanmanın önde gelen genç subayları “bahriyenin hükümet tarafından ihmal edildiği” temel argümanı üzerinden idari ve teknik sorunlardan dem vurmanın yanında donanmadan yana kuvvetli olmanın Türkiye'nin savunması için şart olduğu kaziyesini ileri sürmüşlerdi<sup>19</sup>. Buna mukabil Gazi, genç bahriye subaylarının aktardıkları ve kendi gözlemleri neticesinde öncelikli olarak donanmanın dretnotlardan müteşekkil iddialı bir programı hayata geçirme hedefinin ülkenin bulunduğu mevcut iktisadi koşullarda gerçekçi olmayacağı kanaatine varmıştı. Diğer yandan Genelkurmay tarafından donanma üzerinde karacıların belirgin tahakkümünü bir nebze hafifletmek maksadıyla bahriyenin idari teşkilatlanmasında bağımsız bir yapıda olmasını istemiş<sup>20</sup> ve “mükemmel ve kadir bir Türk Donanması'na malik olmak” hedefini ortaya koymuştu. Ancak şu var ki Gazi Mustafa Kemal'in bahriyelilerin büyük bir suüstü filosu kurma idealinden pek etkilenmediği de açıktır. Ülkenin mütevazı mali kaynaklarını riske atmamak adına ağırlığı Genelkurmay'ın yaklaşımına benzer şekilde envanterdeki gemilerin ivedilikle tamiri ve aktif hizmete sokulması yanında personelin eğitime ve altyapıya dönük adımlara öncelik vermeyi uygun bulmuştu<sup>21</sup>.

### Denizaltıcı Yetiştirmekte Yeni Adımlar ve İnönü Denizaltılarının Alım Süreci

Şaşırtıcı olmayacak biçimde genç Cumhuriyet'in ilk gemi siparişi Genelkurmay'ın öncelik verdiği denizaltı gemileri olmuştu. Fakat Türk Donanması'nda ne tedarik edilmesi planlanan denizaltıları idare edecek kifayette personel ne de taktik talimnameye ilişkin herhangi bir doküman vardı. Yalnızca Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman İmparatorluk Donanması'nda denizaltıcılık eğitimi almış<sup>22</sup> subayların muhtelif notları bulunmak-

18 Taner Gün, *Atatürk'ün Donanma Gemileri ile Yaptığı Geziler*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir 2007, s. 35-36.

19 Metel, *Atatürk ve Donanma*, s.57.

20 Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal, ordu-donanma rekabetindeki ateşi düşürmek amacıyla Deniz Kuvvetleri'nin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak özerk bir vekâletin kurulmasına karar vermişti. Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Beyin önerisi ile Türkiye Büyük Millet Meclisinden 30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekâleti (Denizcilik Bakanlığı) yasası çıkarılmıştı. Bu vekâletin eğitim, harekât ve strateji yönünden hiçbir sorumluluğu bulunmamakla birlikte yalnızca idari işleri ve Genelkurmay'ın hazırlayacağı projelere göre donanmanın savaşa hazırlık sürecini yürütmesinin önü açıldı. Böylece bahriyeliler eğitim, harekât ve strateji yönünden Genelkurmay'a, idari ve mali yönden Bahriye Vekâleti'ne bağlanarak donanmanın yeni bir yapılanma sürecine girilmişti. Bkz. Tunaboşlu, “Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği” s. 17; Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*, (Yayınlanmamış doktora tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul 1996, s. 17; Büyüktuğrul, “Türkiye Cumhuriyeti Donanması'nın Ellinci Yılı”, s. 17.

21 Ünlü, “Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci”, s. 14; Barlas ve Güvenç, *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti 1923-1939*, s. 92.

22 5 Şubat 1915 tarihinde Alman İmparatorluk Donanması'nda denizaltıcılık eğitimi almak için üç güverte ve üç makine sınıfı olmak üzere toplamda altı subay gönderildi. Daha sonra Almanya'da



taydı. İstiklal Harbi şartlarında kurulmuş olan donanmanın mevcut durumunu organize edebilecek idari yapıdan yoksun oluşu da deniz stratejisinin belirlenmesi, harekât planlaması, harbe hazırlık ve sair teknik konuların yürütülmesinde ciddi zafiyetler doğurmaktaydı<sup>23</sup>. Personel bakımından ise durum çok daha vahamet kesbetmekteydi. 22 Kasım 1924 tarihinde ihdas edilen Bahriye Vekâleti ile birlikte Cumhuriyet Dönemi Türk denizaltıcılığının da nüvesi atılmaya başlanacaktı. İlk olarak 12 subayın katıldığı birinci denizaltıcılık kursu Kasımpaşa Camialtı'nda yeni tedrisat programıyla başladı<sup>24</sup>. Kursun müdür ve öğretmenleri<sup>25</sup> daha önce Almanya'da denizaltıcılık kursu görmüş ve muhtelif denizaltılarda stajlarını tamamlamış subaylardı<sup>26</sup>. Ancak buna rağmen eğitim müfredatı ve denizaltıcı olma kıstasları sanki daha önce denizaltıcılıkla ilgili hiçbir adım atılmamışçasına sıfırdan başlatılmıştı. 11 Ekim 1925'te Bahriye Vekâleti bünyesinde denizaltıcı olmaya talip subaylarla erlerin haiz olacakları nitelikler ve kabul şartlarına dair yönetmelik yürürlüğe konulmuş<sup>27</sup>, hatta daha sonra denizaltıcı personelinin mesai ve maaş iyileştirmesi hakkında 12 maddeden ibaret kanun tasarısı dahi düzenlenip<sup>28</sup> akabinde yürürlüğe konulmuştu<sup>29</sup>. Kurs müfredatı da sil baştan yenilenerek denizaltıcılık dizel makineleri, elektrik ve Almanca dersleri şeklinde yeniden tanzim edilmişti. Kursta Almanya'dan getirilen gemi resimleri üzerinden nazari bilgi verilirken, eğitim için tahsis edilen *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörüyle de Marmara Denizi'nde seyir yapılarak amelî bilgi veriliyordu<sup>30</sup>. Ayrıca yeni açılan denizaltıcılık kursunda kullanılmak üzere teferruatı ile birlikte Whitehead Firması'ndan bir torpido modelinin bedelinin Bahriye Vekâleti'nin 1926 yılı bütçesinden ödenmesi koşuluyla pazarlık yapılarak satın alınması yoluna da gidilmişti<sup>31</sup>.

yetişen bu subaylar Nüve Denizaltıcılık Subay Kursu'nu açacaklardı. Detaylı bilgi için bkz. Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, İstanbul 1960, s. 29-30.

- 23 Vehbi Ziya Dümer, *Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış: 1971/72 Ders Yılı Emekli Amirallerin Konferansları No:7*, İstanbul: Deniz Harp Okulu Komutanlığı, 1972, s. 10; Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1988, s. IV-4.
- 24 Dümer, *Türk Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış*, s. 10; Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1988, s. IV-9.
- 25 Müdür: Gv. Kd. Yzb. İbrahim Rıza Ülman. Öğretmenler: Gv. Kd. Yzb. Ziyaeddin Özel, Mk. Kd. Yzb. Mustafa Milâr, Mk. Kd. Yzb. Hâmi Özger, Mk. Kd. Yzb. Salim Gündüz. Bilgi için bkz. Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 36.
- 26 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul 1984, s. 621.
- 27 BCA (Başkanlık Cumhuriyet Arşivi), Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 16-65-7-2, 11 Ekim 1925.
- 28 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 16-65-11-3, 11 Ekim 1925.
- 29 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 22-81-15-3, 29 Aralık 1926. Tedarik edilen gemilerle her geçen gün büyüyen Türk Denizaltı Filosu'ndaki denizaltıcı sayısı ve personelin üstlendiği görevin zorluğu da arttıkça devlet tarafından bu sınıfa verilen sosyal hak, maaş ve tazminatların yıllara sâri iyileştirilmesi mecburiyeti doğmuştu. Bkz. BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 54-37-16-1, 14 Mayıs 1935. İleriki yıllarda kurumdaki denizaltıcı personeli maaş ve tazminat hususunda tatmin etmek ve yenilerini istihdam etmekte teşvik ve heveslendirmek maksadıyla sunulan kanun tasarısında belirli esaslar gözetilmişti. Denizaltıcılık sınıfından olan subay, gedikli erbaş ve er'atın her ay zam alma hakkını kazanabilmesi için bilfiil denizaltı gemilerinde çalışması, altı ayda en az 15 saat dalış yapması şart koşulmuştu. Hizmet senesi ve hazırlanan cetvele mucibince 13 madde hâlinde hazırlanan kıstaslar için bkz. BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 62-418-6, 12 Mayıs 1938; BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü, 83-51-6-1, 08 Haziran 1938.
- 30 Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 36.
- 31 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 21-73-16-1, 01 Aralık 1926.

Bu esnada denizaltı teknolojisine yönelik güncel bilgiler edinme ve Türk Donanması'na uygun bir denizaltı tespiti için Avrupa'da incelemeler yapmak üzere de Binbaşı Şükrü Okan, Yüzbaşı İbrahim Ziya Ülman ve Makine Yüzbaşısı Hâmi Özger'den oluşan bir heyet görevlendirilmişti. Heyetin 2,5 ay süren Fransa, İsveç ve Hollanda'daki incelemeleri neticesinde hazırladığı rapor Bahriye Vekâleti bünyesinde kurulan Yarbay Abdülhalim Bey başkanlığındaki "Tahtelbahir İnşaat Komisyonu"na sunulmuş ve son kertede Hollanda firmasında karar kılınmıştı<sup>32</sup>. Elbette bu tercihin arka planında Hollanda ile olan ticari ilişkilerden daha çok siyasi tercihler ağır basmaktaydı. Eylül 1924'te İngiltere ile yaşanan Musul Krizi, İngiliz (Vickers-Armstrong) ve ona bu süreçte destek veren İtalyan firmalarını (Ansaldo) denizaltı tercihi belirlenmesinde otomatikman devre dışı bırakmıştı. Fransızlar ise İttihatçılar Dönemi'nde yapılan ancak Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sebebiyle iptal edilen siparişe<sup>33</sup> güvenerek bu ihaleyi alacaklarından emin olsalar da ihalenin Hollanda'ya verilmesi onlarda da soğuk duş etkisi yaratmıştı. Fransızlara göre bu Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki Alman nüfusunun açık bir göstergesiydi. Denizaltı seçiminde incelemeye heyetinin neredeyse tamamının Alman İmparatorluk Donanması ve bizatihi denizaltılarında eğitim görmesinin de bu argümanı destekler mahiyettedir<sup>34</sup>.

