

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU: İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ



Mevlüt ÇELEBİ*

Özet

Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra Türkiye'de Atatürk liderliğinde topyekûn bir modernleşme hareketi başlatıldı. Çağdaş uygarlık düzeyine çıkmayı hedefleyen bu yenileşme sürecinde Türk ordusunun ve özellikle donanmasının modernleştirilmesine ve yeni savaş gemilerinin alınmasına özel bir önem verdi. Türk donanmasının yenileşmesi konusunda da öncü ve yönlendirici bir rol oynayan Atatürk, bunun ilk işaretlerini 1924'te vermeye başladı. Atatürk, 1 Kasım 1924'te Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni açarken yaptığı konuşmada "Efendiler! Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir" diyerek hedefi ortaya koydu.

Türk donanmasının modernizasyonu için Türk milli savaş sanayinin kurulması çalışmalarına başlandı. Aynı zamanda üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin donanmasını güçlendirmek için modern ve yeni savaş gemileri alınması planlandı. Bunun için arayışa girişildi ve İtalya ile de görüşmeler yapıldı. Uzun süren müzakereler 16 Mayıs 1929'da tamamlandı. Türkiye, İtalyan şirketlerinden iki torpido muhribini Ansaldo'ya, iki denizaltıyı Monfalcone'ye ve üç motorbotu Venedik'teki S.V.A.N. Şirketlerine yaptırmaya karar verdi. Türk hükümetiyle Società Cantieri del Tirreno arasında 9 Mayıs 1930'da başka bir sözleşmeyle iki torpidonun yaptırılması için anlaşıldı.

1931'de tamamlanmaya başlayan söz konusu gemilerden muhriplere Kocatepe ve Adatepe; Sakarya ve Dumlupınar; torpidolara Zafer ve Tınaztepe ve motorbotlara da Doğan, Denizkuşu, Martı isimleri verildi. Savaş gemilerinin teslim Türk kamuoyunda büyük bir coşkuya yol açtı. 1937'de, İtalya'ya başka savaş gemileri siparişi edildi. Bazı teknik ve ödeme sorunları yaşanmasına rağmen söz konusu savaş gemileri uzun yıllar Türk donanmasına hizmet ettiler.

* Prof. Dr., Ege Üniversitesi, mevlutcelebi@yahoo.com

Anahtar Kelimeler: Atatürk, Cumhuriyet Dönemi, Türk Modernleşmesi, Türk Donanması, Türk Savaş Gemileri.

MODERNIZATION OF THE TURKISH NAVY IN THE PERIOD OF ATATURK: BATTLESHIPS PURCHASED FROM ITALY

Abstract

After the Lausanne Peace Agreement, a modernization movement led by Atatürk was initiated in Turkey. In this renewal process, which aimed to reach the level of contemporary civilization, she gave special importance to the modernization of the Turkish army and especially the navy, and to the purchase of new warships. Atatürk, who played a leading and guiding role in the renewal of the Turkish navy, started to give the first signs of this in 1924. Atatürk, in his speech at the opening of the Turkish Grand National Assembly on November 1, 1924, said, "Gentlemen! It should be considered to improve our navy fundamentally and seriously."

Studies for the establishment of the Turkish national war industry for the modernization of the Turkish navy were started. At the same time, it was planned to purchase modern and new warships to strengthen the navy of Turkey, which is surrounded by seas on three sides. For this, a search was started and negotiations were held with Italy. Prolonged negotiations were completed on May 16, 1929. Turkey decided to outsource two torpedo destroyers to Ansaldo, two submarines to Monfalcone and three motorboats to S.V.A.N. Companies in Venice from Italian companies. On 9 May 1930, another contract was agreed between the Turkish government and Società Cantieri del Tirreno for the construction of two torpedoes.

Kocatepe and Adatepe; Sakarya and Dumlupınar; the torpedoes were named Zafer and Tınaztepe, and the motorboats were named Doğan, Denizkuşu and Seagull. The surrender of the warships caused great enthusiasm in the Turkish public. In 1937, other warships were ordered from Italy. Despite some technical and payment problems, these warships served the Turkish navy for many years.

Keywords: Atatürk, Republican Era, Turkish Modernization, Turkish Navy, Turkish Battleships.

GİRİŞ

I. Dünya Savaşı, ülkelerin askerî bakımdan güçlü olmalarının aynı zamanda ve ancak denizlere de hâkim olmakla mümkün olacağını gösterdi. Savaştan sonra başlayan silahlanmanın en önemli ayağı, denizlere hükmetmek için güçlü donanmalara sahip olmaktı. Varlığını ve istiklalini muhafaza etmek için silahlanmak zorunda hisseden Türkiye, deniz gücünü de artırmak için arayışlara girişti. Türkiye'yi, denizlerine egemen olmaya zorlayan bir unsur da, üç yanının denizlerle çevrili olmasıdır. Pek çok ülke büyük donanmalarla denizleri kontrol etmek ile uçakların getirdiği teknolojik imkânların yardımıyla hafif filolara dayanan yeni stratejiler geliştirmek arasında tercihte bulunuyorlardı. Maddi kaynakları sınırlı olan Türkiye'nin tercihi, ikinci şık oldu. 1924'te iki ayrı komisyonun aynı anda Avrupa'ya giderek, biri uçak alımı için İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya'yı, diğeri de deniz altı alımı için Fransa, Hollanda ve İsveç'i ziyaret etmesi rastlantı değildi.¹

Türk deniz kuvvetlerinin modernize edilmesi ve güçlendirilmesi yönündeki çabalar ve bunun kamuoyuyla paylaşılması 1924'te netlik kazanmaya başladı. Mustafa Kemal Paşa'nın, 11 Eylül 1924'te başlayan Karadeniz seyahatinde 20 Eylül 1924 Cumartesi günü Hamidiye Kruvazörünün şeref defterine yazdıkları da bunu göstermektedir: “...Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir...”² Atatürk, bu seyahatten birkaç ay sonra 1 Kasım 1924'te Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ikinci dönem ikinci toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada da deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesine değinerek şu tavsiyede bulundu: “Efendiler! Donanmamızı esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünölmelidir...”³

Kara, hava ve deniz gücünü artırmak isteyen Türkiye'nin en yumuşak karnı deniz kuvvetleriydi. Diğer sahalarda da dışarıdan gelecek teknoloji ve silah alımına bağımlılık söz konusuydu. Bunun farkında olan yeni Türk devleti çok yönlü bir siyasete soyundu. Bir yandan donanmasının

¹ Serhat Güvenç-Dilek Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması 1923-1939”, **Tarihsel Perspektiften Türkiye'de Güvenlik Siyaseti, Ordu ve Devlet**, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 228-230.

² Ulvi Keser, “Hamidiye Zırhlısı: 1924 Karadeniz ve 1938 Kıbrıs Gezileri”, **Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Dergisi**, C 10, S 1 (2008), s. 310.

³ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1989, s. 351-352.

ihtiyaçlarını, zamanla kendi teknolojisiyle karşılamaya dönük uzun vadeli çabalar diğer taraftan da bunun hazırlıkları paralel gelişti. Milli savaş sanayinin kuruluşuna kadar ihtiyaç olan savaş gemilerinin Avrupa ülkelerinden temin edilmesi için de girişimler başlatıldı. Diğer ihtiyaçlarda olduğu gibi askeri malzemelerin karşılanmasında da ilk akla gelen ülke İtalya idi.

Aslında Türkiye'deki İtalyan askeri makamları Türkiye'de askeri alanda yapılan değişiklik ve gelişmeleri yakından takip ediyorlardı. İtalya Büyükelçiliği Deniz Ataşesi Yüzbaşı Luigi Neyrone'den Donanma Bakanlığı'na gönderilen pek çok raporda Türkiye'deki gelişmeler Roma'ya bildirildi. Yüzbaşı Neyrone'nin, sonraki dönemde, üstelik gerçekten kritik bir dönemde iki ülke ilişkilerini, rütbesi ve diplomatik pozisyonunun çok üstünde bir maharet ve sağduyuyla yürüttüğü anlaşılıyor. Ülkesinin menfaatlerini korumak adına yürüttüğü çok yönlü siyasette Türkiye'nin diğer ülkelerle denizcilik alanındaki ilişkilerini ve İtalyan şirketlerinin Türk pazarına girmesinde yardımcı olmayı birlikte yürütmeye çalışmıştır. Yüzbaşı Luigi Neyrone'nin Elçiliğe ve Donanma Bakanlığına 25 Nisan 1924'te gönderdiği yazıda Donanma Komutanı ve İstanbul Milletvekili Yüzbaşı Hamdi Bey'in, ayın yirmisinde Almanya ve İngiltere'den sonra İtalya'yı ziyaret etmek üzere hareket ettiğini bildirdi. Ataşe bu resmi gezinin amacının, Türk deniz işletmesine alınacak vapurlar hakkında inceleme ve antlaşmalar yapmak olduğunu yazdı. İngiliz ve Alman tersanelerinin yanı sıra Tecnico Triestino ve Cantieri Ansaldo isimli iki İtalyan şirketinin de Türk hükümetine teklifte bulunduğunu ve büyük ihtimalle onarım işini almayı başaracaklarını ilave etti.⁴

Neyrone, Türk donanması hakkında Roma'ya raporlarda Türkiye'nin denizciliğe ve donanmasını güçlendirmeye verdiği önemi vurgulamaya devam etti. Neyrone, Donanma Bakanlığına ve büyükelçiliğe 16 Ekim 1924'te gönderdiği yazıda İsmet Paşa hükümetinin, Türkiye'nin iç, dış ve askeri siyasetinde ve ekonomisinde dönüm noktası olacak bazı uygulamalar başlattığı tespitini dile getirdi. İş başındaki hükümetin, donanmanın modernize edilmesi için Donanma Komutanlığı kurmasını bu yeni siyasetin bir yansıması olarak izah etti.⁵ Donanma Komutanı Mehmet Ali Bey'le (Dalay) iyi ilişkiler kuran Neyrone, Türkiye'nin yurt dışından satın alacağı

⁴ Archivio Storico Diplomatico Ministero degli Affari Esteri-Affari Politici (ASDMAE-AP.), 1919-1930, Busta: (Bu.), 1706-7863.

⁵ ASDMAE-AP, 1919-1930, Bu. 1702-7852.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

savaş gemilerinin İtalya'dan alınmasını sağlamak için hayli mesai harcadı. Ancak bu süreçte Türkiye açısından geçmişten kaynaklanan ve çözümlenmesi gereken bir sorun bulunmaktaydı. 1897'de İstanbul'a bir temsilcisini gönderen İtalyan şirketi Ansaldo, 16 Ekim 1906'da Osmanlı Hükümeti ile üç denizaltı yapımı için bir sözleşme imzaladı. Ertesi yıl Ağustos sonlarında da bir kruvazör inşası konusunda Osmanlı Bahriye Nezareti ile sözleşme daha imzaladı. Nihayet 1908'de şirket, Tripoli ve Bingazi'de limanlar inşa etme imtiyazı aldı.⁶ Ansaldo'ya sipariş verilen Drama kruvazörüne İtalyan hükümeti, Trablusgarp Savaşı patlak vermeden önce, ödemeler yapılmadığı gerekçesiyle el koydu. Bu kruvazör, İtalyan donanması tarafından Trablusgarp Savaşı'nda görevlendirildi. Ansaldo, Osmanlı Devleti'nin yaptığı ödemeleri iade etmedi.⁷ Araya I. Dünya Savaşı'nın girmesiyle Drama kruvazörü teslim edilmediği gibi avans olarak verilen para da iade edilmedi. Ankara hükümetinin Milli Mücadele bitiminde, Ansaldo'dan, Drama kruvazörü için ödenmiş avans karşılığında silah ve cephane alma çabası da olumlu sonuç vermedi. 1924 başında, Drama kruvazörü ve bir deniz altı alma girişimi bu kez de, İtalya hükümetinin vetosuyla karşılaştı.

Büyükelçi Orsini Baroni'den Başbakan ve Dışişleri Bakanı Benito Mussolini'ye, 3 Mart 1926'da gönderilen yazıda da belirtildiği gibi Ansaldo şirketi Ankara'da Türk askeri yetkilileriyle işbirliği görüşmelerinde bulunuyordu.⁸ Sorunun çözümlenerek iş birliğinin geliştirilmesine Türk hükümeti de sıcak baktı. 1926'da Türk hükümeti, bu sorunu çözmek üzere gündemine aldı. Bahriye Vekâleti'nin 11 Ağustos 1926 tarihli teklifi ve Maliye Vekâleti'nin aynı tarihli görüşü üzerine kabinenin 17 Ekim 1926 günü yaptığı toplantıda kabul ettiği kararname bu sorunu çözmeye dönüktür. Kararnameye göre: Osmanlı İmparatorluğu zamanında 330 bin İngiliz lirası bedel karşılığında Ansaldo deniz inşaat şirketine sipariş edilen ve I. Dünya Savaşı sebebiyle teslimi mümkün olmayan Drama kruvazöründen dolayı adı geçen şirketten avans olarak ödenen 162 bin İngiliz lirasını talep edildi. Bu talebin Cenova mahkemesi tarafından kabul edildiği ve bu miktarın, belirtilen şartlarda, Nafia Vekâleti ile demiryolları ile gümrük idaresinin

⁶ Pantaleone Sergi, "Mediterraneo d'esuli, migranti, stampa e affari. Il progetto di un quotidiano italiano in Turchia", *Daedalus*, 5 (2014), s. 87-88.

⁷ Dilek Barlas-Serhat Güvenç, "To Build a Navy with the Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929-32", *Middle Eastern Studies* 38, No: 4 (October 2002), s.151.

