



TÜRKİYE'NİN KARADENİZ KIYISINDAKİ
İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ALMAN DENİZALTILARI
WW II U-BOATS OFF THE TURKISH BLACK SEA COAST

**TÜRKİYE'NİN KARADENİZ KIYISINDAKİ
İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ALMAN DENİZALTI LARI
*WW II U-BOATS OFF THE TURKISH BLACK SEA COAST***





Tina (Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı) / Tina (Turkish Institute of Nautical Archaeology)
Koç Üniversitesi, Rumeli Feneri Kampüsü, Rumeli Feneri Yolu
Sarıyer / İstanbul
Tel: 0212 338 37 79 Fax: 0212 338 37 69
www.tinaturk.org

SUNUŞ / FOREWORD

2008 yılının sonunda New York'da toplanan Texas A&M University Institute of Nautical Archaeology (INA) - Sualtı Arkeoloji Enstitüsü Yıllık Genel Kurulunda TINA Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı adına Yönetim Kurulu arkadaşımız Sayın Selçuk Kolay ekteki tanıtım çerçevesinde güzel bir sunum gerçekleştirmişti. Sualtı Dünyasının önde gelen değerli ismi Selçuk Kolay yıllardan beri uğraş verdiği sualtı batıklarının tespiti, araştırma ve keşfinde en önemli çalışmaları gerçekleştirmiştir. Özellikle Türk karasularında çok başarılarla dolu bir geçmişe sahip bir isim olarak öne çıkmaktadır.

Karadeniz'de bulunan 2. Dünya Savaşı Alman Denizaltıları ile ilgili yapmış olduğu çalışma uzun ve sabırlı, ciddi bir çalışmanın ürünüdür.

Sayın Selçuk Kolay, TINA adına gerçekleştirdiği bu çalışmayı sunduktan sonra ricamı yerine getirerek, yayın serimize bu sunumu hazırlamış ve İngilizce/Türkçe olarak çalışmasını yayınlamamızı sağlamıştır. Kalıcı olması açısından bu tip titiz ve özellikli çalışmaların yayınlanmasında yarar olduğu kadar gelecek kuşaklar açısından örnek olabilecek lider ve araştırmacı kimliğiyle tebaruz eden kişilerin de yaptığı örnek çalışmaların vakıfların varlığı gibi geleceğe emanet edilmesinin sorumluluğuna inanıyorum.

Değerli arkadaşımızın bugüne kadar, yaptığı katkılardan dolayı Vakfımız adına teşekkür ediyorum.

Selçuk Kolay bundan sonra da çok önemli ve ilginç nice çalışmada yer alırken, Türkiye'nin Sualtı Arkeolojisi konusundaki nice zenginliğinin Uluslararası platformlarda temsil edilmesinde öncü rollerden birisini üstlenmektedir.

Başarılı çalışmalarının devamını diliyor ve Vakfımıza katkılarına bir kez daha teşekkür ediyorum.

Oğuz Aydemir

Tina (Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı)
Yönetim Kurulu Başkanı

Mr. Selçuk Kolay, a member of our Board of Directors, has, acting for and on the behalf of Tina Turkish Institute of Nautical Archaeology, given a nice presentation as part of the promotional activities.

As a leading and valuable name in the field of Nautical Archaeology, Mr. Selçuk Kolay has for many years produced a great number of important works and initiatives in detection, expedition, research and exploration of wrecks.

He has become prominent as a name with a history full of success and great achievements in exploration especially within the Turkish territorial waters.

His study in respect of the wrecked German submarines in Black Sea from the Second World War is the product of a long, strenuous and serious research.

After his presentation given in the name of TINA, Mr. Selçuk Kolay has, upon my request, prepared this study for publication as a part of our series of publications and now we are publishing his study both in English and in Turkish. As a heritage from the past to the coming generations, not only is it important to publish such highly qualified and meticulous studies, but it is also a matter of responsibility for Foundations such as ours to transfer and pass onto the future such exemplary studies conducted by leaders and researchers who may stand as examples for the coming generations.

In the name of our Foundation, I hereby thank to our valuable friend for his great contributions made to date.

I have no doubt that Mr. Selçuk Kolay will continue his very important and interesting studies and researches, and will assume and play one of the pioneering roles in representation in international platforms of the endless wealth of Turkey in the field of Nautical Archaeology.

I wish the continuance of his successful works and studies and thank once more for his great contributions to our Foundation.

Oğuz Aydemir
Chairman

Tina (Turkish Institute of Nautical Archaeology)



U-20 DALIŞI / U-20 DIVE (Foto / Photo : Ali Ethem Keskin)

**TÜRKİYE'NİN KARADENİZ KIYISINDAKİ
İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ALMAN DENİZALTI LARI
WW II U-BOATS OFF THE TURKISH BLACK SEA COAST**

1986 yılında bir gün, İstanbul'da avukatlık yapmakta olan Sayın Özkök beni telefonla aradı. Batık gemilerle ilgili araştırmalarımı duymuş olduğunu; bu konuda bana ilginç bir hikaye anlatmak istediğini söyledi: İstanbul'a göç etmeden önce ailesi İstanbul'un yaklaşık 150 kilometre doğusundaki, Akçakoca'da oturmuş ve babası zaman zaman, 1944 Eylül'ünde gemileri battığından sahilde toplanmış halde gördüğü Alman denizaltıcıları hakkında hikayeler anlatmış.

Öyküsü bana ilginç gelmekle birlikte, o zamanlar elimde bazı projeler ve uğraştığım başka etkinlikler olduğundan konu üzerinde fazla duramadım. Ancak, yine de, bu denizaltıcılar ve denizaltılarının ardındaki hikayenin tümünü açıklayan bazı arşiv araştırmaları yapma fırsatını da buldum. Ortaya çıkan gerçek, denizaltı savaş tarihinin kuşkusuz en şaşırtıcı hikayelerinden biriydi.

Hitler, 1941'de, genel kurmayının görüşlerinin aksine, "Barbarossa Planı"nı

Back in 1986 I received a telephone call from Mr. Ozkok, a lawyer in Istanbul. He told me that he heard about my shipwreck researches and that he had an interesting story to tell: before moving to Istanbul, his parents used to live in Akcakoca, a small town on the western Black Sea coast, approximately 80 nautical miles east of Istanbul. His father used to tell stories of shipwrecked German submariners he had seen gathered on the shore in September 1944.