Hakikaten de 1 Ağustos 1925 tarihinde Hollanda'daki Feijenoord Tersanesi'ndeki I.v.S. (Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw) Firması ile yapılan mukavele neticesinde UB-III sınıfı<sup>35</sup> temel alınarak tasarlanan 495-519 ton arasında son teknoloji sistemle donatılmış iki denizaltı sipariş edilmesi<sup>36</sup>, Türk karar alıcıları nezdinde bilinçli bir tercihti. Zira Alman denizaltı ihalesini uygun kılan nedenlerden biri de Almanya'dan uygun kredi desteğinin alınmasıydı. Türkiye hesabına iki adet denizaltının inşası projesine Alman Deniz Binbaşı Walter Lohmann'ın aracılığıyla Alman Donanması uhdesindeki Deniz Taşımacılığı (Seetransportabteilung im Allgemeinen Marineamt) Departmanı'nın gizli

32 Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, s. 1-50; Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, s. 36.

33 1914 yılında Osmanlı Donanması'na Fransız Schneider et Cie Firması'ndan iki adet denizaltı siparişi yapılmış, firma vekili ve dönemin Bahriye Nazırı Hürşit Paşa arasında mukavele imzalanmıştı. Bkz. BOA (Başkanlık Osmanlı Arşivi), İ.MMS. 185-13, 28 Nisan 1914.

34 Serhat Güvenç ve Dilek Barlas, "Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması, 1923-1939", *Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, (Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 233.

35 Birinci Dünya Savaşı'yla beraber Almanlar "Unterseeboot" yani denizaltı gemisinin kısaltması olarak kullandıkları U-bot'lardan açık deniz ve kıyı olmak üzere iki ana tipe tasarladılar. Açık denizde harekât icra edebilen 685-800 tonluk taarruz denizaltıları "U" tipi olarak anılırken, kıyı bölgesinde harekât yapmaya uygun tipteki ortalama 130-500 tonluk denizaltılar "UB" tipi, mayın dökmekte kullanılan 160-475 tonluk botlar ise "UC" tipi olarak sınıflandırılmaktaydı. Kuzey Denizi'nin kıyı bölgelerinde ideal botlar olan UB-III tipi denizaltılar 10 adet torpido taşıyabiliyordu ve genellikle 8,8 cm veya 10,5 cm güverte topuyla donatılmaktaydı. 34 kişilik personeli bulunan bu botların seyir menzili 7.120-9.090 deniz mili arasındaydı. 1916 ve 1918 yılları arasında UB-III tipinde 96 adet denizaltı inşa edilmişti. Oldukça yetenekli Alman UB-III sınıfı denizaltılar, İkinci Dünya Savaşı sırasında Kreigsmarine'nin envanterindeki en başarılı Tip VII'nin geliştirilmesinde kıymetli bir temel teşkil edecekti. Bkz. Paul E. Fontenoy, *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*, California 2007, s. 11; Türkiye'nin siparişi ettiği iki denizaltının UB-III'den farkı kiç kısmında bir yerine iki torpido tüpünün/lançerinin olmasıydı. Ayrıca iki denizaltı için kullanılacak torpidolar 19,7 inçlik Alman standardı yerine 18'inçlik çapa sahipti. Bilgi için bkz. Anthonie van Dijk, "The Feijenoord-Built Submarines for Turkey" *Warship International*, vol. 23, no. 4, 1986, s.336.

36 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 62-418-1-2, 08 Ağustos 1925.

fonundan bir milyon Reichsmark (RM) sübvansede edilmişti. Böylelikle bu denizaltılar, Almanya'nın denizaltı inşa becerilerini sürdürmek ve geliştirmek için biçilen fiyatın altında Türkiye'ye satılacaktı. Başta Alman Deniz Kuvvetleri Komutanı (Chef der Marineleitung) Amiral Hans Zenker olmak üzere donanmanın ileri gelenleri, Türklere denizaltı tedarikinin yalnızca siyasi nedenlere dayandığını düşünmekteydi. Hatta kendilerinin eski müttefikleri olan Türklerin hâlihazırda Almanya tarafından sübvansede edilen inşaat masraflarının kalan kısmını dahi ödeyebilecekleri konusunda ciddi şüpheleri vardı<sup>37</sup>. Öyle ki iki denizaltının inşa bedelinin taksitler halinde ödenmesi maksadıyla İstanbul'da da şubesi bulunan Felemenk Bahri Sefid Bankası'ndan teminat mektubu alınmış ve son taksitlerinin toplamı olan 72,500 dolarlık kısmı da bu yolla ödenmişti<sup>38</sup>.

Bir noktada Almanların Türk denizaltılarını sübvansede etme jesti eski müttefikle "tamamen duygusal" saiklerle iş yapmanın ötesinde daha derine inen bir nedene dayanıyordu. Gerçekte Alman yetkililer, denizaltı gemisi geliştirilmesini ve inşasını yasaklayan koşullar içeren Versay Antlaşması'nı gizlice delmek maksadıyla Haziran 1922'de Krupp Germaniawerft (Kiel), A.G. Weser (Bremen) ve Vulkanwerft (Hamburg ve Stettin) tersanelerinin öncülüğünde Hollanda'da Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (I.v.S.) adında paravan bir şirket kurmuştu. Firmanın Lahey'de bulunan bürosunda (Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux)<sup>39</sup> denizaltı inşasının tasarım ve ARGE kısmı yürütülürken, denizaltıların üretim ve inşa safhası da Rotterdam'da bulunan Feijenoord Tersanesi'nde gerçekleşmekteydi. Bu örtülü firma sayesinde Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı (Marineleitung), denizaltıcı ve teknik personelin mesleki kıfayetinin en üst seviyede çıkarmanın yanında denizaltı inşasındaki bilgi/tecrübe avantajını korumak ve geliştirmekte hatırı sayılır mali, teknik ve malzeme desteği sağlamaktaydı. Denizaltı tasarım ve danışmanlık bürosu olarak görev yapan I.v.S., Ekim 1925'te resmen hizmete başladığında yıllar içinde Japonya'daki Kawasaki Tersanesi için sekiz adet denizaltının yanı sıra Finlandiya, İspanya ve İsveç için denizaltılar inşa edeceklerdi<sup>40</sup>. Bu siparişler vasıtasıyla Hollanda'da örtülü operasyonlar yürüten Almanlar, bu yolla gelecek yılları finansal bakımdan garanti altına almakla kalmamış, ayrıca denizaltı inşası için gerekli tüm ARGE'nin aynı anda Alman Donanması ile paylaşılmasının da önünü açmıştı. Bu da gelecekte muhtemel patlak verebilecek bir savaş halinde Almanlar için eğitimli personel ve denizaltı inşası bakımında hızlıca yararlanabileceği avantajlı bir fırsat sunmaktaydı<sup>41</sup>.

Lâkin Almanların I.v.S. Firması üzerinden uzun vadede hedeflediği teknolojik ve

37 Sebastian J. de Groot, *Das Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (Ingenieurbüro für Schiffbau I.v.S.)*:

*Ein Wolf im Schafspelz*, Leiden, 2021, s. 20; Eberhard Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarine*, London 1981, s. 89-90.

38 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 29-32-18-3, 23 Mayıs 1928.

39 Firmanın Lahey'de bilinen ismi *Inkavos*'du. Bkz. van Dijk, s. 336.

40 Allison Winthrop Saville, *The Development of the German U-boat Arm, 1919-1935*, (Yayımlanmamış doktora tezi), University of Washington, Washington 1963, s. 75; Captain John F. O'Connell, *Submarine Operational Effectiveness in the 20Th Century: Part One (1900 - 1939)*, New York 2010, s. 244.

41 Resul Alkan, "Alman Belgelerine Göre Erken Dönem Cumhuriyet Dönemi Bahriyesi Bağlamında Türk-Alman İlişkileri", *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXXVI, 2021, s. 425.

personel gelişimine dönük gizli operasyonlarının selameti için ilk aşamada mali çarkların döndürülmesi gerekliydi. Bu minvalde firmanın ilk müşterisi denizaltıya deniz güvenliği için acil ihtiyaç duyan Türkiye Cumhuriyeti olmuştu. İki taraflı kazan-kazan yaklaşımında I.v.S. Firması ileriye dönük ticari ve askerî işbirliğinde ortaya koyma babında, 26 Ekim 1926 tarihinde bizatihi Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'e verilmek üzere Türkiye'nin sipariş vermiş olduğu UB-III sınıfı denizaltının bir maketini Ankara'ya göndermişti. Bu maketle beraber gönderilen mektupta Türkiye'yi uluslararası camiada önemli bir konuma getiren ilerici reformlara duyulan sempatinin dile getirilmesinin yanında Türk Deniz Kuvvetleri'ne yönelik kendilerine daha fazla siparişin verilmesi üzerine niyet de vurgulanmıştı<sup>42</sup>. I.v.S. Firması Türkiye ile bir yıla yakın süren uzun müzakereler neticesinde sipariş edilen denizaltıları ancak 28 Ocak 1926 tarihinde kızağa koyabilmişti<sup>43</sup>.

Türk Deniz Kuvvetlerine alınacak bu iki denizaltıya ilişkin gerekli eğitimi almak, Feijenoord Tersanesi'nde gemilerin inşasına nezaret etmek için subay ve sair personel grubu kafiler halinde farklı tarihlerde Viyana üzerinden sivil kifyetlerle Rotterdam'a gönderilmişti. Masrafları Türkiye Cumhuriyeti tarafından karşılanan mühendis ve gemi inşacı subaylardan müteşekkil ilk kafele<sup>44</sup> geminin kızağa konma törenine katılmak üzere 28 Aralık 1925 tarihinde İstanbul'dan hareket etmiş, onları müteakiben Ağustos 1926'da ikinci, Ocak 1927'de ise üçüncü ve sonunda personelin tamamı<sup>45</sup> partiler halinde Hollanda'ya sevk edilmişti. Daha henüz ikinci kafilenin gönderilme süreci başlamadan Bahriye Vekâleti'nin 12 Nisan 1926 yayımladığı talimatnamede Hollanda'da görev yapacak subayların "malî fedakârlıklar mukabilinde" gönderilmiş oldukları ve "Türk kavmi necibinin birer mümessili olduklarını unutmamaları" hatırlatılmaktaydı. Bunun dışında "terbiye-i zatiye, şeref-i millî ve askerîyelerini zerrece ihlâl edecek bir harekete cür'et edenler kavanin-i askeriyenin en şedid mev'adına temas ettirilerek şiddetle tecziye" ettirileceği üstüne basarak belirtilmekteydi. Dahası, denizaltıların inşasına memur bulunan subayların en kıdemlilerinin o kısmın amiri olduğu ve refakatinde bulunan subayların yapacağı her şeyden mesul olacağı da bildiriliyordu. Hatta amir statüsündeki subaya ayrıca vazifesine devam etmeyen, eğitimini aksatan ve ahlâken sorunlu görülen subayları derhal vekâlete rapor etme sorumluluğu da veriliyordu. Bununla da kalınmayıp talimatnamede personelin herhangi bir kabahat veyahut kusuru başka kanallardan istihbar edildiği takdirde amirle birlikte mezkûr kişilerin cezalandırılacağı da açık bir dille ifade ediliyordu<sup>46</sup>.