⁸ *I Documenti Diplomatici Italiani*, Settima Serie: 1922-1935, Volume: IV (15 Maggio 1925-6 Febbraio 1927), Ministero Degli Affari Esteri, Roma, 1962, s.185, No: 260.

ihtiyaçları için kullanılmasının uygun bulunduğuna karar verildi.⁹ Ansaldo'nun, Türk hükümetiyle anlaşmanın arifesinde, 70 bin sterlini ödemeyi kabul etmesi¹⁰ bu şirketi avantajlı hale getirdi. Türkiye Büyükelçiliği Maslahatgüzarı Francesco Maria Taliani'nin 1 Eylül 1927'de Mussolini'ye yazdığı gibi, İtalyan tersanelerinde iki geminin inşası hususunda Türkiye Bahriye Vekâleti ile anlaşmak üzerelerdi.¹¹

1928'de İtalya Elçisi Baroni ile Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey arasındaki görüşmede, Türk donanması için İtalya'da bazı savaş gemileri inşa etmenin konuşulmasından¹² sonra durum biraz daha netleşti. Donanma Müsteşarı Mehmet Ali Bey, 16 Aralık 1928'de görüştüğü İtalya Deniz ve Hava Ataşesi Maroni'ye Türk hükümetinin İtalyan şirketlerine yaptırmak istediği gemilerle ilgili olarak yaşanan siyasi sorunların geride kaldığını ve İtalyanlara karşı daha olumlu bakıldığını söyledi. Mehmet Ali Bey, İtalyan diplomata Milli Müdafaa Vekâleti'nin üç muhrip, üç denizaltı ve altı avcı gemisi yaptırmaya karar verdiğini bildirdi.¹³

I. SİPARİŞLER VE GEMİLERİN İNŞASI

İtalyan şirketleriyle Türk hükümeti arasında, dört denizaltının inşası konusunda Ekim 1928'de başlayan görüşmeler 16 Mayıs 1929'da tamamlandı. Türk hükümetiyle İtalyan şirketi arasında yapılan sözleşmenin metnine rastlamadık. Fakat sözleşme hakkında, imzalanmasından sonra basında bazı haberler yer aldı. Böylesine önemli bir haberin Türk basınında kısa haberler şeklinde verildiği dikkat çekmektedir. Milliyet gazetesi, 17 Mayısta Ankara'dan aldığı haberi şu şekilde duyurdu: “Hükümetin bahri siparişleri: İtalyan grubuna ihale. Siparişler yirmi ay zarfında teslim edilecek. Ankara, 17 (Milliyet)- Hükümetin bazı Bahriye siparişlerine dair açtığı münakasaya iştirak eden İngiliz, Fransız ve İtalyan gruplarından İtalyan grubunun teklifleri uygun görülerek mezkur gruba ihale edilmiştir. İtalyan grubu siparişleri 20 ay zarfında ikmal ve teslimi taahhüt etmektedir.”¹⁴

⁹ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, (BCA) 030-0-018-001-001-21-64-6.

¹⁰ Barlas-Güvenç, “To Build a Navy with the Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929-32”, s. 151.

¹¹ *I Documenti Diplomatici Italiani*, Settima Serie: 1922-1935, Volume: V (7 Febbraio-31 Dicembre 1927), Ministero Degli Affari Esteri, Roma, 1967, s. 371-372, No: 388.

¹² ASDMAE-AP, 1919-1930, Bu. 1726-7967.

¹³ ASDMAE-AP, 1919-1930, Bu. 1727-7975.

¹⁴ *Milliyet*, 18 Mayıs 1929.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

Arkasından Cumhuriyet gazetesi de 24 Mayıs'ta "Bahri Siparişleri İtalyanlar Aldılar" başlıklı haberiyle kamuoyuyla paylaştı: "Bazı torpido ve denizaltı inşaatından ibaret olan bu siparişler için uzun zamandan beri açılmış olan münakasaya Alman, İngiliz, Fransız, Danimarka, İtalyan grupları iştirak etmişlerdi. En son uygun tekliflerde bulunan İngiliz şirketiyle İtalyan gruplarının temsilcileri karşı karşıya kalmışlardı. Her iki grubun teklifi eşit dereceye inmişse de Wickers şirketinin idare heyetinin başkanlığında Zaharof'un bulunması güven telkin etmediğinden İtalyanlar kazanmışlardır. Yalnız müddet meselesinde ufak bir ihtilaf vardır. Bunu takiben mukavele imza edilecektir."¹⁵ Adı geçen gazete siparişler hakkında yabancı basından aldığı haberleri 2 Haziran tarihli sayısında kullanarak daha detaylı bilgiler verdi. Cumhuriyet'in Fransız Tan gazetesinden aldığı bilgilere göre İtalyan tersanelerine verilen siparişler 1600 tonluk iki torpido muhribi, 500 tonluk iki deniz altı ve birkaç karakol gemisinden ibarettir. İhaleye beş İngiliz, bir Amerikan ve 15 Fransız şirketi katılmıştır. İngilizlerin teklifi, teslim süresi uzun olduğundan ve Amerikan şirketinin teklifi de fiyatının yüksekliğinden reddedilmiştir. Fransızlar da İtalyanlarla aynı teklifte bulunmalarına rağmen teslim süresi daha uzundu. Ödeme şartlarına göre ödemelerin bir kısmı ödeme esnasında, kalan kısmı da sekiz senede yapılacaktır. Siparişlerin bedeli 15 milyon Türk lirasıdır.¹⁶

Vakit gazetesi, 9 Haziran 1929 Ankara çıkışlı kısa haberinde şunları yazdı: "İki denizaltı, iki torpido muhribi inşasında İtalyanlarla anlaşılmış ve bir sözleşme imzalanmıştır."¹⁷

Tamamı olmamakla birlikte, dönemin İtalyan gazetelerini de incelediğimiz halde sözleşmenin imzalanması hakkında habere rastlamadık. Ancak bir İtalyan dergisinde "Türkiye'nin İtalyan tersanelerine siparişleri" başlıklı şu habere rastladık: "Milli Müdafaa Vekili, açılan bir ihaleyi kazanan İtalyan tersanelerine verilen savaş gemileri inşası için nihai sözleşmelerini imzaladı. Sözleşmeye iki destroyer, iki büyük gezici denizaltı ve üç motorlu tekne dahil. İtalyan tersaneleri İngiliz ve Fransız tersaneleriyle rekabet halindeydi. İki muhrip Ansaldo tersanesinde, iki deniz altı

¹⁵ Cumhuriyet, 24 Mayıs 1929.

¹⁶ Cumhuriyet, 2 Haziran 1929.

¹⁷ Vakit, 10 Haziran 1929.

Monfalcone tersanesinde ve üç motorbot Venedik'teki S.V.A.N. tersanesinde inşa edilecek.”¹⁸

Söz konusu siparişler Fransa ve İngiltere'nin alarma geçmesine yol açtı.¹⁹ Sipariş haberi Amerikan gazetelerinde yer aldı. New York Times'ın 7 Temmuz 1929 tarihli sayısında olduğu gibi bazı yabancı gazeteler tarafından Türkiye'nin tavrı “İtalyanlaşma” (Italianization) olarak yorumlanıyordu. Gazetede yer alan makalede, İtalyan hava filosunun Türkiye'yi ziyaretinden sonra, İtalyanların, gemi yapımında İngiliz ve Fransız şirketlerine göre daha büyük avantajlar sunduğu belirtildi. Bu gibi etkinlikleri, Türkiye'nin “Italianization”ı ya da diğer bir ifadeyle ülkenin domine edilmesi olduğu iddia edilip bunun İtalya açısından da Doğu Akdeniz yönünde ilk hareketi olduğu ileri sürüldü.²⁰ Türkiye'nin donanmasını güçlendirme çabaları Yunanistan'da da yankı yarattı. Daha doğrusu Yunanlar bu süreci tepkiyle izlediler. Yunan gazeteleri Yunanistan Başbakanı Eleftherios Venizelos'un konu hakkındaki açıklamasına yer verdiler. Venizelos, Türkiye ile Yunanistan arasında bir rekabet ve anlaşmazlık olduğundan söz ettiği açıklamasında şunları söyledi: “Hükümetimiz bir kaç defa Türkiye'ye müracaatla donanmalarda silahlanmanın sınırlandırılmasını istedi; halbuki Türkiye bunu kabul etmediği gibi yeni savaş gemileri sipariş etti. Bunun üzerine Yunanistan da filosunu takviye etmek lüzumunu hissetti. Türkiye son zamanlarda İtalya ve Hollanda'ya iki torpido muhribi, iki denizaltı ve dört torpido ısmarladı. Yunanistan da aynı nispette siparişte bulundu. Çünkü Türkiye'nin silahlanması özellikle Yunanistan'a karşıdır. Türk sahillerindeki genişliğin Türk donanmasının takviyesini gerekli kıldığı iddiası doğru değildir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki rekabet yakın bir gelecekte bir çatışma tehlikesi doğuracak mahiyettedir.”²¹

¹⁸ “Turchia Ordinazioni ai Cantieri italiani”, *L'Italia Marinara*, Anno: XXX, No. 12 (16-30 Giugno 1929), s. 5. İtalyan dergisindeki bu haber bir Türk gazetesine şu şekilde yansımıştır: “İtalya'ya ısmarladığımız harp gemileri: Hükümetimiz tarafından İtalyan tezgâhlarına sipariş edilen savaş gemileri hakkında Italia Marinara dergisi şu malûmatı veriyor: “Milli Müdafaa Vekili İtalyan tezgâhlarına sipariş edilen savaş gemilerinin inşası için nihai kontratı tasdik etmiştir. Sipariş olunan gemiler iki torpido muhribi ile iki açık filo denizaltısı ve üç motorbottan ibarettir. Bu gemilerin inşası için İtalyan, Fransız ve İngiliz tezgâhları arasında rekabet mevcuttur. İki torpido muhribi Ansaldo tezgâhları, iki deniz altı Monfalcone tezgâhları tarafından ve üç motorbot Venedik'te inşa edilecektir.”, *Vakit*, 27 Haziran 1929.

¹⁹ Fabio L. Grassi, *Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler*, Çeviren: Sadriye Güneş, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 315.

²⁰ *BCA*, 30-10-0-0-236-597-12.

²¹ *Vakit*, 11 Haziran 1929. Venizelos'un bu açıklamayı yaptığı günlerde Son Saat gazetesi de Yunanistan'ın donanmasını modernize etmesini “Dikkat edelim. Fırsatı kaçırmadan hazırlanıyorlar” başlıklı haberiyle ele aldı ve şu çarpıcı yorumu yaptı: “Son günlerde gazetelerde telgraf haberi olarak

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

Venizelo'sun açıklaması sonrasında TBMM Başkanı Kazım (Özalp) Paşa verdiği cevapta şunları söyledi: “Yunan milletinin Başvekili M. Venizelos'un bu tarzda bir ifadede bulunmuş olacağını zannetmiyorum. Mamafih bizim bahri siparişlerimiz harp için değil, harbe mani olmak için olduğunu size katiyetle söyleyebilirim.”²² Yunan iddialarına bir cevap da Cumhuriyet gazetesinden geldi. Karşı atağa kalkan Cumhuriyet ve Son Saat gazeteleri de Yunan iddialarına cevap verdiler. Cumhuriyet, Yunanistan'ın Almanya'da inşa edilen Salamis kruvazörünü alırsa Türk donanmasına üstünlük kuracağını yazdı. İddiasını İngiliz gazetesi Daily Telegraph'ın bir muhabirinin yazısına dayandırdı ve şu alıntı yapıldı: “Birkaç hafta evvel sütunlarda tahmin ettiğimiz üzere Türk donanmasının İtalya'ya sipariş edilen torpidobot ve deniz altıyla takviye edilmekte olması Atina'da endişelere sebep olmaktadır. Adalar Denizi'ne hakim olmak Yunan deniz stratejisinin ana hatları olduğundan bugünkü dengenin muhafazası için Yunanistan yeni iki muhrip almaya, eski gemileri yenilemeye ve modernleştirmeye devam etmeye ve donanmaya ait hava kuvvetlerini geliştirmeye karar vermiştir.”²³

Son Saat, “Ufukta tehlike var! Biz ve Yunanlar. Topraklarımızda gözleri olduğunu alenen söylüyorlar” başlıklı haberi yayınladı. Yakın zamanda İzmir'i ziyaret eden bir Yunan gazetecinin yazdıklarını aktaran gazete sözü donanmanın güçlendirilmesine getirerek şöyle devam ediyor: “Yunanlıların bir taraftan da bahri hazırlıklarına hararet ve kuvvet vermiş oldukları esnada vuku bulan bu neşriyat şayanı dikkattir. Bunları bilmeli ve gözümüzü dört açmalıyız. Mamafih Yunanlar da gözlerini dört açsınlar ve vatanımıza dikilecek gözlerin -son defa tecrübe ettikleri gibi gene- çıkmaya mahkum olduğunu unutmassınlar.”²⁴

Bütün bu gelişmelerin bir sonucu olarak Türk Hükümeti, 11 Kasım 1929'da aşağıdaki gizli kararnameyle hem süreci özetledi, hem de İtalyanlara verilen siparişleri açıklığa kavuşturdu.

“İtalya hükümeti adına ve hesabına çeşitli İtalya tezgâhlarına sipariş edilip dört adedi inşa ve diğerlerinin resimleri hazırlanmakta olan sekiz

Yunanlıların donanmalarını takviye ile meşgul buldukları ve yeniden birtakım gemiler sipariş ettikleri elbette her Türk vatandaşının nazarı dikkatine çarpmıştır. Yunanlılar kime karşı deniz kuvvetlerini takviye ediyorlar? Bu sorunun cevabını vermek bize düşmez.” Haberin devamında Yunanistan donanmasındaki savaş gemileri hakkında önemli tespitlerin yapıldığı bir habere yer verilmiştir. **Son Saat**,7 Haziran 1929.

²² **Cumhuriyet**, 13 Haziran 1929.

²³ **Cumhuriyet**, 15 Haziran 1929.