Though I was interested in his story, I could not focus on that matter at that time since I had other projects in hand and was stuck in other activities. However, this didn't keep me back from making some archive studies which revealed the whole story behind the shipwrecked submariners and their submarines. This is no doubt, one of the most fascinating stories of the submarine warfare.

In the year 1941, contrary to his general staff's opinion, Hitler was determined to carry out his "Barbarossa Plan". This plan was based on the principle to invade

uygulamaya kararlıydı. Bu plan, İngiltere'ye karşı savaşı sona erdirmeden önce Rusya'yı işgal etmek ve Hitler'in hayallerinden biri olan, Almanya'ya doğuda yeni yaşam alanları açacak topraklar kazandırmak prensibini içeriyordu. Bu amaca erişmek için, Rusya'nın Karadeniz'deki deniz gücüne karşı kendi donanmasının desteğini sağlaması gerekiyordu.

O zamanlar Türkiye tarafsız olduğundan ve Montreux antlaşması gereği Boğazlar'ın kontrolünü tümüyle elinde tuttuğundan dolayı hiçbir donanmanın geçişine izin vermiyordu. Bunun anlamı, Alman donanmasının normal yollardan Karadeniz'e girmesinin olanaksız olmasıydı.

Amiral Raeder, Hitler'in "Barbarossa Planı"nı uygulama kararından henüz haberi bile yokken, Tip II denizaltılarını Kuzey Denizi'nden Karadeniz'e indirmenin çeşitli yollarını aklından geçiriyordu.

Russia before finishing off the war against England and realising one of Hitler's dreams to gain new living territories for Germany in the east. For this purpose, he needed his navy's support against the Russian sea power in the Black Sea.

Turkey was neutral at the time and had total control of the straits, keeping them closed to any naval passage in accordance with the Montreux Agreement. This meant that there was no way of bringing the German Navy into the Black Sea via the conventional route.

Before even knowing about Hitler's decision Admiral Raeder was toying with the idea of finding different ways to move

Type II U-Boats between the North Sea and the Black Sea regions.

Kiel – Deutsche Werke

Offizieller Beginn des deutschen U-Boot-Baus nach dem Abschluß des deutsch-britischen Flottenabkommens am 18. Juni 1935.

Die ersten U-Boote des Typs II B auf der Helling der Krupp-Germania-Werft in Kiel.



Im Vordergrund: Prinz Eugen nach dem Stapellauf am 22. August 1938.

RESİM 1 - II B TİPİ DENİZALTIYAR İNŞA SIRASINDA / FIGURE 1 - TYPE II B U-BOATS UNDER CONSTRUCTION

Bu arada Hitler'in Türk donanmasından 3 denizaltıyı (Atılay, Yıldıray, Saldıray) satın alma çabası Türk hükümetinin kesin reddiyle karşılaştığından, Alman donanmasının Karadeniz'de etkinlik gösterebilmesi için, Raeder'in denizaltılarını Kuzey Denizi'nden Karadeniz'e geçirme planını gerçekleştirmesi gerekiyordu.

Bu amaç için, U9, U18, U19, U20, U23 ve U24 denizaltılarının seçimi uygun görüldü. Bunlar, 42,7 metre uzunluğunda,

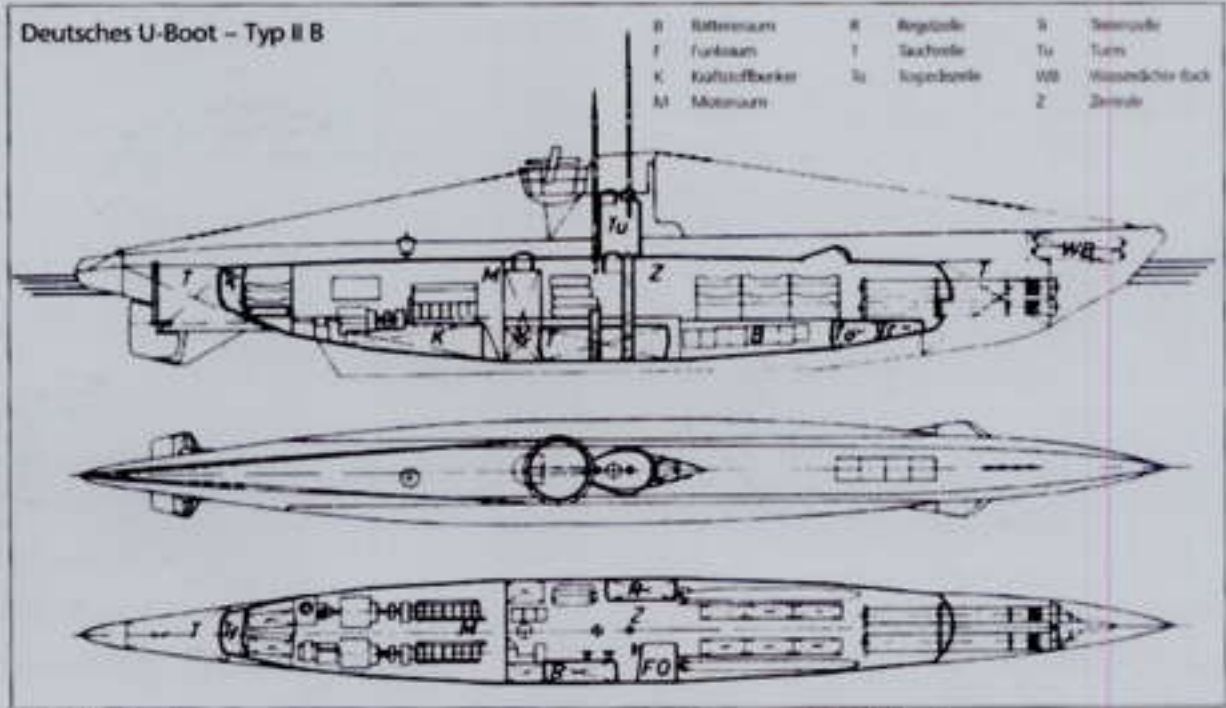
Since Hitler's attempt to buy 3 submarines from the Turkish Navy (Atılay, Yıldıray, Saldıray) had failed upon the strict refusal of the Turkish Government,

Raeder's plan to transport German subs from the North Sea to the Black Sea had to be realised if the German Navy was to operate in the Black Sea.