Hakikatte, Genç Cumhuriyet'in kısıtlı kaynaklarla giriştiği bu denizaltı alım ve personel eğitimi meselesinin nihayete erdirilmesinin Bahriye Vekâleti üzerinde ciddi bir baskı oluşturması anlaşılır bir durumdur. Bilhassa ilerleyen süreçte bazı personelle ilg-

42 CBA (Cumhurbaşkanlığı Arşivi), 53-50; CBA, 53-50-2, 26 Ekim 1926; CBA, 80-1-161, Tarihsiz Bkz. EK-9.

43 Metel, *Denizaltıcılık Tarihi*, s. 36.

44 DTA, (Deniz Tarihi Arşivi), Bahriye Vekâleti (BV), 258/5280-8. Birinci kafelede Yusuf Celâl, Ahmet Tevfik, Ali Naim, İsmail Hakkı, Mehmet Kamil, Sait İbrahim, Edip Hamid, Kazım Mustafa, Kemal Ahmet, Saim Shaaban, Ataullah Nutki. Detay için bkz. EK-4; Raşit Metel Türk Denizaltıcılık Tarihi eserinde "inşaata nezaretçi heyeti ile fabrika stajına giden subayların" listesinde farklılıklar bulunmaktadır. Bkz. Metel, *Denizaltıcılık Tarihi*, s. 36.

45 *Birinci İnönü ve İkinci İnönü* personelinin tam listesi için bkz. EK-2.

46 DTA, BV. 258/5280-07, 12 Nisan 1926.

ili olumsuz duyumların alınması, -denizci-karacı ihtilafı bağlamında- Genelkurmay ve devlet ricali nazarında Bahriye Vekâleti’ni zora soktuğu açıktır. Nitekim Rotterdam’daki subaylara Bahriye Vekâleti Muamelât-ı Zatiye Dairesi’nden (Personel Özlük İşleri Müdürlüğü) gönderilen 7 Ağustos 1927 tarihli bir başka yazışmada, çağın en yüksek teknolojisini bünyesinde barındıran denizaltıların idaresi için ileri seviyede bilgi, sıkı bir disiplin ve yüksek düzeyde dikkate ihtiyaç duyulduğu, en ufak lakayt ve ihmalin tamiri imkânsız zararlara yol açacağından bahsediliyordu. Bunun için denizaltıcı subay ve mürettebatın vazifeye “tam bir ciddiyetle bağlı olmasına, en ince teferruata dahi büyük bir ehemmiyet atfetmesine ve her hususta vazifeşinaslık göstermesine” dönük beklentiler dile getiriliyordu<sup>47</sup>.

Bu zorlu süreçte Türkiye Cumhuriyeti Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Bahriye Vekâleti ile Rotterdam arasındaki bilgi akışı, Almanya’da da görev yapan Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisi Yarbay Hüsameddin Bey<sup>48</sup> üzerinden yürütülmekteydi. Kendisinin Rotterdam’da bulunmadığı takdirde ise onun yerine bir yanda Denizaltı İnşaat Komisyonu Reisliği görevini ifa eden İnşâiye Kaymakamı (Binbaşı) Yusuf Celal Bey Türkiye’den gönderilen emirleri icraya memur kılınmıştı. Ayrıca buradaki askerî personelin iâşe ve ibate masrafları da Bank-ı Osmanî vasıtasıyla Binbaşı Yusuf Celal Bey’e gönderilmekteydi. Aynı geç dönem Osmanlı belgelerinde olduğu gibi muhtelif arşivlerden tespit edilen Türkiye-Hollanda arasındaki yazışma trafiğinin de kahir ekseriyetinin mali eksenli olması, kesintisiz harpler sonunda kurulan bir devletin içinde bulunduğu iktisadî darboğaza işaret ettiği su götürmez bir gerçektir. Keza Bahriye Vekâleti tarafından gönderilen meblağ ve harcamalara ilişkin Rotterdam’daki denizaltıcı personel üzerinde sıkı bir denetim uygulandığı da yine dönemin yazışmalarından sarih surette anlaşılmaktadır. O kadar ki iki ayda bir personele gönderilen 19.180 lira bedeli katıyetle aşılmaması, harcamaların devamlı Şehbenderliğe tasdik edilerek yapılması ve artan meblağın ise hazineye iadesi için bankaya bildirilmesi zorunlu kılınmıştı<sup>49</sup>. Denizaltıcı efradın iâşelerine sarf edilmek üzere Yusuf Celal Bey üzerinden gönderilen ödeneğe ilişkin harcama giderlerini gösteren evrakın “acil olarak” gönderilmesi dahi isteniyordu. Üstelik Muhasebe-i Umumiye Kanunu 26. maddesi gereğince yapılan harcamaların belgeleriyle birlikte üç ay içinde muhasebeye bildirilmesi gerektiği, bildirilmediği takdirde ise memuriyet kanununa göre cezalandırılacağı ve gönderilen meblağın faiziyle zimmetine verilen kişiden alınacağı ifade ediliyordu<sup>50</sup>.

## Denizaltıların İnşa ve Teslim Süreci

İstiklal Harbi’ndeki iki İnönü muharebesindeki zaferi temsilen *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* adı verilecek olan bu denizaltıların Rotterdam Feijenoord’daki inşasının

47 DTA, BV. 258/5280-24, 07 Ağustos 1927.

48 Hüsameddin Bey, Bahriye Velâketi’nin ihdas edilmesi üzerine 11 Nisan 1925 tarihinde müsteşar olmuştu. Donanmaya denizaltı kazandırmakta Kiel, Lübeck, Berlin ve Rotterdam arasında adeta yoğun bir mesai ile mekik dokumuştur. 19 Haziran 1926 tarihinde Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisliği’ne atanmıştı. Bkz. Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, s. II-2, 3.

49 DTA, BV. 258/5280-18, 06 Nisan 1926.

50 DTA, BV. 258/5280-22, 27 Teşrin-i sâni 1926; DTA, BN. 258/5280-23, 8 Teşrin-i evvel 1927.

da rol almak için daha önceden tersanede bulunan dört Alman eski Germaniawerft mühendisinin yanında, 1926 yılının Ekim ayında Germania tersanesinden de 12 denizaltı tasarımcısı daha inşaat çizimlerinin planlarını içeren 12 sandık ile birlikte Lahey'e ulaşmıştı<sup>51</sup>. Başından beri bu iki denizaltının hem tasarım ve hem de inşa süreci bizatihi Almanlar tarafından yürütülmekteydi. Ne var ki bilhassa mukavele aşamasında Bahriye Vekâlet'inin mühendislik isterleri doğrultusunda projede ufak da olsa birtakım değişiklikler yapılmıştı. Dahası, denizaltıların inşasının mukaveleye uygun yapılıp yapılmadığı, şartname ahkâmının uygunluğunun tespitinde Feijenoord'daki denizaltıcı personel ve onların onay makamı olan Bahriye Vekâleti Teçhizat Dairesi'nde teşkil edilen "Tahtelbahir İnşaat Komisyonu" sorumluydu. İnşa edilmekte olan denizaltılar için fabrika tarafından teklif edilen neredeyse tüm öneriler bu komisyonun onayına tabi tutulmaktaydı. Mesela fabrika tarafından teklif edilen sarnıç valfleri komisyon tarafından "muvafık" görülürken, geminin genel seyir muvazenesini etkileyecek olan dalma ve ayar sarnıçlarının hem hacmi hem de basınca karşı mukavemeti "gayri kâfi" görüldüğü hususlar da vakiydi. İlginç biçimde komisyonun inşa sürecinde parça, ekipman ve teknik yeterlilik kıstası, üyesi olan zabitanın Birinci Dünya Savaşı sırasında bizatihi staj yaptığı ve yakından tetkik etme fırsatı yakaladığı Alman denizaltılarıydı<sup>52</sup>.

Konuyla ilgili teknik bilgiye sahip Türk bahriyeli subayların süreci titiz bir şekilde takip etmesi, iki denizaltının inşasındaki aksaklıkların fark edilmesini ve akabinde firmaya yapılan itirazlarla birlikte anlaşmazlıkların ortaya çıkmasını beraberinde getirmişti. Özellikle denizaltı için imal edilen veyahut Almanya'dan getirilen parçalarla ilgili sorunlar çıkması, gemilerin inşa sürelerinde gecikmelere yol açmakta ve denizaltı tedariki konusunda aceleci davranan Türk devlet ricalini I.v.S. Firması ile itilafa sürüklemekteydi. Mesela, Alman M.A.N. Fabrikası'nın imali olan ve denizaltılardan birine takılacak iki şafttan birinin kırılması her iki taraf için gerginliğe yol açacak bir sorun olmuştu. Bu parçanın yeniden imaline karar verildiği takdirde fabrikanın denizaltıların teslimini iki ay daha ertelemesi gündeme gelmişse de Bahriye Vekâleti bu nahoş durumu kabul etmemekte diretmekteydi. Zira mukavelenamenin on birinci maddesinin (a) fırcasında göre şaftın kırılması "ahval-i mücbire"ye girebilecek bir sebep olmadığı, tüm mesuliyetin fabrika ait olduğu ileri sürülmekte ve komisyon azalarına mukavelenamede yer alan teslim zamanlarından bir günden fazla Rotterdam'da ikametlerine imkân olmadığından dolayı ona göre hareket edilmesini sitemkâr bir dille zikretmekteydi<sup>53</sup>. Türk tarafına göre bu tarz ciddi sorunlar yaşanmasında temel sebep iki denizaltının inşasında kullanılan bazı parçaların Birinci Dünya Savaşı'ndaki eski Alman U-Botlarından kalma olmalarıydı. Almanlar ise böyle bir durumun mümkün olmadığını, denizaltıların tüm parçalarının yeni olduğu konusunda ısrarını diplomatik kanallardan iletmişti. İki ülke arasında teknik nedenlerden kaynaklı pürüz dönemin basınında da geniş yer bulmasıyla birlikte gemilerin

51 De Groot, "Das Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (Ingenieurbüro für Schiffbau IvS) 1922-1940", s. 20; Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, s. 1-50.

52 DTA, BV. 258/5280-4/5, 29 Kasım 1925.

53 DTA, BV. 258/5280-10/11, 22 Teşrin-i sani 1926. Bir diğer sorun da denizaltı için gerekli olan yedek eşyaların bilâbedel verilmesi gerekirken bunlarla ilgili ek ücret talep edilmesiydi. Bahriye Nezareti ileride bu gibi ihtilaflara mahal bırakmamak için Türkçe yazılan kontratnamedeki konuyla ilgili dokuzuncu maddesinin Almanca tercümesi yapılarak firma ile mutabık kalınmasına karar vermişti. Bkz. DTA, BV. 258/5280-6, 25 Aralık 1925.

inşa süreci sonuca gitmekte ağır olsa da teknik manada daha sorunsuz yürümeye başladı<sup>54</sup>.