²⁴ **Son Saat**,17 Haziran 1929.

destroyerin incelenmesi için gönderilen heyet, raporunda gemilerin değer ve savaş özellikleri bakımından tamamıyla bizim arzumuzu tatmin edecek mahiyette olduklarını bildirdi. Ancak torpidoların mutlaka Vayhetveymus olması gerektiği ve telsiz haberleşme sahasının 1000 deniz milinden aşağı olmamasının garanti ettirilmesi ve denizaltı dinleme cihazlarının ilavesi gerektiği bildirilmiştir. İşbu muhriplerden teknesi kurulmuş olanlarının Washington muahedesi gereğince satın alınması mümkün olmadığından Sestri Levante’de bulunan Tirreno fabrikasından makine, kazan ve toplarının İtalya hükümetinden hazır olarak temini mümkün olduğu takdirde 11-12 ayda ve fakat bunlarda fabrikaya bırakıldığı halde azami on beş ayda tamamlanması ve kıymet ve harp evsafı arzumuzu tamamıyla tatmin etmek şartıyla mezkur gemilerin siparişleri, Milli Müdafaa Vekâletinden yazılan 7 Kasım 1929 tarihli tezkerede teklif edilmiştir. Keyfiyet İcra Vekilleri Heyeti’nin 11 Kasım 1929 tarihli toplantısında görüşülerek verilmiş olan siparişler faiz ve taksit mikyasına göre ve bir senede teslim şartıyla muayene olunan yeni iki torpidonun Vayhet Veymus torpilleriyle ve 1000 milden aşağı olmayan telsizlerle teçhiz olunmak üzere satın alınma müzakeresine gidilmesine karar verilmiştir.”²⁵

Türkiye, İtalyan şirketlerinden iki torpido muhribini Ansaldo’ya, iki denizaltıyı Monfalcone’ye ve üç motorbotu Venedik’teki S.V.A.N. Şirketlerine yaptırmaya karar verdi. İnşaatlarına 15 Ocak 1930’da başlanan²⁶ denizaltı, destroyer ve avcı motorların isimleri İcra Vekilleri Heyeti’nin 29 Ocak 1930 tarihli toplantısında tespit edildi. Konu hakkındaki 29 Ocak 1930 tarihli kararname şöyledir: “İtalya’ya sipariş edilmiş olan iki denizaltı gemisi ile iki destroyer, üç avcı motorun omurgalarının tuzağa konulmaları icra kılınmış olduğundan isimlerinin tayini Genelkurmay Başkanlığı’nın 25 Ocak 1930 ve Milli Müdafaa Vekâletinin 14 Ocak 1930 tarihli tezkereleriyle teklif edilmiştir. Teklif İcra Vekilleri Heyeti’nin 29 Ocak 1930 tarihli toplantısında görüşülerek hücum denizaltı gemisine ‘Sakarya’, mayın denizaltı gemisine ‘Dumlupınar’, destroyerlere ‘Kocatepe’, ‘Adatepe’, avcı motorbotlara

²⁵ BCA, 30-18-1-2-6-55-2. Action Française gazetesi Türkiye ile İtalyan şirketleri arasında yapılan sözleşmede Türkiye’nin İtalya tezgâhlarında yaptırmakta olduğu 7 biner tonluk 3 kruvazörün İtalya tarafından ihtiyaç duyulması halinde kullanılabilmesine dair bir hüküm bulunduğunu iddia etmiştir. İddiaya göre ödemeler 6 taksitle yapılacak ve beşinci taksitten sonrası ödenmeyecek ve bu ödenmeyen taksit ile İtalya bu gemileri ihtiyaç duyduğunda geri alabilecektir. Yeni Asır gazetesi bu iddiayı “tekdüze değmeyecek kadar gülünçtür” şeklinde yorumlamıştır. Yeter Mengeş, **Türkiye-İtalya İlişkileri (1928-1940)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2021, s. 199. Bu iddia bizim açımızdan da inandırıcı değildir.

²⁶ **Vakit**, 10 Şubat 1931; Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması, (1923-1960)**, İstanbul, 1967, s. 59.

‘Doğan’, ‘Martı’, ‘Denizkuşu’ isimlerinin takılması tasvip ve kabul olunmuştur.”²⁷

II. KOCATEPE VE ADATEPE MUHRIPLERİ

Gemilere isim konulmasından sonra Donanma Müsteşarı Mehmet Ali (Dalay) Bey bazı denizcilik şirketlerinde incelemelerde bulunmak ve Türkiye için inşa edilmekte olan gemileri yerinde görmek üzere Mayıs 1930’da İtalya’ya gitmiştir. Donanma Müsteşarı, İtalya’daki gemicilikteki gelişmeleri yerinde görmek için La Spezzia’daki deniz şirketlerini gezmiştir. Mehmet Ali Bey, refakatinde bulunan Halil ve Balila isimindeki denizaltıda staj görmekte olan Bekir Beylerle beraber İtalya Donanma Komutanı Amiral Gino Ducci tarafından kabul edilmiştir.²⁸

İnşasına 15 Ocak 1930’da başlanan Kocatepe torpidosunun denize indirilme töreni 8 Şubat 1931 günü yapıldı. Türkiye hükümeti tarafından ısmarlanan iki torpido muhribinden Kocatepe ismindeki birincisi 8 Şubat günü Türkiye elçisiyle birçok devlet ricalinin hazır buldukları bir törenle denize indirilmiştir. 1350 tonlato hacminde, 98 metre uzunluğunda ve çift pervaneli olan bu torpido muhribi 120 milimetrelilik dört toplu donatılacaktı. Gemi, ikinci muhrip Adatepe’nin inşasının tamamlamasını beklemek için bir müddet Cenova’da kalacak ve ilkbahar ortalarında Türk sularına hareket edecekti.²⁹

Cenova’da yayınlanan *Il Piccola* gazetesinde Kocatepe’nin denize indirilişiyle ilgili şu haber yayımlandı:

“Kocatepe, Türkiye tarafından Ansaldo fabrikasına ısmarlanan iki muhripten biridir. Geminin planlarını Ansaldo firması yapmıştır. Kocatepe, Adatepe ile birlikte 15 Ocak 1930’da tezgâha konulmuştu. Başarıyla denize indirilen Kocatepe ile Adatepe tecrübeleri bitinceye kadar Cenova’da kalacaklardır. Bu muhriplerin ebadı: Uzunlukları 80 metre, arz 9,40 metre, su kesiminden itibaren yükseklikleri 5,70 m Çektikleri su 2,90, büyüklükleri 1350 ton, sürati 38 mil, makara kuvveti 45,000 beygir, topları 4 tane 50 çap uzunluğunda 12 santimetrelilik top. Bu dört topun, ikisi başta, ikisi kıçtadır. Uçaklara karşı 20 milimetrelilik iki makineli tüfek, 53 santimetrelilik üçüzlü ikişer torpido kovanı, bu suretle her gemide altı kovan var demektir.

²⁷ BCA, 030-0-018-001-002-8-5-12.

²⁸ *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1930.

²⁹ *Vakit*, 10 Şubat 1931; *Milliyet*, 10 Şubat 1931; *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1931; *Son Posta*, 10 Şubat 1931.

Gemilerin elektrik tertibat ve teçhizatı da Ansaldo tarafından yapılmış olup 100 kilovat kuvvetindedir. Kocatepe'nin denize indirilmesi merasiminde Suad Bey ile kızlarından başka Cenova Konsolosu Muzaffer Kamil, Viskonsolos Kazım Arif, Ataşemiliter Kurmay Yarbay Tahsin, Deniz Ataşesi Binbaşı Ömer Kazım, inşaatı nezarete memur deniz komisyonunun başkanı Binbaşı Şemsettin, Manfalcone'deki inşaatı nezarete memur deniz komisyonunun başkanı Binbaşı Şevket, deniz subayları Osman, Halil, Baki Etem Ziya, Lütfi Cemal, Cevat Ata ve Reşit beyle ile Ansaldo direktörü hazır bulundu. Muhribin kıçında Türk bayrağı dalgalanıyordu. Suad Bey'in bulunduğu tribün Türk ve İtalyan bayraklarıyla süslenmişti. Gemi denize indirilmeden evvel âdet olduğu üzere Suad Bey'in kızı tarafından baş omurgasında bir şampanya şişesi kırıldı. Gemi yavaş yavaş kızağın üzerinden kayarak denize indi. Bu esnada hazır bulunanlar alkışlıyor, bir Türk âdeti olmak üzere havaya güvercinler salınıyordu. Suad Bey, Ansaldo şirketini tebrik etti.³⁰

Roma Büyükelçisi Suad (Davaz) Bey, Kocatepe muhribinin denize indirilmesi dolayısıyla 18 Şubat 1931'de Mustafa Kemal Paşa'ya şu telgrafi göndermiştir: “Bugün Cenova'da Türkiye Cumhuriyeti'nin denizciliğini yükseltmek hususundaki dâhiyane irşadımızın eserlerinden olmak üzere İstiklâl Harbimizin en şanlı tarihi mevkisi olan yüksek Kocatepe namını taşıyan muhribin denize indiriliş töreni, tezahürat ve alkışlar içinde başarıyla yapılmıştır. Merasimde İtalyan askeri ve mülki ricaliyle büyük bir kalabalık hazır bulunduğunu ve bu vesileyle Türkiye Cumhuriyeti'nin ve onun kurucusunun adının hararetle yüceltilmiş edilmiş olduğunu burada bulunan bütün Türk deniz subayları ve elçilik erkânı adına arz eylerim efendim.”³¹

Kocatepe muhribinin eşi olan Adatepe muhribi de 19 Mart 1931 günü Ansaldo tezgâhlarına konulmuştur. Merasimde Türkiye Elçisi Suad Bey, Donanma Müsteşarı Mehmet Ali Bey, Türk kolonisi, asker ve sivil halk ve hükümet erkânı hazır bulunmuştur Adatepe torpido muhribi takriben 98 metre uzunluğunda, 10 metre genişliğinde, 36 mil süratte ve 1150 tonlato hacindedir.³²

İki muhribin de inşası planlandığı gibi 1931 ilkbaharında tamamlanmıştır. Sonraki süreçte test sürüşlerinin yapılması ve teslim alınması gerekiyordu. Cumhuriyet gazetesi, test sürüşü yapılan Kocatepe'nin

³⁰ Cumhuriyet, 16 Şubat 1931.

³¹ Bilâl N. Şimşir, **Bizim Diplomatlar**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1996, s. 220-221.

³² Milliyet, 21 Mart 1931; Cumhuriyet, 21 Mart 1931; Vakıf, 21 Mart 1931.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

resmini basarken³³ Son Posta fotoğraflarına da yer verdiği muhriplerin son durumları hakkında şu bilgiyi vermiştir: “Cenova’da, Ansaldo deniz tezgâhlarına sipariş edilen Kocatepe ve Adatepe isimindeki torpido muhriplerimizin inşaatı tamamlanmıştır. Bu ayın ortasına doğru İtalya’dan hareket ederek memleketimize geleceklerdir. Köpükler saçarak sürat tecrübeleri yapılan gemi Adatepe’dir. Resmi alındığı zaman tam 42 mil süratle hareket ediyordu. Resim, gemilerin henüz kıç ve küçük topları ile projektörleri yerlerine konmamış bir halde alınmıştır. Kocatepe ve Adatepe’nin inşaatları tamamlanmıştır. Ayın ortasına doğru memleketimize gelecektir. Tecrübelerine devam edilmektedir.”³⁴

Mayıs 1931 sonunda muhriplerin inşa ve deneme sürüşleri tamamlandı. Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin teslim almak üzere görevlendirilen subaylar, muhripler 25 Mayıs’ta İstanbul limanında olacak şekilde İtalya’ya gönderildiler.³⁵ Ancak gemilerin Türkiye’ye gelişleri gazetelerin yazdığı gibi olmadı. Kamuoyuna yansıdığı haliyle yeni gemiler heyecanla bekleniyordu. 22 Haziran 1931 günü yayınlanan bir gazete bu heyecanı şöyle yansıtır: “Adatepe ve Kocatepe muhriplerimizin İtalya’dan hareket ettiklerine dair bugün haber beklenmektedir. Gemilerimizi karşılamak için bir program tertip edilmiş olup bu program gereğince Peykişevket, yeni gemileri Yeşilköy önlerinde karşılayacak, bu müddet zarfında Şirket-i Hayriye ve savaş gemileri deniz yolunu açık bırakacaklardır. Yeni gemiler ve Peykişevket, Boğaz’ı takip ederek Beykoz’a kadar ilerleyecek, sonra Rumeli sahiline geçerek aşağı inecek ve demir yerinde duracaklardır. Yeni gemilere bayrak çekilirken Hamidiye ve Peykişevket 21 pare top atacak ve geceleyin donanma tenvirat yapacak ve fişekler atılacaktır.”³⁶

Kocatepe ve Adatepe, Türkiye’ye ancak 1931 sonbaharında gelebildiler. Cenova’dan hareket eden gemiler 9 Ekim 1931’de La Spezia limanına geldiler.³⁷ Birkaç gün burada kalan Kocatepe ve Adatepe muhripleri 14 Ekimde Türkiye’ye gitmek üzere Çanakkale’ye doğru hareket ettiler. Bu gemilerin, İsmet Paşa’yı taşıyan Ege vapurunu Türkiye sularında

³³ **Cumhuriyet**, 8 Mayıs 1931. Cumhuriyet, fotoğrafın altına şu bilgiye vermiştir: “Cenova’da Ansaldo tezgâhlarında yapılan iki muhribimizden Kocatepe’nin sürat tecrübeleri esnasında alınmış bir resmi. Kocatepe, sürat tecrübesinde azami kuvvetle seyredirken 43,10 mil katına muvaffak olmuştur. Tecrübeler esnasındaki ortalama sürati ise 41, 27 mile ulaşmıştır.”

³⁴ **Son Posta**, 7 Mayıs 1931.

³⁵ **Cumhuriyet**, 18 Mayıs 1931.

³⁶ **Son Posta**, 22 Haziran 1931.