6 boats were chosen for this purpose : U9, U18, U19, U20, U23 and U24. These were Type II - B boats of 42,7 metres in length,

4,1 metre genişliğinde ve her biri 270 ton ağırlığındaki Tip II - B sınıfı teknelerdi.

4.1 metres in width and weighed 270 tonnes each.



Technische Angaben

Typ: II B
 Größe: offiziell 250 t
 Länge: 42,7 m
 Durchmesser: 4,08 / 4,00 m
 Belüftung: 3,90 / 8,60 m
 Leistung: 700 PS über Wasser / 360 PS unter Wasser
 Geschwindigkeit: 13,0 kn über Wasser
 7,0 kn unter Wasser

Tauchtiefe: 80 m (150 m)
 Dieseltankstoff: 21,05 m³
 Bewaffnung: 3 Bugtorpedorohre
 (5 Torpedos oder 18 Minen)
 Artillerie: 1 x 2-cm (850) + 2-cm-Zwillingsflak (1944)
 Besatzung: 1942: 3 Offiziere, 22 Mannschaften
 1943: 4 Offiziere, 28 Mannschaften

RESİM 2 - II B TİPİ DENİZALTIARIN PLANI / FIGURE 2 - TYPE II B U-BOAT PLANS

Amiral Raeder gereken hazırlıkların tamamlanması için 4,5 - 5 aylık bir süre öngörmüştü. Nakliye üç aşamada tamamlanacaktı:

Admiral Raeder had foreseen a period of 4.5 to 5 months for the necessary preparations to be completed. The transportation had to be carried out in three stages :



RESİM 3 - NAKİL HARİTASI / FIGURE 3 - TRANSPORTATION ROUTE

1- Kaiser Wilhelm Kanalı ve Elbe Nehri
üzerinden Hamburg'dan Dresden'e

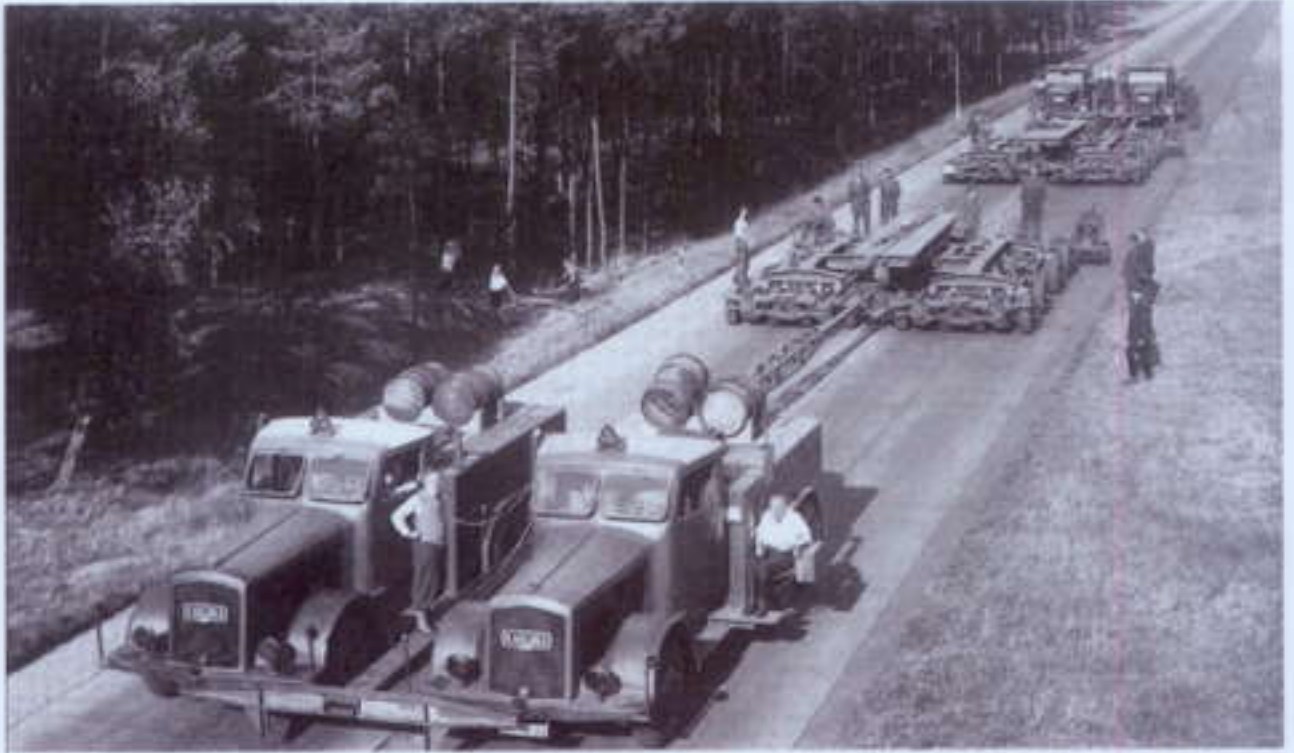
1- From Hamburg to Dresden via Kaiser
Wilhelm Channel and Elbe River