Tüm bu olan bitenin yanında Türk tarafı fabrikadan denizaltı torpido hücum talimleri için gerekli olacak her bir denizaltı için dört adet talim başlığı taşıyan ağır sınıf torpidolar talep etmişti. Daha sonra Bahriye Vekâleti, eldeki en iyi tercihin Fiume'daki (Rijeka) Whitehead Firması'ndan (WASS-Whitehead Alenia Sistemi Subacquei) tedarik olduğunu düşünerek, 2.000 ve 6.000 metre menzilli, talim başlığı taşıyan yeni nesil torpidolar sipariş etme yoluna gitmişti<sup>55</sup>. Elbette Bahriye Vekâleti bu yeni tipte kendi kendine hareket edebilen ve ayarlanan atış mesafesini tamamladığında hava tazyiki ile safla suyunu otomatik olarak boşaltarak satha çıkabilen torpidoları donanma envanterine almadan evvel, daha önceki tecrübelerine ilişkin uzman kişilerin kaleme aldığı raporları da Whitehead Fabrikası'ndan talep etmişti<sup>56</sup>.

Aslına bakılırsa Alman desteğiyle I.v.S. Firması tarafından inşa edilen İnönü denizaltıları ek donanım ve sair yedek eşyadan mahrum bir şekilde Türkiye Cumhuriyeti'ne satılmıştı. İnşadaki aksaklıklardan ötürü denize indirilmesi geciken denizaltılar için ayrıca İstanbul'da tedariki mümkün olmayan elektrik ve telsiz telgraf cihazlarının Rotterdam'dan satın alınması zarureti doğmuştu. Evvelce tahmin edilemeyen bu gider kalemi için Tahtelbahir İnşaat Komisyonu Reisi namına fevkalade bütçeden temin edilecek olan 975.260 florin karşılığı olarak 50 bin liralık bir ödenek ayrılmıştı<sup>57</sup>. Hiç de şaşılacak biçimde Bahriye Nezareti denizaltıların tesliminin ardından da tedariki zorunlu olan cihaz ve teçhizatlar yurt dışından tedarik etmeyi sürdürecekti. Özel kurtarma cihazı ve periskop aksamı<sup>58</sup>, bir kazaya maruz kaldığında kullanmak üzere zırhlı ve zırhsız derin su dalgıç donanımı<sup>59</sup>, yedek batarya<sup>60</sup>, bir kaza durumunda denizaltı içinde mahsur kalan mürettebata hava ve gıda vermek üzere lüzumu olan lastik hortumlar<sup>61</sup>, akümülatör yenilenmesi ve bunları doldurmak için gerekli imla istasyonu<sup>62</sup> bunlardan sadece birkaçıydı.

54 Saville, *The Development of the German U-boat Arm, 1919-1935*, s. 281-283. Paris'teki *Le Temps* gazetesinin 8 Ocak 1928 tarihli nüshasının üçüncü sayfasında "Marine" başlığı altında Hollanda tezgâhlarında inşa edilen iki denizaltının Alman UB-III tasarımının daha ufak boyuttaki replikası (répliques) olduğundan ve Türklerin bu denizaltının inşasıyla ilgili süreçten tam anlamıyla tatmin olmadığından söz edilmektedir. Bkz. *Le Temps*, 8 Janvier 1928, s.3.

55 Fiume Fabrikası'ndan toplamda farklı harp ve talim başlığı olarak 17 adet *W170x450/5.53* tipinde torpido tedarik edilmişti. 2.000 metre mesafeli olan 44 knot hız yapabilirken, 4.000 metre menzilli olan ise 29 knot sürat yapabilmekteydi. Bilgi için bkz. Benito Petrucci, "The "Italian Period" of The Whitehead Torpedo Factory Of Fiume (Rijeka) And The Foundation in Livorno Of Whitehead Moto Fides (Wmf - 1945) and of Whitehead Alenia Sistemi Subacquei (Wass -1995)", s. 235.

56 DTA, BV. 258/5280 -27, 18 Ocak 1928.

57 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 30-54-18, 06 Eylül 1928; Bremen'de Atlas (?) adlı bir fabrikanın imal ettiği telsiz cihazıyla ilgili fenni şartname, birim fiyat ve hangi gemilerde kullanıldığına ilişkin Müdafaa-i Milliye Vekâleti ile Tahtelbahir İnşaat Komisyonu arasında yazışma için bkz. DTA, BV. 258/5280-28, 3 Ocak 1928.

58 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 30-58-7, 31 Temmuz 1932.

59 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 30-53-18, 16 Ağustos 1928.

60 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 30-52-20, 16 Ağustos 1928.

61 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 27-26-1, 20 Nisan 1932.

62 BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 3 -21-1, 03 Nisan 1929.

Nihayetinde büyük engeller geride bırakılarak 1 Şubat 1927 tarihinde ilk denizaltı olan *Birinci İnönü* (Fij 304) ve akabinde 12 Mart'ta *İkinci İnönü* (Fij 305) kızaktan denize indirilmişti<sup>63</sup>. *Birinci İnönü*'nün öğleden evvel saat 10.15'te yapılacak denize indirme merasimine Türkiye'den Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Hüsameddin Bey gönderilmiş ve buna ek olarak Fiume'deki torpido siparişini kontrol etme görevi de verilmişti<sup>64</sup>. *Birinci İnönü* denizaltının liman ve deniz tecrübeleri 30 Nisan'da başlamış ve Haziran'a kadar da Hüsameddin Bey ve gelecekte Türk denizaltıcılığının nüvesini oluşturan personelin gözetiminde hız kesmeden sürdürülmüştü. *İkinci İnönü*'nün seyir denemeleri ise tek gemiyi yürütecek yeterli sayıda personel olmadığından dolayı ancak bu tarihten sonra başlayabilmişti. Haddizatında, Türkiye ile yapılan sözleşmede I.v.S. Firması'na mürettebat seçme ve teknelerin tüm denemelerine uygun gördüğü kişileri atama hakkını veriyordu. İlk elden denizaltıları deneme imkânı sahip olunması ve bu doğrultuda değerli tecrübeler kazanılması bakımından *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltılarının deneme seyirleri bizatihi Almanlar tarafından idare ediliyordu<sup>65</sup>.

Öyle ki her iki denizaltının deneme seyir sürecini yürütecek ve Türkiye'ye teslimini yapacak personel, Birinci Dünya Savaşı'nda Alman İmparatorluk Donanması'nın Denizaltı Filosu'nda görev yapmış ve sonrasında emekliye ayrılmış tecrübeli denizaltıcıları. Geçici gemi komutanlığı görevini üstlenen savaş zamanı Alman UB-110 denizaltısının komutanlığını yapan ve şövalye haçıyla taltif edilmiş Deniz Binbaşı (Korvettenkapitän) Werner Fürbringer ve yanındaki de Alman Donanması'ndan yeni emekliye ayrılmış başmühendis görevindeki Deniz Yüzbaşı (Kapitänleutnant) Walter Hülsmann idi. Haziran ayının başlarına kadarki deneme seyirleri denizaltıları hızı, dengesi ve menzili bakımından Alman ve Türk tarafını beklentileri fazlasıyla karşılamıştı<sup>66</sup>.

22 Mayıs 1928 tarihinde Rotterdam'dan Türkiye'ye müteveccihen yelken açan *Birinci İnönü* denizaltısını Binbaşı Fürbringer komutasında ve Yüzbaşı Hülsmann ile birlikte Feijenoord'da eğitim görmüş Kıdemli Yüzbaşı Sait (Deren), Yüzbaşı Sadık (Altıncan) ve Üsteğmen Rıfat (Özdeş) bulunuyordu. *İkinci İnönü*'nün personeli ise Almanlar tarafından yeni teşkil edilen komuta görevinde Emekli Deniz Yüzbaşı Karl Neumann, mühendis olarak Kıdemli Deniz Yüzbaşı Heinrich Papenberg ve ileride geminin resmî komutanı olacak olan Kıdemli Yüzbaşı Zeki (Işın), Kıdemli Yüzbaşı Kâmil (Egemen) ve Yüzbaşı Sabri (Mengül) yer alıyordu. Bunlar dışındaki personel ise Feijenoord Tersanesi'nden istihdam edilen Hollandalı denizcilerdi. İlginç bir şekilde gemilerin Türkiye'ye hareketi öncesinde Alman Donanması, sanki Alman donanma gemileriymiş gibi Alman personelden resmî bir hareket raporu almıştı. Almanlara göre toplamda 3.500 millik mesafeyi 18 gün gibi kısa bir sürede, sorunsuz bir şekilde kat eden bu denizaltılar, yapılan inşa ve malzemenin mükemmel kalitesine işaret ettiği gibi, denizaltıcı personelin maharetini de açıkça

63 Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarine*, s.90.

64 Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisi Yarbay Hüsameddin Bey'e yolculuk için bahriye bütçesinden ödenmek üzere 6 İngiliz Lirası yevmiye ve "yollarda mazhar-ı teshilât" olması için siyasi pasaport verilmişti. Bkz. BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 22-83-2, 13 Ocak 1927.

65 Rössler, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarine*, s. 91.

66 Saville, *The Development of the German U-boat Arm, 1919-1935*, s. 238-240.



göstermişti<sup>67</sup>. Hakikaten de tam kadro denizaltıcı personelle yapılmayan bu seyir dönemin koşulları hesaba katıldığında önemli bir başarı sayılabilir. Sonunda, 10 Haziran 1928 tarihinde sağ salım Türkiye'ye varan *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltıları yerli ve yabancı gazetecilerin gözünde büyük bir ciddiyetle icra edilen donanmaya katılma töreninin ardından Torpidobot Filotilla Komodorluğu'na bağlanarak, bakım ve havuzlanma için Haliç Tersanesi'ne girmişlerdi<sup>68</sup>.