³⁷ **Son Posta**, 11 Teşrinievvel 1931

karşılama planlanmıştı.³⁸ Kocatepe ve Adatepe muhripleri 17 Ekim günü Çanakkale'ye geldiler.³⁹ Gemilerin geceyi Çanakkale'de geçirmeleri ve İstanbul'da büyük bir karşılama töreninin yapılması planlandı. Ertesi gün yapılacak törene Hamidiye ev sahipliği yapacak, davetliler adı geçen kruvazörde toplanacaklardı. İstanbul limanına gelecek Kocatepe ve Adatepe torpidolarının Hamidiye ile Peykişevket torpidosu, muhripleri Yeşilköy açıklarında karşılayacaklardı. Milli Müdafaa Vekili Zekai (Apaydın) Bey'le Donanma Müsteşarı Mehmet Ali Bey, muhriplere bayrak çekme töreninde hazır bulunmak üzere 5 Ekim günü Ankara'dan İstanbul'a hareket ettiler.⁴⁰ Bayrak çekme merasiminden sonra Donanma Kumandanlığı tarafından Hamidiye'de bir çay ziyafeti verilecektir.⁴¹

Yapılacak tören münasebetiyle Donanma Kumandanlığı şu tebliği yayınlamıştır: “Kocatepe ve Adatepe muhriplerimizin sancak çekme merasiminde hazır bulunmak üzere kumandanlığımızca evvelden davet edilmiş bulunan zevât-ı kiramin 18 Ekim 1931 Pazar günü saat 13.00'te Dolmabahçe önünde Hamidiye kruvazörünü teşrifleri rica olunur.”⁴²

İtalya'da inşa edilen Kocatepe ve Adatepe muhripleri 18 Ekim 1931 Pazartesi günü öğleden sonra İstanbul limanına gelmiştir. Muhripler saat 09.00'da Yeşilköy açıklarına gelmişler ve burada Peykişevket torpidosu tarafından karşılanmışlardır. Öğleye kadar orada bekleyen muhripler, öğleyin limana doğru hareket etmişlerdir. Saat yarımından itibaren davetliler motorlarla Dolmabahçe önünde demirli bulunan Hamidiye zırhlısına götürülmüşler ve gemilerin gelmesi orada beklenmiştir. Misafirlerin alındığı Hamidiye'de şu sözler okunuyordu: “Türklük Büyüklüktür” Saat bir buçuğa doğru Şükrü Naili, Harp Akademisi Kumandanı Ali Fuat, Kerameddin Paşalarla Vali Muavini Fazlı, Polis Müdürü Ali Rıza ve diğer üst rütbeli subaylar Hamidiye'ye gelmişlerdir. Saat 14.00'te Milli Müdafaa Zekai, Donanma Müsteşarı Mehmet Ali beyler de gemiye gelmişlerdir. Biraz sonra iki yeni gemi Hamidiye'nin önünden geçerek Boğaz'a doğru gitmişlerdir. Gemiler, vapurlar ve sahilde biriken halk tarafından bayraklarla ve mendillerle selamlanmışlardır. Çubuklu'ya kadar gitmişler ve geri dönmüşlerdir. Kocatepe ve Adatepe saat 15.30'da Dolmabahçe Sarayı

³⁸ **Son Posta**, 16 Teşrinievvel 1931.

³⁹ **Son Posta**, 17 Teşrinievvel 1931; **Cumhuriyet**, 18 Teşrinievvel 1931.

⁴⁰ **Cumhuriyet**, 7 Teşrinievvel 1931

⁴¹ **Milliyet**, 18 Teşrinievvel 1931; **Son Posta**, 18 Teşrinievvel 1931; **Yeni Gün**, 18 Teşrinievvel 1931.

⁴² **Vakit**, 18 Teşrinievvel 1931.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

önünde demirlemişlerdir. Davetliler motorla Kocatepe'ye getirilmişlerdir. Donanma bandosunun İstiklâl Marşı'nı çalmasından sonra her iki gemiye de Türk bayrağı çekilmiştir. Halk, bayrak çekme törenine alkışlarla katılmıştır. Hamidiye'den de 21 pare top atılmış ve bu esnada konuşan Filo Kumandan Vekili Şükrü Bey şunları söylemiştir: “Yeni iki gemimize bayrak çekmekle duyduğum memnuniyet bahtiyarlığı tarif edemem. Bu iki gemi ile Türkiye Cumhuriyeti donanması büyük bir kuvvet kazanmıştır. Cumhuriyetin gemileri büyük bir cevvaliyetle vazifelerini ifa edecektir. Türk milletini cumhuriyete kavuşturan Büyük Gazi bu suretle donanmaya da ne kadar ehemmiyet verdiğini ispat etmiş oluyor. Bize bugünleri gösteren Gazi'ye bin minnet ve şükran” Konuşmadan sonra Zekai Bey, komutan vekilini tebrik etmiş ve motorla tekrar Hamidiye'ye dönmüştür. Burada hazırlanan büfede davetlilere ikramda bulunulmuştur. Bayraklarla süslenmiş olan gemiler gece de aydınlatılmıştır.⁴³

Basının Kocatepe ve Adatepe'nin Türk donanmasına katılımına verdikleri önem ve coşkulu bir bayrak çekme töreni yapılması, bu gemilerin Türk milletine kazandırdığı güveni göstermekteydi. Denizcilik konusuna özellikle önem verdiğini bildiğimiz Abidin Daver de bir yazısında bu önemi şöyle izah etmiştir:

“Dün, mesut günlerimizden biri idi. Çünkü, sülün gibi zarif, yıldırım gibi seri iki yeni muhribe, sevgili bayrağımızın çekildiğini gördük. Her şeyden evvel, vatanın müdafaasını düşünen cumhuriyet idaresinin yaptırdığı, yeni filotillanın iki güzel gemiyi daha al sancağın sayesinde gördü.

Manzara, insanı sevincinden, iftiharından, heyecanından ağlatacak kadar güzeldi. Sekiz on sene evvel tehditkâr toplarını İstanbul'un minarelerine çevirmiş olan düşman gemilerinin bir daha hiç gitmemek hülyasıyla demirledikleri yerlerde, genç donanmamızın güzel gemilerine dahi bir kumanda gibi kısa ve sert bir boru sesi ile bir anda sancağımız çekildi. Üzerlerinde yüzlerce Türk delikanlısının vatanı kurtarmak için kanlarını döktükleri iki mukaddes ve aziz Anadolu tepesinin isimlerini taşıyan muhriplerimiz, bir lahza da alay sancakları ve Türk bayraklarıyla donandılar. Gazi ağabeyleri Hamidiye toplar atarak bu merasimi selamlarken, güneş bulutların arasında sıyrıldı altın gözleriyle al bayrağın altında bir kat daha güzel görülen gemilere baktı ve altın tebessümleriyle

⁴³ **Vakit**, 19 Teşrinievvel 1931; **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1931; **Hakimiyeti Milliye**, 19 Teşrinievvel 1931; **Son Posta**, 19 Teşrinievvel 1931; **Yeni Gün**, 19 Teşrinievvel 1931; **Milliyet**, 19 Teşrinievvel 1931.

İstanbul'un ebedi sahibi şanlı hilali selamladı. İstiklâl Marşı çalınıyor, Hamidiye'nin salvoları Boğazı inletiyor, asker, zabıt, kadın, erkek herkes selam duruyor, sahillerden yükselen alkışlar, top seslerine bir aksi sada gibi, cevap veriyordu...

Türk bahriyesinin 1910 senesinden beri 21 senedir ilk defa bu iki güzel muhribi hediye etmeye muvaffak olan cumhuriyet ricalidir. Donanma Cemiyeti'nin meşrutiyetin başında aldığı yadikâr sınıfı dört gemi -ki onlar da ikisi Umumî Harp'te batmış ve ikisi de çürüğe çıkartılmıştır- tam 21 sene evvel donanmamıza iltihak etmiş ve o vakitten beri ancak dün ilk defa iki yeni muhribe Türk bayrağı çekilmiştir. Kuvvetleri itibarıyla Avrupa'daki muasırlarının aynı ve süratleri itibarıyla İtalyan muhriplerine eşit ve diğer devletlerinkine üstün olan bu güzel muhripler, cumhuriyetin Türk filotillasına ilk hediyesidir.”⁴⁴

Coşkulu törenlerden sonra teslim formalitelerinin yerine getirilmesi gerekiyordu. Bunun için Kocatepe ve Adatepe muhriplerinin Haliç'ten çıkarak Marmara açıklarında atış ve sürat tecrübeleri gerçekleştirilecek, tecrübelerden sonra teslim işlemleri yapılacaktı.⁴⁵ Gemilere komutanlar da atandı. Kocatepe'nin ilk komutanı Binbaşı Hilmi Üler, Adatepe'nin Binbaşı Nedim Ülseven'di.⁴⁶

Bu coşkuya rağmen, iki muhribin tesliminden sonra bazı ciddi sorunlar yaşandı. Bir Türk kaynağına göre Ansaldo tersanesinde inşa edilen Kocatepe ve Adatepe muhripleri için adı geçen tersanede görevlendirilen gemi mühendisi Yüzbaşı Ata Nutku, iki muhripte ciddi denge sorunları tespit etti. Teslimat, bu sorunların giderilmesi için ertelendi.⁴⁷ Milli Müdafaa Vekâleti'nden Başvekâlet'e 13 Mart 1932'de gönderilen yazıda Kocatepe ve Adatepe'de tespit edilen eksiklikler anlatıldı. İtalya'da Ansaldo inşaat tezgâhlarında inşa edilmiş olan Adatepe ve Kocatepe muhriplerinin 18 Ekim 1931'de İstanbul'a geldikleri, gemilerin teslimi için gerekli incelemelerin İtalya'da yapılamayıp noksan kalan bazı tecrübelerin İstanbul'da yapıldığı belirtildi. Buna rağmen bazı hususların eksik kaldığı belirtilerek bu eksikler şöyle ifade edildi: Ateş idare manzumesi, Kocatepe ile henüz yapılmamış olan 38 mil süratte torpido atış tecrübesi, yedek eşya, su altı muhabere cihazı

⁴⁴ Abidin Daver, “Mes’ut Bir Gün”, **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1931; Abidin Daver, “Yeni Filotilamız”, **Yeni Gün**, 20 Teşrinievvel 1931.

⁴⁵ **Cumhuriyet**, 23 Teşrinievvel 1931.

⁴⁶ Büyüktuğrul, **age.**, s. 60.

⁴⁷ Güvenç-Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması 1923-1939”, s. 242.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

denizaltı gürültü dinleme ve yön bulma cihazı, her iki geminin kazanlarının alt dramalarında birkaç adet küçük ve kör delikler olması ve bazı cephaneler. Buna rağmen teslimin bir an önce yapılması ve kurda yaşanan dalgalanmanın Türkiye'nin lehine olacağından teslim alınmasına karar verildi.⁴⁸ Milli Müdafaa Vekâleti'nin teklifi İcra Vekilleri Heyeti'nin 13 Mart 1932 tarihli toplantısında uygun bulunarak kabul edildi.⁴⁹

1929'da sözleşmesi imzalanan gemilerin inşa ve teslimi sürecinde Türk hükümetinin memnuniyetsizliğine yol açan gelişmeler yaşandı. Sorun esas itibarıyla sözleşme koşullarının yerine getirilmemesinden ileri geliyordu. Buna karşılık İtalyan şirketleri de ödemelerin gecikmesinden ötürü şikâyetçi oluyorlardı. 1929 ekonomik krizinin etkili olduğu bu ödemelerin birkaç defa yeniden düzenlendiğini biliyoruz. Türk hükümetiyle Ansaldo ve Monfalcone arasında yaşanan mali sorunlar, 29 Mayıs 1932 günü yapılan anlaşmayla yeniden düzenlendi. Buna göre gecikmiş ödemeler, 1934-1935 ortasına ertelendi.⁵⁰ 1932'de İsmet Paşa'nın İtalya'ya yaptığı seyahatte İtalya'dan 300 milyon liralık bir kredi alınması gündeme geldi. Olumlu sonuçlanmayan bu çabalar eğer kredi alınabilmiş olunsaydı, borcun 100 milyon liralığının, İtalyan tersanelerinde Türkiye için inşa edilen savaş gemilerinin borcu ödenmesi için kullanılacaktı. Bu gerçekleşmedi ancak Türk hükümeti, şirkete, teslim edilen Sakarya ve Dumlupınar denizaltılarının faiz giderleri de dahil olmak üzere 542.739 liralık hazine tahvilleri verdi.⁵¹ Elimizdeki 2 Mart 1933 tarihli belgeye göre Türk hükümeti, dört muhrip ve iki deniz altı için İtalyan şirketlerine sırasıyla 448 bin 67, 774 bin 84 ve 542 bin 739 sterlin ödeme yaptı.⁵²

Kocatepe ve Adatepe'nin teslim alınmasından sonra eksikliklerin giderilmesi süreci devam etti. Süreç Türkiye'deki İtalyan diplomatlar tarafından da takip edildi. Büyükelçi Vincenzo Lojacono, Roma'ya bakanlığa 21 Ekim 1933'te gönderdiği raporda bu iki muhribin eksiklerinin giderilmesi için yapılan çalışmalar hakkında bilgi verildi. Rapora göre Ansaldo tersanelerinde inşa edilen Adatepe'nin inşaatı şu şekilde yapıldı: Kapasitörler tamamen bronzdan olacak, suya temasını önlemek için biri galvaniz olmak üzere farklı iki metal alaşımıyla makyajlanarak beslenecek.

⁴⁸ BCA, 18-64 24. Kararname No:12399 Ek No: 64/24.

⁴⁹ BCA, 030-0-018-001-002-26-16-16.

⁵⁰ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2. Türkiye Elçiliğinden Müsteşar Koch'tan Dışişleri Bakanlığına, 21 Mayıs 1932.

⁵¹ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2.

⁵² ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2.