RESİM 4 - ELBE NEHRİ'NDE / FIGURE 4 - ON ELBE RIVER

2- Dresden'den kara yoluyla Ingolstadt'a

2- From Dresden to Ingolstadt via the highway



RESİM 5 - DRESDEN-INGOLSTADT OTOYOLUNDA / FIGURE 5 - ON DRESDEN-INGOLSTADT HIGHWAY



RESİM 6 - DRESDEN-INGOLSTADT OTOYOLUNDA / FIGURE 6 - ON DRESDEN-INGOLSTADT HIGHWAY

3- Tuna Nehri üzerinden Ingolstadt'tan
Galatz ve Köstence'ye

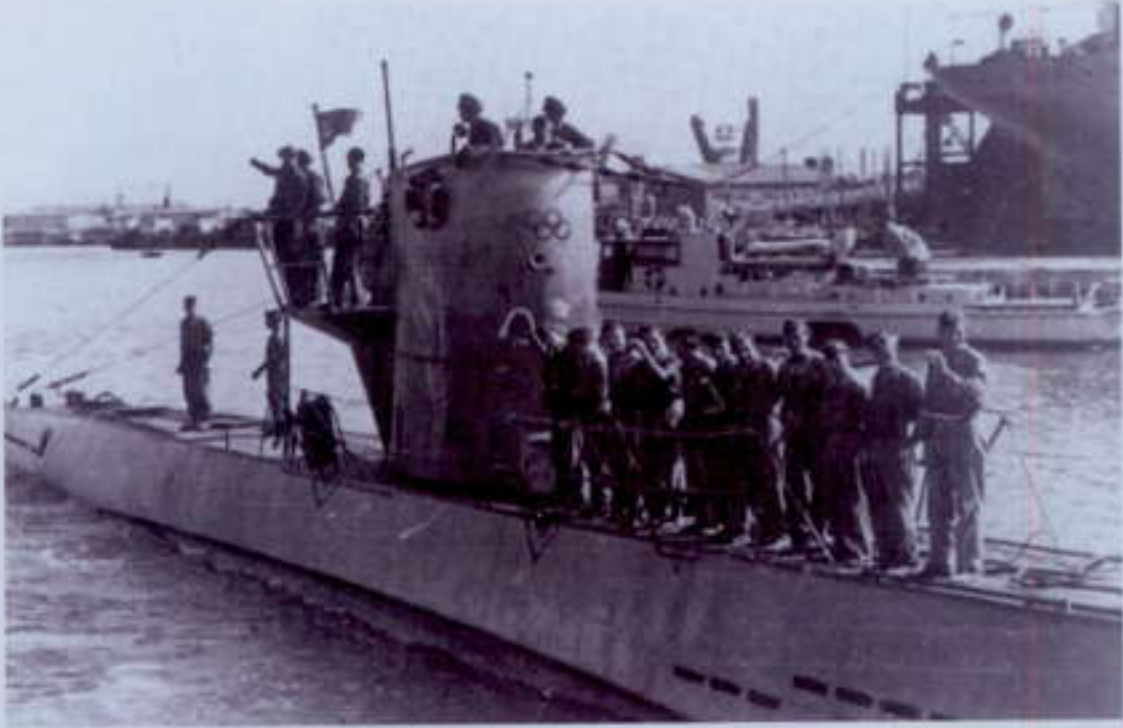
3- From Ingolstadt to Galatz and to
Constanta via the Danube River



RESİM 7 - GALATI YAKINLARINDA / FIGURE 7 - NEAR GALATZ.

İnanılması güç olsa da, taşıma işleminin tamamı önceden planlanan şekilde kusursuz ve başarılı biçimde gerçekleştirildi ve 6 teknenin hepsi 1942 sonunda ve 1943 başlarında 30. Denizaltı Filotillası adı altında Köstence'deki üslerinde faaliyete hazır duruma getirildi.

It is hard to believe that the whole transportation was smoothly and successfully carried out as planned and all 6 boats were ready to operate as the 30th Submarine Flotilla from their base in Constanta by the end of 1942 and the beginning of 1943.



RESİM 8 - U-20 KÖSTENCE'DEN DENİZE AÇILIYOR / FIGURE 8 - U-20 RUNNING OUT FROM CONSTANTA

Denizaltılar, 27 Ekim 1942'den 25 Ağustos 1944'e kadar Rus donanmasına karşı 56 operasyon gerçekleştirdiler ve resmi kayıtlara göre toplam 45.426 ton geminin batmasına neden oldular.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonu yaklaşırken düşman saldırıları sonucunda bu filodan 3 denizaltı batırılmıştı. 25 Ağustos 1944'te Romanya'nın Almanya'ya savaş ilan etmesiyle geri kalan üç denizaltının da operasyonlarını sürdürebileceği bir üs kalmamıştı. Alman hükümeti gemileri Türkiye hükümetine satmayı önerdi. Türkiye bu teklifi de reddetti.

From 27 October 1942 to 25 August 1944 they had 56 operations against the Russian fleet altogether, officially resulting in sinking of a total shipping of 45.426 BRT.

With the end of the WW2 nearing and 3 boats already lost in enemy action, Romania declared war on Germany on 25 August 1944. This meant that the remaining 3 boats had no base to operate from. The German Government offered to sell the boats to the Turkish Government. Again, Turkey rejected this.

abgeben aufgenommen		Berlin Geleimel Kommandant 1420 Ubr. den 4.9. 1944 U-19 U-20 U-23	Bloß- und Kontroll-Nr. 062 / U 64 Ubrzeitgruppe 1120/4/1 26
Gruppe Süd Zur Zeit läuft Versuch U-Boote gegen freie Rückführung Besatzung von der Türkei zu überlassen. Entscheidung steht noch aus. U-Boote müssen so operieren, dass sie Bosphorus erreichen können falls dieses befohlen wird. 2. SKI B.d.U.			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> Kom. Gruppe Kdn. Süd Führungstafel Datum: 5. SEP. 1944 R. Nr. 769 Ant. </div>			