Bu arada 1926 yılı başında Türkiye'ye gelen Amiral Ernst von Gagern başkanlığında Alman bahriye müşavir heyeti<sup>69</sup> dışında *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltılarının deneme seyirlerinde ve gemilerin Türk Donanması'na tesliminde başrol üstlenen başta Binbaşı Fürbringer ve Yüzbaşı Hülsmann da Türkiye Cumhuriyeti tarafından baş eğitmen statüsünde istihdam edilmişti. Gölcük'te yeni kurulan<sup>70</sup> Denizaltıcılık Kursu'nda ve denizaltıların talim sahası olan Erdek Koyu'nda filli olarak *Birinci* ve *İkinci İnönü* denizaltılarından istifade ederek sualtı harekâtının inceliklerini Türk meslektaşlarına öğreteceklerdi. Elbette Almanya ile Türkiye arasında kısmen gizli yürütülen bu operasyonlar tek taraflı değildi. Aksine iki ülke arasında çıkar birlikteliğine yönelik ağırlıklı askerî sayılabilecek bir işbirliği vardı. Bir yanda eski Alman denizci subay ve uzmanlar Türk Deniz Kuvvetleri'nin yeniden teşkiline hatırı sayılır düzeyde katkı sağlarken, Almanya da hiçbir masrafa girmeden kendi personelini hem denizaltıların inşasında (ARGE) hem

67 BArch (Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg), RM 20/1662, s. 2, 10 Haziran 1928.

68 Uzun bir yolculuğun ardından İstanbul'a varan her iki denizaltı, yaz sezonu için kaldığı Cumhurbaşkanlığı Gazi Mustafa Kemal'in bulunduğu Dolmabahçe Sarayı'nın hemen önünde üç muhrip tarafından karşılanmış ve akabinde iskeledeki şamandıralara kıçtanka bağlanmıştı. Denizaltıların gümrük işlemleri tamamlandıktan kısa bir süre sonra, Türk Donanması kurmaylarından oluşan bir heyet, *Birinci İnönü*'nde bulunan Feijenoord Tersanesi temsilcisinden iki denizaltıyı teslim almak için yerlerini almıştı. Yabancı gazetecilere göre denizaltıların donanmaya katılım töreni büyük bir ciddiyetle icra edilmekteydi. Donanmanın amiral gemisi olan *Hamidiye* muhafazalı kruvazörü 21 pare top atışı yapmasıyla tören başlamış, akabinde Türk Deniz Kuvvetleri Bando'su'nun İstiklal Marşı'nı çalması ve harp gemilerindeki tüm askerî personelin güvertelerinde tören nizamında selam duruşuyla devam etmişti. Bu sırada denizaltılardaki Hollanda bayrağını aya edilerek yerine Türk sancağı toka edilmişti. Törene sarayın balkonundan maiyetiyle birlikte katılan Gazi, merasimin ardından Cumhuriyet'in deniz gücüne ilk büyük katkısı yapan iki denizaltının donanmaya katılımını sağlayan Alman subay ve personeli ile gemide bulunan Türk deniz subaylarına tebriklerini ilettiği BArch, RM 20/1662, s.1, 10 Haziran 1928.

69 Alman Donanması'ndan ayrılan bazı denizci subay ve uzmanlar Türk Deniz Kuvvetlerini modernize etmek için Versay Antlaşması'nın 179. maddesine göre yasaklanan bahriye heyeti kapsamının dışında Türkiye'de görev yapmışlardı. Görüşmelerde güya Alman Donanma Komutanlığı'nın kurumsal olarak bir etkisi olmamış, anlaşmalar Alman Silahlı Kuvvetleri ile mesleki bağı olmayan subaylar ve Türk makamları arasında imzalanmış gibi gösterilmiştir. Ankara ise Bahriye müşavir heyeti hakkında gizliliğin ihlali karşısında sert tedbirler içeren kararlar almıştır. Gazetelerin genel yayın yönetmenleri, Alman subaylar hakkında en ufak bir haber dahi yayımlamaları için uyarılmış ve bu kararın ihlalinin hapis cezası olduğu bildirilmiştir. Bu Alman sivil görünümündeki Alman askerî müşavirler, 1926'dan itibaren Deniz Harp Akademisi'nin 1930'da kurulmasıyla daha artarak, İkinci Dünya Savaşı'nın başına kadarki zaman diliminde Türk Deniz Kuvvetleri'nde görev yapmışlardı. Daha teferruatlı bilgi için bkz. Alkan, "Alman Belgelerine Göre Erken Dönem Cumhuriyet Dönemi Bahriyesi Bağlamında Türk-Alman İlişkileri", s. 429; Saim Besbelli, "İki Dost Bahriye", *Donanma Dergisi*, Cilt: 69 / Sayı: 417, 1957, s.14

70 Denizaltı Filosu 1931 yılına kadar kışları Haliç'te geçirir, yazları da Erdek Koyu'nda bulunurdu. Zamanla Haliç'in yerini Gölcük Deniz Ana Üssü alacaktı. Bkz. Ünlü, "Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci", s. 80.

de harekât düzeyinde (talim) mütemadiyen geliştirme olanağını yakalamaktaydı<sup>71</sup>. Bunun yanında Almanya cihetinde emekli subayların eğitimci olarak Türkiye'ye gönderilmesi, Alman nüfuzunun yeniden diriltiilmesinde ve Türk Silahlı Kuvvetleri ile ilgili istihbarî bilgiyi edinilmesinde geri çevrilemez bir fırsattı. Hakikaten de Binbaşî Fürbringer'in denizaltıların inşa aşamasından Türkiye'deki eğitimlik sürecinin sonuna kadarki zaman diliminde neredeyse her hafta Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı'na gelişmelerle ilgili tafsilatlı raporlar iletmekteydi. Açıkça casusluk faaliyeti sayılabilecek bu raporlarda Türk denizaltı strateji ve taktiklerinin olağanüstü vasatlığından ve denizcilerinin kaprislerinden söz etmenin yanında önerdikleri denizaltıcı eğitim programının da Ankara'dan çok küçük değişiklikler yapılarak onaylandığı bildiriliyordu. Türkiye'deki görevine Yarbay rütbesiyle devam eden Werner Fürbringer'in bir raporunda, yeni kurulan Tahtelbahir Gemileri Komutanlığı'nın başına Albay Şükrü Bey'in getirildiğinden, kendisinin Almanlara karşı oldukça arkadaş canlısı bir karaktere ve muhakeme yeteneğine sahip biri olduğuna kadar en ince detaylar Alman Deniz Kuvvetleri Başkomutanlığı'na bildiriliyordu<sup>72</sup>.

Tüm gelişmeler karşısında Almanlar bir hamle yaparak donanmanın yeni yapılanmasında ağırlığını koyan Fevzi Paşa'ya Türk personelin yeni temin edilen denizaltılarla dalaamayacağına ve hatta daldırılmaması gerektiğine dair rapor sunması hem donanma safında hem de Genelkurmay'da olumsuz bir hava estirmişti. Esasen Alman heyetinin böyle nahoş bir rapor sunmasındaki temel neden şüphesiz Versay Antlaşması'nın kısıtlamaları altında silahtan arındırılmış Alman denizaltıcıların, Türk denizaltılarıyla olan bağlantısının kesilmemesiydi. Yeni eğitimlerini tamamlamış Türk denizaltıcı personeli arasında korkunç bir moral bozukluğuna yol açan bu rapor deniz kuvvetlerinde denizaltı gücünü kendi görüşlerine göre şekillendirmek isteyen Fevzi Paşa için de büyük bir sorun teşkil ediyordu. Bu yüzden taşın altına elini koyan Fevzi Paşa, denizaltı uzmanı Binbaşî İbrahim Rıza Ülman ve Deniz Müşaviri Albay Münir Ongun ile birlikte 25 Temmuz 1928 tarihinde kendisinin de bulunacağı bir dalış tertiplenmesi emrini vermişti. Böylelikle hem Fevzi Paşa'nın donanmaya ilişkin görüşleri sınanacak hem de Türk denizaltıcı personele kabiliyetlerini gösterme imkânı tanınacaktı. Her iki denizaltıyla Moda açıklarında icra edilen ilk teftiş dalışı, Alman heyetinin raporundan doğan endişeleri boşa çıkaracak şekilde başarılıyla tatbik edilmiş ve Türk denizaltıcılığında yeni bir milat başlamıştı<sup>73</sup>. Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen Fevzi Paşa ve Genelkurmay'daki karacı generallerin donanmaya olan güvensizliği uzun bir süre pek de mevzi kaybetmeden devam edecekti. Bu güvensizlik hâli, 1927'ye kadar donanma gemilerinin İzmit Körfezi dışında eğitim

71 Donanma kısmı ihmal edilse de Türk-Alman askerî işbirliği ile ilgili açık ara en iyi çalışmalardan biri olarak bkz. Gerhard Grübhaber, *The "German Spirit" in the Ottoman and Turkish Army, 1908-1938: A History of Military Knowledge Transfer*, Berlin 2018; Ayrıca bkz. Resul Alkan, "Erken Cumhuriyet Dönemi Türk-Alman Askerî İlişkileri ve General Hilmar von Mittelberger'in Harp Okullarındaki Faaliyetleri". *Gazi Akademik Bakış* 14/28 (Haziran 2021), s. 95-113

72 Bir raporunda 11 aylık bir gecikmeyle başlanılan eğitim programını, Erdek Koyu'ndaki denizaltı üssüden, Türklerin kendilerinin tavsiyesini sormadan torpido atış denemeleri düzenlediklerinden ve denizaltılar ile su üstü kuvvetleri arasındaki işbirliği ile ilgili dersler verdiğinden bahsetmektedir. Detay için bkz. BArch, RM 20/1662, s.3; Saville, *The Development of the German U-boat Arm, 1919-1935*, s. 319-320.

73 Metel, *Denizaltıcılık Tarihi*, s. 47; Ünlü, "Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişimi", s. 75.

yapma yetkisini elinde bulunduran Genelkurmay'ın, Alman danışma heyetinin ısrarı üzerine 1927'den sonra bu yetkiyi Doğu Marmara'nın batısına geçmemek kaydıyla Donanma Komutanlığı'na vermesinden de anlaşılmaktadır<sup>74</sup>.

## Sonuç

Osmanlı Dönemi'nden beri gelen silahlı kuvvetlerdeki denizci-karacı rekabetinde ibre daima kıtasal merkezli güvenlik algılamalarını referans alan devlet ricalinin de etkisiyle kara kuvvetleri yönünü göstermişti. Oysa 19'uncu yüzyıldan itibaren silahlı kuvvetlerin modernizasyonu, en son teknolojiye ve ileri düzeyde yetişmiş personele ihtiyaç duyan donanmanın öncülüğünde gerçekleşmişti. Ancak denizci bir fikriyatın ve buna bağlı olarak bir kurumsal altyapının bir türlü teşkil edilememesi, yalnızca palyatif çözümlerle donanmaya ilişkin sorunların çözümüne dönük bir temayül oluşturmuştu. Bu da ister istemez donanmanın bir sonraki harbe dönük hazırlık seviyesinden, kuvvet yapısının karakteristiğine ve hatta personel eğitim kalitesine kadarki deniz gücünün temel dayanaklarını olumsuz yönde etkilemişti. Bu dezavantajlı durum karşısında Trablusgarp Harbi'nden beri verilen beka mücadelesinde deniz kuvvetlerinin katkısının şaşırılmayacak ölçekte sınırlı kalışı, Türk askerî kültüründe egemen olan karacı bakış açısının mevzi kazanmasında yadsınamaz bir istinat noktası olmuştu. Milli Mücadele'ye katılmayan bilhassa üst rütbeli bahriye subaylarının neredeyse tamamının da tasfiye edilmesi donanmanın beşeri sermayesine darbe vurmakla kalmamış, harpten muzaffer çıkan karacıların da karar alma süreçlerinde elini daha da güçlendirmiş ve bu uğurda denizcilik işlerine müdahil olmalarının önü de açılmıştı.