Adatepe, garanti kapsamında ön görüldüğü şekilde tamamlandı. Ancak, şu anda, bu tesisin yeniden onarma kapasitesi olmadığı için hareketsiz duruyor. Elçi, Türk yetkililerin, öfkeden çileden çıkmış durumda olduklarını ekledi. Büyükelçi, Adatepe'den sorumlu Mühendis Iseppi'nin Donanma Bakanlığı ile iletişim halinde olmasının yararından söz ederek eğer bakanlık daha önce duruma el koymuş olsaydı, bunların önlenebileceğini fikrini ifade etti. Lojacono, Adatepe'nin, Faşist Hükümetin deniz sanayinin göstermesi için bir fırsat olduğuna dikkat çekerek hükümetin itibarını koruması gerektiğini vurguladı.⁵³

Bu iki gemideki eksiklerin giderilmesi işlemleri ertesi yıl da devam etti. 24 Ocak 1934 tarihli kararnâmeyle, eksiklerin giderilmesi için Türk görevlilerin İtalya'ya İcra Vekilleri Heyetince 24 Ocak 1934'te kabul olunmuştur.”⁵⁴ Belgelerden takip edebildiğimiz kadarıyla eksiklikleri giderme çalışmaları görevlilerin İtalya'ya gönderilmesiyle tamamlanmadı. Adatepe, Dumlupınar ve Zafer gemileri için İtalya'dan getirilen top ve zıvanalar getirildi. Bakanlar Kurulu'nun 20 Mart 1934 tarihli kararnamesiyle, bu parçaları adı geçen gemilere monte etme üzere firması tarafından gönderilen montajcı Trombetta Giovanni'nin yasak bölge içinde bulunan Gölcük'e girmesine izin verildi.⁵⁵

III. SAKARYA VE DURLUPINAR DENİZALTILARI

Hatırlanacağı gibi, Türk hükümetiyle İtalyan şirketleri arasında müzakereleri 16 Mayıs 1929'da tamamlanan görüşmelerde Monfalcone'ye de iki deniz altı inşa ettirilmeye karar verilmişti. İtalya'ya İcra Vekilleri Heyeti kararıyla burada inşa edilecek deniz altılara Sakarya ve Dumlupınar isimleri verilmişti. Gemilerin inşa edildiği Monfalcone'deki inşaat tezgâhları Türk basınının da ilgisini çekmiştir. Bunlardan bir yazıda özetle şu bilgiler okunmaktadır: “Trieste. Hususi muhabirimizden: Bugün Trieste'ye civar Adriyatik deniz inşaat tezgâhlarını gezdik. Bu tezgâhlar, Trieste'ye 38 kilometre asfalt ve çok muntazam bir şoseyle bağlanmıştır. Monfalcone denilen 22 bin kişilik küçük ve şirin bir kasabanın hemen yanında, deniz kenarındadır. Bu müessese, savaş, ticaret gemileri, denizaltılar, deniz ve kara uçakları, denizaltı motorları yapan muazzam bir şirkettir. Bizim Sakarya ve

⁵³ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 9-7.

⁵⁴ BCA, 030-0-018-001-002-42-3-17.

⁵⁵ BCA, 030-0-018-001-002-43-16-4.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

Dumlupınar denizaltıları da bu şirketin tezgâhlarında yapılmıştır. Sakarya halen Polo limanında bulunmaktadır.”⁵⁶

Sakarya ve Dumlupınar denizaltılarının 1931 Ekim sonunda inşaatlarının tamamlandığı ve yakında İstanbul'a geleceği gazetelerde yazılmaya başlanmıştır.⁵⁷ Yine gazetelerin yazdığına göre Monfalcone'deki Pola limanında inşa edilen gemiler, eksikleri nedeniyle bir süre daha Monfalcone'de kaldılar.⁵⁸ Bu süre zarfında eksikleri giderilen ve deneme sürüşleri yapılan Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları 1 Kasım 1931 günü Türkiye'ye hareket ettiler. Gemilerin hareketi münasebetiyle bir tören düzenlendi.⁵⁹ Basının da yolculuğunu takip ettiği⁶⁰ Sakarya ve Dumlupınar deniz altılarının 5 Kasım günü İstanbul limanında olacakları ve bayrak çekme töreni yapılacağı duyuruldu.⁶¹ Bu münasebetle Donanma Kumandanlığı şu tebliği yayınladı: “Dumlupınar ve Sakarya denizaltı gemilerimizin sancak çekme merasimi için davetli bulunan zevat-ı kiramin saat 13.00'te Dolmabahçe önünde demirli bulunan Hamidiye kruvazörüne teşrifleri rica olunur.”⁶²

Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları planlandığı gibi 6 Kasım 1931 günü İstanbul limanına gelmiş ve bayrak çekme töreni yapılmıştır. Tören, basın tarafından şöyle yansıtılmıştır:

“Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarının Türk donanmasına katılma ve bayrak çekme merasimine katılacak davetliler saat yarımından itibaren hususi motorla, Hamidiye kruvazörüne gelmeye başladılar. Burada davetlileri, Albay Şükrü ve süvari Ertuğrul beyler karşıladı. Saat 13.00'te bütün davetliler, askeri şura üyelerinden Korgeneral Cevat, Ali Sait, Kolordu Kumandanı Şükrü Naili paşalar, törene katılmak için dün Ankara'dan gelen Milli Müdafaa Vekili Zekai Bey, Vali Muavini Fazlı, Cumhuriyet Halk Fırkası İstanbul İdare Heyeti Reisi Cevdet Kerim, Deniz Müsteşarı Mehmet Ali, İzmit Valisi Eşref Beyler ve pek çok zevat Hamidiye'ye gelmişlerdi. Saat 13.30'ta geminin direğinde bulunan nöbetçi askerin sesi işitildi:

⁵⁶ Selim Ragıp, “Türk Donanması Kuvvetleniyor”, **Son Posta**, 14 Teşrinievvel 1931.

⁵⁷ **Milliyet**, 25 Teşrinievvel 1931.

⁵⁸ **Yeni Gün**, 2 Teşrinisani 1931.

⁵⁹ **Hakimiyeti Milliye**, 2 Teşrinisani 1931; **Vakit**, 2 Teşrinisani 1931; **Son Posta**, 2 Teşrinisani 1931; **Yeni Gün**, 2 Teşrinisani 1931.

⁶⁰ Mesela **Son Posta**'da Dumlupınar denizaltısının bir fotoğrafıyla birlikte, Pola limanından hareket eden geminin birkaç güne kadar İstanbul limanında olacağı haber verildi. **Son Posta**, 4 Teşrinisani 1931.

⁶¹ **Cumhuriyet**, 5 Teşrinisani 1931; **Son Posta**, 5 Teşrinisani 1931.

⁶² **Cumhuriyet**, 5 Teşrinisani 1931; **Vakit**, 6 Teşrinisani 1931.

- Denizaltı gemileri limana giriyorlar.

Gözler Marmara'ya çevrildi. Yeni gemileri karşılamak için Yeşilköy'e giden Peykişevket torpidosu, onu takiben de önce Dumlupınar ve sonra Sakarya deniz altı gemileri Ahırkapı önlerinde göründüler. Gemiler, Anadolu sahilini takiben Çengelköy önlerine kadar gittikten sonra geri dönerek Hamidiye'nin sahil tarafına demirlediler. Bu sırada yeni gemilerimizi seyretmek üzere Dolmabahçe, Kabataş, Fındıklı sahillerine binlerce halk birikmiş bulunuyordu. Saat 15.00'e doğru iki gemiye de aynı anda bayrağımız çekildi. Bu merasim Hamidiye'den atılan toplarla selamlandı.

Törenden sonra geminin salonunda misafirlere şampanya ikram edildi. Donanma Kumandanı Şükrü Bey bu sırada şu konuşmayı yaptı: "Geçenlerde limanımıza gelen Adatepe ve Kocatepe muhriplerimizin sancak çekme merasiminde yeni deniz altı gemilerimizin de yakında geleceğini söylemiştim. Bugün gelen bu yeni gemilerle cumhuriyet donanmasına kuvvetli bir temel kurulmuştur. Tabiidir ki, bu yeni ve modern gemilerle kuvvetli bir temele istinat eden donanmamız günden güne daha mükemmel bir hale gelecektir. Bu münasebetle şanlı sancağımızın bugüne kadar şerefini kuvvetle muhafaza eden Ulu Gazi'mize arz-ı tazimat ve merasimi teşrif eden zevata teşekkür ederim."

Millî Müdafaa Vekili Zekai Bey de şunları söylemiştir: "Birinci ve İkinci İnönü'yü takiben donanmamıza iltihak eden Dumlupınar ve Sakarya Denizaltı gemilerimizin sancak çekme merasiminde bulunuyoruz. On beş gün kadar evvel de Adatepe ve Kocatepe destroyerlerinin donanmaya iltihaklarını kutlamıştık. Bunları önümüzdeki Aralık ayında Zafer ve Tınaztepe destroyerlerinin iltihakı takip edecektir. Başta büyük reisimiz Gazi Hazretleri olduğu halde Büyük Millet Meclisinin, İsmet Paşa Hazretleri'nin donanmamızı yeniden tesis ve son fenni ilerlemelere uygun bir hale getirmek için harcadığı çabalarını büyük himmet ve himayelerini burada şükran lisanıyla yâd etmek borcumdur. Donanmanın gelişmesi ve büyümesi için sarf olunan bu gayretler hakikaten memleketin azami fedakârlığını kullanmak suretiyle yapılmaktadır. Bütün Millî Müdafaa ve donanma mensuplarının donanmanın büyümesi için gösterilen dikkat ve itinaya lâayık olmak için son gayretlerini sarf edeceklerinden emin olmak isterim. Filhakika büyük bir gayret ve faaliyetle bu yeni harp aletlerini, büyük başarıyla kullanmaya hazır donanma subay ve komutanlar yetiştirmektedir ki, gene gösterilen büyük himayelere layık olduğumuzu ispat edeceğiz. Türk sancağını asırlarca Akdeniz'de şerefle gezdiren ecdadımızın kanı

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

damarlarımızda, onların menkıbeleri hatıramızdadır. Biz de onların öz çocuklarıyız.”

Zekai Bey donanma mensuplarını tekrar tebrik etmek istediğini söyledikten sonra Gazi Hazretlerinin sıhhat ve saadetleri temennileriyle konuşmasını tamamlamıştır. Bu konuşmaya Donanma Kumandanı Şükrü Bey teşekkür etmiş, davetliler bandan sonra tekrar üst güverteye çıkmışlardır. Bu merasimi müteakip Cevat, Ali Sait, Şükrü Naili Paşalarla Deniz Müsteşarı Mehmet Ali ve kumandan Şükrü beylerle gazete temsilcileri bir motorla yeni gemilerimize giderek gezmişlerdir. Yeni gemileri dün gece elektrik ampulleriyle donatılmıştır.

Yeni denizaltı gemilerimizden Dumlupınar, Sakarya'dan daha büyüktür ve deniz üstünde 990, deniz altında 1220 tondur. Sakarya ise denizin üstünde 740, deniz altında 930 tondur.”⁶³

Dumlupınar'ın ilk komutanı Binbaşı Ziya Özel, Sakarya'nınki Binbaşı Zeki Işın idi.⁶⁴

Sakarya ve Dumlupınar denizaltılarının teslimi işlemlerinde de bazı sorunlarla karşılaşıldı. İtalya Büyükelçiliği Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği 26 Şubat 1932 tarihli yazıda hem Türk hükümetinden hem de İtalyan şirketlerinden şikâyet etti. Elçiliğin 6 aydan beri Türk hükümeti ve Türk donanması idarecileri nezdinde, İtalyan şirketlerinin menfaatlerini korumak için her türlü fırsatı değerlendirdiği yazıldı. Raporla Türk hükümetiyle İtalyan şirketleri arasında gemi yapım sürecinde yaşanan gecikmenin, sadece Türk komisyonundan değil aynı zamanda bürokrasinin ağır çalışmasından ileri geldiği ifade edildi. Denizaltıların provasının İstanbul'da yapıldığını ve sonucun tatmin edici olduğunu yazan elçi, Türk yetkililerin çıkardığı zorluklardan şikâyet etti. Sakarya denizaltısında bir elektrik arızası görüldüğüne değinilen yazıda, iki denizaltıda telgraf iletişim sorunundan söz edildi. Devamında, Türk hükümetinin konu üzerindeki hassasiyetinden bahsedilip Milli Müdafaa ve hariciye vekilleriyle yaptığı dostane görüşmelerde hep, iki ülke arasındaki mevcut dostluğa vurgu yaptığını bildirdi. Büyükelçi Baroni, milli müdafaa vekilinin, Monfalcone tersanesinin temsilcisi Dr. Gallarotti ile ve kendisinin İsmet Paşa ile yaptığı görüşmede, sorunun çözümleneceği konusunda güvence verdiğini yazdı. Elçinin yazdığına göre, son ziyaretinde İsmet Paşa'ya güvence vermesinden sonra

⁶³ *Milliyet*, 7 Teşrinisani 1931; *Vakit*, 7 Teşrinisani 1931; *Cumhuriyet*, 7 Teşrinisani 1931; *Son Posta*, 7 Teşrinisani 1931; *Yeni Gün*, 7 Teşrinisani 1931.

⁶⁴ Büyüktuğrul, *age.*, s. 60.

gemilerin teslimi, teknik sorunlar, prova ve bürokrasiden kaynaklanan sorunların çözümlenmesi konusunda hızlı ilerlemeler kaydedildi.⁶⁵ Bu temaslar etkili oldu mu, bilinmez fakat Milli Müdafâ Vekâleti, 13 Mart 1932’de, Bakanlar Kurulu’na, “Sakarya ve Dumlupınar denizaltı gemilerine ait noksanların ve tecrübelerin yedi madde ile tespit olunan merbut esaslar dairesinde tamamlanmasını ve teslim alınmasını” tavsiye etti. Aynı gün toplanan İcra Vekilleri Heyeti, teklifi kabul etti.⁶⁶

Belgede, tespit edilen eksikliklerin yedi maddenin “merbut olduğu” kaydedilmişse de, belgenin ekinde yedi maddenin yazıldığı bir nota rastlanmamıştır. Dolayısıyla hangi eksikler tespit edildiği halde kabul edildi, bilemiyoruz. Fakat bir İtalyan belgesinde, muhtemel noksanlar hakkında birkaç bilgiye rastladık. Marconi Ofisi’nin hazırladığı 27 Eylül 1932 tarihli bilgi notuna göre Türk hükümetine teslim edilen Sakarya ve Dumlupınar denizaltılarında telgraf hatlarında probleme yaşanmaktadır. Sorunun çözümüne dönük görüşmeler yapmak üzere, gemilerdeki telgraf sistemini kuran Marconi şirketinin temsilcisi Mühendis Pola, İstanbul’da bulunan gemilerde çalışmalar yapmaktadır. Yapılan denemeler sonunda mükemmel verim elde edilmiştir. Yazıya göre, Mühendis Pola, İstanbul’da Türk yetkililerden kaynaklanan “dev” sorunlarla karşı karşıya gelmektedir.⁶⁷

Monfalcone tarafından inşa edilen Sakarya ve Dumlupınar denizaltıları 672.220 sterline mal olmuştur. Bunun 85 bin sterlini peşin, 90 bin sterlin ödemeli Türk hazine bonusuyla ödendi. 31 Mart 1938’de ödenen son taksit 51.220 sterlin idi.⁶⁸

IV. MOTORBOTLAR

1929’da imzalanan sözleşmeyle Venedik’teki Società Veneziana Automobili Navali (S.V.A.N.) firması tarafından Türk donanması için üç adet hücumbot yapılması kararlaştırılmıştı. Bakanlar kurulu kararıyla da bunlara Doğan, Denizkuşu, Martı isimleri verilmişti. Gambot olarak isimlendirilen bu küçük savaş gemilerinin inşası süreci 1931’de tamamlandı. Mart 1931’de

⁶⁵ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2.