RESİM 9 - ALMANYA' NIN 3 DENİZALTI KOMUTANINA GÖNDERDİĞİ TELGRAF
 FIGURE 9 - MESSAGE SENT TO THE 3 U-BOAT COMMANDERS

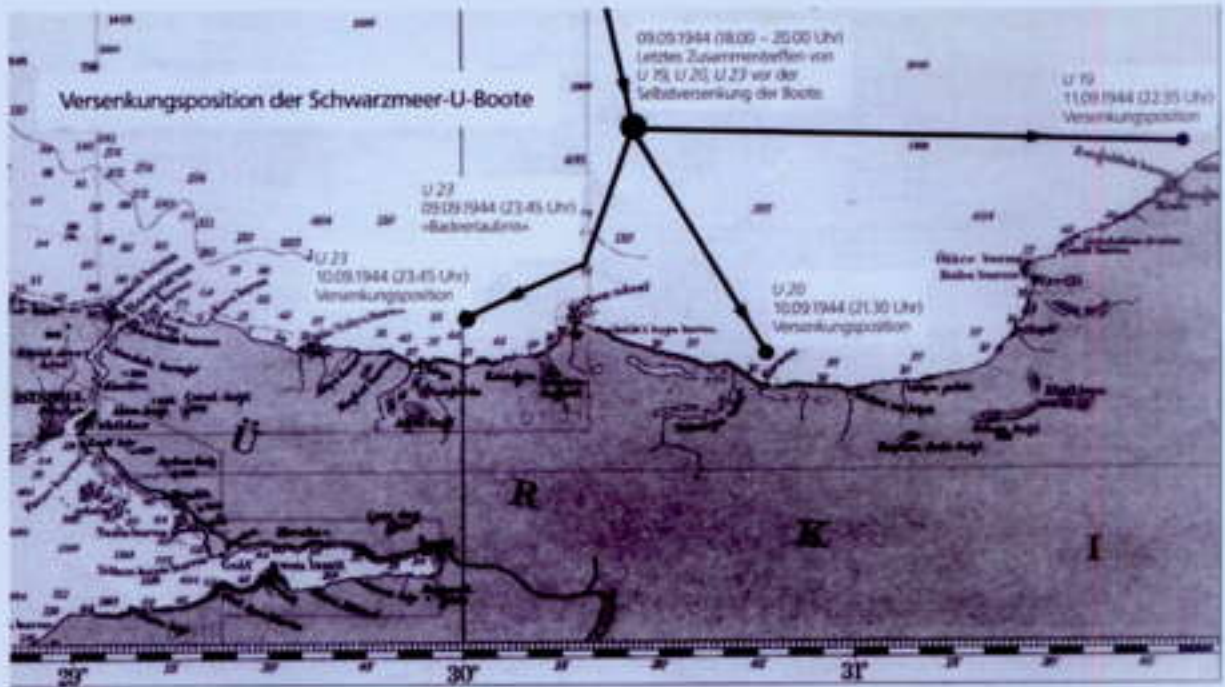
1944 yazı sonunda Karl Dönitz artık bu denizaltılar için çıkış yolu kalmadığını görmüştü. U19, U20 ve U23'ün komutanlarına teknelerini Türkiye'nin Karadeniz sahillerine yakın yerlerinde batırmaları ve mümkünse yakalanmadan mürettebatlarıyla birlikte karadan Türkiye'nin güney veya batı sahillerine erişip bu bölgelerde dolaşan Alman gemilerine ulaşmaları emrini verdi.

By the end of the summer of 1944 Karl Dönitz knew that there was no way out. He gave the commanders of U19, U20 and U23 the order to scuttle their boats near the Turkish coast and try to move unnoticed across Turkey to the South or to the West coast with their crew to reach German shipping if possible.

The 3 subs met approx. 40 miles north of the Turkish coast and decided on 3 separate

Üç denizaltı Türkiye kıyılarının yaklaşık 40 mil açıklarında buluştular ve komutanlar mürettebat ile birlikte karaya çıkmadan önce gemilerini batıracakları üç ayrı nokta konusunda anlaşmaya vardılar.

locations for scuttling their boats and going on land.



RESİM 10 - DENİZALTILARIN BULUŞMA VE KARAYA ÇIKMA NOKTALARI
FIGURE 10 - THE MEETING AND LANDING POINTS OF THE U-BOATS

Ertesi gün, 10 Eylül akşam saatlerinde, komutanlar seçtikleri noktaların yakınlarında mürettebatın karaya çıkabileceği uygun koylar buldular. Her teknede gereken en az sayıda adam bırakarak diğerlerini karaya çıkardılar ve sadece elektrik motorlarını kullanarak yaklaşık üç mil kadar kuzeydeki batış

Next day during the evening hours of September 10th they found suitable bays near the chosen locations to drop their crew. With a skeleton crew on board each boat they moved using electric propulsion approx. 3 miles north, scuttled their boats and paddled back on small rafts to the shore where they had left their men. After

noktalarına ulaştılar. Tekneleri orada batırdıktan sonra, lastik botlarla, kürek çekerek adamlarını bıraktıkları sahillere vardılar. Biraz dinlendikten sonra Almanya'dan aldıkları emir gereğince mümkün olduğunca fark edilmemeye çalışarak Türkiye'deki yolculuklarına başladılar. Ancak hesaplamadıkları husus, üzerlerindeki giysilerin, sarı saçları ve mavi gözlerinin ayrıca da konuştukları dilin çevrede yaşayan Türk insanına oldukça farklı geleceğiydi! Böylece, her üç grup da hemen ertesi sabah Türk güvenlik güçleri tarafından fark edilerek tutuklandılar ve 1945 sonuna kadar Beyşehir'de özel bir kampta kaldılar.

having some rest they started their journey across Turkey trying to stay unnoticed as instructed by Germany. What they did not think of was the fact that with their clothing, their blond hair and their blue eyes and perhaps the different language they spoke they looked quite different to the Turkish people around ! So all three groups were noticed and arrested by Turkish security forces the very next morning. They had to stay in Beyşehir, a small town in central Anatolia, until the end of 1945.

Blick auf das alte Beyşehir, 1944



RESİM 11 - BEYŞEHİR / FIGURE 11 - BEYSEHIR



Beyşehir 1944, Mannschaftslager

RESİM 12 - BEYŞEHİR KAMPI / FIGURE 12 - LIVING QUARTERS IN BEYSEHIR



Vor der Weihnachtsfeier in Beyşehir 1944 Marinestube

RESİM 13 - BEYŞEHİR' DE NOEL YEMEĞİ / FIGURE 13 - CHRISTMAS DINNER IN BEYSEHIR

1994 yılında Deniz Kuvvetleri Karadeniz'deki Karasu civarında gerçekleştirdiği bir operasyon sırasında sualtında bulunan bir engelle ilgili problem yaşadı. Olayı araştırmak üzere görevlendirilen askeri dalgıçlar sorunun batık bir denizaltıdan kaynaklandığını bildirdiler. Olaydan benim de haberim oldu ve denizaltının tanımlanması konusunda yardımım istendi. Denizaltıya herhangi bir dalış yapmadım ancak dalgıçların boyutlar, fiziki özellikler ve batığın konumu hakkında verdikleri bilgilerden denizaltının U-20 olabileceğini düşündüm. Daha etraflı araştırmalar ve Kurtarma ve Sualtı Komutanı Sayın Mehmet Kalyon ile yaptığımız görüşmeler neticesinde batığın U-20 olduğu hususunda fikir birliğine vardık.