İstiklal Harbi'nden sonraki dönemde Türk donanma politikası ve reorganizasyonunda yegâne söz sahibi kişi Genelkurmay üzerinden Fevzi Paşa'ydı. Donanmayı ülkeyi harbe sokan, revizyonist siyasetin bir uzantısı olarak görme eğiliminin yanında Türk askerî kültürünün kodlarındaki baskın karacı bakış açısı, yeni kurulacak Cumhuriyet Donanması'nı hareket kifayeti bakımından kıyı savunma icrasıyla mahdut, ordunun denizdeki bir uzantısı olarak kıymetlendirilmesinin yolunu açmıştı. Bu uğurda caydırıcılığı nispeten yüksek denizaltı ve muhrip gibi hafif deniz platformlarının hava gücüyle desteklendiği bir kuvvet yapısı, harplerden yeni çıkmış, iktisadi darboğazdaki bir ülkenin yeni kurulan donanması için model olacaktı. Bunun yanında içeride kurumlar arası rekabetin dışında yaşanan ayaklanmalar, dışarıda ise artan güvenlik tehditleri, Genelkurmay'ın deniz silahlanmasında ve donanmaya biçtiği rol bağlamında yeni fikirler üretmesinin de önündeki başlıca engellerdi.

Bundan dolayı Cumhuriyet Donanması'nın ilk harp gemileri en ucuz ve güvenilir yolla tedarik edilebilecek denizaltı olmuştu. Hollanda'da inşa edilen *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltıları, Versay Antlaşması kısıtlamalarını aşmaya çalışan Almanya'nın gizli donanma fonlarıyla, teknik ve askerî desteğiyle bir şekilde ete kemiğe büründürülebilmisti. Türkiye ve Almanya'nın kendilerine özgü avantaj ve dezavantajlarını telafi et-

74 Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 yıl Hizmet (1918-1977)*, İstanbul 2009, s.115.

tiği bu simbiyotik ilişkide, her iki tarafın da kendince ödün verdiği ve kazanç sağladığı gelişmeler yaşanmıştı. Türk tarafı nazarında uygun fiyat karşılığında uluslararası ortamda Türkiye ile nispeten en az ihtilafı olan eski müttefikten iki denizaltı teminin yanında denizaltıcı personel yetiştirilmesinin de sağlanması geri tepilmez bir fırsattı. Zira Alman denizaltıcılığının teknik birikim, harekât tecrübesi ve personelinden istifade edilmesi nereden bakılırsa bakılsın kârlı bir anlaşma sayılırdı. Diğer taraftan Versay Antlaşması'nın ağır silahsızlandırma koşulları altında Alman donanmasının neredeyse yok hükmüne düşmesi, paravan firmalar üzerinden denizaltı inşa ve geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesi, Almanya'nın bir sonraki savaşa hazırlığı bakımından hayati bir meseleydi. Buna ilaveten bu firmaların inşa ettiği denizaltıların yabancı ülkelere satılması, deniz subaylarının teknik ve harekât melekelerini artırmakta bu gemilerden istifade edilmesi de Almanların gözünde bir taşla iki kuş vurmak gibiydi. Dahası *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltıları örneğinde olduğu gibi Almanya'nın Türkiye ile kurduğu iki taraflı simbiyotik ilişkinin tesisi, Türk karar alıcılar üzerinde askerî ve siyasi nüfuz alanı yaratmakta etkili bir iletişim kanalıydı.

Burada üzerinde durulması gereken en önemli husus Türk devlet ricalindeki Birinci Dünya Savaşı'nın travması henüz tam atlatılmamışken, yeni bir deniz gücü kurulmasında platform ve eğitim hususunda Alman müşavir subaylardan faydalanılmıyordu. Türk Silahlı Kuvvetleri'nde yalnızca geniş çapta müşavir subay ekibinden Deniz Kuvvetleri cenahında talep edilmesi, yalnızca kuvvetin muhteviyatını oluşturan aşırı teknik bilgi, teçhizat ve platform ihtiyacındaki eksiklerden kaynaklanmıyordu. Ayrıca silahlı kuvvetlerin modernizasyonundaki söz sahibi olan Fevzi Paşa'nın da kendi nazarında "dikkat çekici bir kuvvet unsuru" olmayan donanmanın kısmen ayağa kaldırılmasında kendi subaylarına karşı teknik bilgi ve kabiliyetler nispetinde güven bunalımı yaşadığını da göstermektedir.

Donanmanın savaşa hazırlık seviyesini artırmakta izlenilecek yol bakımından denizci ve karacılar arasında bir türlü fikir birliğinin oluşturulamaması, Harekât yeteneklerinin geliştirilmesinde en zayıf kuvvet olarak donanmanın gözükmesi, Genelkurmay'ın belirlediği ağırlıklı denizaltılardan müteşekkil iddiasız bir donanma programının uygulanmasının da kapısını aralamıştı. Gelgelelim denizaltı gibi çağın en ileri teknolojisine sahip bir harp platformu için gerekli inşa, teknik ve harekât bilgisinden yoksun olan donanmanın bu ünsiyetlerinin geliştirilmesinde, *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltılarının inşa tecrübesi ve kullanımı Türk denizaltıcılığına önemli bir ivme kazandırdığı da bir gerçektir.

## Kaynakça

### 1- Arşiv Kaynakları

#### a. Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

Bahriye Vekâleti (BV.) Fonu

Fotoğraf Koleksiyonu

#### b. T. C. Cumhurbaşkanlığı Başkanlık Cumhuriyet Arşiv (BCA)

Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1928-) Fonu

Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Fonu

#### c. T. C. Cumhurbaşkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS) Fonu

#### d. T. C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi (CBA)

#### e. Bundesarchiv-Militärarchiv (BArch), Almanya Askerî Arşivi, Freiburg

f. Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Hollanda Askerî Tarih Enstitüsü, Den Haag

g. TBMM Gizli Celse Zabıtları

### 3- Gazete

Le Temps

### 2- Kitap ve Makaleler

Alkan, Resul, “Alman Belgelerine Göre Erken Dönem Cumhuriyet Dönemi Bahriyesi Bağlamında Türk-Alman İlişkileri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXVI/2, 2021, s. 421-442.

Alkan, Resul, “Erken Cumhuriyet Dönemi Türk-Alman Askerî İlişkileri ve General Hilmar von Mittelberger’in Harp Okullarındaki Faaliyetleri”. *Gazi Akademik Bakış*, 14/28, 2021, s. 95-113.

Arabacı, Hüseyin, *Osmanlıda Deniz Mayıncılığının Gelişimi ve 1915 Çanakkale Boğaz Savunmasındaki Rolü*, (Basılmamış yüksek lisans tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Askerî Tarih Araştırmaları Ana Bilim Dalı, Çanakkale 2021.

Barlas Dilek ve Güvenç Serhat, *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti 1923-1939*, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014.

Besbelli, Saim, “İki Dost Bahriye”, *Donanma Dergisi*, Cilt: 69/Sayı: 417, 1957, s. 12-16.

Besbelli, Saim, “İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması”, *Donanma Dergisi*, Sayı: 440, Cilt:76, 1963, s.22-34.

Büyüktuğrul, Afif, “Türkiye Cumhuriyeti Donanması’nın Ellinci Yılı” *Belleten*, Cilt: XXXVII, Sayı: 148, 1973, s. 497-525.

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul 1967.

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Strasında 60 yıl Hizmet (1918-1977)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2009.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, İstanbul 1984.

Cemal Paşa, *Hatıralar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001.

De Groot, Sebastian J., *Das Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (Ingenieurbüro für Schiffbau IvS): Ein Wolf im Schafspelz*, Brill, Leiden 2021.

Denizaltı Filosu Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden: Barışın Koruyucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2007.

Digital History, *The Washington Treaty*, [https://www.digitalhistory.uh.edu/disp\\_textbook.cfm?smtID=3&psid=3995](https://www.digitalhistory.uh.edu/disp_textbook.cfm?smtID=3&psid=3995), (26.01.2022).

Dümer, Vehbi Ziya, *Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış: 1971/72 Ders Yılı Emekli Amirallerin Konferansları No:7*, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul 1972.

Fontenoy, Paul E., *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-Clio, California 2007.

Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi Deniz Harekâtı*, (Cilt VIII), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.

Grüßhaber, Gerhard, *The ‘German Spirit’ in the Ottoman and Turkish Army, 1908-1938: A History of Military Knowledge Transfer*, Walter de Gruyter GmbH, Berlin 2018.

Gün, Taner, *Atatürk’ün Donanma Gemileri ile Yaptığı Geziler*, (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir 2007.

Güvenç Serhat ve Barlas Dilek, “Ataturk’s Navy: The Determination of Turkish Naval Policy, 1923-1939”, *Journal of Strategic Studies*, C.XXVI, No:1, 2003, s. 1-35.

Güvenç Serhat ve Barlas Dilek, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1939”, *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, (Ed.: İsmet Akça, Evren Balta Paker),

İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 223-253.

Işın, İ. Bülent, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi 1299-1922*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2004.

Kalaycıoğlu, Ömer, *Denizaltı ve Filomuz*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1990.

Mehmet Süreyya, *Donanma mı? Şimendifer mi?*, Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul, 1911.

Mercan, Evren, “Osmanlı Donanma Penceresinden Türk-İtalyan Harbi ve Çanakkale Boğazı’ndaki Müşterek Savunma Konsepti”, *Türk-İtalyan Müşterek Harp Tarihi Sempozyumu Bildirileri 21-22 Ekim 2019*, İstanbul 2020.

Mercan, Evren, *93 Harbi’nde Deniz Harekâtı*, Selenge Yayınları, İstanbul 2020.

Mercan, Evren, *Osmanlı Bahriyesi’nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, Deniz Basımevi, İstanbul 2012.

Metel, Raşit, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

Metel, Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1960.

O’Connell, Captain John F., *Submarine Operational Effectiveness in the 20th Century: Part One (1900 - 1939)*, iUniverse Inc., New York 2010.

Petrucci, Benito, “The “Italian Period” of The Whitehead Torpedo Factory Of Fiume (Rijeka) And The Foundation in Livorno Of Whitehead Moto Fides (Wmf - 1945) and of Whitehead Alenia Sistemi Subacquei (Wass -1995)”, s.201-276.

Rössler, Eberhard, *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarine*, Cassell & Co, London 1981.

Saville, Allison Winthrop, *The Development of the German U-boat Arm, 1919-1935*, (Yayımlanmamış doktora tezi), University of Washington, Washington 1963

Tunaboylu, İskender, *Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2008.

Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1988, Deniz Müzesi İhtisas Kütüphanesi.

Türk Deniz Kuvvetleri, *Türk Bahriyesinin İlkeleri*, Deniz Basımevi, İstanbul 2014.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, *Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.

Ünlü, Rasim, *Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*, (Yayımlanmamış doktora tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul 1996.

Van Dijk, Anthonie. “The Fijenoord-Built Submarines for Turkey.” *Warship International*, vol. 23, no. 4, 1986, s. 335–40.