⁶⁶ BCA, 030.18.01/26 16 17.

⁶⁷ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2.

⁶⁸ Güvenç-Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması 1923-1939”, s. 238. Sipariş edilen gemilerin bedellerinden söz edilen bir tezde de aynı rakamlar verilmekle birlikte kaynak olarak Cumhuriyet gazetesinin 7 Kasım 1931 tarihli sayısı gösterilmektedir. (Mengeş, **agt.**, s. 196.) Ancak kaynak olarak gösterilen Cumhuriyet gazetesinin 7 Kasım 1931 tarihli sayısında böyle bir bilgi bulunmamaktadır.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

İtalya'daki askeri bir dergide bu hücumbotların inşası hakkında şu haber yayımlandı: “Türkiye. Yeni Savaş gemileri (Gambot): Venedik'te Türkiye hesabına inşa edilen bir gambot, donanmada hizmete girmiştir. Bu gambot, İtalya'da sipariş edilen üç yüksek hızlı gambotun ikincisidir. Gemiye, 200 millik iletim ağına sahip bir radyo telgraf kurulmuştur. Gemi, 76 milimetrik bir ve 20 milimetrik top ile donatılmıştır. Gemide, orta büyüklükte bir torpido ile 450 milimetrelik yüksek potansiyele sahip iki torpido ile desteklenmektedir. İtalya'da bu millet adına daha büyük başka savaş gemileri de inşa edilmektedir.”⁶⁹

İleride üzerinde duracağımız gibi, bu hücumbotların İngilizlerin de dikkatle izlediği ilk sürat denemesi, sözleşmede ön görülen 34 deniz miline ulaşamadı. Türk hükümeti, bunu gerekçe göstererek botları teslim almayı reddetti.⁷⁰ Türk hükümetinin bu hücumbotlardan memnun kalmaması İtalyan makamlarının da dikkatini çekti. Donanma Bakanı Giuseppe Sirianni, Milano'daki SIATAM'ın Genel Müdürü Dialma Viotti'ye 25 Temmuz 1931'de gönderdiği telgrafta Türk hükümetinin, S.V.A.N. Şirketinde inşa edilen 3 gambottan memnun kalmadığını üzüntüyle öğrendiğini yazdı. Bakan, İstanbul'da yapılacak provaların Türk hükümetinin, şirket ve sistemi hakkında kaybettiği güveni gösterdiğini gözlemlediğini ekledi.⁷¹ Gerçekten de Türk hükümeti de süreci kendi anladığı şekle dönüştürmek için devreye girdi. İcra Vekilleri Heyeti'nin 5 Ağustos 1931'de yaptığı toplantıda S.V.A.N'a yaptırılan üç hücumbotun inşası için yapılan sözleşme ele alındı. Kararnameden anlaşıldığına göre, ilk sözleşmeye ek olarak yeni bir sözleşme daha tanzim edildi ve bu Şura-yı Devlet (Danıştay) tarafından da incelenerek uygun bulundu. Her ne kadar bu ek sözleşmenin “merbut” olduğundan söz edilmekteyse de⁷² belgenin ekinde böyle bir sözleşmeye rastlanmadı. Türkiye hükümetinin konuyu ele aldığı günlerde İtalya Büyükelçiliği de gelişmeleri yakından takip etmekteydi. Elçilikten Dışişleri Bakanlığına 5 Ağustos 1931'de gelişmelerin aktarıldığı bir yazı gönderildi. Bu yazıda, yukarıda bahsettiğimiz gibi, ilk sözleşmeye ek bir sözleşme yapıldığına atıfta bulunarak, Ankara-Venedik-Milano arasında yaşanan dalgalanmaların, Türk Genelkurmayı üzerinde, İtalyan firmalarına karşı güvensizliği artırdığına dikkat çekildi. Bu olumsuz tabloya rağmen Türk hükümetinin, S.V.A.N., Ansaldo, Monfalcone gibi İtalyan şirketleriyle işbirliğini devam ettirmek

⁶⁹ *Esercito e Nazione*, Anno: IV, Fasc.3 (Marzo 1931), s. 274.

⁷⁰ Güvenç-Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması 1923-1939”, s. 241.

⁷¹ *ASDMAE-AP*, 1931-1945, Bu. 3-48.

⁷² *BCA*, 030-0-018-001-002-22-57-4.

arzusunda olduğu ve donanma programını İtalyan tersanelerinde inşa edilecek gemilere göre yaptığı ifade edildi. Yazıya göre S.V.A.N. şirketiyle yaşanan sorun; sözleşmeye göre her botun iki motoru olacak ve bunlardan biri 500, diğeri 750 HP olacaktır. Oysa şirket, botlarda daha düşük motorlar kullandığı için prova çok başarısız oldu.⁷³ Yine bir İtalyan belgesine göre, S.V.A.N. ile Türk hükümeti arasındaki sorunun bir nedeni de sözleşmeye göre iki İtalyan subayının, provalara yardımcı olmak üzere gönderilmesi hükmü yer aldığı halde, bunun yerine getirilmemesidir. Donanma Bakanlığından Dışişleri'ne, 20 Ağustos 1931'de gönderilen bu yazıya göre, Türkiye Milli Müdafaa Vekili Zekai Bey'in bakanlığa bir mektup gönderdiği belirtilerek, şirketin sözleşmeye uymamasının İtalyan tersaneleri adına olumsuzluk yaratacağına dikkat çekildi. S.V.A.N'ın sözleşmeye uygun hareket etmesi istendi.⁷⁴

Birtakım sorunlara rağmen hücumbotlar Eylül 1931'de İstanbul'a getirildi. Hücumbotların 10 Eylül 1931'de İstanbul limanına getirilişi Türk basını tarafından övünç vesilesi yapılarak duyuruldu. Bunlardan biri olan Vakit gazetesinde şu haberi okuyoruz: “Motorbotlarımız dün bir İtalyan vapuruyla limana getirildi. İtalya'da yapılan Doğan, Martı ve Denizkuşu isimli üç hücumbotumuz dün akşam saat 19.00'da İtalyan bandıralı Vabronale vapuruyla limanımıza getirilmiştir. Vapur bu sabah Haliç'e girecek, motorbotlarımız bir heyet tarafından muayene edildikten sonra teslim alınacaktır.”⁷⁵ Dönemin önde gelen Milliyet,⁷⁶ Vakit⁷⁷, Hakimiyeti Milliye⁷⁸, Cumhuriyet⁷⁹ ve Son Posta⁸⁰ gibi gazetelerinde de benzer haberleri okuyoruz. Gazetelerde de vurgulandığı gibi, hücumbotların deneme sürüşleri yapıldıktan sonra teslim alınması gerekiyordu. Bunun için hücumbotların denize indirilmesi işine Haliç'te 12 Eylül günü başlandı. İlk olarak Denizkuşu ve Martı indirilerek şamandıraya bağlandı. Diğer hücumbotun ertesi gün denize indirilmesine karar verildi.⁸¹ Üç hücumbotun denize indirilmesi hakkında Vakit gazetesinde şu haber yer almıştır: “Şehrimize

⁷³ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 3-48.

⁷⁴ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 3-48.

⁷⁵ Vakit, 11 Eylül 1931.

⁷⁶ Milliyet, 11 Eylül 1931.

⁷⁷ Vakit, 12 Eylül 1931.

⁷⁸ Hakimiyeti Milliye, 11 Eylül 1931.

⁷⁹ Cumhuriyet, 11 Eylül 1931.

⁸⁰ Son Posta, 12 Eylül 1931.

⁸¹ Milliyet, 13 Eylül 1931.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

getirildiğini yazdığımız hücumbotlarımızdan biri dün Haliçte denize indirilmiştir. Diğer ikisi bugün indirilecektir. Botlar birkaç güne kadar Haliç'ten dışarıya çıkarılarak Marmara'da tecrübeleri yapılacak, tecrübeler müspet netice verdiği takdirde uzman bir heyet tarafından teslim alınacaktır. Botları yapan İtalyan fabrikasının müdürü Biyoti de teslim muamelesinde bulunmak üzere şehrimize gelmiştir.”⁸²

Botlar İstanbul'a getirilmiş olmasına rağmen bütün sorunlar halledilmiş değildi. Eylül ayında şirketle Türk hükümeti arasındaki finans sorunları devam ediyordu.⁸³ Öte yandan, yapılan tecrübelerden sonra Kasım 1931'de, Türk Genelkurmayı, topları, motorbotlardaki pozisyonları uygun olmadığı için reddetme kararı aldı.⁸⁴ Bu eksikliklerine rağmen Türk hükümetinin inisiyatif kullanarak hücumbotları teslim almaya karar verdi. Konu hakkındaki 13 Mart 1932 tarihli kararname şöyledir:

“İtalya'da S.V.A.N. Müessesesinde inşa edilerek İstanbul'a getirilmiş bulunan üç avcı botunun, mukavelesi gereğince İstanbul'da yapılan tecrübeleri tespit edilen zaman zarfında tamamlanmış ve fakat Orlikan makinalı tüfeklerine ait olup vaktiyle yapılan tecrübelerinde iyi netice vermemiştir. Bu sebepten değiştirilmelerine lüzum görülmüş olan cephanelerin, botların teslim tarihinden itibaren beş ay zarfında teslimleri, firma tarafından taahhüt edilmekte bulunmuş olduğundan ve destroyerlerle denizaltı gemilerinde bulunan aynı cinsteki toplara ait cephane de tadil edilmiş bir halde olarak yakın zamanda gelmiş bulunacağı cihetle bu vaziyetin botların kıymet ve kifayet-i harbiyeleri üzerinde hiçbir tesiri olmayacağı anlaşılmıştır. Bu noksanlar yüzünden botların teslim edilmemesi mürettebatın yetiştirilmesini geciktirmekte olduğundan bu hususun istisna suretiyle mezkur botların tesellüm edilmelerine izin verilmesi Büyük Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinin munzam olan muvafakatına atfen Milli Müdafaa Vekâleti'nin 13/3/1932 tarih ve 354/813 numaralı tezkeresiyle yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin 13/3/1932 tarihli içtimasında tasvip ve kabul olunmuştur.”⁸⁵

⁸² **Vakit**, 13 Eylül 1931.

⁸³ **ASDMAE-AP**, 1931-1945, Bu. 3-48.

⁸⁴ **ASDMAE-AP**, 1931-1945, Bu. 3-48. Aloisi'den Dışişleri Bakanlığına, 21 Kasım 1931.

⁸⁵ **BCA**, 30-18-1-2-26-16-19. Ankara Büyükelçiliği Denizcilik ve Hava Ataşesi Yüzbaşı Roberto Soldati'nin hazırladığı ve elçilikten Donanma Bakanlığı'na ve Kabineye gönderilen bilgi notu, 26 Ağustos 1933. S.V.A.N.'ın yaşamakta olduğu sorunla ilgili şu bilgiler var: Yeni bir hız denemesi yapılması gerekir. Denemeden önce, gövdelerin karaya konulması, temizlenmesi ve boyanması gerekir. Çalışmalara başlanması için, şirketi Milli Müdafaa Vekâleti'nin onaylaması gerekir. Vekâletin elinde 15

V. TINAZTEPE VE ZAFER TORPİDOLARI

Bir Türk kaynağında, Mehmet Ali Bey'in Mayıs 1930'da yaptığı İtalya ziyaretinde Türkiye'nin, İtalya'ya iki muhrip daha sipariş ettiği bildirilmiştir.⁸⁶ Başka bir Türk kaynağında ise, bu ziyaretten söz edilmeden, incelediğimiz savaş gemilerinden başka daha sonra İtalya Deniz Kuvvetleri adına yapılmakta olan iki muhribin daha satın alındığı yazılıdır.⁸⁷ İncelediğimiz İtalyan arşiv belgelerinde ve bazı Türk gazetelerinde bu hususu aydınlatacak bilgilere rastlanmaktadır. Deniz Müsteşarı Mehmet Ali Bey'in Mayıs 1930'da İtalya'da bulunduğunu ve bazı temaslarda bulunduğunu biliyoruz. Cumhuriyet gazetesine göre bu seyahatin bir amacı da Mehmet Ali Bey'in muhtelif İtalyan deniz şirketleriyle sözleşmeler imzalamaktır.⁸⁸ Bu bilgiyi destekleyen bir İtalyan arşiv belgesine göre, Türk hükümetiyle Società Cantieri del Tirreno arasında 9 Mayıs 1930'da, daha sonra isimleri Tınaztepe ve Zafer olacak iki torpidonun yapılması için bir sözleşme imzalanmıştır.⁸⁹ Fransız L'Action Française gazetesindeki bir habere göre de; İtalya tezgâhlarında 7000 tonluk 3 kruvazör inşası için Türkiye ile İtalya arasında sözleşme imzalanmıştır. İtalya her ne zaman ihtiyaç görürse bu gemilerden istifade hakkını şart koşmuştur. Bu hak, gemilerin bedelini altı takside bağlamak gibi ticari bir anlaşmayla teyit edilmiştir.⁹⁰

Bu gemilerin inşasına Mayıs 1930'da başlandığına dair bilgilere sahibiz. Cenova'da yayınlanan Eco della Finanza gazetesinin haberine göre, 24 Mayıs 1930 Cumartesi öğleden sonra Riva Trigoso'daki tersanelerde bir tören düzenlendi. Bir Türk heyetinin ve tersane yöneticilerinin hazır bulunduğu törenle, Türk donması için daha önce sipariş edilmiş bir torpidonun inşasına başlandı. 10 ayda tamamlanacak ve İtalyan Freccia tipinde yapılması planlanan gemi şu özelliklere sahip olacaktır: Uzunluk: 93.80; genişlik: 9,2, yükseklik 5.88. saatteki hızı, 36 mil. 120 milimetrelik 4 topu ve üç mitralyözü ve iki torpili olacak.⁹¹

bin İngiliz sterlini garanti vardır. Hız denemesinin sonucu, bu 15 bin sterlin temel alınarak tartışmalar yapılacaktır. ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 9-7.