2006 yılında, yani Sayın Özkök ile yaptığım ve bana babasının Alman denizaltıcıları gördüğünü anlattığı telefon görüşmesinden 20 yıl sonra, belgesel filmler yapan Demo Productions şirketinden Sayın Erhan Cerrahoğlu beni telefonla arayarak bir Alman televizyon

In 1994 the Turkish Navy had a snagging problem during some operations near Karasu in the Black Sea. Divers went down to sort out the problem and reported that a sunken submarine was causing the trouble. I was invited to help with the identification. I did not dive the wreck but from divers' accounts about the dimensions, specific physical features and the given location I came to the conclusion that it was the U-20. After further studies and discussions with the commander of the Underwater Rescue and Salvage Operations we agreed upon this identity.

In 2006, 20 years after I had the call from Mr. Ozkok, the lawyer telling me about his father's story of the shipwrecked German submariners, I received a call from Demo Productions, a company specialized in making documentaries. They told me that they were working together with German TV on a new project.

This Project was about making a documentary about the life of Rudolf Arendt, the commander of U-23 and they

kanalı ile birlikte yeni bir proje üzerinde çalıştıklarını söyledi.

Proje, U-23'ün komutanı Rudolf Arendt'in yaşamı hakkında bir belgesel yapımı ile ilgiliydi. Benden de bu projeye katılmamı istiyorlardı. Bu ilginç öykü konusunda daha fazla bilgi edinmeyi ve halen sağlığı çok yerinde, 85 yaşında emekli bir amiral olan Rudolf Arendt'le karşılaşmayı çok istiyordum.

were asking me to work on this Project as well. I was keen on finding more about this incredible story and meeting Rudolf Arendt.

Today he is a retired admiral and is in very good health at the age of 85.



Die Offiziere von U 23 v. l.: Lt. (Ing) Schneider, Oblt.z.S. Arendt, Lt.z.S. Theuring, I WO.

RESİM 14 - U-20 KOMUTANI RUDOLF ARENDT(ORTADA) / FIGURE 14 - COMMANDER OF U-20 RUDOLF ARENDT(MIDDLE)

Nihayet, 62 yıl önce çıktığı koyun yakınındaki Ağva'da, karşılaştığımızda ona soracağım pek çok soru; onun da bana anlatacağı çok şey vardı. Birkaç gün içinde çok iyi dost olduk.

When we finally met in Agva, a small town at the Black Sea coast where he had landed in a bay nearby 62 years ago, I had so much to ask and he had so much to tell. In a few days we became very good friends.



RESİM 15 - SELÇUK KOLAY VE RUDOLF ARENDT AĞVA'DA / FIGURE 15 - SELÇUK KOLAY AND RUDOLF ARENDT IN AGVA

Çekimler için denize açıldığımızda, battığı tahmin edilen noktanın fazla derin olması nedeniyle, U-19'un üzerinde durmadık.

Diğer hedefimiz U-20 idi. Bu sefer batığa şahsen dalmak ve evvelce tespit ettiğimiz

When we went out to sea for filming, we did not give much attention to U-19 since its estimated location being approx. 3 miles out from the shore is far too deep for any diving and filming.

Our next target was the U-20. This time

kimliğini teyit etmek istiyordum. Kurtarma ve Sualtı emekli Komutanı Sayın Mehmet Kalyon'u da bu dalışa davet etmiştim. Kendisi evvelce yaşadıkları problem sırasında ve yaptıkları dalışlarda almış olduğu koordinatları da getirmişti.

Yan taramalı sonarla U-20'yi bulmamız fazla sürmedi. Aslında, ben onu daha derinlerde bulacağımızı düşünüyordum. Ancak, onu altımızdaki 350 metre derinliğinde bir uçurumun hemen kenarında, iskeleye 25 derecelik bir eğimle 24 metre derinlikte bulduk.

I wanted to dive and reconfirm its identity. I also had invited the retired captain Mehmet Kalyon, the former commander of the Underwater Salvage and Rescue Operations. He had the approximate coordinates from the snagging 11 years ago.

Locating the U-20 with side-scan sonar did not take too long. I actually had expected it to be in deeper waters. However, It was lying with a 25-degree list to the portside at a depth of 24 metres, very close to the edge of a steep slope going down to 350 meters.



RESİM 16 - SELÇUK KOLAY SONAR ARAŞTIRMASI SIRASINDA
FIGURE 16 - SELÇUK KOLAY DURING SIDE-SCAN SONAR SEARCH

Komutan Karl Grafen'in U-20'nin yeniden yzdrlmesini olanaksız kılmak için derin uçurumu hedeflemiş olduğu kolayca anlaşıyordu. Ya konumunu yanlış hesaplamıştı, ya da gemiyi batırma işlemlerini bitirinceye kadar sığ sudaki akıntılar teknenin konumunu değiştirmiş olmalıydı. Bu arada, suyun sığ olması dalış ve film çekme işlerini çok kolaylaştırıyordu.

Batık, Sakarya Nehri'nin ağzına yakın olduğundan su oldukça bulanıktı ve kılavuz ipini takip ederek dalışa geçtiğim ilk 15 metre derinlikte neredeyse hiçbir şey göremedim. Daha aşağılarda ise su birden berraklaşınca U-20'yi tek parça halinde, hemen her şeyi eksiksiz durumda bizi beklerken gördüm.

Commander Karl Grafen had obviously aimed for that deeper slope to make his sub unrecoverable but presumably he had miscalculated his position or the sub had drifted into shallow waters by the time they were finished with their preparations to scuttle their boat. This shallow depth made it quite easy for diving and filming.

When I went down the shotline I hardly had any visibility for the first 15 metres since the location is close to the mouth of the Sakarya River.



RESİM 17 - U-20 DALIŞI / FIGURE 17 - U-20 DIVE

Üzerindeki tek eksik, Türkiye sahillerine yaklaşırken mürettebatın derin sularda söküp attığı güverte topu ve kulenin üstündeki uçaksavar toplarıydı.

Then the water became very clear and I could see the U-20 lying in one piece, nothing missing on it except for the deck gun and the anti-aircraft guns which were thrown away in deeper waters by the crew before the sub had reached the Turkish coast.



RESİM 18 - GÜVERTE TOPU AYAĞI / FIGURE 18 - MOUNT OF THE DECK GUN

Kuledeki RF anteni bile yerinde duran geminin enkazında zaman, Komutan Grafen'in 3 adamıyla birlikte gemisini terk ettiği anda durmuş gibiydi.