**EK-1: Birinci İnönü ve İkinci İnönü Denizaltılarının Personel Listesi, Kaynak: DTA, BV. 258/5280-20.**

<b>BİRİNCİ İNÖNÜ TAHTELBAHİRİ MÜRETTEBATI</b>			
<b>SALNAME/ KÜNYE NO</b>	<b>SINIF/RÜTBE</b>	<b>ADI</b>	<b>GÖREVİ</b>
510	GÜVERTE MÜLAZİM	HEYBELİADALI RIFAT MÜFİT EFENDİ	SEYİR ZABİTİ
1496	ÇARKÇI MÜLAZİM	GEDİKPAŞALI AHMET CEMİL, MEHMET ALİ EFENDİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
1484	ÇARKÇI MÜLAZİM	ASİTANE'Lİ MEHMET HİLMİ, İSMAİL HAKKI	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3539	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	YUSUPPAŞA'LI FEYZİ, KADRİ	SANTRAL MEMURU
3528	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	EYÜPLÜ MEHMET ŞEREF, ETHEM	ELEKTRİK MAKİNİSTİ
3519	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	ÜSKÜDAR'LI HASAN HİKMET, AHMET	UMUMİ ELEKTRİK MAKİNİSTLİĞİNE
KÜNYE 281	GÜVERTE NAMZEDİ	PAŞABAĞÇE'Lİ ABDULLAH, İZZET	TOPÇU
KÜNYE 298	GÜVERTE MUALLİM ONBAŞI	FATİH'Lİ HAYRİ, OSMAN	TOPÇU
KÜNYE 241	MUALLİM NAMZEDİ	YAKACIK'LI İRFAN, İSMAİL	TORPİDOCU
KÜNYE 293	MUALLİM BAŞ- ÇAVUŞ	ÜSKÜDAR'LI İBRAHİM, AHMET	TORPİDOCU
KÜNYE 331	MAKİNE NAMZEDİ	...AHMET, İSMAİL	...KÖPRÜ ZABİTİ
KÜNYE 407	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	RUMELİ HİSAR'LI NECDET, KEMAL	... KÖPRÜ ZABİTİ
KÜNYE 396	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	ERZURUM'LU MAHMUT, MEVLÜT	... KÖPRÜ ZABİTİ
KÜNYE 339	MAKİNE NAMZEDİ	EYÜP'LÜ HAYATİ, MUSTAFA	SANTRAL
KÜNYE 402	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	SIVAS'LI HALİL, HÜSEYİN	ELEKTRİK MAKİNİSTİ
KÜNYE 351	MAKİNE BAŞÇAVUŞ	SUNGURLU'LU SAMİ, ARİF	TELSİZCİ
926/738	NEFER	İNEBOLU'LU ŞAKİR OĞLU MEHMED	TORPİDOCU
405	NEFER	İNEBOLU'LU EMİN OĞLU MEHMED	SERDÜMEN VE TOPÇU
93	NEFER	BANDIRMA'LI MEHMED OĞLU İSMAİL	TORPİDOCU
457	NEFER	EREĞLİ'Lİ MUSTAFA OĞLU HAYRİ	DİZELCİ
341/616	NEFER	DERSAADET'Lİ HAŞİM OĞLU RÜŞTÜ	UMUMİ ELEKTRİKÇİ
	<b>ELYEVM</b>	<b>AVRUPA' DA</b>	
200	GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI	BEYKOZ'LU İSMAİL HAKKI, MUHİDDİN	SÜVARİ
457	GÜVERTE YÜZBAŞI	AŞIKPAŞA'LI MEHMED SADIK, RUŞEN EFENDİ	SÜVARİ-İ SANİ



1290	BİRİNCİ KIDEMLİ YÜZBAŞI	ASİTANELİ SAİT İBRAHİM HİLMİ EFENDİ	SERÇARKÇI
1464	BİRİNCİ KIDEMLİ YÜZBAŞI	PİYALE'Lİ MEHMET ALİ, MEHMET EFENDİ	İKİNCİ ÇARKÇI
3525	MAKİNE İKİNCİ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	KASIMPAŞA'LI SAFFET, HÜSNÜ BEY	TORPİDOCU
3375	GÜVERTE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	BURSA'LI KAMİL, SALİM EFENDİ	TELSİZCİ
3514	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	İZMİR'LI DÜRRİ AHMET EFENDİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3544	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	ÇENGELKÖY'LÜ NECMEDDİN, ZİYA EFENDİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3503	MAKİNE İKİNCİ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	KARTAL'LI ALİ, REFİK EFENDİ	ELEKTRİK MAKİNİSTİ

<b>İKİNCİ İNÖNÜ TAHTELBAHİRİ MÜRETTEBATI</b>			
<b>KÜNYE</b>	<b>SINIF/RÜTBESİ</b>	<b>ADI</b>	<b>GÖREVİ</b>
509	GÜVERTE MÜLAZIMI	CERRAHPAŞA'LI LÜTFİ, EMİN EFENDİ	SEYİR ZABİTİ
1499	ÇARKÇI MÜLAZIM	KÜÇÜK MUSTAFA PAŞA'LI ALAADDİN, İSMAİL EFENDİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
1525	ÇARKÇI MÜLAZIM	SARIYER'LI SİRACEDDİN, CEMAL EFENDİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3531	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ	AKSARAY'LI MUSTAFA CEMİL, HÜSEYİN KAMİL	ELEKTRİK MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
159	GÜVERTE NAMZET	FATİH'LI MUZAFFER, KEMALLETİN	TOPÇU
292	GÜVERTE MUALLİM BAŞÇAVUŞ	DRAMAN'LI KADİR, İSMAİL	TOPÇU
283	GÜVERTE MUALLİM BAŞÇAVUŞ	ÜSKÜDAR'LI MUHTAR, KADRİ	TORPİDOCU
303	GÜVERTE MUALLİM ONBAŞI	TİREBOLU'LU EMİN, ALİ	TORPİDOCU
405	MAKİNE MUALLİM BAŞÇAVUŞ	İSTANBUL'LU BURHANETTİN, HÜSEYİN	DİZEL KÜÇÜK ZABİTİ
401	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	EDİRNE'LI MEHMET, HAŞİM	DİZEL KÜÇÜK ZABİTİ
382	MAKİNE MUALLİM BAŞÇAVUŞ	VAN'LI RECEP, AHMET	SANTRAL
357	MAKİNE MUALLİM BAŞÇAVUŞ	ŞİLE'LI HÜSEYİN, ABDULLAH	SANTRAL
393	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	KOÇANELİ'LI ASİM	ELEKTRİK MAKİNİSTİ
390	MAKİNE MUALLİM ONBAŞI	ÜSKÜDAR'LI HÜSAMETTİN, SALİH	TELSİZCİ
926/180	NEFER	AĞVA'LI ETHEM OĞLU HARUN	TORPİDOCU
503	NEFER	İNEBOLU'LU MUSTAFA OĞLU BAYRAM	TORPİDOCU
783	NEFER	İNEBOLU'LU MEHMET OĞLU HÜSEYİN	SERDÜMEN, TOPÇU

280	NEFER	İNEBOLU'LU İSMAİL OĞLU SÜLEYMAN	UMUMİ ELEKTRİK İÇİN
182	NEFER	DERSAADET' Lİ MUSTAFA OĞLU ALİ	ELEKTRİK MAKİNİSTİ
14	NEFER	GİRESUN'LU HASAN OĞLU ALİ	DİZELCİ
776	NEFER	İZMİT' Lİ OSMAN OĞLU SALİH	DİZELCİ
383	NEFER	İZMİT' Lİ MUSTAFA OĞLU AHMET	UMUMİ ELEKTRİK İÇİN
	<b>ELYEVİM</b>	<b>AVRUPA' DA</b>	
376	GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI	BALAT' LI OSMAN ZEKİ, HACI HAKKI EFENDİ	SÜVARİ
455	GÜVERTE YÜZBAŞI	ŞEHZADE BAŞI' LI SABRİ, HÜSEYİN	SÜVARİ-İ SANİ
1194	ÇARKÇI KIDEMLİ YÜZBAŞI	AKSARAY' LI MEHMET KEMAL, İBRAHİM	SER ÇARKÇI
1406	ÇARKÇI YÜZBAŞI	İHSAN, MEHMET	İKİNCİ ÇARKÇI
3368	GÜVERTE ÜÇÜNCÜ SINIF GEDİKLİ ZABİTİ	AHIRKAPI' LI HAYRETTİN, NURİ	TORPIDOCU
3530	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GEDİKLİ ZABİTİ	KADIKÖY' LÜ AHMED NAZİF,	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3542	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GEDİKLİ ZABİTİ	ANADOLU HİSAR' LI HİLMİ, HAYRİ	YAĞ MAKİNELERİ MAKİNİSTİ
3526	MAKİNE ÜÇÜNCÜ SINIF GEDİKLİ ZABİTİ	SULTAN SELİM' Lİ SELAHAT- TİN, MUZAFFER	ELEKTRİK MAKİNİSTİ
380	MAKİNE MUALLİM BAŞ- ÇAVUŞ	İSTANBUL' LU ADNAN, AZİZ	TELSİZCİ MÜHEYYA-I HAREKET

**EK-2: Birinci İnönü ve İkinci İnönü Denizaltılarının Teknik Özellikleri.** Kaynak: Denizaltı Filosu Komutanlığı, *Sessiz ve Derinden: Barışın Koruyucusu Geleceğin Güvencesi Denizaltılarımız*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2007, s. A-4.