⁸⁶ Güvenç-Barlas, "Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması 1923-1939", s. 238.

⁸⁷ Büyüktuğrul, *age.*, s.59.

⁸⁸ *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1930.

⁸⁹ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu. 6-2.

⁹⁰ *Yeni Gün*, 12 Mart 1931.

⁹¹ *Türkiye Cumhuriyeti Roma Büyükelçiliği Arşivi*, Kutu. K.163, Dosya.3. Cenova Konsolosluğundan Elçiliğe, 11 Haziran 1930.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

Bu iki geminin deniz indirilme törenleri 1931 yazında yapılmıştır. 27 Temmuz 1931 günü yapılan tören hakkında Türk gazeteleri şu haberi vermiştir: “Cenova 27: Tınaztepe torpido muhribi bugün denize indirilmiştir. Merasimde mahallî hükümet erkânı, kalabalık bir halk hazır bulunmuştur. Geminin kurdelesini Türk Bahriye Müsteşarının kızı kesmiştir.”⁹² 20 Eylülde Tınaztepe muhribinin Cenova’da yapılan sürat tecrübelerinde saatte 40,5 mil sürati olduğu anlaşılmıştır.⁹³

Riva Trigosa tezgâhlarında inşa edilen Zafer torpidosu da 20 Eylül 1931’de denize indirildi. Bu münasebetle yapılan törene Türk ve İtalyan yetkililerin yanı sıra kalabalık bir halk topluluğu da katıldı.⁹⁴ Bir gazete şu haberi verdi: “Zafer muhribimiz. Gazeteler, Türkiye hesabına inşa edilmekte olan Zafer muhribinin denize indirilme merasiminden uzun uzun bahsetmektedirler. Türkiye donanma müsteşarının kerimesi Feriha Hanım, 94 metre uzunluk, 9,70 metre genişlik ve 1520 ton hacim kapasitesinde bulunan ve saatte 38 mil sürat yapan bu yeni muhribin denize salınma merasiminde isim analığı yapmıştır.”⁹⁵

İki geminin de inşaatı Aralık 1931 ortalarında tamamlanmıştır. Bir gazetede şu bilgilere yer verilmiştir: “İtalya deniz tezgâhlarında yapılan Tınaztepe ve Zafer torpido muhriplerimizin inşaatı tamamlanmıştır. Bu iki

⁹² **Hakimiyeti Milliye**, 29 Temmuz 1931; **Son Posta**, 29 Temmuz 1931. Tınaztepe ve Zafer muhriplerinin denize indirilme törenine katılan ve muhriplerin vafit analığını yapan Feriha Hanım törenler hakkında şunları söylemiştir: “Hususi işlerim için Avrupa’ya gitmişim. Dönüşte İtalya’dan geçmeye karar verdim. Tınaztepe muhribimizin inşaatı bitmiş, denize indirilmek üzere bulunuyordu. Bu gemiyi yapmakta olan Del Tirreno tezgahları tarafından merasimde bulunmak üzere davet edildim. Evvela bunun ne demek olduğunu anlamayarak şaşırđım. Koskoca gemiyi ben kızaktan nasıl indirebilirdim? Halbuki korktuğum gibi değilmiş, çok basit bir şeymiş. Bakın size anlatayım. Tınaztepe’nin bulunduğu kızağın önünde gemi yüksekliğinde bir tribün yapılmış ve her taraf Türk ve İtalyan bayraklarıyla süslenmişti. Del Tirreno müessesinin ısrarı üzerine Tınaztepe’yi kızaktan ben indirecektim. Davetliler için evvelce hazırlanan tribüne ufak bir masa konulmuştu. Bu masayla Tınaztepe’nin burnu birbirine Türk ve İtalyan bayraklarının renginde kurdelelerle a bağlanmış ve bu kurdelenin orta yerine bir de şampanya şişesi bağlanmıştı. Ben teamüle riayet ederek kurdeleyi var kuvvetimle çekip bıraktım ve şampanya şişesi hızla geminin burnuna çarpıp parçalandı. Artık Tınaztepe uğurlu bir gemi idi. Çünkü bazen bu şişe kırılmazmış. O zaman bu, bir uğursuzluk addedilmiş. Şampanya şişesi kırıldıktan sonra, diğer bir masanın üstündeki elektrik düğmesine basmakla koskoca geminin süratle kayıp suya doğru süzülmesi bir oldu. Geminin direğinde Türk bayrağı sert sert dalgalanıyordu. Bu anda hissettiğim heyecanı tarif edemem. Herkes alkışlıyordu. Sonra 20 Eylülde Zafer isimli muhribimizin indirilme merasiminde bulunmamı rica ettiler ve aynı şekilde onun da merasiminde bulundum.” **Yeni Gün**, 27 Eylül 1931; **Cumhuriyet**, 28 Eylül 1931.

⁹³ **Vakit**, 22 Eylül 1931; **Son Posta**, 22 Eylül 1931; **Milliyet**, 22 Eylül 1931; **Cumhuriyet**, 22 Eylül 1931.

⁹⁴ **Hakimiyeti Milliye**, 21 Eylül 1931; **Son Posta**, 22 Eylül 1931; **Vakit**, 22 Eylül 1931; **Milliyet**, 22 Eylül 1931.

⁹⁵ **Son Posta**, 23 Eylül 1931.

muhribimiz on güne kadar limanımıza gelecek ve burada aynı günde sancak çekme merasimi yapılacaktır.⁹⁶ Cumhuriyet ve Milliyet gazeteleri de Tınaztepe'nin 10 Ocak 1932'de, Zafer'in ise Ocak 1932 sonunda Türkiye'ye geleceklerini yazmıştır.⁹⁷

1932'nin ilk günlerinde de benzer haberler okunmaktadır. Zafer muhribinin Ocak'ın ilk haftasının sonunda İstanbul'a geleceği, limanda filo tarafından karşılanarak bayrak çekme merasimi yapılacağı bilgisi verildi. Aynı habere göre Tınaztepe muhribinin de Ocak sonunda İstanbul limanına gelmesi bekleniyordu.⁹⁸ Test sürüşleri yapılmış olmasına rağmen Tınaztepe ve Zafer muhriplerinin Türkiye'ye gelişleri bir hayli gecikmeli olarak yapıldı. İtalya'da yapılan savaş gemilerinin teslimi ve ödemeleri sürecinde Türk hükümetiyle İtalyan şirketleri arasında bazı sorunlar yaşanmıştır. Ancak İtalyan belgelerindeki bilgilere göre, bu iki geminin inşası sürecinde yaşanan ciddi sorunlarla karşılaşmıştır. Türk hükümetiyle Società Cantieri del Tirreno arasındaki anlaşmazlığı çözmek amacıyla adı geçen şirketin temsilcisi Mühendis Carlo Piaggio ile Türkiye'nin Roma Büyükelçisi Suad Bey arasında, Donanma Bakanı Giuseppe Sirianni'nin hakemliğinde 7 Ocak 1932 tarihinde bir hakem sözleşmesi imzalanmıştır.⁹⁹ Donanma Bakanlığı için hazırlanan 21 Şubat 1932 tarihli notta kaydedildiğine göre, Türk hükümeti için inşa edilmekte olan iki gemi inşası sözleşmesi, Donanma Bakanlığı himayesinde, Türk hükümetine fiyat, teknik ve diğer her türlü garanti verilerek imzalanmıştır. Türk hükümeti de, İtalyan donanmasına her türlü kolaylığı sağlayacağını vaat etmiştir.¹⁰⁰

1932 Mayısında artık sorunlar geride bırakılmış olarak gemilerin teslim alınması için bürokratik işlemler yerine getirilmeye başlandı.¹⁰¹ 6 Haziran'da İstanbul limanında olmaları beklenen¹⁰² Tınaztepe ve Zafer gemilerinin bayrak çekme törenleri için hazırlıklara başlanmıştır. Gemilerin sancak çekme merasiminde bulunmak üzere Harp Filosu Komutanı Deniz

⁹⁶ **Son Posta**, 14 Kânunuevvel 1931.

⁹⁷ **Cumhuriyet**, 14 Kânunuevvel 1931; **Milliyet**, 14 Kânunuevvel 1931.

⁹⁸ **Milliyet**, 4 Kanunusani 1932.

⁹⁹ **ASDMAE-AP**, 1931-1945, Bu. 6-2.

¹⁰⁰ **ASDMAE-AP**, 1931-1945, Bu. 6-2.

¹⁰¹ 23 Mayıs 1932 tarihli karamameyle, İtalya'da teslim alınacak Tınaztepe ve Zafer destroyerlerinin teslim işlemlerinin ardından gemileri inşa eden firmaya verilecek çekle Banca Commerciale Italiana'nın Cenova şubesine verilecek mektup ve hazine bonolarının götürmek ve gemilerle beraber dönmek üzere gönderilecek Deniz İmalat Şubesi Müdürü Binbaşı İsmail Bey ile Deniz Muhasebecisi Recai Bey'e harcırah ve pasaport verilmesi uygun bulunmuştur. **BCA**, 030-18-01-02-29-41-14.

¹⁰² **Hakimiyeti Milliyet**, 6 Haziran 1932.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

Tuğamiral Şükrü Bey, Hamidiye kruvazörü ile İstanbul'a geldi. Gemiler hakkında gazetelerde verilen bilgilere göre Zafer ve Tınaztepe, İtalyan donanmasının planlarına uygun olarak yapılmıştır. Zafer ve Tınaztepe 1600 ton büyüklüğünde olup, Kocatepe ile Adatepe'den biraz daha büyüktürler. Bunlarda da diğerleri gibi, dört tane 12'lik top, 2 tane uçak topuyla bir makinalı top ile donatılmıştır.¹⁰³

Hazırlıklar hakkında Donanma Kumandanlığı şu tebliği yayınladı: "Pazartesi günü saat 14.00'te Tınaztepe ve Zafertepe muhriplerimiz Dolmabahçe önünde demirleyecek ve milli sancağımız merasim-i mahsusa ile çekilecektir. Bunu müteakip muhterem ahalemizin sırayla gemileri gezmelerine müsaade olunmuştur. Harp Filosu Kumandanı Şükrü."¹⁰⁴

Tınaztepe ve Zafer muhripleri 6 Haziran 1932 Pazartesi günü öğleden sonra İstanbul limanına geldiler. Gemilere sancak çekme törenini dönemin gazetelerinden aktarıyoruz:

"İtalya'nın Cenova limanı deniz tezgâhlarında inşa edilen Zafer ve Tınaztepe torpido muhripleri dün akşama doğru limanımıza gelmiş ve merasimle donanmamıza iltihak etmişlerdir: Yeni harp gemilerimizin saat 14.00'te limanımıza gelmiş bulunacakları tahmin edildiği için merasim programı bir gün evvelden bu vaziyete göre hazırlanmıştı. Fakat İtalya sahillerinde rastlanan bir fırtına, gemileri yoldan alıkoyduğu için Zafer ve Tınaztepe ancak dün sabah dörtte Çanakkale Boğazından geçmişlerdir. Merasimde bulunmak üzere bir gün evvel Hamidiye kruvazörüyle şehrimize gelen harp filosu kumandanı deniz Tuğamiral Şükrü Bey saat 10.00'da yeni torpidolarımızı karşılamak üzere aynı zırhlı ile limandan hareket etmişti. Yeni harp gemilerimizi görmek isteyen birçok kimse saat 13.00'ten itibaren Dolmabahçe sahillerine gelmişlerdi. Rıhtımda, sancak çekme merasiminde bulunacak askeri erkâna tahsis edilen donanma kumandanlığına ait bir motor bekliyordu. Yeni torpidoları mutlaka görmek isteyen halkın sabırsızlığı içinde geçen bir kaç saatten sonra, saat 18.20'de Mecidiye ve onu takiben önde Tınaztepe ve arkada Zafer muhripleri Sarayburnu istikametinde gözükmüşler ve aynı sırayı takip etmek suretiyle ağır ağır ilerleyerek saat 18.45'te Dolmabahçe önlerinde demirlemişlerdir. Gemiler demir attıktan sonra, bahriye erkânından bazı kişiler ve İstanbul gazetecileri, donanma kumandanlığının motoruyla Mecidiye kruvazörüne geçmişlerdir. Mecidiye kruvazöründen bayrakla 'hazır ol' işareti verildikten sonra, sancak çekme

¹⁰³ Cumhuriyet, 6 Haziran 1932; Son Posta, 6 Haziran 1932.

¹⁰⁴ Cumhuriyet, 6 Haziran 1932.

merasimine tam 19.10'da gene Mecidiye'den verilen bir işaret üzerine başlanılmıştır. Her iki torpidoda selâm vaziyetinde duran askerlerin önünde iki gemiye de aynı zamanda sancağımız çekilmiş, bu sırada Zafer ve Tınaztepe'de bulunan bando İstiklâl Marşını çalmıştır. Merasim esnasında Hamidiye kruvazöründen 21 top atılarak Zafer ve Tınaztepe muhriplerinin donanmaya katılmaları selamlanmıştır. Zafer muhribinin süvariliğine Binbaşı Cevat (Ülmen), Tınaztepe muhribinin süvariliğine de Binbaşı Bilâl (Talu) Beyler tayin edilmişlerdir. Yeni muhriplerimiz Ansaldo tezgâhlarında yapılarak daha evvel limanımıza gelmiş olan Kocatepe ve Adatepe muhriplerinden bir az daha büyüktür. Birbirinin eşi olan yeni muhripler 1600 ton büyüklüğündedir.”¹⁰⁵

Zafertepe ve Tınaztepe muhriplerinin İstanbul'a gelişleri hakkında İtalyan basınında da kısa haberlere rastlandı. Bunlardan biri olan *Il Giornale d'Italia*, “İtalya'da inşa edilen Zafer ve Tınaztepe deniz altıları İstanbul'a geldiler”¹⁰⁶ şeklinde haber yaptı.