With even the RF-finder still in place on the conning tower, the moment Commander Grafen had left the sub with 3 other men from his crew was frozen in time on the wreck.



RESİM 19 - KULE VE RF ANTENİ / FIGURE 19 - CONNING TOWER AND THE RF-FINDER

Kılavuz ipinin ağırlığı kulenin yakınlarında sancak tarafındaki sepiye tanklarından birinin üzerine düşmüştü. Buradan ahşap kaplaması tamamen çürüyüp kaybolmuş olan güvertede topun geriye kalan kaidesi ve torpido yükleme kapağı üzerinden geçerek baş tarafa doğru ilerledik.

The weight of the shotline had landed right on the saddle tank on the starboard side, next to the conning tower. From there we proceeded towards the bow along the deck with the wooden planking already gone and over the mount of the deck gun and the torpedo loading hatch.



RESİM 20 - ÖN GÜVERTE / FIGURE 20 - FOREDECK



RESİM 21 - TORPİDO YÜKLEME KAPAĞI / FIGURE 21 - TORPEDO LOADING HATCH

Baş bodoslamadan aşağı doğru inerken torpedo tüplerinin ağızları net bir şekilde görülmüyordu. Bu sefer iskele tarafını takip ederek üzerindeki kaporta kapağının halen açık olduğu ve uçaksavar topunun boş kaidesinin bulunduğu kuleyi geçerek kıç tarafa doğru yüzdük. Oldukça kısa bir sürede ahşap kaplaması aynı ön güverteye gibi çürüyüp yok olmuş olan ve altındaki bir sürü vananın ve boruların gözüktüğü arka güvertenin sonuna geldik. Denizaltının en arka kıç bölümünün ne kadar dar olduğu hepimizi şaşırttı. Buradan sancak tarafını takiben tekrar kuleye doğru yöneldiğimizde sancak pervanesinin bir kanadının dipteki çamurdan yukarı doğru uzandığını gördük. Kule yakınındaki kılavuz ipine ulaşmamız uzun sürmedi ve buradan tekrar teknemize doğru çıkışa geçtik. Takip eden birkaç dalıştan sonra, diğer dalgıçlar henüz aşağıdayken ROV (Uzaktan Kumandalı Sualtı Robotu) ile batığın yukarıdan da filmini çektim.

Şimdi sıra U-23'ün bulunmasına gelmişti. Rudolf Arendt'le birlikte bir koydan öbürüne dolaşarak mürettebatını sahile

Going down the bow we could clearly see and look into the three torpedo tubes. Keeping close to the port side we swam back past the conning tower where the hatch is still open and the mount of the anti-aircraft gun empty. With the wooden planking also gone and many valves and pipework exposed we quickly reached the end of the aft deck and wondered how slim the stern looked. Following the starboard side back to the conning tower we clearly could see the starboard side propeller with one blade showing up. Reaching the conning tower didn't take long and soon we were on our way back to the surface. After some further diving I also filmed the wreck from our boat using an ROV while other divers were still down.

Now it was U-23's turn to be discovered.

Close to his sinking location we went with Roudolf Arendt from one bay to another to see where he had dropped his crew and had taken his sub 3 miles north and scuttled. Though this part of the coastline has not changed since 1944, Commander

Birkaç ay sonra Ağva'ya gidip, küçük bir balıkçı teknesiyle denize çıkarak onun yaptığı çizime ve verdiği ölçülere tıpatıp uyan koyu buldum.

Couple of months later I went to Agva, took a little fishing boat and found the bay which exactly matches his drawing and the dimensions given by him.



RESİM 23 - ÇIKILDIĞI TAHMİN EDİLEN KOYUN BUGÜNKÜ GÖRÜNÜMÜ / FIGURE 23 - THE POSSIBLE LANDING POINT TODAY

O zamanlar 30'lu yaşlarında olan 96 yaşındaki denizci Salih Aybirdi de Alman denizaltıcıları 1944'te bir Eylül sabahı koyun hemen arkasındaki tepenin üstünde gördüğünü teyit ediyordu.

Also a 96-year-old seaman Mr. Salih Aybirdi who was in his 30's then confirmed that he had seen the German submariners on top of the hills next to this bay early one September morning back in 1944.