BOYU		58.68 Metre
GENİŞLİĞİ		5.75 Metre
DEPLASMANI	SU ÜSTÜNDE	505 Ton
	DALMIŞ	620 Ton
BÖLME ADEDİ		7
PERİSKOP DERİNLİĞİ		12.9 Metre
AZAMİ DALIŞ DERİNLİĞİ		75 Metre
SÜRATİ	SU ÜSTÜNDE	13.5 Knots
	SU ALTINDA	8.5 Knots
SEYİR SIASI		7120 mil
ANA MAKİNELER		MAN 700 HP 4 Zamanlı
ANA BATARYALAR		2x62 =124 Adet Pil
PERVANE ADEDİ		2 (5 Kanat)
TORPİDO KOVANLARI	BAŞTA	4
	KIÇTA	2
TORPİDO KIZAKLARI	BAŞTA	4
	KIÇTA	2
SİLAHLARI		Fiume Torpidosu 1 Adet 7.5 cm' lik 1 Adet 2 cm' lik Güverte Topu
PERSONEL KADROSU	SUBAY	5
	ASTSUBAY	26
	ER	13

**EK-3: Personele Gönderilen Harcırah Tutarları. Kaynak: DTA, BV. 258/5280-18.**

	<b>TEŞRİN-İ EVVEL 926 LİRA ADED</b>	<b>EYLÜL 926 LİRA ADED</b>	<b>YEKÜN LİRA ADED</b>
GÜVERTE BİNBAŞI MEHMET REŞAT BEY	418,50	405	823,50
İNŞAİYE BİNBAŞI AHMED ŞEVKET BEY	418,50	405	823,50
ÇARKÇI BİNBAŞI ALİ NAİM BEY	418,50	405	823,50
ÇARKÇI BİNBAŞI AHMET TEVFİK BEY	418,50	405	823,50
GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI İSMAİL HAKKI EFENDİ	418,50	405	823,50
GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI OSMAN ZEKİ EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI KIDEMLİ YÜZBAŞI SAİT İBRAHİM EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI KIDEMLİ YÜZBAŞI MEHMED KAMİL EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI KIDEMLİ YÜZBAŞI MUSTAFA NECİP EFENDİ	418,50	405	823,50
GÜVERTE YÜZBAŞI MEHMET SADIK EFENDİ	418,50	405	823,50
GÜVERTE YÜZBAŞI RECEP SABRİ EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI YÜZBAŞI MEHMET ALİ EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI YÜZBAŞI İHSAN MEHMED EFENDİ	418,50	405	823,50
GÜVERTE MÜLAZIMI RIFAT EFENDİ	418,50	405	823,50
GÜVERTE MÜLAZIMI LÜTFİ EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI MÜLAZIM AHMET CEMİL EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI MÜLAZIM MEHMED FEHMİ EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI MÜLAZIM ALAEDDİN EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI MÜLAZIM SİRACEDDİN EFENDİ	418,50	405	823,50
ÇARKÇI MÜLAZIM KEMAL AHMET EFENDİ	139,50	135	274,50
ÇARKÇI MÜLAZIM KEMAL AHMED EFENDİ	139,50	135	274,50
ÇARKÇI MÜLAZIM KAZIM MUSTAFA EFENDİ	139,50	135	274,50
ÇARKÇI MÜLAZIM EDİP HAMİD EFENDİ	139,50	135	274,50
İNŞAİYE MÜLAZIM ATAULLAH LÜTFİ EFENDİ	139,50	135	274,50
İNŞAİYE MÜLAZIM SAİM ŞABAN EFENDİ	139,50	135	274,50
İKİNCİ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ RECEP AHMET EFENDİ	279	270	549
İKİNCİ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ ALİ REFİK EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ NECMEDDİN RIZA EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ HİLMİ HAYRİ EFENDİ	279	270	549

ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ AHMED NAZİF ALİ EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ SELAHADDİN MUZAFFER EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ KAMİL SALİM EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ FEYZİ KADRİ EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ HASAN HİKMET EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ MEHMED ŞEREF EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ MUSTAFA CEMİL EFENDİ	279	270	549
ÜÇÜNCÜ SINIF GÖNÜLLÜ ZABİTİ HÜSAMETTİN NURİ EFENDİ	279	270	549
<b>YEKÜN</b>	<b>1227</b>	<b>11.880</b>	<b>23.880</b>

EK-4: İlk kafiilde giden Türk denizaltıcı subay listesi, DTA, BV. 258/5280-08.

Constructor Captain	: Youssouf Djelal	)
Engineer Captain	: Ahmed Tevfik	)
Engineer Captain	: Ali Na'ım	)
Commander	: İsmail Hakki	) c/o
Engineer Commander	: Mehmed Kiamil	) Etablissement
Engineer Lieutenant		) «Fijenoord»
Engineer Lieutenant	: Sa'ıd İbrahim	)
Engineer Lieutenant	: Edib Hamid	) <u>ROTTERDAM.</u>
Engineer Lieutenant	: Kazim Mustafa	) Holland.
Engineer Lieutenant	: Kemal Ahmed	)
Constructor Lieutenant	: Sa'ım Shaaban	)
Constructor Lieutenant	: AlYaulah Nutki	)

**EK-5: Hollanda'nın Feijenoord Tersanesi'ndeki I.v.S. Firması tarafından inşa Birinci İnönü (Fij 304) ve İkinci İnönü (Fij 305) denizaltıları. Kaynak: Hollanda Askerî Tarih Enstitüsü (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, NIMH-Den Haag) Envanter No: 2158-073-481/ 2024-041-001.**

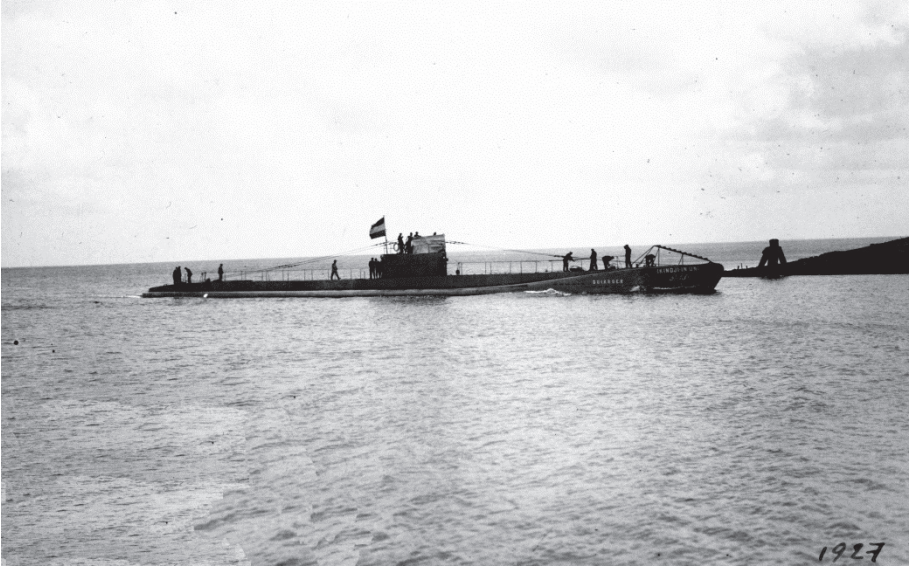


EK-6: Erdek Koyu'ndaki deniz üssünde bulunan denizaltı ana gemi olan görevlendirilen *Muin-i Zafer* korvetinin sancak ve iskele bordasında *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltıları, aşağıda ise iki denizaltı Taşkızak Tersanesi'nde bakımdayken. Kaynak: DTA, Fotoğraf Arşivi.

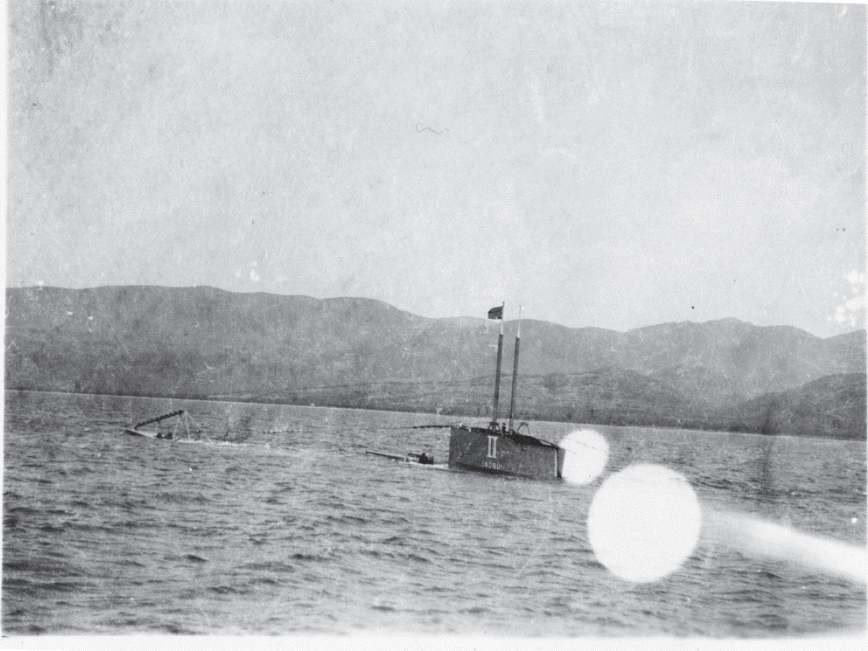
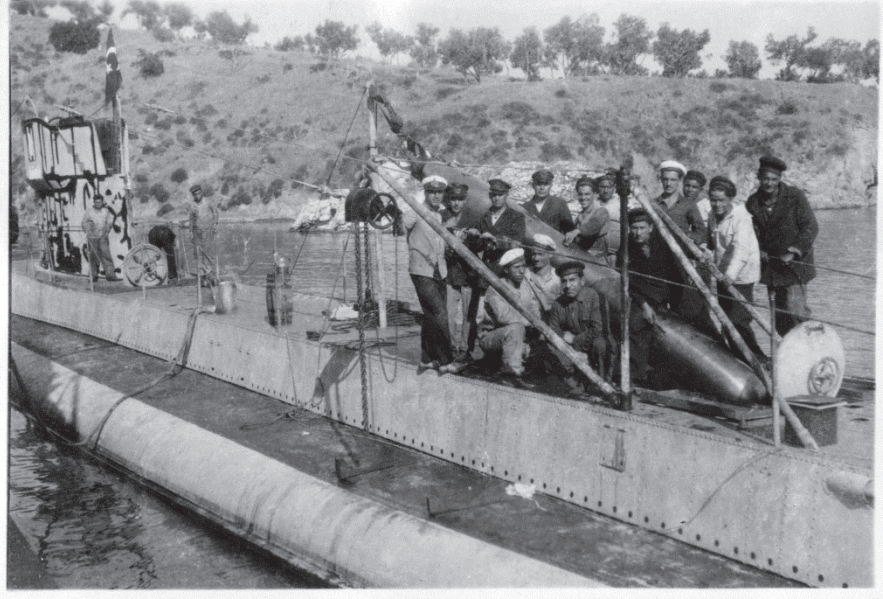




**EK-7: Üstte, Hollanda bayrağı ile deneme seyrini icra eden *İkinci İnönü* denizaltısı, altta ise Feijenoord Tersanesi'nde denizaltıların inşa sürecini yürüten teknisyen ve işçiler. Kaynak: DTA, Fotoğraf Arşivi.**



**EK-8: Üstte, torpido yüklemesi yapılan İkinci İnönü denizaltısı, altta ise dalış talimleri yapan İkinci İnönü denizaltısı. Kaynak: DTA, Fotoğraf Arşivi.**



**EK-9: Birinci İnönü denizaltısının denize indirilmemesi. Kaynak:Van Dijk, “The Fijenoord-Built Submarines for Turkey” s. 335.**



EK-10: I.v.S. Firması'nın Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'e verilmek üzere UB-III sınıfı denizaltının bir maketini Ankara'ya gönderdiğine ilişkin vesika. Kaynak: CBA, 80-1-161.

21915024 - 163

"Giriş" deniz altı gemisini yapan  
"IV. genieurskantor voor Scheepsbouw"  
Holanda şirketi, "Statuik",  
bu geminin bir "modelini"  
gönderiyor. ve mühendislerine bu  
modelin layıkile "kumandalarını"  
yazdı yazdığına baki yazılmış.

Tesellim muamelesinde bulunan  
Türk eksperlerinin diraytetinde de  
sitayışkârane baki ediliyor.

9/

A	V-3
D	80
F	7-161