Zafer ve Tınaztepe destroyerlerinin 12 ayda teslim edilmesi gerekiyordu. Fakat 1929 ekonomik krizi nedeniyle bunları inşa eden *Società Cantieri del Tirreno* firması ancak Haziran 1932'de teslim edebildi.¹⁰⁷ Teslimden sonra da sorunlar devam etti. Ekonomik sorunlar kadar sözleşme şartlarının yerine getirilmemesi de gecikme de etkili oldu ve sözleşme koşulları birkaç defa revize edildi. 1 Şubat 1931'de yeniden düzenlenen sözleşme 20 Mayıs 1931 tarihli kararnameye göre *Società Cantieri del Tirreno* müessesesinde yapılmakta olan destroyerlerin denge merkezleri yüksekliğinin tadili hakkında Donanma Müsteşarı Mehmet Ali Bey ile adı geçen İtalyan şirketi adına Carlo Plaggio arasında yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Gerekli bürokratik işlemlerden geçen bu yeni sözleşme İcra Vekilleri Heyeti'nin 20 Mayıs 1931 tarihli toplantısında onaylanarak kabul edilmiştir.¹⁰⁸ Türk arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre, İtalyan şirketleri tarafından yapılan savaş gemilerinin sözleşme şartlarına uygun şekilde inşa edilmesine büyük önem verilmiştir. Sözleşme şartlarının yerine getirilmemesi durumunda, İtalyan yetkililerinin de dile getirdikleri gibi, gemiler teslim alınmamıştır. Ancak bu hassasiyete rağmen, Türk belgeleri şunu da gösteriyor ki, iktisadi açıdan Türkiye'nin avantajına olacak

¹⁰⁵ *Vakit*, 7 Haziran 1932; *Cumhuriyet*, 7 Haziran 1932; *Milliyet*, 7 Haziran 1932; *Son Posta*, 7 Haziran 1932.

¹⁰⁶ *Il Giornale d'Italia*, 9 Giugno 1932.

¹⁰⁷ Güvenç-Barlas, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk'ün Donanması 1923-1939”, s.242.

¹⁰⁸ *BCA*, 030-18-01-02-20-33-13.

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

durumlarda, mesela döviz kurunda meydana gelen düşüşten faydalanmak için bazı şartlar yerine getirilmemiş olsa da, gemilerin teslim alınması tercih edilmiştir. Nitekim 19 Mayıs 1932 tarihli kararnameyle, Tınaztepe ve Zafer destroyerlerinin İtalya'da teslim ve kabulü işlerinin icrası ve 1931 ve 1932 yıllarına ait taksitlerinin ertelenmesi ve sterlinin düşüşünden dolayı kaynaklanan sorunların barışçıl yollarla çözümlenmesi konusunda şirket yetkilisiyle imzalanan yeni sözleşme kabul edilerek onaylanmıştır.¹⁰⁹

¹⁰⁹ BCA, 030-0-018-001-002-29-41-5.

SONUÇ

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasından sonraki süreçte Türkiye'nin eski İtilaf Devletleri ile ilişkilerinde şöyle bir gelişme gözlenmektedir: Milli Mücadele döneminin düşman ülkeleri İngiltere ve Fransa ile ilişkiler zamanla dostluk düzleminde gelişirken, aynı dönemde Türk İstiklal Savaşı'na karşı dostane bir tavır takınan İtalya ile siyasi ilişkiler Lozan'dan sonra ters bir seyir takip etmiştir. Öyle ki, yeni Türk devleti dış ilişkilerini İtalya'dan her an gelebilecek bir saldırıya endekslemek zorunda kalmıştır.

Bu genel yaklaşımın şöyle bir istisnasının olduğunu mutlaka eklemeliyiz: 20. yüzyılda devletler arası ilişkiler sadece diplomatların yürüttüğü ilişkiler olmaktan çıkmıştır. Ülkeler arası ilişkilerin tespit ve yürütülmesinde sanattan spora, ticaretten teknolojiye kadar çok geniş alanda aktörler devreye girmiştir. Uluslararası ilişkilerin çok boyutlu hale gelmesi kaçınılmaz olarak farklı unsurların göz önünde tutulmasını zorunlu kılmıştır. Kuşkusuz ikili ilişkilerde ticari ilişkiler özel ve ağırlıklı bir yer işgal eder. Kimi zaman ülkeler arası siyasi ilişkilerde yaşanan kriz ve gerilimler, ticari ilişkiler devreye girdiğinde normalleşme eğilimine girebilir. Bunu Türkiye-İtalya ilişkilerinde bütün açıklığıyla görmek mümkündür. Siyasi ilişkilerde özellikle 1927'ye kadar her an savaşa tutuşacak iki ülke görüntüsü çizen Türkiye ve İtalya, ticari ilişkiler söz konusu olunca sanki aralarında hiçbir sorun yokmuş gibi hareket etmişlerdir. Bunu ticari ilişkiler bağlamında askeri ilişkilerde de görmekteyiz. Siyasi ilişkilerin tam anlamıyla krizde olduğu 1924'te Türkiye, genç subaylarını eğitmek için de, ordusunun modernizasyonu için incelemelerde bulunmak üzere bir heyet göndermek için de ve sadece deniz değil aynı zamanda kara ve hava kuvvetlerinin modernizasyonu ve yeni teknolojiyi edinmek için de İtalya'yı iyi bir ortak olarak görmüştür. Gerçekten de siyasi ilişkilerin gölgesinde kalmasına izin verilmeden ticari ilişkiler kendi mecralarında gelişmiştir.

Türk donanmasının modern savaş gemilerine kavuşmasında ve güçlenmesinde İtalya'dan satın alınan savaş gemilerinin büyük katkısı olmuştur. Bu çaplı alışverişlerde birtakım ödeme ve teçhizat sorunlarının yaşanması kaçınılmazdır. Bir partide irili ufaklı dokuz savaş gemisi yapımının söz konusu olduğu alışverişte bazı sorunlarla karşılaşılması kaçınılmazdır. Önemli olan karşılıklı anlayış ve sorumluluk duygusuyla hareket edip sorunların çözümü için gayret etmektir. Bunun iki tarafça da gösterilmesi sebebiyledir ki, siparişi veren taraf olarak Türkiye, sonraki dönemde de İtalyanlarla iş birliği yapmaktan uzak durmamıştır. Aslında

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

İtalyanlar da Türkiye'de iş yapmaktan son derece memnundular. İtalyanların Türkiye'de iş yapmaları ticari olduğu kadar siyasi anlam da taşıdığından İtalya hükümeti şirketlerine her türlü desteği verdi. Bu şekilde İtalya, Akdeniz'de ve bir Akdeniz ülkesinde boy göstermek suretiyle İngiltere ve Fransa'nın nüfuzunu sınırlamış oluyordu.

Türkiye'nin çeşitli sınıfta savaş gemileri inşa ettirmek için İtalyan şirketlerini tercih etmesinde ilişkilerin normalleşmesi rol oynamıştır. Ancak öte yandan Türkiye, savaş gemilerinin İtalya'da inşa edilmesini tercih ederken aynı zamanda İtalya'nın siyasi ihtiraslarını sınırlamak istemiş ve başarmıştır. Siyasi ve ticari alanlarda zıt beklentilerle hareket edilen dönemlerde ticaret ve ticari aktörler dengeleyici rol oynamışlardır. Türkiye böyle bir tercihte bulunmak suretiyle İngiltere, Fransa ve diğer Avrupa devletlerine karşı İtalya'yı ticari partner olarak ön plana çıkartmıştır. Bunun ötesinde 1929-1932 döneminde İtalya'da inşa edilerek Kocatepe, Adatepe, Sakarya, Dumlupınar, Tınaztepe ve Zafer isimleri verilen çeşitli sınıf savaş gemileriyle Doğan, Denizkuşu ve Martı isimli hücumbotlarla Türk donanması önemli bir güç elde etmiştir. Aynı zamanda rekabet halindeki ülkelere karşı denizlerde dengeyi de sağlamıştır. Türk donanmasında uzun yıllar hizmet veren bu gemilerle üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye, denilerden bir saldırının önlenmesi için caydırıcı güç elde etmiştir.

1930'larda Türkiye, kendi savaş gemilerini inşa etmek ve bakım ve onarımlarını yapmak için tersaneler inşa etmeye karar verdi. İncelediğimiz gemileri inşa etmiş olmanın da güveniyle İtalyan deniz şirketleri Gölcük tersanesinin inşasında olduğu gibi çeşitli girişimlerde bulundular. Bu girişim kendileri adına olumlu sonuç vermemiş olsa da İtalyanlar, Türk donanmasının modernizasyonu için çabalarına devam ettiler. Mesela 1933'te Ansaldo şirketinin Türkiye için imal ettiği 120 milimetrelik topları¹¹⁰ ve aynı şirketin sonraki yıl Türk savaş gemileri için Türkiye'ye sattığı toplam 370 fünüyeyi¹¹¹ örnek olarak verebiliriz. 1937 ve 1938 yıllarında da bazı sipariş girişim ve niyetleri olmuşsa da dünyanın yeni bir savaşın eşiğinde olduğu dönemdeki bu girişimler somut sonuç vermemiştir.

¹¹⁰ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu.12-3.

¹¹¹ ASDMAE-AP, 1931-1945, Bu.19-4.

KAYNAKÇA

I. Arşivler

Archivio Storico Diplomatico Ministero degli Affari Esteri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

II. Gazeteler

Cumhuriyet, Cumhuriyet, 24 Mayıs 1929. 2, 15 Haziran 1929 13 Mayıs 1930. 10, 16 Şubat 1931. 21 Mart 1931. 8, 18 Mayıs 1931. 12, 22, 28 Eylül 1931. 7, 18, 19, 23 Teşrinievvel 1931. 5,7 Teşrinisani 1931. 14 Kânunuevvel 1931. 6, 7 Haziran 1932.

Hakimiyeti Milliye, 29 Temmuz 1931. 11, 21 Eylül 1931. 19 Teşrinievvel 1931. 2 Teşrinisani 1931. 6 Haziran 1932.

Il Giornale d'Italia, 9 Giugno 1932.

Milliyet, 18 Mayıs 1929. 10, 21 Şubat 1931. 21 Mart 1931. 11, 13, 22 Eylül 1931. 18, 19, 25 Teşrinievvel 1931. 7 Teşrinisani 1931. 14 Kânunievvel 1931. 4 Kanunusani 1932. 7 Haziran 1932.

Son Posta, 10 Şubat 1931. 7 Mayıs 1931. 7, 22 Haziran 1931. 29 Temmuz 1931. 12, 22, 23 Eylül 1931. 11, 16, 17, 18, 19 Teşrinievvel 1931. 2, 4, 5, 7 Teşrinisani 1931. 14 Kânunuevvel 1931. 14 Kânunuevvel 1931. 6, 7 Haziran 1932.

Son Saat, 7, 17 Haziran 1929.

Vakit, 17, 0, 11, 27 Haziran 1929. 21 Mart 1931. 11, 12, 13, 22 Eylül 1931. 18, 19 Teşrinievvel 1931. 2, 6, 7 Teşrinisani 1931.

Yeni Gün, 12 Mart 1931. 27 Eylül 1931. 18, 19 Teşrinievvel 1931. 2 Teşrinisani 1931.

III. Kitap, Tez ve Makaleler

Abidin Daver, “Mes’ut Bir Gün”, **Cumhuriyet**, 19 Teşrinievvel 1931.

Abidin Daver, “Yeni Filotilamız”, **Yeni Gün**, 20 Teşrinievvel 1931.

Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1989.

Barlas, Dilek-Güvenç, Serhat, “To Build a Navy with the Help of Adversary: Italian-Turkish Naval Arms Trade, 1929–32”, **Middle Eastern Studies** 38, No: 4 (October 2002).

ATATÜRK DÖNEMİNDE TÜRK DONANMASININ MODERNİZASYONU:
İTALYA'DAN SATIN ALINAN SAVAŞ GEMİLERİ

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

Grassi, Fabio L., **Türk-İtalyan İlişkilerinde Az Bilinenler**, Çeviren: Sadriye Güneş, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014.

Güvenç, Serhat-Barlas Dilek, “Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması 1923-1939”, **Tarihsel Perspektiften Türkiye’de Güvenlik Siyaseti, Ordu ve Devlet**, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.

I Documenti Diplomatici Italiani, Settima Serie: 1922-1935, Volume: IV (15 Maggio 1925-6 Febbraio 1927), Ministero Degli Affari Esteri, Roma, 1962.

I Documenti Diplomatici Italiani, Settima Serie: 1922-1935, Volume: V (7 Febbraio- 31 Dicembre 1927), Ministero Degli Affari Esteri, Roma, 1967.

Keser, Ulvi, “Hamidiye Zırhlısı: 1924 Karadeniz ve 1938 Kıbrıs Gezileri”, **Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Dergisi**, C 10, S 1 (2008).

Mengeş, Yeter, **Türkiye-İtalya İlişkileri (1928-1940)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 2021.

Selim Ragıp, “Türk Donanması Kuvvetleniyor”, **Son Posta**, 14 Teşrinievvel 1931.

Sergi, Pantaleone, “Mediterraneo d’esuli, migranti, stampa e affari. Il progetto di un quotidiano italiano in Turchia”, **Daedalus**, 5 (2014).

Şimşir, Bilâl N., **Bizim Diplomatlar**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1996.

“Turchia Ordinazioni ai Cantieri Italiani”, **L’Italia Marinara**, Anno: XXX, No. 12 (16-30 Giugno 1929)