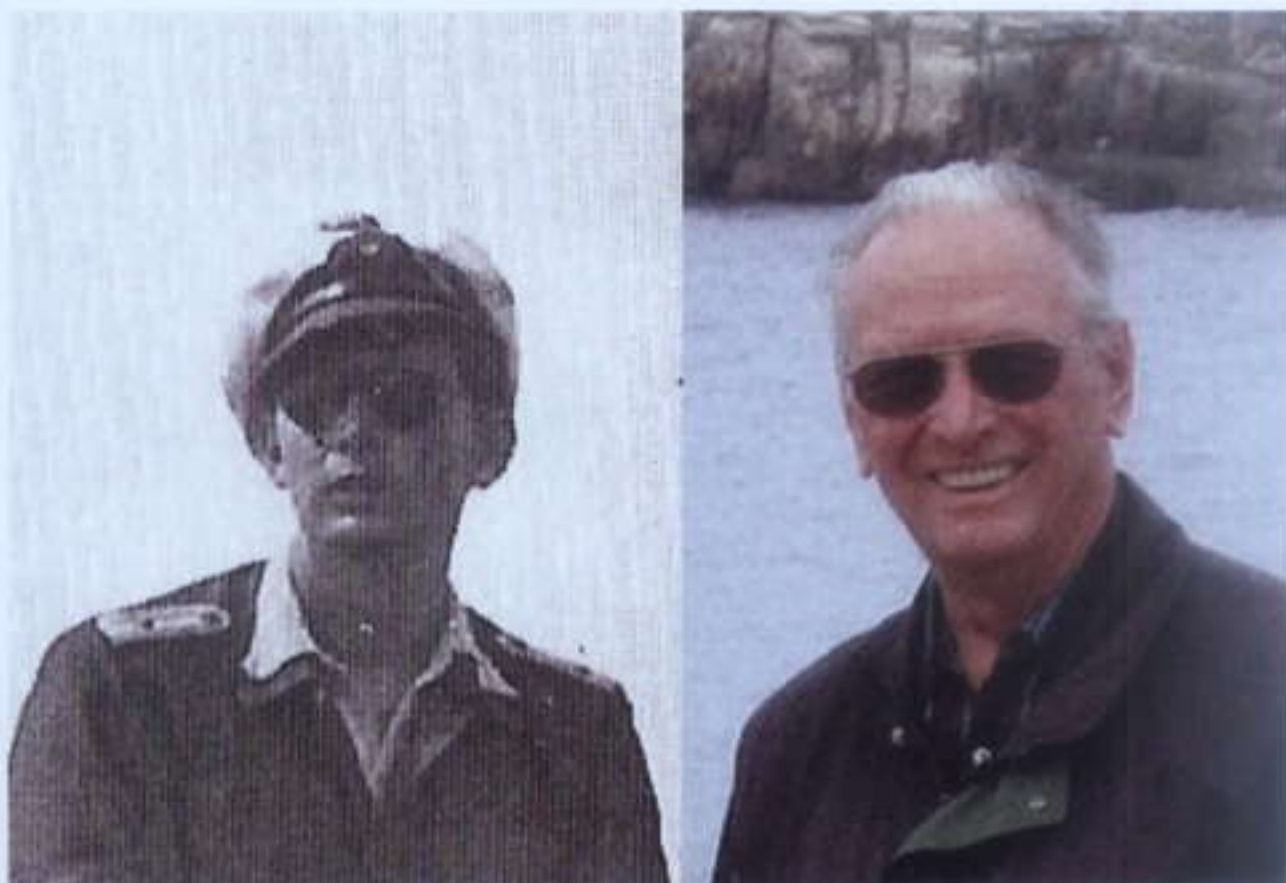


RESİM 24 - SELÇUK KOLAY VE AGVALI YAŞLI DENİZCİ SALİH AYBIRDI
FIGURE 24 - SELÇUK KOLAY AND THE ELDERLY SEAMAN FROM AGVA MR. SALİH AYBIRDI

Geçenlerde, orada çekmiş olduğum fotoğrafları Rudolf Arendt'e gönderdim. Şimdi, denize açılıp, ilgili bölgede gemisini aramaya başlayacağım ilkbahar aylarını dört gözle bekliyor.

Denizaltı savaş tarihinin en büyük maceralarından birinin şahidi olan bu olağanüstü komutanın gemisini batırıldığı yeri, belki 64 sene sonra tam olarak bileceğiz.

Recently I sent Rudolf Arendt the pictures I took and he hardly can wait until the next spring when I will go out and look for his boat in the related area. After 64 years we might perhaps know where exactly this extraordinary man had scuttled his boat and is still a witness of one of the biggest adventures of the submarine warfare.



RESİM 25 - RUDOLF ARENDT 1944 VE 2006 YILLARINDA / FIGURE 25 - RUDOLF ARENDT IN 1944 AND 2006

RESİM KAYNAKLARI / PHOTOS

- 01-02-04-05-06-07-08-10-14 numaralı resimler :
Gerd Enders : "Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer" adlı kitaptan
Photos 01-02-04-05-06-07-08-10-14
From the book by Gerd Enders : "Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer"
- 09-11-12-13-22 numaralı resimler ;
Rudolf Arendt : "Letzter Befehl : Versenken !" adlı kitaptan
Photos 09-11-12-13-22 ;
From the book by Rudolf Arendt "Letzter Befehl : Versenken !"
- 03 numaralı resim / Photo 03
Grafik / Graphic : Burcu Güney
- 15 numaralı resim / Photo 15
Rudolf Arendt arşivinden / Rudolf Arendt's archive
- 16-17-18-19-20 numaralı resimler / Photos 16-17-18-19-20
Fotograf / Photograph : Ali Ethem Keskin
- 21-23-24 numaralı resimler / Photos 21-23-24
Fotograf / Photograph : Selçuk Kolay
- 25 numaralı resim
14-15 numaralı resimlerin Erhan Cerrahoğlu tarafından montajı
Photo 25
Arrangement of figures 14-15 by Erhan Cerrahoğlu
- Kapak fotoğraf : Gerd Enders: "Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer" adlı kitaptan
Cover : From the book Gerd Enders: "Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer"

TINA TÜRKİYE SUALTI ARKEOLOJİSİ VAKFI
TINA TURKISH NAUTICAL ARCHAEOLOGY

KURUCU ÜYE LİSTESİ / FOUNDING MEMBERS

AYHAN SİCİMOĞLU

MUSTAFA V. KOÇ

OĞUZ AYDEMİR

ENGİN BAYRAKTAROĞLU

JONATHAN BEARD

YASEMİN PİRİNÇCIOĞLU

KAYA ERSU

ERICA BEARD

CEM BOYNER

ÜMİT BOYNER

CEM DUNA

CAROLINE NICOLE KOÇ

ÖMER KOÇ

NURETTİN HASMAN

KENAN YILMAZ

SABİT AKÇA

HALİL AKTAY

SERDAR ANGIN

MEHMET ALİ BABAOĞLU

MAHMUT BERKMAN

OSMAN ÇARMIKLI

SEZGİN GÖKMEN

ESAT EDİN (VEFAT)

RIFAT EDİN

ASLI ERSU

MEHMET GARAN

GALİP GÜREL

SEYİT KARAGÖZOĞLU

HİLMİ KAYHAN

TAHSİN SALTİK

CEM KOZLU

EMRE KURTTEPELİ

VUSLAT SABANCI

CERİ SUSAR (VEFAT)

EMRE TEMELLİ

CEM UZAN

BÜLENT VERDİ

MİNE VERDİ

FARUK YÖNEYMAN

SEDAT AKDEMİR

MURAT AĞIRNASLI

CHRISTINA GIRAUD

SALİM KOYUNCUOĞLU

EROL MAKZUME

ALİ YAVUZ KORALTAN

YÖNETİM KURULU / BOARD OF DIRECTORS

T.C. KÜLTÜR BAKANI

DOĞAL ÜYE

MINISTER OF CULTURAL AFFAIRS

MEMBER

OĞUZ AYDEMİR

BAŞKAN / CHAIRMAN

KENAN YILMAZ

BAŞKAN YARDIMCISI / VICE CHAIRMAN

MUSTAFA V. KOÇ

EMRE TEMELLİ

AYHAN SİCİMOĞLU

SELÇUK KOLAY

SAVAŞ KARAKAŞ

ENES EDİS

GENEL SEKRETER / SECRETARY GENERAL : AY SANEM YÜKSEL SOY TEKCAN

